



ÅRSRAPPORT
2019



TRYGG TRAFIKK

Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

Kilde: FNs bærekraftsmål, delmål 3.6

Trafikkopplæring er en grunnleggende forutsetning for å nå nullvisjonen.

Kilde: ETSC-rapport, Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education



TRYGG TRAFIKK ÅRSRAPPORT 2019

REDAKTØR: Ingrid Trømborg

TEKST: Trygg Trafikk og Nucleus

DESIGN: October Design AS

KORREKTUR: Nye Tillen AS

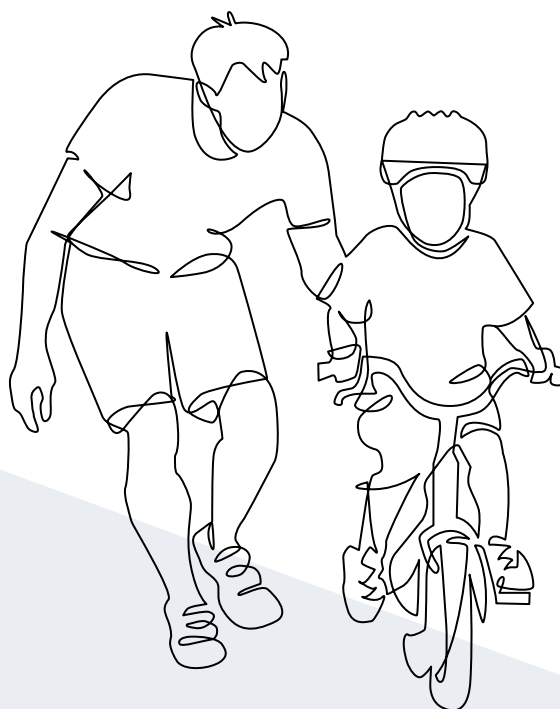
FOTO: SHAPECHARGE

TRYKK: Papermill AS

OPPLAG: 500

INNHold

Leder.....	4
Innledning til våre fem hovedområder.....	5
Hovedområde 1: Trygge og sikre barn.....	6
Hovedområde 2: Trafikksikker ungdomstid	10
Hovedområde 3: Sikkerhet for fotgjengere og syklister	14
Hovedområde 4: Systematisk trafikksikkerhetsarbeid	18
Hovedområde 5: Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd	22
Portrettet: Per Morten Lund	24
Ulykkesstatistikken	26
Status fra distriktene	27
Årsberetning og regnskap	30
Organisasjon og ansatte.....	40
Strategi	41
Samarbeid og medlemmer.....	42



TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk er en medlemsorganisasjon som arbeider for bedre trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen er landsdekkende og fungerer som et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter.

Trygg Trafikk har et vedtektsfestet ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafiksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykker.

Trygg Trafikk ble opprettet i 1956. Organisasjoner, bedrifter, kommuner og fylkestrafiksikkerhetsutvalg er medlemmer av Trygg Trafikk.

Trygg Trafikks arbeid finansieres hovedsakelig gjennom statlige tilskudd og prosjektstøtte fra Finans Norge, forsikringselskaper og andre bedrifter. Lokale aktiviteter finansieres i stor grad gjennom fylkeskommunale tilskudd og prosjektmidler. I tillegg har organisasjonen medlems- og salgsinntekter.

VISJON

TRYGG TRAFIKK FOR ALLE

Vi når ut til alle trafikantgrupper og bidrar til at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Hovedinnsatsen er knyttet til trafikantrettede tiltak, og barn og unge har en særskilt plass.

VERDIER

TROVERDIG

Arbeidet er kunnskapsbasert, og vi har ingen andre interesser enn å fremme trafiksikkerhet.

ENGASJERT

Vi er offensive og aktive. Arbeidet vårt motiverer og inspirerer andre til å gjøre en innsats for trafiksikkerheten. Vi er i forkant og utfordrer til nytenkning.

INKLUDERENDE

Vi er åpne for andres innspill, deler kunnskap og samarbeider.

Nullvisjonen krever politisk mot og handlekraft

At Norge er verdens mest trafikksikre land, må ikke bli en sovepute. Mer enn noen gang trenger vi politisk mot og handlekraft. Nullvisjonen må settes i første rekke, og politikere må tørre å ta krevende beslutninger.

Trygg Trafikk er en av flere aktører som jobber sammen for at Norge skal komme nærmere nullvisjonen og nå etappemålet om maksimalt 350 drepte eller hardt skadde i 2030. Skal vi lykkes, må det gode samarbeidet fortsette, og vi må ikke hvile en eneste dag.

Norge er «regjerende verdensmester» i trafikksikkerhet. Det viser at den norske modellen med tett samarbeid mellom regjering, Storting, fylker, kommuner, forvaltning, forskningsmiljøer, næringsliv og organisasjoner fungerer. Verden ser til oss som et forbilde, og det skal vi være stolte av.

Men vi kan ikke stoppe opp og glede oss for lenge. Trygg Trafikk er bekymret over senere års tendenser til at trafikksikkerhet nedprioriteres i konkurranse med tidsbesparelse og framkommelighet. I debatten om høyere fartsgrenser og smalere motorveier stiller vi et enkelt spørsmål: Er det verdt at flere må dø, for at vi skal komme litt fortere fram?

Regionreformen påvirker trafikksikkerhetsarbeidet. Regjeringen har bestemt at fylkene skal ha det hele og fulle ansvaret for sine veier og dermed også et økt ansvar for trafikksikkerheten. I dag er det 80 % større risiko for å omkomme eller bli hardt skadd på fylkesveiene enn på riksveiene. Det er ikke akseptabelt, og vi trenger politikere som sørger for fylkene får økte overføringer, samtidig som fylkene selv også må prioritere dette arbeidet.

Ny teknologi gir nye muligheter for trafikksikkerhetsarbeidet. Beltelås, alkolås, intelligent hastighetstilpasning og atferdsregistrator er eksempler på førerstøttesystemer som kan gjøre trafikken sikrere her og nå, men da må de tas mer i bruk. Litt lenger fram i tid vil autonome kjøretøy redusere omfanget av menneskelige feil, men vi kan ikke vente på det. Vi står midt i, og må forberede oss på, en lang overgangsfase med et komplisert trafikkbilde, der tradisjonelle kjøretøy må samhandle med semiautonome kjøretøy, flere fotgjengere og syklistene – og nye former for små elektriske kjøretøy.

Derfor må vi gjøre det vi allerede gjør, gjøre mer av det og gjøre det bedre. Riktige fartsgrenser, økt bruk av streknings-ATK og flere politikontroller vil ha stor effekt. Trafikkulturen er avgjørende, og vi må starte tidlig med opplæring i barnehage og skole. Fremdeles er det den enkelte trafikantens holdninger og atferd som er den viktigste enkeltfaktoren i trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi som jobber med trafikksikkerhet, må brette opp ermene. Men for å lykkes trenger vi politisk mot og handlekraft. Bare da kan Norge klare den siste og vanskeligste etappen mot nullvisjonen.



Jan Johansen
direktør



Trygg Trafikks viktigste samfunnsoppdrag

I Trygg Trafikk arbeider vi med fem hovedområder:

1. Trygge og sikre barn
2. Trafikksikker ungdomstid
3. Sikkerhet for fotgjengere og syklister
4. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid
5. Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd

Hovedområdene er forankret i Trygg Trafikks strategi og er begrunnet i organisasjonens samfunnsoppdrag, rolle, posisjon, kompetanse og mulighet til å utvikle og iverksette tiltak som har effekt.

Samlet representerer disse hovedområdene våre viktigste temaer i trafikksikkerhetsarbeidet, og de tydeliggjør målene vi arbeider med for å skape en mer trafikksikker hverdag.

I denne årsrapporten blir hvert av de fem hovedområdene presentert med en oversikt over hva vi har fått til i 2019, hva vi har lært, og hva vi tar med oss inn i det nye året.



HOVEDOMRÅDE

1

Trygge og sikre barn

> Overordnet mål:

Ingen barn omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

> Strategiske mål:

- Barnehager og skoler gjennomfører systematisk trafiksikkerhetsarbeid.
- Barn har sikker skolevei.
- Barn sikres riktig i bil og buss.

Sykkeldyktig.no skal styrke trafikkopplæringen i skolen

NASJONALE MÅL 2018–2021 BARN 0–14 ÅR

Null drepte barn i trafikken minst ett av årene i perioden 2018–2021.

Minst 75 % av alle barn i alderen 1–3 år skal være sikret bakovervendt når de sitter i bil.

Sykkeldyktig.no er en digital læringsportal for alle lærere som har ansvar for sykkel- og trafikkopplæring i skolen. I læringsportalen er det både teoriundervisning og råd om praktiske øvelser. Målet er å engasjere både lærere og elever gjennom sykkeldyktig.no.

Sykkeldyktig.no ble etablert i 2018 og er et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Norges Automobil-Forbund, Syklistenes Landsforening og Norges Cykleforbund. Samarbeidet ble etablert som en oppfølging av *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021*. I den nasjonale tiltaksplanen heter det at organisasjonene skal etablere et samarbeidsforum for å sikre god samordning og klare ansvarsforhold mellom sykkelopplæring og

ferdighetstrening på sykkel i skolen. Sykkeldyktig.no er et resultat av dette.

Undervisningsverktøy for lærere

Sykkeldyktig.no er forankret i læreplanverkets mål om at barna skal tilegne seg kunnskap om «trygg og bærekraftig ferdsel». Sykkeldyktig.no inneholder forslag til undervisningsøker, eksempler på praktiske øvelser og informasjon til foreldre. Her finnes også råd om hvordan sykkelturer med elever bør gjennomføres, samt informasjon og tips om sykler og utstyr.

Sykkeldyktig.no er mye mer enn en nyttig informasjonsside for lærere. Sykkeldyktig.no er et konkret verktøy som kan tas direkte i bruk i undervisningen. På sykkeldyktig.no er for eksempel all teori presentert i e-læringsmoduler eller såkalte læringsstier.

«Vi er glade for å kunne støtte «sykkeldyktig». Prosjektet bidrar til at alle de som ønsker å få en tryggere sykkelhverdag, nå har mulighet til å få bedre opplæring og tilegne seg ny informasjon.»

Ingrid Tollånes, Leder for samfunn og gave i Gjensidigestiftelsen

Gjennom å se filmer og svare på øvingsoppgaver, kan elevene forberede seg til undervisningen. I skoletimene kan lærerne vise filmer av konkrete trafikksituasjoner og gjennomføre diskusjonsoppgaver: «Hva må syklisten huske på her?», «Hvem har vikeplikt i denne situasjonen?», «Hvilke farlige situasjoner kan oppstå her?». Gjennom bruk av filmer og interaktive oppgaver er målet å gjøre undervisningen engasjerende og effektiv. Lærerne får et konkret og strukturert verktøy som kan tas direkte i bruk i undervisningen.

Skole-hjem-samarbeid

Et godt samarbeid mellom skole og hjem er nødvendig for å legge forholdene best mulig til rette for god trafikk- og sykkelopplæring. Derfor har sykkeldyktig.no også utviklet en egen seksjon for foreldre. Her ligger det råd og tips om sykkel og utstyr, sykkelturner med barn og forslag til praktiske øvelser som foreldre eller andre foresatte kan gjennomføre med barna i trygge omgivelser. Ferdsløp i trafikken er en del av hverdagen gjennom hele livet, men er også forbundet med risiko. Sikker ferdsløp krever kunnskaper, holdninger og atferd, som hjem og skole må samarbeide om å lære barna. Sykkeldyktig.no er til støtte for skole-hjem-samarbeid.

Lansering i 2020

I 2019 har sykkeldyktig.no vært under utvikling. Trygg Trafikk har bidratt med betydelige ressurser i form av tid og kunnskap for å utarbeide undervisningsmaterieell og innhold, og vi har samarbeidet tett med de andre aktørene. Bruk av e-læring ble tidlig i prosessen vurdert som en veldig spennende mulighet. Samferdselsdepartementet og Gjensidigestiftelsen støtter prosjektet. Sykkeldyktig.no lanseres i februar 2020. Målet er at læringsportalen skal tas i bruk av lærere, elever og foreldre over hele landet.

BARNAS TRAFIKKLUBB

Trafikkopplæring hele året

Hvis vi etablerer gode vaner i trafikken fra barna er små, vil det bli mye lettere å tenke trafikksikkerhet når de blir større. Gjennom Barnas Trafikkklubb får barna kunnskap om hva som er trygt og farlig i trafikken gjennom hele året.

Det er flere måter å arbeide med trafikkrelaterte temaer på i barnehagens årsplanarbeid. Barnas Trafikkklubb har flere forslag til dette. Vår erfaring er at det er lurt å gjennomføre ulike aktiviteter basert på hva som passer i årstidene. Ved å implementere trafikk i barnehagens årsplan rettes oppmerksomheten i større grad mot et systematisk arbeid med trafikksikkerhet og trafikkopplæring, også på den enkelte avdeling. Samtidig viser barnehagen at barnas sikkerhet på turer er godt ivarettatt.

Trafikk gjennom årstidene

Klubbens innhold er strukturert etter årstidene, med seks faste temaer som går igjen, totalt 24 oppdrag:

- Kryssing av vei
- Gå langs vei
- Trygt eller farlig
- Sanser
- Trafikkregler
- Sikkerhetsutstyr

På denne måten gjennomgår barnehagen de samme temaene, men med forskjellige oppdrag til forskjellige årstider. Det gir mulighet for repetisjon og variasjon. I tillegg til de faste trafikktemaene for hver årstid har vi laget egne oppdrag til de eldste barna som går siste året i barnehagen.



HJERTESONE

- nasjonal satsing for å få flere elever til å gå og sykle til skolen
- et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Foreldreutvalget for grunnopplæringen (FUG), Helsedirektoratet, Miljøagentene, Statens vegvesen, Syklistenes landsforening og politiet
- lansert i 2016

■ Trygg Trafikk vil fortsette å støtte skolene som ønsker å sette i gang med Hjertesone, ved å dele informasjon, tips og gode eksempler på hjertesoner på nettsiden, på Facebook og i møte med rektorer, foreldre og kommuner. Likevel er det i hovedsak foreldrene, skolene og kommunene som må samarbeide om det konkrete arbeidet. Vi håper vi kan motivere mange ved å vise til skoler som allerede jobber med dette.



«Prosjektet Barnehagen på tur er et godt eksempel på hvordan fagmiljøer samarbeider for å lage kreativt materiell som gjør arbeidet med rammeplanen både lett og engasjerende. Vi er glade for å være med i prosjektet.»

Øystein Nilsen, avdelingsdirektør,
Utdanningsdirektoratet

Barnehagen på tur

TRYGGE RUTINER

Det er viktig at den enkelte barnehage har solide rutiner som er tilpasset egne forhold og behov. Trygg Trafikk anbefaler at disse rutinene er nedskrevet og godt kjent for alle ansatte. Trygg Trafikk anbefaler at man utarbeider rutiner for:

- Turer til fots
- Turer med offentlig transport
- Turer i privat bil
- Hvis et barn blir borte mens dere er på tur
- Hvis en ulykke skjer mens dere er på tur

Barnehageansatte trenger kunnskap og trygghet for å ta med barna ut på tur i trafikken. Sammen med blant annet Foreldreutvalget for barnehager (FUB) lager Trygg Trafikk et filmbasert læringsopplegg.

– Barn i barnehagealder er impulsive, også i trafikken. Det er viktig at de voksne i barnehagen føler seg trygge på å ta barna med ut på tur. Målet med Barnehage på tur-prosjektet er å trygge de voksne i barnehagen slik at de tar med barna ut i sitt nærmiljø og samtidig knytter turen de skal på, opp mot de fem fagområdene i rammeplanen, for barnehager.

Det forteller Marianne Fehn, rådgiver i FUB og representant i prosjektet der også Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet og Udir er med. Utgangspunktet for arbeidet er tiltak 31 i *Nasjonalt tiltaksplan*.

Trygge de voksne

– Barnehagebarn har forskjellige forutsetninger for å ferdes i trafikken, avhengig av alder og erfaring. Men en rekke utfordringer gjelder for alle barn; det er vanskelig å beregne farten på biler som beveger seg, og det er ikke så lett å forstå at de ikke alltid blir sett av den som sitter i bilen. Parkeringsplassen utenfor barnehagen er spesielt utfordrende, og det er viktig at barna blir gjort oppmerksomme på disse utfordringene.

– «Barn i trafikken» består av et knippe filmer som visualiserer disse problemstillingene for de voksne – sammen med Øisteins blyant-filmer og refleksjons-spørsmål til bruk sammen med barna. Men det overordnede målet er å trygge de voksne slik at både barna og de voksne kan få gode opplevelser og erfaringer på tur i sitt nærmiljø, sier Marianne Fehn.

Sammen med de andre deltakerne i gruppen har FUB, som representerer foreldreperspektivet, jobbet med manus til filmene og refleksjonsspørsmålene. Materialet blir klart og tilgjengelig for barnehager i løpet av 2020.

HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

1

TRAFIKK I RAMMEPLANEN

➤ En godt planlagt tur i nærmiljøet er en fin arena for å lære om trafikksikkerhet. Gjennom turer i barnehagens nærmiljø møter barnehagen på alle rammeplanens fagområder. Under fagområdet nærmiljø og samfunn står det: «Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt.» Å gå på tur gir barna erfaringer og opplevelser rundt temaet trafikk, men er også med på å fremme livsmestring og helse.



Trygg i bil

Bilstolvelgeren.no

■ Feilsikring av barn i bil er fortsatt et stort problem i Norge. Derfor har Trygg Trafikk og forsikringsselskapet If lansert et verktøy som gjør det enklere for foreldre å velge riktig sikringsutstyr til sine barn, i form av netjenesten Bilstolvelgeren.no.

■ Bilstolvelgeren gir svar på hva slags type bilstol som passer best til det aktuelle barnet, basert på informasjon om alder, vekt og høyde.

■ Bilstolvelgeren er merkenøytral og vil ikke anbefale et spesielt merke.

Bygger trafikkultur blant innvandrere

Informasjonsmaterieell om sikring av barn i bil på seks ulike språk er et eksempel på godt samarbeid mellom Statens vegvesen og Trygg Trafikk i året som gikk.

– Andre kulturer har ofte en annen trafikkultur. Det må vi bare innse. Siden Norge er verdens mest trafikksikre land, kan forskjellen være stor, sier Ingvild Amble, som var kommunikasjonsrådgiver i Statens vegvesen under samarbeidsprosjektet som ble lansert i 2019.

Overrepresentert på mangelfull sikring

– Vi vet fra våre kontrollører at mange innvandrere ikke er like flinke til å sikre barna riktig i bil som nordmenn. Derfor er det viktig å nå fram til innvandrere med informasjon på deres eget språk så tidlig som mulig.

Det var viktig å kartlegge hvilke språk informasjonsmaterieellet skulle være på.

Derfor gikk de i dialog med helsestasjonene og sjekket statistikk hos Integrerings- og mangfoldsdirektoratet. Resultatet var at materieellet ble oversatt til norsk, engelsk, polsk, somali og arabisk. I tillegg ble det oversatt til tigrinja, som er språket i Eritrea og deler av Etiopia.

Enkelhet og tilstedeværelse

Amble forklarer at noe av utfordringen er å faktisk treffe målgruppen der den er. Helsestasjonen ble identifisert som et knutepunkt hvor alle må innom, og de har fått tilsendt plakater og enkle flygeblad på alle de seks språkene. Enkelhet er nøkkelen.

– Vi må være der folk er, og alle med barn må innom helsestasjonen. Vi har også distribuert til trafikkstasjonene og barselavdelingene, forteller hun.

Det handler om å bygge trafikkultur

– Den gode trafikkulturen vi har i Norge, har vi bygget over tid. Det er ikke mange tiårene siden norske barn satt på telefonkataloger og lå i bagasjerommet. Vi må sette folk i stand til å ta de riktige valgene. Skal vi klare det, må folk som kommer til Norge, få vite hvordan reglene er. Og de må få informasjonen på et språk de forstår, avslutter Ingvild Amble.

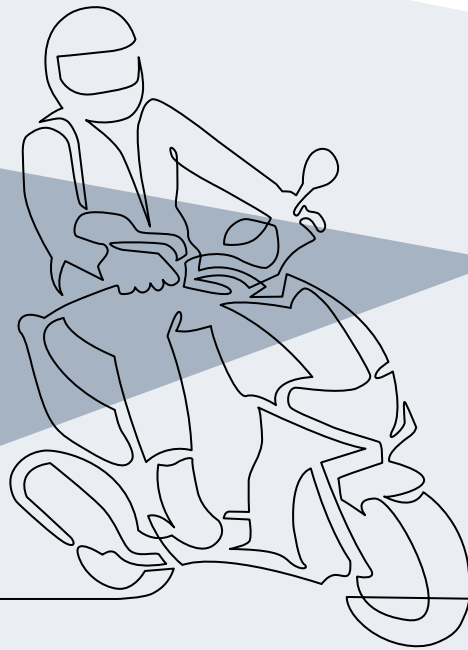


«Andre kulturer har ofte en annen trafikkultur. Det må vi bare innse.»

Ingvild Amble, kommunikasjonsrådgiver i Statens vegvesen



64%
av barn under 4 år sitter nå bakovervendt i bil. Det er en merkbar økning siden 2013, da satt kun 41 % bakovervendt.



HOVEDOMRÅDE

2

Trafikksikker ungdomstid

› Overordnet mål:

Færre ungdommer omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

› Strategiske mål:

- Ungdomsskoler og videregående skoler gjennomfører systematisk trafikksikkerhetsarbeid.
- Ungdommer har sikker transport til skole og fritidsaktiviteter.
- Risikoutsatt ungdom får tilpasset sikkerhetsopplæring.

NASJONALE MÅL 2018–2021 UNGDOM OG UNGE FØRERE

I planperioden 2018–2021 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd for bilførere i alderen 18–19 år være 30 % lavere enn i perioden 2013–2016, per kjørte kilometer.

Skolens nye verdigrunnlag og læreplanene

Overordnet del i læreplanverket regnes som «grunnloven» for skolen. Den ble fastsatt i 2017. Overordnet del beskriver sentrale verdier som skal gjelde for all virksomhet i og rundt grunnopplæringen, både faglig og sosialt. Verdiene som beskrives, er styrende for alle barn, unge og voksne som er i skolen. Overordnet del beskriver også prinsipper for faglig og sosial utvikling på alle plan i skolen, som tilpasset opplæring og retten til et trygt og godt læringsmiljø.

Menneskeverdet er ukrenkelig

Utgangspunktet for trafikkopplæring er ganske enkelt – menneskets ukrenkelige og unike verdi. Derfor tar trafikkopplæringen utgangspunkt i menneskerettighetene og i verdiene som kommer

fram i overordnet del. Det betyr at skade på materiell, kostnader og andre problemstillinger knyttet til trafikk er underordnet og uvesentlig satt opp mot menneskets eksistens og verdi.

Vi tar mange valg i trafikken som ikke er forenlige med at menneskets verdi er ukrenkelig. Skolen har en viktig oppgave i å formidle menneskets verdi til alle elever. Gjennom overordnet del og gjennom læreplaner i fagene gis det føringer for dette.

Det er når ungdommene skal ta førerkort, at de er mest risikoutsatt og erfaringsmessig utsetter seg selv og andre for unødvendig fare. I denne fasen er det derfor veldig viktig at deres etiske bevissthet er godt utviklet. I overordnet del omtales etisk bevissthet slik: «Etisk bevissthet er å veie ulike hensyn mot hverandre og er nødvendig for å være et reflektert og ansvarlig menneske. Opplæringen skal utvikle elevenes evne til å foreta etiske vurderinger og gjøre dem fortrolige med etiske problemstillinger.»

«Perspektivene om folkehelse og livsmestring i overordnet del av læreplanverket er spesielt relevante når det gjelder trafikk. Gode og engasjerende elevoppgaver viser tydelig sammenheng mellom overordnet del, kompetansemål og vegtrafikkloven § 3.»

Ragnhild Meisfjord, opplæringsjef i Trygg Trafikk

Hvorfor er skolens verdigrunnlag viktig for trafikopplæringen?

Skolens verdigrunnlag er sentralt i trafikopplæringen. Menneskelig ansvarlighet og evnen til å ta gode og etiske valg er det viktig at elevene lærer om på skolen. Lærere som bruker slike eksempler i undervisningen, kan stimulere til både etisk bevissthet og kritisk tenkning. Dette er i tråd med overordnet del, hvor det står at: «Kritisk tenkning og etisk bevissthet er både en forutsetning for og en del av det å lære i mange ulike sammenhenger, og bidrar til at elevene utvikler god dømmekraft».

Å lære å tenke etisk, å kunne reflektere over etiske problemstillinger og å utvikle evnen til å ta kloke valg, står sentralt i trafikopplæringen. I skolen kan man – særlig på ungdomstrinnet og i videregående – gi elevene oppgaver som omhandler trafikk. Slike oppgaver kan omfatte refleksjon over etiske problemstillinger i ulike trafikale situasjoner som dette: Dersom du som gående ikke bruker refleks, og blir påkjørt, har du da et etisk delansvar, eller har sjåføren av bilen det hele og fulle ansvaret? Eller: Hvordan vil du leve med det dersom du bruker mobil i fart og kjører på et annet menneske som blir hardt skadd? Målet er at elevene utvikler god dømmekraft i alle trafikk situasjoner de befinner seg i.

50 %

av norske attenåringer

har førerkort. Mer enn 4 av 5 av de unge som vil ta førerkort, øvelseskjører. Disse tallene viser at det er en betydelig andel av de unge som er aktive i en lengre læringsfase med trening på veien. Denne fasen er kritisk for å forme gode holdninger og korrekt kunnskap.

Å forstå målgruppen

Å treffe både elever og lærere hjemme

Alle ressursene vi utvikler, er koblet til temaer relatert til trafikksikkerhet. Innholdet utvikles rundt den overordnede delen av læreplanverket, kompetansemål og vurderingsforslag. Innholdet vil være gratis tilgjengelig på våre sider. For at vi skal kunne utvikle innhold som virkelig treffer elevene, og som er lett å ta i bruk, må vi forstå målgruppen. Derfor vil vi framover, i større grad enn før, både ta elevenes og lærernes utgangspunkt når vi utvikler innhold.

Vi vil forstå elevene

Vi snakker ofte om «den tredelte hjernen»; sansehjernen, følelseshjernen og tenkehjernen. Å vite hvordan disse tre samarbeider i store og små nettverk, er viktig kunnskap for å regulere tanker og atferd. Å forstå egne emosjoner er viktig i krevende eller risikofylte situasjoner, som for eksempel før en eksamen eller under bilkjøring.

Vi vil hjelpe lærerne

Nysgjerrige lærere og elever er avgjørende for optimalt læringsutbytte. Klasseledelse handler om å skape et trygt miljø før opplæringen begynner. De digitale læringsressursene Trygg Trafikk utvikler framover, vil inneholde tips til hvordan læreren kan sikre god oppstart av undervisningen, og hvordan ressursene kan brukes i undervisningsøkter i fagene.

For at vi skal treffe både elever og lærere, må vi ha kunnskap om både tenåringshjernen og klasseledelse. Derfor vil vi bruke tid sammen med gode fagfolk og sette oss inn i relevant litteratur. På den måten vil vi i 2020 utvikle innhold som treffer både elever og lærere enda bedre enn før. Dette er et spennende arbeid.

#ErDu Sikker?

■ Fra 2020 vil innhold fra #ErDuSikker? bli videreført i undervisningsopplegget vi har utarbeidet for videregående skole. Det betyr at #ErDuSikker? opphører som konkurranse.

Effekten av #ErDuSikker? ble evaluert av Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2017. Evalueringen viser at elever som har gjort oppdrag fra #ErDuSikker?, har fått økt kunnskap og sier ifra oftere enn elever som ikke har deltatt i konkurransen.

Vårt mål er at skolene fortsetter å bruke våre læringsressurser som en del av opplæringen. Derfor har vi tatt utgangspunkt i fagene på skolen som elevene skal få opplæring i, og fylt ressursene med innhold som er relatert til læreplanene i fagene. Innhold fra #ErDuSikker? kan både benyttes som undervisningsopplegg i fagene både på ungdomsskoler og videregående skoler.



Underveis skal treffe ungdommen på hjemmebane

UNDERVEIS

- › Opplag: 65 000.
- › Målgruppe: 10. trinn i hele landet.
- › Utgitt første gang i 2009.
- › I Underveis-magasinet finner du varierte og spennende artikler og oppgaver. Vi har også laget flere konkurranser du kan delta i. Underveis-magasinet tar utgangspunkt i kompetansemål i fagene som er naturlig å knytte til trafikk. Perspektiver fra skolens verdigrunnlag er inkludert.

Underveis-magasinet er Trygg Trafikks undervisningsmaterieell for ungdomsskolen, særlig rettet mot 10.-klassingene. For å lykkes med Underveis er det avgjørende å snakke ungdommens språk og knytte stoffet opp mot kompetansemålene.

– Vi jobber hele tiden for å gjøre Underveis mer målrettet. Det er viktig at vi treffer ungdommen på hjemmebane, og samtidig har innhold som fungerer i undervisningssituasjonen, sier Zoey Barstad, som er redaktør for Underveis og rådgiver i Trygg Trafikk.

Visuell, ny «look»

Magasinet har fått en visuell og ungdommelig oppgradering de siste årene. Det har også blitt tverrfaglig, med innhold knyttet direkte opp mot de ulike fagene og kompetansemålene i ungdomsskolen, og det har blitt bygget ut med konkurranser og digitalt innhold.

Magasinet er bygget på informasjon om hvilke behov som skulle dekkes – fra skoler og lærere, elever og

elevorganisasjoner. Målet er at Underveis skal være et tidsriktig undervisningsmagasin. Det blir distribuert til alle landets ungdomsskoler.

Populært med konkurranser

Harald Winjum er lærer i valgfaget trafikk ved Aurland barne- og ungdomsskule, og bruker Underveis i undervisningen. Han kan fortelle at særlig konkurransene oppleves som matnyttige for lærere og elever.

– Konkurranseselementet gir elevene litt ekstra motivasjon og gjør at de tar det mer seriøst, sier han.

Det ungdom er opptatt av

Winjum mener det er viktig at alle som arbeider med trafikkisikkerhet, er bevisst på og har kunnskap om målgruppen når de snakker til ungdom.

– Våre 10.-klassinger har én motivasjon, og det er å ta førerkort på 18-årsdagen. Det er viktig i distriktene. Det er avgjørende at stoffet, både tekst og illustrasjoner, ikke blir for barnslig, og at det handler om det som opptar ungdom, avslutter ungdomsskolelæreren.

HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

2

«Som medtrafikanter kan du vera med å påverke ved å forklare konsekvensane om personen ikkje bruker bilbelte, og at personen har folk som er glade i han eller ho, og at om det skjer noko, kan det knuse familie og venner. Vise døme på straff om bilbelte ikkje blir brukt.»

Paula Valchizan, 10. trinn. Utdrag av elevsvar på konkurransen «Uerstattelig» i Underveis.

Planleggeren – teori i praksis

Vi vil, men får det ikke til. Ganske vanlig, men veldig frustrerende når gode intensjoner, ikke minst i trafikken, ikke blir satt ut i livet. Men hva om det fantes et verktøy som økte muligheten for at du faktisk gjennomførte det du bestemte deg for?

– Egentlig snakker vi om «implementasjonsintensjonsintervensjoner», forteller Ole Johansson, TØI-forsker og en av Trygg Trafikks samarbeidspartnere i arbeidet med å utvikle Planleggeren. TØI, som vanligvis er med på å evaluere tiltak, har i dette prosjektet vært med på å utvikle situasjonene og å kvalitetssikre filmene.

– Metoden bygger på teorien om planlagt atferd. Internasjonale metaundersøkelser på tvers av befolkninger og settinger viser at dette er en teori som også virker i praksis, sier Johansson.

For Trygg Trafikk innebærer utviklingen av Planleggeren at de tar informasjon og undervisning ett skritt lenger, og at de nå tilbyr et konkret verktøy.

Tetter gapet mellom intensjon og atferd

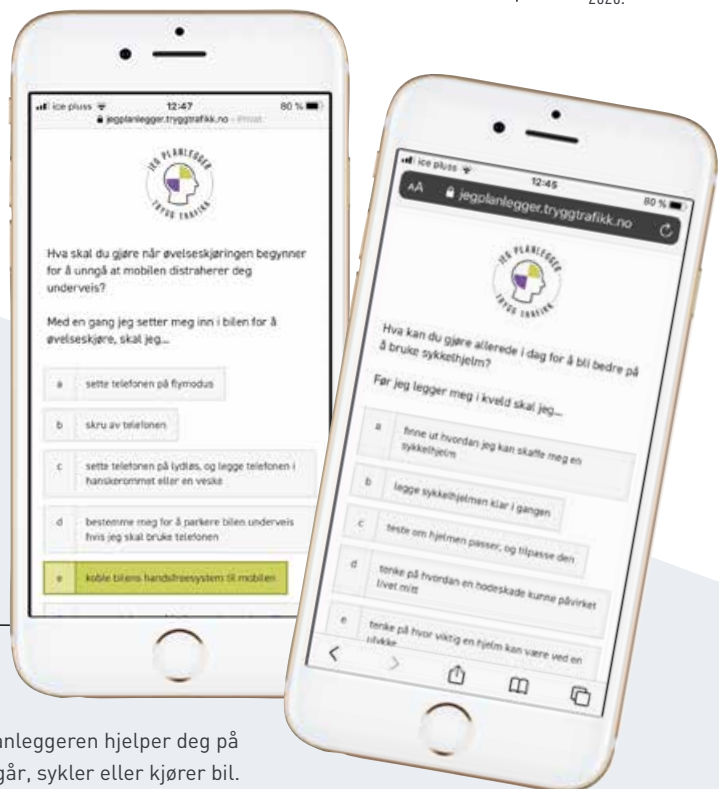
Planleggeren er et spørsmålsbasert verktøy som tar utgangspunkt i konkrete situasjoner i trafikken.



Brukeren møter for eksempel spørsmålet «Hva kan du gjøre allerede i dag for å bli bedre på å bruke sykkelhjelme?» – etterfulgt av en rekke forslag til hva han eller hun kan gjøre. Til hvert alternativ er det laget en liten tegnefilm på noen sekunder, som visualiserer valget og tar brukeren videre i planleggingsløpet. Til slutt blir hele planen oppsummert – i tekst og bilder.

– Hensikten med denne øvelsen er å etablere nye vaner, noe det ofte kan være vanskelig å endre eller etablere. Ved å legge en plan går det med mindre energi til faktisk å gjøre rette og trygge valg. På den måten tettes gapet mellom intensjon og faktisk atferd.

Planleggeren er ikke tenkt som et selvstendig tilbud, men som et verktøy som kan integreres i andre Trygg Trafikk-prosjekter eller knyttes til artikler og informasjon der målet er å hjelpe målgruppen å etablere en riktigere og tryggere atferd i trafikken.

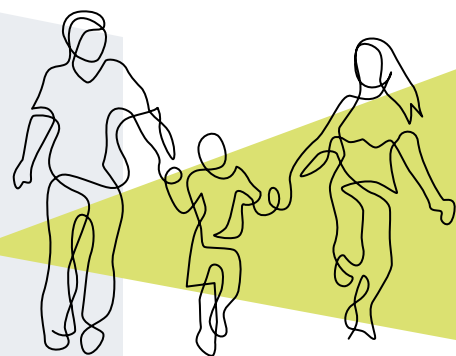
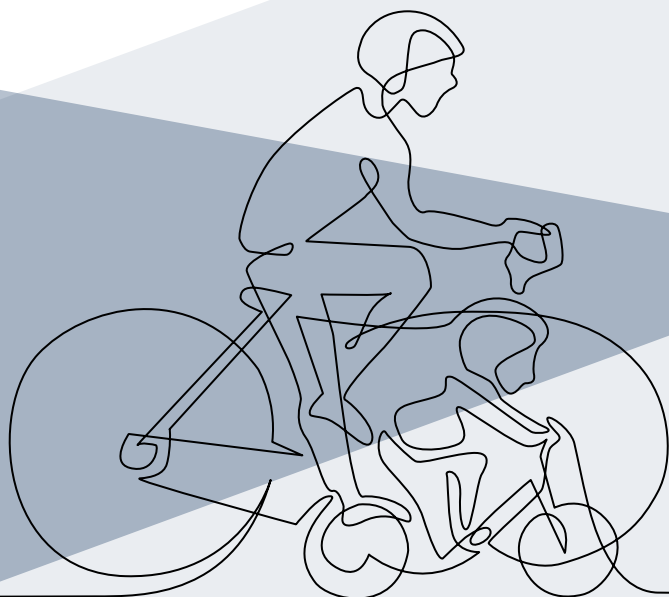


Øvelse gjør mester! Planleggeren hjelper deg på veien – uansett om du går, sykler eller kjører bil.



PLANLEGGEREN

- Planleggeren er ment som et hjelpemiddel for å skape gode vaner i trafikken og bli mer bevisst egne valg i det daglige.
- Planleggeren inneholder fem ulike temaer, hver av dem har tre ulike situasjoner man kan planlegge for. Planleggeren vil utvides med flere temaer i tiden framover.
- I utviklingen av Planleggeren samarbeider vi med Transportøkonomisk institutt. Planleggeren er gjort mulig gjennom prosjektstøtte fra Gjensidige Forsikring fra 2018 og vil utvikles videre i 2020.



HOVEDOMRÅDE

3

Sikkerhet for fotgjengere og syklister

➤ Overordnet mål:

Det skal bli tryggere å sykle og gå.

➤ Strategiske mål:

- Syklister og fotgjengere har risikoforståelse.
- Fotgjengere bruker refleks.
- Syklister bruker hjelm og lys.

NASJONALE MÅL 2018–2021 – GÅENDE OG SYKLENDE

50 % av fotgjengerne
bruker refleks på belyst
vei i mørket.

70 % av alle syklisterne
bruker sykkelhjelme.

Konkrete mål for
antall kilometer riks-
og fylkesvei som er
tilrettelagt for gående
og syklende, står i
Nasjonal tiltaksplan for
trafikkisikkerhet på
veg 2018–2021.

Avslører store mørketall i skadestatistikken

To av tre av de alvorlige trafikkulykkene fanges ikke opp av de offisielle tallene, viser en Trygg Trafikk-rapport fra 2019, utarbeidet av fagautoritet Johan Lund.

Nøyaktig statistikk over skader og ulykker er helt nødvendig for å kunne jobbe målrettet, systematisk og forebyggende i trafikkisikkerhetsarbeidet. I dag er det i hovedsak politiets registrering på ulykkesstedet som er grunnlaget for den offisielle statistikken over trafikkulykker som publiseres av Statistisk sentralbyrå.

Der ligger også mye av problemet, mener dr.philos. Johan Lund. Han ble engasjert av Trygg Trafikk for å kartlegge tallene over trafikkskader som finnes i de ulike helseregistrene. Rapporten, *Helseteserbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge*

trafikkulykker, ble ferdigstilt i mai 2019 og overlevert Samferdselsdepartementet og Helsedepartementet.

To av tre av ulykker går under radaren

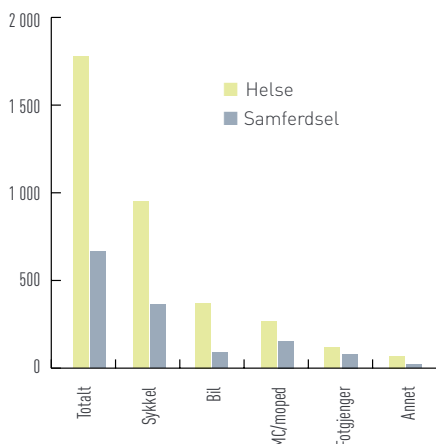
Lund har arbeidet med skadeforebygging og -statistikk i nærmere 40 år, og er en av Norges fremste fagfolk på området.

– Rapporten viser at den offisielle statistikken ikke fanger opp så mye som to av tre ulykker. Det betyr en dekningsgrad på en tredjedel. Det er bekymringsfullt, slår han fast.

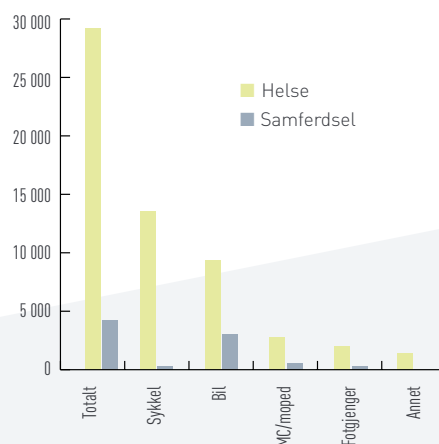
Sykkelykker underrapporteres

– Så lenge statistikken i hovedsak baserer seg på politiregistre, ser vi bare en liten del av det reelle skadeomfanget. Vi har god oversikt over ulykker der

Meget alvorlige og alvorlige skader



Lettere skader



Figuren viser hvor stor under-rapportering det er i de offisielle skadetallene i forhold til hva som er anslått på bakgrunn av helsestatistikk.

Gode skadetall viktig for forebygging av trafikkuulykker

politiet rykker ut, mens mange eneulykker i bil, som utforkjøringer, og spesielt alvorlige eneulykker på sykkel, ikke er med. Noen ganger har heller ikke politiet kapasitet til å rykke ut, forklarer Lund.

Problemet er ikke at registrene ikke finnes, men at de ikke sees i sammenheng. Rapporten sammenligner data fra politiregisteret med helsevesenets registre: Dødsårsaksregisteret, Statistikkregisteret for uføretrygd, Nasjonalt traumeregister, Norsk pasientregister og Database for kontroll og utbetaling av helserefusjoner.

Trenger politisk vilje

– Dataene finnes! Men vi har ikke verktøy til å samle dem. Det vi mangler, er å få data om trafikkuulykker fra helsevesenet, slik som Sverige har hatt i en årrekke.

Det krever organisering og samarbeid. Noe av problemet er nemlig at skader faller mellom flere byråkratiske stoler.

– Trafikkskader er dels Helsedepartementets bord, dels Samferdselsdepartementets bord, og dels ligger det hos politiet. Trykket må komme fra øverste politiske hold, fra Storting og regjering, fortsetter han.

– Vi jobber i blinde

Lund mener dette er problematisk i arbeidet for å realisere nullvisjonen.

– Hvordan skal vi kunne nå nullvisjonsmålet når vi ikke engang kjenner det reelle tallet på hardt skadde i trafikken? I verste fall kan det bety at vi har satt oss et mål på kartet uten å vite hvordan terrenget faktisk ser ut. Vi som jobber med forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, jobber delvis i blinde, avslutter Johan Lund.

God kunnskap om ulykkessituasjonen er helt avgjørende for å kunne drive et effektivt og målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Gjennom kartleggingen til Johan Lund har vi fått et anslag på at den offisielle statistikken kun fanger opp 37 % av de alvorligste skadene.

Korrekte tall skal på plass

Bedre statistikk har vært etterlyst lenge. Dette ble blant annet omtalt i Meld. St. 40 (2015–2016) om trafikksikkerhet. I forbindelse med arbeidet med ny nasjonal transportplan for 2022–2033 har Statens vegvesen fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å utrede hvordan vi kan få på plass reelle tall for hardt skadde i Norge til neste planperiode. Dette skal danne grunnlaget for nye, justerte etappemål for trafikksikkerhetsarbeidet fram mot 2033. Kunnskapen fra Lunds rapport ble brukt i grunnlaget for oppdraget.

Videre utredninger

Trygg Trafikk ønsker, i samarbeid med Johan Lund, å bidra til arbeidet som myndighetene nå skal gjøre for å få bedre skadedata. Vi planlegger å gjøre en utredning der målet er å kartlegge hvordan vi kan få data over skadde i trafikken som behandles i helsevesenet, og da spesielt over alvorlige og meget alvorlig skadde. Det skal avklares hvilke muligheter som ligger i de eksisterende helseregistrene, personvernforhold og kostnader for å etablere innsamling og analyse av slike data for en løpende nasjonal statistikk. I tillegg ønsker Trygg Trafikk å gjøre en analyse av uføreregistret i NAV der vi kan få oppdaterte tall som kan gi en indikasjon på hvor mange som blir varig skadd i trafikkuulykker.



«Rapporten viser at den offisielle statistikken ikke fanger opp så mye som to av tre ulykker. Det betyr en dekningsgrad på en tredjedel. Det er bekymringsfullt.»

Johan Lund, dr.philos.



337

personer ble skadd

under bruk av el-sparkesykler mellom 1. april og 31. juli. Ifølge skadelegevakten hadde 21 av disse alvorlige skader, mens resten hadde lettere eller moderate skader. Tallene omfatter både el-sparkesykler for utleie og private.

El-sparkesykler – hvor går veien videre?

ULYKKER MED EL-SPARKESYKKEL

- › Snittalderen på de skadde er 30 år, og det er nesten dobbelt så mange menn (66 %) som har skadd seg på elektrisk sparkesykkel som kvinner (34 %).

Kilde: tu.no

- › Bruken av el-sparkesykler er i tillegg langt fra risikofritt. På andre siden av Atlanterhavet har amerikanske myndigheter allerede registrert over 1 500 skader på el-sparkesykler, inkludert fire bekræftede dødsfall. Manglende bruk av hjelm trekkes av flere kilder fram som en mulig avgjørende faktor i de alvorlige ulykkene.

El-sparkesyklene kom fort, og de er mange. Noen elsker dem, andre hater dem. Spørsmålet mange stiller seg er hvordan vi finner fram til en god måte å integrere et nytt kjøretøy i trafikkbildet på, uten at det går på bekostning av sikkerheten til andre trafikanter.

– Appbasert utleie av el-sparkesykler i byer startet egentlig i USA for noen år siden, forteller forsker ved avdeling for sikkerhet og atferd på TØI Siri Hegna Berge. – Det har gradvis spredd seg til Europa, før tilbudet dukket opp i Norge våren 2019.

Forskjellig tilnærming

– Disse framkomstmidlene har åpenbart truffet et behov i markedet. Det ser vi av utbredelsen, antallet og hvor raskt de har blitt populære. Byer og kommuner har valgt en litt forskjellig tilnærming til fenomenet. I Stavanger har de for eksempel innført begrensninger på antallet aktører, mens det i Oslo i større grad har vært fritt fram for de som har ønsket å etablere seg. Alle steder har vi sett konflikter mellom

sparkende, gående, syklende og kjørende – og særlig på fortau i byen oppstår det raskt situasjoner som kan oppleves utrygge når en el-sparkesykkel møter en gående i høy hastighet.

Veien videre

På spørsmål om hvordan TØI og Hegna Berge ser for seg utviklingen framover, beskriver forskeren et par problemstillinger som det er viktig å forholde seg til. – To viktige virkemidler er regulering og tilrettelegging. Det kan bli aktuelt å regulere hvor og når det er lov å benytte sparkesyklene, samtidig som myndighetene også bør se på tiltak som forenkler bruken og reduserer konfliktene. Utleieaktørene og, der mulig, brukerne må kanskje forberede seg på å betale avgifter når syklene ikke etterlates der de skal.

– I et miljøperspektiv bør man også stille krav til kvalitet. Rapporter viser at mesteparten av klimautslippene oppstår ved produksjon av batteriene, samt når ødelagte sykler må hentes inn, erstattes eller repareres. Når el-sparkesyklene i tillegg erstatter miljøvennlige transportformer som gange, går mye av miljøvinningen opp i spinningen, avslutter Siri Hegna Berge ved TØI.

HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

3

TIPS TIL DEG SOM VIL BRUKE EL-SPARKESYKKEL

- › Bestem deg for å være årvåken og fokusert når du ruller av gårde.
- › Ikke tenk på dette som bare lek og moro.
- › Sørg for å bli sett og forstått av andre i trafikken.
- › Vær bevisst på at du er definert som kjørende på lik linje som en syklist, og at du dermed må overholde sykkelreglene.
- › Ikke kom for brått på andre trafikanter.
- › Tilpass farten din like mye som i andre sammenhenger.



Ny kunnskap om sykkelopplæring med hjelp av virtual reality

Hvordan skal sykkelopplæring for barn fungere best mulig? Det var utgangspunktet for et femårig forskningsprosjekt gjennomført av SINTEF og Nord universitet på oppdrag fra Trygg Trafikk. Resultatene var svært interessante.

Målet for prosjektet var å utvikle en ny kunnskapsbasert opplæringsmodell for sykkel basert på kunnskap om barns utvikling relatert til nevrovitenskapelige studier – for å skape et bedre faglig grunnlag for hvordan sykkelopplæring for barn gjennomføres.

Teknologi – nærmere bestemt avansert *virtual reality* og *eye tracking* – var avgjørende for studien. Resultatene, som ble presentert i fjor, var oppsiktsvekkende.

– Vi har fått dokumentert at riktig sykkelopplæring øker barnas trafikale evner, sier seniorforsker ved SINTEF Dagfinn Moe, som ledet prosjektet.

Riktig trafikkopplæring virker

– Barn har ikke voksnes orienteringsevne, risikoforståelse eller evne til å skille mellom viktig og uviktig. Hjernen er ikke utviklet nok. Men studien viser at riktig treningsprogram kan lære dem det, sier han. En eksperimentgruppe og en kontrollgruppe på totalt 60 femteklassinger gjennomførte sykkelopplæring på Eberg trafikkgård, med ulikt lærings-

opplegg. Elevene i eksperimentgruppen brukte ny opplæringsmodell med vekt på barns evne til å vurdere risiko og bruke oppmerksomhetsfunksjonen riktig.

Gode resultater

Læringseffekten ble testet i virtual reality, i en eksakt replika av trafikkgården. Her ble det registrert i detalj hvordan de brukte blikket i ulike trafikksituasjoner.

– Eksperimentgruppa viste mye bedre evne til orientering, oppmerksomhetsfordeling, risikovurdering og fartsavpassing. Kombinasjonen av denne opplæringsmodellen og bruken av VR åpner også for bruk i andre sammenhenger enn bare innen trafikkopplæringen.



Mind, Brain and Education

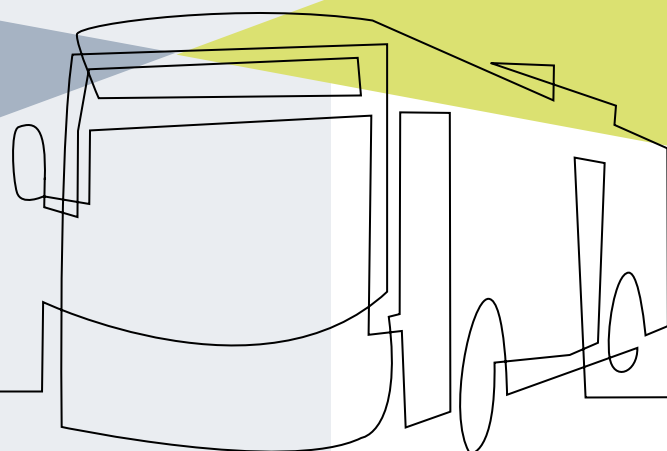
■ Opplæringsmodellen har en forankring i konseptet Mind, Brain and Education (MBE), som er etablert som en internasjonal fagdisiplin under begrepet «NeuroEducation», der kunnskap fra psykologi, pedagogikk og nevrovitenskap forenes i forståelsen av pedagogiske metoder og læringsprosesser.

Prosjektet består av følgende hoveddeler:

- 1) Vitenskapelig grunnlag.
- 2) Testing av 3.-5.-klassinger mht. inhiberings-evne Go/NoGo Eberg.
- 3) Utarbeidelse av lærerveiledning og kursing av lærere.
- 4) Gjennomføring av nytt opplæringskonsept på Eberg trafikkgård og evaluering med VR + eyetracker og sykkel-simulator.

«Målet med oppmerksomhetstreningen er at elevene skal kunne planlegge egen sykling og bruke oppmerksomheten riktig i trafikken, slik at syklingen blir sikker i samhandlingen med andre trafikanter.»

Bård Morten Johansen, spesialrådgiver, Trygg Trafikk



HOVEDOMRÅDE 4

Systematisk trafikksikkerhetsarbeid

➤ Overordnet mål:

Kommuner og fylkeskommuner arbeider systematisk med trafikksikkerhet.

➤ Strategiske mål:

- Kommuner og fylkeskommuner er godkjent som trafikksikre kommuner og fylkeskommuner.
- Kommuner og fylkeskommuner har trafikksikkerhetsplaner med tiltak som bidrar til å nå de nasjonale målene.
- Ansatte i kommuner og fylkeskommuner tar sikre valg i trafikken.

**NASJONALE MÅL
2018–2021
SYSTEMATISK
OG SAMORDNET
TRAFIKKSIKKERHET
I FYLKESKOMMUNER
OG KOMMUNER**

De fylkeskommunale samferdselssjefene har anbefalt at Trafikksikker kommune videreutvikles, med mål om at alle kommuner blir godkjent, og at ordningen også omfatter regionalt nivå. 125 kommuner skal ha fått godkjenning som trafikksikker kommune.

Regionreformen påvirker trafikksikkerhetsarbeidet

Fra 2020 har Norge 11 fylker, inkludert Oslo. Et viktig mål med reformen er å styrke fylkeskommunenes samfunnsutviklerolle.

Som ledd i dette er sams vegadministrasjon avviklet, og fylkeskommunene har overtatt ansvaret for planlegging, bygging og vedlikehold av fylkesveiene. Trygg Trafikk var i 2018 en aktiv pådriver for at trafikksikkerheten skulle ivaretas i prosessen, både på nasjonalt og regionalt nivå. Vi deltok blant annet på høring i Stortinget og laget innspill til alle fellesnemdene som ledet arbeidet med sammenslåingene.

Den nasjonale samarbeidsmodellen må videreføres
Norge har i dag færrest omkomne og hardt skadde

personer i veitrafikken i Europa, og sannsynligvis i hele verden. De gledelige resultatene er en konsekvens av kunnskapsbasert og målrettet nasjonal dugnad gjennom flere tiår, der mange aktører har bidratt. Trygg Trafikks hovedbudskap var at regionreformen ikke må føre til oppsplitting eller kvalitetsreduksjon av det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet.

Det innebærer at den nasjonale samarbeidsmodellen må videreføres, operasjonalisert gjennom tradisjonen med fireårige nasjonale tiltaksplaner for trafikksikkerhet på vei. Arbeidet ledes – og må fortsatt ledes – av Statens vegvesen, i samarbeid med fylkeskommunene, politiet, Trygg Trafikk, Helse- og Utdanningsdirektoratet. I tillegg bidrar flere interesseorganisasjoner og andre statlige aktører.

Det er viktig at de nye fylkeskommunene har en aktiv tilnærming til dette arbeidet framover.

Fylkeskommunenes helhetlige ansvar

Fylkeskommunen var også regionreformen en meget viktig aktør i nullvisjons- og trafikksikkerhetsarbeidet, både som veieier, plan- og samordningsmyndighet, ansvarlig for kollektivtransport (skoleskyss), eier av videregående skole og arbeidsgiver. Trygg Trafikk har vært tydelige på at dette ansvaret må ivaretas på en helhetlig og samordnet måte, og at det må omfatte både fysiske, trafikantrettede og systematiske trafikksikkerhetstiltak.

De fleste fylkeskommuner har et trafikksikkerhetsutvalg bestående av fylkespolitikere, med rådgivende medlemmer fra (minimum) Statens vegvesen, politiet, fylkeskommunen og Trygg Trafikk. Dette er en god arena for å samordne det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet, og Trygg Trafikk har anbefalt at slike utvalg videreføres.

Trygg Trafikk som dedikert støttespiller

Trygg Trafikk har ansvar for 35 tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*. Mange av disse dreier seg om opplæring i barnehage og skole, bruk av sykkelhjelme og refleks. Stadig flere kommuner inngår også i godkjenningsordningen Trafikksikker kommune, som nå også utvides til å omfatte fylkeskommunene.

Mange av Trygg Trafikks tiltak er godt integrert i fylkeskommunenes trafikksikkerhetsplaner, og følges opp av våre ansatte i fylkene. Organisasjonen har i flere tiår vært en dedikert støttespiller for fylkeskommunene, og det vil vi fortsette å være, også etter regionreformen.

Målrettet arbeid lønner seg

Vi ser fram til et nytt år med nye muligheter for å øke trafikksikkerheten i landet vårt. Erfaring har vist oss at målrettet og samordnet arbeid lønner seg, og vi ønsker å få til minst like mye som vi har gjort i det foregående året.

Få godkjent ytterligere 20 trafikksikre kommuner

I løpet av 2020 har vi ambisjoner om å få godkjent ytterligere 20 nye trafikksikre kommuner. Vi håper også på en regodkjenning av de 10 kommunene som ble godkjent i 2016, i tillegg til godkjenning av opptil fire fylkeskommuner. Vi ønsker også at flere skal ta i bruk e-læringskurset om trafikksikkerhet, for å øke bevisstheten om hvordan en kan ferdes med lavere risiko i trafikken.

Øke antall kommuner med kommunale trafikksikkerhetsplaner

Vi ønsker også at flere kommuner skal ha operative trafikksikkerhetsplaner. På lengre sikt har vi et mål om at alle kommunene i landet skal ha slike planer. I begynnelsen av året er det nå cirka 40 % som har operative planer. Målet er å øke antallet kommuner med operative trafikksikkerhetsplaner med 10 % i 2019.

Ivareta trafikksikkerheten

Sist, men ikke minst har vi som mål å bidra til at det regionale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet ivaretas i forbindelse med regionreformen. Vi skal være en pådriver for at trafikksikkerheten blir minst like god etter regionreformen, som den var tidligere.



Minne- markering

■ I 2019 omkom 108 personer i trafikken. For å minnes disse og støtte de pårørende, trafikkskadde og yrkespersonell som daglig arbeider med trafikulykker, gjennomførte Trygg Trafikk åtte minne-
markeringer fra Bodø i nord til Kristiansand i sør.

Arrangementene bidrar til å sette søkelyset på det viktige arbeidet med å forebygge trafikulykker. Dette er et samarbeidstiltak mellom ulike aktører i trafikksikkerhetsarbeidet i fylkene.

«Å fortsette å trekke på ressurser og kunnskap fra andre aktører, for eksempel Trygg Trafikk, er minst like viktig nå som før.»

Gro Ryghseter Solberg,
avdelingssjef for mobilitet og
samfunn i Viken fylkeskommune



Regionreformen – en mulighet for bedre trafiksikkerhet



Gro Ryghseter Solberg

Gro Ryghseter Solberg i Viken fylkeskommune tror regionreformen og etableringen av nye Viken fylkeskommune skaper muligheter for et enda bedre, mer koordinert og effektivt trafiksikkerhetsarbeid.

Solberg hadde sin første arbeidsdag som avdelingssjef i avdeling for mobilitet og samfunn i Viken fylkeskommune 1. januar. Stillingen innebærer en videreføring av arbeidet med trafiksikkerhet som hun hadde ansvar for som fylkesdirektør for samferdsel i Buskerud – og er egentlig en forlengelse av noe hun har vært opptatt av hele livet.

– Å realisere den norske modellen innenfor rammen av et storfylke med 1,2 millioner innbyggere har høy prioritet. Ikke bare i min avdeling, men i hele administrasjonen. Å fortsette å trekke på ressurser og kunnskap fra andre aktører, for eksempel Trygg Trafikk, er minst like viktig nå som før.

Samarbeid og nye tanker

Solberg tror sammenslåingen av de tre fylkene Akershus, Buskerud og Østfold kan gi nye muligheter. – Vi endrer for eksempel politisk modell fra for-

mannskap til parlamentarisme. Å skape forståelse for trafiksikkerhetsarbeidet på politisk nivå er avgjørende for at ideer og tiltak settes ut i livet, og jeg har tro på at denne organiseringen er minst like hensiktsmessig som den vi hadde før.

– Det er også et poeng at enda flere aktører skal samarbeide i den nye fylkeskommunen – og flere av dem har ikke jobbet med hverandre tidligere. Jeg mener det er et godt utgangspunkt for å tenke nye tanker, utvikle nye samarbeidsformer og tiltak – og gjennomføre dem.

– Det er for tidlig å være veldig konkret nå, før vi er skikkelig i gang med arbeidet, men det er ingen overdrivelse å si at samordning med alle aktører på dette feltet, kombinert med forankring på nasjonalt og kommunalt nivå, er avgjørende for å skape resultater de neste årene, sier Gro Ryghseter Solberg.

HOVEDOMRÅDE
I PRAKSIS

4

TRAFIKKSikkerhetskonsferansen 2019

Trygg Trafikks konferanse 2019 hadde tittel **Nasjonale mål – regionalt ansvar**. Tema var regionreformen fra 2020 og fylkenes økte ansvar for trafiksikkerhet gjennom opphevelse av sams-veiadministrasjon. Konferansen hadde vel 250 deltakere. Alle innleggene ble strømmet og ligger på Youtube.

Reddet av holdninger, setebelster og en skog

Da en buss med 47 elever skled av veien i Verdal kommune før jul, kunne det gått skikkelig ille. Men nesten alle hadde belte på, bussen ble stoppet av en klynge med trær, og ingen elever fikk alvorlige fysiske skader.

– Det var dramatisk, og vi er fortsatt veldig glade for at det gikk så bra som det gjorde, sier rektor ved Vuku oppvekstsenter, Birger Røeggen. Han har fortsatt desemberdagen fra i fjor friskt i minne; en buss med 47 av skolens elever begynte å skli bakover i en bakke og endte i grøfta, der en treklynge stoppet det store kjøretøyet fra å falle ned en bratt, ti meter høy skrent.

Har lenge hatt satset trafiksikkerhet

Verdal ble trafiksikker kommune allerede i 2017. Kommunens og skolens trafiksikkerhetsarbeid har vært viktig lenge og var trolig også en medvirkende årsak til at det gikk så bra som det gjorde når ulykken først var ute.

– Vuku oppvekstsenter, med klasser fra 1. til 10. trinn er en trafiksikker skole, og har det ekstra blikket på trafiksikkerhetsarbeidet som følger med en slik status, sier rektor.

Samtidig er det liten tvil om at trafiksikkerhetskulturen i Verdal og på Vuku går langt tilbake. Kunnskap og holdninger om dette temaet har alltid vært viktig på oppvekstsenteret og skolen.

Helhetlig arbeid

– Trafiksikkerhetsarbeid i kommuner og fylkeskommuner er helhetlig og tverrsektoriell jobbing, der strukturert planlegging, klare mål og engasjerte ledere både politisk og administrativt er svært viktig, sier Unni Knutli i Trygg Trafikk. Hun er en av tre medarbeidere som reiser rundt i hele Norge og godkjenner kommuner som trafiksikre etter en grundig metodikk. Stadig flere kommuner ser viktigheten av å prioritere trafiksikkerhetsarbeidet og på den måten oppnå utmerkelsen Trafiksikker kommune. To fylkeskommuner er også godkjent som trafiksikre fylkeskommuner, og flere vil det bli.

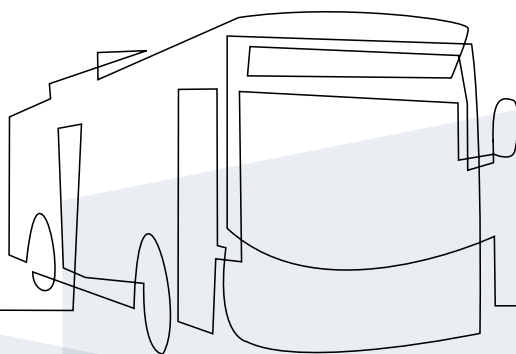
– Når slike ulykker skjer, får vi virkelig testet teori i planer opp mot praksis. Derfor var det gledelig å se at Nord-Trøndelag fylkeskommune, som var blant de første i Norge som monterte setebelster i bussene sine, har bussjåfører som følger opp barna og sikrer at beltene brukes, sier Knutli.

For Trygg Trafikk er arbeidet med å godkjenne kommuner som trafiksikre en viktig del av arbeidet med å tydeliggjøre og bevisstgjøre kommunens ansvar i trafiksikkerhetsarbeidet og støtte opp rundt nasjonale mål med tanke på å nå nullvisjonen.



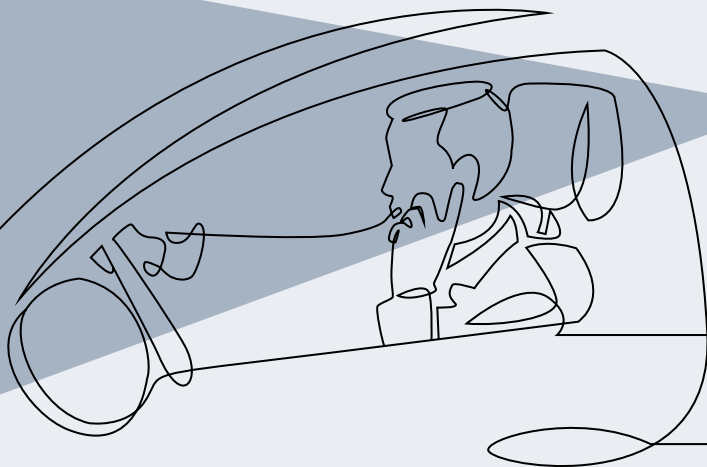
KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

- Kommunen har forankret ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafiksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet i HMS-/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafiksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafiksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafiksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikanterrettede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.



TRAFIKKSIKRE KOMMUNER I 2019

➤ Ved utgangen av 2019 er 116 kommuner godkjent som trafiksikre kommuner. 1 bydel i Oslo er godkjent, og 2 fylkeskommuner er godkjent som trafiksikre kommuner. I løpet av 2019 ble 23 nye kommuner trafiksikre, og 18 kommuner ble regodkjent.



HOVEDOMRÅDE

5

Bedre trafikk sikkerhet og trafikk sikker atferd

> **Overordnet mål:**

Trafikk sikkerheten i samfunnet bedres.

> **Strategiske mål:**

- Trafikk sikkerhet og trafikantrettet arbeid synliggjøres og prioriteres.
- Trafikantene har kunnskap om trafikk sikkerhet.
- Aktørene i trafikk sikkerhetsarbeidet har gode møteplasser og nettverk.

NASJONAL TRANSPORT-PLAN FOR 2018-2029

Nullvisjonen – en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd.

Etappemål: Det skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken i 2030.

120 på motorveien – på tvers av nullvisjonen

120 km/t på motorveien for å spare noen sekunder. Det kan være «samfunnsøkonomisk lønnsomt», ifølge Statens vegvesen. Trafikkforsker Rune Elvik fra TØI er skeptisk.

Statens vegvesen fikk i fjor i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utrede konsekvensene av å øke fartsgrensen på motorveiene til 120 km/t. Konklusjonen fra *Utredning av 120 km/t som fartsgrense på motorveger* var at det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge nye veier med 120-standard, men at det er en viss nytte i å heve fartsgrensen til 120 på en del strekninger som i dag har 110-grense.

Spart reisetid kontra flere dødsulykker

Begrunnelsen for nytteverdien er spart reisetid. Det til tross for at økt fartsgrense også vil innebære flere ulykker.

– Når man tidligere gjorde samfunnsøkonomiske analyser av tiltak på veinettet, eksempelvis omkjøringsveier, fant man ofte både økt sikkerhet og økt framkommelighet. I dette tilfellet er det spart reisetid alene som vektet tyngre enn flere ulykker. Det er en uvanlig begrunnelse for å øke fartsgrensene, sier Rune Elvik.

Han er forsker ved Transportøkonomisk institutt (TØI), og en av landets fremste fagpersoner innenfor trafikk sikkerhetsforskningen.

«Nullvisjonen ligger til grunn for samferdselspolitikken i Norge. Det innebærer at man ikke skal innføre tiltak som fører til flere drepte eller hardt skadde.»

Rune Elvik, TØI

- I strid med nullvisjonen

Regjeringserklæringen sier at «Regjeringen vil åpne for fartsgrense på 120 km/t der dette gir økt samfunnsøkonomisk nytte og trafikkikkerheten blir ivarettatt». Utredningen fra Statens vegvesen sier altså at et utbygd motorveinett med 120 km/t ville bety at vi må regne med fire flere drepte og hardt skadde årlig, men at det likevel vil innebære en viss samfunnsøkonomisk nytte.

Elvik er kritisk.

– 120-grense vil føre til flere ulykker. Nullvisjonen ligger til grunn for samferdselspolitikken i Norge. Det innebærer at man ikke skal innføre tiltak som fører til flere drepte eller hardt skadde. Dermed er et slikt forslag i strid med nullvisjonen, slår han fast.

Ingen gevinst for næringslivet

Han forklarer at det er vanskelig å se den samfunnsøkonomiske gevinsten utover spart reisetid for privatbilister, som i seg selv er minimal. Det er anslått at hver bilist ville spare 1,4 sekunder per kilometer.

– Tidsbesparelsen for den enkelte privatbilist er veldig liten, og for tunge biler som trailere og busser vil det ikke ha noe å si, siden de har fartssperre. For næringslivet har det dermed ingen betydning, sier Elvik.

Flere negative konsekvenser

Høyere fart ville, ifølge Elvik, ikke bare innskrenket seg til motorveiene.

– Du hever den generelle opplevelsen av fart og fartsnivået, og tar det med deg det når du for eksempel kjører inn i en 80-soner.

I tillegg handler det ikke bare om at det blir flere ulykker ved høy fart, men også at ulykkene blir mer alvorlige.

– Det er så enkelt som at økt fart fører til mindre marginer for sjåførene, flere ulykker og styggere ulykker, avslutter Rune Elvik fra TØI.

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er i full gang

Norge har hatt nasjonale transportplaner (NTP) siden 2002. I planene presenteres regjeringens transportpolitikk, som skal være førende for de årlige statsbudsjettene. Gjeldende NTP (2018–2029) ble lagt fram i 2017, og arbeidet med neste plan er i full gang. Nytt er at Samferdselsdepartementet har tatt en tydeligere ledelse i arbeidet, med definerte oppdrag til transportetatene og innspillsrunder fra fylkene. Stortingsmeldingen om NTP 2022–2033 legges fram for Stortinget i 2021.

Pådriver for nullvisjonen

Regjeringen har definert en ny målstruktur, der nullvisjonen videreføres. Trygg Trafikk vil i 2020 arbeide aktivt for å bidra til kunnskapsbaserte føringer og virkemidler, med vekt på det trafikantrettede arbeidet. Fart, rus, uoppmerksomhet, myke trafikanter og bedre samordning mellom offentlig skadestatistikk vil stå sentralt. Regjeringen har også besluttet å videreføre Barnas transportplan, og vi vil bidra med innhold til planen.

Økt kost-nytte er et gjennomgående mål for ny NTP. Dette er selvsagt et ansvarlig utgangspunkt for bruk av fellesskapets ressurser. Trygg Trafikk vil likevel advare mot at bruken av samfunnsøkonomiske analyser dras for langt. Det kan nemlig bidra til å gi beslutningstakere og utbyggere insentiver til å «presse opp» fartsgrensene på veinettet (for å øke tidsbesparelsen og dermed kost-nytte), samt redusere sikkerhetsmarginene (for å begrense utbyggingskostnadene). Kost-nytte-målet ivaretar heller ikke nullvisjonens etiske grunnpilar: det at tap av liv eller alvorlige skader i trafikken er uakseptablett.

Barnas transportplan

■ På en fagdag 26. november 2019 diskuterte fagfolk, organisasjoner, fylker og kommuner utfordringer og muligheter i norske barns transporthverdag. Viktige temaer var mobilitet, trafikkikkerhet og miljø. Fagdagen innledet arbeidet med nye Barnas transportplan som legges fram i 2021.

Fagdagen var spekket med interessante temaer, og Trygg Trafikk holdt innlegg om hvordan vi jobber med trafikkopplæring i barnehager og skoler, samt Hjertesone – tryggere skolevei.





Ser muligheter i ny organisasjon

FOTO: Terje Borud

– Jeg opplever restruktureringen og etableringen av de seks divisjonene i Statens vegvesen (SVV) som en styrking og en mulighet – også i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. En forutsetning er at vi klarer å videreføre det viktige samarbeidet mellom alle aktørene i sektoren.

«Det er helt avgjørende i arbeidet med å realisere nullvisjonen at vi klarer å videreføre det gode samarbeidet med sentrale aktører – blant annet Trygg Trafikk – i det omorganiserte Statens vegvesen.»

Per Morten Lund, direktør for Divisjon Transport og samfunn

Det sier Per Morten Lund, direktør for Divisjon Transport og samfunn i det omorganiserte SVV. Divisjonen han leder, har et overordnet myndighetsansvar for alle veieiere. Den er også sentral i utviklingen av framtidens nasjonale transportsystem og får blant annet ansvaret for vegtrafikksentralene (VTS), Nasjonal vegdatabank (NVDB) og klima og miljø.

– En egen avdeling har fått et spesielt ansvar for trafiksikkerheten. Det skal ikke svekke at vi har en bred satsing på trafiksikkerhet i hele divisjonen. Det skal gjennomsyre alt vi gjør, sier Lund.

Divisjonen har hovedkontor i Trondheim, med fire nasjonale fagavdelinger og fem lokale avdelinger plassert der de tidligere regionvegkontorene lå.

Samarbeid – en forutsetning for suksess

– Divisjon Transport og samfunn favner bredt; fra overordnet planlegging som *Nasjonal transportplan* og utvikling av veitransportsystemet til viktig operativ virksomhet, som vegtrafikksentralene. Samtidig er vår nye instruks tydelig på rollen som tilrettelegger for en koordinert og samordnet innsats i arbeidet med å realisere nullvisjonen.

Dette arbeidet forutsetter et sterkt kompetansemiljø, og Per Morten Lund mener endringen i organisasjonen representerer en styrking og nye muligheter. – Selv om vi blir organisert som én divisjon, opprettholder vi et fagmiljø over hele landet, knyttet til de

lokale kontorene. Jeg tror dette vil vise seg å være en styrke og en fornuftig måte å organisere både mennesker og kunnskap på. Den gir nærhet til kommuner og fylkeskommuner, men også kort vei til en rekke av de nasjonale aktørene på feltet som er avgjørende for suksess i trafiksikkerhetsarbeidet og for den norske modellen. Trygg Trafikk er en av disse viktige samarbeidspartnere, sier Lund.

Alle må dra i samme retning

I 2019 døde 109 personer i trafikken i Norge, og for første gang omkom ingen barn under 14 år. Det setter en standard som alle må jobbe for å opprettholde og forbedre fram mot 2030. – Statistikken fra i fjor er motiverende lesning, sier Lund, men legger raskt til at gode tall aldri er gode nok, før de viser null drepte.

– Jeg satt faktisk og skrev en rapport til departementet i januar da vi fikk melding om den tragiske ulykken i Oslo der en toåring ble påkjørt og døde.

– I kjølvannet av ulykken har vi fått en diskusjon om lyskryss og trafikkregler der jeg opplever at mange er med på å ta ansvar. Samtidig er statsråden tydelig på at han ønsker å lytte til faglige råd, blant annet når det kommer til bruken av streknings-ATK. Der har vi vært tydelige, rett og slett fordi vi vet at det virker.

– Streknings-ATK er også et eksempel på hvordan fagmiljøene jobber parallelt med en organisasjon som Trygg Trafikk, med felles mål og forståelse for virkemidlene, avslutter Per Morten Lund, direktør for Divisjon Transport og samfunn i Statens vegvesen.

Per Morten Lund

› Tidligere regionsjef i Statens vegvesen Region øst og i en overgangsperiode, fra juni 2019, fungerende direktør i Økonomi- og virksomhetsstyringsavdelingen i Vegdirektoratet og stedfortredende vegdirektør.

› Etter omorganiseringen av Statens vegvesen er Lund nå direktør for Divisjon Transport og samfunn.

› Divisjonen har hovedkontor i Trondheim, med fire nasjonale fagavdelinger og fem lokale avdelinger plassert der de tidligere regionvegkontorene lå.

Stabile ulykkestall

108 omkomne i trafikken i 2019 innebærer at ulykkestallene har vært relativt stabile de tre siste årene. En stabil kurve er ikke godt nok i arbeidet med å realisere nullvisjonen.

«Vi er langt unna nullvisjonen om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Det krever en betydelig styrking av innsatsen innen trafiksikkerhetsarbeidet i årene som kommer, hvis vi skal klare å få kurven nedover.»

Jan Johansen,
direktør i Trygg Trafikk

Ulykkestallene for 2019 viser i skrivende stund 108 omkomne i trafikken. Det er en mer enn året før. I praksis betyr det at ulykkestallene de siste tre årene har stabilisert seg på et nivå med i overkant av 100 trafikkdødsfall årlig.

Ikke god nok utvikling

Det er grunn til å være fornøyd med at kurven ser ut til å ha stabilisert seg på et lavere nivå. Det viser at den nasjonale trafiksikkerhetsinnsatsen bærer frukter. Likevel kan vi ikke være fornøyd med status quo. Det betyr nemlig også at det ikke har vært noen bedring på tre år.

Vi er langt unna nullvisjonen om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Det krever en betydelig styrking av innsatsen innen trafiksikkerhetsarbeidet i årene som kommer, hvis vi skal klare å få kurven nedover.

Ingen barn omkom i 2019

Et lyspunkt i 2019 var at ingen barn under 14 år omkom i trafikken. Det er første gang siden Trygg Trafikk ble stiftet i 1956. Da er det ekstra tragisk når det første barnet omkom bare dager inn i 2020. Barna er det mest verdifulle vi har, og derfor må vi fortsette det gode arbeidet som gjøres med sikring av barn, trygge

skoleveier og opplæring og undervisning i skoler og barnehager.

Tunge kjøretøy en risikofaktor

Tunge kjøretøy var involvert i 35 – nesten hver tredje – av dødsulykkene i 2019. Det er det høyeste antallet de siste fem årene. Selv om tungtransport er involvert, er det vanligvis person- og varebiler som har skylden – og det er nesten alltid passasjerer og fører i disse som er ofrene. Det gir grunn til bekymring når vi vet at tungtransporten på norske veier kommer til å øke de neste årene.

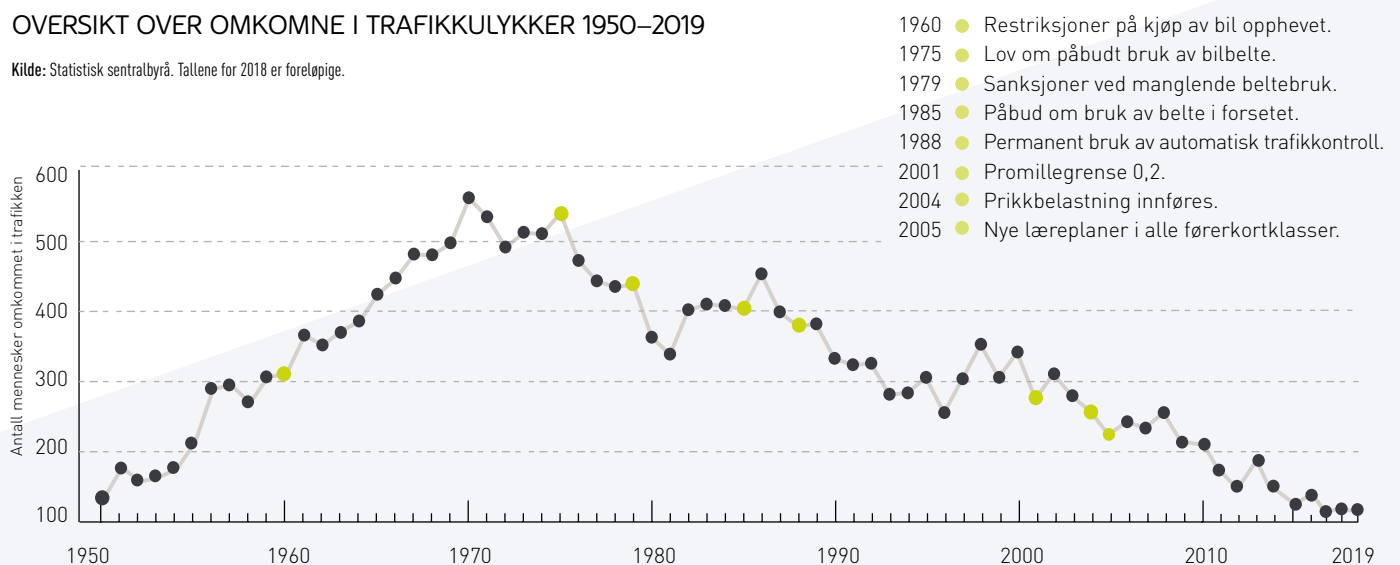
Voksne menn fortsatt en risikogruppe

Den voksne mannen fortsetter å skille seg negativt ut som den store risikogruppen. Av de 108 omkomne i skrivende stund, var 78 menn. Det betyr at over 71 % var menn. Samtidig ser vi at ungdom, som tidligere var en risikogruppe, blir stadig tryggere trafikanter.

Takket være undervisning i barnehage og skole, holdningskapende arbeid, en av verdens beste kjøreopplæring og den norske sikkerhetskulturen framstår ungdom i dag som en av de tryggeste gruppene på veien.

OVERSIKT OVER OMKOMNE I TRAFIKKULYKKER 1950–2019

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Tallene for 2018 er foreløpige.



Norge rundt

På distriktskontorene til Trygg Trafikk arbeides det daglig for å skape en mer trafikksikker hverdag rundt om i landet. Her er en oppsummering av de viktigste sakene fra 2019.

FINNMARK

Distriktsleder Knut Larsen

I år har vi arbeidet mye med utfordringene knyttet til bruk av snøskuter, ATV og UTV. Vi jobber ut mot brukerne, og har derfor prioritert å besøke ungdomsskoler og videregående skoler. Dette vil bli viktig også i 2020, hvor vi vil fortsette å jobbe tett med forhandlere og importører. Vi har også jobbet mye med refleksbruk, noe som er ekstra viktig for oss med tanke på den lange mørketiden. 10 av 18 kommuner har også vært en del av Bolyst-prosjektet i regi av Finnmark fotballkrets, hvor 1000 elever har gjennomført sykkelprøven så langt. Dette vil vi også fortsette med i 2020.

NORDLAND

Distriktsleder Kari Vassbotn

Trafikksikre kommuner har vært et viktig satsingsområde for oss i 2019, og totalt har vi nå 17 godkjente kommuner. Vi ser at det også er viktig å følge opp kommunene, som har behov for faglig påfyll. Det er et behov vi har forsøkt å dekke i 2019 ved å arrangere et nettverksmøte hvor elleve kommuner deltok. Vi har også gjennomført HMS-kurs, sykkelkurs og barnehagekurs i flere kommuner, samt egne kurs for verneombud.

MØRE OG ROMSDAL

Distriktsleder Per Gjerde

Det største prosjektet vårt har vært sikring av barn i bil, hvor vi har nådd ut med informasjon til 320 barnehager, 4500 barnehageansatte og nærmere 15 000 foreldre. I forbindelse med kampanjen har vi samarbeidet godt med politiet, som støtter opp ved å gjennomføre kontroller i de ulike kommunene. Vi samarbeider også med våre tre eliteserieklubber, og ballgutter og balljenter får opplæring i trygg transport til og fra idrettsarrangementer. I dette arbeidet har vi hatt ekstra oppmerksomhet på hjelmbruk. Samtidig har vi begynt å jobbe med Trafikksikker kommune, noe som vil bli et enda større satsingsområde for oss i 2020.

TROMS

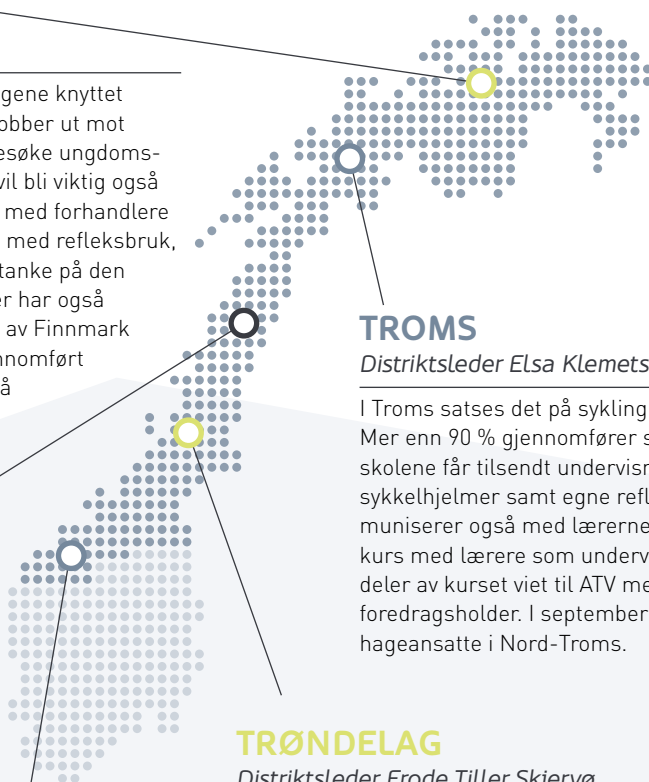
Distriktsleder Elsa Klemetsen

I Troms satses det på sykling, spesielt for fjerde klasse. Mer enn 90 % gjennomfører sykkelopplæringen hvert år, og skolene får tilsendt undervisningsmateriell, og elevene mottar sykkelhjelmer samt egne refleksvester for syklist. Vi kommuniserer også med lærerne, og besøker skoler. Vi tilbyr årlige kurs med lærere som underviser i valgfaget trafikk, og i 2019 var deler av kurset viet til ATV med Statens vegvesen Finnmark som foredragsholder. I september gjennomførte vi kurs for barnehageansatte i Nord-Troms.

TRØNDELAG

Distriktsleder Frode Tiller Skjervø

Vi er fornøyde med å ha fått på plass Glenn Earl Eide og Barbro Formo i 100 %-stillinger. Dette blir viktig for gjennomføringsevnen vår. Vi fikk også med videregående skoler fra det tidligere Sør-Trøndelag til forebyggingsdag med avgangselevne. Arbeidet med trafikksikre kommuner har vært viktig for oss i 2019, og det resulterte i én ny kommune godkjent i tillegg til ti godkjente barnehager og fire skoler. I 2019 ble også Trøndelag mer enhetlig innenfor trafikksikkerhet, etter sammenslåingen. Vi må også skryte av våre dedikerte politikere som gir oss gode rammer til å gjøre jobben vår.



SOGN OG FJORDANE

Distriktsleder Audun Heggestad

I år har vi arbeidet mye med Trafikksikker kommune. Høyanger kommune har blitt godkjent, og flere andre har en intensjon om å følge etter. Vi har gjennomført kurs for barnehageansatte og lærere i ungdomsskolen om trafikksikkerhet, i tillegg til de som holder trafikalt grunnkurs. Vi har sendt syv nye lærere til avdeling for trafikklærerutdanning på Stjørdal. Og så har vi jobbet mye med det nye Vestland fylke, som på lengre sikt vil være veldig viktig for oss. Vi har også fått en ny fotballklubb godkjent som trafikksikker fotballklubb, og har nå totalt 13 godkjente fotballklubber.

HORDALAND

Distriktsleder Knut Olav R. Nestås

Kommune- og fylkessammenslåingene fører til mange endringer, og dette er noe vi har jobbet mye med. På den måten skaper vi bedre forutsetninger for at trafikksikkerhetsarbeidet vil bli prioritert. Samtidig har vi i 2019 ikke opplevd noen alvorlige ulykker i forbindelse med russetiden, noe som er en svært positiv utvikling. Dette har vi jobbet mye med, og vi har hatt flere arrangementer med russeren – blant annet i Grieghallen. Vi har også gjennomført en sykkellys-kampanje, hvor vi utførte «kontroller» og monterte lys på de syklene som manglet lys. Reaksjonene har vært veldig positive.

ROGALAND

Distriktsleder Ingrid Lea Mæland

Sammen med FTU har vi oppnådd gode resultater i arbeidet med å få flere kommuner godkjent som trafikksikre kommuner. I samarbeid med kommunene har vi holdt trafikksikkerhetskurs og kurs om sikring av barn i bil. Sammen med Partnerskap for folkehelse har vi fremmet Barnetråkk, og etablering av hjertesoner. Elevråd, russeren og ledelsen i de videregående skolene har utført arbeid for å forebygge ungdomsulykker i trafikken. I samarbeid med NFF Rogaland utarbeidet vi kriterier og etablerte pilotklubber gjennom ordningen Trafikksikker klubb.

TELEMARK

Distriktsmedarbeider Tor Egil Syvertsen

I år gjennomførte vi «BliZett»-konferansen, en noe annerledes konferanse for ungdom som har droppet ut av skolen og dermed også trafikkopplæringen. Vi fokuserte på konsekvenser av valg i trafikken og hadde ulike foredrag og historier med og for ungdom. En av dem var sterkt skadd fordi han ikke hadde brukt refleks, og en annen hadde forsøkt å ta livet av seg i trafikken. Dette gjorde sterkt inntrykk på ungdommen, som takket for initiativet til konferansen. Utgangspunktet for konferansen var en minnegave etter en ungdom som omkom i trafikken.

HEDMARK

Distriktsleder Marianne Mittet Solbraa

Vi arrangerte en konferanse med ungdom fra Hedmark og Oppland hvor målet var å bidra til at de tar gode valg i trafikken. Ungdommene deltok selv i utformingen av konferansen. Vi gjennomførte sykkelkurs på Hamar, Tynset og Våler for lærere på barneskolen, hvor vi også delte ut ekstra hjelmer til skolene. Med Eika forsikring laget vi filmen «Alle har noen de vil savne», hvor vi personifiserte nullvisjonen. Sammen med Gjensidige-stiftelsen laget vi «Kjøp bilen min», en film om en mor som mistet sin datter, og som oppmuntrer ungdommen til å bruke belte og å si ifra om det går for fort.

OPPLAND

Distriktsleder David Toftthagen

Forebygging er viktig, og derfor samlet vi alle tiende-klasser i Oppland på trettende året på Trafikksikkerhetscenteret i Øyer, hvor de fikk opplæring i fart og sikring. For avgangselevne har vi hatt temadager i forkant av russefeiringen og jobbet tett med russestyrene. Refleks har også vært viktig for oss i 2019, hvor vi har samarbeidet med blant annet pensjonistforbundet. Innenfor Hjertesone ser vi at det har vært en stor utvikling, og at det vil bli enda viktigere inn i 2020. Samtidig kan vi glede oss over at vi nå har 23 godkjente trafikksikre kommuner, av 26 mulige.

BUSKERUD

Distriktsleder Anne Marit Jordheim

I 2019 var det fire personer som omkom i trafikken i Buskerud, og dette er det laveste antallet vi har registrert. Vårt viktigste tiltak i år har vært Trafikksikker kommune, og vi har i dag ni godkjente kommuner. Rollag kommune ble regodkjent og kan vise til synlige og positive resultater av trafikk-sikkerhetsarbeidet sitt. Vi har invitert alle barneskoler til å delta i «Den store refleksjakten», hvor elevenes oppdrag var å finne reflekser hjemme og ta dem med på skolen for telling. I gjennomsnitt fant de 15 reflekser hver. Deretter ble refleksene tatt med hjem og hengt på familiens yttertøy.



OSLO

Distriktsleder Erik Bo Berg

I løpet av 2019 omkom kun én person i Oslo-trafikken, noe som er nedgang fra fem personer året før. Samtidig har Hjertesone vært et viktig prosjekt hvor våre to pilotskoler har delt av sine positive erfaringer. Vi har nå startet opp arbeidet med fire nye skoler, og vil i 2020 utvide med ytterligere 15 skoler. Vi har også to nye bydeler der politikerne har vedtatt at de skal jobbe for å bli trafikksikre bydeler. Osloskolen anbefaler elevene å vente med å sykle til skolen til etter at trafikkopplæringen er gjennomført på 5. trinn.

ØSTFOLD

Distriktsleder Paal Gunnar Mathisen

Råde kommune ble i år godkjent som trafikksikker kommune, og de fortjener mye ros for et veldig godt og detaljert arbeid. Vi har også deltatt i et prosjekt som heter «Barn, oppmerksomhet og sykling», sammen med blant annet SINTEF, Østfold fylkeskommune og Inspiria Science Center. Resultatene fra dette arbeidet kommer i løpet av våren, men de foreløpige resultatene viser at dette vil gi oss mye læring om hvordan vi kan hjelpe barn med å ha riktig oppmerksomhet i trafikken.

VESTFOLD

Distriktsleder Mette Magnussen

I løpet av året gjennomførte alle de videregående skolene en temadag om trafikk, førstehjelp og rus. I 2019 deltok også fire av skolene i #ErDuSikker?, en konkurranse i trafikksikkerhet mellom videregående skoler. Vi arrangerte Lys til ettertanke, en årlig markering for å minne dem som har omkommet eller blitt skadd i trafikken. Årets hovedtaler var statsministeren, som deltok på markeringen for tredje gang. Sykkelpøven for elever fra 5. til og med 7. trinn ble arrangert for 41. gang, og 95 % av skolene deltok.

AKERSHUS

Distriktsleder Hans Martin Sørensen

Hjertesone har vært et viktig satsingsområde for oss i 2019. For å øke kunnskapen rundt dette inviterte vi skoler, rektorer og kommuner fra både Akershus og Oslo til en fagdag med alle aktørene som står bak prosjektet. Totalt var det over 70 deltakere på arrangementet, hvor også etablerte Hjertesone-skoler delte sine erfaringer. Samtidig har vi fokusert på trafikksikre kommuner, hvor Ski kommune ble regodkjent i 2019. I forbindelse med regionreformen har vi også vært en aktiv pådriver for å sikre at Viken vil prioritere trafikksikkerhetsarbeid.

VEST-AGDER

Distriktsleder Ole Rath

Vi har arrangert en konferanse i samarbeid med Statens vegvesen, fylkene og politiet, hvor temaet var mennesker i trafikken, trafikksikkerhet og det å sørge for små dytt i riktig retning. Sikring av barn i bil har også vært viktig for oss i år. Vi har blant annet deltatt på en samling i regi av Fædrelandsvennen med flere hundre barn og foreldre, hvor vi sto på stand og holdt innlegg.

AUST-AGDER

Distriktsleder Paal Ove Sodefjed

Vi har hatt en egen stand under Arendalsuka Ung, som var et vellykket arrangement med mange besøkende. Tiltaket hvor elever fra videregående skoler ble ansatt som trafikksikkerhetsambassadører, har blitt videreført, og ambassadørene gjennomførte minst tre trafikksikkerhetstiltak på sine skoler i løpet av skoleåret. Det er vi er veldig godt fornøyd med. Etter jobben fikk de attest fra Aust-Agder fylkeskommune og Trygg Trafikk. Vi har som vanlig jobbet tett sammen med Vest-Agder, og vi gleder oss til å bli ett Agder.

STYRET

*Bak fra venstre: Hans-Jørgen Sanne Molvig, Jan Johansen, Tomas Iver Hallem, Elisabeth Fjellvang Kristoffersen.
Foran fra venstre: Eldar Meling, Aase Simonsen, Knut Duesund, Anne Marit Jordheim, Trude Haugland.*



STYRETS BERETNING

2019

VIRKSOMHETENS ART OG LOKALISERING

Trygg Trafikk er en landsomfattende medlemsorganisasjon, hvor virksomheter og organisasjoner, kommuner, fylkeskommuner og faglige interessegrupper kan opptas som medlemmer. I tillegg kan for eksempel enkeltpersoner og bedrifter være støttemedlemmer.

Formålet med virksomheten er å arbeide for å oppnå best mulig trafikkikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikkikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykker.

Trygg Trafikk har hovedkontor i Oslo og fylkessekretariater i alle landets fylker, hvor ansatte distriktsledere koordinerer virksomhetens lokale aktiviteter.

REGNSKAPSUTVIKLINGEN

Trygg Trafikks årsregnskap for 2019 viser et resultat på 789 529 kr. Årets budsjetterte resultat var på 500 000 kr. Organisasjonen hadde et overskudd på 934 936 kr i 2018.

Trygg Trafikk har forutsigbare inntekter og kostnader og alle prosjekter, aktiviteter og delbudsjetter rapporterer regelmessig til ledelsen gjennom året.

Det finansielle samarbeidet med Finans Norge (FNO) fungerer fortsatt svært godt. Midler fra forsikringsbransjen er i 2019 inntektsført med 10 180 601 kr, hvilket er en økning på 2,6 % fra året før. Lokale midler fra fylker utgjør totalt 23 326 710 kr. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjør totalt 6 950 122 kr. Grunnbevilgningen fra staten utgjør i 2019 55 000 000 kr.

Ved utgangen av 2019 hadde Trygg Trafikk 302 medlemmer. I 2018 var tallet også 302.

Ved utgangen av året er 57 % av kommunene registrerte medlemmer i Trygg Trafikk. Arbeidet med å verve flere medlemmer og støttemedlemmer vil også ha prioritet i 2020.

SENTRAL RISIKO OG USIKKERHETSFAKTORER

Det gjøres jevnlig analyser av risiko forbundet med organisasjonens løpende drift, både økonomisk, juridisk og personalmessig. Ved utgangen av 2019 er det ikke kartlagt forhold som har betydning for videre drift.

FINANSIELL RISIKO

Virksomhetens største finansielle risiko er tilskudd til driften fra staten over de årlige statsbudsjettene. I 2019 utgjorde statstilskudd 56,3 % av Trygg Trafikks inntekter. Gjennom dialogen med Stortinget og regjeringen gjøres det løpende analyser av risikoen forbundet med disse tilskuddene, og det vurderes at risikoen for bortfall av hele eller deler av dette tilskuddet er svært lav.

FORSKNINGS- OG UTVIKLINGSAKTIVITETER

I Trygg Trafikk foregår det løpende forskning, utvikling og evaluering på ulike nivåer, enten i egen regi eller sammen med forskningsinstitusjoner som SINTEF, NTNU og TØI. Disse aktivitetene finansieres over driftsbudsjettene våre.

KONTANTSTRØM

Trygg Trafikk har en netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter på 2 306 096 kr, en reduksjon på 3 013 167 kr fra 2018. Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter er på 344 158 kr som følge av ombygging og kjøp av inventar. Beholdningen av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt er på 32 149 531 kr.

STYRETS ARBEID

Styret har gjennomført fem ordinære styremøter i 2019. Styret har prioritert planprosesser høyt, og de viktigste har vært handlingsplanen og budsjettet for 2020 samt prosessen med å organisere fylkesleddet i samsvar med regionreformen. Styret har

ved flere anledninger gjennom året drøftet policyarbeid. Økonomi, nasjonalt planarbeid, ulykkesutvikling, høringsuttalelser og generell driftsstatus er temaer som går igjen på styremøtene. Trygg Trafikks prosjekter og kampanjer rapporteres jevnlig til styret.

Trygg Trafikk arbeider etter en årlig handlingsplan. Det rapporteres fra distriktsledere og prosjektledere hvert tertial og ved årsslutt. Administrasjonen rapporterer tilsvarende til styret, Samferdselsdepartementet og Finans Norge.

Organisasjonen har godt samarbeid med nasjonale styringmyndigheter innen alle relevante sektorer og på alle nivåer.

Trygg Trafikks årlige trafikksikkerhetskonferanse ble også i 2019 avholdt i forlengelse av landsmøtet. Temaet for årets konferanse var: «Hvordan skal vi sikre at vi fortsatt er best i verden på trafikksikkerhet etter regionreformen?»

Konferansen drøftet det faktum at skal vi nå de nasjonale målene, er vi helt avhengige av at kommunene og fylkeskommunene gjør sitt for å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken.

Styret drøftet løpende det faglige rammeverk fram mot konferansen.

FORTSATT DRIFT OG DISPONERING AV ÅRSRESULTAT

Styret bekrefter at forutsetningen for fortsatt drift er til stede, og regnskapet er avgitt under denne forutsetningen. Styret foreslår følgende disponering av årets overskudd: 789 529 kr overføres til annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31.12.2019 10 718 583 kr. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en rettvise oversikt over foreningens drift i 2019 og stilling per 31.12.19.

ARBEIDSMILJØ OG LIKESTILLING

Trygg Trafikk har nedfelt i sin policy at det skal praktiseres likestilling. I stillingsutlysninger står det følgende: «Trygg Trafikk er opptatt av mangfold, og oppfordrer kvalifiserte kandidater til å søke uansett alder, kjønn, kulturell og etnisk bakgrunn.»

Ved utgangen av 2019 hadde Trygg Trafikk 60 ansatte, herav 29 kvinner og 31 menn. Disse utgjør totalt 55,2 årsverk.

Av fem ledende stillinger er det tre kvinner og to menn. Trygg Trafikks styre består av syv medlemmer, tre kvinner og fire menn.

Totalt sykefravær er i 2019 på 6,1 % av total arbeidstid. Det er en reduksjon på 2,6 prosentpoeng i forhold til året før. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør 4,1 %, mot 6,3 % året før, mens øvrig sykefravær utgjør 0,5 %, mot 1,4 % året før. Resterende 1,5 % utgjør egenmeldt fravær, mot 1,0 % i 2018.

Oppdatert sykefraværstatistikk drøftes og følges opp i AMU. Styret anser arbeidsmiljøet og den generelle trivselen på arbeidsplassen som bra. Det jobbes løpende i prosesser for å sikre et optimalt arbeidsmiljø. Det er ikke rapportert om arbeidsulykker.

MILJØ

Organisasjonens virksomhet påvirker ikke det ytre miljøet mer enn det som er vanlig for de innsatsfaktorene som brukes, og det har derfor ikke vært aktuelt med spesielle tiltak på dette området.

Avslutningsvis rettes en spesiell takk til ledelsen i Samferdselsdepartementet, Finans Norge, fylkeskommunene og øvrige partnere og medlemmer for god kontakt og godt samarbeid. Vi takker våre medarbeidere og tillitsvalgte for flott innsats også i 2019.

Oslo, 13. februar 2020



Tomas Iver Hallem
(styreleder)



Knut Henning Duesund



Aase Simonsen



Eldar Meling



Trude Hagland



Hans-Jørgen Sanne Molvig



Anne Marit Jordheim



Jan Johansen
(direktør)



Regnskap og noter 2019

RESULTATREGNSKAP	NOTE	2019	2018
Driftsinntekter og driftskostnader			
Salgsinntekt		2 125 042	2 023 834
Annen driftsinntekt		95 619 613	90 295 550
Sum driftsinntekter	1, 2	97 744 655	92 319 385
Varekostnad		1 080 704	494 612
Lønnskostnad	3, 4	47 656 621	43 547 722
Avskrivning på driftsmidler	6	310 539	827 454
Annen driftskostnad	4, 5	48 310 743	46 615 556
Sum driftskostnader		97 358 607	91 485 344
Driftsresultat		386 047	834 041
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		439 304	137 321
Annen rentekostnad		35 823	36 426
Resultat av finansposter		403 481	100 896
Resultat		789 529	934 936
Ordinært resultat		789 529	934 936
Årsoverskudd		789 529	934 936
Overføringer			
Avsatt til annen egenkapital	9	789 529	934 936
Sum overføringer		789 529	934 936

BALANSE	NOTE	2019	2018
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler	6	0	159 151
Sum immaterielle eiendeler		0	159 151
Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	6	510 554	317 784
Sum varige driftsmidler		510 554	317 784
Sum anleggsmidler		510 554	476 935
Omløpsmidler			
Lager av varer og annen beholdning	7	978 885	857 117
Fordringer			
Kundefordringer		432 669	313 387
Andre kortsiktige fordringer		513 212	1 147 680
Sum fordringer		945 881	1 461 067
Bankinnskudd, kontanter o.l.	8	32 149 531	29 843 435
Sum omløpsmidler		34 074 296	32 161 619
Sum eiendeler		34 584 850	32 638 554
EGENKAPITAL OG GJELD			
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	9	10 718 583	9 929 054
Sum opptjent egenkapital		10 718 583	9 929 054
Sum egenkapital		10 718 583	9 929 054
Gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		4 646 574	5 415 755
Skyldig offentlige avgifter	10	3 473 009	3 309 990
Gjenstående prosj.midler, andre prosjekter	2	2 847 713	2 585 000
Gjenstående prosj. midler fylkene	2	7 865 184	7 323 800
Annen kortsiktig gjeld	10	5 033 788	4 074 955
Sum kortsiktig gjeld		23 866 268	22 709 500
Sum gjeld		23 866 268	22 709 500
Sum egenkapital og gjeld		34 584 850	32 638 554

KONTANTSTRØMOPPSTILLING	2019	2018
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Årets resultat før skattekostnad	789 529	934 936
Ordinære avskrivninger	310 539	827 454
Endring i varelager	-121 768	280 982
Endring i kundefordringer	-119 282	317 837
Endring i leverandørgjeld	-769 181	869 992
Endring i tidsavgrensningsposter	2 560 417	2 088 062
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	2 650 254	5 319 263
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-344 158	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-344 158	0
Kontantstrøm fra finans. aktiviteter		
Netto kontantstrøm fra finans. aktiviteter	0	0
Netto endring i kontanter og bank	2 306 096	5 319 263
Beholdning av kontanter og bank ved periodestart	29 843 435	24 524 172
Beholdning av kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	32 149 531	29 843 435

Oslo, 13. februar 2020

		
Tomas Iver Hallem (styreleder)	Aase Simonsen	Knut Henning Duesund
		
Eldar Meling	Trude Hagland	Hans-Jørgen Sanne Molvig
		
Anne Marit Jordheim	Jan Johansen (direktør)	

NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2019

NOTE 1. REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Inntekter

Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Medlemsinntekter regnskapsføres når de mottas. Tilskudd og opp-tjente inntekter fra aktiviteter inntektsføres når organisasjonen har juridisk rett til tilskuddet og verdien kan måles pålitelig. Offentlige tilskudd som det knytter seg betingelser til, inntektsføres i takt med forbruk av midler knyttet til den støttede aktivitet. Gjenstående midler til øremerkede prosjekter som ikke er ferdigstilt ved utgangen av regnskapsperioden, regnskapsføres i balansen som en forpliktelse under Gjenstående prosjektmidler.

Klassifisering og vurdering av eiendeler og gjeld

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen. Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi dersom verdifallet ikke forventes å være forbigående.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Varer

Varer er vurdert til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer forfaller ikke senere enn ett år etter regnskapsårets slutt, og oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Det er per 31.12.19 vurdert at det ikke foreligger behov for avsetning til tap på kundefordringer.

Pensjonsforpliktelser

Trygg Trafikk har en forsikret pensjonsordning i Statens pensjonskasse. Pensjonsordningen er en flerforetaksordning som regnskapsføres som om den var en innskuddsordning, og pensjonsforpliktelsene er derfor ikke innarbeidet i balansen. Årets premie er kostnadsført som pensjonskostnad.

Foreningen er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Foreningens pensjonsordning oppfyller kravene etter denne loven.

Skatt

Trygg Trafikk er en ideell organisasjon hvor all virksomhet er rettet mot formålet å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Ingen del av virksomheten har økonomisk vinning som eneste mål, og Trygg Trafikk er derfor ikke skattepliktig.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

Transaksjoner med nærstående

Trygg Trafikk har ikke hatt transaksjoner med nærstående i 2019.

Endring av regnskapsprinsipp

Som følge av at organisasjonen i to etterfølgende år har hatt mer enn 50 ansatte og inntekter over 70 millioner kroner, er den klassifisert i gruppen Øvrige foretak og må følge tilhørende regnskapsprinsipper fra og med 2019.

NOTE 2. DRIFTSINNTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

	2019	2018
Salgsinntekter		
Varesalg	894 240	1 001 618
Andre inntekter og refusjoner	1 230 802	1 022 216
Sum salgsinntekter	2 125 042	2 023 834
Andre driftsinntekter		
Offentlig tilskudd fra Samferdselsdepartementet	55 000 000	50 000 000
Tilskudd, prosjektmidler fra forsikring	10 139 879	9 882 924
Kontingenter medlemmer	1 007 000	1 038 800
Tilskudd til aktiviteter i fylkene	23 326 710	25 239 842
Tilskudd til øvrige prosjekter	6 950 120	6 178 974
Overført gjenst. prosj.midler fra i fjor *)	9 908 801	7 863 812
- Tilbakeført gjenst. prosj.midler i år **)	-10 712 897	-9 908 801
Sum andre driftsinntekter	95 619 613	90 295 550

*) Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2018 til 2019.

***) Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2020.

Deler av midlene er tildelt for bruk i 2020. Resten av midlene gjelder prosjekter som ferdigstilles i 2020 eller løper over flere år.

NOTE 3. LØNNSKOSTNADER M.M.

	2019	2018
Spesifikasjon av lønnskostnader		
Lønn	36 752 229	33 710 654
Arbeidsgiveravgift	5 742 248	5 181 230
Pensjonskostnader	4 444 306	3 701 732
Andre ytelser	717 838	954 106
Sum lønnskostnader m.m.	47 656 621	43 547 722
Antall årsverk	55,2	50,5

NOTE 4. YTELSE TIL LEDENDE PERSONER M.V.

	2019		2018	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 584 524	222 084	1 533 335	176 381
Styret	77 325	0	108 730	0

Det foreligger en avtale om 12 måneders etterlønn for daglig leder for det tilfellet at styret sier opp ansettelsesforholdet.

Revisjonshonorar revisor	105 365
Honorar til revisor for annen bistand	64 033
Revisor, attestasjoner	9 923

Tallene presenteres inkl. mva.

NOTE 5. ANDRE DRIFTSKOSTNADER

Andre driftskostnader består av alle kostnader for de ulike avdelinger, unntatt kostnader som inngår i vareforbruk og lønn/sosiale kostnader. Andre driftskostnader inkluderer kostnader til prosjekter som Trygg Trafikk er ansvarlige for eller deltar som samarbeidspartner i, og som samtidig administreres eller regnskapsføres av Trygg Trafikk. Kostnadene fordeler seg på avdelingene med følgende beløp:

	2019	2018
Kommunikasjon og samf. kontakt*)	8 325 372	7 971 959
Prosjekt og opplæring	9 276 359	5 787 513
Fylkesavdelingen	20 455 782	23 371 472
Administrasjon	10 253 230	9 484 612
Sum andre driftskostnader	48 310 743	46 615 556

*) Tidligere Fag og kommunikasjon

NOTE 6. IMMATERIELLE OG VARIGE DRIFTSMIDLER

	Immaterielle	Varige	Totalt
Anskaffelseskost 1.1.	1 322 036	692 392	2 014 428
+ tilgang i året	-	344 158	344 158
- avgang i året	-	-	-
- samlede av- og nedskrivninger	1 322 036	525 996	1 848 033
Bokført verdi 31.12.	-	510 554	510 554

Prosentstaks for ordinær avskrivning	10–33,3 %
Årets ordinære avskrivning	310 539

NOTE 7. LAGER AV VARER OG ANNEN BEHOLDNING

	2019	2018
Varebeholdning består av:		
Lager av varer innkjøpt for videresalg	978 885	857 117

Per 31.12.19 er det vurdert at det ikke foreligger ukurante varer i varelageret.

NOTE 8. BANKINNSKUD, KONTANTER O.L.

Bundne midler	2019	2018
Innskudd depositum	1 504 484	1 159 401
Innskudd skattetrekk	2 923 585	2 119 404

NOTE 9. EGENKAPITAL OG EIERE

Årets endring i egenkapital:	
Egenkapital 1.1.	9 929 054
+ årsoverskudd	789 529
Egenkapital 31.12.	10 718 583

Trygg Trafikk er en selveiende, landsomfattende organisasjon. Som medlemmer kan opptas landsomfattende organisasjoner, institusjoner, foreninger og lag, bedrifter, fylkeskommuner og kommuner. Organisasjonen har ingen innskutt egenkapital.

Landsmøtet er organisasjonens øverste myndighet. Vedtektenes § 8 inneholder følgende bestemmelser om stemmerett:

«Hvert medlem i Trygg Trafikk kan peke ut en representant til å representere seg på landsmøtet, eventuelt på ekstraordinært landsmøte. Hvert medlem har én stemme. Styrets medlemmer har stemmerett unntatt ved behandling av årsberetning og regnskap. Fraværende representanter kan ikke avgi stemme ved fullmakt. Lokale avdelinger, foreninger eller liknende som er tilsluttet en landsomfattende medlemsorganisasjon, har ikke stemmerett, men må avgi stemme gjennom felles representant.

Møtet ledes av en dirigent som velges blant representantene. Vedtak fattes med alminnelig flertall. Ved stemmelikhet er dirigentens stemme avgjørende.»

NOTE 10. GJELD

	2019	2018
Skyldig offentlige avgifter		
Forskuddstrekk	1 720 979	1 743 588
Merverdiavgift	38 098	39 171
Arbeidsgiveravgift	1 713 932	1 527 231
Sum Skyldig offentlige avgifter	3 473 009	3 309 990
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpne feriepengar	4 288 517	3 810 810
Påløpne kostn. og forsk.bet. inntekter	711 049	230 737
Innsamlede personalmidler	34 222	33 407
Sum Annen kortsiktig gjeld	5 033 788	4 074 955

Organisasjonen har ikke kortsiktig gjeld som forfaller senere enn ett år etter regnskapsårets slutt. Ingen del av gjelden forfaller til betaling mer enn fem år etter regnskapsårets slutt.



BDO AS
Munkedamsveien 45
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Uavhengig revisors beretning

Til landsmøtet i Trygg Trafikk

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Trygg Trafikk.

<p>Årsregnskapet består av:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Balanse per 31. desember 2019 • Resultatregnskap for 2019 • Kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2019 • Noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper. 	<p>Etter vår mening:</p> <p>Er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av organisasjonens finansielle stilling per 31. desember 2019, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.</p>
--	--

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av organisasjonen slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

Ledelsen er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av styrets beretning og annen informasjon i årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke annen informasjon, og vi attesterer ikke den andre informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese annen informasjon identifisert ovenfor med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom annen informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi, på bakgrunn av arbeidet vi har utført, konkluderer med at disse andre opplysningene inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å uttale oss om dette. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styret og direktør sitt ansvar for årsregnskapet

Styret og direktør (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god



regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til organisasjonens evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:
<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

Uttalelse om andre lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 18.02.2020

BDO AS

Cathrine Sæther Karlsen
statsautorisert revisor

Organisasjon og ansatte

Trygg Trafikk er en landsdekkende organisasjon med en sentral administrasjon lokalisert i Oslo. I tillegg har vi 18 fylkessekretariater – ett i hvert fylke. Totalt antall ansatte i 2019 var 57, og antall årsverk var 53,5.

Direktøren leder organisasjonen og er ansvarlig overfor styret. Direktøren ivaretar også mediekontakt vedrørende policy spørsmål.

Den sentrale administrasjonen består av 28 stillinger i tillegg til direktøren, og er organisert i fire avdelinger.

Fag- og kommunikasjonsavdelingen har ansvar for kvalitetssikring av plan- og policydokumenter, og er ansvarlig for organisasjonens deltakelse i utarbeidelse av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* og høringsuttalelser. Avdelingen er ansvarlig for gjennomføring av evaluering og kartlegginger, formidling av forskning og planlegging/gjennomføring av Trygg Trafikks nasjonale trafikksikkerhetskonferanse. Avdelingen har også ansvar for å ivareta Trygg Trafikks medieservice

og mediekontakt og ekstern og intern kommunikasjon via nettsider, intranett, nyhetsbrev og bilag. Ansvarsområdet dekker i tillegg Trygg Trafikks nasjonale trafikksikkerhetskampanjer med temaene refleks, sikker sykling og barn i bil.

Prosjekt- og opplæringsavdelingen har ansvaret for prosjekter og aktiviteter knyttet til opplæring. Avdelingen tilbyr kurs for ansatte i barnehage og skole, og på barnehagelærerutdanningene og lærerutdanningene. For lærere i valgfaget trafikk tilbys nettverksmøter. Avdelingen utvikler støttemateriell for trafikkopplæring.

HR og administrasjon har ansvar for å ivareta intern støtte og drift av fellesfunksjonene økonomi, HR, IKT, logistikk og kontorstøtte for hele virksomheten.

Fylkesavdelingen er bemannet med en avdelingsleder sentralt i tillegg til en distriktsleder i hvert fylke. I fem fylker er det i tillegg ansatt fylkesmedarbeidere for å ivareta spesifikke oppgaver. Disse er finansiert av fylkene. I Rogaland, Buskerud, Telemark, Hordaland, Hedmark, Vestfold

og Vest-Agder har distriktslederen kontor i fylkeskommunens lokaler. Distriktslederen i Oslo er samlokalisert med Trygg Trafikks hovedkontor. Distriktslederen i Akershus har kontor plass sentralt i Oslo. De resterende distriktslederne har kontor i Statens vegvesens lokaler.

Trygg Trafikks distriktsledere leder og samordner virksomheten i fylkene med utgangspunkt i organisasjonens plan-dokumenter. Dette samkjøres med de fylkesvise handlingsplanene for trafikksikkerhet, hvor distriktslederne har hovedansvar eller delansvar for gjennomføring av flere av tiltakene. Deres oppgaver spenner over kontakt og samarbeid med aktører og nettverk innen både frivillig og offentlig sektor. Samarbeidet med fylkenes trafikksikkerhetsutvalg eller tilsvarende utvalg står helt sentralt. Distriktslederne utarbeider en egen årsrapport for hvert enkelt fylke. Rapportene er tilgjengelige på fylkessidene på tryggtrafikk.no.

SAMARBEID

STYRET

Styret har etter landsmøtet 2019 hatt følgende sammensetning:

Leder

Tomas Iver Hallem til 2019

Medlemmer

Aase Simonsen til 2020
Hans-Jørgen Molvig til 2020
Eldar Meling til 2019
Trude Hagland til 2019
Knut Duesund til 2020
Anne Marit Jordheim til 2019

Varamedlemmer

Elisabeth Fjellvang Kristoffersen til 2019
Ketil Nordengen til 2020
Mari Siljebråten til 2020
Torunn Mevik til 2019

Valgkomiteen

Benthe Enes Bondhus
Camilla Melgård
Børre Skiaker
Geir Andersen Mo

SAMMENSETNINGEN I ARBEIDSMILJØUTVALGET (AMU) VED UTGANGEN AV 2019:

- **Leder:** Elisabeth S. Natvig
- **Representant fra DELTA:** Brita Straume, vara Mette Magnussen
- **Representant fra NTL:** Torunn Mevik, vara Gustav Smedal
- **Representant fra ledergruppen:** Knut Skjetne
- **Direktør:** Jan Johansen
- **Verneombud:** Marie Louise Simonsen Zangenberg, vara Unni Knutli
- **Medica:** Sidsel Tveøy

Leder i DELTA: Harald Heieraas
Nestleder i DELTA: Knut Olav R. Nestås
Leder i NTL: Bjørn Hagene
Nestleder i NTL: Ida Neergaard

GRATULERER!

➤ **Audun Heggstad**, distriktsleder for Trygg Trafikk i Sogn og Fjordane siden 1984, ble tildelt Trafikksikkerhetsprisen for Sogn og Fjordane for 2019. Heggstad har vært synlig, tydelig og aktiv for å fremme arbeidet med trafikksikkerhet, særlig mot skoler og barnehager. Heggstad fikk ros for sin positive framferd og for sin praktiske tilnærming til arbeidet med trafikksikkerhet hvor han har evnet å visualisere situasjoner som kan oppstå i trafikken.



Strategier – hvor vil vi?

Trygg Trafikk har i 2019 utviklet to nye strategiske planer for arbeidet sitt. Den ene er *Plan for strategisk kompetansestyring 2019–2025*, og den andre er *Plan for strategisk kommunikasjon 2020–2025*.

PLAN FOR STRATEGISK KOMPETANSESTYRING:

Rekruttere, utvikle og beholde kompetanse



Trygg Trafikk er en kunnskapsorganisasjon, og systematisk satsing på kompetanse er nødvendig for at vi skal nå våre strategiske mål. – Denne planen er et overordnet styringsverktøy for målrettet kompetansestyring, sier seniorrådgiver i HR-avdelingen, Elisabeth Natvig.

Formålet med kompetanseplanen er å gi en beskrivelse av hvordan organisasjonen skal arbeide med kompetanse for å nå Trygg Trafikks overordnede mål.

Hensikten er å gi føringer for planlegging, utvikling, gjennomføring og evaluering av kompetansetiltak.

– Planen gir oss et felles rammeverk, et felles begrepsapparat og viktige prinsipper og føringer for det videre arbeidet, sier Natvig.

Samfunnsutviklingen gir nye utfordringer for Trygg Trafikk, og arbeidsoppgavene kan raskt endre seg. Denne planen skal sikre at organisasjonen har kontinuitet i kompetansearbeidet. Gode tiltak, klare prioriteringer og endringsvilje gjør oss mindre sårbare og sikrer at vi opprettholder den gode kvaliteten og det høye faglige nivået på arbeidet vårt.

PLAN FOR STRATEGISK KOMMUNIKASJON:

Trygg Trafikk skal være ekspertene på trafiksikkerhet



Kommunikasjon er et strategisk verktøy for å nå nullvisjonen og målene som er satt i Trygg Trafikks overordnede og strategiske planer.

– Denne planen skal legge grunnlaget for målrettede kommunikasjonstiltak. Kommunikasjon må integreres tidlig i arbeidsprosesser og prosjektarbeid, sier kommunikasjonssjef Ingrid Trømborg.

Formålet med kommunikationsstrategien er å sikre helhet og sammenheng i Trygg Trafikks kommunikasjonsarbeid og bidra til at kommunikasjon brukes som et strategisk virkemiddel i organisasjonen. Kommunikasjon er et viktig virkemiddel for å nå mål og løse oppgaver på en effektiv og god måte.

– God kommunikasjon gir innsikt, bygger tillit og skaper engasjement. Vi lærer opp barn og unge i trafiksikkerhet og hjelper dem til å ta gode valg i trafikken. Vi er pådrivere for at beslutningstakere skal ta gode beslutninger som øker trafiksikkerheten, vi samarbeider i gode nettverk, og våre medarbeidere er godt informert, slik at de framstår som gode ambassadører for Trygg Trafikk, sier Trømborg.

Formelle samarbeidsplattformer

Trygg Trafikk deltar i en del faglige og formelle samarbeidsorganer, styrer og organisasjoner både nasjonalt og internasjonalt.



Nasjonalt

Kontaktgruppen for trafikksikkerhet (KTS)
Direktør Jan Johansen
Fagsjef Tori Grytli

MC-rådet
Seniorrådgiver Bård Morten Johansen

Skadeforebyggende forum
Fagsjef Tori Grytli

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)
Direktør Jan Johansen



Nordisk

Nordisk Trafikksikkerhetsråd (NTR)
Fellesorgan for direktører og ledere i de nordiske trafikksikkerhetsorganisasjonene.

Direktør Jan Johansen
Fagsjef Tori Grytli

Nordisk vegforum (NVF)
NVF er et bransjesamarbeid med medlemmer fra både offentlig og privat sektor, og har i alt rundt 320 medlemsorganisasjoner i de nordiske landene. Arbeidet i NVF skjer i ulike utvalg i fireårsperioder som avsluttes med en kongress. Trygg Trafikk er medlem av NVF-rådet i Norge.

Direktør Jan Johansen
Fagsjef Tori Grytli
Seniorrådgiver Bård Morten Johansen



Internasjonalt

European Transport Safety Council (ETSC)
ETSC er en Brussel-basert, uavhengig nonprofit-organisasjon med formål å redusere antallet dødsfall og skader i veitrafikken i Europa. Organisasjonen identifiserer og fremmer effektive tiltak basert på internasjonal forskning og beste praksis på områder som har størst potensial for en reduksjon i antall trafikkulykker. ETSC tilbyr dokumentert informasjon i form av vitenskapelige rapporter, faktaark og nyhetsbrev til støtte for høye sikkerhetsstandarder i EU-harmoniseringen. ETSC organiserer i tillegg flere nasjonale og internasjonale konferanser hvert år.

Direktør Jan Johansen
Fagsjef Tori Grytli
Seniorrådgiver Miriam Kvanvik

Medlemmer i 2019

Ved utgangen av 2019 hadde Trygg Trafikk **302 medlemmer**.

MEDLEMMER

A Landsomfattende organisasjoner og institusjoner mv.

- Autobransjens Leverandørforening
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Bilimportørenes Servicekontor
- Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)
- Forsvaret
- Kongelig Norsk Automobilklubb
- MA – Rusfri Trafikk
- Motorsykkelimportørenes forening
- Møller Mobility Group AS
- NHO Transport
- Norges Automobil-Forbund
- Norges Bilbransjeforbund
- Norges Bilsportforbund
- Norges Juristforbund
- Norges Lastebileier-Forbund
- Norges Motorsportforbund
- Norsk Motorcykel Union
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Opplysningsrådet for veitrafikken
- Pensjonistforbundet
- Politiets Fellesforbund
- Sporveien Trikken AS
- Syklistenes Landsforening
- Ung i trafikken
- Utdanningsforbundet
- Vellenes Fellesorganisasjon
- Yrkestrafikkforbundet

B Andre

- American Car Club of Norway
- Bema AS
- Bille AS
- Cato Myhrvold Trafikkskole
- Gjensidige Forsikring ASA
- Kjør for livet
- Metrotek AS
- NAF avd. Asker og Bærum
- NAF avd. Moss og omegn
- NAF avd. Søndre Vestfold
- NAF avd. Tønsberg og Omegn
- NAF Trafikksenter AS Vålerbanen
- Nordnorske Entreprenørers Serviceorganisasjon
- Norges Taxiforbund avd. Oslo
- Norges Taxiforbund avd. Trøndelag
- Norsk Dekkretur AS
- Norsk Scania AS
- OsloMet – storbyuniversitetet
- Personskadeforbundet LTN
- Reflexprodukter Norge AS
- Trøndelag Bilbransjeforening
- Opplæringskontoret Bilfag Østfold

C Fylker

- FTU Akershus
- FTU Buskerud
- Finnmark fylkeskommune
- FTU Hedmark
- FTU Hordaland
- FTU Møre og Romsdal
- FTU Nordland
- FTU Oppland
- FTU Rogaland
- FTU Sogn og Fjordane
- FTU Telemark
- FTU Troms
- FTU Vestfold
- FTU Vest-Agder
- FTU Østfold

D Kommuner

Agdenes	Drangedal	Gamvik	Høylandet	Lierne	Naustdal	Rennebu	Skiptvet	Sør-Varanger	Vinje
Alta	Dønna	Gausdal	Hå	Lillehammer	Nedre Eiker	Rennesøy	Skjervøy	Time	Vågan
Aremark	Eide	Gildeskål	Inderøy	Lillesand	Nesna	Ringebu	Skjåk	Tingvoll	Vågå
Arendal	Eidfjord	Giske	Indre Fosen	Lindås	Nesodden	Ringerike	Snåsa	Tinn	Våler
Asker	Eidsberg	Gjøvik	Iveland	Lom	Nesset	Ringsaker	Sokndal	Tjeldsund	Ørland
Askim	Eigersund	Gol	Jevnaker	Lunner	Nissedal	Roan	Sola	Tokke	Østre Toten
Audnedal	Elverum	Gran	Karmøy	Lyngdal	Nome	Rollag	Songdalen	Tolga	Øvre Eiker
Aukra	Enebakk	Gratangen	Klepp	Lærdal	Nord-Aurdal	Rygge	Sortland	Trøgstad	Øyer
Aure	Engerdal	Grimstad	Klæbu	Løten	Norddal	Rælingen	Spydeberg	Tvedestrand	Øygarden
Aurland	Etnedal	Grong	Kongsberg	Malvik	Nord-Fron	Rømskog	Stange	Tydal	Øystre Slidre
Aurskog-	Evenes	Halden	Kongsvinger	Mandal	Nordkapp	Råde	Stavanger	Tysvær	Åfjord
Høland	Farsund	Hamar	Kragerø	Marnardal	Nord-Odal	Saltdal	Steinkjer	Tønsberg	Ål
Austevoll	Fauske	Hammerfest	Kristiansand	Masfjorden	Nordre Land	Sandnes	Stjørdal	ULLensaker	Ålesund
Austrheim	Fitjar	Haram	Kristiansund	Melhus	Nore og	Sandøy	Stranda	Vadsø	Årdal
Bamble	Flatanger	Harstad	Krødsherad	Meløy	Uvdal	Sarpsborg	Suldal	Vaksdal	Ås
Berlevåg	Flekkefjord	Hemne	Kvinesdal	Meråker	Notodden	Sauda	Sund	Vang i Valdres	Åseral
Birkenes	Flesberg	Hemnes	Kvinnherad	Midtre	Oppdal	Sauherad	Surnadal	Vardø	Åsnes
Bjerkreim	Flora	Herøy	Larvik	Gauldal	Oslo	Sel	Sveio	Vefsn	
Bodø	Flå	Hjartdal	Lebesby	Modum	Overhalla	Selbu	Sykkylven	Vennesla	
Bokn	Forsand	Hjelmeland	Leikanger	Moss	Porsgrunn	Seljord	Søgne	Verdal	
Bremanger	Fosnes	Hol	Leka	Målselv	Radøy	Sigdal	Søndre Land	Verran	
Bø i Telemark	Fredrikstad	Horten	Lenvik	Namdalseid	Rakkestad	Siljan	Sør-Aurdal	Vestre Slidre	
Børnlo	Froland	Hvaler	Lesja	Namsos	Rana	Sirdal	Sørfold	Vestre Toten	
Dovre	Frøya	Hægebostad	Levanger	Nannestad	Randaberg	Ski	Sør-Fron	Vevelstad	
	Færder	Høyanger	Lier	Narvik	Re	Skien	Sør-Odal	Vikna	

Samarbeid, kreativitet og mot blir bare viktigere i arbeidet fram mot 2030.

Samarbeid fordi alle blir bedre når vi deler kunnskap og erfaringer på tvers av sektorene.

Kreativitet fordi vi trenger andre løsninger i framtiden enn dem vi har i dag.

Og **mot** fordi det må tøffere grep til hvis vi skal nå målene vi har satt oss.

Jan Johansen
direktør i Trygg Trafikk

TRYGG TRAFIKK TAKKER

Trygg Trafikks samarbeid med Finans Norge og forsikringselskapene utgjør en vesentlig del av finansieringen av Trygg Trafikks forebyggende arbeid.

Trygg Trafikk takker selskapene og Finans Norge for et stort engasjement til det beste for det skadeforebyggende arbeidet.

I tillegg har vi samarbeidet med og fått støtte fra Europeiske Reiserforsikring. Vi har også fått midler til lokale aktiviteter fra Gjensidigestiftelsen og Samferdselsdepartementets støtteordning til lokale sikkerhetstiltak.

Gjensidige Forsikring
If Skadeforsikring
Tryg Forsikring
Sparebank 1 Forsikring / Fremtind
Storebrand Forsikring
Jernbanepersonalets Forsikring
Codan Forsikring
Protector Forsikring

KLP Skadeforsikring
DNB Forsikring
Eika Forsikring
Frende Forsikring
Landbruksforsikring
Insr (tidligere Vardia og NEMI)

TRYGG TRAFIKK
Tullins gate 2
Postboks 277 Sentrum
0103 Oslo

Tlf.: +47 22 40 40 40
hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no
Org.nr.: NO 970 133 410 MVA
Bank: 7044 05 05757



TRYGG TRAFIKK