

**Årsberetning for
Trafikministeriets departementet
1998**

februar 2000

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	
1.1 Departementet	1
1.2 Hovedopgaver	1
1.3 Overordnede målsætninger for departementet	2
2. Beretning 4	
2.1. Indledning	4
2.2. Opgave- og strukturtilpasning i departementet pr. 1. september 1998	4
2.3. Trafiksikkerhed og færdsel	5
2.4. Kollektiv Trafik	6
2.5. Nye baner og veje m.v.	8
2.6. Forbedring af borgernes retsstilling ved anlægsarbejder	9
2.7. Øststøtte	10
2.8. Havne og kystsikring	10
2.9. Luftfart	10
2.10. Meteorologi	11
2.11. Internationale relationer	11
2.12. År 2000 problematikken	11
2.13 Postområdet	11
3. Personalepolitik	13
3.1. Personalepolitiske retningslinjer	13
3.2. Medarbejdersamtaler	13
3.3. Efteruddannelse	13
3.4. Personalekonferencen	14
3.5. Ligestilling	14
3.6. Lønpolitik	16
3.7. Nyt lønsystem	16
3.8. IT-anvendelse	16
3.9. Sygefravær	17
4. Økonomi	19
4.1. Driftsregnskabet 1998	19
4.2. Bevillingsafregning, driftsregnskab og resultatanalyse	20
Bilag 1. Trafikministeriets organisationsdiagram pr 1. september 1998	
Bilag 2. Love, bekendtgørelser og cirkulærer der er udstedt under Trafikministeriets ressort i 1998	

Departementets årsberetning 1998

1. Indledning

Trafikministeriets departement har en driftsbevilling og er ikke forpligtet til at aflægge et egentligt virksomhedsregnskab for 1998. Årsberetningen er inspireret af retningslinjerne for aflæggelse af virksomhedsregnskab. Med denne årsberetning vil departementet dels gøre rede for væsentlige begivenheder i 1998 og dels gøre rede for de fleste af de forhold, der skal fremgå af et virksomhedsregnskab.

I bilag 1 er vist departementets organisation, som den var pr. 1. september 1998, og i bilag 2 er anført de gennemførte love mv. i 1998.

Trafikministeriets departement er beliggende i Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

1.1. Departementet

Ministeren er departementets politiske chef. Den overordnede ledelse i øvrigt varetages af departementschefen bistået af afdelingscheferne samt planlægningschefen og den juridisk kommitterede jf. bilag 1, departementets organisation.

Departementets hovedformål er at bistå ministeren med den overordnede styring af ministerområdet og sammen med styrelser og institutioner medvirke til udviklingen af regeringens transport- og trafikpolitiske målsætninger vedrørende jernbaner, veje, færdsel, trafiksikkerhed og –miljø samt sikre, at transportsektoren, vejrtjenesterne og postsektoren giver den bedst mulige betjening af befolkningen og erhvervslivet. I den forbindelse skal der lægges vægt på at udvikle og omlægge transportsystemet på en sådan måde, at den nødvendige mobilitet opnås inden for de grænser, der sættes af hensyn til ressourceforbruget og miljøbelastningen.

Departementet varetager lovgivningsopgaver, sekretariats- og planlægningsopgaver samt i nogen grad administration af den under ministeriet hørende lovgivning. Denne vedrører navnlig havne, kyster, søterritorium, meteorologi, luftfart, veje, faste forbindelser, kollektiv trafik, herunder jernbaner, ekspropriation, færdsel samt postvirksomhed. Endvidere er departementet i nogen udstrækning rekursmyndighed ved påklage af afgørelser truffet i styrelser og institutioner under ministeriet.

1.2. Hovedopgaver

- **Rådgive og bistå ministeren med udvikling og virkeliggørelse af regeringens målsætninger på ministerområdet**

Departementet skal udarbejde oplæg til politikker på de områder, ministeriet varetager, skabe det nødvendige planlægningsgrundlag samt tilvejebringe et grundigt og nuanceret grundlag for politiske beslutninger på Trafikministeriets område. Arbejdet omfatter også Danmarks deltagelse i internationalt arbejde, herunder ikke mindst EU. Departementet skal endvidere udarbejde lovforslag og sikre implementering af de af regeringen og Folketinget vedtagne politikker.

- **Bistå ministeren med den overordnede styring og koordination af ministerområdet**

Departementet skal sikre, at transportsektoren, vejrtjenesten, postsektoren m.v. inden for de givne lovgivningsmæssige, økonomiske og bevillingsmæssige samt miljø- og erhvervspolitiske rammer giver borgerne og erhvervslivet den bedst mulige betjening, og at regeringens politik på andre områder bl.a. i relation til arbejdsmarkedspolitik og personale- og administrationspolitik implementeres i ministeriet og ministeriets styrelser og institutioner.

- **Sekretariatsbetjening af ministeren**

Departementet skal bistå ministeren med betjening af regering og Folketing. Herudover varetager ministersekretariatet sekretariatsbetjening af ministeren. Det drejer sig bl.a. om besvarelse af henvendelser fra borgere, herunder anke- og klagesager, planlægning og forberedelse af møder, presse m.v.

1.3. Overordnede målsætninger for departementet

- **Et departement, der giver ministeren en god og sikker betjening af borgerne, Folketing, regering m.v.**

Departementets medarbejdere skal kunne give ministeren kvalificeret rådgivning fagligt, juridisk, økonomisk og politisk og i samarbejde med styrelser og institutioner under ministeriet medvirke til udviklingen og udmøntningen af regeringens trafikpolitiske målsætninger.

Det er ensbetydende med – i et samfund i stadig udvikling og vækst – en stadig udvikling og tilpasning af styringsredskaber, delegation til og overvågning af de institutioner, der hører under ministeren.

Personalepolitikken skal derfor til stadighed udvikles og bidrage til at sikre, at departementet har en kvalificeret og fleksibel medarbejderstab, der kan løse departementets opgaver under fortsat omstilling samt en arbejdsplads, hvor der er tilfredshed med arbejdet, mulighed for udvikling samt medindflydelse samt tryk og trivsel.

- **Et departement, der medvirker til at sætte den trafikpolitiske dagsorden**

I et samfund, hvor transport, infrastruktur og mobilitet er væsentlige forudsætninger for befolkningens dagligdag, er det vigtigt, at den enkelte medarbejders viden og forståelse for brede trafikpolitiske problemstillinger stadig udvikles og styrkes.

Dette kan ske ved en øget inddragelse af medarbejderne i departementets overordnede beslutningsprocesser og en større brug af arbejdsformer, hvor medarbejdere på tværs af kontorer og afdelinger sammen varetager konkrete opgaver og analyser.

- **Et departement i stadig udvikling med en omstillingsminded kultur**

Der skal sigtes mod at styrke områder omfattet af stor politisk bevågenhed, hvilket stiller krav til, at departementet løbende justerer og tilpasser sin organisation, så den til stadighed modsvarer de krav, der stilles, herunder informationsteknologien.

Omdannelsen af statslige institutioner og styrelser til forskellige former for selskabsdannelser er fortsat i 1998. Således blev lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog som aktieselskab vedtaget den 25. juni 1998 (lov nr. 485 af 1. juli 1998) med ikrafttræden den 1. januar 1999.

- **Et departement med en grøn profil**

Departementet skal stille krav til og bistå Trafikministeriets institutioner og virksomheder i at fremme en grøn profil for hele ministerområdet, bl.a. gennem indarbejdelse af grønne og etiske regnskaber.

Departementet skal selv benytte miljørigtig rengøring, miljørigtige materialer og iværksætte energibesparende foranstaltninger.

2. Beretning

2.1. Indledning

Trafikministeriet fik i 1998 ny minister, idet Sonja Mikkelsen ved regeringsomdannelsen den 23. marts 1998 afløste Bjørn Westh.

Ved samme lejlighed blev ministeriets ressort på ny udvidet, idet ministeriet overtog opgaverne vedrørende Ørestadsselskabet I/S (metro og Ørestaden) fra Finansministeriet.

Der er i årets løb gjort en særlig indsats for at fremme trafiksikkerheden og den kollektive trafik, forbedre borgernes retsstilling ved anlægsarbejder, øge fokuseringen på trafikens miljøbelastning, ligesom der er taget en række initiativer inden for jernbane- og vejområdet og i relation til de danske havne. Nedenfor skal kort skitseres de vigtigste initiativer og beslutninger m.v., der er taget i 1998 inden for Trafikministeriets ressort.

2.2. Opgave- og strukturændring i departementet pr. 1. september 1998

Med henblik på at styrke varetagelsen af de opgaver, minister og departementschef skal beskæftige sig med, herunder den overordnede styring og koordinering af ministerområdet, gennemførtes der i Trafikministeriet med virkning fra den 1. september 1998 en omlægning af opgave- og ansvarsfordelingen mellem departementet og ministeriets styrelser og institutioner. Følgende opgaver er fra den 1. september 1998 i videre omfang blevet varetaget af eller uddelegeret til styrelser og institutioner:

- Lovforberedende arbejde.
- Udstedelse af bekendtgørelser og administrative forskrifter i øvrigt.
- Enkeltsagsbehandling, herunder klagesager.

Herved kom arbejdet tættere på dem, der har den faglige og tekniske ekspertise og i dagligdagen administrerer områderne, jf. bilag 1.

I forbindelse med strukturændringen blev der tillige etableret en koncernledelse, som omfatter direktørerne for følgende institutioner: Banestyrelsen, Danmarks Meteorologiske Institut, Statens Bilinspektion, Færdselsstyrelsen, Statens Luftfartsvæsen, Vejdirektoratet, Kystinspektoratet og departementets afdelingschefer. Departementschefen er formand for koncernledelsen.

2.3. Trafiksikkerhed og færdsel

Veje og færdsel

Ministeriet fortsatte i 1998 arbejdet med at følge op på Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed fra 1997 "*Hver ulykke er én for meget*" med:

- Udgivelse af en pjece i december 1998, der viser, at der bliver dræbt og skadet færre personer i de store byer i forhold til antal indbyggere end i de mere tyndt befolkede områder, hvor bilernes hastighed er højere. Hovedparten af personskaderne sker dog fortsat i byerne, idet en meget stor del af befolkningen bor og færdes i de større byer. Pjecen har givet anledning til en større debat i lokalaviserne.
- Resultaterne af en større undersøgelse om omkostningerne ved trafikulykker viser, at de offentlige kasser hvert år bruger mere end to mia. kr. til behandling og udbetaling af sociale ydelser til trafikofre, og at udgifterne fordeler sig med 45% til amterne, 40% til kommunerne og ca. 15% til staten.

Trafikministeriets årlige trafiksikkerhedskonference, DialogForum, havde i 1998 kørekortuddannelsen med særlig fokus på de *Unge bilister* som årets tema og førte til udarbejdelse af kommissorium for en arbejdsgruppe i Færdselsstyrelsens regi om efteruddannelse af bilister.

For at reducere antallet af ulykker og for at understrege, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen, blev promillegrænsen nedsat fra 0,8 til 0,5. Nedsættelsen var dog allerede blevet vedtaget i Folketinget i 1997, men blev her kædet sammen med ibrugtagning af et nyt udstyr, der skulle måle alkoholkoncentrationen i udåndingsluften. Da der viste sig problemer med dette måleudstyr, blev det nødvendigt at fremsætte et selvstændigt lovforslag. Den nye promillegrænse er trådt i kraft den 1. marts 1998.

Som en opfølgning på en af trafikministeren nedsat styregruppes rapport om "*Trafiksikkerhedsmæssige forhold i relation til lastbiler og busser*" blev der fremsat forslag til ændring af færdselsloven og godskørselsloven med en række skærpede sanktioner og retsfølger i form af skærpede bøder, mulighed for at tilbageholde køretøjer, frakendelse af førerretten ved en række forskellige overtrædelser, bl.a. 40% overtrædelse af hastighedsgrænser, kørsel med uvirksomme hastighedsbegrænsere og overlæs. Endvidere er det foreslået, at der skal etableres en videre adgang til at tilbagekalde godskørselstilladelser ved forskellige særlovsovertrædelser, bl.a. færdselslovgivningen og miljølovgivningen.

Som opfølgning på denne styregruppes arbejde blev der udarbejdet en rapport af en arbejdsgruppe under Trafikministeriet om eventuel indførelse af et særligt ansvar for medvirken i godstransport samt eventuel indførelse af en autorisationsordning vedrørende speditører.

Et mindreskalaforsøg med automatisk hastighedskontrol blev afviklet i 1998. Storskalaforsøget iværksættes i 1999 i Fyns og Københavns amter.

Sikker cykeltrafik

Departementet har i samarbejde med Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen indledt udarbejdelsen af en national handlingsplan for fremme af sikker cykeltrafik omfattende et politisk papir: "På cykel i det 21. århundrede", en strategi til fremme af sikker cykeltrafik, samt et idé-katalog for cykeltrafik (udarbejdet af Vejdirektoratet). Alle tre publikationer vil udkomme i 1999.

Trafikministeriets trafikpulje har i 1998 støttet projekter, der fremmer sikker cykeltrafik over alt i landet, herunder et 4-årigt projekt, etableringen af en national cykelby i Odense.

Tunnelsikkerhed

Der er under Trafikministeriet nedsat en arbejdsgruppe med det formål at undersøge forskellige tekniske løsninger med henblik på forbedring af beredskabsmyndighedernes muligheder for indsats i Storebæltstunnelen. Arbejdsgruppen er sammensat af repræsentanter for Trafikministeriet, Korsør Kommune, Vestsjællands Amt, Politimesteren i Slagelse, Sund & Bælt Holding A/S, Banestyrelsen og DSB. Arbejdsgruppen skal afslutte sine undersøgelser inden den 1. april 1999.

Luffartssikkerhed

Departementet har i årets løb deltaget i en arbejdsgruppe, der har udarbejdet et statusnotat vedrørende trafiksikkerhed og miljø i forbindelse med fugle i lufthavnen (udsendt af SLV primo 1999).

På EU-området har et af de væsentligste emner været Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at forhandle om oprettelse af en organisation for luffartssikkerhed i Europa.

2.4. Kollektiv trafik

Organisatoriske ændringer

Lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S blev vedtaget den 25. juni 1998 (lov nr. 485 af 1. juli 1998). I perioden herefter igangsattes de nødvendige processer med henblik på at sikre, at DSB pr 1. januar 1999 også formelt var stiftet som selvstændig offentlig virksomhed, ligesom forhandlingerne med DSB og DSB-S-tog A/S om de kontrakter om udførelse af offentlige service og trafik, som er trådt i kraft den 1. januar 1999, blev gennemført. Kontrakterne blev underskrevet den 18. december 1998.

I sommeren 1998 blev det danske rederi Scandlines A/S og det tyske Deutsche Fährengesellschaft Ostsee GmbH (DFO) lagt sammen i et nyt dansk-tysk rederi: Scandlines AG. Den danske stat v/Trafikministeriet og Deutsche Bahn AG har hver 50% af ejerindflydelsen i selskabet.

I første halvdel af året har salgsmulighederne for 25% af aktierne i Combust A/S været undersøgt. En uvildig undersøgelse viste, at det ikke ville være fordelagtigt for staten kun at sælge 25%. I forbindelse med Aftale om finansloven for 1999 blev det november i 1998 aftalt, at staten skal søge alle sine aktier i selskabet afhændet, og at der som led heri skulle gives de fra DSB udlånte tjenestemænd tilbud om et engangsvederlag for at overgå til overenskomstansættelse i selskabet. Hjemmelsgrundlaget herfor blev vedtaget af Folketinget i december 1998.

Politiske aftaler

Der blev den 28. august 1998 indgået politisk forlig om en strategiplan for DSB Gods, hvorefter virksomheden inden for en 4-årig periode frem til udgangen af 2002 skal bringes i regnskabsmæssig balance efter årsregnskabslovens principper. Der er ved udarbejdelsen af det økonomiske grundlag for den selvstændige offentlige virksomhed DSB åbnet mulighed for, at underskud i DSB Gods i den 4-årige periode kan finansieres gennem træk på egne reserver i DSB inden for en ramme på op til i alt 1 mia. kr.

Den 28. december 1998 blev der indgået politisk aftale mellem Regeringen, SF og Enhedslisten vedrørende udmøntning af de 200 mio. kr. årligt til den kollektive trafik, der var et led i pinsepakkeforliget om skattejusteringer mv.

Ved akt 232 af 10. juni 1999 har finansudvalget tiltrådt, at der af denne bevilling udmøntes 25 mio. kr. til Ringbanen, 23,6 mio. kr. til Svendborgbanen, 15 mio. kr. til styrkelse af den kollektive trafik i yderområder, 5 mio. kr. til styrkelse af nærtrafikken i Århusområdet, 5 mio. kr. til etablering af en bookingcentral for nærsøtrafikken og 8 mio. kr. til forhøjelse af gratisgrænsen for børn til det fyldte 10. år.

Der er i 1998 skabt rammer for en videreførsel af takstnedsættelserne i den kollektive trafik, som blev besluttet i 1997. Administrationen af ordningen er besluttet overdraget til Færdselsstyrelsen fra 1. januar 1999.

Forberedelse af rammeaftale for jernbaneområdet

Der blev som led i udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget for en ny flerårig rammeaftale på jernbaneområdet påbegyndt et omfattende analysearbejde af effekterne af investeringer i infrastruktur og nye tog med hensyn til markedseffekt, økonomi og samfundsøkonomi. Forberedelserne har i væsentligt omfang forbedret ministeriets modelgrundlag for planlægningen af den fremtidige jernbanetrafik.

Der er i 1998 indledt en gennemgang af forholdene omkring de 13 privatbaner, herunder af de regnskabsmæssige forhold, med henblik på at sikre, at privatbanerne fremover opfylder de gældende krav til regnskabsaflæggelse. Herudover er der udarbejdet en analyse af privatbanernes struktur og økonomi som forberedelse til de fremtidige beslutninger omkring privatbanernes status og økonomi.

Konferencer og analyser m.v.

Med udgangspunkt i regeringsgrundlaget er der i efteråret offentliggjort et debatoplæg om den kollektive trafik med henblik på at invitere til en bred debat om den kollektive trafiks muligheder. Debatoplægget efterfølges af en konference i starten af 1999 og indgår i arbejdet med en redegørelse om den kollektive trafik, som trafikministeren afgiver i foråret 1999. Der er endvidere udarbejdet en analyse af den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder.

Endelig er der i årets løb arbejdet med en række opgaver i relation til byernes trafik, herunder dialog med de store bykommuner, basisnetprojektet i Københavnsområdet og analyser vedrørende roadpricing. I samarbejde med Miljøstyrelsen er der udarbejdet en analyse af initiativer til begrænsning af trafikstøj.

Udvalg

Der er under Trafikministeriet i efteråret 1998 nedsat et udvalg "Udvalget til vurdering af mulighederne for harmonisering og forenkling af særlige rabatordninger i den kollektive trafik". Arbejdet har i 1998 primært bestået i at få kortlagt de eksisterende rabatordninger samt analysere harmoniseringsforslag. Udvalget har bl.a. deltagelse af Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og relevante ministerier.

Bus/togudvalget, der ligeledes er nedsat i 1998, skal revurdere ansvarsfordelingen i den regionale, kollektive trafik med særligt fokus på privatbanerne og udvalgte sidebaner. Udvalget, der bl.a. har deltagelse fra Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og relevante ministerier, påregner at afgive rapport i løbet af februar 2000.

2.5. Nye baner og veje m.v.

Storebæltsforbindelsens vejdel blev åbnet den 14. juni 1998, efter at togdelen var taget i brug året før. Hermed var etableringen af Storebæltsforbindelsen tilendebragt.

Jernbaneforbindelsen fra København H til Københavns Lufthavn i Kastrup åbnede den 27. september 1998. Banen skal føres videre til Malmø C, når Øresundsforbindelsen åbner.

På Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst anlæg blev gravearbejdet i Flinterenden og i Drogden afsluttet i 1998. Endvidere blev opbygningen af den kunstige ø - Peberholm - færdiggjort. Sidst på året blev den østlige tilslutningsbro færdig. Dermed er 4,3 km af Øresundsbroen færdig.

Der blev i efteråret 1998 truffet politisk beslutning om at chartre en hurtigfærge til BornholmsTrafikken, der skal sejle mellem Rønne og Ystad i en forsøgsperiode, der løber indtil udgangen af 2002. Anskaffelsen skal ses i sammenhæng med Øresundsforbindelsen, idet rejsetiden hermed samlet til Bornholm bliver halveret samtidig med, at der vil være flere afgang.

I forbindelse med EU's finansiering af det transeuropæiske transportnet, TEN, har Danmark i 1998 modtaget ca. 250 mio. kr., hvoraf ca. 225 mio. kr. er ydet som støtte til den faste forbindelse over Øresund.

København-Ringsted projektet

I forbindelse med projektet om en eventuel baneudvidelse mellem København og Ringsted blev der i 1998 afholdt to særskilte offentlige høringer, hvor den første udgjorde en idéfase for projektet, mens den anden høring var foranlediget af et generelt ønske fra borgere, lokale myndigheder og andre berørte parter om et mere detaljeret beslutningsgrundlag.

Ringbanen

Der er som en del af Pinsepakken truffet beslutning om etablering af en ringbane fra Hellerup over Vanløse til Sjælør. Departementet har varetaget sekretariatsfunktionen for styregruppen vedrørende udarbejdelse af beslutningsgrundlaget herfor. Der blev ultimo 1998 truffet politisk beslutning om gennemførelse af projektet for anlæg og drift af S-togs ringbanen Hellerup-Sjælør.

Veje

Af nye statslige vejanlæg, der blev åbnet i 1998, kan bl.a. nævnes en omfartsvej ved Rødekro samt motorvejen Kolding-Esbjerg.

Der er endvidere vedtaget anlægslov for en ny motortrafikvej mellem Ris og Ølholm.

Endelig er der i 1998 arbejdet videre med forundersøgelserne vedrørende en eventuel Femer Bælt-forbindelse med henblik på at kunne fremlægge et beslutningsgrundlag i løbet af 1999.

2.6. Forbedring af borgernes retsstilling ved anlægsarbejder

Der blev i 1997 nedsat et udvalg "Hummelmoseudvalget" til at behandle problemer med orientering og information af borgere i forbindelse med større anlægsarbejder, herunder specielt de direkte berørte borgere, og for at styrke borgernes velfærd.

Udvalget afgav rapport i 1998, og der er som opfølgning på dette arbejde gennemført regler om høring af borgere og interesseorganisationer ved større anlægsarbejder, forbedringer af bl.a. information til borgerne, varslingsfrister i forbindelse med ekspropriationsforretninger samt tydeliggørelse af ankeregler m.v., herunder godtgørelse for udgifter til sagkyndig bistand. I projekterings- og anlægslove er grundejernes muligheder for – hvis de står i en særlig social situation – at få foretaget ekspropriation over ejendomme, der er pålagt byggelinjer til større anlæg, forbedret.

2.7. Øststøtte

Inden for rammerne af regeringens miljøsektorindsats i Baltikum og Rusland er der på Trafikministeriets område i 1998 anvendt 5,1 mio. kr. til projekter vedrørende fremme af multimodal transport og EDI samt trade facilitation (smidiggørelse af papirgange, forenkling af toldbehandling m.v.) i Skt. Petersborg-området og i Estland.

2.8. Havne og kystsikring

Der blev i begyndelsen af 1998 nedsat et udvalg, der skulle se på rammebetingelserne for de danske havne. Havnelovsudvalget afgav betænkning i august 1998.

Inden for området kystbeskyttelse og Statens højhedsret er der i 1998 behandlet et antal klagesager samt to sager vedrørende fjernelse af skibsvrag.

2.9. Luftfart

Der har i 1998 været 14 bilaterale luftfartsforhandlinger, der har resulteret i 7 nye luftfartsaftaler. Arbejdet med udstedelse af ny licens til SAS Danmark A/S på baggrund af forlængelsen af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartsamarbejde fra 2005 til 2020 er fortsat. Der er udarbejdet nye fællesskandinaviske bestemmelser for charterflyvning til ikrafttrædelse pr. 1. februar 1999.

På EU-området har nogle af de væsentligste emner været Kommissionens forhandlinger om luftfartsaftaler med 10 central- og østeuropæiske lande samt beflyvningen EU/USA, herunder alliancer mellem luftfartsselskaber og spørgsmål vedrørende forhandlingskompetencen.

Departementet har godkendt justering af trafikafgifter pr. 1. januar 1999 for Københavns Lufthavne A/S.

Departementet har deltaget i udarbejdelse af rapporter:

- Rapport om firmaflyvning m.m., der er udarbejdet sammen med SLV
- Rapport om luftfartslovgivningen i relation til Grønland, der er udarbejdet sammen med SLV og Grønlands Landsstyre. (Udkommer medio 1999.)

2.10. Meteorologi

Departementet har i 1998 arbejdet med udformning af resultatkontrakt for Danmarks Meteorologiske Institut.

Der er endvidere arbejdet med etablering af klimaforskningscenter på DMI og med forberedelse af Ørsted- og EPS-satellitterne. Deltagelsen i satellitprojekterne er vigtig for såvel dansk som international rum- og klimaforskning, men også for dansk erhvervslivs muligheder for at yde leverancer, teknologi til bl.a. rumprogrammer, flyindustri m.v.

Endelig arbejdes der med ændringer af istjenesten i Grønland.

2.11. Internationale relationer

Som led i Danmarks formandskab i Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT) afholdtes den 26.-27. maj 1998 det 82. CEMT-ministtermøde i København. I mødet deltog transportministre og embedsmænd fra 44 lande og 4 internationale organisationer.

Europa-Kommissionen har i årets løb sammen med et antal internationale konsulentfirmaer gennemført en række undersøgelser af det europæiske postmarked med henblik på at kunne fremsætte forslag om revision af postdirektivet vedrørende yderligere liberalisering. Ministeriet har bidraget med såvel oplysninger som betragtninger vedrørende delundersøgelserne og har ligeledes deltaget i de "workshops", som kommissionen har afholdt.

Der har været ført en række drøftelser med de europæiske landes regulatører på postområdet inden for organisationen CERP med henblik på fastlæggelse af en fælles europæisk holdning til de forslag, som påregnes behandlet på den kommende Verdenspostkongres i Beijing, august - september 1999.

2.12. År 2000 problematikken

I 1998 blev påbegyndt et arbejde, der skal sikre, at hele transportområdet er år 2000 - parat. Dette har bevirket afholdelse af en konference og gennemførelse af en spørgeskemaundersøgelse om beredskab i institutionerne under Trafikministeriet, trafikselskaber, amter og kommuner. Status for ministerområdets arbejde er kvartalsvis blevet indrapporteret til Forskningsministeriet.

2.13. Postområdet

Ifølge den politiske aftale om Post Danmark skal erfaringerne med virksomhedsmodellen opgøres efter 3 år. De politiske drøftelser er indledt, men de videre drøftelser afventer resultatet af drøftelserne mellem en opmand, Dansk Postforbund og SiD om overenskomstforholdene i Post Danmark.

Europa-Kommissionen har i årets løb året sammen med et antal internationale konsulentfirmaer gennemført en række undersøgelser af det europæiske postmar-

ked med henblik på at kunne fremsætte forslag om yderligere liberalisering. Ministeriet har bidraget med såvel oplysninger som betragtninger vedrørende delundersøgelserne og har ligeledes deltaget i de “workshops”, som kommissionen har afholdt.

3. Personalepolitik

3.1. Personalepolitiske retningslinier

Personalepolitikken skal bidrage til, at departementet på bedste måde kan løse de opgaver, som er pålagt af regeringen og yde ministeren en effektiv og kvalificeret betjening. Personalepolitikken skal endvidere sikre en kvalificeret og fleksibel medarbejderstab, der kan løse departementets opgaver under fortsat omstilling samt understøtte en arbejdsplads, hvor der er tilfredshed med arbejdet, mulighed for udvikling og medindflydelse samt tryghed og trivsel.

Aftalen om forbud mod forskelsbehandling på de statslige arbejdspladser (tilløgsaftale til samarbejdsaftalen) har været drøftet på et samarbejdsudvalgsmøde og bliver indarbejdet i de personalepolitiske retningslinier i 1999. Baggrunden for aftalen er statens særlige forpligtelse til at sørge for, at der ikke sker forskelsbehandling på grund af race, hudfarve, religion, politisk anskuelse, seksuel orientering eller national, social eller etnisk oprindelse.

Som bilag til de personalepolitiske retningslinier er der udarbejdet en alkoholpolitik.

3.2. Medarbejdersamtaler

I henhold til de personalepolitiske retningslinier skal der afholdes medarbejdersamtaler mindst én gang om året.

Personale- og sekretariatskontoret udarbejder en checkliste for de forhold, samtalen kan omfatte, og et udviklingskema, hvorpå der for hver medarbejder anføres udviklingsønsker, herunder kurser og efteruddannelse, samt for de medarbejdere, der tillige er omfattet af turnusordningen, tillige turnusønsker. Personale- og sekretariatskontoret modtager kopi af udviklingskemaet til brug ved planlægningen af den interne kursusaktivitet og kan således også følge op på, om medarbejdersamtalerne bliver afholdt inden for den fastsatte frist.

3.3. Efteruddannelse

Departementet har siden 1991 haft nedskrevne retningslinjer for efteruddannelse af ansatte i Trafikministeriets departement. Retningslinjerne er senest revideret i marts 1997. Det blev besluttet, at der skal tilbydes flere interne skræddersyede kurser, at det skal være muligt at deltage i længerevarende uddannelsesforløb frem for kortvarige dyre kurser med internat, og at medarbejderne i de enkelte kontorer skal orienteres bedre om, hvilke uddannelsesmuligheder, der eksisterer.

Kursusbudgettet har - som i 1997-1998 - været decentraliseret til kontorerne.

Hvert kontor er tildelt et budget for medarbejdernes kurser, mens kurser for chefer og andre medarbejdere i særlige stillinger finansieres af en central kursuspulje.

Endvidere er der - som bilag til retningslinjerne - udarbejdet en kursusoversigt, der for hver personalegruppe angiver, hvilken efteruddannelse medarbejderne bør gennemgå.

I 1997 indledtes endvidere et arbejde med udvikling af en kompetenceudviklingsstrategi for departementet. Arbejdet blev kædet sammen med afholdelse af en personalekonference, der fandt sted i efteråret 1998. Til brug for arbejdet med kompetenceudviklingsstrategien samt til brug for fastlæggelse af temaer for personalekonferencen blev der i 1997 gennemført interviews med en række medarbejdere (afdelingschefer, kontorchefer, AC-ere og kontorfunktionærer) om blandt andet, hvilke målsætninger de ser for deres arbejde, samt hvilke udfordringer og eventuelle barrierer de ser i den forbindelse.

Der blev i 1998 brugt 1,9 mio. kr. på efteruddannelse, inkl. konferencer, hvilket svarer til, at der gennemsnitligt er brugt godt 11.000 kr. til efteruddannelse for hver af de 162 årsværk. Udgiften udgør 3,3 % af lønsummen. I alt deltog ca. 115 medarbejdere i kurser/konferencer.

3.4. Personalekonferencen

På personalekonferencen i oktober 1998 deltog næsten alle medarbejdere. Fire projektgrupper fremlagde deres indlæg vedr. tiltrækning og fastholdelse af medarbejdere, projektarbejde, kontorfunktionærernes arbejdsopgaver og virksomhedskulturundersøgelse, og indlæggene blev efterfølgende drøftet og kommenteret, ligesom forbedring af den interne information blev drøftet. Der var også indlæg fra minister og departementschef. Konsulenten, der havde bistået ved planlægning af konferencen, havde et indlæg om den lærende organisation. Endelig orienterede budgetchefen om de efterfølgende selvanalyser, der gennemførtes i slutningen af 1998.

Efter personalekonferencen gennemførte alle kontorer mv. selvanalyser.

3.5. Ligestilling

Ligestillingsarbejdet er indarbejdet i de personalepolitiske retningslinier. Det fremgår heraf, at ligestilling indgår som en integreret del af personalepolitikken for at fremme reel ligestilling, således at kønsbarrierer søges fjernet, og der skabes forudsætning for en udvikling hen imod en mere ligelig fordeling af mandlige og kvindelige personalegrupper, herunder leder- og chefstillinger. En sådan ligelig fordeling er nu reelt opnået i de stillinger, der udgør det interne rekrutteringsgrundlag for fremtidig besættelse af chefstillinger.

Tabel 3.1. Køns sammensætningen fordelt på stillingskategorier pr. 1. januar 1998

Stilling og Lønramme	mænd	Pct.	kvinder	Pct.
Studenter (HK)	4	36,4%	7	63,6%
Betjente mv. (lr. 9-20 og VSL)	15	93,8%	1	6,3%
Kontorpersonale (HK)	1	3,4%	28	96,6%
Tjenestemænd (lr. 12-34)	2	9,5%	19	90,5%
Fuldmægtig (AC)	23	43,4%	30	56,6%
Specialkonsulenter mv. (35)	6	66,7%	3	33,3%
Chefkonsulenter mv. (36)	6	75,0%	2	25,0%
Kontorchefer mv. (37)	6	50,0%	6	50,0%
Afdelingschef mv. (38)	4	100,0%	0	0,0%
Afdelingschef (39)	1	100,0%	0	0,0%
Departementschef (41)	1	100,0%	0	0,0%
Departementet i alt	69	41,8%	96	58,2%

Kilde: Trafikministeriets departement, Personale- og sekretariatskontoret.

Samlet har departementet en større andel kvinder end mænd. Der er dog store forskelle på kønsfordelingen mellem de enkelte stillingskategorier. Tallene viser, at der er en klar overvægt af kvinder i de "lavere" stillingskategorier, mens der i de højere stillingskategorier er en overvægt af mænd.

Hverken når man anskuer den samlede kønsfordeling eller udviklingen på de enkelte stillingskategorier, er der sket væsentlige ændringer i Trafikministeriets departement siden 1. januar 1996.

Der blev i 1995 indledt en systematisk førlederuddannelse af akademiske medarbejdere for at tilstræbe et rekrutteringsgrundlag for chefstillinger, herunder også for den kvindelige andel. Til førlederuddannelse blev der i 1998 tilmeldt to deltagere, heraf en kvinde.

3.6. Lønpolitik

Inden for rammerne af de gældende love, bestemmelser, aftaler mv. vil departementet arbejde for, at enhver medarbejder aflønnes på en måde, der tager hensyn til kvalifikationer, ansvar, arbejdsbetingelser og arbejdsindsats.

Departementet har dels ved uddelegerede puljemidler og dels ved indførelse af nye lønsystemer mulighed for selv at yde tillæg.

Lønpolitikken indeholder bestemmelser om lønudviklingen, rekruttering og fastholdelse af velkvalificerede medarbejdere, kriterier for tildeling af varige og midlertidige tillæg samt engangsvederlag.

3.7. Nyt lønsystem

I forbindelse med overenskomstfornyelsen pr. 1. april 1997 blev der indgået protokollat om et permanent nyt lønsystem for akademikere i staten, gældende fra den 1. januar 1998.

Der var herudover mulighed for – som forsøgsordning – ved aftale at indføre nye lønsystemer for øvrige grupper af medarbejdere. Dette skete dog ikke i 1998 i departementet.

Et lønudvalg med repræsentanter for ledelse og medarbejdere udarbejdede i 1998 et udkast til lønpolitik, der blev vedtaget af samarbejdsudvalget i begyndelsen af 1999.

Alle fuldmægtige fik tilbud om at overgå til det nye lønsystem, der blev indført ved overenskomsten i 1997. Pr. 31. december 1998 var 23 af de 50 fuldmægtige overgået til nyt lønsystem, svarende til 46 %.

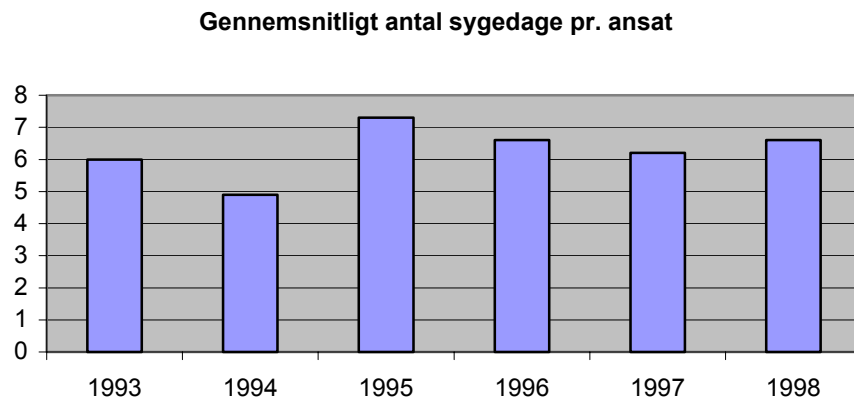
3.8. IT-anvendelse

Med ganske enkelte undtagelser bruger alle ansatte i departementet PC'er i det daglige arbejde til tekstbehandling og mange benytter sig tillige af regneark. Departementet bruger desuden et personaleadministrativt system, Scanpas, samt på budget- og regnskabssiden SB, SCR og SCL. Alle ansatte har adgang til internettet, og Trafikministeriet har haft sin egen hjemmeside siden 1. juni 1997.

Med ekstern konsulentbistand blev der i foråret 1998 udarbejdet retningslinier for IT-anvendelse i Trafikministeriets departement, en IT-strategi og en IT-politik. Som opfølgning på IT-strategien blev det besluttet at udskifte samtlige PC'er. Den 1. september tog departementet et nyt journalsystem, der indebar fuld elektronisk journalisering af al post efter forudgående indscanning, i brug.

3.9. Sygefravær

Departementets sygefravær har været faldende siden 1995. På grund af det høje fravær i 1995 har samarbejdsudvalget i 1996 drøftet forskellige initiativer til nedbringelse af fraværet. Det gennemsnitlige sygefravær er nu nedbragt til et acceptabelt niveau. Antallet af sygedage pr. ansat er faldet fra et gennemsnitlig på 7,3 dage i 1995 til 6,6 dage i 1996. For 1997 er det gennemsnitlige sygefravær på 6,2 sygedage (gennemsnit for samtlige statsansatte i 1997: 7,3). For 1998 er det gennemsnitlige sygefravær på 6,6 sygedage (gennemsnit for samtlige statsansatte i 1998: 7,0).



Figur 3.1 Sygefravær i departementet i 1993 – 1998

Kilde: Økonomistyrelsen.

Tabel 3.2. Personaleforbrug angivet i årsværk og gennemsnitsløn 1997-1998

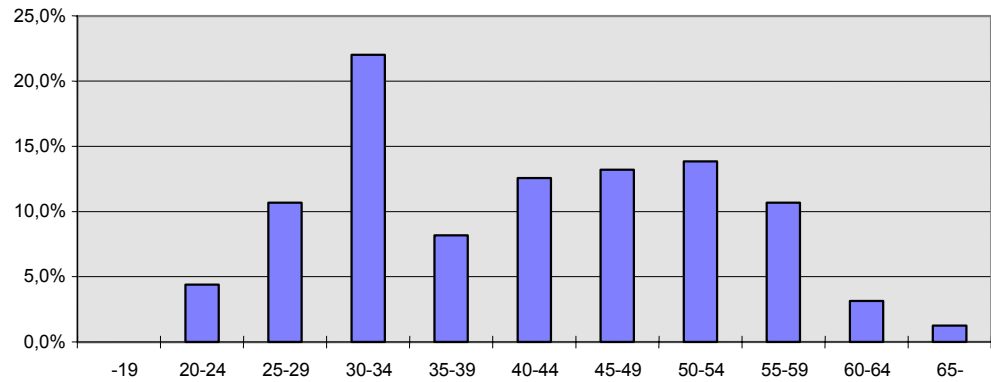
	1997	1998
Årsværk	165	162
Årsløn gennemsnit., ca. kr.	338.000	355.000

Faldet i antallet af årsværk fra 1997 til 1998 skyldes primært strukturændringen. Lønstigningen er forårsaget af den generelle lønstigning og af overgangen af nyt lønsystem til AC'erne.

Aldersfordeling

Det er departementets opfattelse, at fortsat fornyelse, men også kontinuitet i opgaveløsningen bedst sikres ved en jævn aldersfordeling. I figur 3.3 ses den relative aldersfordeling af departementets medarbejdere i 1998.

Figur 3.2. Aldersfordeling pr 31. december 1998



Kilde: Trafikministeriets departement, Personale- og sekretariatskontoret

4. Økonomi

Departementet er en almindelig statsinstitution med driftsbevilling.

Departementets bevillinger er - som den øvrige del af ministerområdet - optaget på finansloven under § 28.

4.1. Driftsregnskabet 1998

I 1998 androg departementets samlede driftsudgifter (inkl. projekter, men ekskl. interne statslige overførsler og tilskud til erhverv og personer) 97,3 mio. kr.

I 1997 udgjorde de samme udgifter i 1998-prisniveau 88,6 mio. kr. Der er således tale om en real stigning på 9,8 %. Dette skyldes primært ombygninger som følge af strukturændringen og forbedring af departementets IT-standard.

Det ses, at udgifter til løn vejede tungest på budgettet med en andel på 58,6 %, svarende til 57,0 mio. kr. Dette er en væsentlig reduktion i procent i forhold til 1997, hvor lønudgifterne udgjorde 64,9 pct., men i kroner er der reelt tale om en stigning på 1,3 mio. Realt steg lønudgiften fra 1997 til 1998 med 2,1 pct. Udgifterne til over- og merarbejde steg fra 0,5 til 0,8 mio. kr., svarende til en stigning på 41 %, der må tilskrives, at et stort arbejdspress gjorde det umuligt for mange ansatte at afspadsere deres over- og merarbejde.

I figur 4.1. er illustreret de samlede driftsudgifter, bortset fra løn, i 1998 fordelt på en række udvalgte udgiftsposter.

Figur 4.1. Driftsudgifter i Trafikministeriet i 1998 fordelt på udvalgte poster

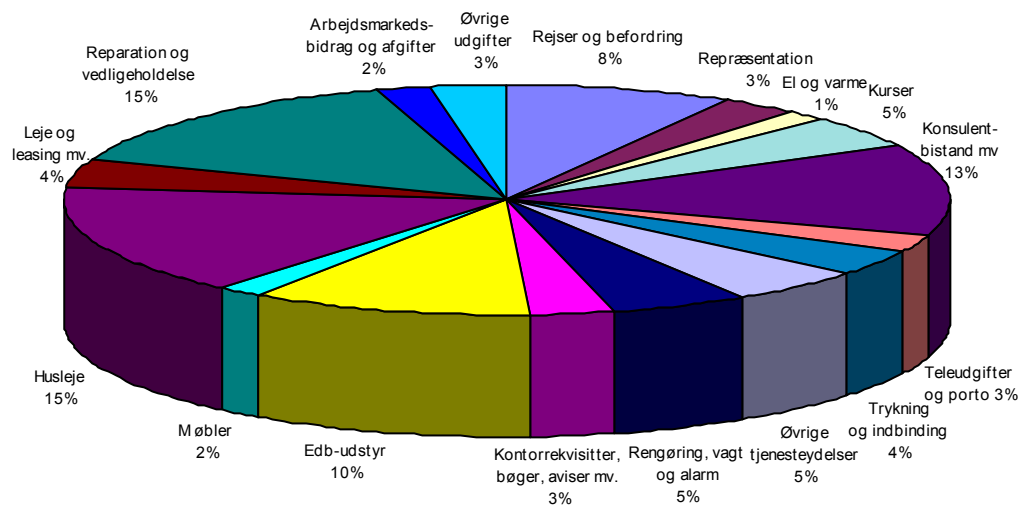
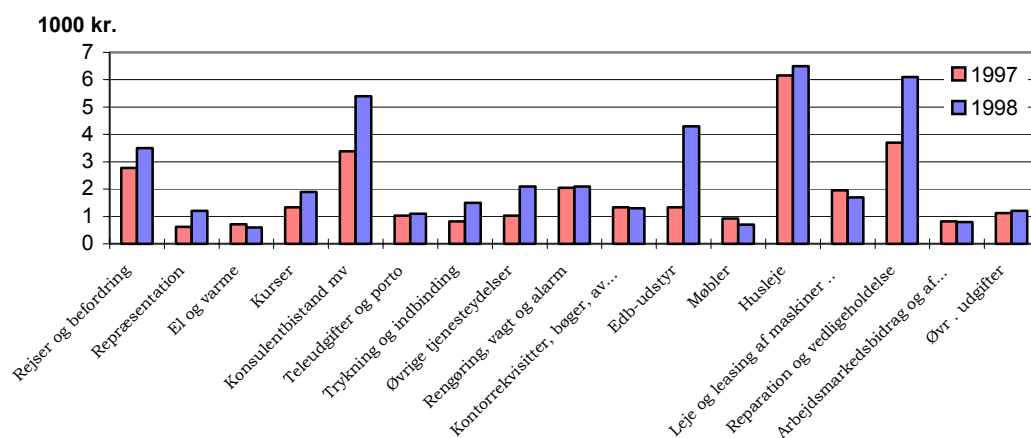


Fig. 4.2. Departementets driftsudgifter (ekskl. løn) 1997-1998 (1998-priser) ¹



¹ Driftsudgiften er angivet i 1998-priser og er inkl. projekter og ekskl. interne statslige overførsler samt tilskud til erhverv og personer.

4.2. Bevillingsafregning, driftsregnskab og resultatanalyse

Bevillingsafregningen

Bevillingsafregningen skal redegøre for anvendelsen af bevillingen samt angive, om et over-/underskud kan videreføres til kommende finansår.

Tabel 4.1. Bevillingsafregning 1998 (1998-priser)

Konto 28.11.01. Departementet Mio. kr.	Nettoudgifter		
	Lønsum	Øvrig drift	I alt
Resultatopgørelse 1998:			
Bevilling B + TB	55,9	49,6	105,5
Regnskab	57,6	61,9	119,5
Afvielser (B-R)	-1,6	-12,3	-13,9
Ikke-fradragsberettiget købsmoms		10,8	10,8
Årets overskud	-1,6	-1,5	-3,1
Opgørelse af akkumuleret resultat:			
Akkumuleret overskud ultimo 1997	3,6	1,9	5,5
Akkumuleret overskud primo 1998	3,6	1,9	5,5
Årets resultat (jf. ovenfor)	-1,6	-1,5	-3,1
Akkumuleret overskud ultimo 1998	2,0	0,3	2,4

Note: Det er ikke muligt at foretage en eksakt summation, da tallene er afrundede tal.

Det fremgår, at der i 1998 var et negativt resultat på 3,1 mio. kr., der fordelte sig med 1,6 mio. kr. på lønudgifter og 1,5 mio. kr. på øvrige driftsudgifter. Begge dele må tilskrives strukturændringen. Ved denne blev der ved aktstykke overført 2,1 mio. kr. i lønsum til Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet, men der blev ikke overført så mange ansatte, at departementet sparede den tilsvarende lønsum. Strukturændringen medførte desuden store udgifter til ombygninger, ligesom der blev satset en del på at forbedre departementets IT-standard, herunder at udskifte departementets journalsystem.

Underskuddet tærede på det akkumulerede overskud primo 1998, hvorfor der ultimo 1998 kun kunne videreføres 2,0 mio. kr. i lønsum og 0,3 mio. kr. i øvrige driftsudgifter.

Nedenfor er i en videreførselsoversigt vist udviklingen i den akkumulerede opsparing i perioden 1995 til 1998.

Tabel 4.2. Videreførselsoversigt 1995 til 1998 (løbende priser)

Mio. kr.	1995	1996	1997	1998
Løn	2,6	2,8	3,9	3,6
Øvrig drift	8,1	14,9	12,7	1,9
I alt	19,7	18,7	16,6	5,5

Videreoverførselsoversigten viser et faldende opsparingsniveau i perioden fra 1995 til 1998, hvilket har sin naturlige forklaring i flere ressort- og strukturændringer siden 1993.

Driftsregnskabet

Driftsregnskabet kan enten opstilles omkostningsbaseret eller efter det traditionelle udgiftsprincip. I nedenstående opstilling er benyttet udgiftsprincipet.

Tabel 4.3. Driftsregnskab 1997 og 1998 samt budget 1999 (løbende priser)¹⁾

Mio. kr.	1997	1998	1998		1999
Driftsregnskab	Regnskab	Budget	Regnskab	Afvigelse	Budget
Udgifter	125,0	105,5	119,5	-18,6	86,9
- løn	57,2	55,9	57,7	-0,9	56,0
- lønrefusion	-0,1	0,0	-0,7	0,1	-
- øvrig Drift	67,9	49,6	61,9	-17,8	36,9
Indtægter	14,9	0,2	0,5	-7,4	0,7
Nettoudgifter	<u>110,0</u>	<u>105,3</u>	<u>119,0</u>	<u>-11,1</u>	<u>86,2</u>

1) Budgettallet for 1998 er inkl. tillægsbevilling (TB)

Af driftsregnskabet fremgår det, at både udgifter og indtægter var større end budgetteret i 1998. Størst var - som nævnt - afvigelsen på den øvrige drift resulterende i et væsentligt merforbrug. Imidlertid var det forventet, at hele det akkumulerede overskud (opsparing) primo 1998 vedrørende øvrig drift på 1,9 mio. kr. skulle anvendes i 1998; der blev dog et restbeløb på 0,3 mio. kr. Det bemærkes dog, at der for at nå det resultat er foretaget en forpostering af en forventet refusionsbeløb

fra EU vedr. Femer Bælt - undersøgelserne, ligesom departementet har fået overført et opsparingsbeløb på 1,6 mio. kr. fra Posttilsynet.

Bevillingen for 1999 er især for så vidt angår øvrige driftsudgifter væsentligt lavere. Lønsumsopsparringen forventes brugt i 1999, og der skal udvides stor tilbageholdenhed med øvrige driftsudgifter, idet der skal bruges ca. 3 mio. kr. til ombygninger. Femer Bælt-forundersøgelserne blev ikke som forventes afsluttet i 1998, men det er sket nu, og regnskabet forventes dermed afsluttet i 1999.

Resultatanalyse

På departementets virksomhedsoversigt på finansloven står følgende tre hovedformål anført: "Trafikpolitisk relaterede funktioner", "Departementale funktioner vedrørende andet end trafik" samt "Tilsyns-, godkendelses- og klagevirksomhed". Følgende resultatanalyse skal foretage en analyse af hvert hovedformål samt hovedformål vedrørende hjælpefunktioner og generel ledelse og administration. Nedenstående tabel omfatter kun selve departementet og dermed ikke de midlertidige kommissioner, puljer og udvalg.

Tabel 4.4. Resultatanalyse 1995 til 1998 (1999-priser)

Hovedformål, mio. kr.	1995	1996	1997	1998
Trafikpolitisk relaterede funktioner	40.0	41.9	43.7	44.8
Departementale funktioner vedrørende andet end trafik	1.3	1.4	1.4	1.4
Tilsyns-, godkendelses- og klagevirksomhed	5.3	5.6	5.6	5.9
Hjælpefunktioner	10.7	17.2	17.9	18.7
Generel ledelse og administration	25.4	26.4	27.3	28.0
Andel - Generel ledelse og information	28,4%	28,4%	27,2%	28,4%
I alt	92.7	92.5	95.9	98.8

For alle tre hovedformål forventes stigende udgifter i 1999, men andelen af udgifter til generel ledelse og administration at holde sig på 1998-niveauet på 28,4 pct.

Bilag 1

Trafikministeriets organisationsdiagram pr. 1. september 1998

Bilag 2

Love, bekendtgørelser og cirkulærer der er udstedt under Trafikministeriets ressort i 1998

Indledning

Departementets kommitterede i lovgivningsspørgsmål har gennem året løbende foretaget gennemgang af fagkontorenes udkast til lovforslag. Derudover er der efter anmodning blevet udarbejdet udtalelser til ministeren/departementschefen og fagkontorerne vedrørende en række generelle og konkrete sager, ligesom enheden bl.a. har forestået koordineringen af ministeriets bidrag i forbindelse med andre ministeriers udarbejdelse af lovforslag.

Love

- Lov nr. 292 af 18. maj 1998 om ændring af færdselsloven (L 74) (Motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller påhængsredskab)
- Lov nr. 73 af 4. februar 1998 om ændring af færdselsloven (L 100) (Promillekørsel m.v.)
- Lov nr. 484 af 1. juli 1998 om ændring af færdselsloven, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler (L 62) (Definitioner, parkeringsafgift, lønindeholdelse m.v.)
- Lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v.
- Lov nr. 290 om ændring af lov om Banestyrelsen m.v. (politibestemmelser)
- Lov nr. 291 af 18. maj 1998, begge om ændring af lov om Banestyrelsen m.v.
- Lov om styrelsen af DSB m.v. samt om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S
- Lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige og offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Bekendtgørelser m.v.

- Bekendtgørelse nr. 505 af 30. juni 1998 om ændring af bekendtgørelse om koordineringskomite på jernbaneinfrastrukturområdet

- Bekendtgørelse nr. 997 af 17. december 1998 om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane
- Bekendtgørelse nr. 998 af 17. december 1998 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet
- Bekendtgørelse nr. 795 af 3. november 1998 om henlæggelse af opgaver til Jernbanetilsynet
- Bekendtgørelse nr. 978 af 16. december 1998 om fremgangsmåden ved indeholdelse i løn m.v. for ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr ved kørsel med tog uden for og inden for hovedstadsområdet, bortset fra S-tog
- Bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed
- Bekendtgørelse nr. 977 af 16. december 1998 om modtagepligt på kombiterminaler
- Trafikministeriet har med virkning fra 1. februar 1998 udsendt en ændring til vejafmærkningsbekendtgørelsen (Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 590 af 24. juni 1992)
- Bekendtgørelse nr. 681 af 17. september 1998 om henlæggelse af opgaver til Vejdirektoratet med virkning fra 1. oktober 1998, omfattende klagesager efter vejlovgivningen og færdselslovens afmærkningsbestemmelser, dispensation fra bindende vejregler udstedt i medfør af vejlovens § 6 samt fra bestemmelser i vejafmærkningscirkulæret udstedt i medfør af færdselslovens § 95, stk. 3, bortset fra dispensationer til Vejdirektoratet selv som vejbestyrelse for hovedlandevejene, forberedelsen af tvistigheds-sager efter vejlovens §§ 15 og 22, stk. 2, samt efter færdselslovens kap. 15 (afmærkningsreglerne). Vejdirektoratets afgørelser kan ikke påklages til ministeren.
- Bekendtgørelse (nr. 810 af 19. november 1998) om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen (SLV) og om kundgørelse af de af Luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter.

- Bekendtgørelse nr. 248 af 24. april 1998 - om særlige krav til taxier m.v.
- Bekendtgørelse nr. 249 af 24. april 1998 - om taxikørsel m.v.
- Bekendtgørelse nr. 729 af 7. oktober 1998 - om henlæggelse af opgaver til Færdselsstyrelsen.
- Bekendtgørelse nr. 748 af 16. oktober 1998 - om forbud mod visse typer radar- og laserudstyr m.v. i køretøjer.
- Bekendtgørelse nr. 827 af 20. november 1998 - om afholdelse af motorløb uden for vej.
- Bekendtgørelse nr. 830 af 26. november 1998 - om kommunal parkeringskontrol. Bekendtgørelsen er udstedt af Færdselsstyrelsen, men alt forarbejdet er udført i 4. kontor.

Cirkulærer

- Vejafmærkningscirkulære (nr. 3 af 7. januar 1998)
- Cirkulære nr. 81 af 18. maj 1998 om vejregler for kant- og baggrundsafmærkning
- Cirkulære nr. 162 af 17. september 1998 om vejregler for vejes geometri under og over broer
- Cirkulære nr. 165 af 30. september 1998 om vejregler for trafikspejles egenskaber og anvendelse

Anordninger

- Anordning nr. 811 af 19. november 1998 om, at visse forskrifter, der udfærdiges af Statens Luftfartsvæsen, ikke indføres i Lovtidende
- Anordning nr. 796 af 11. november 1998 om, at regler, der udfærdiges af Jernbanetilsynet, ikke indføres i Lovtidende

- Anordning nr. 919 af 16. december 1998 om, at Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) ikke indføres i Lovtidende