

Mål- og resultatplan for 2023

mellem

Vejdirektoratet

og

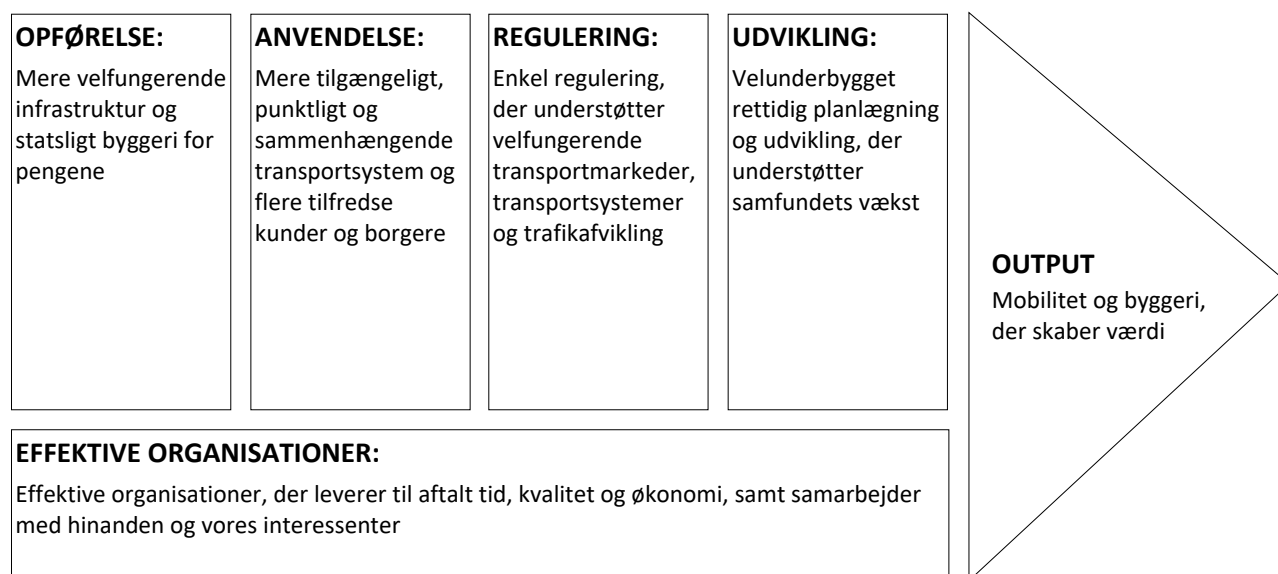
Transportministeriets departement



1 Strategisk målbillede

1.1 Transportministeriets 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 Vejdirektoratets strategiske grundlag

Vejdirektoratets strategiske grundlag, jf. nedenfor, understøtter Transportministeriets målbillede om 'Mobilitet, bolig og byggeri, der skaber værdi' gennem det følgende strategiske grundlag.

Mission: Vejdirektoratet er ansvarlig for statens veje. Vi fremmer et sammenhængende vej- og transportsystem. Men udgangspunkt i målet om en bæredygtig udvikling arbejder vi for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.

Vision: Bedre vej for pengene - Nemt og sikkert frem

Vejdirektoratets strategiske grundlag er yderligere operationaliseret i syv strategiske fokusområder med tilhørende indsatser, der tilsammen udgør udmøntningen af Vejdirektoratets mission. Disse repræsenterer samtidig en række indsatsområder, der udgør Transportministeriets værdikæde.

1.3 Vejdirektoratets strategiske fokusområder

Vejdirektoratet lancerede i maj 2020 en strategi med ny mission, vision, fokusområder, indsatser og værdier. Strategien har et stærkt fokus på bæredygtighed, trafikvækst, digitalisering og fastholdelse af sikker drift, og den er prioriteret i forhold til det, der er væsentligst for Vejdirektoratet at nå, frem til 2023.

Mål- og resultatplanen mellem Vejdirektoratet og Transportministeriets departement relaterer sig til visionen: 'Bedre vej for pengene' og 'Nemt og sikkert frem', som retter sig mod henholdsvis samfundet som et hele og trafikanterne som gruppe.

Vejdirektoratet har udvalgt syv fokusområder, der skal fokusere den strategiske indsats frem mod 2023. Disse er valgt og sammensat med henblik på, at Vejdirektoratet kan imødekomme de politiske rammer og målsætninger, levere værdi for samfundet som helhed, og trafikanten i særdeleshed, samt sikre balancen mellem bæredygtighed, økonomi, opgaver og kompetencer.

- Fokusområde 1:** Vi er den professionelle, troværdige vejinfrastrukturejer og myndighed, der leverer varen.
- Fokusområde 2:** Vi fokuserer på bæredygtighed, hvor det giver størst effekt.
- Fokusområde 3:** Vi effektiviserer arbejdsgange og minimerer de samlede levetidsomkostninger.
- Fokusområde 4:** Vi tager medansvar for mobilitet på tværs af statsvejnettet og primære kommuneveje.
- Fokusområde 5:** Vi sikrer fremkommelighed og øger sikkerhed og forudsigelighed for trafikanterne.
- Fokusområde 6:** Vi øger kapacitetsudnyttelsen af det eksisterende vejnet og sammenhængen til øvrige transportformer.
- Fokusområde 7:** Vi prioriterer digitalisering, hvor det skaber størst værdi.

Vejdirektoratets strategiske fokusområder kan kobles til Transportministeriets indsatsområder: Fokusområde 1 understøtter både 'Opførelse', 'Regulering' og 'Udvikling'. Fokusområde 2 understøtter 'Udvikling' og 'Output'. Fokusområde 3 understøtter 'Effektive organisationer'. Fokusområde 4 understøtter 'Anvendelse' og 'Udvikling'. Fokusområde 5 understøtter 'Anvendelse' og 'Regulering'. Fokusområde 6 understøtter 'Anvendelse' og 'Udvikling'. Fokusområde 7 understøtter 'Regulering' og 'Effektive organisationer'.

Uddybende om Vejdirektoratets vision:

Bedre vej for pengene	Vejdirektoratet arbejder altid på at levere bedre vej for pengene, så samfundet får maksimal nytte af de midler, der prioriteres til veje i Danmark. Målet er, at samfundet som helhed oplever en professionel håndtering af statens veje, værdiskabende vejinfrastruktur og bæredygtige løsninger samt enkel og smidig sagsbehandling.
Nemt og sikkert frem	Vejdirektoratet vil sikre, at trafikanterne kommer nemt og sikkert frem, fordi mobilitet og sikkerhed bidrager til vækst og velfærd. Trafikanterne skal opleve forudsigelig og effektiv afvikling af trafikken hver dag året rundt, løsninger der forbedrer sikkerhed og tryghed, målrettet og lettilgængelig trafikinformation samt imødekommenhed og kundeorientering.

1.4 Verdensmål

Infrastruktur og mobilitet er helt centrale elementer i opfyldelsen af mange af verdensmålene. Vejdirektoratets kerneydelse giver således et væsentligt bidrag til det bæredygtige samfund.

Omvendt skaber vi også med trafikken en række udfordringer, som vi løbende arbejder for at håndtere. I Vejdirektoratets aktuelle strategi fokuserer vi særligt på, at vi tager ansvar for en bæredygtig udvikling ved at reducere CO₂- og klimabelastningen, øge biodiversiteten, forbedre trafiksikkerheden, styrke sammenhængen mellem forskellige transportformer, reducere støjgener, øge genanvendelsen af materialer og sikre ordentlige arbejdsvilkår.



Vejdirektoratet har gennem strategiens fokusområde 2 udvalgt at arbejde med særligt 11 af verdensmålene, hvor det vurderes, at Vejdirektoratet som styrelse kan gøre en forskel. I 2023 revideres strategien, hvor det også vil være muligt at se på, om det fortsat er de relevante mål.

Læs mere om hvordan Vejdirektoratet arbejder med bæredygtighed på:

[Vejdirektoratet.dk/tema/saadan-arbejder-vi-med-baeredygtighed](https://vejdirektoratet.dk/tema/saadan-arbejder-vi-med-baeredygtighed)

Mål- og Resultatplanen for 2023 bidrager også til at fremme Vejdirektoratets arbejde med verdensmålene.

Med mål 1 omhandlende udarbejdelsen af transportpolitiske beslutningsgrundlag sættes der fokus på vigtigheden af at frembringe helhedsorienterede og bæredygtige miljøkonsekvensvurderinger. I planlægningsfasen arbejdes der systematisk med miljø, natur og naboforhold med henblik på at minimere miljøbelastningen og klimaaftrykket af Vejdirektoratets aktiviteter - herunder hvordan infrastrukturen planlægges anlagt i overensstemmelse med verdensmål 15 om Livet på Land ved bl.a. at have fokus på at bevare biodiversiteten, men f.eks. også ved at kompensere eventuelle gener som anlæg og drift af infrastrukturen kan forvolde på naturen, f.eks. at skabe dobbelt så meget erstatningsnatur, der hvor der nødvendigvis må nedlægges natur ifm. anlæg af infrastrukturen. Ved planlægning af den fremtidige infrastruktur fokuseres der også på verdensmål 3 om Sundhed og Trivsel gennem en målrettet fokus på bl.a. trafiksikkerhed og støj.

I Mål- og Resultatplanen prioriteres en række af Vejdirektoratets anlægs- og vedligeholdelsesaktiviteter også gennem mål 4, 5 og 6. Dette fokus på at levere og vedligeholde kvalitetsinfrastruktur tjener til at fremme verdensmål 9 om Robust Infrastruktur. Under anlæg og vedligeholdelse af vejene stiller Vejdirektoratet høje krav overfor vores leverandører til kvaliteten af infrastrukturen for at maksimere driftssikkerheden og levetiden af veje og bygværker, ligesom at det sikres, at infrastrukturens tilstand monitoreres, så vedligeholdelse sker på det økonomisk optimale tidspunkt.

Ved anlæg og drift prioriteres en effektiv udnyttelse af naturressourcer i overensstemmelse med verdensmål 12 om Ansvarligt Forbrug og Produktion. Dette sker eksempelvis ved at stille krav i udbud og driftsaftaler til leverandører om fokus på anvendelse af bæredygtige ressourcer, lavere spild, bedre affaldshåndtering og generelt højere genanvendelighed af ressourcerne. Der implementeres løbende krav til mere klimavenlige alternativer ved anlæg og drift, f.eks. anvendelsen af asfalt med lavere rullemodstand eller LED-belysning langs vejene.

Foruden verdensmålene, der blev udpeget gennem fokusområderne ifm. strategiens lancering i 2020, bliver der i indeværende års resultatkontrakt også sat fokus på verdensmål 5 om Ligestilling mellem kønne med det koncernfælles ligestillingsmål (mål 9).

2 Mål

Vejdirektoratets mål for 2023 repræsenterer udmøntningen af det strategiske målbillede med fokus på Vejdirektoratets kerneopgaver. Målene er udvalgt på baggrund af deres vigtighed for opfyldelsen af de strategiske indsatsområder og skal dermed ikke ses som et udtømmende billede af Vejdirektoratets opgaver.

2.1 *Transportpolitiske beslutningsgrundlag*

Vejdirektoratet skal gennemføre en række undersøgelser, bl.a. som følge af beslutninger i forligskredsen bag Aftale om Infrastrukturplan 2035.

Det indebærer, at undersøgelserne for så vidt angår form, indhold og proces skal gennemføres i henhold til kommissorierne for de enkelte undersøgelser, i henhold til Ny Anlægsbudgettering, i henhold til øvrige regler mv. på planlægningsområdet og i henhold til eventuel konkret aftale med departementet.

I målopfyldelsen indgår det videre planlægningsmæssige arbejde i 2023 for fire infrastrukturprojekter af forskellig karakter.

Målemetode:

I 2023 udgøres målopfyldelsen af nedenstående fire projekter med følgende vægtning (i pct.):

Miljøkonsekvensvurdering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus (10 pct.)

- Vejdirektoratet skal i 2023 afholde ét teknikerudvalgsmøde med de relevante parter.

Miljøkonsekvensvurdering af udvidelse af Amagermotorvejen (40 pct.)

- Vejdirektoratet skal inden 1. juni 2023 aflevere første materiale til ekstern kvalitetskontrol.

Miljøkonsekvensvurdering af opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø (10 pct.)

- Vejdirektoratet skal i 2023 afholde to teknikerudvalgsmøder med de relevante parter.

Miljøkonsekvensvurdering af udbygning af rute 9 ved Nørreballe (40 pct.)

- Vejdirektoratet skal inden 1. september 2023 aflevere første materiale til ekstern kvalitetskontrol.

Resultatmålet vægter 15 pct. og har et forventet ressourcetræk på ca. 36,8 mio. kr.

2.2 *Overholdelse af projektbevilling jf. Ny Anlægsbudgettering*

Det er Vejdirektoratets opgave at forbedre og udbygge statens vejnet ved at gennemføre anlægsprojekter af god kvalitet, såvel vejfagligt som trafiksikkerhedsmæssigt. Ved udbygningen af vejinfrastrukturen skal der sikres en effektiv styring af projekterne, således at de kan afleveres til den pris, der fremgår af anlægsloven mv.

For igangværende større anlægsprojekter på FL-konto § 28.21.20.10. *Anlæg og forbedringer af hovedlandeveje* skal Vejdirektoratet opnå en økonomisk styring af projekterne, så finanslovsprojektbevillingen for de pågældende projekter overholdes.

Målemetode:

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 de foregående års Mål- og resultatplaner, er undtaget. Målopfyldelseskriterier er yderligere specificeret i driftsdokumentet.

Resultatmålet vægter 10 pct. og har et forventet ressourcetræk på ca. 1.809 mio. kr. til den samlede større anlægsportefølje.

2.3 Projekter til aftalt tid og kvalitet jf. Finansloven

For igangværende større anlægsprojekter skal afleveringen af projekterne ske til aftalt tid og kvalitet.

Målemetode:

Anlægsprojekter skal senest være åbnet for trafik i overensstemmelse med de på finansloven angivne åbningsår, ligesom kvaliteten skal være inden for rammerne af anlægsloven samt eventuelt senere aftalte ændringer i form af lovændringer og/eller aktstykker.

Der må i 2023 ikke være forsinkelser, der gør, at det forventede åbningsår udskydes for de igangværende anlægsprojekter.

Ændringer, der beror på en politisk beslutning, eller som er omfattet af de foregående års Mål- og resultatplaner, er undtaget. Målopfyldelseskriterier er yderligere specificeret i driftsdokumentet.

Vejdirektoratet vurderer løbende fremdriften i projektporteføljen, og såfremt Vejdirektoratet vurderer, at et givent åbningsår ikke kan overholdes, skal departementet straks orienteres.

Resultatmålet vægter 10 pct. og har et forventet ressourcetræk på ca. 1.809 mio. kr. til den samlede større anlægsportefølje.

2.4 Overholdelse af projektspecifikke milepæle

Det er Vejdirektoratets opgave at forbedre og udbygge statens vejnet ved at gennemføre anlægsprojekter af god kvalitet såvel vejfagligt som trafikikkerhedsmæssigt. Ved udbygningen af vejinfrastrukturen skal der sikres en effektiv styring af projekterne, så de kan afleveres til aftalt tid. Da anlæg af infrastruktur som oftest er flerårige projekter, er det vigtigt at sikre den løbende fremdrift på projekterne. Dette gøres ved opnåelse af en række kritiske milepæle, herunder som led i at sikre fremkommeligheden på statsvejnettet samt en hensigtsmæssig trafikafvikling under igangværende anlægsprojekter.

Vejdirektoratet overtog, med tilslutning fra folketingets finansudvalg, en række byggeprojekter fra bygningsstyrelsen 2018 grundet budgetoverskridelser. Vejdirektoratet er dermed bygherre for Niels Bohr Bygningen, Statens Naturhistoriske Museum, samt to byggerier ved de samfunds-faglige fakulteter ved hhv. Syddansk- og Aalborg Universitet. Projekterne, der ikke forventes kundeoverdragede inden 2023, optræder med milepæle ved Mål- og resultatplanen for 2023.

I målopfyldelsen indgår milepæle for 8 strategisk vigtige infrastrukturprojekter.

Målemetode:

I 2023 udgøres målopfyldelsen af nedenstående 8 projekter, med følgende vægtning (i pct.):

Storstrømsbroen (Samlet 20 pct.)

- Nederste del af pylon til underside af kassedrager (til kote 26,3) er støbt senest den 31. maj 2023 (10 pct.).
- Ophejsning og montage af mindst 6 stk. præfabrikerede brofag senest den 30. juni 2023 (10 pct.). Sammenstøbning af brofagene indgår ikke i resultatmålet.

Ny jernbane over Vestfyn (15 pct.)

- Besigtigelsesmateriale til ekspropriationskommissionen afleveret senest den 1. august 2023 (15 pct.).

Nordhavnstunnel (15 pct.)

- Opstart af byggegrube for anlæg af Nordhavnstunnel senest den 31. december 2023 (15 pct.).

E45 Vejle - Skanderborg S (10 pct.)

- Detailbesigtigelse gennemført for hele strækningen senest den 31. december 2023 (10 pct.).

E45 Aarhus S til Aarhus N (10 pct.)

- Ekspropriation gennemført på strækningen fra motorvejskryds Aarhus S til Aarhus V senest den 31. december 2023 (10 pct.).

Hillerødmotorvejens Forlængelse (10 pct.)

- Ombygning til signalreguleret kryds på Peder Oxes Alle færdiggjort senest den 31. december 2023 (10 pct.).

Projekter udført for Bygningsstyrelsen: (Samlet 20 pct.)

- Statens Naturhistoriske Museum: (Samlet 10. pct.)
 - Montering af udstillingslofter i niveau -3 afsluttes inden den 31. marts 2023 (5 pct.).
 - Installationsentreprenørs upload af komplet input til DV samt bygningsdelskort er afsluttet inden den 31. marts 2023 (5 pct.).
- Syddansk Universitet Sundhedsvidenskabelige Fakultet (10 pct.)
 - Det nye Sundhedsvidenskabelige Fakultet er overdraget til Syddansk Universitet senest den 30. april 2023 (10 pct.).

Resultatmålet vægter 10 pct. og har et forventet ressourcetræk på ca. 1.809 mio. kr. til den samlede større anlægsportefølje.

2.5 Kapitalbevarende vedligeholdelse af belægninger og bygværker

Det er Vejdirektoratets opgave at vedligeholde og opretholde en forskriftsmæssig standard på statsvejnettet og sikre, at erfaringer herfra bruges til at vurdere og fremme udviklingen i hele den danske vejsektor. Vejdirektoratet foretager løbende en prioritering af vedligeholdelsesindsatsen, således, at de realiserede arbejder, ud fra en vejfaglig og økonomisk vinkel, bidrager mest muligt til at bevare vejkapitalen – under hensyntagen til trafiksikkerhed og fremkommelighed.

Målsætningen er, at Vejdirektoratet prioriterer vedligeholdelsesarbejderne for belægninger og bygværker inden for de fireårige bevillingsmæssige rammer således, at meromkostningerne ved udskydelse af arbejder minimeres, og der dermed ikke opbygges unødigt efterslæb.

Vejdirektoratet analyserer løbende aktivernes tilstand for at fastlægge det økonomisk optimale tidspunkt for aktivernes vedligeholdelse. Baseret på fysiske tilstandsvurderinger og Vejdirektoratets prognosemodeller, prognosticerer det fremadrettede behov for kapitalbevarende vedligeholdelse.

Det skal bemærkes, at der i september 2022 er indgået en politisk aftale om vintertjenesten, der bl.a. indebærer en udskydelse af det bevillingsmæssige afløb for finanslovskontoen, hvorved 350 mio. kr. flyttes fra 2023-bevillingen til 2024. Dette er for nærværende ikke indarbejdet i oversigten, men den reviderede opgørelse vil primo 2023 tage højde for bevillingsændringen. Det er den reviderede opgørelse, der vil danne grundlag for målkriteriet.

På FFL23 er det desuden besluttet, at kapitalbevarende vejdrift flyttes fra § 28.21.31. *Drift og vintertjeneste* til § 28.21.30 *Vedligeholdelse af statsvejnettet*. Dette angives fremadrettet som *Øvrige mindre aktiver*, og behandles særskilt for opgørelsen af udskudte arbejder, som vil føre til vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på belægninger og bygværker.

I tabel 5.1 sammenstilles Vejdirektoratets seneste prognosticerede behov til belægninger og bygværker foretaget i foråret 2022 med den nuværende FFL23 bevilling for kontoen.

Tabel 5.1:

Kapitalbevarende vedligeholdelse (mio. kr. 2023-priser)	2023	2024	2025	2026	I alt 2023-2026
FFL23	1.201,7	979,7	748,3	1.109,0	4.038,7
Prognosticeret behov til belægninger/bygværker	1.011,7	1.055,0	920,6	1.126,0	4.113,2
Prioriteret til øvrige mindre aktiver	120,1	90,0	0,0	77,3	287,4
Udskudte arbejder	-69,9	165,3	172,3	-94,3	362,0

*Negative værdier angiver at bevillingen overstiger behovet, positive at der må udskydes arbejder

Med udgangspunkt i seneste prognose for aktivernes tilstand medfører denne prioritering, at der forventes et efterslæb på 0 mio. kr. ved udgangen af 2023.

Da det af økonomiske eller trafikale årsager i praksis kan være hensigtsmæssigt, at Vejdirektoratet udskyder visse arbejder, som dermed vil optræde som værende i efterslæb, tillades et udsving på 25 mio. kr. ift. prognosen. Dette muliggør endvidere, at vedligeholdelsesarbejder kan koordineres med anlægsarbejder eller andre større vedligeholdelsesarbejder.

Målsætningen for 2023 er baseret på de seneste prognoser og bevillingsforudsætninger, som er fra foråret 2022. På baggrund af disse er den foreløbige målsætning, at efterslæbets størrelse ultimo 2023 ikke må overstige 25,0 mio. kr. i løbende priser (dvs. det forventede efterslæb + den tilladte udsvingsgrænse). Som nævnt ovenfor, vil den aftalte bevillingsflytning mellem 2023 og 2024 først blive indarbejdet i forbindelse med den reviderede opgørelse.

Vejdirektoratet vil ved 1. kvartalsrapportering 2023 levere en opdateret prognose over vedligeholdelsesbehovet på basis af de nye tilstandsvurderinger og sigtelinjer samt bevillingsmæssige rammer, som endeligt fastlægger målsætningen for årets efterslæbsudvikling. Det er denne, der vil være grundlaget for årets målopfyldelse.

Den aftalte bevillingsflytning mellem 2023 og 2024, - der som nævnt ovenfor først vil blive indarbejdet ifm. prognosen ved 1. kvartal 2023 vil medføre efterslæb i 2023.

Målemetode

Den samlede vedligeholdelsesmæssige balance for belægninger, almindelige bygværker og specielle bygværker opgøres under ét. Det maksimale efterslæb er derfor udtrykt som summen af et eventuelt efterslæb på disse tre aktiver.

Materialet vedrørende opgørelsen af efterslæb i 2023 skal afleveres til departementet i forbindelse med oversendelse af årsrapporten for 2023. Med materialet fremsendes en oversigt over årets samlede udførte vedligeholdelsesarbejder, der viser den årlige produktion, samt en økonomisk oversigt, der redegør for bevilling og gennemførelse ift. prognoseforudsætninger.

Resultatmålet vægter 15 pct. og har et forventet ressourcetræk på ca. 1.011,7 mio. kr.

2.6 Overholdelse af serviceniveau for løbende drift på statsvejene

I budgetanalysen fra 2016 er der fastlagt serviceniveauer m.v. for Vejdirektoratets løbende drift.

Serviceniveauerne beskriver, hvilken standard driftsaktiviteterne på statsvejnettet udføres til, og er beskrevet i de flerårige kontrakter for løbende drift, som Vejdirektoratet har indgået.

Serviceniveauerne skal overholdes.

Målemetode

Overholdelsen af serviceniveauerne opgøres som resultatet af målinger i 2023 for områderne sikkerhedsrelateret drift samt service- og æstetikrelateret drift. Målingerne er baseret på tre parametre:

Delmål	Beskrivelse
Fælleskontroller: - Service og æstetik - Sikkerhed, rabatter og beplantning	Fælleskontroller indgår som et hovedelement i kvalitetsopfølgningen i driftsentrepriserne. Indenfor service og æstetik kontrolleres, om entreprenørernes ydelser leveres på et stabilt niveau i overensstemmelse med aftalt serviceniveau, eller om der er kvalitative udsving indenfor de forskellige fagområder. Samme kontroller foretages vedrørende sikkerhedsmæssige forhold for rabatter og beplantning. Antal kontrollerede fagområder som opfylder serviceniveauet skal være over 75 pct.
Tidsfristoverholdelse: - Sikkerhed, autoværn	Der måles på opretholdelse af trafiksikkerhed i forhold til responstider i forbindelse med udbedring af trafikfarlige skader på autoværn. Tidsfristoverholdelsen skal være over 97 pct.
Tidsfristoverholdelse: - Sikkerhed, tavler	Der måles på opretholdelse af trafiksikkerhed i forhold til responstider i forbindelse med udbedring af trafikfarlige skader på tavler. Tidsfristoverholdelse skal være over 95 pct.

Målopfyldelsen opgøres på baggrund af resultaterne for de tre ovenstående delmål. Yderligere specifikation af målopfyldelseskrav kan findes i driftsdokumentet.

Resultatmålet vægter 8 pct. og har et forventet ressourcetræk på ca. 512 mio. kr. til den samlede løbende drift af statsvejnettet.

2.7 Trafikanterne er tilfredse med vintertjenesten

Det er Vejdirektoratets opgave at understøtte en effektiv, bæredygtig og sikker trafikafvikling på statens vejnet med fokus på trafikanternes behov. Også i vintermånederne skal trafikanterne kunne komme 'nemt og sikkert frem', hvorfor tilfredsheden med vintertjenesten er et vigtigt parameter for opfyldelsen af Vejdirektoratets strategiske indsatsområder.

Der gennemføres en brugerundersøgelse vedrørende vintertjenesten. I brugerundersøgelsen indgår tilfredsheden med saltning såvel som snerydning på statsvejene.

Trafikanternes tilfredshed med vintertjenesten skal i 2023 være minimum 87,0 pct.

Målemetode:

Vinterens hårdhed er en væsentlig faktor for tilfredsheden med vintertjenesten. Da målsætningen er lavet på basis af en normalvinter, korrigeres målsætningen, såfremt objektivt konstaterbare kriterier viser, at vinteren har været hårdere end normalt. Kriterier for målopfyldelse er specificeret i driftsdokumentet.

Resultatmålet vægter 8 pct. og har et forventet ressourcetræk på ca. 263 mio. kr. til den samlede vintertjeneste.

2.8 Digitaliseringstiltag til effektivisering af Vejdirektoratets virke

Vejdirektoratet har to digitaliseringsprojekter, der på grund af projekternes størrelse skal vurderes i Statens It-råd.

- AMiS – Asset Management information System, som skal bidrage til at optimere Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesomkostninger
- Tracé – som skal bidrage til at øge sikkerheden og forudsigeligheden for trafikanterne

Digitaliseringsprojekterne bidrager til forskellige dele af strategien. AMiS skal bidrage til at effektivisere, automatisere og skabe fornyede arbejdsgange, således at Vejdirektoratet fortsat kan tilvejebringe sikre, funktionelle og økonomisk optimalt vedligeholdte veje og bygværker. Tracé skal bidrage til at øge sikkerhed og forudsigelighed gennem hurtigere afsendelse af trafikmeldinger, effektivisering af arbejdsgange samt tilvejebringe data i rette kvalitet. Det er derfor vigtigt, at digitaliseringsprojekterne opnår den planlagte fremdrift i 2023.

Målemetode:

Fuld målopfyldelse opnås ved indfrielse af projekternes tre væsentligste milepæle i 2023. Hvis der indfries to milepæle, opnås der delvis målopfyldelse.

De to projekter har følgende væsentlige milepæle i 2022:

AMiS:

- Systemet skal ibrugtages ift. Vejdirektoratets bygværker og belægninger senest den 31. december 2023.

Der vil dog være behov for at have parallel drift mellem nuværende løsninger og AMiS i 2023. Den parallelle drift skal sikre at eventuelle forskelle i prognoserne kan undersøges og forklares.

Tracé:

For at sikre det bedst mulige grundlag for succes med Tracé er det væsentligt, at tjenesteydere bliver varslet i god tid, så de har mulighed for at forberede den nye måde at modtage trafikmeldinger på.

- Varsling af tjenesteydere er gennemført senest den 1. marts 2023

Fastlæggelse af delleverance 1 sker i forbindelse med replanlægning i september/oktober 2022. Det er forventningen, at første delleverance vil være klar til idriftsættelse og ibrugtagning, samt at slutbrugere og superbrugere har fået undervisning. Der er dog en afhængighed ift. overgang til SIT, hvor flytning af serverum til SIT kan påvirke idriftsættelsen pga. mange integrationer.

- Delleverance 1 er idriftsat senest den 1. juni 2023

Resultatmålet vægter 8 pct.

2.9 Ligestilling

Dette er et koncernfælles mål, der består af to konkrete delmål.

Da der er igangsat et udviklingsarbejde vedrørende ligestilling på transportområdet, er det blevet besluttet at formulere koncernfælles mål om ligestilling. Målene skal være med til at sikre fokus og forpligtigelse på ligestilling i Transportministeriets koncern.

Målemetode

Målet består i 2023 af to delmål, der vægtes ligeligt.

Ligestillingspolitik (50 pct.)

Vejdirektoratet skal i 2023 udarbejde en ligestillingspolitik. Ligestillingspolitikken skal have til formål at øge antallet af det underrepræsenterede køn på de øverste ledelsesniveauer, såfremt der eksisterer en underrepræsentation. Herudover skal ligestillingspolitikken indeholde politikker og strategier for at fremme ligestilling og diversitet bredt i organisationen.

Nye tiltag der fremmer diversitet og ligestilling (50 pct.)

Vejdirektoratet skal i 2023 gennemføre ét eller flere nye tiltag, som understøtter større diversitet og/eller ligestilling mellem køn. Tiltag kan også vedrøre andre aktører i Vejdirektoratets værdikæde, men skal være igangsat af Vejdirektoratet selv.

Detaljerede krav til målopfyldelsen fremgår af driftsdokumentet.

Resultatmålet vægter 7,5 pct.

2.10 Ministerbetjening til aftalt tid og kvalitet

Dette er et koncernfælles mål

Vejdirektoratets ministerbetjening skal have en sådan rettidighed og anvendelighed, at mindst 95 pct. af besvarelserne er rettidige og mindst 95 pct. af besvarelserne bliver skønnet anvendelige. I forhold til rettidighed foretages egentlige registreringer. Den skønnede anvendelighed drøftes kvartalsvis mellem Vejdirektoratet og departementet. Når året er gået, fremlægger og begrundes departementet sin

vurdering af anvendeligheden overfor Vejdirektoratet. Se driftsdokumentet for yderligere detaljer om målets sammensætning.

Målemetode:

Vejdirektoratet fører statistik over ministerbetjeningsagerne. Statistikken bliver kvartalsvis sendt til godkendelse i departementet.

Den skønnede anvendelighed drøftes kvartalsvis mellem Vejdirektoratet og departementet. Når året er gået, fremlægger og begrundet departementet sin endelige vurdering af anvendelighed over for Vejdirektoratet.

Resultatmålet vægter 8,5 pct.

3 Underskrift

Denne mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2023 til 31. december 2023.

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 20/12-2022



Jacob Heinsen
departementschef

København, den 29/11-2022



Jens Holmboe
vejdirektør



Transportministeriet

Mål- og resultatplan for 2023

mellem

Banedanmark

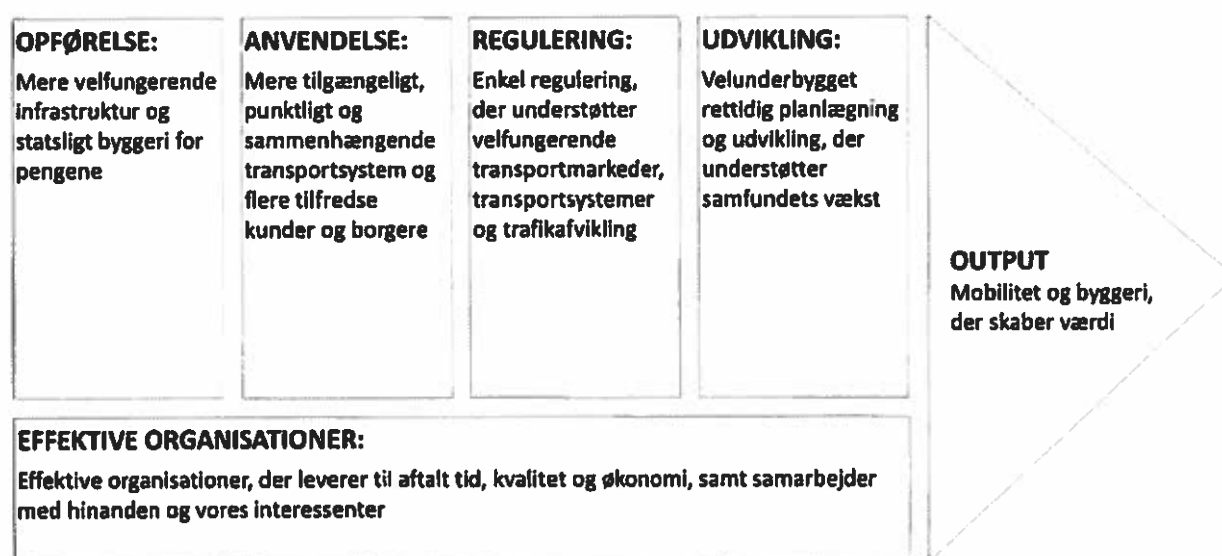
og

Transportministeriets departementet

1 Strategisk målbillede

1.1 Transportministeriets mission, vision og strategiske indsatsområder

Ministeriets fælles strategiske og værdibaserede rammer er formuleret i "Mobilitet og byggeri, der skaber værdi". Ministeriets mission er at sikre mobilitet og byggeri, der skaber værdi for det danske samfund og ministeriets vision er, at Danmark har transportsystemer og bygninger, 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

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 2023 understøtter Banedanmarks indfrielse af de strategiske initiativer.

1.4 Verdensmål

Nogle af målene i Banedanmarks Mål- og Resultatplanen 2023 understøtter FN's verdensmål, der er formuleret med formålet at sikre en mere bæredygtig udvikling for både mennesker og jorden.

Tre af Banedanmarks mål understøtter følgende verdensmål:

- Ligestilling mellem kønnene (nr. 5) understøttes af mål om ligestilling, diversitet og mangfoldighed.
- Klimaindsats (nr. 13) understøttes af målet om udfasning af fossile brændsler både i forhold til opvarmning af bygninger (mål 2.4, 2) samt bilkørsel (mål 2.4, 3).
- Livet på landet (nr. 15) understøttes af mål om plejeindsats på arealer defineret i Banedanmarks biodiversitets-strategi.

Derudover understøtter Banedanmark ved den generelle opgaveløsning og forvaltning formålet med FN's verdensmål om bæredygtige byer og lokalsamfund (nr. 11), ansvarligt forbrug og produktion (nr. 12) samt målet om fred, retfærdighed og stærke institutioner (nr. 16).

2 Mål

Mål- og Resultatplanen for 2023 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 2023 opsat otte mål.

For det kundeorienterede mål bliver der i 2023 fulgt op på kundepunktlighed og togpunktlighed. Kundepunktlighed og togpunktlighed er Banedanmarks mest synlige slutprodukt, som påvirker flest mennesker (passager og godskunder), og som samtidig involverer en meget stor del af Banedanmarks driftsvirksomhed (særlig trafikstyring og vedligehold). Kundepunktlighed og togpunktlighed vægter 25 point.

Milepæle på anlægsområdet er vurderet ud fra gennemførelse i forhold til aftalt tid, påvirkning af passager, økonomisk volumen og offentlighedens bevågenhed. De vægter sammenlagt 36 point.

Derudover er der opsat mål vedr. Banedanmarks grønne indsats, kvalitet i ministerbetjening samt myndighedsudøvelse og forretningsudvikling samt ligestilling, diversitet og mangfoldighed.

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 2023 skal kundepunktlighed for DSB Fjern- & Regionaltog være mindst 75,0 % målt ved 2:59 min.
- I 2023 skal kundepunktlighed for Arriva være mindst 89,3 % målt ved 2:59 min.
- I 2023 skal togpunktlighed for Nordjyske Jernbaner være mindst 91,7 % målt ved 2:59 min.
- I 2023 skal kundepunktlighed for S-banen være mindst 92,4 % målt ved 2:59 min.
- I 2023 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktligheden for DSB Fjern- & Regionaltog højst være 10,9 procentpoint.
- I 2023 må Banedanmarks påvirkning af kundepunktlighed for Arriva højst være 5,7 procentpoint.
- I 2023 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Transdev højst være 9,1 procentpoint.
- I 2023 må Banedanmarks påvirkning af togpunktlighed for Nordjyske Jernbaner højst være 4,8 procentpoint.
- I 2023 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 punktlighed, og fordi mulighederne for at måle punktlighed som enten kunde- eller togpunktlighed varierer.

Et tog vurderes punktligt, hvis det ankommer inden for 2:59 minutter fra det anmeldte tidspunkt. 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.

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.

Banedanmark har med sin prognosemodel baseret på Machine Learning og på baggrund af historiske data udregnet prognoser for togpunktlighed i perioden 2023-2027 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. Banedanmarks påvirkning prognosticerer på samme måde. Transdev overtager fra køreplansperiode 2023 trafikken over Øresund fra DSB og derfor er der desuden udregnet en prognose for Banedanmarks påvirkning af Transdevs togpunktlighed.

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 2022, 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 2023 anførte procentsatser fra det endelige regnskab for 2023.

	GB	OU1	UO2	UO3	UO4
§28.63.01	5 pct.	4 pct.	3 pct.	2 pct.	R
§28.63.04	5 pct.	4 pct.	3 pct.	2 pct.	R
§28.63.05	7 pct.	6 pct.	5 pct.	4 pct.	R
§28.63.06	5 pct.	4 pct.	3 pct.	2 pct.	R

§28.63.08	7 pct.	6 pct.	5 pct.	4 pct.	R
-----------	--------	--------	--------	--------	---

Departementet vil i løbet af året korrigere prognoserne for efterfølgende væsentlige ændringer af ekstern karakter, der ikke kunne forudses på prognosetidspunkter. Det kan f.eks. være tilførsel af nye opgaver ved en tillægsbevilling og en aftalt op- eller nedskalering af aktiviteten af hensyn til overholdelse/udnyttelse af driftsudgiftsloftet. Der er afrapporteret primo 2024 ved årsregnskabsafslutning.

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 FL23 angivne åbningsår eller i forhold til politiske aftaler.

Der må i 2023 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 2023.

2.4 Projektmilepæle

Banedanmark skal i 2023 nå en række kritiske milepæle i de store anlægs- og fornyelsesprojekter.

Følgende enheder indgår i opgørelsen:

- Elektrificeringsprogrammet (10 point)
- Signalprogrammet (9 point)
- Ringsted-Femern & Spor (5 point)
- Sporfornyelse (9 point)

Målet vægter i alt 33 point med ovenstående pointfordeling.

Elektrificeringsprogrammet

Elektrificeringsprojektet skal i 2023 nå med følgende milepæle:

1. Fredericia - Aarhus:

Afslutning af udførelse af fundamenter og mastearbejder på strækningen inden udgangen af 4. kvartal 2023.

2. Ladeinfrastruktur Skjern-Holstebro:

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

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

Signalprogrammet

Signalprogrammet skal i 2023 nå følgende milepæle:

1. Strækningen København-Ringsted (RO 1) er ibrugtaget i 2. kvartal 2023.
2. Strækningen (Esbjerg)-(Holstebro)-Skjern-(Herring) (RO6) er ibrugtaget senest 4. kvartal 2023.

Milepælene vægter 50 pct. af de 9 point, som enheden udgør af det samlede mål.

Ringsted-Femern & Spor

Ringsted-Femern Banen skal i 2023 opnå følgende milepæle:

1. Sporentreprise Lolland:

Kontrakten for sporentreprise på strækningen Nykøbing Falster-Holeby skal være indgået 4. kvartal 2023.

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

Sporfornyelse

Sporfornyelsesprojekter skal i 2023 nå følgende milepæle:

1. Åbning efter totalspærring på strækningen Fredericia - Vejle inden 4. kvartal 2023.
2. Åbning efter totalspærring på strækningen Nyborg - Odense inden 4. kvartal 2023.

Milepælene vægter 50 pct. af de 9 point, som enheden udgør af det samlede mål.

2.5 En grøn indsats

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

1. Biodiversitet
 - Første plejeindsats gennemført på 50 % af arealerne defineret i biodiversitetsstrategien inden udgangen af 2023.
2. Udfasning af fossile brændsler til opvarmning i blivende bygninger
 - Yderligere installation af varmepumper på Taulov Kombiterminal og én anden lokation.
3. Udskiftning af fossildrevne biler og opstilling af 10 ladestandere
 - Der indkøbes mindst 25 eldrevne person- og varebiler. Hovedparten af bilerne indkøbes som erstatning for eksisterende fossildrevne biler, suppleret af enkelte nyindkøb.
 - Der opstilles ladestandere ved yderligere 10 mødesteder, og kapaciteten ved Pakhuset, Ringsted, udvides.

Milepælene vægter 33 pct. af målets samlede 7 point.

2.6 Ministerbetjening

Vedrørende ministerbetjening skal Banedanmark i 2023 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 begrunder departementet sin vurdering af anvendeligheden overfor Banedanmark.

Milepælene vægter 50 pct. af målets samlede 5 point.

2.7 Myndighedsudøvelse og forretningsudvikling

Følgende indsatser indgår i målet bygherreleverancer, outsourcingstrategi, effektiv organisering af jernbanen, entreprenørstandarder samt sikkerhed på/nær jernbanen.

1. Punktlighedsprognoser

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

2. Udbud af bygherreleverancer:

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

Banedanmark har på indkøbet af varer til Banedanmarks anlæg og vedligeholdelse m.v. (de såkaldte bygherreleverancer) noteret et behov for fokus på iagttagelsen af udbud og

konkurrenceudsættelser.

Projektet med bygherreleverancer har til formål at sikre, at indkøbet af Banedanmarks bygherreleverancer har været udbudt/konkurrenceudsat inden udgangen af 2024.

3. Vedrørende implementering af outsourcingstrategi:

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

Banedanmarks regionale sporvedligehold er jf. outsourcingstrategien under gradvis udlicitering, og i 2023 udbydes opgaverne for henholdsvis Sjælland og Nordøstjylland i to separate kontrakter.

4. Vedrørende effektiv organisering af jernbanen:

- Alle aktiviteter i Reformplan 2022/2023 er gennemført inden udgangen af 2. kvartal 2023, herunder:
 - Revideret proces for godkendelse af komponenter/typegodkendelse og for selvforvaltning af tekniske regler er udarbejdet.
 - Revideret proces for regelændringer er udarbejdet, så tempoet i regelændringer øges.
- Med udgangen af 2. kvartal 2023 er der udarbejdet en Reformplan 2023/2024 (frem til 2. halvår 2024).

5. Vedrørende entreprenørstandard:

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

6. Vedrørende sikkerhed ved færden på/nær jernbanen:

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

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

2.8 Ligestilling, diversitet og mangfoldighed (koncernfællesmål)

Banedanmark underskriver primo 2023 EU-chartret Women in Rail, som fremover vil danne rammen for Banedanmarks arbejde med ligestilling, diversitet og mangfoldighed.

Inden for de første 12 måneder efter, at Banedanmark har underskrevet EU-chartret, defineres og formuleres en overordnet ligestillingspolitik med vision og mål for ligestilling, diversitet og mangfoldighed samt dertilhørende implementerings- og kommunikationsplan.

- Banedanmark skal i 2023 udarbejde en ligestillingspolitik. Ligestillingspolitikken skal have til formål at øge antallet af det underrepræsenterede køn på de øverste ledelsesniveauer, såfremt der eksisterer en underrepræsentation. Herudover skal ligestillingspolitikken indeholde politikker og strategier for at fremme ligestilling og diversitet bredt i organisationen. Hvis styrelsen allerede har formuleret en

ligestillingspolitik, skal styrelsen indarbejde ligestillingspolitikken i styrelsens strategiske styringsdokumenter, så indsatsen har en central placering

- **Banedanmark skal i 2023 gennemføre ét eller flere tiltag, som understøtter større diversitet og/eller ligestilling mellem køn. Tiltag kan også vedrøre andre aktører i styrelsens værdikæde, men tiltagene skal være igangsat af styrelsen selv.**

Milepælene vægter 50 pct. af målets samlede 5 point.

3 Underskrift

Denne mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2023 til 31. december 2023.

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.

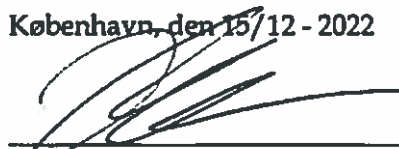
Har direktøren en resultatlønsaftale, danner mål- og resultatplanen også udgangspunkt for opgørelse af direktørens resultatløn, idet direktørens resultatløn er betinget af mål- og resultatplanens opfyldelsesgrad. Resultatlønnen kan maksimalt udgøre 10 pct. af direktørens løn ved fuld målopfyldelse. For 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 - 2022



Jacob Heinsen
departementschef

København, den 15/12 - 2022



Hakon Iversen
direktør



Strategisk styring med resultater i fokus

September 2014

INDHOLD

FORORD	3
RAMME FOR MÅL- OG RESULTATPLANEN	4
MÅL- OG RESULTATPLANEN	6
1. STRATEGISK MÅLBILLEDE	7
2. MÅL	8
3. OPFØLGNING	10
DEN GODE MÅL- OG RESULTATPLAN	11

FORORD

Statslige styrelser skal være effektive og levere resultater for borgere og virksomheder i overensstemmelse med de politiske målsætninger. Det nødvendiggør en strategisk styring, der tager afsæt i en dialog om mål, retning og prioritering.

God strategisk styring handler om, at topledelsen i departement og styrelse i dialog og på et solidt grundlag formulerer en klar retning og opstiller prioriterede mål for styrelsens kerneopgaver og herefter løbende, når det er meningsfuldt, følger op på, om de ønskede resultater nås.

På det statslige område har resultatkontrakter været et udbredt styringsværktøj til at håndtere målformulering og opfølgning i forhold til styrelsernes arbejde. Det nuværende system med resultatkontrakter er dog i flere tilfælde sandet til. Dette kan blandt andet skyldes, at kontrakterne har skullet tjene for mange formål på én gang, og fordi der ikke har været tilstrækkelig klarhed om den strategiske retning, hvilket har ført til for mange og for diffuse mål i kontrakterne.

Mål- og resultatplan

Finansministeriet har derfor udarbejdet en ny model for styring i staten. Modellen bygger på, at de forskellige styringsbehov i styringsrelationen mellem departement og styrelse bør håndteres på forskellig vis.

Det understøttende værktøj for styringsrelationen mellem departement og styrelse om styrelsens kerneopgaver med henblik på at opnå konkrete resultater og effekter kaldes her *mål- og resultatplanen*. Øvrige elementer i styringsrelationen håndteres uden for mål- og resultatplanen.

Mål- og resultatplanen skal ses som en fokuseret videreudvikling af resultatkontrakten og bygger på en flerårig strategisk målsætning, få, klare mål for styrelsernes kerneopgaver samt en styringsdialog på toplederniveau med udgangspunkt i en forventningsafstemning om retning og styrket opfølgning.

Det er medarbejderne, der skal levere resultaterne og indfri målene. Mål- og resultatplanen er ikke kun et styringsredskab, men også et ledelsesredskab, og det er vigtigt, at den strategiske retning forankres hos medarbejderne i styrelsen. Mål- og resultatplanen må derfor oversættes og kommunikeres til hele styrelsen på en hensigtsmæssig måde for at fungere optimalt.

God strategisk styring er et løbende ledelsesarbejde, som handler om en fortsat stræben efter at forbedre og tilpasse styringen, så styrelsen løbende leverer de ønskede resultater.

Den præsenterede model for mål- og resultatplaner er ikke normerende. Modellen er derimod tænkt som inspiration til videreudviklingen af den fremadrettede strategiske styring i det enkelte departement og den enkelte styrelse i staten.

Finansministeriets vejledning *Ansvar for styring – vejledning om styring fra koncern til institution* fra 2010 blev ophævet i januar 2014. Pjecen og det tilhørende inspirationsmateriale afløser *Ansvar for styring* for så vidt angår mål- og resultatstyring.

RAMME FOR MÅL- OG RESULTATPLANEN

Styringsbehov mellem departement og styrelse

Styringsbehovet mellem et departement og en styrelse kan overordnet inddeles i tre forskellige elementer – kerneopgaver, intern administration og legalitet.

Kerneopgaver handler om de opgaver, som styrelsen politisk er sat i verden for at løse, det vil sige de eksternt rettede, faglige opgaver.

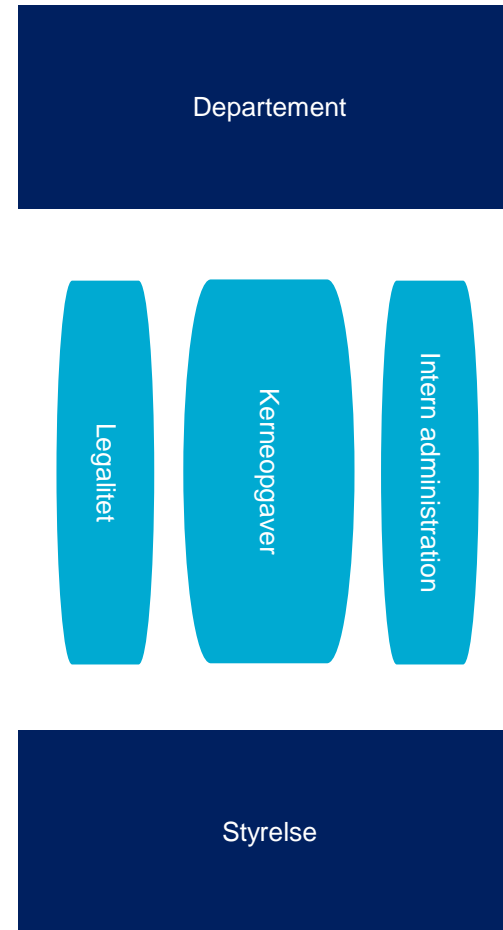
Intern administration handler om styrelsens evne til at forestå en effektiv institutionsdrift. Opgaverne er ofte stabile med mulighed for at sætte flerårige mål.

Legalitet handler om styrelsens efterlevelse af gældende lovgivning, bevillings- og regnskabsregler mv. Det vil typisk være en løbende opgave, der indgår i det departementale tilsyn med styrelsen.

Mål- og resultatplanen fokuserer på kerneopgaverne og styrelsens strategiske sigte.

Mål- og resultatplanen kan også inddrage enkelte mål for styrelsens interne administration, idet effektiv ressourceanvendelse til hver en tid er vigtigt.

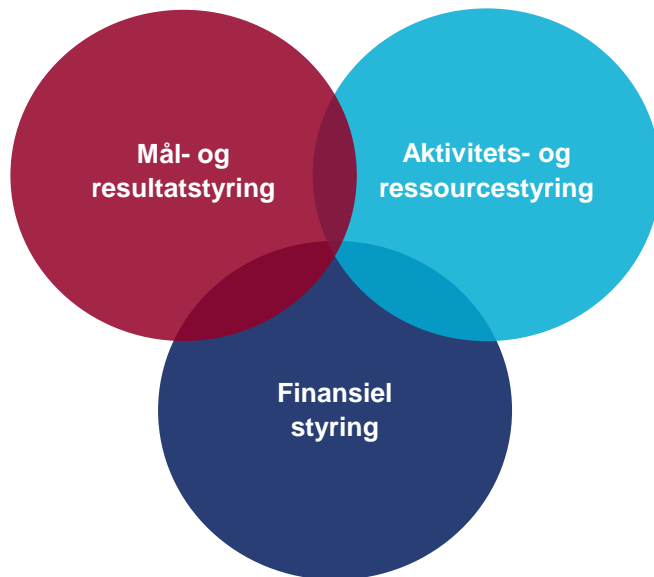
De øvrige styringsbehov vedrørende intern administration og eventuelt andre driftslignende opgaver samt legalitet håndteres på anden vis og med værktøjer, som passer til det konkrete styringsformål.



RAMME FOR MÅL- OG RESULTATPLANEN

Sammenhængende strategisk styring

Det er afgørende, at den strategiske styring tænkes sammen med det underliggende styringsgrundlag. Dette danner fundamentet for et optimalt udbytte af mål- og resultatplanen. Hvordan denne sammenhæng bedst skabes afhænger af det konkrete ministerområde.



Sammenhængende strategisk styring

Et samlet styringsgrundlag, hvor strategisk mål- og resultatstyring, aktivitets- og ressourcestyring og finansiell styring i styrelsen tænkes sammen, indebærer:

- En klar overordnet kobling mellem mål, aktiviteter og styrelsens økonomi.
- En sammenhæng mellem mål- og resultatplanen og den interne styring i styrelsen, således at der sikres en konkret implementering af målene i mål- og resultatplanen.
- En klar kobling mellem resultater og styrelsesdirektørens løn.

Mål- og resultatplan og resultatløn

Der bør naturligvis være sammenhæng mellem styrelsesdirektørens resultater og den resultatløn, der udbetales.

Da mål- og resultatplanen kun omfatter en del af den samlede styring, er det naturligt, at koblingen mellem resultater og løn bygger på mere end indfrielsen af mål i mål- og resultatplanen. En automatisk én-til-én sammenhæng mellem målopfyldelse i mål- og resultatplanen og resultatløn vurderes således ikke hensigtsmæssig. Koblingen mellem resultatløn og resultater kan i stedet tage udgangspunkt i retningslinjer for vurdering af styrelsesdirektørernes resultatløn, der er tilpasset det enkelte ministerområde og den enkelte organisation.

MÅL- OG RESULTATPLANEN

Mål- og resultatplanen er et kort og fokuseret dokument, som bygger på en strategisk opgaveprioritering ud fra det politiske opdrag. Mål- og resultatplanen er opbygget omkring tre sammenhængende hovedelementer – strategisk målbillede, konkrete mål og opfølgning.

Med udgangspunkt i det strategiske målbillede fastsættes de konkrete mål for styrelsens arbejde. Der følges løbende samt ved årets afslutning op på resultaterne af dette arbejde. På baggrund af den løbende opfølgning formuleres nye mål for styrelsen. De enkelte elementer i mål- og resultatplanen uddybes nærmere på de kommende sider.

Mål- og resultatplanen er først og fremmest et strategisk dokument, der skal give retning til og styrke den samfundsmæssige effekt af styrelsens opgavevaretagelse, og som toplederniveauet meningsfyldt kan følge op på.

Dette indebærer for det første, at mål- og resultatplanen ikke bør adressere hele styrelsens opgaveportefølje, men alene de strategisk vigtigste opgaver for den kommende periode. Hvis der formuleres for mange mål, mistes fokus, og det risikeres, at arbejdet med planerne sander til i bureaukrati. Et fokus på få mål indebærer samtidig, at det ikke vil være muligt inden for rammerne af mål- og resultatplanen at sikre fokus på alle opgaver.

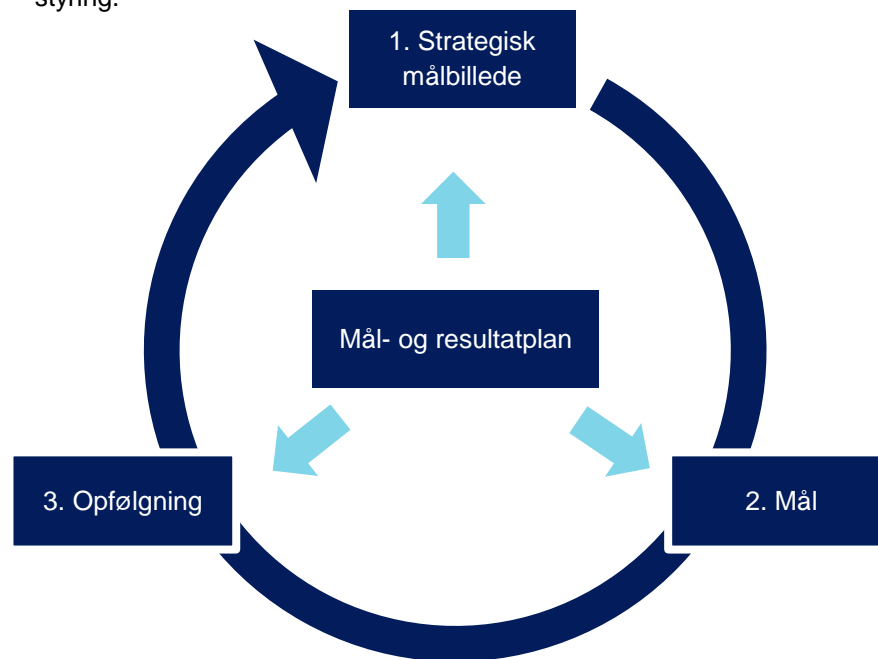
For det andet indebærer det, at arbejdet med mål- og resultatplaner - fra udformning til opfølgning – er forankret på toplederniveau, og at planerne udgør det reelle styringsgrundlag. Det er derfor nødvendigt med en forudgående strategiproces

vedrørende styrelsens strategiske sigte og retning samt en løbende opfølgning.

For at styrelsen kan levere de ønskede resultater, er det desuden vigtigt, at mål- og resultatplanen og den strategiske retning heri forankres hos styrelsens medarbejdere.

Ministerierne kan med fordel overveje, hvordan en hensigtsmæssig koncernstyring kan tænkes ind i den samlede styringsmodel på ministerområdet, herunder hvordan de forskellige styrelser eventuelt kan understøtte samme mål.

Mål- og resultatplanen foreligger i sin endelige form i god tid inden årets begyndelse, også for at sikre sammenhæng til den interne styring.



1. STRATEGISK MÅLBILLEDE

Mål- og resultatplanen indledes med et strategisk målbillede. Det strategiske målbillede danner grundlaget for planens øvrige delelementer. Målbilledet er kort og fokuseret.

Det strategiske målbillede skal afspejle de politiske målsætninger for styrelsens arbejdsområde som fastsat af Folketinget. Det strategiske målbillede vil således typisk udspringe af styrelsens faktiske "eksistensberettigelse" samt prioriteringen af styrelsens forskellige opgaver, som disse fx fremgår af finansloven, vision, mission, anden lovgivning, politiske forlig og øvrige politiske prioriteringer.

Målbilledet indeholder de strategisk vigtigste pejlemærker for det daglige arbejde over en flerårig periode.

Idéen med at opstille et målbillede er, at topledelsen i departement og styrelse i dialog og på et solidt grundlag afklarer retningen for styrelsens arbejde, hvad styrelsen ønsker at ændre, og hvordan styrelsen ønsker at skabe værdi i forhold til sine omgivelser.

Som en del af processen med udformning af målbilledet kan det med fordel overvejes, hvordan styrelsen skridt for skridt kan realisere sit målbillede gennem konkrete mål.

Målbilledet dækker som udgangspunkt en bredere del af styrelsens samlede opgaveportefølje end de konkrete mål, men vil fortsat ikke indeholde en udtømmende beskrivelse af samtlige af styrelsens opgaver.

Udformningen af det strategiske målbillede sker på topniveau i departement og styrelse med henblik på at sikre retning og ejerskab.

Strategisk målbillede

- Hvad skal styrelsen opnå?
- Flerårigt, strategisk sigte
- Kort og fokuseret (1-2 sider)
- Afspejler de politiske målsætninger

2. MÅL

Det strategiske målbillede er udgangspunktet for formuleringen af de konkrete mål. Formuleringen af mål er en afgørende forudsætning for at lykkes med at realisere målbilledet for styrelsen, idet målene udgør de konkrete delelementer i arbejdet for at skabe de ønskede resultater.

Med udgangspunkt i en fokuseret dialog på toplederniveau mellem departement og styrelse fastsættes i mål- og resultatplanen 5-10 konkrete mål for de højst prioriterede opgaver. Heri ligger et strategisk tilvalg - og dermed også et fravalg – af hvilke af styrelsens opgaver, som bør stå mest centrale i topledertalogen.

Målene gælder for det kommende år – og hvis meningsfuldt for en flerårig periode. Flerårige mål kan bidrage til en mere langsigtet planlægning på ministerområdet og styrke koncernstyringen.

Målene formuleres så enkelt som muligt og med ét niveau af mål – det vil sige uden en række underliggende resultatkrav.

Målene formuleres herudover, så de er så ambitiøse som muligt, men samtidig realistiske i deres karakter. Målene skal motivere styrelsen til at opnå de vigtigste resultater. Heri ligger også implicit, at det ikke altid kan forventes, at alle mål opfyldes helt.

Et delvist opfyldt mål er således ikke nødvendigvis et udtryk for, at styrelsen ikke har løst sine opgaver tilfredsstillende, men kan eksempelvis betyde at eksterne forhold har haft afgørende indvirkning på muligheden for målopfyldelse, at de politiske prioriteter har ændret sig, eller at barren initialt er sat særligt højt for det konkrete mål. Det afgørende bliver derfor dialogen på toplederniveau om den løbende opfølgning på målene, og hvilke resultater der forventes.

Konkrete mål

- 5-10 konkrete mål.
- Sondring mellem drifts- og policylignende kerneopgaver.
- Driftslignende kerneopgaver: objektive, kvantificerbare mål.
- Policylignende kerneopgaver: Tilstræb objektive, kvantificerbare mål, men accepter i videre udstrækning målformulering og -opfølgning af en mere kvalitativ karakter.
- 1-3 af de samlede 5-10 mål kan vedrøre styrelsens interne administration.
- Målformulering med fokus på de endelige samfundsmæssige resultater og effekter.

2. MÅL

Forskellige mål for forskellige opgaver

Målformuleringen for de konkrete opgaver skal tage højde for, at opgaveporteføljen i staten er forskelligartet. Målene tilpasses derfor opgavernes konkrete karakter og kontekst for at sikre styringsrelevans. Mål i mål- og resultatplanen knytter sig primært til styrelsens kerneopgaver. Overordnet set kan styrelsens opgaveporteføljer inddeles i henholdsvis driftslignende- og policylignende kerneopgaver, hvor formuleringen af mål vil variere for de to opgavetyper. Driftslignende opgaver er ofte nemmere at opstille mål for end policylignende opgaver. Det vil være relevant, at målformuleringen for begge opgavetyper er fokuseret på de samfundsmæssige resultater og effekter, som i sidste ende ønskes skabt, uanset om målene formuleres som direkte effektmål eller ej.

For driftslignende kerneopgaver kan der typisk opstilles præcise, objektive og målbare mål i mål- og resultatplanen med henblik på konkret resultatopfølgning. Den relevante type af mål for driftsopgaver vil typisk være kvantitative output- og særligt effektmål vedrørende eksempelvis produktion, indtjening, sagsbehandlingstid, brugertilfredshed, virkning og lignende.

Ved policylignende kerneopgaver forstås eksempelvis forberedelse af politiske initiativer, forhandlinger, analysearbejde, ny lovgivning og lignende. Det vil ofte være vanskeligere at opstille kvantitative, målbare og objektive mål for denne type opgaver, men dette bør tilstræbes og ske i det omfang, det giver mening. Målene skal afspejle opgavens karakter, og dette kan betyde en accept af mere kvalitative mål og et større skønsmæssigt element i både målformuleringen samt i vurderingen af, om målet er opfyldt. For policyopgaver er det i særdeleshed afgørende med en løbende dialog og opfølgning mellem departement og styrelse.

Udvalgte mål for den interne administration

Selvom målene hovedsageligt fokuseres på styrelsens kerneopgaver, kan 1-3 af det samlede antal mål imidlertid med fordel vedrøre udviklingen i styrelsens interne administration. Det skyldes, at en effektiv anvendelse af offentlige ressourcer til hver en tid er et vigtigt hensyn. Mål for intern administration kan være konsistente over flere år og eventuelt på tværs i koncernen. Målene vil eksempelvis kunne dække områderne økonomistyring, arbejdsgiveradfærd samt effektiv administration.

	Driftslignende kerneopgaver	Policylignende kerneopgaver
Karakteristika	Typisk stabile over tid Ofte målbare	Typisk omskiftelige Ofte svært målbare
Målformulering	Output og effekt Kvantitative mål KPI'er og klare succeskriterier	Tilstræb objektive, kvantificerbare effektmål - Accept af mål af mere kvalitativ karakter

3. OPFØLGNING

Når målene er fastlagt, skal der eksekveres på disse, og via opfølgning sikres det, at styrelsens arbejde med målene bidrager til de ønskede resultater.

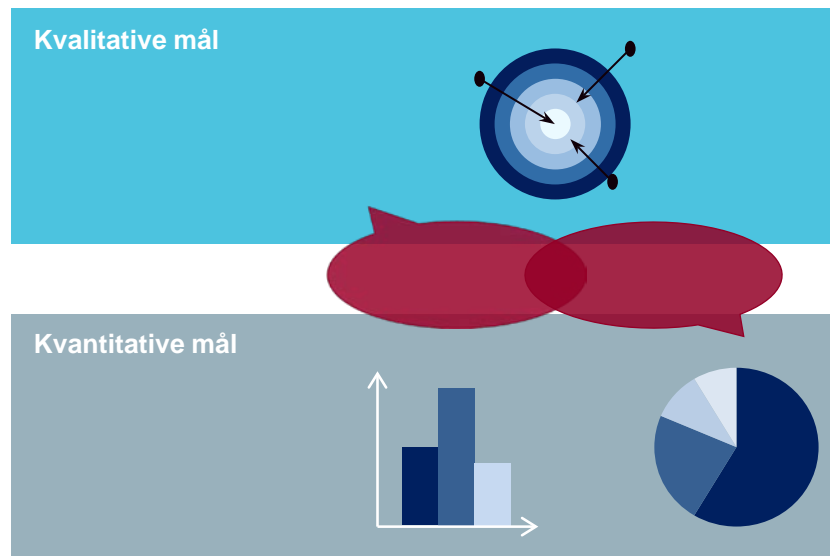
Der fastlægges en klar model for, hvornår og hvordan opfølgningen finder sted. Opfølgningen kan både være bilateral og/eller ske i koncernledelsesregi.

Opfølgningen på målene i mål- og resultatplanen sker løbende og fokuserer på fremdriften i realiseringen af målene, herunder den reelle forandring, som arbejdet med målene skaber, hvis den skal have en virkning og understøtte styrelsens målopfyldelse.

En udbytterig opfølgning på mål- og resultatplanen mellem departement og styrelse sker på toplederniveau.

En model for opfølgning bygger på relevant, let tilgængelig ledelsesinformation om målene i mål- og resultatplanen. Ledelsesinformationen skal afspejle den konkrete opgave, som informationen vedrører. Kvantitative mål, for eksempelvis driftslignende kerneopgaver, egner sig godt til blandt andet objektiv styring og benchmarking. Mål af en mere kvalitativ karakter vil ofte kræve flere skønsmæssige vurderinger og en tættere strategisk dialog om mål og resultater.

Ved årets afslutning evalueres resultaterne for målene. Samtidig følges op på det strategiske målbillede. Erfaringerne bringes videre til udformningen af de kommende års mål- og resultatplaner, så fundamentet for styrelsens strategiske målbillede løbende styrkes.



DEN GODE MÅL- OG RESULTATPLAN

- Arbejdet med mål- og resultatplanen er forankret på toplederniveau - fra udarbejdelse til opfølgning.
- Mål- og resultatplanen udgør det reelle omdrejningspunkt for dialogen mellem departementschef og styrelsesdirektør om de strategisk vigtigste opgaver.
- Inden årets begyndelse foreligger mål- og resultatplanen i sin endelige form.
- Departementet deltager aktivt i udarbejdelsen af styrelsens mål- og resultatplan.
- Mål- og resultatplanen er fokuseret, let tilgængelig og bygger på et solidt strategisk målbillede ud fra det politiske opdrag.
- Processen fokuseres på forventningsafstemning om retning og løbende opfølgning.
- Mål- og resultatplanen indledes med et strategisk målbillede, der beskriver, hvad styrelsen stræber efter at opnå over en flerårig periode.
- Der opstilles maksimalt 5-10 klare mål, der knytter sig til kerneopgaverne og realiseringen af det strategiske målbillede. 1-3 af det samlede antal mål kan vedrøre styrelsens interne administration.
- Der sondres mellem drifts- og policylignende kerneopgaver i målformuleringen. For driftsopgaver opstilles objektive, kvantificerbare mål. For policyopgaver tilstræbes også objektive, kvantificerbare mål, men det må i videre udstrækning accepteres, at målformuleringen og målopfølgningen får en mere skønsnæssig og kvalitativ karakter.
- Målene i mål- og resultatplanen dækker kun de vigtigste strategiske opgaver, hvorfor målene ikke adresserer hele styrelsens opgaveportefølje.
- Der foretages en løbende opfølgning baseret på klar og letforståelig ledelsesinformation. Der fastlægges en model for, hvornår og hvordan opfølgningen finder sted.

fm.dk



FINANSMINISTERIET



Færdselsstyrelsen



Transportministeriet

Mål- og resultatplan for 2023

mellem

Færdselsstyrelsen

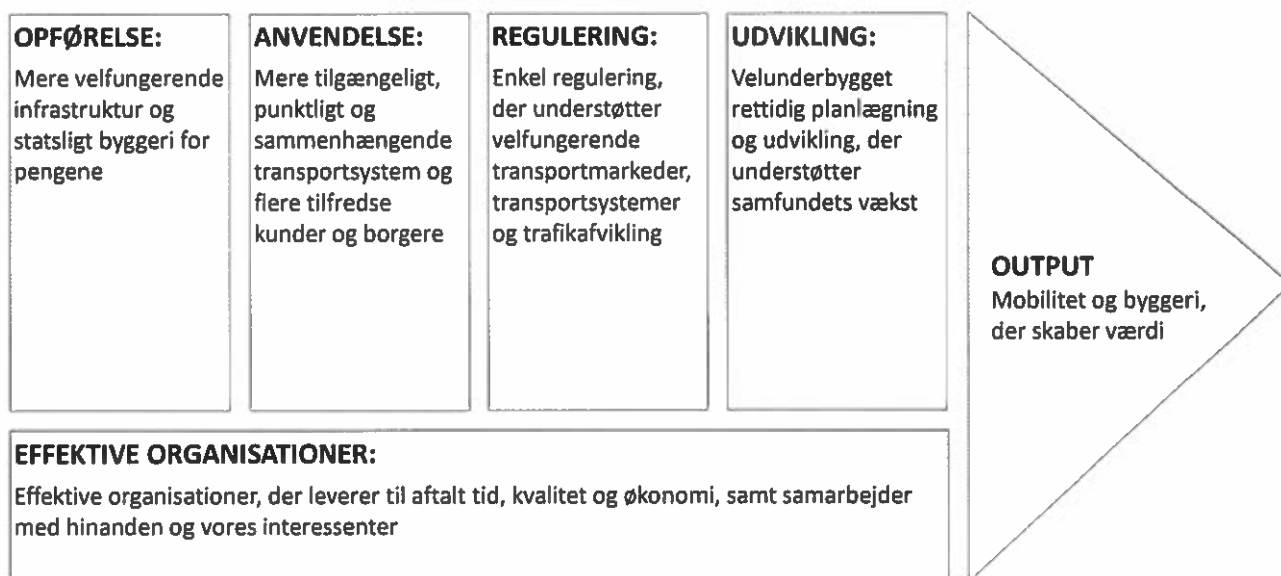
og

Transportministeriets departementet

1 Strategisk målbillede

1.1 Transportministeriets mission, vision og strategiske indsatsområder

Ministeriets fælles strategiske og værdibaserede rammer er formuleret i "Mobilitet og byggeri, der skaber værdi". Ministeriets mission er at sikre mobilitet og byggeri, der skaber værdi for det danske samfund og ministeriets vision er, at Danmark har transportsystemer og bygninger, 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 Færdselsstyrelsens strategiske grundlag

Færdselsstyrelsen arbejder for mobilitet, trafiksikkerhed og grøn transport på landets veje med visionen om; *hele vejen til sikker og bæredygtig mobilitet.*

Visionen er kernen i Færdselsstyrelsens strategi og det, som Færdselsstyrelsen tilstræber at nå. Afsættet er værdierne – mening, handlekraft, læring og fællesskab – som enhver i Færdselsstyrelsen, såvel medarbejdere som ledere, beror deres handlinger og adfærd på.

Færdselsstyrelsen skaber samfundsværdi gennem høj trafiksikkerhed på vejene, udvikling af konkurrencedygtige rammevilkår samt vidensdeling om grønne løsninger, der bidrager til en bæredygtig omstilling af vejtransporten. Enhver, der er i kontakt med Færdselsstyrelsen, vil opleve, at når det gælder trafiksikkerhed, mobilitet og grøn transport på vejen er Færdselsstyrelsen retningsgivende, ambitiøse og innovative.

Færdselsstyrelsen vægter tillidsfulde relationer og samarbejdsrum højt, både interne og eksterne, og har fokus på at levere en effektiv og ensartet service gennem kundeinddragelse og brug af digitale løsninger.

1.3 Færdselsstyrelsens strategiske indsatsområder

Færdselsstyrelsens strategi består af fem strategiske spor, der understøtter Transportministeriets fem strategiske indsatsområder, og som sætter retningen for, hvordan Færdselsstyrelsen opnår

visionen. De fem strategiske spor i 2023 er:

Legitimitet

"Vi opnår, gennem høj faglighed og kvalitet, legitimitet hos borgere, virksomheder og samarbejdspartnere. Vi tror på tillidsfulde relationer i mødet med omverdenen."

Klima

"Vi understøtter og påvirker grøn omstilling ved at bidrage med samfundsrelevant viden og data på transportområdet. Vi tror på, at vi kan fremme den grønne omstilling internt og eksternt gennem viden og indsigt"

Teknologi

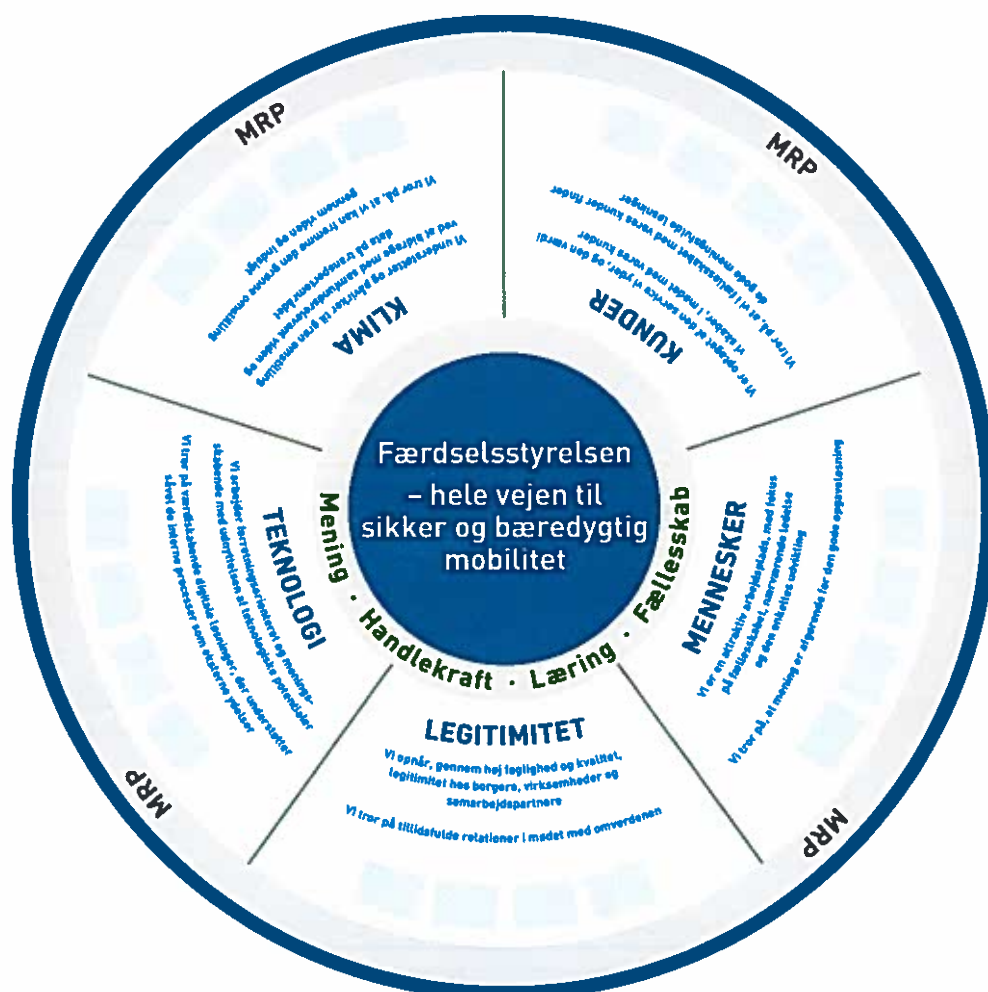
"Vi arbejder forretningsorienteret og meningsgskabende med udnyttelse af teknologiske potentialer. Vi tror på værdiskabende digitale løsninger, der understøtter såvel de interne som eksterne ydelser."

Kunder

"Vi er optaget af den service, vi yder, og den værdi vi skaber i mødet med vores kunder. Vi tror på, at vi i fællesskab med vores kunder finder de gode meningsfulde løsninger."

Mennesker

"Vi er en attraktiv arbejdsplads med fokus på fællesskabet, nærværende ledelse og den enkeltes udvikling. Vi tror på, at mening er afgørende for den gode opgaveløsning."



1.4 Verdensmål

Fra 2023 skal alle styrelser og statsinstitutioner fastsætte mindst ét mål for bæredygtig udvikling for deres opgaver. Færdselsstyrelsen vil i 2023 arbejde for at understøtte FN's verdensmål 5 Ligestilling gennem mål 2.9. om ligestilling samt verdensmål 13 Klimaindsats gennem mål 2.1. om understøttelse af den grønne omstilling.

2 Mål

2.1 *Understøttelse af den grønne omstilling*

Færdselsstyrelsen bidrager til den grønne omstilling af transportsektoren gennem implementering af initiativer fra de politiske aftaler på transportområdet. Færdselsstyrelsen vil således arbejde målrettet med grøn omstilling gennem bl.a. IT-understøttelse af data fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur, implementering af aftale om en kilometerbaseret vejafgift og udvikling af tekniske krav til køretøjer i en forsøgsordning med længere vogntog. Færdselsstyrelsen vil desuden evaluere Grønt Klimaforum.

Milepæle:

1. Med udgangen af 2023 har Færdselsstyrelsen, i samarbejde med SDFI, igangsat arbejdet med udviklingen af en IT-løsning, der muliggør indsamling, distribution og udstilling af data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur i Danmark - dette under forudsætning af, at Færdselsstyrelsen og SDFI tildeles midler i regi af Digitaliseringsstrategien til udvikling af IT-løsningen.
2. Færdselsstyrelsen bidrager til klargøring af systemer og organisation i samarbejde med den overordnede projektgruppe under ledelse af Sund og Bælt. Målet er at der ved udgangen af 2023, foreligger en verificeret projektplan, der viser, at Færdselsstyrelsen er klar til at kunne udstede bødeforlæg den 1. januar 2025, såfremt den overordnede projektplan ledet af Sund & Bælt rummer plads til det.
3. Færdselsstyrelsen udarbejder i 2023 en bekendtgørelse om forsøgsordning med længere modulvogntog (doppeltrailer-vogntog) i overensstemmelse med den politiske aftale fra 4. december 2020 om Grøn omstilling af vejtransporten. Af hensyn til erhvervets muligheder for at indrette sig udstedes bekendtgørelsen med den tidligst mulige ikrafttrædelse i overensstemmelse med tidsplanen for den nødvendige ændring af færdselslovens § 70 a.
4. Færdselsstyrelsen evaluerer i 1. kvartal 2023 Grønt Klimaforum og undersøger i den forbindelse om tema og fokus bør tilpasses, så både den grønne omstilling og relevante køretøjsrelaterede tekniske emner indgår.

Resultatmålet vægter 15 point.

2.2 *Styrket digitaliseringsindsats*

Udvikling og opdatering af digitale værktøjer er en forudsætning for, at Færdselsstyrelsen kan levere den kvalitet og service i myndighedsarbejdet, som styrelsens kunder forventer, hvilket gælder på tværs af styrelsens fagområder. Færdselsstyrelsen skal i lyset heraf sikre yderligere digitalisering på kørekort- og vejtransportområdet.

Milepæle:

1. Færdselsstyrelsen har inden udgangen af 2. kvartal 2023 gennemført udbud af et system til digitale teoriprøver. Færdselsstyrelsen udvikler og tester det nye system med den valgte leverandør i 3. og 4. kvartal med henblik på at systemet idriftsættes i 1. kvartal 2024.

2. Færdselsstyrelsen har inden udgangen af 3. kvartal 2023 udarbejdet en analyse, der kan ligge til grund for udbud om et nyt kørekortregister. Ved udgangen af 4. kvartal 2023 har Færdselsstyrelsen igangsat udbudsprocessen for udvikling af et nyt kørekortregister.
3. Med henblik på at lette arbejdsgange hos Færdselsstyrelsen samt politiet, og for at øge datakvaliteten i risikoklassificeringen af de danske virksomheder samt det nationale register, skal Færdselsstyrelsen inden udgangen af 2. kvartal 2023 have etableret en digital adgang til politiets indrapportering af overtrædelser af EU-reglerne på vejtransportområdet. Dette er under forudsætning af, at analysen viser, at opgavens størrelse ikke kræver et udbud.
4. Ved udgangen af 3. kvartal 2023 har Færdselsstyrelsen gennemført udbud om national løsning til understøttelse af digitale lægeblanketter. Implementeringen af løsningen er påbegyndt inden udgangen af 4. kvartal 2023.
5. Med afsæt i Færdselsstyrelsens langsigtede visioner for kørekortområdet, leverer styrelsen senest første marts 2023 en *konkret og sammenhængende strategi* for organiseringen og digitaliseringen af kørekortområdet, som indbefatter de forskellige faser i kørekortopgaven inklusive sammenhængen med en ny køreuddannelse. Færdselsstyrelsen opstarter endvidere inden udgangen af 2. kvartal 2023 en arbejdsgruppe med relevante aktører, der skal arbejde frem mod etablering af et politisk oplæg til en fuld digitalisering af ansøgningsprocessen for kørekort, evt. i form af en portalløsning, jf. aftale om FODS for 2022-2025. På baggrund af arbejdsgruppens drøftelser udarbejder Færdselsstyrelsen en foranalyse inden udgangen af 4. kvartal 2023.

Resultatmålet vægter 10 point.

2.3 *Effektiv administration og udvikling af kørekortområdet*

Færdselsstyrelsen skal sikre en effektiv administration og udvikling af kørekortsområdet ved en stabil og velfungerende kørekortsadministration med fokus at sagsbehandlingstiderne normaliseres, at prøveafviklingen på kørekortsområdet svarer til efterspørgslen, og at der udvikles en ny køreuddannelse.

Milepæle:

1. Færdselsstyrelsen har inden udgangen af 1. kvartal 2023 nedsat en følgegruppe med deltagelse af eksterne interessenter på køreuddannelsen. I løbet af 4. kvartal 2023 har Færdselsstyrelsen sendt de relevante bekendtgørelser for en ny køreuddannelse i offentlig høring. Ved udgangen af 4. kvartal 2023 har Færdselsstyrelsen løbende inddraget kørelærerbranchen i arbejdet med en ny køreuddannelse.
2. På baggrund af en analyse af driften af køreprøveafviklingen i 2022 har Færdselsstyrelsen inden udgangen af 2. kvartal 2023 fastlagt et driftsniveau for produktion af køreprøver for 2023, der også baserer sig på den generelle efterspørgsel på området. Ved udgangen af 4. kvartal 2023 har Færdselsstyrelsen overholdt det fastsatte driftsniveau.
3. Færdselsstyrelsen overholder gennem 2023 de servicemål, som ved udgangen af 2022 er fastsat. Færdselsstyrelsen afrapporterer ved udgangen af hvert kvartal på servicemålenes overholdelse.

Resultatmålet vægter 15 point.

2.4 *Effektive tilsyn og kontrol på vejtransport- og taxiområdet*

Færdselsstyrelsen står for udstedelse af og tilsyn med gods-, bus- og taxitilladelser, herunder tilsyn med lønvilkår på gods- og busområdet. Styrelsen forhandler bilaterale aftaler om udveksling af vejtransporttilladelser og fører kontrol med parkeringsreglerne på de statslige rastepladser samt tilsyn med taxivognmænds overholdelse af løn- og arbejdsvilkår. Færdselsstyrelsen har fokus på at en effektiv opkrævning af parkeringsafgifter samt effektive tilsyn på taxi- og lønvilkårsområdet.

Milepæle:

1. Sammen med EPC nedbringer Færdselsstyrelsen, inden udgangen af 2. kvartal 2024, antallet af p-afgiftssager, der rammer den aftalte "long stop date" eller overskrider forældelsesfristen. Styrelsens evaluering af samarbejdet med EPC kan føre til en ændret "long stop date".
2. Færdselsstyrelsen skal etablere effektive sagsprocesser i forbindelse med behandlingen af tilsyn med taxivognmænds overholdelse af taxilovens § 10, og skal senest ved udgangen af 3. kvartal 2023 udarbejde en evaluering på baggrund af gennemførte tilsyn med § 10. Evalueringen skal herudover også forholde sig til det fremtidige ressourcebehov for at sikre et effektivt tilsyn.
3. Færdselsstyrelsen skal inden udgangen af 1. kvartal komme med forslag, der kan forbedre og optimere tilsynet med at udenlandske og danske virksomheder aflønner deres chauffører efter reglerne herom.

Resultatmålet vægter 10 point.

2.5 *Behandling af køretøjsteknisk data*

I takt med den køretøjstekniske udvikling og et stort fokus på køretøjers indflydelse på den grønne omstilling stiger behovet for at kunne udtrække klima- og miljøoplysninger om fx køretøjers CO₂-udledning. For at kunne understøtte den grønne omstilling af bilparken er det væsentligt, at de rigtige oplysninger om køretøjer og bilparkens sammensætning er til stede. Derudover er det en forudsætning for Færdselsstyrelsens opgavevaretagelse, at Færdselsstyrelsen er i besiddelse af oplysninger om de forskellige køretøjstyper og de tekniske specifikationer, som køretøjet er fremstillet i henhold til. På den baggrund skal Færdselsstyrelsen se på mulighederne for at udvikle et nyt samlet køretøjsteknisk register, der systemmæssigt kan håndtere alle køretøjstekniske oplysninger, herunder oplysninger om nationale individuelle køretøjer.

Milepæle:

1. Færdselsstyrelsen har med udgangen af 4. kvartal 2023 gennemført en foranalyse, der belyser de IT-mæssige, økonomiske og juridiske konsekvenser et nyt samlet køretøjsteknisk register måtte have.
2. Færdselsstyrelsen har inden udgangen af 4. kvartal 2023 gennemført en foranalyse for elektroniske typeattester, jf. typegodkendelsesforordning 2018/858/EU af 30. maj 2018.

Resultatmålet vægter 10 point.

2.6 *Ajourføring af de køretøjstekniske regler*

De danske køretøjstekniske regler er et komplekst område, der favner mange forskellige køretøjstyper med lige så mange forskellige interesser og hensyn at varetage. Det køretøjstekniske

område trænger til en omfattende opdatering. Færdselsstyrelsen vil udarbejde en procesplan for etablering af en ny regulatorisk ramme for køretøjstekniske krav, samtidigt med at Færdselsstyrelsen bevarer et solidt fokus på opdatering af gældende regler om køretøjers indretning og udstyr.

Milepæle:

1. Færdselsstyrelsen skal inden udgangen af 3. kvartal 2023 sende en procesplan til Transportministeriet for færdiggørelse af regelgrundlaget for den nye model for godkendelse af individuelle køretøjer i Danmark, herunder revision af de tekniske krav til køretøjer.
2. Indtil nye køretøjstekniske regler kan træde i kraft skal bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr løbende opdateres. Færdselsstyrelsen skal derfor inden udgangen af 2. kvartal 2023 have sendt et udkast til bekendtgørelse til Transportministeriet og inden udgangen af 4. kvartal 2024 have udstedt en opdateret bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, der sikrer fornøden overensstemmelserne mellem dansk ret og EU-reguleringen.

Resultatmålet vægter 5 point.

2.7 *Regeludvikling og internationalt arbejde*

Færdselsstyrelsen har en stor regelportefølje, som løbende skal udvikles ligesom styrelsen deltager i udviklingen af internationale retsakter gennem deltagelse i fora på både EU- og FN-niveau. Det er afgørende, at Færdselsstyrelsen understøtter de danske interesser bedst ved at deltage eller følge de højest prioriterede sager. Styrelsen vil i 2023 have fokus på planlægning og koordinering af dette arbejde med Transportministeriet og på planlægning af styrelsens bidrag til det danske EU-formandskab i 2025.

Milepæle:

1. Færdselsstyrelsen skal i henholdsvis januar og august 2023 sende Transportministeriet en oversigt over kommende regulering, som forventes at skulle udarbejdes og sendes i høring det kommende halve år, herunder en beskrivelse af regelarbejdets nærmere indhold og tidsperspektiv.
2. Færdselsstyrelsen sender, i henholdsvis januar og september 2023, en oversigt over igangværende og fremtidigt arbejde i EU- og FN-regi på det køretøjstekniske område til Transportministeriet. Oversigten vil indeholde en status på igangværende forhandlinger, herunder kort forklaring om forslagernes indhold og mandat, tidshorisont samt ansvarlige sagsbehandlere, og en oversigt over kommende retsakter og forslag med kort angivelse af forslagets indhold, tidshorisont, dansk stillingtagen og ansvarlige sagsbehandlere.

Resultatmålet vægter 5 point.

2.8 *Konsolidering af økonomistyring*

Færdselsstyrelsen skal i 2023 konsolidere økonomistyringen generelt.

Milepæle:

1. Færdselsstyrelsens indtægts- og udgiftsprogner skal i høj grad afspejle de endelige

regnskabstal for indtægter og udgifter på Færdselsstyrelsens væsentligste konti. Prognoserne ved grundbudget og udgiftsopfølgninger for 1., 2. og 3. kvartal afviger maksimalt med de i nedenstående tabel anførte procentsatser fra det endelige regnskab for 2023.

De nedenstående procentsatser er foreløbige. Transportministeriet vil primo 2023 fastlægge procentsatserne endeligt på baggrund af en analyse af regnskabet for 2022.

	GB	UO1	UO2	UO3	UO4
§ 28.22.01.	5 pct.	4 pct.	3 pct.	2 pct.	R
§ 28.22.03. (indtægter)		4 pct.	3 pct.	2 pct.	R
§ 28.22.03. (udgifter)	5 pct.	4 pct.	3 pct.	2 pct.	R

Transportministeriet vil i løbet af 2023 korrigere prognoserne for efterfølgende væsentlige ændringer af ekstern karakter, der ikke kunne forudses på prognosetidspunktet. Det kan f.eks. være tilførsel af nye opgaver ved en tillægsbevilling og en aftalt op- eller nedskalering af aktiviteten af hensyn til overholdelse/udnyttelse af driftsudgiftsloftet. Målet afrapporteres primo 2024 ved årsregnskabs afslutning.

2. Færdselsstyrelsen skal i 2023 implementere de registreringsrammeændringer som styrelsen i samarbejde med Økonomistyrelsen kommer frem til vil være hensigtsmæssige. Ændringerne som skal implementeres i 2023 skal senest været indarbejdet i Grundbudget 2024.

Resultatmålet vægter 10 point.

2.9 Koncernfællesmål om ligestilling

Færdselsstyrelsen vil i 2023 have fokus på at fremme ligestilling og diversitet i styrelsen.

Milepæle:

1. Færdselsstyrelsen skal inden udgangen af 4. kvartal 2023 have udarbejdet en ligestillingspolitik. Ligestillingspolitikken skal have til formål at øge antallet af det underrepræsenterede køn på de øverste ledelsesniveauer, såfremt der eksisterer en underrepræsentation. Herudover skal ligestillingspolitikken indeholde politikker og strategier for at fremme ligestilling og diversitet bredt i organisationen. Hvis styrelsen allerede har formuleret en ligestillingspolitik, skal styrelsen indarbejde ligestillingspolitikken i styrelsens strategiske styringsdokumenter, så indsatsen har en central placering.
2. Færdselsstyrelsen skal inden udgangen af 4. kvartal 2023 gennemføre ét eller flere nye tiltag, som understøtter større diversitet og/eller ligestilling mellem køn. Tiltag kan også vedrøre andre aktører i styrelsens værdikæde, men tiltagene skal være igangsat af styrelsen selv.

Resultatmålet vægter 10 point.

2.10 *Koncernfællesmål om ministerbetjening*

Færdselsstyrelsen 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. Den skønnede anvendelighed drøftes kvartalsvis mellem styrelsen og departementet. Når året er gået, fremlægger og begrundet departementet sin vurdering af anvendeligheden over for Færdselsstyrelsen.

Resultatmålet vægter 10 point.

2 Underskrift

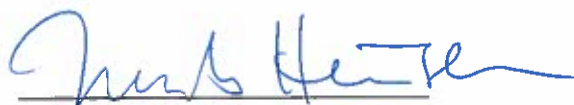
Denne mål- og resultatplan er gældende fra 1. januar 2023 til 31. december 2023.

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 21/12 - 2022



Jacob Heinsen
departementschef

Ribe, den 21/12 - 2022



Stefan Søsted
direktør

Uppdaterad
05.05.2023

Handbok resultat- ledning och -styrning

VN/13052/2021

Innehåll

1	Resultatstyrning inom statsförvaltningen	1
1.1	Allmänt	1
1.2	Utveckling av resultatstyrningen inom statsförvaltningen.....	1
2	Kommunikationsministeriets resultatstyrning	4
2.1	Allmänt	4
2.2	Kontrollnivåer	4
2.3	Forum för vägledning	6
2.4	Årsklocka för verksamhetsstyrning.....	7
2.4.1	Utarbetande av resultatavtal för byråer	8
2.4.2	Beredning av ministeriets resultatavtal.....	9
2.4.3	Övervakning och rapportering	10
2.4.4	Forum i årshjulet.....	12
2.4.5	Resultatstyrningens roll i ministeriets övriga processer.....	12
3	Begrepp, lagstiftning och dokument	13
3.1	Viktiga begrepp	13
3.2	Viktig lagstiftning	14
3.3	Viktiga dokument.....	17
	Bilaga 1 Forum för resultatstyrning	19
	Bilaga 2 Exempel på anvisningar för upprättande av prestationsavtal (DigiTS)	20
	Bilaga 3 Exempel på anvisningar för uppföljning av rapportering (DigiTS)	21
	Bilaga 4 Styrenhetens beredning av ministeriets bokslut	22
	Bilaga 5 Upprättande av styrelsens årsredovisning	23

1 Resultatstyrning inom statsförvaltningen

1.1 Allmänt

Resultatstyrning ses inom statsförvaltningen som en interaktiv styrmodell som baserar sig på avtalstänkande. Resultatstyrningen säkerställer att förvaltningsområdet och ämbetsverken arbetar effektivt och verkningsfullt för att uppnå de strategiska målen i regeringsprogrammet och förvaltningsområdet. Resultatstyrningen är alltså en del av statens hela styrsystem, som också omfattar budgetstyrningen.

På statsförvaltningsnivå har man strävat efter att förändra resultatstyrningen i en mer strategisk, lättare, förvaltningsövergripande och enhetligare riktning. Trots detta finns det skillnader mellan förvaltningsområdena när det gäller genomförandet av resultatstyrningen.

1.2 Utveckling av resultatstyrningen inom statsförvaltningen

Resultatstyrningen har genomförts inom statsförvaltningen sedan början av 1990-talet. År 2004 reformerades budgetlagen och budgetförordningen, vilket skärpte resultatstyrningen och ansvarsskyldigheten inom förvaltningen. Ministerierna var skyldiga att formulera effektmål för de socialpolitiska områden som de ansvarar för och rapportera om hur de uppnåddes. I samband med detta utarbetades även en Performance Management Handbook ¹ som stöd för målstyrningen. Den viktigaste förändringen har varit utvecklingen av resultatstyrningen i en mer strategisk riktning. Detta har berott dels på behovet av att öka genomslaget för statsrådets verksamhet, dels på att effektivisera rapporteringen till riksdagen.

¹ Handbok för resultatstyrning. Finansministeriets publikationer 2/2005.

I resultatstyrningshandboken har man identifierat problem med att stämma av effekt- och resultatmål med regleringsbesluten.² I handboken konstateras att målen ska ha en tydlig koppling till anslagsbesluten, men samtidigt har man konstaterat att målens tidsspann är flera år, vilket innebär att de inte är tillräckliga för att motivera anslagen. När det gäller anslagen har kommissionen uppmanats att fastställa ett resultatmål för budgetåret.³ Å andra sidan har man i handboken bedömt att resultatmålen för ett verksamhetsår inte nödvändigtvis är de viktigaste med tanke på verksamhetens framgång på lång sikt.⁴

Utvecklingsprojektet för resultatstyrning 2012 syftade till en mer strategisk, lättare, förvaltningsövergripande och enhetlig resultatstyrning. I *utvecklingsprojektets slutrapport (finansministeriet 21/2012)*⁵ gavs förslag till utveckling av resultatstyrningen⁶. Ett av de viktigaste förslagen var att skapa *gemensamma principer för resultatstyrning för hela statsförvaltningen*:

Resultatstyrningen är en del av styrapaketet för statsförvaltningsgruppen

- Samhälleligt genomslag skapas genom samarbete mellan olika aktörer
- Styrningen av förvaltningsområdena grundar sig på statens gemensamma riktlinjer och praxis samt förvaltningsområdenas egna styrförfaranden
- Performance management fokuserar på de strategiskt viktigaste frågorna som kräver förändring. Styrintensiteten varierar
- Styrfunktionerna har tydliga roller och uppgifter samt funktionella forum
- Prestationshanteringen är professionell och konsekvent
- Resultatstyrningen baserar sig på tydliga mål, indikatorer som beskriver dem och uppföljning av genomförandet
- Resultatstyrning bygger på strukturerad interaktion, genuin dialog och partnerskap mellan ledningsexperten
- Gemensamma informationssystem och verktyg stöder genomförandet av principerna

² Kurki-Suutarinen, Matleena: Utveckling av resultatstyrning och tillhörande regelverk. Utbildningsprogrammet i lagberedning 2019–2020. Avhandling. mars 2020, s. 10.

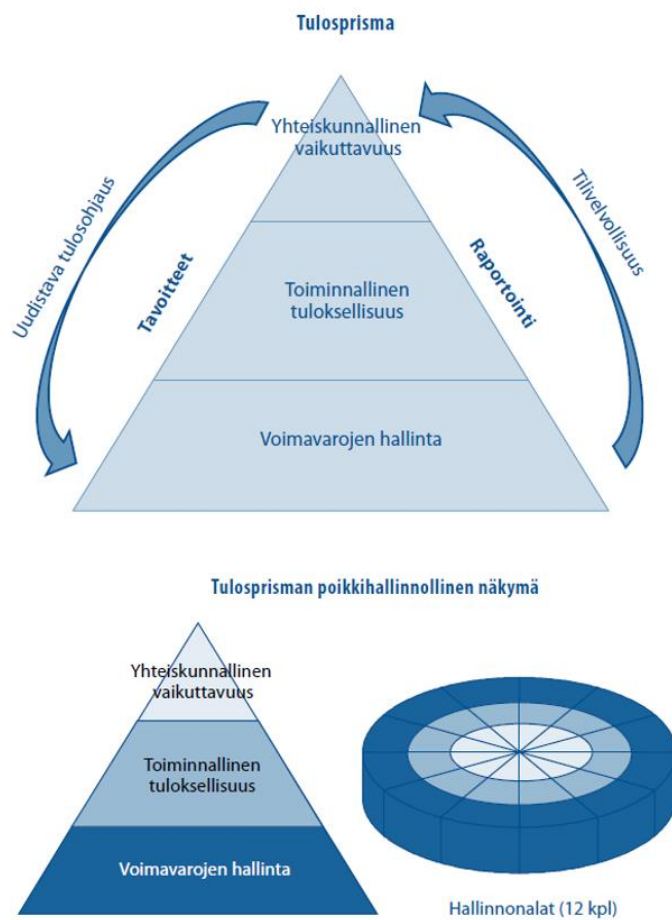
³ Handbok för resultatstyrning. Finansministeriets publikationer 2/2005, s. 32.

⁴ Samma källa, s. 38.

⁵ Slutrapport för utvecklingsprojektet för resultatstyrningen Finansministeriet 21/2012.

⁶ Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde genomfördes förslagen genom ett eget projekt för utveckling av resultatstyrningen (kommunikationsministeriet 29/2014).

De resultatmål som ställts upp för ämbetsverken säkerställer deras operativa resultat. Verksamhetens resultat säkerställer i sin tur förvaltningsområdets samhälleliga genomslagskraft. Organen skall genomföra sina mål inom ramen för de medel som de tilldelats. Totaliteten av dessa visas i resultatprismat nedan (figur 1).



Figur 1. Förnyat vinstprisma (Finansministeriet 21/2012)

2 Kommunikationsministeriets resultatstyrning

2.1 Allmänt

Vid kommunikationsministeriet genomförs resultatstyrningen i enlighet med de principer som presenterats i projektet för utveckling av resultatstyrningen. Resultatstyrningsmodellen för förvaltningsområdet beskrivs i detta dokument, som gäller tills vidare.

Koncernstyrningen inom förvaltningsområdet har stärkts och ämbetsverkens resultatstyrning har utvecklats i en mer strategisk riktning. Resultatstyrningen fokuserar på viktiga frågor som kräver förändring och ökar samhällelig påverkan.

För förvaltningsområdet ställs långsiktiga mål för samhällseffekten, som genomförs genom fleråriga resultatmål. De fleråriga resultatmålen sträcker sig över regeringsperioden. Utgångspunkten är att bestämma vad vi vill uppnå före utgången av regeringsperioden och hur vi årligen ska gå tillväga för att nå detta mål. Byråerna genomför sina fleråriga prestationsmål inom ramen för de anslag som finns tillgängliga under budgetposterna. Förvaltningsområdets samhälleliga effektmål och ämbetsverkens fleråriga resultatmål fastställs i budgeten. Kopplingen mellan byråns operativa resultat och den årliga budgeten ska göras genom att man i budgeten redovisar nyckeltal för byråns grundläggande verksamhet för året i fråga och för de resultat och den service-nivå som uppnåtts under året med hjälp av anslaget. Byråns grundläggande verksamhet stöder också genomförandet av strategiska, fleråriga prestationsmål.

Vid kommunikationsministeriet är resultatstyrningen uttryckligen en del av den strategiska styrningen och således inte budgetstyrningen på traditionellt sätt. Effektiviseringen av den strategiska styrningen och resultatstyrningen är en kontinuerlig process.

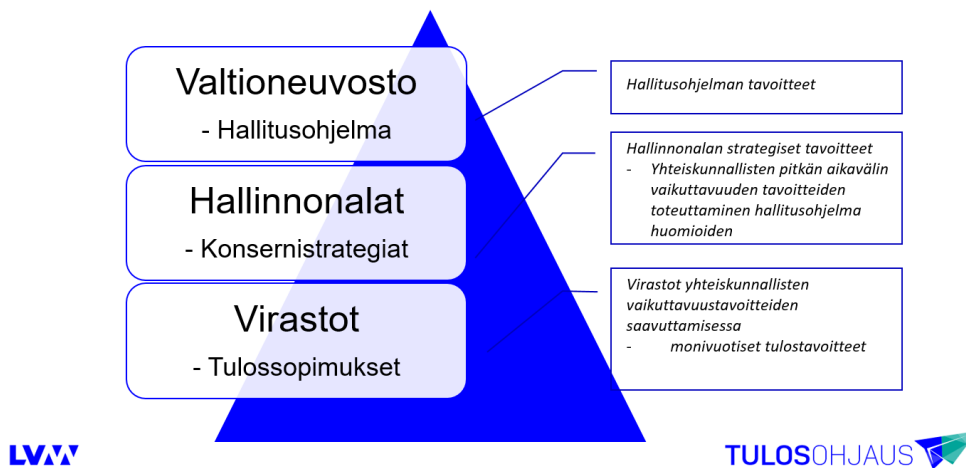
2.2 Kontrollnivåer

Ministeriets förvaltningsområde består av tre ämbetsverk: Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och Meteorologiska institutet. Ministeriet styr ämbetsver-

ken inom sitt förvaltningsområde och ansvarar för att deras mål och verksamhet är förenliga med regeringsprogrammet. Tydliga roller och uppgifter är en förutsättning för att myndigheter ska kunna styra.

Ministeriets styrnings- och resultatstyrning bildar en enhetlig helhet (diagram 2). I koncernens strategi fastställs förvaltningsområdets långsiktiga samhällliga effektmål, som ligger till grund för de fleråriga resultatavtalen och målen för ämbetsverkens regeringsperiod (figur 3).

Strategista ohjausta kolmella tasolla



Figur 2. Strategisk vägledning på tre nivåer

Konsernistراتيجian toimeenpano tulosohjauksella

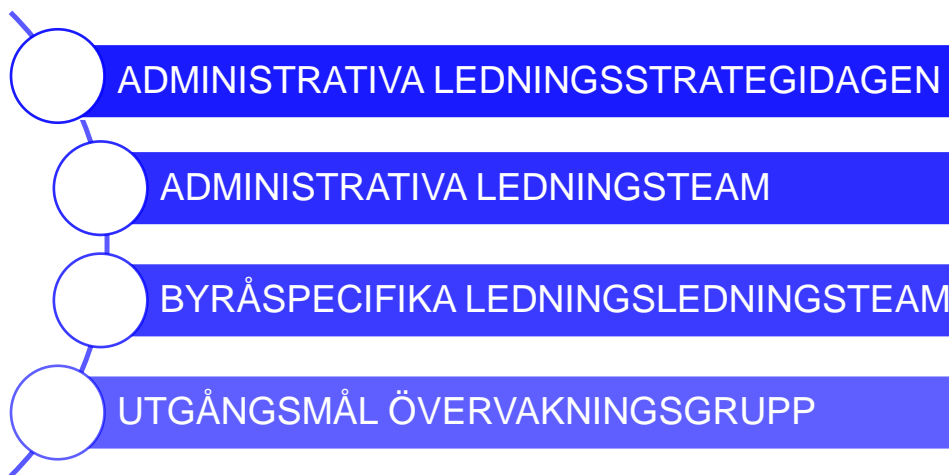


Figur 3. Implementering av koncernstrategin genom resultatstyrning

Koncernstrategin styr hela kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Koncernstrategin och genomförandet av den säkerställer att förvaltningsrådets samhälleliga genomslagskraft och målen i regeringsprogrammet uppnås. I strategin har man beaktat de förändringar i omvärlden som identifierats i framtidsöversikten.

2.3 Forum för vägledning

Ministeriet styr och leder förvaltningsområdet och dess ämbetsverk med hjälp av styrforumen. Forumen illustreras i figur 4 nedan. En mer detaljerad beskrivning av vägledningsforumen (t.ex. sammansättning/tidpunkt) finns i *bilaga 1 till denna handledning*.



Figur 4. Forum för prestationshantering

Syftet med strategidagen för förvaltningsområdets ledning är att skapa en gemensam bild av de centrala målen för det kommande året och att förutse den framtida utvecklingen. Strategidagen är startskottet för höstens resultatförhandlingar.

Förvaltningsområdets ledningsgrupp behandlar förvaltningsområdets verksamhets- och ekonomiplanering, strategiska frågor och lagstiftningsplanen, samordnar förvaltningsområdets verksamhet samt behandlar lednings- och arbetsgivarpolitiken.

Styrgruppen för den ämbetsverksspecifika styrningen fastställer den gemensamma synen på styrlinjerna och diskuterar viktiga frågor som gäller trafik och kommunikation, förändringar i omvärlden och framtidsutsikter utifrån idéer och framtidsinriktade lösningar.

Uppföljningsgruppen för resultatmålen fokuserar på hur resultatmålen framskrider samt på utvärdering och utveckling av processernas funktion. Resultatövervakarna rapporterar resultatövervakarna till ministeriets ledning om hur målen framskrider och behandlar vid behov ärenden i styrgruppen för de ämbetsverksspecifika styrgrupperna.

Kontaktpersonerna för resultatstyrning på avdelningar och myndigheter är utsedda **motparter för resultatstyrning**. Motpartsparen är kontaktpunkten för målstyrning och använder användar-ID för institutionens och ämbetsverkets digitala resultatstyrningsverktyg (DigiTS).⁷ Vid ministeriet ansvarar de för behandlingen av ärenden som gäller resultatstyrningen vid ministeriet, sammanställer avdelningens synpunkter och förmedlar dem till resultatstyrningen.

2.4 Årsklocka för verksamhetsstyrning

Resultatstyrningen genomförs i enlighet med årsklockan nedan (diagram 5). Beredning av prestationsavtal, uppföljning och forum har planerats. Årsklockan fungerar som den ram som styr enheten utifrån och utarbetar en mer detaljerad åtgärdsplan för resultatstyrningen för våren och hösten. Evenemangen i årshjulet är tillgängliga för alla att se i DigiTS-verktyget. Utöver de åtgärder som ingår i årsklockan samordnar styrenheten beredningen av statsrådets årsberättelse och deltar i andra processer i anslutning till resultatstyrningen i enlighet med sin roll.

⁷ Performance management-verktyget DigiTS på: digits.lvm.vyv.fi



Figur 5. Årsklocka för verksamhetsstyrning

2.4.1 Utarbetande av resultatavtal för byråer

Under valåret upprättas ett resultatavtal för ämbetsverken för regeringsperioden. Prestationsavtal som gäller under andra år kommer att revideras vid behov. Förvaltningsområdet följer en enhetlig resultatavtalsstruktur som motsvarar finansministeriets anvisningar⁸.

Beredningen av resultatavtal inleds på våren, då man för nästa budgetår bereder nyckeltal (mål) för resultat- och serviceförmågan som uppnåtts med hjälp av ämbetsverkens anslag. Nyckeltalen presenteras i förvaltningsområdets budgetproposition och bifogas resultatavtalet. Resultatavtalet upprättas i DigiTS.

⁸ Finansministeriets anvisningar om god resultatstyrning vid ämbetsverken 2024–2027. Ärende nr VN/13288/2023.

Beredningen av resultatavtalet fortsätter under hösten. Resultatavtalet innehåller ämbetsverkens fleråriga resultatmål och nyckeltal för följande budgetår. Resultatavtal avtalas vid resultatförhandlingar, som förs under ledning av kanslichefen. I förhandlingarna deltar den officiella ledningsgruppen, chefen för styrenheten, chefen för ekonomi- och förvaltningsenheten och resultatövervakarna. Organen skall närvara av VD och personer som inbjudits av denne. Tabellen nedan beskriver av prestationsavtalet.

	Nyckeltal (TAE)	Prestationsavtal
KOH-rollen	KOH ansvarar för beredningen av ämbetsverkens nyckeltal.	KOH ansvarar för upprättandet av fleråriga prestationsavtal
Schema för förberedelser	Februari-Maj	September-december
Vägledning för ämbetsverk	Februari-mars	September
Jorykierto	KTA svarar	KOH svarar Departmentjoryt, virjory, KP tecken
Tidsfrist	Information för KTA april-maj	Nyår
Lagstiftning	Förordning om statsbudgeten § 1 b	Förordningen om budgeten § 11

Separata anvisningar skickas till ämbetsverken för upprättande av resultatavtal (bilaga 2).

Motpartsparen har en central roll i informationsutbytet mellan ämbetsverket och ministeriet i beredningen av resultatavtalet. Motparterna i verksamhetsstyrningen vid ministeriets avdelningar ansvarar för beredningen av utlåtanden om ämbetsverkets förslag och för dialogen med ämbetsverken.

2.4.2 Beredning av ministeriets resultatavtal

Under valåret upprättas ett resultatavtal för ministeriet för regeringsperioden. Prestationsavtal som gäller under andra år kommer att revideras vid behov. Resultatavtalet

innehåller ministeriets fleråriga resultatmål med mätare och årliga målnivåer. Resultatavtalet bereds under ledning av styrenheten tillsammans med avdelningarna. Kanslichefen för ett gemensamt resultatförhandling med den högsta ledningen. Beredningstidtabellen motsvarar utarbetandet av resultatavtal mellan ämbetsverken (se ovan). Ministeriets resultatavtal utarbetas också i DigiTS.⁹

Separata instruktioner kommer att skickas till institutionerna för upprättande av prestationsavtal. Avdelningsmotsvarigheterna har en central roll i beredningen av ministeriets resultatmål inom sin avdelning.

2.4.3 Övervakning och rapportering

Uppfyllelsen av resultatmålen följs **upp tre** gånger under året (april, augusti och november). Ministeriets avdelningar och ämbetsverk rapporterar om hur implementeringen av DigiTS framskrider. Uppföljningen i november kommer att behandlas i samband med resultatförhandlingarna. Anvisningar om uppföljningsrapportering skickas till ämbetsverken och ministerierna (bilaga 3).

Ministeriet och ämbetsverken upprättar bokslut före utgången av februari. Ekonomi- och förvaltningsenheten ansvarar för ministeriets bokslut, för vilket styrenheten utarbetar en beskrivning av ministeriets resultat och effekter före ingången av februari. Beredningen vid ministeriets styrenhet för bokslut beskrivs närmare i *bilaga 4 till detta direktiv*.

Ministeriet ger ett årsutlåtande **om ämbetsverkens bokslut** senast den 15 juni. Ekonomi- och administrationsenheten ansvarar för att lämna synpunkter. Styrenheten utarbetar utvärderingar av ämbetsverkens prestationer för dem.

Styrenheten samordnar beredningen av ministeriets resultatbeskrivning **av statsrådets årsberättelse** (bilaga 1 till regeringskonferensen). Kanslichefens stabs strategifunktion har till uppgift att ta fram beskrivningar av verksamhetsmiljön, riskerna och den hållbara utvecklingen samt avdelningsbeskrivningarna av förvaltningsområdets resultat. Texterna granskas och färdigställs i kontrollenheten i enlighet med statsrådets kanslis anvisningar. Styrenheten ser till att resultattexterna lyfter fram den samhällsliga effekten av förvaltningsområdets verksamhet. Den årliga beredningen av styrelsens årsberättelse beskrivs närmare i *bilaga 5* till denna anvisning. Tabellen nedan visar roller och scheman relaterade till övervakning och rapportering.

⁹ Användarhandbok för DigiTS-verktyget i Tiimer.

	Uppföljning av rapportering	Styrelsens årsberättelse (IGC, bilaga 1)	Ministernivå Bokslutet	Bokslut
Prestationsstyrningens roll	Resultatstyrning är helt ansvarig.	Resultatstyrningen samordnar framtagandet av resultattexterna till årsredovisningen.	Resultatstyrningen samordnar utarbetandet av resultat- och effektivitetsbeskrivningen.	Resultatstyrningen förbereder utvärderingar av ämbetsverkens resultat.
Schema för förberedelser	Mars-april, juli-augusti, oktober-november	December-mars	December-januari	Mars-Maj
Vägledning för myndigheter/avdelningar	Instruktioner skickas till myndigheter och avdelningar senast en månad innan deadlines.	Resultatstyrningen bereder anvisningar för ministeriets avdelningar och verksamhetsenheter efter att statsrådets kansli har gett egna anvisningar.	December	-
Jory cykel	Ingen jory-rotation Rapporteringen är tillgänglig för hela förvaltningsområdet i DigiTS-verktyget. Rapporteringen i november kommer att behandlas i samband med resultatförhandlingarna.	Resultat (februari): departementen joryt, virjory, minjory, minister att underteckna	KTA svarar	KTA svarar
Tidsfrist	April, augusti, november	Prestationstexter till statsrådets kansli i början av mars (remissrundan i mitten av mars).	Februari 28	Juni 15
Lagstiftning	-	Artikel 46 i konstitutionen	Budgetförordningen 63 och 65 §	Budgetförordningen 66 i §

2.4.4 Forum i årshjulet

Strategidagen för förvaltningsområdesledningen inleder höstens resultatförhandlingar. Styrenheten hjälper strategichefen att förbereda sig för dagen. **Uppföljningsgruppen för resultatmål** sammanträder under året efter uppföljningsrapporteringen. Den sista uppföljningsrapporteringen för innevarande år kommer att granskas i samband med resultatförhandlingarna. Ämbetsverksspecifika styrgrupper hålls i februari, maj och oktober. Forumen för resultatstyrning behandlas närmare *i avsnitt 2.3 och i bilaga 1 till denna handledning.*

2.4.5 Resultatstyrningens roll i ministeriets övriga processer

Strategifunktionen svarar för beredningen av **koncernstrategin** och målen för samhällelig påverkan **inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde**. Styrenheten stöder strategifunktionen vid beredning och uppdatering av dessa (se avsnitt 2.2 Kontrollnivåer för *mer information om koncernstrategin*). Styrenheten ansvarar för beredningen av indikatorerna för målen för samhällelig påverkan i samarbete med strategifunktionen och enheten för konsekvensbedömning och utveckling.

Styrenheten ansvarar för måltexterna i budgetförslaget för ämbetsverken och nyckeltalen för följande budgetår. Strategifunktionen bereder motiveringarna för kommunikationsministeriets huvudsektion. Budgetpropositionen skickas till finansministeriet i maj. Styrenheten lämnar in sin andel till ekonomi- och administrationsenheten i april-maj.

Styrenheten bereder förslag till resultatmål som ska ingå i förvaltningsavtalen **för ministeriets generaldirektörer och ämbetsverkens generaldirektörer och** bedömer hur de uppnås. Personalutvecklingsenheten ansvarar för att upprätta förvaltningsavtal. Styrenheten lämnar förslag och bedömningar till enheten för personalutveckling i januari (ministeriets generaldirektörer) och i början av mars (ämbetsverkens generaldirektörer).

Ministeriets **riskhanteringsplan** uppdateras i samband med uppföljningen av resultatmålen. Kanslichefens stabs strategifunktion ansvarar för utvecklingen av riskhanteringen och beredningen av riskhanteringen.

3 Begrepp, lagstiftning och dokument

3.1 Viktiga begrepp

De centrala begreppen för resultatstyrningsprocessen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde presenteras i tabellen nedan. En mer omfattande förteckning över begrepp finns i en separat bilaga¹⁰ till Performance Management Handbook.

Koncept	Förklaring	Exempel
Mål för samhällsligt genomslag	Målet för förvaltningsområdets politik i förvaltningsområdets koncernstrategi. Samhällelig påverkan är en del av förvaltningsområdets verksamhet, som ett enskilt ämbetsverk kan påverka sin egen verksamhet. ¹¹	<i>Nätverk och tjänster har underlättat vardagen och främjat företagsverksamheten.</i>
Flerårigt prestationsmål	En <u>mätbar strategiskt viktig fråga som hänför sig till genomförandet av</u> förvaltningsområdets koncernstrategi eller en ändring av den som ska genomföras under resultatavtalsperioden. Beskriv resultat, inte åtgärder eller åtgärder. ¹²	<i>Transport- och kommunikationsmarknaderna erbjuder användarna allt bättre tjänster</i>
Meter	Något du vill göra för att mäta förändring. Indikatorn har fastställts en årlig målnivå.	<i>Marknadens funktion</i>
Målnivå	Anger vad <u>myndigheten</u> behöver uppnå under ett visst år när det gäller det problem som mäts. Den används för att bedöma om det önskade tillståndet har uppnåtts eller inte.	<i><u>Målnivå för år N: Enhetliga verksamhetsmodeller och publiceringskanaler för marknadsuppföljning har fastställts och genomförts</u></i>
Byråns nyckeltal	De viktigaste målen i statsbudgeten och i bilagan till ämbetsverkets resultatavtal är ämbetsverkets resultat och servicekapacitet (resultat och kvalitetsledning) samt ämbetsverkets sparsamhet, effektivitet och kostnadseffektivitet (operativ effektivitet). ¹³	<i>Godkännande inom tidsfristen, mål 90 %.</i> <i>Enhetskostnaden för registrering av ett fordon överstiger inte x euro</i>

¹⁰ Handbok för resultatstyrning, finansministeriets publikationer 2/2005, Edita Publishing Oy.

¹¹ Förordningen om statsbudgeten 1 b § 2 mom. 1

¹² Budgetförordningen 1 b § 2 mom. 2 och 3 mom. samt 3 mom.

¹³ Förordningen om statsbudgeten 1 b § 3 mom.

3.2 Viktig lagstiftning

I detta avsnitt samlas lagstiftning som är central för resultatstyrningsprocessen. Lagstiftningen om resultatstyrning har inte koncentrerats till en separat lag, utan bestämmelser om den och om den har införts i flera författningar. Endast en del av resultatstyrningsprocessen har dock införlivats i rättsakter. En del av processen är inte reglerad alls. De viktigaste författningarna om resultatstyrningen är [grundlagen](#) (731/1999, [nedan grundlagen](#)), [lagen om statsbudgeten](#) (423/1988, [budgetlagen](#)), [förordningen om statsbudgeten](#) (1243/1992, [nedan budgetförordningen](#)) och [statsrådets reglemente](#) (262/2003, [nedan VNOS](#)). Bestämmelser om resultatstyrning finns också i [lagen om grunderna för statens avgifter](#), [förordningen om grunderna för statens avgifter](#) (150/1992) och [förordningen](#) (211/1992) och [lagen om statens revisionsverk](#) (676/2000).

Resultatstyrningen inom statsförvaltningen är en väsentlig del av ansvarsskyldigheten och ansvarsskyldigheten. Enligt 3 § första stycket i [grundlagen](#) beslutar riksdagen om statsfinanserna, stiftar lagar om statsfinanserna och övervakar att de följs. Regeringen är därför ansvarig inför riksdagen för sina handlingar. Enligt 46 § i [grundlagen](#) ska statsrådet årligen lämna en redogörelse till riksdagen om sin verksamhet och om de åtgärder som riksdagen har vidtagit till följd av riksdagens beslut. På motsvarande sätt är statsrådet skyldigt att årligen lämna en redogörelse för skötseln av statsfinanserna och iakttagandet av budgeten. *Artikel 46 i konstitutionen* har följande lydelse:

Regeringen ska årligen lämna en redogörelse till riksdagen om regeringens verksamhet och de åtgärder som regeringen har vidtagit till följd av riksdagens beslut samt en redogörelse för skötseln av statsfinanserna och iakttagandet av budgeten. [Styrelsens årsredovisning]

I [lagen om statsbudgeten](#) ([budgetlagen](#)) finns bestämmelser om statsbudgeten, ekonomiförvaltningen, egendoms- och skuldförvaltningen samt ekonomistyrningen. Lagen innehåller också bestämmelser om ministeriernas och ämbetsverkens interna kontroll, bokslut samt verksamhets- och ekonomiplanering. En central bestämmelse med tanke på resultatstyrningen är 12 § i [budgetlagen](#), enligt vilken ministerierna ska planera de samhällliga konsekvenserna av sitt område samt ekonomin och den operativa prestationen inom sitt förvaltningsområde under flera år. På samma sätt måste byråer och institutioner planera sin verksamhet, sin ekonomi och sina resultat under en period på flera år. Planeringen ska ge den information som behövs för beredningen av statsbudgeten och den övriga planeringen av statsfinanserna under ledning av

statsrådet. I förvaltningsområdets koncernstrategi fastställs målen för samhällelig påverkan. Ministeriets och ämbetsverkens operativa verksamhet säkerställs genom fleråriga resultatavtal. Artikel 12 i *budgetlagen* har följande lydelse:

*Ministerierna ska planera de **samhälleliga konsekvenserna** av sitt verksamhetsområde samt ekonomin **och verksamheten inom sitt förvaltningsområde under flera år. Byråer och organ** måste planera sin verksamhet, sin ekonomi och sina **resultat under en period på flera år**. Planeringen ska ge den information som behövs för beredningen av statsbudgeten och den övriga planeringen av statsfinanserna under ledning av statsrådet.*

Närmare bestämmelser om planläggningen kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Närmare bestämmelser om statsbudgeten, planeringen av verksamheten och ekonomin samt om ekonomiförvaltningen. De viktigaste bestämmelserna i fråga om resultatstyrning är 1 b, 11, 63, 65 och 66 i §§ i förordningen. Budgetpropositionen ska bland annat innehålla målen för det samhällliga genomslaget inom förvaltningsområdet samt de preliminära resultatmålen för ministeriet och ämbetsverken inom förvaltningsområdet. Artikel 1b.2 och 1b.3 i *budgetförordningen* har följande lydelse:

***Budgetförslagen** ska innehålla följande:*

- 1) förslag till mål som statsrådet ställt upp och som tas med i remissen till budgetpropositionen **för utvecklingen av den samhällliga effekten** av statens verksamhet och finansiering **inom** ministeriets verksamhetsområde,*
- 2) **ministeriets preliminära resultatmål för** utvecklingen av de samhälliga effekterna av statens verksamhet och finansiering inom sitt område,*
- 3) ministeriets **preliminära resultatmål för de viktigaste delområdena i verksamheten vid de** mest betydande ämbetsverken och inrättningarna inom dess förvaltningsområde.*

*Målen för den operativa prestationen ska specificeras för att motivera förslag till anslag, inkomstberäkningar och andra budgetresolutioner som syftar till att uppnå målen för operativ effektivitet, output och kvalitetsstyrning och, i förekommande fall, förvaltning och utveckling av mänskliga resurser enligt artikel 65. Prestationsmålen ska om möjligt fastställas med hjälp av centrala resultatindikatorer, vid behov kompletterade med kvalitativt uttryckta mål. **[Beredning av budgetproposition och resultatmål]***

Ministeriet ska i sin bokslutsrapport ange följande:

- 1) **bedömning av prestationen och dess utveckling** samt av uppnåendet av de resultatmål som ställts upp enligt 11 §,
- 2) om de **kriterier för resultatrapportering som används är** ändamålsenliga med tanke på styrningen och resultatansvaret samt ministeriets ståndpunkt i fråga om utvecklingsbehoven,
- 3) vilka åtgärder som behöver vidtas av bokföringsenheten eller fonden och av de organ och organ som hör till redovisningsenheten för att övervaka årsbokslutet och förbättra resultatet,
- 4) vilka åtgärder ministeriet vidtar med anledning av bokslutet och för att förbättra resultatet. (29.12.2009/1786) **[Bokslut]**

Ämbetsverken (även ministerierna) ska upprätta årsbokslut som redogör för verksamhetens resultat och utveckling, konsekvenserna för utvecklingen av samhällsliga effekter och ekonomin. *Artikel 63.1 i budgetförordningen har följande lydelse :*

65 § i budgetförordningen gäller utformningen av ämbetsverkets årsberättelse som ingår i årsbokslutet. Byråerna ska årligen rapportera information om bland annat operativ effektivitet, resultat- och kvalitetsledning samt personalförvaltning.

Ministeriet ska senast den 15 juni varje år ge det resultatstyrda ämbetsverket eller den resultatstyrda institutionen en motiverad redogörelse för genomförandet av resultatavtalet och utvecklingen av resultatrapporten, kriterierna för och utvecklingsbehoven för resultatrapporteringen, resultaten av revisionen, tillståndet och utvecklingen av ämbetsverkets eller inrättningens verksamhet och ekonomi samt de åtgärder som ministeriet och inrättningen kräver till följd av detta. *Artikel 66i.2 i budgetförordningen har följande lydelse :*

Redovisningsenheten skall upprätta årsbokslut för varje räkenskapsår. Bokföringsenhetens bokslut innehåller följande:

- 1) **en årsberättelse som beskriver verksamhetens resultat och dess utveckling samt deras inverkan på utvecklingen av samhällseffekterna,**
2. **En sammanställning av resultatet av budgeten, som beskriver genomförandet av budgeten.**
- 3) **En resultaträkning som beskriver inkomster och utgifter.**
- 4) **balansräkningen som visar den finansiella ställningen på balansdagen,**
- 5) **vilka uppgifter som ska bifogas (anm.). [Bokslut (verksamhetsberättelse)]**

Enligt 11 § i statsrådets instruktion (VNOS) behandlar varje ministerium resultatstyrningsärenden som gäller det egna området och ärenden som gäller ämbetsverken inom det egna området. Dessutom styr närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna) i ärenden som hör till ministeriets ansvarsområde eller ett centralt ämbetsverk inom ministeriets förvaltningsområde. Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde styr Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket NTM-centralernas trafik- och infrastrukturuområden. / 11 § regeringsförordningen föreskrivs följande:

Ministeriet behandlar ärenden som rör verksamhets- och ekonomiplanering inom sitt eget ansvarsområde, resultatstyrningsärenden, lagberedningsärenden, informationssamhällsfrågor, förvaltningsärenden, kommunikationsärenden, informationshanteringsärenden, forsknings-, utvecklings- och uppföljningsärenden, internationella ärenden och ärenden som gäller ägandet av statens egendom inom sitt förvaltningsområde samt andra ärenden som ska anses höra till skötseln av sektorns uppgifter. Statsrådets kansli svarar dock för statsrådets och ministeriernas gemensamma förvaltnings- och serviceuppgifter enligt 12 §. (12.2.2015/160)

Ministeriet behandlar ärenden som gäller ämbetsverk, inrättningar, affärsverk, fonder utanför budgeten, sammanslutningar, företag och andra organ inom sitt ansvarsområde. Ministeriet behandlar också ärenden som gäller andra organ som sköter uppgifter inom ministeriets ansvarsområde och styr regionförvaltningsverken och närings-, trafik- och miljöcentralerna i ärenden som hör till ministeriets ansvarsområde. (20.11.2009/905)

Utöver lagstiftningen kan finansministeriet, Statskontoret och statsrådet utfärda bindande föreskrifter och anvisningar (med stöd av budgetlagen och -förordningen) om resultatstyrningen. Finansministeriets föreskrifter gäller bland annat den ekonomiska rapporteringen, planeringen av verksamheten och ekonomin samt budgeteringen.

3.3 Viktiga dokument

De viktigaste dokumenten för performance management-processen presenteras i tabellerna nedan.¹⁴ Resultatstyrningsdokumenten kan delas in i två *planerings-* och *uppföljningsdokument*.

¹⁴ Förvaltningsområdets koncernstrategi genomförs med hjälp av strategier, verksamhetsprogram och planer (t.ex. WEB Transport 12) styr verksamheten vid ämbetsverken

Dokumentation av konstruktionen	Undertecknare
Futures Review	Förberedelse på VN-nivå
Förvaltningsområdets koncernstrategi	Kanslichef
Resultatavtal	Kanslichef och avdelningschef för koncernens styravdelning

Uppföljningsdokument	Undertecknare
Ministeriets bokslut	Ministär
Byråernas årsredovisningar	Generaldirektör för byråerna
Ministeriets ställningstagande till bokslutet	Ministär
Styrelsens årsredovisning	Ministär

Enligt Statskontorets föreskrift (VK/114329/00.00.01.06.00/2021) ska bokföringsenheterna *publicera* bland annat resultatavtal, bokslut och bokslut i tjänsten Tutkihallintoa.fi. Statliga fonder utanför statsbudgeten (t.ex. Statens televisions- och radiofond) offentliggör åtminstone sina bokslut. Informationen publiceras med hjälp av webblänkar. Publiceringen av handlingar ska uppfylla de krav på webbplatsers tillgänglighet som ställs i lagen om tillhandahållande av digitala tjänster (306/2019).

Ämbetsverken rapporterar om sina resultat i DigiTS tre gånger om året (se *avsnitt 2.4.3 Övervakning och rapportering* för mer information).

Bilaga 1 Forum för resultatstyrning

Forum	Datum	Konfiguration	Utdata/mål
STRATEGIDAG FÖR FÖRVALTNINGSOMRÅDESLEDNING	Augusti	Vir-jory + ämbetsverkens generaldirektörer + strategidirektörer inom förvaltningsområdet + resultatövervakare	En gemensam vision om de stora dragen för framtiden och det kommande året (underlag för resultatförhandlingsrundan).
LEDNINGSGRUPP FÖR FÖRVALTNINGSOMRÅDET	3 ggr/år	Vir-jory + generaldirektörer för ämbetsverk	Förvaltningsområdets verksamhets- och ekonomiplanering, strategiska frågor och lagstiftningsplan diskuteras, förvaltningsområdets verksamhet samordnas samt lednings- och arbetsgivarpolitik diskuteras.
ÄMBETSVERKSSPECIFIK STYRGRUPP	3 ggr/år	Vir-jory + ämbetsverkets ledningsgrupp + cheferna för ekonomi- och förvaltningsenheten och styrenheten + resultatövervakare	En gemensam syn på styrlinjerna preciseras och viktiga frågor som gäller trafik och kommunikation, förändringar i omvärlden och framtidsutsikter diskuteras utifrån idéer och framtidsinriktade lösningar.
PRESTATIONSMÅL UPPFÖLJNINGSGRUPP	2-3 ggr/år	Performance supervisors + motparter för performance management från avdelningar och ämbetsverk + strategiansvariga för ledningen inom hallbranschen	Vi säkerställer gemensamma framsteg och möjligheter att uppnå resultatmålen.

Bilaga 2 Exempel på anvisningar för upprättande av prestationsavtal (DigiTS)

Ämbetsverken ombeds inkomma med förslag till ändringar och tillägg till resultatöverenskommelsen **senast torsdagen den 7.10**. Förslag till ändringar görs i det elektroniska resultatstyrningsverktyget (DigiTS).

Eftersom det rör sig om en omgång revideringar av det fleråriga prestationsavtalet är de föreslagna ändringarna inriktade på att specificera målnivåerna för prestationsmålen. Nya fleråriga prestationsmål kan endast föreslås om frågan är strategiskt central och kräver förändring. Saker som redan genomförs är inte lämpliga som resultatmål.

När det gäller förslag till målnivåer för prestationsmål bör det beaktas att målnivåerna (särskilt för 2022) bör vara så konkreta som möjligt, dvs. sådana att det entydigt är möjligt att fastställa hur väl myndigheten har lyckats uppnå målnivån. Regionförvaltningsverket kan vid behov lämna förslag till en mer detaljerad definition av målnivåerna för 2022 (framgångskriterier) i DigiTS. Om byrån identifierar väsentliga risker i förhållande till målnivåerna ska de och deras konsekvenser presenteras i en resultatförhandling där de registreras i protokoll.

I resultatavtalet ska byrån se över kapitel 3 om byråns uppdrag och roll och vid behov uppdatera målen i kapitel 5 (Resurser och kapacitet för förnyelse). Ministeriet uppdaterar verkets finansieringstabell.

Förslag till ämbetsverkets nyckeltal för 2022 görs i bilagan till resultatavtalet i verktyget DigiTS. De nyckeltal som presenteras i myndighetens TAE2022 ska ingå i resultatavtalets nyckeltal.

Remissbehandlingen av Regionförvaltningsverkets förslag pågår 13.10–3.11.2021 med hjälp av verktyget DigiTS. Motsvarigheter inom prestationshantering ansvarar för att föra in kommentarer i verktyget.

Bilaga 3 Exempel på anvisningar för uppföljning av rapportering (DigiTS)

I enlighet med resultatavtalet följs framstegen i fråga om hur ämbetsverkens resultatmål framskrider under året i april, augusti och november.

Uppföljningen sker i det elektroniska DigiTS-verktyget (digits.lvm.vyv.fi). Anvisningar för hur man matar in relationsresultat finns i Tiimers DigiTS-arbetsrum.

Förverkligandet av målnivåerna för 2022 bedöms genom att tilldela trafikljusmätaren ett värde (**faktiskt/delvis/ej realiserat**) som beskriver den uppskattade situationen i slutet av 2022. När du matar in ett värde ska du i fönstret för ytterligare uppgifter som öppnas förklara vad den faktiska uppskattningen grundar sig på. Motiveringen ska innehålla följande uppgifter:

- vad som hittills har gjorts för att uppnå ambitionsnivån och vad som görs,
- vad som kommer att göras under året för att nå målnivån,
- orsaken till den eventuella avvikelsen (gult eller rött trafikljus) och vilka åtgärder byrån har vidtagit/kommer att vidta med anledning av incidenten och om avvikelsen även påverkar uppnåendet av andra myndigheters mål.

Uppföljningsuppgifterna för målnivåerna för 2022 ska läggas till i verktyget DigiTS **senast 8.4.2022**.

Om byrån identifierar väsentliga risker i förhållande till målnivåerna bör riskerna beskrivas i fältet i fönstret för kompletterande information längst ned i fönstret. Av beskrivningen ska framgå hur det faktum att risken realiserar påverkar uppnåendet av målet, tidtabellen och resurserna.

Vi svarar gärna på frågor.

Bilaga 4 Styrenhetens beredning av ministeriets bokslut

December	<p><i>Upprättande av bokslutsschema med den ekonomiska och administrativa enheten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Uppdrag till departement (DL mitten av januari) - Verksamhetsrapport (resultat och ändamålsenlighet).
Januari	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Styrenheten sammanställer och bearbetar årsredovisningens texter - Effektivitet och ändamålsenlighet.
Februari	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rapporttexter till ekonomi- och administrationsenheten i början av februari <p><i>Ekonomi- och administrationsenheten ansvarar för rundan och publiceringen av bokslutet senast 28.2.</i></p>

Bilaga 5 Upprättande av styrelsens årsredovisning

December	<p><i>Bilaga 3 till regeringskonferensen (uttalanden)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Statsrådets kanslis mandat och närmare anvisningar för ministerierna - Lagstiftningsdirektören ansvarar för beredningen - Uppdrag för institutioner (DL mitten av januari)
Januari	<p><i>Bilaga 1 till regeringskonferensen (resultat)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Statsrådets kanslis mandat och närmare anvisningar för ministerierna - Resultathandledaren ansvarar för beredningen - Uppdrag för avdelningar och operativa enheter (DL efter mitten av januari) - Enkät till ämbetsverken inom förvaltningsområdet om räkenskapsperiodens resultat (Nederländerna efter mitten av januari) <p>Den lagstiftande direktören kommer att slutföra svaren på jory-cykeln i slutet av januari</p> <ul style="list-style-type: none"> - Departmentjoryt, Virjory, Minjory <p>Textredigering av framförande (instruktörer i framförande)</p> <ul style="list-style-type: none"> - kommentarer och kompletteringar från avdelningar (och vid behov byråer)
Februari	<p>Lagstiftningsdirektören lämnar utlåtandena till statsrådets kansli (Tiimeri IGK:s kansli) i början av februari efter behandlingen av Virjory</p> <p>Resultatrådgivarna färdigställer resultattexten för jory-cykeln i början av februari</p> <ul style="list-style-type: none"> - Department, Virjory, Minjory, underskrift av ministern
Mars	<p>Föreställningstexten överlämnas till statsrådets kansli i början av mars med ministrernas underskrift (resultathandledaren för Tiimeri till regeringskonferensens kansli)</p> <p><i>Bilaga 4 till regeringskonferensen (statligt aktieinnehav)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli samordnar beredningen av bolagstexterna och skickar en textbegäran till ministerierna - Ägarstyrningsgruppen begär företagsspecifika utkast av bolag som styrs av kommunikationsministeriet och harmoniserar dem för statsrådets kansli <p><i>Statsrådets kansli sänder i mitten av mars avsnitten till ministerierna för kommentarer och komplettering.</i></p> <p>Resultatövervakarna levererar korrigerade/kompletterade versioner till statsrådets kansli i slutet av mars (ca 1 veckas bearbetningstid)</p> <ul style="list-style-type: none"> - vid behov begärs utlåtande av ministeriets avdelningar och verksamhetsenheter - Resultatansvariga begär nödvändiga uppgifter från ämbetsverken och ekonomi- och förvaltningsenheten för förvaltning.
April	<p>Resultatrådgivare, ägarstyrgruppen och den lagstiftande direktören granskar texterna i styrelsens årsrapporter inför styrelseförhandlingar (skriftligt förfarande).</p> <p><i>Regeringskonferensen kommer att överlämnas till parlamentet i slutet av april</i></p>

Traficom 2021 till 2023 resultatavtal (Översatt via Google Translate)

1 GENOMFÖRANDE AV REGERINGSPROGRAMMET

Regeringsprogrammet för statsminister Marins regering innehåller sju strategiska mål. Helheten används för att bygga socialt, ekonomiskt och ekologiskt ett hållbart Finland. I regeringsprogrammet påverkas verksamheten inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde särskilt av följande mål:

- Koldioxidneutralitet och tryggnad av den biologiska mångfalden.
- Främja EU:s politik för digital omvandling.
- Icke-diskriminering, jämlikhet och lika förverkligande av rättigheter.
- Stärkande av säkerhetskänslan och säkerhetsmyndigheternas funktionsförmåga säkerställs
- Demokrati, delaktighet och förtroende för samhällets institutioner förstärks
- Beredskap för diversifiering av hot.
- Fungerande transportinfrastruktur.
- Transporter med låga utsläpp.
- Funktionell kommunikation och informationsöverföring
- De statligt ägda transportföretagens ställning

2 SAMHÄLLELIGA EFFEKTMÅL INOM FÖRVALTNINGSOMRÅDET

Koncernstrategin för kommunikationsministeriets förvaltningsområde publicerades 12.12.2019. I koncernens strategi fastställs följande strategiska riktlinjer för förvaltningsområdets verksamhet:

Effektivitetsmål.

- Finland är en föregångare i riktning mot koldioxidfria transporter och kommunikationer.
- Nätverk och tjänster underlättar vardagen och främjar företagsverksamhet.
- Nya verksamhetsmodeller och innovationer ökar välfärden och konkurrenskraften.

3. BYRÅNS ROLL OCH ROLL

3.1 Vision och uppdragsbeskrivning

Vision: En kompetent föregångare – världens mest fungerande och trygga samhälle.

Uppdragsbeskrivning: Vi tar hand om vår livsviktiga miljö, vi stärker innovativa tjänster och säkerställa funktionella och säkra anslutningar.

3.2 Ämbetsverkets roll när det gäller att uppnå målen för samhällelig påverkan inom förvaltningsområdet

3.2.1 Finland utvecklas som föregångare i riktning mot koldioxidfria transporter och kommunikationer.

Byrån påverkar den tekniska utvecklingen inom transport och kommunikation genom att ta hänsyn till mobilitet och förändringar inom transportsektorn, främja öppnandet av transportmarknaderna och utvecklingen ökar användningen av hållbara lösningar och producerar information för beslutsfattande och för att stödja konsumenternas val.

3.2.2 Nätverk och tjänster underlättar vardagen och främjar den ekonomiska aktiviteten.

Byrån ska främja kvalitet, utveckling och användning av nya transport- och kommunikationstjänster, trafiksystemets och kommunikationsnätens funktion, ökar förtroendet för digitala tjänster och säkerställer inte bara att kommunikationsnäten och kommunikationstjänsterna fungerar och är säkra, utan också i praktiken hälsosäkerhet.

3.2.3 Nya verksamhetsmodeller och innovationer ökar välståndet och konkurrenskraften.

Byrån ska främja utvecklingen och användningen av nya transport- och kommunikationstjänster. försök med mobilitetstjänster, automatisering av transporter och kommunikationer samt Säkerhetsmedvetenhet

4 MÅL FÖR SAMHÄLLELIGT GENOMSLAG INOM FÖRVALTNINGSOMRÅDET OCH ÄMBETSVERKETS RESULTATMÅL FÖR 2020–2023

Genomförande av förvaltningsområdets koncernstrategi

Mål för social påverkan:

1. Finland är en föregångare i riktning mot koldioxidfri trafik och kommunikation

Resultatmål:

1.1 Utsläppen från transporter och kommunikationer har minskat

Indikator, 1.1.1 Deltagande i beredningen och genomförandet av färdplanen för fossilfria transporter

Målnivå 2020

Regionförvaltningsverket har deltagit i beredningen av färdplanen för fossilfria transporter och tagit fram information för beredningen av: utförde de uppdrag som byrån hade fått inom utsatt tid och lade fram förslag till stöd för beredningen på eget initiativ.

Myndigheten har säkrat och resurssatt sin klimat- och miljökompetens.

Målnivå 2021

Byrån har utarbetat en plan för genomförandet av de åtgärder som den tilldelats i färdplanen och har projekt som planerade och påbörjade verksamheten. Byrån har utvecklat sin klimat- och miljökompetens och genomfört de mandat som ges till byrån inom den föreskrivna tidsfristen.

Målnivå 2022

Ämbetsverket har verkställt färdplanens genomförandeuppgifter i enlighet med vad som överenskommit med ministeriet. Byrån har tagit fram följande: sin klimat- och miljöexpertis. Dessutom genomför byrån de mandat som ges och kommissionens 55 %-paket expertrapporter om lagstiftningspaketet inom en gemensamt överenskommen tidsfrist.

Målnivå 2023

Byrån har för sin del inte bara säkerställt genomförandet av EU:s 55 %-lagstiftningspaket, utan har också utvecklat klimat- och miljöexpertis och konsekvensbedömning.

Indikator, 1.1.2 Bidra till och genomföra en klimat- och miljöstrategi för IKT-sektorn

Målnivå 2020

Regionförvaltningsverket har deltagit i beredningen av klimat- och miljöstrategin och tagit fram information om utförde de uppdrag som byrån hade fått inom utsatt tid och lade fram förslag till stöd för beredningen på eget initiativ.

Målnivå 2021

Byrån har utarbetat en plan för genomförandet av de åtgärder som den tilldelats i strategin och har genomfört projekt som planerade och påbörjade verksamheten. Byrån har utfört de uppdrag som getts inom föreskriven tid.

Målnivå 2022

Byrån har bidragit till utvecklingen av kriterier för bedömning av nätens miljömässiga hållbarhet på EU-nivå. Byrån ska fortsätta det arbete med miljöindikatorer som nämns i IKT-miljöstrategin och som inletts tidigare. Passiv infrastruktur Expertgruppen har främjat hanteringen av miljöaspekter på arbetsplatser. Byrån har genomfört inom en ömsesidigt överenskommen tidsfrist.

Målnivå 2023

Regionförvaltningsverket har tagit fram synpunkter på utvecklingen av uppdateringen av IKT-miljöstrategin. Byrån har bidragit till att den finländska modellen har beaktats vid beredningen av den internationella miljöindikatorn.

Indikator, 1.1.3 Tilldelning av ytterligare klimatbaserade medel för kollektivtrafik och uppföljning av stödets effekter

Målnivå 2020

Ansökningar om ytterligare klimatbaserad finansiering för kollektivtrafik har inletts och det extra stödet har optimerats för att minska utsläppen på bästa sätt och på det mest samhällsekonomiskt effektiva sättet. Byrån har inletts en En samlad bedömning av kollektivtrafikens subventioner (inklusive klimatperspektivet).

Målnivå 2021

En utredning om fördelningen av ytterligare klimatbaserad finansiering (i fråga om anslag) har utarbetats och stöd har utarbetats praktiska konsekvensbedömningar. En sammanfattning av de förväntade effekterna av stödet har gjorts på grundval av de uppgifter som lämnats i ansökningarna. (tills relationsdata finns tillgängliga). Dessutom har effekterna av subventionerna till kollektivtrafiken övervakats, särskilt följande:

Utsläpp från och tillgänglighet inom trafiken i enlighet med Trafik 12-planen

Målnivå 2022

En utredning om tilldelningen av ytterligare klimatbaserad finansiering har utarbetats samt en uppföljning och bedömning av de praktiska aspekterna av stödets effekter genomförts.

Målnivå 2023

Den övergripande bedömningen av kollektivtrafikstöden har slutförts.

Mål för social påverkan:

2. Nätverk och tjänster underlättar vardagen och främjar affärsverksamhet

Resultatmål:

2.1 Hindren för marknadstillträde har undanröjts och konkurrensen har främjats genom en effektiv tillämpning av lagstiftningen. Genom uppföljning har utvecklingen och användningen av tjänsterna påskyndats på ett användarorienterat sätt.

Indikator, 2.1.1 Lagstiftning som gäller transport- och kommunikationsmarknaden, såsom lagen om transportservice (t.ex. taxireglering) och elektronisk kommunikation

Utveckling av tillsynen över tjänstelagen och marknadsövervakningen

Målnivå 2020

I utvecklingen av övervakningen och marknadsövervakningen har särskild uppmärksamhet fästs vid ändringar i lagstiftningen och eventuella nya skyldigheter, övervakning av revideringen av taxibestämmelserna i lagen om transportservice och marknadsövervakning samt övervaka ändringar i lagstiftningen om tjänster inom elektronisk kommunikation.

Ämbetsverket har utarbetat ett koncept för marknadsuppföljning och definierat uppföljningsmålen så att de motsvarar kommunikationsministeriets informationsbehov (jfr. Kommunikationsministeriets publikation 13/2019).

Målnivå 2021

En plan för uppföljningen av taximarknaden har utarbetats och den första informationen om taximarknadens tillstånd har utarbetats/ny lag.

Effekterna har samlats in och publicerats. För att följa upp ändringar i lagstiftningen i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation är det nödvändigt att fastställa övervakningsmål, upprättade en plan för övervakning och, i tillämpliga fall, inledde övervakningen.

En rapporteringsmodell har utvecklats och de första regelbundna datainsamlingarna för marknadsövervakning har genomförts.

Målnivå 2022

I utvecklingen av tillsynen och marknadsövervakningen har fokus legat på uppföljningen av taximarknaden (tillgänglighet, pris). Dessutom har övervakning av tillgänglighetskraven enligt SVPL inletts. De första pilotförsöken med regelbundna rapporter har inletts.

Målnivå 2023

Övervakningen av taximarknaden har inrättats som en del av Taxiverkets marknadsuppföljning och datainsamling. Övervakning har inletts. Myndigheten har upprättat en plan i enlighet med

tillgänglighetsdirektivet och SVPL utförandet av uppgifter i samband med övervakningen av tillgänglighetsskyldigheterna.

Indikator, 2.1.2 Förbättring av nya mobilitetstjänster

Målnivå 2020

Byrån har utarbetat en plan för gränssnittsövervakning, genomfört aktiv gränssnittsövervakning, uppdaterat uppförandekoder och bidra genom att tekniskt vägleda interoperabiliteten mellan biljett- och betalningssystem.

Målnivå 2021

Ämbetsverket har främjat utredandet av lösningar för att sköta ärenden för ämbetsverkets räkning tillsammans med aktörerna. Byrån har upprättat nödvändiga samarbetsrutiner med TMFG för att övervaka den grundläggande information som krävs för överföring av nationella handlingsplaner. Byrån ska bidra till översynen av ITS-direktivet (multimodal förordning).

Målnivå 2022

Framväxten av lösningar för andras räkning och interoperabiliteten mellan biljett- och betalningssystem har främjats effektivt genomförande av lagen om transportservice. En undersökning har gjorts om MyDatas tillämplighet för att uträtta ärenden för andra.

Har deltagit i reformen av ITS-direktivet och multimodala reseinformationstjänster som en del av verksamheten inom ministeriets ITS-arbetsgrupp i syfte att stödja uppkomsten av fungerande marknader och nya mobilitetstjänster

Målnivå 2023

Dataekosystemet för digitala reseinformationstjänster har framskridit enligt planerna. Vi har bidragit till utvecklingen av EU:s reglering och standardisering för att stödja detta och inlett en konsekvensbedömning av dataekosystemet.

Indikator 2.1.3 Uppbyggnad av ett ekosystem för trafikdata

Målnivå 2021

En steg-för-steg-plan för att bygga ett ekosystem har tagits fram.

Målnivå 2022

En beredskap att bygga upp ett ekosystem har skapats genom en steg-för-steg-plan så att utvecklingsaktiviteter kan genomföras och lanseras snabbt med en förstärkning av finansieringsmodellen.

Målnivå 2023

En steg-för-steg-plan har skapats för att bygga upp ekosystemet så att utvecklingsaktiviteter snabbt kan komma igång med förstärkningen av finansieringsmodellen. Den strukturerade planen innehåller utvecklingsåtgärder för persontransporter, logistik och den digitala tvillingen.

Indikator: 2.1.4 Skapa förutsättningar för alternativ distribution av medieinnehåll

Målnivå 2020

Åtkomsträttigheter har beviljats för 26 GHz-bandet.

Målnivå 2021

Målnivå 2022

Målnivå 2023

Indikator, 2.1.5 Förberedelser inför Världsradiospektrumkonferensen 2023

Målnivå 2021

I samarbete med intressentgrupper har man sett till att Finlands Dessa synpunkter kommer att beaktas i det förberedande arbetet (särskilt WRC23-arbetet och utarbetandet av kommissionens spektrumbeslut).

Målnivå 2022

I samarbete med intressenter har man tagit hänsyn till detta när det gäller trådlösa kommunikationsnät i Finland. synpunkter kommer att beaktas i det förberedande arbetet (särskilt WRC23-arbetet och förberedelserna av kommissionens frekvensbeslut).

Målnivå 2023

Finlands synpunkter kommer att beaktas i besluten från WRC23-konferensen.

Resultatmål:

2.2 Förtroendet för digitala tjänster har förbättrats

Indikator, 2.2.1 Ökat förtroende för digitala tjänster

Målnivå 2020

Användningen av säkerhetsmärkningen för IoT-produkter har utökats. Målnivå: 10 produkter/produktfamiljer (totalt fram till slutet av året).

En utredning om 5G-nätarkitekturen har utarbetats och en utredning om informationssäkerheten i livscykelhanteringen av 5G-nätutrustning och genomförde en säkerhetsrevision av de viktigaste mobilnätsföretagen.

Ämbetsverket har utarbetat en helhetsbild av de sektorspecifika informationssäkerhetskraven för det nationella genomförandet av NIS-direktivet.

Utifrån helhetsbilden har en bedömning av åtgärdsbehovet gjorts tillsammans med sektorsmyndigheterna och tagits fram händelserapportering som mottagits av byrån.

Målnivå 2021

Användningen av säkerhetsmärkningen för IoT-produkter har utökats. Målnivå: 10 nya produkter/produktfamiljer (totalt 20 år i slutet). En modell har skapats för kommersiella aktörers genomförande av utvärderingar och målet är att minst 50 % av nya utvärderingar av kommersiella aktörer.

En bedömning har gjorts med beaktande av behovet av att ändra förordningen om informationssäkerhet inom telekommunikation

En bedömning har gjorts med beaktande av behovet av ändringar i förordningen om informationssäkerhet inom telekommunikation från informationssäkerhetsrevisioner och

implementeringen av den nya lagstiftningen om kritiska delar av kommunikationsnätverk upplevelser.

En nationell referensarkitektur för ett säkert 5G-nät har utarbetats.

Den nationella riskbedömningen av informationssäkerheten i mobila kommunikationsnät har uppdaterats i förhållande till de nyligen identifierade till risker.

Verket har tagit fram en gemensam rapport med sektorsmyndigheterna i ämnet reglering enligt NIS-direktivet om den tillräckliga nivån på riskhantering och informationssäkerhet i befintliga organisationer och medlen för att bevisa detta.

Cybermätaren har använt informationssäkerhetsnivåbedömningar från minst tre NIS-grenar.

Minst 3/4 av NIS-organisationerna har underrättats om de frivilliga anmälningarna till KTK och NIS-plikten om praxis och fördelar med sådana meddelanden

Målnivå 2022

Användningen av datasäkerhetsmärket för IoT-produkter har lagts till. Målnivå: 6 nya produkter eller produktfamiljer (totalt belopp i slutet av året 24). Minst 80 % av de nya bedömningarna görs av kommersiella operatörer. IoT-enheter: Under 2022 kommer fokus för främjande av informationssäkerhet att flyttas till det EU som beviljats Traficom för certifieringsuppdraget enligt Cybersäkerhetsförordningen.

En bedömning har gjorts av behovet av att ändra regleringen om kritiska delar av kommunikationsnät.

Den nationella riskbedömningen av informationssäkerheten i mobila kommunikationsnät har uppdaterats i förhållande till de nyligen identifierade risker och nödvändiga kontroll- och övervakningsåtgärder.

Telekomföretagens implementering av referensarkitekturen i deras verksamhet har kartlagts och utvärderats referensarkitekturändring och uppdateringsbehov.

En kartläggning av det sektorsspecifika informationssäkerhetsläget och utvecklingen i förhållande till sektorsspecifika krav har genomförts En modell för kontinuerlig övervakning av informationssäkerhetssituationen för att bilda en helhetsbild har tagits fram.

Cybermätaren har använts i självutvärderingen av informationssäkerhetsnivån i minst tre NIS-grenar

Målnivå 2023

Målnivå för IoT-datasäkerhetsmärket: 6 nya produkter eller produktfamiljer (totalt antal märken vid slutet av 30 år).Hälften av de nya bedömningarna har gjorts av myndighetens externa aktörer.

I betoningen av styr- och kontrollåtgärder har säkerhetsmiljön och det korta perspektivet beaktats ännu starkare att långsiktiga förändringar.

Modellen med kontinuerlig övervakning av informationssäkerhetssituationen för att skapa en helhetsbild har implementerats i NIS-grenar

Indikator, 2.2.2 Säkerställande av byråns servicenivå, informationssäkerhet, driftsäkerhet och beredskap

Målnivå 2020

Informationssäkerheten och dataskyddet i Ämbetsverkets e-tjänster har utvärderats och utvecklingen har skett kontinuerligt enligt förbättringsmodellen.

Målnivå 2021

Granskningar och korrigeringar i enlighet med målplanen för informationssäkerhetsrevisionen 2019 har slutförts och, när det gäller andra tjänster, fortsatt att säkerställa datasäkerhet och dataskydd genom i enlighet med verksamhetsmodellen för utveckling.

Byråns riskhanteringskapacitet har utvecklats, och byråns operativa kapacitet har kartlagts och utvecklats genom inspektions- och. Uppdatering av kontinuitets- och återställningsplaner för kritiska tjänster.

Målnivå 2022

Kontinuitets- och återhämtningsplanerna för tjänsterna har säkerställts.

Har klarat ISO27001 omcertifieringsrevision.

En utbildningsväg och kompetensindikatorer för den övergripande personalsäkerheten har skapats

Målnivå 2023

Cybersäkerhetscentrets planerade verksamhetsmodell för beredskapsutbildning tas i bruk under året utvidgas inom byrån. Utifrån detta har Traficoms beredskapsövningsplan för 2023 utarbetats och framåt.

Ett informationssystem för riskhantering som är skräddarsytt för byrån har införts och en omfattande Modell för riskhantering är framtagen.

De obligatoriska och kompletterande delarna av den omfattande säkerhetsutbildningen har tagits i bruk

Resultatmål:

2.3 Tillgängligheten och interoperabiliteten för digital information har ökat och det finns en MyData-operativmodell som används för att påskynda dataekonomin

Indikator, 2.3.1 Möjliggörande av nya tjänster i transportsystemet

Målnivå 2020

Principerna för dataekonomi har genomförts som en del av beredningen av EU:s och internationella bestämmelser om användningen av data som samlats in från fordon. de uppgifter som behövs för automatiserad trafik och de uppgifter som behövs för transporttjänster. Det har främjats av data utnyttjande genom att skapa gemensamma verksamhetsprinciper för branschen som beaktar EU:s dataskyddslagstiftning och uppförandekoder.

EMSW, Eucaris och EPTI har utvecklats av byrån i enlighet med handlingsplanen.

Målnivå 2021

Principerna för dataekonomin har implementerats som en del av utarbetandet av EU- och KV-förordningen om data som samlas in från fordon, angående de uppgifter som behövs för den automatiserade trafikens behov och de uppgifter som trafiktjänsterna behöver. Har avancerad data utnyttjande genom att skapa gemensamma verksamhetsprinciper för branschen som tar hänsyn till EU:s lagstiftning om dataskydd och uppförandekod.

EMSW, EUCARIS och EPTI utvecklingsarbete har bedrivits i myndigheten enligt handlingsplanen.

Målnivå 2022

Målnivå 2023

Indikator, 2.3.2 Deltagande i beredningen och genomförandet av digitaliseringsstrategin för logistik

Målnivå 2020

Ämbetsverket har deltagit i beredningen av digitaliseringsstrategin för logistik och tagit fram information för beredningen av utförde de uppdrag som byrån hade fått inom utsatt tid och lade fram förslag till stöd för beredningen på eget initiativ.

Målnivå 2021

Byrån har utarbetat en plan för genomförandet av de åtgärder som den tilldelats i strategin och har genomfört projekt som planerade och inledda åtgärder enligt överenskommelse med ministeriet och sammanställningen av informationsmiljön sker i samarbete med Verifierad med TMFG.

Målnivå 2022

Parallellt med utvecklingsarbetet med Efti har en modell för att skapa ett ekosystem för utbyte av logistikinformation definierats för sektorn, och i synnerhet: sört för säkerhets- och tillsynsmyndigheternas informationsbehov som en del av digitaliseringen av logistiken utveckling av informationsmiljön.

Målnivå 2023

Förutsättningar har skapats för genomförandet av eFTI (konceptualiseringsarbete, förhandlingar med Fintraffic om ibruktagandet, bidragit till arbetet i EU:s forum för digitala transporter (DTLF) som en del av genomförandet av lagstiftningen och en genomförandeplan har inrättats för att uppnå målet.

Indikator, 2.3.3 Det nationella genomförandet av EU:s reglering av dataekonomin

Målnivå 2022

Byrån har gjort en bedömning av betydelsen av EU:s datareglering och utveckling av dataområden samt en bedömning av dessa om nya officiella uppgifter inom sina respektive verksamhetsområden

Målnivå 2023

Regionförvaltningsverket har i samarbete med ministeriet utarbetat en färdplan för myndigheternas tillsynsuppgifter i samband med regleringen av dataekonomin, bland annat relaterade åtgärder.

Resultatmål:

2.4 Kommunikationsnätens och transportsystemets kvalitet, säkerhet och oavbrutna drift har förbättrats

Indikator, 2.4.1 Upprättande av verksamhetsmodeller för trafiksystemarbetet och genomförande av den riksomfattande trafiksystemplanen

Målnivå 2020

Ämbetsverket har stärkt sin roll i utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen och svarat på arbetet relaterade uppgifter, såsom att bygga upp en uppföljningsmodell och konsekvensbedömning samt utveckla den.

En rekommendation har utfärdats till järnvägstransportföretag om främjande av it-säkerhet, och en beredning av en cybersäkerhetsförordning med beaktande av de ramvillkor som fastställs i lagstiftningen och EU-lagstiftningen samt identifiera eventuella utvecklingsbehov för reglering. Dessutom har det krävts egenkontroll av operatörer av fysisk infrastruktur effektivare målinriktning, särskilt på järnvägsnätets skick, regelbunden rapportering om resultaten av egenkontrollen, och effektivt utnyttjande av resultaten i utvecklingen av verksamhetsutövarens egen verksamhet.

Målnivå 2021

Trafikverket har utvecklat en flexibel och samarbetsinriktad process som möjliggör en strategisk förvaltning av transportnätet uppdatering och utvidgning av lägesbilden.

En cybersäkerhetsförordning för järnvägstrafiken har beretts med beaktande av lagstiftningen och den internationella regleringen. Årsresultaten av egenkontrollen har analyserats i den första tertialen följande kalenderår och specificerats t.ex. den årliga kontrollplan som bygger på analysen.

Trafikledsverket har utarbetat en plan, kvalitetskontroll av Trafikledsverkets planeringsprogram och investeringsprogram verksamhetsmodellen. En verksamhetsmodell för kvalitetskontroll av projektutvärderingen har också skapats.

Utvecklingen av metoder för konsekvensbedömning på transportsystemnivå på programnivå med regionerna är designad och lanserad.

Ämbetsverket har inlett en utredning om hur man kan ta fram en helhetsbild av den marknadsbaserade kollektivtrafiken tillhandahållande av och efterfrågan på tjänster. Tillgången till taxitjänster utreds också. Byrån har inlett en Fastställande av servicenivåmål för fjärrtrafik och fjärrtrafikknutpunkter.

En möjlighet har anordnats för intressenter att rådfrågas vid utarbetandet av arbetsprogrammen för Networking Europe-programmet. Finansieringsansökningar från Finland har utvärderats utifrån hur väl de uppfyller kriterierna i CEF- och TEN-T-bestämmelserna och Liikenne12-planen.

Målnivå 2022

Uppdateringsprocessen för trafiksystemanalys beskrivs och fastställs i de analysögonblicksbilder som finns släpptes 2021.

Driftsmodellerna för kvalitetskontroll har lanserats (driftsmodellerna har beskrivits, servicenivårevisionspiloten för huvudvägar planeras och, om möjligt, genomförs).

De gemensamt överenskomna verksamhetsmetoderna för konsekvensanalys i transportsystemplaneringen har beskrivits och de är användbara i regional trafiksystemplanering.

En helhetsbild av färdtjänstutbudet har tagits fram. Databas över fjärrtrafik och noder för definition av servicenivåer har lämnats. Det nationella intressentsamarbetet för Networking Europe-programmet har etablerats och dess funktionalitet har utvecklats.

Utvärderingen av finansieringsansökningar från Finland har utvecklats.

Förutsättningarna för utvecklingen av cybersäkerhetskraven för järnvägstrafiken har klarlagts i samarbete med Europa med Järnvägsverket och de nationella järnvägssäkerhetsmyndigheterna i EU:s medlemsländer.

Målnivå 2023

Det nationella intressentgruppssamarbetet inom ramen för FSE-programmet har etablerats och dess funktion har utvecklats.

Bedömningen av Finlands finansieringsansökningar har utvecklats.

I samarbete med Trafikledsverket har statens syn på samfinansierade objekt tagits fram i MBT-förhandlingarna som grund och en rekommendation har gjorts om utvecklingen av konsekvensbedömningen av stadsjärnvägsprojekt. Har genomförts för byrån konsekvensbedömningar, metoder och verksamhetsmodeller i anslutning till uppdateringen av Transport 12-planen, utvecklingsuppgifter inom en gemensamt överenskommen tidsfrist.

Innehållet i de ögonblicksbilder som ingår i trafiksystemanalysen har utvidgats till att omfatta de största tätorterna, grundläggande trafikledshållning, internationella tillgänglighets- och servicenivåer samt offentliggjorda. Beskrivning av driftsmiljön. Dessutom har rörlighetsbehoven mellan de största stadsområdena undersökts.

Samarbetet med Trafikledsverket har bedrivits för att ta fram information och analyser om statens trafikleds nät.

Indikator, 2.4.2. Fullbordande av det gemensamma europeiska luftrummet

Målnivå 2021

Bidragit till EU:s lagstiftningsprojekt om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom att Finlands ståndpunkter har beaktats.

Målnivå 2022

Bidragit till EU:s lagstiftningsprojekt om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom att Finlands ståndpunkter har beaktats.

Målnivå 2023

Bidragit till EU:s lagstiftningsprojekt om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet genom att Finlands ståndpunkter har beaktats.

Resultatmål:

2.5 Distributionsstödet har införts för att säkerställa en femdagarsutdelning av tidningar i hela landet

Indikator 2.5.1 Genomförande av distributionsstöd

Målnivå 2021

Regionförvaltningsverket har fastställt informationsbehoven i anslutning till beredningen av utdelningsstödet. Följande åtgärder som kräver att distributionsstöd delas ut skall vara följande:

Målnivå 2022

Målnivå 2023

Mål för social påverkan: 3. Nya verksamhetsmodeller och innovationer ökar välfärden och konkurrenskraften

Resultatmål:

3.1 Främjandet av automatiserade transporter har stärkts genom internationellt myndighetssamarbete

Indikator, 3.1.1. Skapa förutsättningar för automatiserad trafik

Målnivå 2020

Det har påverkat översynen och utvecklingen av det internationella regelverket, vilket möjliggör människocentrerad och automatisk trafik och intelligent trafikstyrning som tar hänsyn till en etisk synvinkel. Identifieras som en delautomatiserad trafiktillståndsbild av de människocentrerade och etiska aspekter där aktivt inflytande bör eftersträvas.

Myndigheten har initierat utvecklingen av en arbetsmodell som är orienterad mot framtiden i det internationella samarbetet för tillståndsdrift av automatiska bilar och körning mot avgift i kollektivtrafiken. Har konfirmerats resurser när det gäller automatisering av vägtrafiken och är sammankopplad med nödvändiga internationella myndighetsnätverk och byggde upp ett nätverk relaterat till målets tema.

Deltog i utarbetandet av automationshandlingsplanen och identifierade åtgärder som kan utökas tillgång till information som krävs av automatisering och intelligent trafik kontroll. Första versionen av alla forsknings- och utvecklingsplaner för automatisering av transportsätt har utarbetats

Målnivå 2021

Utvecklingsriktningen för automation och intelligent trafik har påverkats, särskilt inom vägtrafik och vägtrafik för utvecklingen av det internationella regelverket.

Den interna resursförsörjningen har förstärkts vad gäller tillståndsmodell, trafik och betald körning. Trafik de utvecklingsbehov som identifierats i lagstiftningen och handlingsplanen för automatisering har aktualiserats i kv. på forum och i nationellt intressentsamarbete. Godkännandet av fordonsautomationsteknik har främjats. samarbete.

Den interna resursförsörjningen har förstärkts vad gäller tillståndsmodell, trafik och betald körning. Trafik de utvecklingsbehov som identifierats i lagstiftningen och handlingsplanen för automatisering har aktualiserats i kv. på forum och i nationellt intressentsamarbete.

Godkännandet av fordonsautomationsteknik har främjats. samarbete. Åtgärder enligt handlingsplanen har genomförts och den utarbetade forsknings- och utvecklingsplanen har uppdaterats i enlighet med processen genom att involvera intressenter och kunder

Målnivå 2022

Byrån har utarbetat en plan med en tidsplan för genomförandet av de åtgärder som den tilldelats i den operativa planen projekt, tidsplaner och initierade åtgärder med beaktande av byråns resurssituation.

Målnivå2023

Byrån har genomfört de åtgärder som den tilldelats i den operativa planen, med särskild tonvikt på åtgärder för utnyttjande, konsekvensbedömning, experiment och testning.

Resultatmål:

3.2 Konsekvensbedömningen och den informationsproduktion som krävs har utvecklats

Indikator, 3.2.1 Utveckling av modeller för bedömning av transportsystemets ekonomiska effekter

Målnivå 2020

Myndigheten har skapat en ekonomifunktion. Byrån har även startat ett samarbete som en del av LVM:s administrativa avdelning ekonomifunktioner och skapade förutsättningar och skaffade resurser för att möta ekonomifunktionernas behov. Utvecklingsprocessen av den nationella trafikprognosmodellen har påbörjats och organiserats.

Målnivå 2021

Marknadsövervakning, policyberedning och utvärdering av transportsystemets ekonomiska effekter har inletts och utvecklingen av trafikprognosmodellsystemet och dessutom relaterat till utvecklingen av trafikprognosmodellsystemet i samarbete med regionala myndigheter

Lösningar och operativa möjligheter har sökts för dataluckor relaterade till de initiala databehoven för trafikprognosmodeller för att möta informationsproduktionsbehov finns

Målnivå 2022

Utvecklingen av marknadsövervakning, policyförberedelser och utvärdering av transportsystemets ekonomiska effekter samt trafikprognosmodellering pågår och den operativa kapaciteten för att svara på dataproduktionsbehoven finns.

Målnivå 2023

Den första fasen av trafikprognosmodellsystemet (nätverksgranskningar möjliggör utbudsmodeller + arkitektur för anslutning av andra delar av modellsystemet) har slutförts och myndigheten har utvecklat det. Det väsentliga med marknadsövervakning rapporteringsmål definieras. Utvärderingen av transportsystemets ekonomiska effekter har utvecklats i enlighet med verksamhetsmodellen.

Indikator, 3.2.2 Påverka EU:s körkortsdirektiv

Målnivå 2021

Ämbetsverket har försett ministeriet med bakgrundsmaterial och annan information som behövs för påverkansarbetet

Målnivå 2022

Målnivå 2023

Indikator, 3.2.3 Fortsatt utredning av körkortslagen

Målnivå 2021

Myndigheten har fortsatt att förbereda en uppföljningsstudie. Trafiksäkerhetsdelen av uppföljningsstudien är upgraderad

Målnivå 2022

Uppföljningsstudien är helt slutförd och myndigheten har lagt fram förslag till ytterligare åtgärder

Målnivå 2023

Resultatmål:

3.3 Ämbetsverken inom förvaltningsområdet har under ledning av Meteorologiska institutet och i samarbete definierat Fintraffic och utvecklat en gemensam strategi för att förbättra transporterna anskaffning, bearbetning och användning av konditionsdata på ett kostnadseffektivt sätt främjar: trafiksäkerhets- och vädermodellering och effektivare underhåll.

Indikator, 3.3.1. Genomförande av pilotprojektet

Målnivå 2022

Förvaltningsområdet har fastställt behovet av information om vägtrafikläget och fastställt ett nytt målläge för verksamhetsmodellen

Målnivå 2023

Ett nytt pilotprojekt har inletts för att stödja förvaltningsområdets verksamhetsmodell så att den samordnas med förvaltningsområdet med allmänt utvecklingsarbete och digital tvilling (byggd miljö, trafikstyrning och trafiknätets skick prognosmodeller)

5 RESURSER OCH KAPACITET FÖR FÖRNYELSE

5.1 Resurshantering och resursutveckling

Utöver myndighetens resultatmål sätts myndigheten upp mål avseende verksamhetsmetoder och utgångspunkter relaterade till främjandet av gruppenhet.

Ledningen är öppen och ledningsförmåga och potential utvecklas systematiskt. Fokus för ledarutveckling inom hela förvaltningen är framför allt informationshantering utnyttjande av

prognosinformation i beslutsfattande samt kompetensstyrning och förvaltningsområdet stärka förmågan till framförhållning och förändring.

Utifrån de strategiska förmågorna har strategiska förmågor enligt planen utvecklats och relaterade färdigheter. Nätverksliknande aktiviteter och samarbete har främjats både internt och externt.

Den interna mobilitetsmodellen har implementerats, främjats och följts upp.

I förvaltningssektorns HR- och HRD-nätverk har åtgärder genomförts i samarbete med arbetsgivarbilden för utveckling.

Följande VMBaro-indexmål nivåer har fastställts för ämbetsverket:

Mål 2023

Ledarskapsindex (JO) 3.6

Index för innovationsförmåga (IN) 3.9

Arbetsgemenskapens index (TY) 4,0

Utvecklingen av verksamhetssätten inom förvaltningsområdet styrs också av följande utgångspunkter:

- Ämbetsverket deltar i de principbeslut och strategier som bereds inom förvaltningsområdet bereda och effektivt genomföra de riktlinjer och beslut som förvaltningsområdet ansvarar för åtagit sig eller ålagts. Dessutom är byrån starkt engagerad, särskilt när det gäller följande: för att stödja programmet för utveckling av cybersäkerhetsstrategin.
- Byrån bedriver sin upphandlingsverksamhet systematiskt och syftar till att främja utvecklingen av hållbara göra inköp. Den övervakar hur dess upphandlingsförfaranden fungerar och regelbundet utvärdera möjligheterna till hållbar utveckling i enlighet med principerna för hållbar utveckling beaktas vid sina inköp.
- Regionförvaltningsverket främjar innovationsmål och innovationspraxis i sina upphandlingar. 2023 siktar byrån på att uppnå målet på 10 % för innovativ upphandling och åtar sig att bedöma om målet har uppnåtts under året.
- Ämbetsverket beaktar avtalsberedskapen och kontinuiteten i verksamheten för alla vid beredningen av upphandlingar så att beredskapen och kontinuiteten i affärsverksamheten anknyter till de villkoren ska ingå i kontrakt där upphandlingen, när upphandlingen planeras, bedömas vara relevanta.
- Ämbetsverket bedömer regelbundet de risker som är förknippade med prestationsmålen och informerar dem om riskerna aktualiseringstjänst.
- Ämbetsverket övervakar och främjar riskhanteringen som en del av och i samarbete med andra aktörer inom branschen och beredskap för transportsystemet och elektronisk kommunikation. I denna uppgift ska byrån se till att incidentrapportering finns på plats nödvändiga analysystem och produktion av en aktuell lägesbild Praxis. I detta fall har ministeriet också aktuell information om trafiksystemet och den elektroniska kommunikationens tillförlitlighet och utveckling.

5.2 Finansiering

Målen har ställts upp och finansieringen har fördelats på ett sådant sätt att det är möjligt att uppnå dem på finansieringsnivå i enlighet med planen för de offentliga finanserna.

1000 EUR TA2023 Ramverk 2024

Bruttokostnader	233 794 223 397
Bruttoresultat	130 900 130 900
Anslagsmängd netto	102 894 92 497

6 UPPFÖLJNING AV HUR PRESTATIONSMÅLEN UPPNÅS

Ämbetsverkets resultatavtal har upprättats för åren 2020–2023 och revideras årligen för att svara på förändringar i verksamhetsmiljön. Resultatmålen utveckling under året följs upp i april, augusti och november i enlighet med mer detaljerade anvisningar som ges separat. Av sin årliga verksamhet ska byrån rapportera i verksamhetsberättelsen, som är en del av bokslutet. I förordningen om budgeten utfärdar ministeriet ståndpunktsdokument om byråns årsredovisning.

Ämbetsverket ska omedelbart kontakta resultatövervakaren om de uppställda målen det visar sig att den har äventyrats. I frågor som rör finansiering av verksamheten ska byrån ska också kontakta ministeriets ekonomi- och förvaltningsenhet.

Två exemplar av detta avtal har ingåtts med identiskt innehåll, ett för vardera parten.

Minna Kivimäki Kirsi Karlamaa

Kanslichefens generaldirektör Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket

Olli-Pekka Rantala Petra Ruotsalainen

Avdelningschef, generaldirektör Generaldirektör Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket

BILAGA: Traficom's nyckeltal 2023

LIITE: Viraston tunnusluvut 2023

TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA	2020 toteuma	2021 toteuma	2022 tavoite	2023 tavoite
Asiakastytyväisyys, asiakkaat (asteikko 1 - 5, vähintään)	4,1	4,0	3,6	3,6
Sertifiointit toteutuvat hyväksytysti	Toteutui	Toteutui	Sertifiointit toteutuvat suunnitellusti ja ne läpäistään	Sertifiointit toteutuvat suunnitellusti ja ne läpäistään
Lupien myöntäminen määräajassa	alle 90 %	alle 90 %	90 %	90 %
Asiakasyhteydenottoihin vastataan viraston asiakaspalvelusta viraston palvelulupauksen mukaisissa määräajoissa (kirjalliset yhteydenotot 5 arkipäivää, puhelut 45 s)	Kirjalliset 100 %, Puhelut 87,6 %	Puhelut 58 %	90 %	90 %
Kyberturvallisuuskeskuksen tilannekuvatuotteiden laatu ja vaikuttavuus (asiakastytyväisyys asteikolla 1-5, vähintään)	4,34	4,3	≥ 2021	≥ 2022
Viraston sähköiset palvelut ovat valtionhallinnon digitaalisten asiointipalveluiden laatuksiteereiden mukaisia	19,6	20/22	Toteuma vähintään 20/22	Toteuma vähintään 20/22
Ajoneuvojen sähköisen rekisteröinnin käyttöaste, %		72,6	≥ 2021	≥ 2022
Viraston palvelujen digitaalisuuden aste (%-osuus viraston palveluista)	54,1	70,3	≥ 2021	≥ 2022
Viraston sähköisten palvelujen kehittämisestä aiheutuneet käyttökatkot suhteessa tehtyihin muutoksiin (%-osuus)	1,1	0	<2021	≤ 2022
Sähköisen asiointituen yhteydenottojen määrä/asiointitapahtumien määrä, %	1,13	0,31	≤ 2021	≤ 2022
TOIMINNALLINEN TEHOKKUUS				
Ajoneuvoverotuksen kustannukset/verokertymä	1,51	0,01	≤ 2021 verrattuna	≤ 2022 verrattuna
Ajoneuvon rekisteröinti, yksikkökustannus, €	3,90	3,66	≤ 2021 verrattuna	≤ 2022 verrattuna
Tietoyksikkö, yksikkökustannus, €	0,0066	0,0043	≤ 2021 verrattuna	≤ 2022 verrattuna
Ajokorttihakemus, yksikkökustannus, €	34,1	32,64	≤ 2021 verrattuna	≤ 2022 verrattuna
Kuljettajantutkinto, yksikkökustannus, €	59,45	57,73	≤ 2021 verrattuna	≤ 2022 verrattuna
Verkkotunnus, yksikkökustannus, €	3,80	3,83	≤ 2021 verrattuna	≤ 2022 verrattuna
Julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, % (kolmen vuoden keskiarvo)	100	104	97–103	97-103
Liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, % (kolmen vuoden keskiarvo)	117	161	116–122	116-122

Resultatavtal 26.1.2023, VN/2753/2020 mellan Kommunikationsministeriet och Trafikledsverket, som verkställer regeringsprogrammet

Resultatavtal 2020–2023

1 GENOMFÖRANDE AV REGERINGSPROGRAMMET

Regeringsprogrammet för statsminister Marins regering innehåller sju strategiska mål:

Helheten används för att bygga socialt, ekonomiskt och ekologiskt ett hållbart Finland.

I regeringsprogrammet påverkas verksamheten inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde särskilt av följande mål:

- Koldioxidneutralitet och tryggnad av den biologiska mångfalden.
- Främja EU:s politik för digital omvandling.
- Icke-diskriminering, jämlikhet och lika förverkligande av rättigheter.
- Stärkande av säkerhetskänslan och säkerhetsmyndigheternas funktionsförmåga

Säkerställa;

- Demokrati, delaktighet och förtroende för samhällets institutioner.

Stärkande;

- Beredskap för diversifiering av hot.
- Fungerande transportinfrastruktur.
- Transporter med låga utsläpp.
- Effektiv kommunikation och kommunikation. båda
- De statsägda transportföretagens roll.

2 SAMHÄLLELIGA EFFEKTMÅL INOM FÖRVALTNINGSOMRÅDET

Koncernstrategin för kommunikationsministeriets förvaltningsområde publicerades 12.12.2019. I koncernens strategi fastställs följande strategiska riktlinjer för förvaltningsområdets verksamhet:

Effektivitetsmål.

- Finland är en föregångare i riktning mot koldioxidfria transporter och kommunikationer.
- Nätverk och tjänster underlättar vardagen och främjar företagsverksamhet.
- Nya verksamhetsmodeller och innovationer ökar välfärden och konkurrenskraften.

3. BYRÅNS ROLL OCH ROLL

3.1. Vision och uppdragsbeskrivning

Vision: Ett fungerande trafikledsnät möjliggör Finlands välfärd, konkurrenskraft och hållbara tillväxt.

Verksamhetsidé: Vi ansvarar för vägar, järnvägar och farleder samt deltar i trafiksystemarbetet. Att främja smidig rörlighet för medborgarna och effektiva transporter för företag.

3.2. Ämbetsverkets roll när det gäller att uppnå målen för samhällelig påverkan inom förvaltningsområdet

3.2.1 Finland utvecklas som föregångare i riktning mot koldioxidfria transporter och kommunikationer.

Trafikverket utvecklar kunskap om och beaktande av utsläppseffekter i trafikledshållningen och trafiksystemet planering, projektplanering och utvärdering. Dessutom främjar byrån utvecklingen av järnvägstransporter och cyklingens attraktionskraft i samarbete med olika aktörer.

3.2.2 Nätverk och tjänster underlättar vardagen och främjar den ekonomiska aktiviteten.

Byrån utvecklar förfaranden och verktyg för kunskapsbaserat beslutsfattande inom området förvaltning av transportinfrastruktur prioritering av åtgärder och långsiktig förvaltning av farledstillgångar. Byrån ska förbättra effektiviteten och kvaliteten i förvaltningen av transportinfrastrukturen samt trafiksystemets säkerhet och funktionalitet i samarbete med tjänsteleverantörer och intressentgrupper.

3.2.3 Nya verksamhetsmodeller och innovationer ökar välståndet och konkurrenskraften.

Byrån kommer att fortsätta att utveckla infrastrukturen för automatiserad trafik och infrastrukturförvaltarens tjänster och utveckling av verksamhetsätten i en föränderlig omvärld. Dessutom kommer byrån att använda sig av följande: utveckla kommunikationstekniken som trafikledsoperatör och främja nätutbyggnad och dataekonomi. Samarbeta.

4 MÅL FÖR SAMHÄLLELIGT GENOMSLAG INOM FÖRVALTNINGSOMRÅDET OCH ÄMBETSVERKETS RESULTATMÅL FÖR 2020–2023

Genomförande av förvaltningsområdets koncernstrategi

Mål för social påverkan:

1. Finland är en föregångare i riktning mot koldioxidfri trafik och kommunikation

Resultatmål:

1.1 Förbättra energieffektiviteten i transportsystemet och öka de hållbara transporterna

Attraktivitet

Indikator: 1.1.1 Beaktande av trafikens utsläppseffekter vid planeringen av trafikledshållningen och trafiksystemet samt i projektplaneringen

Utvärdering (fastställs gemensamt av förvaltningsområdet)

Målnivå 2020

Våra möjligheter att främja fossilfria vägtransporter (infrastruktur som laddplattform, förstudie etc.) har studerats och främjats:

Forskningen om utsläpp från trafiksystemet som en del av förvaltningsområdets arbete för fossilfria transporter

I projektplaneringen har projektens utsläppseffekter fastställts och tagits med i beslutsfattandet (projektutvärdering motiveringar)

Kompetensen har ökat om det befintliga nätets inverkan på transporternas utsläppsminskningspotential

Ansträngningar har gjorts för att integrera klimat- och energimål i byggprojekt för transportinfrastruktur och för att använda mer omfattande incitament för utsläppsminskningar inom underhåll

Målnivå 2021

Åtgärderna i färdplanen för fossilfria transporter, som Trafikledsverket ansvarar för, har beretts. Den är gjord av vägnät

Vidare studier relaterade till elektrifiering. Aktuell information om anpassningen av trafikledsnätet har tagits fram

Klimatförändring. Som en del av bedömningen av trafikledshållningsåtgärderna har man tagit fram information om bedömningen av utsläppen från trafikleden.

Effektiva åtgärder för att minska utsläppen har identifierats i underhållet och byggandet av trafikleder. I färdplanen för fossilfria transporter har man identifierat åtgärder i trafikledsnätet som främjar andra åtgärder genomförandet av åtgärderna.

Målnivå 2022

Designlösningarnas betydelse för energieffektivitet och cirkulär ekonomi i projektplaneringen har erkänts och en genomförandeplan för att beakta energieffektivitet och cirkulär ekonomi i planeringen.

a) En studie har genomförts om elvägarnas potential att minska utsläppen från vägtransporter. En bedömning har gjorts. Färdplanens effekter på efterfrågan på transporter och därmed på transportnätets behov.

b) Trafikledsoperatörens åtgärder för att förbättra anpassningen av trafiksystemet till klimatförändringen har kartlagts.

a) Bedömningen av utsläppen under byggandet har pilottestats på lämpliga objekt för bedömning av projektet. b) Hämtad från: Bedömningen av utsläppen från trafiken ingår också i bedömningen av små förbättringsprojekt.

De viktigaste åtgärderna i trafikledsnäten för att främja utsläppsminskningar genom olika typer av planering har identifierats och främjats.

Målnivå 2023

Några av de effektivaste åtgärderna i genomförandeplanen för cirkulär ekonomi och energieffektivitet har vidtagits projektplanering. Genomförandeplanen blir klar i slutet av 2022, varefter den mest effektiva

Åtgärder bör bedömas ur ett livscykelperspektiv.

Information om klimatförändringens konsekvenser och risker har preciserats för olika trafikformer och trafiksystem. Identifierade viktiga sårbarheter i bussnätet. På grundval av de prioriterade anpassningsbehoven planera de effektivaste anpassningsåtgärderna inom olika trafikslag.

Beräkningarna av CO2-utsläpp kommer att integreras i kostnadsredovisningssystemet för infrastrukturprojekt under 2023. Under 2023 kommer utsläppsberäkningar att ingå i projektplaneringsprojekt som kräver projektutvärdering.

Att minska utsläppen är en del av programplaneringen och prioriteringen av trafikledsnätsåtgärderna.

Indikator: 1.1.2 Kartläggning av järnvägstransporternas potential och attraktionskraft

Målnivå 2020

Funktionaliteten hos resekedjor i noder har stödts (samarbete i utvecklingen av stationsområdet, information) Utvecklingen av spårtrafiken i stadsområden har främjats genom att delta i spårtrafiken i stadsområden utvecklings- och främjandestudier (inkl. MBT-arbete)

Förutsättningarna för järnvägstransporter och de viktigaste åtgärderna för att främja gods- och transportsektorn har utretts. långväga persontrafik (upprätthållande av de övergripande utvecklingsbehoven och prioriteringarna, inklusive överföringskapaciteten på järnvägsnätet, och klagomål).

Målnivå 2021

Centrala åtgärder för att främja resekedjornas funktion har identifierats som en del av planen Transport 12 genomförande.

Utvecklingen av järnvägstrafiken i stadsområden på grundval av MBT-avtal har främjats (utredningar, planering, genomförandet av olika åtgärder).

Information om viktiga åtgärder för gods- och fjärtrafik har identifierats och upprätthålls för att öka attraktionskraften. Åtgärderna har beaktats som en del av genomförandet av Transport 12-planen.

Målnivå 2022

Konsekvensbedömningen av åtgärder för gods- och långväga persontransporter har utvecklats och utökats.

Utvecklingen av järnvägstrafiken i stadsområden på grundval av MBT-avtal har främjats (utredningar, planering, genomförandet av olika åtgärder).

Långsiktig utveckling och planering av bannätet samt centrala åtgärder för resor och planering har främjats.

Att förbättra transportkedjornas funktion som en del av genomförandet av Transport 12-planen.

Målnivå 2023

Indikator: 1.1.3. Att öka cykelnätets enhetlighet (kontinuitet, kvalitet) och attraktionskraft

Målnivå 2020

Anvisningarna för planering och kvalitetsklassificering av cykelnät har reviderats (gäller alla aktörer) och sammanställts ett utbildningspaket om kundens behov och de bästa lösningarna för gång och cykling i olika skeden av planeringen och underhåll för Trafikledsverkets och NTM-centralens

Utvärdering av effekten av åtgärder för att främja cykling har utvecklats (utveckling av ett verktyg för åtgärder för att främja cykling) utvärdering) för att kunna anslå separata medel till de mest effektiva målen och åtgärderna i det statliga nätverket

Målnivå 2021

Gång och cykling har utvecklats genom åtgärderna i färdplanen för fossilfria transporter och planen Transport 12i samarbete med kommunerna.

Utarbetandet av en anvisning för planering av promenader har inletts i samarbete med intressentgrupper.

Målnivå 2022

Rutiner för uppföljning och bedömning av effekterna av gång och cykling har utvecklats.

En handlingsplan för cykelnätet har genomförts.

Målnivå 2023

Rutiner för uppföljning och bedömning av gång- och cykeffekter har vidareutvecklats och genomförts.

Trafikledsverket har säkrat den finansiering som behövs för NTM-L:s ansvarsområden för att öka de längre anslutningsavstånden mellan cykling och

Att utarbeta planer för kvalitetskorridorer för prioriterade områden.

Indikator: 1.1.4 Statens beredning av följande MBT-avtalsomgång

Målnivå 2023

I samarbete med Transport- och kommunikationsverket har statens syn på samfinansierade objekt tagits fram som grund för MBT-förhandlingarna.

Mål för social påverkan:

2. Nätverk och tjänster underlättar vardagen och främjar affärsverksamhet

Resultatmål:

2.1 Vi bildar oss en helhetsbild av farledstillgångarna och förfarandena för deras totalekonomi, för långsiktig programplanering (förvaltning)

Indikator: 2.1.1 Aktuell, dokumenterad information om farledstillgångar och utveckling av systematiska förfaranden förutsägelse av prestanda.

Målnivå 2020

Bas- och konditionsdata för betydande tillgångsklasser har beskrivits, konditionsmodeller (baslinje) har definierats för dem och i informationshanteringssystem.

Modeller för konditionsprognoser har utvecklats för utvalda tillgångsslag och utvecklingen och förfiningen av modellerna har fortsatt.

Målnivå 2021

Uppgifter om tillgångsklassernas skick har förts in i datasystemen och underhållet av dem har säkerställts (särskilt järnvägstillgångarnas skick utveckling). För broar har en ögonblicksbild av tillståndet och en behovsprognos tagits fram (för att upprätthålla skicket på nuvarande nivå).

Modeller för tillståndsprognoser har utvecklats för de flesta tillgångsklasser som kan användas för att beskriva tillgångsklasser

Utveckling av konditionen. Det finns definierade indikatorer för tillgångsprestanda.

Målnivå 2022

Spårtillgångar: Tillståndsmodellerna för de valda spårtillgångsklasserna har specificerats i enlighet med tillgängliga och anslutningsbara med inspektions- och mätdata. Vägtillgångar: Konditionsmodeller av gång- och cykelvägar, räcken och trafikskyltar samt Modellernas databas beskrivs på en grundläggande nivå.

Konditionsprognosmodellerna för gång- och cykelvägar, trafikskyltar och räcken har preciserats. Spåra tillgångar: Tillståndsprognosmodellerna för påbyggnader, växlar och elspår har specificerats. (Förfinade prognostiska faktorer.)

Fullständigheten i KPI-data säkerställs. Potentialen för att använda indikatorer är beskriven.

Målnivå 2023

Tillståndsprognosmodeller för utvalda tillgångsslag har utvecklats så att de kan användas i digitala Tvillingarna. Vägtillgångar: modeller för prognostisering av gång- och cykelvägarnas skick har utnyttjats för att skapa reparationsklassificering och i utvecklingen av programmering.

Hälsodata för utvalda tillgångsslag har tagits fram så att de kan driftsättas i den digitala tvillingen.

Vägutrustning: Gång- och cykelvägarnas konditionsmodell har utnyttjats i utvecklingen av reparationsklassificeringen och -programmeringen.

Utvalda KPI:er har introducerats och återställningsprocessen beskrivits.

Indikator: 2.1.2 En handlingsplan för övergripande ekonomisk förvaltning av transportinfrastruktur baserad på livscykelkostnader och en samordnad och Utveckling av genomförandet i rätt tid

Målnivå 2020

Kostnaderna (inkl. rening) och konsekvenserna av trafikledshållningsåtgärderna har kartlagts

En modell för beräkning av livscykelkostnader har tagits fram som tar hänsyn till tillståndsutveckling och åtgärder.

Målnivå 2021

Kostnads- och effektmodeller har tagits fram

Livscykelkostnader och utvecklade livscykelkostnadsmodeller har beaktats som vägledande faktorer vid dimensionering

Målnivå 2022

Effektmodellerna för brorelaterade underhållsåtgärder för de mest betydande åtgärderna har preciserats.

Tillämpningen av livscykelkostnader i förvaltningen av transportinfrastruktur beskrivs. Livscykelkostnadshantering pilottestas med en enda tillgångsklass, ett projekt eller en sammanlänkning.

Ett ramverk för optimering av resultat, risk och finansiell förvaltning har upprättats för utvalda tillgångsklasser. Programmering.

Målnivå 2023

Ramverk för optimering av resultat, risk och tillgångars hälsa samt ekonomisk förvaltning (livscykelkostnader) har testats i ett pilotprojekt.

Resultatmål:

2.2 Vi kommer att förbättra effektiviteten och kvaliteten i förvaltningen av transportinfrastrukturen (tillgångarna) och marknadens funktion

Indikator: 2.2.1 Förbättring av marknadsresultat och produktivitet inom sektorn

Målnivå 2020

Upphandlingspolicyer har införts

Förfaranden har utvecklats för att övervaka hur marknaden för förvaltning av transportinfrastruktur fungerar, och de har regelbundet tagits fram

Marknadsövervakningsrapporter och målinriktade uppföljningsindikatorer (finansiella uppgifter, konkurrensutsättningsuppgifter och jämförelseuppgifter) om situationen på infrastrukturmarknaden). Aktuell information från marknadsdialoger har också använts

Målnivå 2021

Systematisk uppföljning och styrning av marknaden för trafikledshållning har genomförts på ett övergripande sätt. Har identifierat centrala indikatorer och åtgärder som påverkar uppnåendet av de målnivåer som ställts upp för dem.

Utvecklingsmålen för de upphandlingslinjer som planerats för 2021 har genomförts.

Målnivå 2022

Trafikledshållningen har systematiskt styrts mot målläget med hjälp av nyckeltal som beskriver marknadens funktion.

Utvecklingsmålen för de upphandlingslinjer som planerats för 2022 har genomförts.

Målnivå 2023

De kategorispecifika målen för 2023 har reviderats i tillämpliga delar och utvecklingsåtgärderna i anslutning till dem har implementerats.

Trafikledsverket har identifierat de viktigaste åtgärderna för att påverka infrastrukturektorns produktivitet och för att påvisa att de har främjat dem.

Indikator: 2.2.2 Utveckling av säkerheten, kvaliteten och uppföljningen av trafikledshållningen (planering, byggande, underhåll, drift) som en del av hanteringen av tjänsteleverantörer

Målnivå 2020

Digitala förfaranden har utvecklats för kvalitetsövervakning och verifiering av transportinfrastrukturens förvaltningsåtgärder i realtid (systemutveckling, beskrivning av förfaranden i kontraktshandlingar för bygg- och anläggningsarbeten)

Verksamhetsmodeller och verksamhets sätt för trafikledshållningen har utvecklats för att förbättra servicenivån, säkerheten, egendomen, miljön och följa upp verksamhetens kvalitet med avseende på riskhanteringsanvisningar och hantering av avvikelser

Målnivå 2021

Digitala förfaranden har utvecklats för kvalitetsövervakning och verifiering av transportinfrastrukturens förvaltningsåtgärder i realtid (produktion av utvalda experiment, säkerställande av kontinuerlig datakvalitet)

Vi har fortsatt att utveckla verksamhetsmodellerna och förfaringsätten för trafikledshållningen i enlighet med tjänsteleverantörens anvisningar och har beaktat Kvalitetsindikatorer utvecklade för användning

Målnivå 2022

Utvecklingen av digitala förfaranden för kvalitetsövervakning i realtid av åtgärder för förvaltning av transportinfrastruktur har fortsatt.

Autentisering. Kvalitetsövervakning och verifiering av transportinfrastrukturens förvaltning i realtid med hjälp av digital teknik har tagits i bruk. utvalda experiment med procedurer. Kvaliteten på den kontinuerliga informationen säkerställs.

Anvisningar för tjänsteleverantörer om verksamhetsmodeller och förfaranden för trafikledshållning har utarbetats och kvalitetsindikatorer har införts.

Målnivå 2023

Delar av den digitala tvillingen av väg-, järnvägs- och vattenvägsnät har genomförts genom att kombinera infrastrukturdata underhålls- och konditionsuppgifter samt trafikuppgifter (Fintraffic). Initiativ har inletts för att bekämpa den åldrande infrastrukturen och utveckling av modeller för slitageprognos som en del av den digitala tvillingen av bussnätet.

Nya vägar, järnvägsnät och vattenvägar har utvecklats och pilotprojekterats, med särskilt fokus på trafikens effekter. kvalitetsindikatorer och verktyg för underhåll (vård, reparation).

Resultatmål:

2.3 Vi inriktar oss på åtgärder för förvaltning av transportinfrastruktur på grundval av effektivitet, prioritering av kundernas behov och med beaktande av farledens skick

Indikator: 2.3.1 Förbättring av effekterna och effektiviteten av grundläggande åtgärder för förvaltning av transportinfrastrukturen samt beslutsfattande och prioritering av utveckling av rutiner

Målnivå 2020

En internationell utvärdering av konsekvensbedömningen av trafikledshållningen och dess tillämplighet på Finland har gjorts och kopplingar har gjorts

Konsekvensbedömning som en del av det grundläggande arbetet med trafikledshållningen

Kriterierna för beslutsfattande i programplaneringen för infrastrukturförvaltning (i förhållande till effektivitet) beskrivs mer detaljerat i förhållande till nätverksanslutna klassificering, trafikvolym, säkerhet och viktiga affärsvägar etc. Perspektiv

Förfarandet för konsekvensbedömning av små investeringar har utvecklats, och projektbedömningen och Riktlinjer för påverkan

Målnivå 2021

De viktigaste effektkriterierna för trafikledshållningen har åskådliggjorts och resultaten av förstudien har tagits i bruk effektiviteten och bästa praxis för förvaltningen av transportinfrastruktur

Åtgärdernas inverkan på Trafikledsledsverkets servicenivå, samhällliga effekter och effektivitet har kopplats samman

Uppdaterade anvisningar har tagits i bruk i planeringen av bastrafikledshållningen.

Målnivå 2022

Riktlinjerna för vägunderhåll och underhåll och reparationer av grusvägar har uppdaterats och implementerats.

De järnvägstekniska anvisningarna har kompletterats med anvisningar för programmering av banreparationer.

Effektdata har använts för att prioritera små väg- och järnvägsförbättringsprojekt.

Effektivitetskriterierna används och utvecklingsarbetet har fortsatt.

Riktlinjer för små förbättringsprojekt har implementerats.

Målnivå 2023

Budget- och ramförslagen innehåller en beskrivning av utvecklingen av reparationsskulden och andra relevanta för genomförandet av Transport 12-planen.

Metoder för konsekvensbedömning på programnivå för väg- och järnvägsförbättringsprojekt har utvecklats och exporterats i praktiken i programplaneringen för förvaltning av transportinfrastrukturen.

Indikator: 2.3.2 Utarbetande av en grundläggande kunskapsbaserad, transportlagsspecifik dokumenterad förvaltningsplan för transportinfrastruktur

Målnivå 2020

Delar av nätverket har granskats i förhållande till regleringen av servicenivån, kundernas behov och effektivitet samt använt och De bästa kriterierna har definierats och registrerats (spår, väg)

Ett utkast till genomförandeplan för farledens servicenivå (användning, skötsel, reparation) har utarbetats för den befintliga nätet genom att prioritera åtgärder för förvaltning av transportinfrastruktur för olika delar av nätet

Målnivå 2021

En "plan för grundläggande infrastrukturförvaltning" för det befintliga nätet har färdigställts genom prioritering av åtgärder för förvaltning av transportinfrastruktur och tillgängliga medel för de olika delarna av nätverket och, i förekommande fall, genomförandet har inletts.

En strategisk plan för bastrafikledshållningen har utarbetats, som kombinerar servicenivåförordningen och trafikförordningen 12 - planens mål och prioritera kundernas behov och den tillgängliga finansieringsnivån för upprätthållandet av Trafikledsverkets reparationsskuld

Överväganden.

Målnivå 2022

Beskrivningen av grundplanens effekter på både nätverkets hälsa och kunderna har förbättrats genom att ansluta resultaten av utvecklingen av kapitalförvaltningen (STOHA), beräkningar av och kundenkäter integreras närmare i grundplanen.

En strukturerad datahantering har använts för att presentera och utnyttja grundplanen.

Målnivå 2023

Förbättrad dokumentation av utarbetande av utgångsläge, planalternativ och konsekvensbedömning. Transparens.

Grundplanen har systematiskt använts för att motivera vikten av bastrafikledshållningen och systematiskt beskriva effekterna av den grundläggande trafikledshållningen med befintlig finansiering.

Samarbetet har fördjupats och NTM-sektorns roll i trafikinätets strategiska lägesbild har förtydligats beredning och kartläggning av behov (särskilt med tanke på bastrafikledshållningen).

Resultatmål:

2.4 Vi förbättrar trafiksystemets säkerhet, funktionalitet och tillgänglighet

Indikator: 2.4.1 Trafikledsnätets servicenivå och de åtgärder som krävs för att uppnå den (utformning, byggande, underhåll, drift) och identifiering av mätare (som en del av Transport 12-planen)

Målnivå 2020

Begreppet farledens servicenivå och de centrala säkerhets-, funktions- och hållbarhetshelheterna har definierats koppling till åtgärder för förvaltning av transportinfrastruktur (total finansiering) som en del av VLJS-arbetet (fortsättning 2021)

En kontinuerlig process för att upprätthålla helhetsbilden av trafikledsnätet och förutse framtida behov har utvecklats på nivån för nätkomponenter, transportinfrastruktur och transportsystem

Målnivå 2021

Planeringsprogrammet har uppdaterats så att det motsvarar Trafik 12-planen. Ett investeringsprogram har utarbetats Transport 12 - för att genomföra planen.

Helhetsbilden av trafikledsnätet har upprätthållits kontinuerligt och den strategiska utvecklingen av statens trafiknät har tagits fram i ögonblicksbild.

Målnivå 2022

Investeringsprogrammet och den strategiska lägesbilden har utvecklats i samarbete med förvaltningsområdet.

Principerna och processerna för avtalssamarbete beskrivs med tanke på ämbetsverkets roll beakta förvaltningsområdets riktlinjer.

Målnivå 2023

Investeringsprogrammet och den strategiska lägesbilden över trafiknätet har utvecklats i samarbete med förvaltningsområdet.

Den strategiska lägesbilden över trafiknätet har producerat information om den internationella tillgängligheten och utvecklingsbehoven för trafiksystemet i de största stadsregionerna med tanke på statens trafiknät.

Principerna för avtalsbaserat samarbete och samfinansieringsförfaranden har omsatts i praktiken och säkerställts driftsätt enligt processbeskrivningen.

Beredningen av den nya TEN-T-förordningen och andra EU-förordningar som gäller transportrutter och den nationella trafikledspolitiken har integrerats till exempel genom att ta hänsyn till TEN-T-kraven i investeringsplanen och FSE-förberedelserna.

På grundval av erfarenheterna från genomförandet av Transport 12-planen har byrån utarbetat och lagt fram förslag till åtgärder för förvaltning av transportinfrastruktur för nästa Transport 12-plan.

Indikator: 2.4.2 Fastställande av gemensamma mål för trafiksäkerheten och planering av trafikledsoperatörens åtgärder i samarbete med berörda parter

Målnivå 2020

Vi har deltagit i förvaltningsområdets trafiksäkerhetsstrategiarbete (utarbetande av en målbild) och utvecklat utvecklingen av trafikledshållningen

Programplanering av åtgärder som stöd för säkerhetsstrategiarbetet

Målnivå 2021

Genomförandet av direktivet om infrastrukturens säkerhet har främjats och de åtgärder som krävs för genomförandet har inletts och sammankopplade med Transport 12 planering och utarbetande av investeringsprogrammet.

Målnivå 2022

Förfaranden har fastställts för att övervaka och effektivt genomföra genomförandet av trafiksäkerhetsstrategin.

Målnivå 2023

En viktig del av trafiksäkerhetsstrategin är att uppdatera riktlinjerna för hastighetsbegränsningar viktiga förberedande studier.

Indikator: 2.4.3 Utveckling av verksamhets- och säkerhetskulturen och verksamhetsätten i samarbete med intressentgrupperna

Målnivå 2020

HOF-tänkandet (Human and organizational factors) (kompetens, verktyg) har införlivats i Trafikledningsverkets kunduppgifter och Egna förfaranden (med betoning på järnvägar)

Medvetenheten om och användningen av ledningssystemet för vägunderhållets säkerhet har säkerställts (säkerställande av områden som kan förbättras i revisionen)

Målnivå 2021

Indikatorerna för HOF-verksamheten har följts upp (mål) och verksamheten har kontinuerligt förbättrats. HOF:s verksamhet är integrerat i säkerhetsstyrningssystemet och verksamheten i enlighet med detta i enlighet med villkoren i RTJJ-certifikatet.

Genomförandet av CRS och engagemanget från både ledning och experter för de fastställda förfarandena har fortsatt.

I förfarandebeskrivningarna och anvisningarna har man beaktat vägförordningen, revisioner och väghållningsutredningar utvecklingsförslag på ett tillfredsställande sätt. Samarbetet mellan Trafikledningsverket, NTM-centralen och Traficom fungerar väl.

Ett flerårigt cybersäkerhetsprogram för bannätet har utarbetats. Genomförandet av programmet har påbörjats.

Målnivå 2022

Trafikverket har tillsammans med NTM-centralerna utarbetat en plan för genomförandet av trafiksäkerhetsdirektivet.

Kartläggningen av nuläget för cybersäkerhetsprogrammet för bannätet har slutförts.

Målnivå 2023

En trafiksäkerhetsbedömning för hela nätet har gjorts i trafikledningsnätet och utarbetats tillsammans med NTM-centralerna när det gäller tillvägagångssättet för riktade revisioner.

Vi har fortsatt att öka resiliensen i järnvägsnätets cybermiljö genom att förbättra riskbaserade förbättringar i t.ex. utrustningsanläggningar krav på fysiskt skydd, informations- och cybersäkerhet, incidenthanteringskapacitet och tjänsteleverantörernas färdigheter.

Mål för social påverkan:

3. Nya verksamhetsmodeller och innovationer ökar välfärden och konkurrenskraften

Resultatmål:

3.1 Vi kommer att fortsätta att utveckla infrastrukturförvaltarens servicestyrnings- och verksamhetsmodeller (i driftsmiljö)

Indikator: 3.1.1. Utveckling och genomförande av tillhandahållande och driftsmodeller för infrastrukturförvaltartjänster (t.ex. kapacitet, rangerbangårdar osv.)

Målnivå 2020

Det har säkerställts att den nya rollen som varvssamordnare kommer att tas över och genomföras i samarbete med TMFG (inkl. systemutveckling, SAAGA)

En integrerad översikt över kapacitetsförvaltningen har tagits fram i samarbete med TMFG (målläge) filmning, identifiering av utvecklingsarbete och projektledning)

Målnivå 2021

Implementeringen av bangårdskoordinatormodellen har utvidgats i samarbete med TMFG (stegvis 2021=>), enligt projektplanen. Bokningsprocessen för tjänster har definierats och säkerställts i samarbete Med TMFG.

Simuleringsverktyget och fas 1 av de förnyade kapacitetshanteringsprocesserna har implementerats.

Målnivå 2022

Modellen för bangårdskoordinator har utvidgats i samarbete med Fintraffic Raite (i etapper 2021=>), enligt projektplanen. Fas 1 i bokningsprocessen har tagits i bruk i samarbete med Fintraffic.

Simuleringsverktyget och de förnyade processerna för kapacitetshantering (fas 2) har implementerats. Principer för kapacitet (RNE:s TTR-kapacitetsstrategi) för 2025 har utarbetats.

Målnivå 2023

Den nya processen för tilldelning av linjekapacitet, som bygger på det europeiska TTR-projektet (omarbetning av tidtabellen) tillsammans med Fintraffic Raite. Nya åtgärder har införts för att samordna banarbeten och trafikmetoder för att förbättra förutsägbarheten när det gäller järnvägsarbetens trafikpåverkan.

Kapacitetsprinciperna (RNE:s TTR-kapacitetsstrategi) har utarbetats för 2026 och den första kapacitetsmodellen- förbereds för 2025.

Indikator: 3.1.2 Definition, beskrivning och avgiftsprinciper för infrastrukturförvaltarens tjänster

Målnivå2020

Principer för avgiftsbelagda avgifter för användningen av det järnvägsnät som ska användas i framtiden (inkl. minimidriftstjänster och tjänster enligt direktivet)

Utvecklingsbehoven för system- och avtalsstrukturen i anslutning till prissättningen och dess utgångsmaterial har definierats

Målnivå 2021

Principer för prissättning på längre sikt har fastställts och metoden för beräkning av grundavgiften har offentliggjorts. Enhetspriser på grundavgiften under en period på flera år.

Utvecklingsbehoven för de system och ekonomiska processer som stöder beräkningen av grundbanavgiften har preciserats och specificationer. Nya avtal (t.ex. underhåll) är sådana som följer prissättningsprinciperna rapporteringsmetoder. Processer för insamling av kostnads- och användningsuppgifter om tjänster har definierats och serviceinformation har sammanställts i system.

I produktionen av bannätstjänster har man testat en ny modell för tjänsteägare och utvärderat genomförandet av tjänsten förlängning.

Målnivå2022

Priser baserade på prissättningsprinciper har införts för beskrivningen av nätet 2024 (successivt). Har utvärderats och anges på vilken nivå tjänsterna prissätts. Prissättningsprinciperna för tjänsterna definieras och beskrivs

Nätverkskommentarer 2024. Principerna för övriga prissättningskomponenter har förtydligats. Ett mål har tagits fram för utvecklingen av de tjänster som infrastrukturförvaltaren tillhandahåller. Man har börjat förbättra kostnads- och Insamling av användningsdata.

Målnivå 2023

Banavgiften och prissättningen av tjänsterna har fastställts i enlighet med de prissättningsprinciper som utarbetades 2021–2022 i enlighet med beskrivningen av järnvägsnätet 2025.

Utvecklingen av tjänsterna i enlighet med det mål för tjänsterna som utarbetades 2022 har inletts.

Tjänster. En halvtidsöversyn av kostnads- och användningsdata har genomförts.

Indikator, 3.1.3 Proaktiv beskrivning av järnvägsnätet och dess servicenivå för operatörerna (inkl. föregripande av förändringar)

Målnivå 2020

Beskrivningar av järnvägsinfrastruktur och servicenivåer som är väsentliga för trafiken har tagits fram (t.ex. beskrivning av järnvägsnätet och datakällor)

Förändringar i järnvägsinfrastrukturens servicenivå har förutsetts, man har förberett sig på förändringarna och informerat om dem i realtid (process, förfaranden, kommunikation): HRT-området 2020-2021

Målnivå 2021

Utvecklingen av baninfrastrukturen och servicenivåbeskrivningarna som är väsentliga för trafiken har fortsatt för att svara på de behov som identifierades 2020, med tonvikt på att säkerställa informationens aktualitet och integritet, inbegripet systemutveckling.

Förändringar i järnvägsinfrastrukturens servicenivå har förutsetts, man har förberett sig på förändringarna och informerat om dem i realtid (process, förfaranden, kommunikation): HRT-området 2020-2021, nationellt 2021-2022.

Servicenivå för järnvägsinfrastruktur. Utvecklingsprogram för informationsproduktion och informationshanteringsprocesser i anslutning till förändringar och kommunikation om förändringar har genomförts under 2021–2022.

Målnivå 2022

Förändringar i järnvägsinfrastrukturens servicenivå har förutsetts, man har förberett sig på förändringarna och informerat om dem i realtid (process, förfaranden, kommunikation): rikstäckande 2021–2023. Information om förändringar i järnvägsinfrastrukturens servicenivå

Under 2021-2023 har ett utvecklingsprogram för produktions- och informationshanteringsprocesser samt kommunikation om förändringar genomförts.

Målnivå 2023

Informationsproduktion och informationshanteringsprocesser relaterade till förändringar i järnvägsinfrastrukturens servicenivå och förändringar

Utvecklingsprogrammet för kommunikationen har genomförts och Trafikledsverket har ansvarat för fortsatta åtgärder.

Resultatmål:

3.2 Vi börjar utveckla den infrastruktur som behövs för automatiserad trafik och främjar trafiken

Digitaliseringen

Indikator: 3.2.1 Främja automatisering av järnvägstransporter som en del av en kostnadseffektiv livscykelhantering av signalsystem

Målnivå 2020

I samarbete med TMFG (Digirata) har man utarbetat en utredning om utvecklingen av automatiseringen inom spårtrafiken i Finland med förslag till fortsatta åtgärder

Målnivå 2021

Kostnadseffektiva sätt att komplettera befintliga, icke-uttjänta signalsystem (t.ex. Reläbaserade ställverk) automatiseringsgrad som en del av livscykelhanteringen, specifikation 2021, kommer att fortsätta 2022. Utvecklingsfasen av det digitala järnvägsarbetet pågår. För att uppnå förberedelser och specifikationer relaterade till den digitala järnvägen, med beaktande av resurser vid genomförandet av transport- 12.

Målnivå 2022

Digitaliseringen av spåren och den centrala åtgärds- och lagstiftningsplanen för automatisering av transporter har beaktats

Uppföljningsåtgärder och genomförandet av dem organiseras. Implementeringsmodellen för utnyttjande av 5G är en del av Digispår (FRMCS) beslutade.

Målnivå 2023

Avancerad och banbrytande automationsteknik har testats i projektet för signalsystem för järnvägsinfrastruktur (KouvolaKotka-Fredrikshamn). kommer att fortsätta under -2023.

Anskaffningen av infrastrukturutrustning för pilotprojektet för kommersiell trafik på Digispår har inletts.

Indikator: 3.2.2 Främjande av automatiserad vägtrafik genom utveckling av trafikledsoperatörens digitala kunskapsbas och samarbete

Målnivå 2020

Modelleringen av vägnätets infrastruktur har förnyats genom att skapa en grund för en digital vägnätsbeskrivning som kan kopplas till: aktuell lägesbild av vägnätet, trafiken, förhållandena och vidtagna åtgärder

Guiden och BIM-verktygen för digital busshantering har introducerats och de tillhörande processändringarna har definierats.

Körfältsmarkeringarnas processer och vägnätets skick samt trafikmärken har undersökts i relation till maskinläsbarheten "dag" en gemensam ITS-tjänst"

Målnivå 2021

Kommunikationsministeriets spetsåtgärds- och lagstiftningsplan för automatiseringen av trafiken har beaktats och inletts de första undersökningarna för att främja genomförandet, med beaktande av genomförandet av Transport 12.

En plan har tagits fram som definierar hur processerna för körfältsmarkeringar och vägnätets skick och Maskinläsbarhet för vägmärken genomförs i samband med "samverkande ITS-tjänster från dag ett".

Informationsresurser: Ibrukttagandet av datamodeller har fortsatt och utvidgats, och en plan för konvertering av BIM-data har utarbetats informationsresurser.

Målnivå 2022

Implementeringen av körfältsmarkeringar och vägnätets tillståndsprocesser samt maskinell läsbarhet av trafikskyltar har inletts på ett sådant sätt att kraven för "C-ITS-tjänster dag ett" uppfylls inom den fastställda tidsfristen tillsammans med Fintraffics

Konvertering av datamodeller till informationslager har pilotinletts.

En genomförandeplan för automatiseringen av vägtransporter har utarbetats.

Målnivå 2023

Kommunikationsverket har utarbetat kommunikationsministeriets spets- och lagstiftningsplan för automatisering av transporter. En genomförandeplan för den utveckling som den ansvarar för och påbörjat dess genomförande.

Centrala processförändringar gällande användningen av byggnadsinformationsmodeller har identifierats, riktlinjer har utarbetats, modellbaserad information har utarbetats används i projekten och pilotförsöken har fortsatt.

Indikator 3.2.3 Främja användningen av kommunikationsteknik och digitalisering inom transportsektorn

Målnivå 2020

Trafikledsnätets framtida servicenivåbehov har granskats med tanke på kommunikationsnäten och konnektivitetsbehoven som en del av VLJS-arbetet

Byggandet av kommunikationsnät har underlättats och möjliggörande åtgärder i anslutning till utbyggnaden av dem har främjats (design, konstruktion)

De viktigaste åtgärderna och lagstiftningsplanen för automatisering av sjöfarten har beaktats

Säljfrämjande åtgärder: Vi har deltagit i beredningen av strategin för digitalisering av logistiken och främjat utnyttjandet av data inom trafiken

Målnivå 2021

Uppföljningen av "Handlingsplanen och lagstiftningsplanen för automatisering av transporter" har beaktats

Åtgärderna planeras när kommunikationsministeriets åtgärdsprogram för sjöfarten har färdigställts.

De åtgärder som fastställts i Trafikledsverkets ansvarsplan har inletts i samband med att åtgärdsprogrammet blivit godkänd.

Att ta hänsyn till teleoperatörernas behov i planeringsprocessen för bussförbättrings- och byggprojekt är systematiserade, planeringsanvisningar har vid behov preciserats och dialog med teleföretagens behov att identifiera och samordna är regelbunden.

Målnivå 2022

Den nya verksamhetsmodellen med teleföretagen har etablerats och planeringsanvisningarna har preciserats.

En genomförandeplan för det intelligenta farledskonceptet för sjöfarten har utarbetats och åtgärder har inletts i enlighet med detta.

Genomförandet av de åtgärder som Trafikledsverket ansvarar för i digitaliseringsstrategin för logistiken har fortsatt.

De nya transportdata som identifierats har publicerats som öppna data.

Målnivå 2023

Implementeringen av konceptet med smarta bussar har framskridit enligt plan och samarbetet med de deltagande organisationerna går smidigt.

Genomförandet av de åtgärder som Trafikledsverket ansvarar för i digitaliseringsstrategin för logistiken har fortsatt.

De nya data som identifierats till nytta för trafiken har publicerats som öppna data.

Resultatmål:

3.3 Ämbetsverken inom sitt förvaltningsområde har under ledning av IL och i samarbete med Fintraffic fastställt en gemensam målstatus och utvecklade en gemensam verksamhetsmodell för att förbättra data om trafikförhållanden upphandling, bearbetning och användning på ett kostnadseffektivt sätt, bidrar till trafiksäkerheten, och vädermodellering och effektivare underhåll.

Indikator, 3.3.1. Genomförande av pilotprojektet

Målnivå 2022

Förvaltningsområdet har fastställt behovet av information om vägtrafikläget och fastställt ett nytt målläge för verksamhetsmodellen

Målnivå2023

Ett nytt pilotprojekt har inletts för att stödja förvaltningsområdets verksamhetsmodell så att den samordnas med förvaltningsområdet med allmänt utvecklingsarbete och digital tvilling (byggd miljö, trafikstyrning och trafiknätets skick prognosmodeller).

5 RESURSER OCH KAPACITET FÖR FÖRNYELSE

5.1 Resurshantering och resursutveckling

Utöver byråns resultatmål fastställs politiska mål för byrån och Utgångspunkter för att främja gruppsammanhållning.

Ledarskapet är öppet och utvecklingen av ledarskapskompetensen säkerställs aktivt. Ledning bygger på kunskap, tar hand om kompetens och förmåga och förutse förändringar i omvärlden.

Målen för kompetensutvecklingen är:

- Bidra till genomförandet av gruppens strategi och byråns strategiska personalplan och se till att den är uppdaterad.
- Utöka användningen av kompetens, bland annat genom att införa ett formulär för prestationsutvärdering.
- Ökad användning av utbildningsplattformen e-lärande för kompetensutveckling

Verktyg.

- Fortsätta på den inslagna vägen med målinriktade utvecklingssamtal.
- Personalrörligheten skall syfta till att
- Möjligheten till arbetsrotation kommer att bibehållas, t.ex. för visstidsanställda Uppgiftstilldelningar för arbetsledaruppgifter och andra interna arbetsrotationer.
- Aktivt deltagande i HR- och HRD-nätverk inom förvaltningsområdet.

Målet med att förbättra statens arbetsgivarimage är att:

- Fortsätta att upprätthålla byråns goda arbetsgivarimage, inklusive introduktionsmaterial Vidareutveckling av processen och rapporter om arbetsgivarimagen.
- Fortsätta att använda de verktyg som skapats för chefsarbete (forum för Sparring för arbetsledare) och personalgenomgångar för hela personalen. Kommunicera aktivt på arbetsmiljöbyråns intranät om gemensamma policyer.

- Genomföra överenskomna gemensamma riktlinjer.

Följande VMBaro-indexmål nivåer har fastställts för ämbetsverket:

Mål 2023

Ledarskapsindex (JO)	3,8
Index för innovationsförmåga (IN)	4,0
Arbetsgemenskapens index (TY)	4,1

Utvecklingen av verksamhetssätten inom förvaltningsområdet styrs också av följande utgångspunkter:

- Ämbetsverket deltar i beredningen av förvaltningsområdets principbeslut och strategier bereda och effektivt genomföra de riktlinjer och beslut som förvaltningsområdet ansvarar för åtagit sig eller ålagts.
- I enlighet med sin roll kommer byrån att bidra till förnyelse av isbrytarutrustning och dess nödvändiga uppgifter.
- Byrån bedriver sin upphandlingsverksamhet systematiskt och främjar hållbar upphandling saker att göra. Den övervakar hur upphandlingsförfarandena fungerar, har effekter och mål regelbundet och testar principerna för hållbar utveckling i sina upphandlingar.
- Byrån kommer att främja innovationsmål och innovationspraxis vid upphandling. Under 2023 kommer myndigheten att fortsätta med sitt mål på 10 % innovativ upphandling och fortsätta att bedöma om målet har uppnåtts under året.
- Byrån tar hänsyn till avtalsenlig beredskap och driftskontinuitet för alla vid beredningen av upphandlingar så att beredskapen och kontinuiteten i affärsverksamheten anknyter till Villkoren ska ingå i kontrakt där upphandlingen, när upphandlingen planeras, bedömas vara relevanta.
- Byrån bedömer regelbundet risker i samband med prestationsmålen och informerar dem om aktualiseringstjänst.

5.2 Finansiering

Målen har ställts upp och finansieringen har fördelats på ett sådant sätt att det är möjligt att uppnå dem på finansieringsnivå i enlighet med planen för de offentliga finanserna.

1000 EUR TA2023 Ramverk 2024

Bruttokostnas	59041 60249
Bruttoresultat	599 599
Anslagsbelopp	58442 59650

6 UPPFÖLJNING AV HUR PRESTATIONSMÅLEN UPPNÅS

Ämbetsverkets resultatavtal har upprättats för åren 2020–2023 och revideras årligen för att svara på förändringar i verksamhetsmiljön.

Resultatmålen utveckling under året följs upp i april, augusti och november i enlighet med mer detaljerade anvisningar som ges separat. Av sin årliga verksamhet ska byrån rapportera i verksamhetsberättelsen, som är en del av bokslutet. I förordningen om budgeten utfärdar ministeriet ståndpunktsdokument om byråns årsredovisning.

Ämbetsverket ska omedelbart kontakta resultatövervakaren om de uppställda målen visar sig att de har äventyrats. I frågor som rör finansiering av verksamheten ska byrån också kontakta ministeriets ekonomi- och förvaltningsenhet.

Två exemplar av detta avtal har ingåtts med identiskt innehåll, ett för vardera parten.

Minna Kivimäki

Mirja Noukka

Kanslichef

Avdelningschef Trafikledsverket

Kommunikationsministeriet,

Olli-Pekka Rantala ,

Kari Wihlman

Generaldirektör

Generaldirektör Trafikledsverket

Kommunikationsministeriet,

Trafikledsverket nyckeltal (svensk översättning efter tabeller)

PRODUKTER OCH KVALITETSKONTROLL

LIITE: Viraston tunnusluvut 2023

TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA	2021 toteuma	2022 toteuma	2023 tavoite/ennuste
Palvelukyky ja laatu			
Raskaan liikenteen tyytyväisyys maanteiden kuntoon talvikaudella/kesäkaudella (vähintään)	2,78	2,6	2,5
Kansalaisten tyytyväisyys maanteiden kuntoon, talvikaudella/kesäkaudella (vähintään)	3,17	3,0	2,8
Elinkeinoelämän tyytyväisyys väylien palvelutasoon (tehdään joka toinen vuosi) (vähintään)	3,2	ei tehty	3,1
Vesiväylien käytettävyyystutkimus (tehdään neljän vuoden välein) (vähintään)	ei tehty	ei tehty	tutkimusta ei tehdä
Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus			
Liikennesuorite huonokuntoisella maantieverkolla (pääväylät/muut) % (enintään)	7,8/11,2	6,8/12,8	8/14
Radanpidosta johtuvat viivästykset kaukojuna-liikenteessä, % junista väh. 5 min. myöhässä (enintään)	5,25	7,5	6,5
Radanpidosta johtuvat viivästykset lähijuna-liikenteessä, % junista väh. 3 min. myöhässä (enintään)	4,15	2,7	3,2
Talvimerenkulun palveluiden odotusaika, h (enintään)	2,7	3,7	4,0
Ilman odotusta läpipässeet alukset, % (vähintään)	96	95,5	90
Painorajoitetut maantiesillat, kpi (enintään)	387	380	390
Väylien kunto			
Tilapäiset nopeusrajoitukset rataverkolla, km (enintään)	120	115	155
Huonokuntoiset päällystetyt tiet (viikasilienteinen/muu verkko), km (enintään)	911/6434	879/7161	950/7750
Huonokuntoiset sillat, maantiet/rautatiet, kpi (enintään)	765/129	779/123	810/135
Vesiväylien huonokuntoiset kiinteät turvalaitteet, % (enintään)	5,9	5,4	4,2
Liikenneturvallisuus			
Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet maanteillä (enintään)	1671	1602	1600
Valtion rataverkolla olevien tasoristeysten onnettomuusriski (10 v. riskisumma) (enintään)	201	189	182
Henkilöstö ja kyvykkyyks			
Johtajuusindeksi (vähintään)	3,8	3,8	3,8
Innovointikyvyksindeksi (vähintään)	4,0	4,1	4,0
Työyhteisöindeksi (vähintään)	4,1	4,2	4,1

OPERATIV EFFEKTIVITET

TOIMINNALLINEN TEHOAKUUS			
Korjausvelka/tieverkko	1570 milj.	1664 milj.	1780 milj.
Korjausvelka/rataverkko	1286 milj.	1226 milj.	1300 milj.
Julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, %	100	100 (ennuste)	100
Liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, %	118	100-120 (ennuste)	100-120
Suunniteltu rahoitus, vuosikulu, pvp/keh	615/31	615/31 (ennuste)	734/40
Suunniteltu rahoitus, palvelutason ylläpito, pvp/keh	200/0	210/3 (ennuste)	250/2
Suunniteltu rahoitus, palvelutason palauttaminen, pvp/keh	233/120	269/97 (ennuste)	258/101
Suunniteltu rahoitus, palvelutason parantaminen, pvp/keh	284/313	190/407 (ennuste)	85/138

OUTPUT OCH KVALITETSSTYRNING 2021 Genomförande 2022 Genomförande 2023 mål/prognos

Serviceförmåga och kvalitet

Tillfredsställelse av tunga fordon med vägarnas skick

Vinter-/sommarsäsong (minimum)

2,78 2,6 2,5

Medborgarnas tillfredsställelse med vägarnas skick.

Vinter-/sommarsäsong (minimum)

3,17 3,0 2,8

Företagens tillfredsställelse med servicenivån på rutterna

(sker vartannat år) (minst)

3.2 Inte klart 3.1

Studie av vattenvägarnas användbarhet (ska genomföras under en fyraårsperiod)

intervaller) (minimum)

inte gjort ingen forskning inte gjort

Rese- och transportkedjornas funktion

Trafikprestanda på ett vägnät i dåligt skick

(större artärer/övriga) % (maximalt)

7,8/11,2 6,8/12,8 8/14

Förseningar i fjärrtågstrafiken på grund av banunderhåll.

% av tågen min. 5 minuter. sen (maximalt)

5,25 7,5 6,5

Förseningar i närtågstrafiken på grund av banarbete, %

Antal tåg min. 3 minuter. sen (maximalt)

4,15 2,7 3,2

Väntetid för vinterfrakt, h (maximalt) 2,7 3,7 4,0

Fartyg som passerat utan väntetid % (minst) 96 95,5 90

Viktbegränsade vägbroar, antal (maximalt) 387 380 390

Farledernas skick

Tillfälliga hastighetsbegränsningar på järnvägsnätet, km (max) 120 115 155

Asfalterade vägar i dåligt skick (tung trafik/övrigt

nätverk), km (maximalt)

911/6434 879/7161 950/7750

Broar, vägar/järnvägar, i dåligt skick (maximalt) 765/129 779/123 810/135

Fasta skyddsanordningar i dåligt skick på farleder, %

(maximalt)

5,9 5,4 4,2

Trafiksäkerhet

Trafikolyckor med personskada

(maximalt)

1671 1602 1600

Plankorsningar på det nationella järnvägsnätet

Olycksrisk (10 års riskbelopp) (maximalt)

201 189 182

Personal och kapacitet

Ledarskapsindex (minimum) 3,8 3,8 3,8

Index för innovationsförmåga (minimum) 4,0 4,1 4,0

Arbetsgemenskapsindex (minimum) 4,1 4,2 4,1

OPERATIV EFFEKTIVITET

Korjausvelka/tieverkko 1570 mil. 1664 engelska mil. 1780 mil.

Korjausvelka/rataverkko 1286 mil. 1226 mil. 1300 mil.

Kostnadstäckning för offentligrättsliga tjänster, % 100 100 (prognos) 100

Kostnadstäckning för affärsresultat, % 118 100-120 (prognos) 100-120

Planerad finansiering, årlig kostnad, datum/utveckling 615/31 615/31 (prognos) 734/40

Planerad finansiering, upprätthållande av servicenivå, pvp/keh 200/0 210/3 (prognos) 250/2

Planerad finansiering, återställande av servicenivå, datum/keh 233/120 269/97 (prognos) 258/101

Planerad finansiering, förbättring av servicenivån, pvp/keh 284/313 190/407 (prognos) 85/138

Trafikledsverket nyckeltal – funktionell effektivitet

VN/2753/2020-LVM-33

Detta dokument har undertecknats elektroniskt av följande personer: /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

Detta dokument har undertecknats elektroniskt av följande personer:

2023-02-08

Rantala Olli-Pekka 911860737

2023-02-09

Kivimäki Minna 912829775