


Invitation til besøg hos Danmarks TransportForskning

Kære  dvalg.

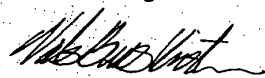
Det er mig en fornøjelse at byde Trafikudvalgets medlemmer velkommen i Danmarks TransportForskning (DTF) onsdag den 7. december kl. 9.00 -11.00 til en præsentation af instituttet.

Program:

- 9.00 - 9.10 Velkomst og kort introduktion af DTF m/kaffe og "basser"
- 9.10 - 9.30 Præsentation af DTF og vores nye strategi
- 9.30 - 10.45 2-3 DTF projekter præsenteres efter udvalgets ønske
- 10.45 - 11.00 Åben diskussion
- 11.00 Afslutning

Vi ser frem til at fortælle om DTF's virke og få en dialog om, hvordan vi bedst muligt kan være til gavn for udvalget.

Med venlig hilsen



Niels Buus Kristensen
Direktør

Bilag: Årsberetning 2004
 Viden om mobilitet der skaber værdi, Strategi for
 Danmarks TransportForskning 2005-2009

Tilmelding afleveres til Jesper Thinghuus eller sendes pr. email til
jesper.thinghuus@ft.dk

8. november 2005

Knuth-Winterfeldts Allé
Bygning 116 Vest
2800 Kgs. Lyngby

tlf 4525 6500
fax 4593 6533
e-mail dtf@dtf.dk
www.dtf.dk

Arkiv nr. 11.1





juni 2005

Viden om mobilitet der skaber værdi

Strategi for Danmarks TransportForskning 2005-2009

Sammenfatning



Danmarks TransportForskning har opstillet en ny strategi "Viden om mobilitet, der skaber værdi" til afløsning af Forskningsstrategien fra 2002. Den nye strategi, som er sammenfattet i dette dokument, er blevet til gennem en proces, hvor både bestyrelse og medarbejdere har bidraget aktivt, og vil udgøre en fælles referenceramme for instituttets arbejde i de kommende år. Prioriteringen af faglige indsatsområder for instituttets forskning er naturligvis et centralt element i strategien. Men strategien formulerer også instituttets rolle som nationalt sektorforskningsinstitut i en international forskningsverden, og opstiller mål om vækst og eksternt samarbejde.

Mission og vision

Danmarks TransportForskning (DTF) er et nationalt sektorforskningsinstitut for transport. DTF's *mission* er

at producere og formidle relevant forskningsbaseret viden, der styrker grundlaget for transportpolitiske beslutninger, og derved bidrage til at transportsektoren samlet set skaber størst mulig værdi for samfundet.

Vores *vision* er, at

- DTF er det førende center for transportforskning i Danmark.
- DTF leverer uafhængig og troværdig forskning og forskningsbaseret rådgivning af høj, international kvalitet.
- DTF har en bred viden om transport og samfund med internationalt anerkendte spidskompetencer på udvalgte områder, der gør DTF til en attraktiv samarbejdspartner internationalt og i Danmark.
- DTF prioriterer sin forskningsindsats i dialog med aftagerne.
- DTF leverer anvendelige analyser med et klart samfundsmæssigt sigte.
- DTF kommunikerer sine resultater klart, men nuanceret, og henvendt til såvel specialister som offentligheden med resultaternes relevans for målgruppen for øje.
- DTF deltager i uddannelsen af forskere og i undervisningen på kandidatuddannelserne inden for sine kernekompetencer.
- DTF tilstræber en effektiv udnyttelse af sine ressourcer gennem løbende udvikling af organisationsform, samarbejdsrelationer og styringsværktøjer til de aktuelle behov.

Vækst

DTF er i dag for lille som selvstændigt sektorforskningsinstitut. Den nuværende størrelse giver for snævre rammer til at kunne have *kritisk masse* på enkeltområder samtidig med en tilstrækkelig *bredde*. Derfor satser DTF på at vokse i de kommende år gennem øget finansiering af aktiviteterne via eksterne midler under hensyntagen til fortsat stabile økonomiske forhold. Det er DTF's ambition på længere sigt, at 50% af instituttets forsknings- og rådgivningsaktiviteter er eksternt finansieret.

Samarbejde

En fortsat udbygning af det *Internationale samarbejde* er en forudsætning for høj kvalitet i den fremtidige forskning. Det *nationale samarbejde* vil blive søgt styrket gennem tættere og mere formaliserede samarbejder med andre danske forskningsmiljøer. DTF ser det som en del af sin rolle som sektorforskningsinstitut at tage initiativ til fælles projekter, koordinering og arbejdsdeling mellem de danske transportforskningsmiljøer. Samarbejde med konsulentbranchen gennem bidrag til konkrete projekter ses som et væsentligt led i nyttiggørelsen og formidlingen af DTF's viden og resultater.

Faglig fokus og prioritering

DTF vil i valget af nye forskningsindsatser lægge vægt på områder, hvor der efterspørges rådgivning, og omvendt prioritere myndighedsrådgivning inden for områder, der er direkte knyttet til igangværende forskningsområder.

Et afgørende strategisk valg er, at DTF vil basere væksten på knop-skydning fra eksisterende forskningsområder snarere end på satsning på nye temaer eller områder.

DTF's forskning vil også fremover være organiseret i to *forskningsområder*:

- Trafiksikkerhed og -risiko (SIRI)
- Transportøkonomi og modellering (OMO)

Ud over ovennævnte to forskningsområder vil der fra starten af strategiperioden blive etableret et *ModelCenter*. ModelCentrets formål er at tilvejebringe datagrundlag for og bidrage til udvikling af trafikmodeller og andre modeller på transportområdet.

Temaer og indsatsområder

Inden for hvert forskningsområde er det faglige fokus defineret ved 3 hhv. 4 *temaer*, som konkrete forsknings- og rådgivningsopgaver bør være relateret til. Endvidere er udvalgt en række *Indsatsområder*, som er retningsgivende for, hvor DTF vil målrette sine ekspansive kræfter i projektudvikling og kompetenceopbygning.

En oversigt over temaer og indsatsområder i de to forskningsområder er vist i diagrammerne nedenfor.

Læs hele strategien på www.dtf.dk

Sikkerhed og risiko

- Samspil mellem trafikant, omgivelser og køretøj
- Uheldsudvikling og prioriterings-systemer
- Trafikantens adfærd
- Jernbanesikkerhed

Indsatsområder

- Fastlæggelse af årsager på basis af ulykkesanalyse og metoder til prioritering af indsatser
- Trafikanter sikrer brug af intelligente transportsystemer - ITS
- Alkohol, narkotika og medicin forekomst hos bilister og betydningen for trafikikkerheden
- Sikker mobilitet for ældre trafikanter: træning, bedre planlægning af transportsystemet eller ændring af infrastrukturen
- Risikofaktorer hos unge bilister: behov for specifikke indsatser
- Sikkerhedsstyring via regeludvikling: vej og jernbane
- Nye præventive metoder over for højrisikogrupper

Transportøkonomi og modellering

- Samfundsøkonomi
- Persontransportmodellering
- Godstransportmodellering

Indsatsområder

- Bæredygtig transport og trafikvækstens drivkræfter
- Modellering af national og international godstrafik
- Persontrafikmodellering og aktivitetsbaseret transportefterspørgsel
- Afgiftsstrukturens påvirkning af transportadfærden
- Værdisætning af rejsetid og miljøeffekter i samfundsøkonomiske vurderinger
- Fordelingsvirkninger af transportpolitiske beslutninger
- Nye organisationsformer i transportsektoren og offentligt-privat samarbejde
- Transportsektorens samspil med de øvrige økonomiske sektorer

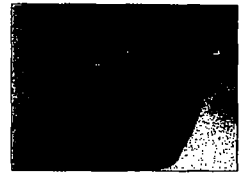


Årsberetning 2004



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING





Beretning

2004 var et godt år for DTF, hvor vi nåede en række tilfredsstillende resultater. Vi fortsatte udbygningen af vores internationale samarbejde, som resulterede i deltagelse i flere internationale projekter, bl.a. finansieret af EU's forskningsprogrammer, og fem nye ansøgninger under EU's 6. rammeprogram. Som det fremgår af resultatindikatorerne gav 2004 også en markant stigning i publiceringen i internationale peer-reviewed tidsskrifter. Formidlingsaktiviteterne blev styrket gennem bl.a. en øget fremlæggelse af forskningsresultaterne på danske og internationale konferencer. Besøgene på DTF's hjemmeside udviste en betydelig stigning, og vi vil i det kommende år styrke denne formidlingskanal, som i stigende grad er en central del af den brede formidling af instituttets resultater.

Vi bidrog til en række initiativer i Trafikministeriets (nu: Transport- og Energiministeriet) regi og skal bistå Justitsministeriet med et opfølgingsprojekt for Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan for 2001-2012. Som en vigtig del af formidlingen af vores viden samarbejdede vi på flere projekter med sektorens konsulentfirmaer, blandt andet i forbindelse med en samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt og en analyse af fremtidens godsstrømme. Endelig var, og er, vi fortsat stærkt engageret i uddannelsen af nye forskere.

I slutningen af 2004 fik vi i samarbejde med bestillerne af modelanalyser skabt grundlaget for etableringen af et modelcenter på DTF. Der er nedsat en ekstern styregruppe og igangsat et opstartsprojekt. Modelcentret skal bidrage til tilvejebringelse af datagrundlag for og udvikling af trafikmodeller, og vi forventer en forøgelse af aktiviteterne over de kommende år. Der vil indledningsvist blive ansat en nøgleperson, som skal stå for opbygningen.

DTF har også i årets løb forberedt overgangen til den nye sektorforskningslov, som trådte i kraft pr. 1 januar 2005 og som indebærer en række ændringer. Som følge heraf er der med virkning fra dette års begyndelse udpeget en ny bestyrelse, ligesom der er formuleret og vedtaget nye vedtægter for instituttet. I 2004 blev der endvidere igangsat et arbejde med at formulere en ny strategi, som nu er offentliggjort på www.dtf.dk. Strategien fokuserer på vækst via knopskydning med udgangspunkt i instituttets eksisterende kompetenceområder.

I 2004 gik DTF's første direktør på pension. Året var derfor også præget af processen med at finde den rigtige efterfølger. Både bestyrelsen og medarbejderne deltog i udvælgelsen af den nye direktør, som tiltrådte den 1. oktober 2004.

DTF's nye direktør

DTF fik ny direktør pr. 1. oktober 2004. Niels Buus Kristensen er 44 år, cand.polit. og Ph.d. fra Københavns Universitet. Han kommer fra et job som udviklingschef i konsulentfirmaet COWI, hvor han gennem 12 år har arbejdet med transport og miljø med en samfundsøkonomisk synsvinkel for en lang række kunder både i den danske transportsektor og i EU. Han har løbende været engageret i forskningsprojekter finansieret af såvel danske forskningsprogrammer som EU's rammeprogrammer for forskning. Det har altid været en af hans ambitioner at bidrage til at skabe bindeled mellem forskningen og den "virkelige" verden, så skiftet til Danmarks TransportForskning ligger i naturlig forlængelse af hans hidtidige professionelle virke.

"Stillingen som direktør for Danmarks TransportForskning er noget nær et ønskejob for mig. Derfor er det med stor entusiasme og forventning, jeg har påtaget mig opgaven. En af de store udfordringer bliver at få instituttet til at vokse gennem flere forskningsprojekter med ekstern finansiering. Med den nuværende størrelse på knap 20 forskere er det svært både at opnå kritisk masse på enkeltområder og samtidig en bredde, der gennem tværfaglighed kan skabe synergi og nye ideer."



Niels Buus Kristensen bor i Lyngby, 1½ km fra Danmarks TransportForskning, sammen med sin kone og to døtre på henholdsvis 5 og 2 år.

DTF's forskning er opdelt i to områder: "Sikkerhed og Risiko" og "Transportøkonomi og modellering". Nedenfor er kort beskrevet udvalgte aktiviteter i årets løb.

Transportsikkerhed og -risiko

Forskningen nationalt og internationalt har stigende fokus på unge og ældre trafikanter, som også har stået centralt i DTF's forskningsarbejde i Danmarks TransportForskning i 2004. Begge gruppers andel af bilisterne vil stige i fremtiden. Unge bilister er overrepræsenterede i ulykker, og de ældre er overrepræsenterede i dødsulykker, selv om de ikke samlet set har højere ulykkesrisiko, fordi de er mere skrøbelige.

Et afsluttet ph.d.-projekt om unge og livsstil viser, at unges forhold til bilkørsel og trafiksikkerhed ikke er ensartet. Det har betydning for den indsats, der kan iværksættes for at nedbringe uheldstallet for unge.

I 2004 er igangsat et ph.d.-projekt om svage trafikanter i bymæssig bebyggelse. Det skal belyse, hvordan det fremtidige bymæssige transportsystem i videst muligt omfang kan indrettes til at imødekomme det stigende antal ældres behov.

DTF's trafikpsykologiske kompetence er blevet videreudviklet inden for et nyt område i et EU-projekt, SAMRAIL, om jernbanesikkerhed. Fokus i et delprojekt har været på regler og deres anvendelse i sikkerhedsstyringen under øget udlicitering og den medfølgende ansvarsopdeling. Resultater fra parallelle analyser i fire EU-lande af regelhåndteringen hos især infrastrukturforvaltere viser, at der er mange fælles problemstillinger og et stort udviklingsbehov i form af fælles sikkerhedskoncepter.

IT vinder stigende udbredelse i trafikken, især i køretøjerne. Et ph.d.-projekt undersøger konsekvenserne for trafiksikkerheden af bilistens brug af udstyret, bl.a. mobiltelefoner. I 2004 er udført en række eksperimentelle forsøg i en bilsimulator ved DTF's søsterinstitut i Sverige, VTI.

Transportøkonomi og modellering

Både forskningsproduktion og -formidling blev øget i 2004 i takt med, at det stadigt unge forskningsmiljø er modnet. De internationale aktiviteter er blevet styrket blandt andet ved deltagelse i EU's COST-netværk og konsortiesamarbejder om ansøgninger til EU's 6. rammeprogram. På resultatsiden har det medvirket til øget international publicering og præsentation på konferencer.

Behovet for viden om de overordnede udviklingslinier har været stigende, - ikke mindst på gods-transportområdet. Vi har sammen med Center for Trafik og Transport (CTT) etableret datagrundlaget for en national godstrafikmodel. Dette arbejde videreføres i et nyt EU-medfinansieret projekt om en godstrafikmodel for Øresundsregionen i samarbejde med Region Skåne i 2005-2007. I regi af Center for Logistik og Godstrafik har DTF sammen med CTT og Amternes og kommunernes Forskningsinstitut undersøgt konsistensen mellem godstransportmodeller og samfundsøkonomiske analyser.

Sammen med TetraPlan har vi undersøgt de trafikale effekter af metroen i København gennem "før og efter"-analyser af de umiddelbare ændringer i turmønstret efter metroens åbning i 2003. For Trafikministeriet har COWI og DTF foretaget en samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt. I forlængelse heraf er metodiske problemstillinger om fordelingen mellem lande af gevinsterne for godstrafikken publiceret internationalt i 2005.

Et nyt vigtigt forskningsområde for DTF blev initieret i 2004 med ministeriets store dataindsamling om befolkningens vurderinger af værdien af sparet rejsetid. DTF vil i 2005 opstille et nyt sæt tidsværdier til brug for samfundsøkonomiske vurderinger af infrastrukturinvesteringer. Parallelt hermed vil data blive anvendt i et nyt projekt støttet af Statens Samfundsvidenskabelige Forskningsråd.

Læs mere på www.dtf.dk

Knuth-Winterfeldts Alle
Bygning 116 Vest
2800 Kgs. Lyngby
Tlf.: 4525 6500
www.dtf.dk

DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Fremtidens Godsstrømme Hvor kan vi forvente trafikvæksten?

Udfordringerne er store, og mulighederne er også store. Hvis vi kan udnytte de muligheder, der er for at forbedre vores transportinfrastruktur og økonomi, vil vi kunne opnå en betydelig vækst i vores handelsstrømme. Hvis vi ikke gør det, vil vi risikere at blive bagud i forhold til vores konkurrenter. Derfor er det vigtigt at undersøge mulighederne for at forbedre vores transportinfrastruktur og økonomi. Vi har udvalgt nogle af de vigtigste spørgsmål, som vi har undersøgt, og vi vil diskutere dem i denne artikel. Vi vil også se på de muligheder, der er for at forbedre vores transportinfrastruktur og økonomi, og vi vil diskutere dem i denne artikel.

Disse transportpolitiske relevanter, men vanskelige spørgsmål er udgangspunktet for et tværfagligt, strategisk initiativ med titlen "Danmarks godsstrømme og vækstregioner i EU". I dette initiativ har trafikministeriet bestilt DTK til at udvikle en model der udfra antagelse om den økonomiske vækst kunne opstille scenarier for fremtidens godsstrømme til og gennem Danmark. Modelberegninger kan naturligvis ikke give fyldestgørende svar på så komplekse problemstillinger, men kan bidrage til at påvise tendenser og større besværet i den internationale godstransports udvikling under alternative forudsætninger.

Der er taget udgangspunkt i samhandelsdata, da har langt højere detaljeringsgrad og pålidelighed end de tilgængelige oplysninger om godsstrømmene. Analysen indeholder fire elementer:

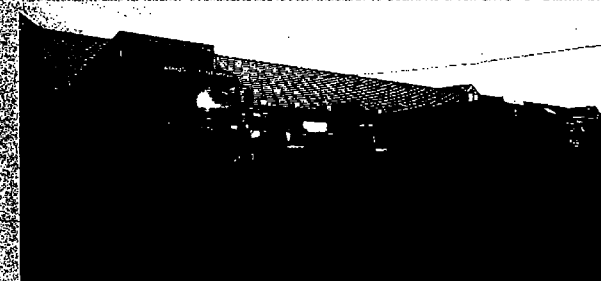
opstilling af et varesystemmodel (modeller) for international handel i varesystemet. De vigtigste handelsstrømme bestemmes ud fra landenes økonomiske størrelse og indvoldsafstand.

fremskrivning af dagens handelsstrømme til 2025 ud fra forudsætninger om den økonomiske vækst i landene, herunder inddragelse af de øst-europæiske lande.

- Transformation af handelsstrømme (DKK) til godsstrømme (ton) og fordeling på varegrupper
- Fordeling af godsstrømmene på sø-, bane- og vejtransport samt rutevalg i godstrafikmodellen SENEX, som er udviklet af TetraPlan

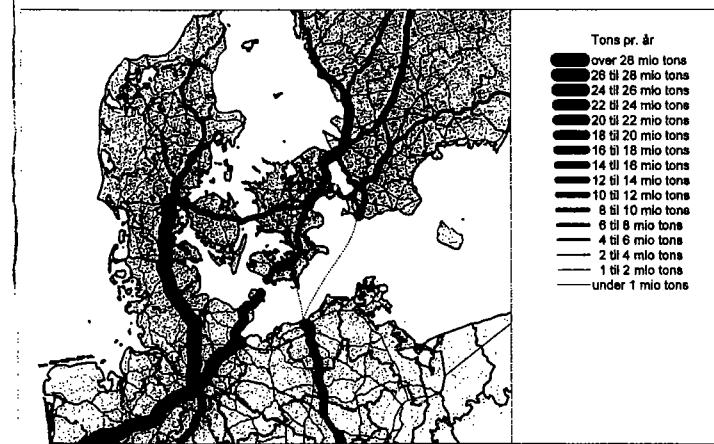
Så transporten er den dominerende transportform for international godstransport. Ikke kun over sø og land, men også internt i Europa. Bane- og søtransportens andel af godstransporten indgår ud af Danmark er meget lille, mens vejtransporten i dag står for ca. en tredjedel, og forventes at få en stadig andel. Det skyldes bl.a., at væksten bliver størst for højværdigods, som oftere transporteres med lastbil.

Fremtidens godsstrømme afhænger af de økonomiske væksttagelser og af omkostningerne for hver transportform, herunder fremkommeligheden i transportsystemet. I scenarier med moderat international økonomisk vækst på ca. 2% om året og uændrede transportforhold resulterer i årlige vækstrater for Danmarks samhandel med udlandet på godt 4%, svarende til at niveauet i 2025 vil være næsten tre gange så højt som i dag. Opgjort som godsmængder (ton) er vækstraten dog kun knap 3%, og større for indførslen (3,0%) end for udførslen (2,4%) som følge af forskelle på tværs af varegrupperne. De samlede godsmængder til og fra Danmark i 2025 vil udgøre ca. 175 mio. ton, svarende til det dobbelte af i dag.



De internationale godsstrømme på vejnettet til/fra og gennem Danmark i 2025
 Under uændrede konkurrenceforhold mellem transportformerne vil lastbilernes andel fortsat vil stige til henholdsvis 41% af indførslen og 53% af udførslen og dermed vokse fra ca. 30 mio. ton til ca. 80 mio. ton. Dog set til og fra de nye østeuropæiske EU-lande udgør i dag kun godt 10% heraf og vil formentlig heller ikke fremover være afgørende for den internationale godstrafik i Danmark. Udviklingen vil dog afhænge af, hvor hurtigt integrationsprocessen vil foregå.

Men det er ikke kun den danske ind- og udførsel, der belaster vejnettet i Danmark. Transittrafikken er allerede i dag væsentlig og vil få lidt større betydning. I 2025 vil den udgøre ca. en fjerdedel af den internationale godstrafik på det danske vejnet.





SÅRTRE Europæiske bilisters holdninger til risiko i trafikken

EUROPE er den eneste del af verden, hvor der er en lov om obligatorisk sikkerhedssele for bilister. I gennemsnit er 90% af bilisterne i EU sikkerhedsselebrugere. I 2005 blev 23 lande undersøgt. Disse 23 lande er 2005-landene heriblandt Danmark, som også deltog i 1997. Undersøgelserne blev gennemført for at sammenligne bilisters holdninger og se, om der er foranstaltninger, som vil kunne forbedre adfærd og sikkerheden både i enkelte lande og Europa som helhed.



I hver lande 1000 bilister blev interviewet om en række forskellige emner, men spritkørsel, selebrug og hastighed har stået centralt. Undersøgelsens resultater afspejler såvel forskelle i holdninger som faktisk adfærd og muligvis også måden at svare på.

Og selv om hastigheden af de fleste anerkendes som en væsentlig uheldsfaktor, sætter bilisterne ikke lighedstegn mellem at køre hurtigt og køre farligt. Hvert fald ikke, når det handler om dem selv. F.eks. tilkendegiver 20% at de kører hurtigere end gennemsnittet, men kun 5% synes, at de kører farligere end andre. Farre er positive over for hastighedskontrol end over for f.eks. kontrol af spritkørsel eller kørsel over for rødt.

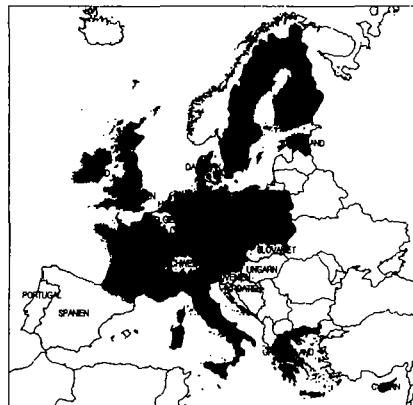
Der er hos bilisterne stor forståelse for, at det er farligt at blande alkohol og bilkørsel. 4% oplyser, at de den seneste uge har kørt bil, hvor promillen måske var ulovlig. Det kniber væsentligt mere med at huske sikkerhedssele, især ved bykørsel. Og det til trods for, at de fleste mener, at den bedste måde nok er for at komme til skade i et uheld. Både for spritkørsel og selebrug har den nordlige del af Europa mere positive holdninger og højere grad af overholdelse af reglerne end landene i det sydlige Europa. Danmark ligger i den højeste tredjedel på begge områder.

De store forskelle mellem de enkelte lande understreger, at der behov for at tage individuelle hensyn, når man skal diskutere foranstaltninger på tværs af lande.

Billedet er et andet, når det handler om overtrædelse af hastighedsgrænserne. Her er især de sydlige, men også nogle af de nordlige lande herunder Danmark, overrepræsenteret blandt overtræderne. (Undersøgelsen er foretaget før hastighedsgrænsen på motorveje blev hævet til 130 km/t). I de 23 lande svarede omkring 30% at de ofte overtræder hastighedsgrænsen på motorvej.

Resultaterne kan afdekke områder, hvor danskerne holdninger vidner om problematisk trafikadfærd sammenlignet med andre lande, hvor der derfor kan være behov for en særlig indsats. En nærmere analyse af de danske tal vil kunne give et samlet billede af danske bilisters holdninger og disses udvikling siden 1997.

Undersøgelsens sammenfatning er oversat til dansk og kan rekvireres fra Danmarks Transportforsikring eller ses på www.drt.dk. En nærmere gennemgang af undersøgelsen, der er finansieret af EU's 6. rammeprogram, er beskrevet i 2 engelsksprogede rapporter.



Sammenlignet med andre europæere er danskerne gode til at bruge selet og kører sjældent spritkørsel. Til gengæld kører vi oftere for stærkt.

Til venstre er vist andelen, der siger, at de den seneste uge har kørt bil, hvor de måske havde en ulovlig promille

- Danmark ligger 3. lavest med 0,3%

Til højre er vist andelen, der siger, at de ofte eller meget ofte overtræder hastighedsgrænsen på større landeveje

- Danmark ligger højst med 34%

Resultat 2004

Regnskab

	Regnskab 2003	Budget 2004	Regnskab 2004
Indtæfter	20,1	21,0	20,8
Finanslov	16,3	16,0	16,0
Miljøsbetaling	2,2	2,0	2,0
Driftsindtæfter	1,6	3,0	2,8
Udgifter	22,0	21,0	21,5
Lønninger	13,2	14,3	14,1
Driftsudgifter	8,7	6,5	8,4
Årets overskud	-1,9		-0,7

Per 31. december 2004 havde DTF 25 ansatte, 9300 kv. studentermedhjælpere mv. på timebasis. I året for har kun to medarbejdere (den pensionerede forskningsassistent efter afsluttet projekt) været gået, mens to nye er kommet til. Aktivitetssvarene svarede stort set til 2003. Regnskabet understøtter DTF's skyldes primært udsving i den projektspecifikke opsporing i form af færdigbetalte projektsindtæfter.

De fleste indikatorer er opfyldt. 0-11 og flere låger klart over målet, enkelte er delvist opfyldt (2) eller er opfyldt (2). Som helhed vurderes målopfyldelsen som tilfredsstillende. Der er således meget tilfredsstillende at DTF på centrale forskningsindikatorer (internationale videnskabelige publikationer, konferencebidrag) er klart over målet. For Nyhedsbreve og lignende er der tale om en delvise ændring af instituttets valg af formidlingsform, hvilket vil blive reflekteret i den kommende revision af DTF's formidlingspolitik. DTF vil arbejde på at forbedre indikatoren for Temadage, kurser mv. i 2005.

Resultatindikatorer

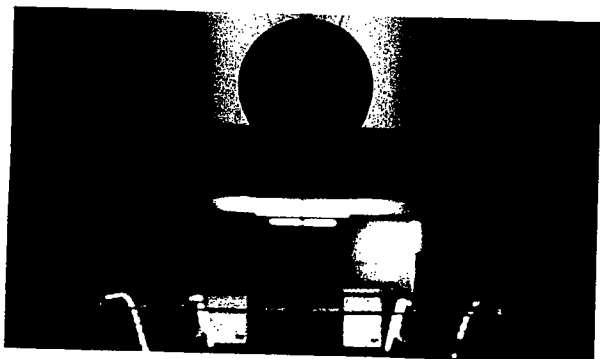
	2003		2004	
	Realiseret	Måltal	Realiseret	Målopfyldelse
Forskningsretter formidling				
<i>Internationale videnskabelige publikationer</i>				
Artikler i peer reviewede tidsskrifter	3	7	10	Opfyldt
Navnngivne bidrag i videnskabelige bøger	0	1	1	Opfyldt
Andre internationale videnskabelige publikationer	1	3	5	Opfyldt
<i>Dansk videnskabelige publikationer</i>				
Tidsskrifter, bøger, rapporter, notater m.v.	20 ¹⁾	15	14	Delvis opfyldt
Konferencebidrag trykt i fuld længde i proceedings	24	12	30	Opfyldt
Øvrige konferencebidrag og videnskabelige foredrag	0	32	29	Delvis opfyldt
Brugerrettede formidlingsaktiviteter				
Artikler i danske tidsskrifter, nyhedsbreve o. lign.	51	30	33	Opfyldt
Nyhedsbreve og lign.	0	6	0	Ej opfyldt
Temadage, kurser mv. arrangeret af DTF	4	5	2	Ej opfyldt
Besøg/besøgende på Institutets hjemmeside ²⁾	64.000	45.000	280.000	Opfyldt
Netværksindikatorer				
Undervisning på kandidatniveau, specialstud.	4	3	14	Opfyldt
Ph.d.-stud.	4	4	4	Opfyldt
Tildelte ph.d.-grader	3	0	1	Opfyldt
Postationeringer (månedsværk)	0	2	3	Opfyldt
Gæsteforskere (månedsværk)	11	3	3	Opfyldt

1) Inkl. 3 ph.d. thesis'er offentliggjort på engelsk i danske rapportserier

Ej opfyldt: <90% Delvist opfyldt: 90-100% Opfyldt: 100%

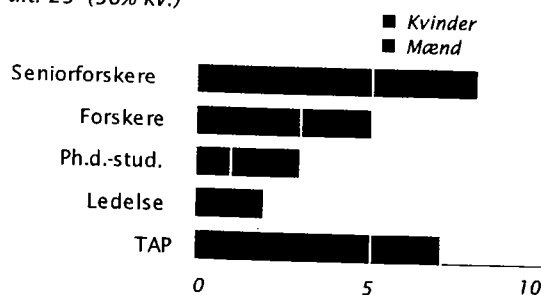
2) Opgørelsesmetoden er ændret i perioden og tallet er derfor estimeret.

Måltallet er sammenligneligt med den tidligere opgørelsesmetode, der giver ca. 97.000.



Antal ansatte 2004 (ultimo)

I alt: 25 (56% kv.)



Invitation til besøg hos Danmarks TransportForskning

	JA	NEJ
Undertegnede deltager (sæt X)		

Navn (Blok bogstaver)

**Bedes sendes til 2. udvalgssekretariat,
att.: Annika Kure, senest torsdag den 17. november 2005**