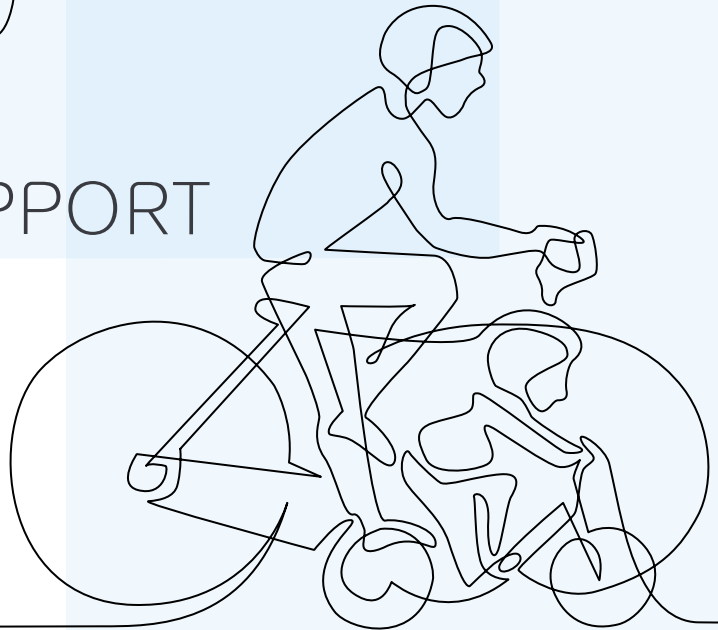


# ÅRSRAPPORT



# 2018



TRYGG TRAFIKK

Vi er et folk i bevegelse.  
 Hver dag. Det er en frihet vi  
 skal verne om.

Å være fri er også å være  
 trygg. Husk å ta sikre valg.  
 Også i bevegelse.



**TRYGG TRAFIKK  
 ÅRSRAPPORT 2018**

REDAKTØR: Christoffer Solstad Steen  
 TEKST: Nucleus  
 DESIGN: October Design AS  
 KORREKTUR: Nye Tillen  
 FOTO: Morten Brakestad, Terje Borud  
 TRYKK: Papermill AS  
 OPPLAG: 500

**INNHOOLD**

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: Terje Moe Gustavsen .....	24
Ulykkesstatistikken .....	26
Status fra distriktene .....	27
Årsberetning og regnskap .....	30
Organisasjon og ansatte.....	37
Samarbeid og medlemmer.....	38

**TRYGG TRAFIKK**

**Trygg Trafikk** er en medlemsorganisasjon som arbeider for bedre trafikksikkerhet for alle trafikanter. 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 trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykker.

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

**Trygg Trafikks** arbeid finansieres hovedsakelig gjennom statlige tilskudd og prosjektstøtte fra Finans Norge, forsikringsselskaper 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 trafikanter og bidrar til at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Hovedinnsatsen er knyttet til trafikanterrettede tiltak, og barn og unge har en særskilt plass.

**VERDIER**

**TROVERDIG**

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

**ENGASJERT**

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

**INKLUDERENDE**

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

## Det trengs tøffere tak i arbeidet for nullvisjonen

Skal vi komme nær visjonen om null drepte eller hardt skadde i trafikken, og nå etappemålet om ikke flere enn 350 drepte eller hardt skadde i 2030, er det ingen vei utenom tøffere virkemidler. Dette er ambisiøse mål – og en halvering av dagens nivå. Vi ser at det vil kreve enda mer av alle oss som arbeider med trafikksikkerhet.

**T**rygg Trafikk er én av flere sentrale aktører i norsk trafikksikkerhetsarbeid, en posisjon vi har opparbeidet oss gjennom mer enn 60 år. Som pådrivere for trafikksikkerhet skal vi fortsette arbeidet med å bidra til nasjonal måloppnåelse.

Men vi er heldigvis ikke alene. Det tette samarbeidet mellom Storting og regjering, fylkene, kommunene, statsforvaltningen, forskningsmiljøene, næringslivet og organisasjonene er nøkkelen til det gode trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres her i landet.

Så godt er dette samarbeidet at man i internasjonal sammenheng ser på «den norske modellen» som et forbilde. Men å være «verdensmester i trafikksikkerhet» er heller ikke godt nok.

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021* slår fast at trafikksikkerhetsarbeid skal være tverrsektorielt. Styrket samarbeid på tvers av etater, organisasjoner og fagmiljøer er noe av oppskriften på hvordan vi må arbeide de neste årene. Det innebærer blant annet også en tettere samordning mellom alle som samler ulykkesdata. Fordi vi trenger enda mer kunnskap om hva som utløser de alvorligste ulykkene.

Samarbeid, kreativitet og mot blir bare viktigere i arbeidet frem mot 2030. Samarbeid fordi alle blir bedre når vi deler kunnskap og erfaringer på tvers av sektorene. Kreativitet fordi vi trenger andre løsninger i fremtiden enn dem vi har i dag. Og mot fordi det må tøffere grep til hvis vi skal nå målene vi har satt oss. Tiltak som å sette ned fartsgrenser og øke antall politikontroller vil kreve politisk mot av våre folkevalgte.

Teknologi blir en stadig viktigere faktor i arbeidet vårt. Ikke bare blir bilene sikrere, men løsninger som beltelås, alkoholås, intelligent hastighetstilpasning og atferdssensorer i biler vil skape muligheter i trafikksikkerhetsarbeidet. Men å ta dem i bruk forutsetter politisk handlekraft og evnen til å tenke langsiktig og målrettet hos dem som lager og vedtar lover.

Samtidig må vi være forsiktige med å bli overdrevne teknologioptimister. Det vil fortsatt i overskuelig fremtid være trafikantene som sitter med nøkkelen. Derfor må vi fortsette å investere i holdningsskapende og forebyggende arbeid, og gjøre enda mer av det arbeidet som fungerer så bra.

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 gir vi dere et lite innblikk i hvordan vi arbeider innenfor de fem hovedområdene våre. Hva har vi gjort i 2018, og hva tenker vi å gjøre i 2019?



## HOVEDOMRÅDE 1

# Trygge og sikre barn

## > Overordnet mål:

Ingen barn omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

## > Strategiske mål:

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

## Arbeid for en tryggere skolevei

### 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.

Er det noe foreldre er opptatt av, så er det sikkerheten til barna. At barn skal være trygge på skoleveien, burde være selvsagt. Likevel vet vi at det dessverre ikke alltid er slik. For å sikre en tryggere skolevei har vi i år videreutviklet konseptet Hjertesone, der skoler over hele landet jobber effektivt med trafikksikkerhet i samarbeid med elevene.

Det er flere aktører som står bak Hjertesone. Helsedirektoratet, Statens vegvesen, Syklistenes Landsforening, Miljøagentene, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, politiet og Trygg Trafikk har alle gått sammen for å utvikle konseptet. Sammen støtter vi kommunene, skolene og FAU som skal gjennomføre det konkrete arbeidet.

### Hjertesone for et tryggere trafikkmiljø

Det finnes ingen ferdig oppskrift på hva en hjertesone er, ettersom hjertesonen må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver

enkelt skole. For å hjelpe ansvarsgruppene i gang med å etablere sin hjertesone, har vi i brosjyren *Kom i gang med hjertesone* laget et eksempel på hvordan oppstarten på prosessen kan se ut. I tillegg inneholder brosjyren forslag til ulike fysiske og holdningsskapende tiltak som kan inngå i arbeidet med Hjertesone.

### Hjertesone.no

Brosjyren ble sendt ut til skolene og publisert på den nyetablerte nettsiden [hjertesone.no](http://hjertesone.no) i forbindelse med skolestart. På nettsiden kan foreldre, skoler og kommuner finne informasjon og tips til måter å arbeide med Hjertesone på. Nettsiden viser eksempler på skoler som allerede har etablert sine hjertesoner, og det er delt informasjon og aktuelle saker om hjertesoner og skolevei i Facebook-gruppen: [facebook.com/hjertesone](https://www.facebook.com/hjertesone).

### DETTE KAN SKOLELEDELSEN GJØRE:

- > Bli en hjertesoneskole og få mindre biltrafikk rundt skolen.
- > Ta opp temaet med FAU og på foreldremøter.
- > Kartlegg de farligste punktene rundt skolen, og finn trygge steder der barn som blir kjørt, kan bli sluppet av.
- > Legg til rette for god sykkelparkering for elevene.
- > Undersøk om det er realistisk å få
  - stengt enkelte strekninger
  - satt ned fartsgrensen
  - innført andre reguleringer som bedrer forholdene for gående og syklende
  - flyttet eller endret skolens parkeringsområde
- > Snakk med elevene om trafikksikkerhet, og oppfordre dem til å gå eller sykle til skolen.
- > Del gode ideer med andre skoler, og følg med på hva andre gjør.
- > Opprett kontakt med kommunen, og hør hva de kan bidra med.

### DETTE KAN KOMMUNEN GJØRE:

- > Bidra til at barn har trygge og sikre skoleveier.
- > Foreta risikovurderinger av kommunale skoleveier. På fylkeskommunale veier kan forespørsel om risikovurdering rettes til Statens vegvesen.
- > Lag helhetlige planer med vurdering av
  - stenging av enkelte strekninger og lavere fartsgrenser
  - iverksetting av reguleringer og/eller fysiske tiltak som bedrer forholdene for de som går og sykler
- > Få skoler til å innføre hjertesoner, og bidra til at flere går eller sykler til skolen.
- > Stimuler skoler til å
  - iverksette lokalt tilpassede tiltak
  - skape nettverk for erfaringsutveksling og utvikling av gode løsninger

### God mediedekning

Hjertesone ble mye omtalt i lokale og nasjonale medier i forbindelse med skolestart i 2018. Flere distriktsledere fikk med seg lokalavisene på å publisere aktuelle saker om temaet, og det ble sendt ut pressemeldinger som medier benyttet seg av. Det var også innslag om skolevei på Østlandssendingen, Kveldsnytt på NRK og God morgen Norge på TV 2. I tillegg ble det laget en film til bruk på Snapchat og Facebook for å få ytterligere oppmerksomhet rundt konseptet.

«Vi vil støtte skolene som ønsker å sette i gang med hjertesone, så godt vi kan, selv om det i hovedsak er foreldrene, skolene og kommunene som må samarbeide om det konkrete arbeidet.»

Ida Neergaard, seniorrådgiver i Trygg Trafikk

## Flere hjertesoner i 2019

Det varierer hvem som tar initiativet til å opprette en hjertesone rundt skolene i landet. Noen steder er det FAU som setter i gang arbeidet, andre steder er det rektorer, folkehelsekoordinatorer i kommunene eller kommunale vedtak som er drivkraften bak arbeidet. Sist ut i rekken over store kommuner som har fattet vedtak om å etablere hjertesoner, er Oslo.

### Mer tilgjengelig informasjon

I 2019 vil vi fortsette å dele informasjon, tips og gode eksempler på hjertesoner på nettsiden, på Facebook og i møte med rektorer, foreldre og kommuner.

Vi vil støtte skolene som ønsker å sette i gang med hjertesone, så godt vi kan, selv om det i hovedsak er 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. Eksemplene viser også at flere av tiltakene som inngår i arbeidet, må jobbes med kontinuerlig og følges opp, for eksempel i form av lokale kampanjer.

### Skolestart 2019

Vi vil sende ut informasjon om Hjertesone til skolene i forbindelse med skolestart. Dette skal gjøres via Beintøft-kampanjen til Miljøagentene, og det er en fin måte å skape oppmerksomhet rundt skolevei og Hjertesone. Beintøft-kampanjens mål om å få flere elever til å gå til skolen passer også godt i sammenheng med Hjertesone.

### Kartlegging av trafikkopplæring på barneskolen

I samarbeid med Kantar TNS skal Trygg Trafikk gjennomføre en kartlegging av trafikkopplæringen på barneskolen. Dette vil gi oss et tydeligere bilde av hvor mange skoler som kjenner til, eller allerede har etablert, en hjertesone.



## 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 nettsiden [Bilstolvelgeren.no](http://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.

■ Barn skal bruke godkjent sikringsutstyr i bil til de er minst 135 cm høye. Beltestol og pute bidrar til riktig belteføring over barnets kropp. Når barna vokser ut av beltestolen bør de gå over til bilpute frem til de blir 150 cm.



Foto: Sigurd Øie



«Etter å ha satt oss inn i konseptet tenkte vi at dette virkelig måtte være noe for oss.»

Anette Hvidtsten, FAU-leder på Gokstad skole

## – Hjertesonen symboliserer omsorgen vi har for hverandre

### 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.

Det ble nylig bestemt at alle barneskolene i Sandefjord kommune skal ha sin egen hjertesone. Gokstad skole var først ute med å ta i bruk konseptet, og har allerede blitt en snakkis i nærmiljøet.

- Vi kom over Hjertesone litt tilfeldig, og vi ble nysgjerrig på hva det var. Etter å ha satt oss inn i konseptet tenkte vi at dette virkelig måtte være noe for oss, forteller FAU-leder på Gokstad skole, Anette Hvidtsten.

Arbeidet med å etablere skolens hjertesone har blitt viktig for å kunne kontrollere skolens store trafikkutfordringer og for å sikre en tryggere skolevei.

- Vi startet med å opprette en ansvarsgruppe. Deretter arrangerte vi en stor idédugnad med barn og foreldre hvor vi diskuterte trafikkutfordringene til skolen, og bestemte oss for å definere og forme vår egen hjertesone, forteller Anette.

### Begrenser trafikken i skolegården

Ifølge Anette er to av hovedutfordringene til Gokstad skole trafikken som oppstår i skolegården når barna kjøres til og fra skolen, og det at barna kan finne på å krysse den trafikkerte fylkesveien i 60-sonen.

- Det er bilistene som utgjør den største risikoen. Når foreldrene kjører inn den trange veien til skolen, oppstår det et kaotisk trafikkbilde, forteller Anette.

Nå er skolens hjertesone markert med skilt, merking i asfalten og bannere. I tillegg har skolens ansvarsgruppe opprettet en liste med foreldrevakter, som hver morgen stiller opp for å stoppe trafikken og passe på at barna ikke krysser fylkesveien.

Skolen har også fått laget sin helt egen hjertesone-sang, som minner elevene på skolens engasjement for å opprettholde en trafiksikker hverdag.

- Sangen finnes som lydfil og med vokal på hjertesone.no, og vi håper den blir tatt i bruk over hele landet, sier Anette fornøyd.

## HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

1

### DETTE KAN FORELDRE GJØRE

- Bli enige om hvor hjertesonen på deres skole bør være.
- Samarbeid gjennom FAU og bli enige om felles regler.
- Finn egnede steder, såkalte droppsoner, der barn som blir kjørt, kan bli sluppet av. Disse stedene bør lokaliseres slik at resten av skoleveien blir trafiksikker.
- Tenk gjennom egne vaner – må barna kjøres til skolen, eller kan de gå alene eller sammen med andre?
- Lag følgegrupper for å hjelpe hverandre.
- Den korteste veien er ikke alltid den tryggeste. Vis barna hvor det er best å gå og sykle, og bidra til en trygg og sikker skolevei for alle.

## Trafiksikker hverdag for de minste

- Det er aldri for tidlig å starte med trafikkopplæring, forteller rådgiver i Trygg Trafikk, Marie Louise Zangenberg.

Gjennom barnehagekursene til Trygg Trafikk får pedagoger og ansatte i barnehager en innføring i hvordan de på en enkel og morsom måte kan jobbe med trafiksikkerhet. Målet med kurset er at trafiksikkerhet skal bli en del av hverdagen til barna – og ikke noe de bare jobber med én gang i året.

Barnehagelærer og pedagog i Sentrum vest-barnehagene i Porsgrunn, Kristiane Frøland, er veldig fornøyd med kurset hun deltok på i oktober. Bevisstgjøringen om de små, men viktige tingene, som riktig beltebruk for barna, ble en øyeåpner for henne.

- Jeg har skjønnet hvor alvorlig de små feilene faktisk er, og hvor store konsekvenser de kan få, forteller Kristiane.

### De rette avgjørelsene

En stor del av barnehagekurset til Trygg Trafikk handler om å gi råd og veilede og engasjere kursdeltakerne til å utvikle gode og trafiksikre rutiner. I barnehagen

der Kristiane jobber, har de brukt årshjulet i Barnas Trafikkklubb, som hun ble introdusert for på kurset, aktivt. Sammen med barna valgte de ut hele november til å handle om trygg trafikk, og de gjennomførte oppdragene for høsten.

- Når man jobber i barnehage, har man ikke så mye planleggingstid, og det var derfor veldig fint at årshjulet gjorde det så lystbetont og enkelt å jobbe med trafiksikkerhet. Trafikkspillet og maskoten Lyset er også veldig populært blant barna, forteller Kristiane fornøyd.

Et resultat av arbeidet er regelen om at bilene alltid skal rygge inn på parkeringsplassen.

- Å ha full kontroll på området rundt bilen kan utgjøre store forskjeller for trafiksikkerheten i hente- og leveringsituasjoner. Når du kan kjøre direkte ut, får du bedre overblikk, forteller Kristiane.



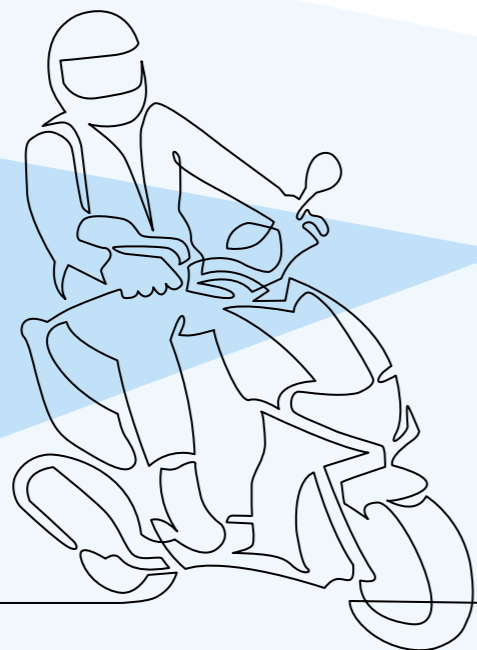
«Å ha full kontroll på områ- det rundt bilen kan utgjøre store forskjeller for trafiksikkerheten i hente- og leveringsituasjoner.»

Kristiane Frøland, pedagog i Sentrum vest-barnehagene

■ Barnehagekursene tilbys alle kommuner som ønsker kurset. Finans Norge har inngått en flerårig avtale med Trygg Trafikk om økonomisk støtte til disse kursene.

■ Barnas Trafikkklubb har mange oppdrag som barnehagene bruker når de planlegger og er på tur. Målet er å utvikle innholdet slik at det i enda større grad hjelper barnehagen med å arbeide med rammeplanens fagområder når barnehagen er på tur.

■ Trygg Trafikks egen maskot, Lyset, ble lansert i 2016. Lyset hører til universet i Barnas Trafikkklubb. I 2018 produserte Barnas Trafikkklubb sin egen trafikk-sang – «Se og bli sett» – med dans og musikkvideo. Sangen og dansen har skapt stor begeistring blant barnehagebarn og på de lavere trinnene i skolen.



## HOVEDOMRÅDE 2

# Trafikksikker ungdomstid

### > Overordnet mål:

Færre ungdommer omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

### > Strategiske mål:

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

## Satsing på valgfaget trafikk i skolen

### 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 km.

Vi har arbeidet målrettet for at ungdom skal få økt kompetanse om trafikksikkerhet i skolen. Innføringen av valgfaget trafikk bidrar til en mer fullstendig og tverrfaglig tilnærming til trafikkopplæring. Etter at valgfaget trafikk fikk egen læreplan i 2014, har faget blitt tilbudt til skoler over hele landet. Rundt 9000 elever har valgt å ha trafikk som valgfag, noe som betyr at de også får trafikkalt grunnkurs i skoletiden.

#### Positiv evaluering av valgfaget

For å undersøke hvor vellykket faget er i praksis, har Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomført en evaluering av valgfaget blant elever og lærere på ungdomstrinnet på oppdrag fra Trygg Trafikk. Evalueringen viser at elevene gleder seg til timene, er fornøyd med metodene og undervisningsopplegget, og er godt fornøyd med at faget er praktisk rettet. Elevene opplever også at lærerne er engasjerte og flinke til å formidle fagstoffet.

Lærerne rapporterer at de har motiverte elever og i stor grad bruker læreboken, i tillegg til nettressurser fra Trygg Trafikk. De rapporterer også om god overensstemmelse mellom læreplanen og innholdet i trafikkalt grunnkurs. Både elever og lærere forteller at elevene får bedre holdninger og blir tryggere i trafikken som en følge av valgfaget trafikk.

#### Atferdspåvirkning

Valgfaget trafikk inneholder en rekke elementer som er vektlagt i Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning, og som tidligere forskning har dokumentert er av betydning for å påvirke atferd. Det er derfor god grunn til å tro at ungdom utvikler bedre holdninger og sikrere atferd gjennom valgfaget trafikk.

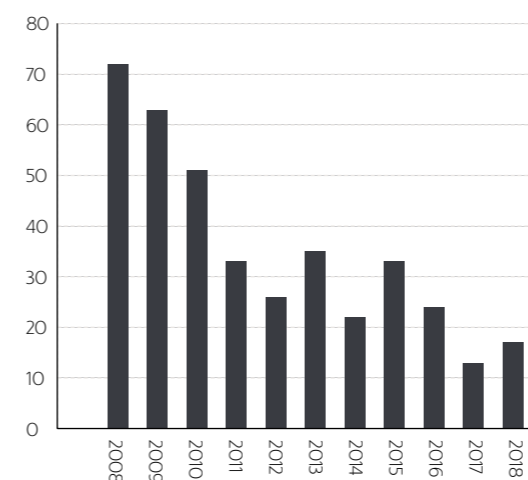
#### Undervisningsmodell

Trygg Trafikk har hentet en didaktisk modell

«Innføringen av valgfaget trafikk bidrar til en mer fullstendig og tverrfaglig tilnærming til trafikkopplæring i ungdomsskolen.»

Ragnhild Meisfjord, opplæringsjef i Trygg Trafikk

DREPTE UNGDOMMER 15-24 ÅR  
2008-2018



fra Naturfagssenteret som skal støtte lærere i planlegging, gjennomføring og evaluering av utforskende undervisning i valgfaget trafikk. Gjennom modellen inkluderes elevene som aktive deltakere i undervisningen, for å bedre kunne utvikle sine ferdigheter og holdninger knyttet til temaer i valgfaget.

# 9000

ungdomsskoleelever

9000 elever i Norge har valgfaget trafikk. Evalueringen viser at de er godt fornøyd med valgfaget.

## Tilrettelegger undervisningen

I løpet av det første halvåret i 2019 skal veilederen til læreplanene ligge klare. Veilederen vil inneholde undervisningsopplegg, ideer til oppgaver og prosjekter og vurderingskriterier som vil gjøre det lettere for lærere på ungdomstrinnet å jobbe tverrfaglig med trafikk. På den måten vil veilederen også fungere som en god støtte i undervisningen.

#### Nettverksmøter for valgfagslære

I 2019 skal det avholdes nettverksmøter for valgfagslærerne i trafikk i samtlige fylker. Der vil lærerne få muligheten til å utveksle ideer og erfaringer med hverandre, i tillegg til å få faglig påfyll fra Trygg Trafikk. Disse møtene er svært populære, og lærerne kommer tilbake år etter år.

#### Flere skoler skal tilby valgfaget trafikk

Valgfaget trafikk er et viktig fag over hele landet, og vi ønsker derfor at flere skoler skal tilby dette til elevene. For å oppnå denne målsettingen vil vi starte med å undersøke hvor i landet flest unge tar førerkort. Deretter kan vi informere skolene i området om etterutdanningstilbudet som finnes for lærere, samt gi en innføring i kriteriene for å kunne tilby valgfaget.



## LEARN!

Nytt ETSC-prosjekt om trafikkopplæring i europeiske land

LEARN! står for «Leveraging Education to Advance Road Safety Now!» og er et toårig prosjekt som skal bidra til å forbedre kvaliteten på trafikkopplæringen i Europa. For å kunne dele erfaringer og lære av hverandre over landegrensene trenger vi felles begreper. I prosjektet er det nedsatt et ekspertpanel der Trygg Trafikk er representert ved Kristin Strømme.

Panelet skal komme med anbefalinger om hvordan trafikkopplæring best kan planlegges, gjennomføres og evalueres. Konferanser og en felles digital plattform inngår også i arbeidet. I 2018 er det gjennomført en kartlegging av trafikkopplæringens status og omfang. I 2019 skal det lages en manual med retningslinjer.

«Jeg synes det er positivt at magasinet inneholder tips og triks jeg kan bruke i ulike skolesammenhenger.»

Thea Pley, 10. klassing på Vadsø ungdomskole



## Underveis- magasinet treffer ungdommen

**- Magasinet har fått et ansiktsløft for å gjøre det enda mer brukervennlig i klasserommet, forteller redaktør og rådgiver i Trygg Trafikk, Zoey Line Barstad, om årets utgave av Underveis-magasinet.**

Den nye utgaven av magasinet er tverrfaglig, med innhold knyttet til de ulike fagene på ungdomsskolen. På den måten skiller magasinet seg fra fjorårets utgave, som i større grad var preget av rene artikler om trafikk. Ambisjonen er å nå elevene med budskapet om trafikkikkerhet på en enda mer treffsikker måte.

Thea Pley, som går i 10. klasse på Vadsø ungdomsskole i Finnmark, mener at magasinet har lyktes i å bli mer aktuelt for ungdommen.

- Jeg opplever magasinet som dagsaktuelt, med innhold vi bryr oss om, forteller Thea.

### Eksamensrelaterte oppgaver

Underveis-magasinet blir distribuert til alle ungdomsskolene i hele landet, med 10. klasse som primærmålgruppe. Som sjåfører og myke trafikanter er disse elevene spesielt risikoutsatt.

Thea Pley har selv trafikk som valgfag på ungdomsskolen, sammen med 29 andre elever. Hun synes det er positivt at magasinet inneholder tips og triks som hun får nytte av, også i skolesammenheng.

- Det er bra at Underveis-magasinet tar opp mye forskjellig, også ting som er eksamensrelatert. Novelleteksten om trafikkulykken som man kan skrive videre på, er et typisk eksempel på en oppgave vi enten kan få på tentamen eller eksamen, forteller Thea.

## Feiret #ErDuSikker?-prisen med Arif

**Etter tre uker med intensiv poengsamling stakk Knarvik videregående skule i Hordaland av med seieren i årets konkurranse, og vant skolekonsert med spellemannprisen Arif.**

- Det ble en toppers avslutning på konkurransen, forteller skoleelev Thomas Vågenes fra Knarvik videregående skule.

I skolekonkurransen #ErDuSikker? konkurrerer videregående skoler i hele landet om å samle poeng, gjennom forskjellige trafikkikkerhetsrelaterte oppdrag. Jo flere elever som deltar, dess flere poeng får skolen. Andre- og tredjeprisen gikk i år til Askim og Risør videregående skole.

- Trafikkulykker er den største helserisikoen for ungdom. Målet med konkurransen er at elevene skal bli mer bevisste på hvordan de opptrer i trafikken, og ta sikre trafikkvalg, forteller prosjektmedarbeider i Trygg Trafikk, Amad Nasir.

### Vinnerskolen

#ErDuSikker? ble evaluert av Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2017, som konkluderte med at tiltaket

ser ut til å ha effekt på trafikkikkerheten til ungdom.

- Det bekrefter at elevene som har deltatt i konkurransen, har fått økt kunnskap og sier ifra oftere om trafikkikker atferd enn elever som ikke har deltatt, forteller Nasir.

Alkohol- og mobilbruk i trafikken er blant temaene som blir tatt opp i den digitale konkurransen. I følge Thomas var både læringsutbyttet og engasjementet for å delta i konkurransen, stort.

- Jeg synes vi fikk god og relevant informasjon om trafikkikkerhet for vår aldersgruppe, og jeg har lært hvor store konsekvenser ett feiltrinn i trafikken kan få. Det minner oss om hvor skjært livet faktisk er, forteller han, og legger til:

- Jeg håper vi blir med igjen neste år!

### Planlegger for Trygg Trafikk

■ Vi utvikler et digitalt planleggingsverktøy for å visualisere enkle, men viktige avgjørelser i trafikken.

Planleggeren er ment som et hjelpemiddel for å skape gode vaner og bli mer bevisst på egne valg. Det kan hindre ulykker og spare liv. Verktøyet skal kunne implementeres i en lang rekke tiltak internt og eksternt.

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 2019 og 2020.

### UNDERVEIS

- Opplag: 65 000
- Målgruppe: 10. trinn i hele landet
- Utgitt første gang i 2009
- Magasinet utgis med støtte fra Codan, KLP, Nemi Forsikring, Landbruksforsikring, Frende Forsikring, Vardia, Jernbanepersonalets bank og forsikring, DNB Forsikring, Storebrand Forsikring og Protector Forsikring

## HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

# 2



### 16- OG 17-ÅRINGER UTSATT

➤ Hvis vi ser på antall omkomne og hardt skadde i trafikken per ettårig aldersgruppe, ser vi at risikoen var størst for 16-åringene, med 43 omkomne og hardt skadde per 100 000 innbyggere i 2017. Også 17-åringene hadde høy risiko, med 35. Nest høyest risiko målt på denne måten hadde 83-åringene, med 36 drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere.

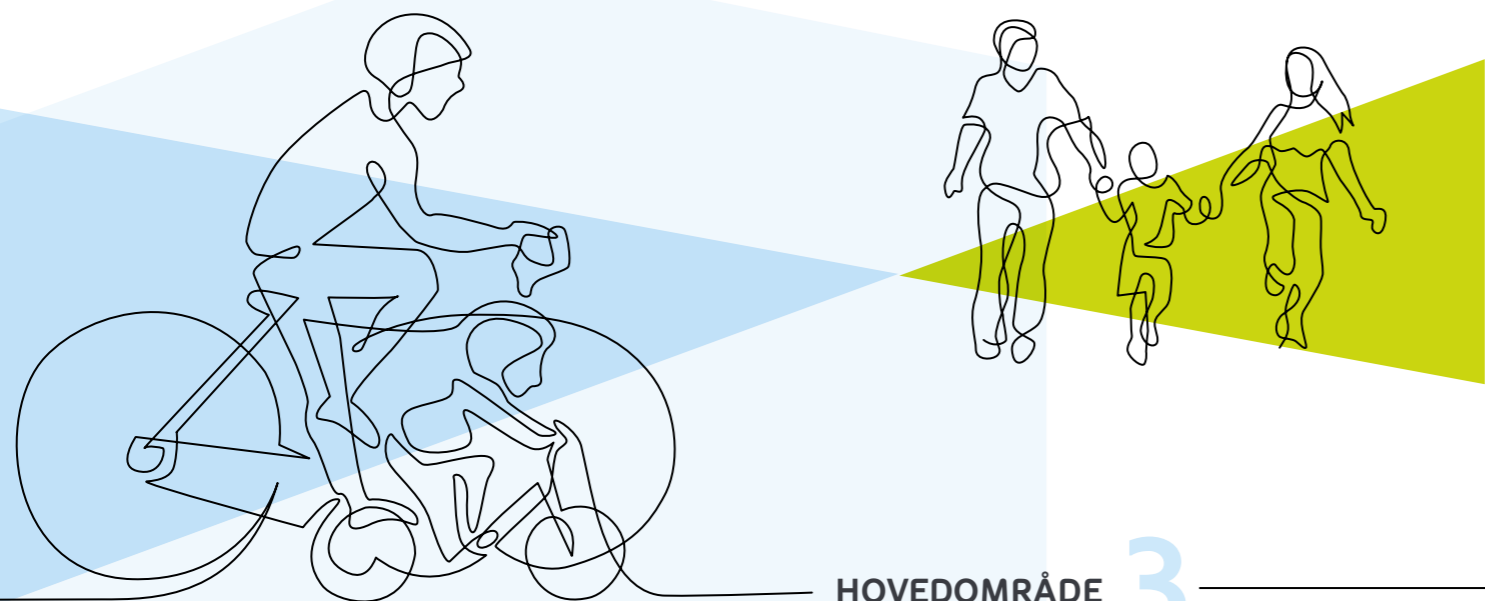


«Målet med konkurransen er at elevene skal bli mer bevisste på hvordan de opptrer i trafikken og ta sikre trafikkvalg.»

Amad Nasir, prosjektmedarbeider i Trygg Trafikk



Fra venstre: Madelen Nordeide, Thomas Vågenes og Sofie Steire.



### 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 syklistene bruker sykkelhjelme.

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

## De sårbare trafikantene i fokus

Det er et nasjonalt mål at flere skal gå og sykle. Samtidig må dette skje uten at det oppstår flere alvorlige ulykker. Sikkerhet for sårbare trafikanter er derfor et viktig arbeidsfelt for Trygg Trafikk, og vi er pådrivere for at det legges bedre til rette for gående og syklende. Vi arbeider også for at rapporteringen av sykkelulykker skal bli bedre, og vi formidler kunnskap om sikker sykling og bruk av sikkerhetsutstyr.

#### Økt oppmerksomhet rundt refleksbruk

I 2018 videreførte vi samarbeidet med Sparebank 1 om prosjektet *Mørket kommer*. Den årlige refleksdagen ble arrangert i oktober, med arrangementer rundt om i hele landet. For andre år på rad benyttet vi oss av et Snapchat-filte som ble en stor suksess. Årets designrefleks ble laget i samarbeid med

musikeren Kygo. Vår erfaring er at bruk av kjente personer som refleksdesignere skaper mer oppmerksomhet rundt temaet. Vårt nasjonale mål er at 50 % av de voksne skal bruke refleks innen 2022. Tellingene på refleksbruk i 2018 viser at 44 % av voksne bruker refleks, noe som er en økning fra 40 % i 2017.

#### Bruk sykkelhjelme

Vi har hatt et godt samarbeid med Tryg i forbindelse med kampanjen *Verre er det ikke*, med mål om å få flere voksne mennesker til å bruke hjelme. I kampanjen brukes det kjente profiler til å formidle budskapet om hvor enkelt det er å bruke hjelme. I årets Facebook-kampanje var det Cecilia Brækhus, Sophie Elise og Selda Ekiz som stilte opp. Samarbeidet fortsetter i 2019.

#### Trafiksikkerhetskonferansen 2018 – sårbare trafikanter

Målet med Trygg Trafikks årlige trafiksikkerhetskonferanse er å gi faglig påfyll og å skape en attraktiv møteplass for alle som er opptatt av, og arbeider med, trafiksikkerhet nasjonalt og lokalt. Temaet for konferansen i 2018 var *Sårbare trafikanter – plaster fikser ikke alt*.

Gjennom to dager ble sikkerhet for fotgjengere og syklister satt på dagsorden. Temaet «sårbare trafikanter» ga muligheter for mange varierte innlegg. Kunnskap om risiko for ulykker og ulykkesomfang var sentralt i flere innlegg. Videre ble tilrettelegging for syklende både i storby og på mindre steder presentert. Mulighetene knyttet til den teknologiske utviklingen ble drøftet, og det ble presentert ny teknologi som kan bidra til å redusere blindefulykker med store kjøretøy.

Totalt var det cirka 270 deltakere på konferansen. Dette omfatter representanter fra de fleste samarbeidspartnerne i det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet, representanter fra fylkeskommunene og om lag 60 deltakere fra kommunene – i tillegg til ansatte i Trygg Trafikk og representanter fra styret.



«En viktig faktor for å forebygge ulykker med gående og syklende er bedre kunnskap om omfanget av og hvilke typer ulykker som skjer.»

## Mer synlighet

I det nye året fortsetter vi samarbeidet med både Sparebank 1 om kampanjen *Mørket kommer* og Tryg om bruk av sykkelhjelme i kampanjen *Verre er det ikke*. Dette er viktige tiltak i arbeidet med å øke bruken av sikkerhetsutstyr.

Vi vil også ferdigstille forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling*, som gjennomføres i samarbeid med SINTEF og Nord universitet, og som skal gi oss kunnskap for å videreutvikle Trygg Trafikks trafikkopplæring på sykkel.

#### Sykle til jobben

I 2019 skal Trygg Trafikk være samarbeidspartner i aktivitetskampanjen *Sykle til jobben*, som gjennomføres for 46. gang i perioden 24. april til 21. juni. I 2018 var det mer enn 42 000 deltakere i kampanjen, som gjennomføres i regi av Norges Bedriftsidrettsforbund.

#### Viktige pådriversaker

Trygg Trafikk vil fortsette å være en pådriver for at målet om at flere skal sykle og gå (nullvekstmålet), ikke skal føre til at det blir flere alvorlige ulykker med myke trafikanter. For å få til det vil vi blant annet følge opp hvilke krav som stilles til storbykommunen gjennom revidering av byvekstavtalene. En viktig faktor for å forebygge ulykker med gående og syklende er bedre kunnskap om omfanget av ulykkene, og hvilke typer, ulykker som skjer. I dag er det en betydelig underrapportering av alvorlige ulykker, spesielt blant syklende. Derfor skal Trygg Trafikk være en pådriver for at føringene som ble lagt i Stortingsmelding 40, om gjennomgang av skaderegistreringen i Norge, og tiltak 135 i Nasjonal tiltaksplan, blir fulgt opp.

## Mørket kommer

#### Reflekskampanje 2018

Trygg Trafikk arbeider for at 50 % av alle fotgjengere skal bruke refleks innen 2022 i henhold til NTP.

I 2017 ble det utviklet et treårig kreativt konsept i samarbeid med Sparebank 1: *Mørket kommer*. Overordnet mål er å skape oppmerksomhet rundt viktigheten av å bruke refleks i mørket. Konseptet ble videreutviklet i 2018, og *Mørket kommer* er en digital kampanjepakke som består av filmer for sosiale medier, Snapchat-filtre og bærende refleksbudskap for Trygg Trafikk.

Snapchat leverte 2 488 224 visninger. Vi nådde 767 072 unike brukere, og filteret ble delt av 80 097 snapchat-tere. På Facebook nådde vi 360 715 unike brukere. Filmen ble sett 286 881 ganger fikk 1651 likes og 38 kommentarer.





# 40 %

av barna i studien

så på lampene de to siste rundene, når de ikke skulle gjøre det. Dette viser at mange barn i 3.- 5. klasse ikke greier å styre oppmerksomheten. Kilde: sintef.no

## Fremtidens sykkelopplæring

### NY STUDIE

- Barn i alderen i alderen 8–10 år sykler mye i trafikken. Vi vet at evnen til å orientere seg og bruke oppmerksomheten riktig, ikke er fullt utviklet ennå hos så små barn.
- SINTEF har på oppdrag fra Trygg Trafikk gjennomført et prosjekt på Eberg Trafikkgård i Trondheim for å studere barns oppmerksomhet.
- 60 barn fra 3.–5. klasse deltok i studien.

Kilde: sintef.no

**I forskningsprosjektet *Barn, oppmerksomhet og sykling (BOS)* vurderes effekten av oppmerksomhetstrening med barn, som en del av sykkelopplæringen i skolen. Resultatet kan få betydning for fremtidens undervisningsopplegg.**

- Ideen dukket opp i forbindelse med at vi i mange år ikke har greid å bevise at trafikkopplæring har en direkte effekt på atferd, forteller prosjektleder og seniorrådgiver i Trygg Trafikk, Bård Morten Johansen.

I samarbeid med seniorforsker Dagfinn Moe fra SINTEF har de to ildsjelene utarbeidet et kunnskapsgrunnlag om barns oppmerksomhetsutvikling, og gjennomført oppmerksomhetsstudier av barn i tredje til femte trinn. Undervisningsopplegget har nå blitt utviklet, og lærerne er i en forberedelsesfase for å kunne starte undervisningen på vårrparten 2019.

- Det er ingen som har gjort dette før oss, så det er veldig spennende, forteller Moe.

### Sammenligningsgrunnlag

På SINTEF-kontoret i Trondheim jobber Bård og Dagfinn sammen med folk innenfor teknologi og atferdsforskning, med særlig interesse for nevrovitenskap. Nord universitet har også deltatt i prosjektet. I arbeidet med BOS har teamet hentet kunnskap fra de tre fagområdene biologi, pedagogikk og psykologi, såkalt *mind, brain and education* (MBE).

Forskningen som prosjektet bygger på, er viktig for å kunne vise til effekten av trafikkopplæring.

- Ved å lage en plan som er bygget på kunnskap om barns utvikling, hjernens modning, oppmerksomhet og erfaring på det pedagogiske området, vil det være mulig å sammenligne en gruppe barn som får en ny type opplæring, med en gruppe som ikke får det, forteller en tydelig engasjert Johansen.

- Målet er at overgangen fra opplærings situasjonen til virkeligheten blir så lik som mulig, slik at det barna øver på, også kan brukes i det virkelige liv, forteller Moe.

Hvis resultatene viser at det nye undervisnings-

opplegget virker, kan teamet bak BOS ha knekket koden for å bevise at trafikkopplæring har effekt.

### Evnen til å motstå fristelser

Oppmerksomhetsstudien som ble utført i prosjektet, avdekket både et behov for, og muligheter til, å kunne trene opp barns oppmerksomhetsfunksjon gjennom praktiske øvelser. Studiet ble gjennomført ved hjelp av et blikkpunktskamera, installert i et par hightech-briller med IR-lys, som barn på tredje til femte trinn brukte på en lukket trafikkgård.

- Ett blikkpunktskamera registrerer øyebevegelsene til barna, og gir et godt bilde av deler av oppmerksomhetsfunksjonen. Måten du bruker blikket på, forteller hvilken plan du har i en gitt situasjon, for eksempel når du skal kjøre gjennom et kryss, eller gå over gaten, forteller Johansen.

Studiet viste at flertallet av barna hadde problemer med «evnen til å motstå fristelsen til å se på feil ting», noe som er typisk for barn i denne alderen, og som først blir borte noen år senere.

### 3D-opplevelse av syklingen

Barna som gjennomgår oppmerksomhetstreningen

«Målet er at overgangen fra opplærings situasjonen til virkeligheten blir så lik som mulig, slik at det barna øver på, også kan brukes i det virkelige liv.»

Dagfinn Moe, seniorforsker i SINTEF

### Gullnål

fra Trygg Trafikk 2018

Trygg Trafikk har siden 1966 delt ut Gullnålen til personer som har gjort en helt spesiell innsats for trafikksikkerheten. Gullnålen deles ut i forbindelse med landsmøtet og Trafikksikkerhetskonferansen.

I 2018 ble nålen tildelt pensjonert seksjonssjef i Statens vegvesen, Erik Jørgen Jølsgard. Han har hele sitt arbeidsliv vært opptatt av sikkerhet for syklistene og har gjort en stor innsats på dette feltet. Han har vært fremsynt i det å jobbe for sykling som trygt transportmiddel for flest mulig.

Selv om trafikksikkerhet har vært en naturlig del av jobben hans, har Jølsgard vist engasjement, glød og en iver som går ut over det man normalt kan forvente. Engasjementet har vært både lokalt, nasjonalt og internasjonalt.



HOVEDOMRÅDE  
I PRAKSIS

3

### PROSJEKTET BARN, OPPMERKSOMHET OG SYKLING (BOS)

- Prosjektet Barn, oppmerksomhet og sykling (BOS) er et samarbeidsprosjekt med SINTEF og Nord universitet. Prosjektet er finansiert av tidligere Sør-Trøndelag fylkeskommune, Østfold fylkeskommune og Nordland fylkeskommune, samt Trygg Trafikk. Trondheim kommune og Bodø kommuner bidro også med finansiering i oppstarten av prosjektet.

## HOVEDOMRÅDE 4

## Systematisk trafikkssikkerhetsarbeid

➤ **Overordnet mål:**

Kommuner og fylkeskommuner arbeider systematisk med trafikkssikkerhet.

➤ **Strategiske mål:**

- Kommuner og fylkeskommuner er godkjent som trafikkssikre kommuner og fylkeskommuner.
- Kommuner og fylkeskommuner har trafikkssikkerhetsplaner 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  
TRAFIKKSIKKER  
I FYLKESKOMMUNER  
OG KOMMUNER**

De fylkeskommunale samferdselssjefene har anbefalt at Trafikkssikker kommune videreutvikles, med mål om at alle kommuner blir godkjente, og at ordningen også omfatter regionalt nivå. 125 kommuner skal være godkjent som trafikkssikker kommune.

## Kommunen har ansvaret

Kommunen er en viktig aktør i trafikkssikkerhetsarbeidet. Konseptet Trafikkssikker kommune har derfor vært hovedprioritert for vårt systematiske trafikkssikkerhetsarbeid i 2018. Som eier av veier, barnehager og skoler, og som arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et ansvar for å forebygge ulykker.

**Flere trafikkssikre kommuner**

Etter at vi fikk godkjent den første kommunen i landet som trafikkssikker kommune i 2015, hadde vi ambisjon om å få 59 kommuner godkjent innen utgangen av 2017. Det målet nådde vi. Innen utgangen av 2021 har vi satt oss et nytt mål om å få godkjent 125 trafikkssikre kommuner. Allerede i november 2018 hadde vi fått 92 kommuner godkjent (inkludert Østnesjø bydel i Oslo).

Det betyr at vi er på god vei til å nå vårt fremtidige mål om antall godkjente trafikkssikre kommuner.

**Regodkjenning av Nissedal, Ål og Sortland kommune**

Vi har også gjennomført en regodkjenning av de tre kommunene som ble godkjent som trafikkssikre høsten 2015. I praksis innebærer det å undersøke at alle systemene og rutinene fungerer som de skal. Det innebærer også en oppfriskning av blant annet reiseplaner for ansatte, for å sikre at tiltakene i forbindelse med de kommunale trafikkssikkerhetsplanene blir gjennomført og vedlikeholdt. Både Nissedal, Ål og Sortland kommune ble igjen godkjent som trafikkssikker kommune for tre nye år.

Regodkjenningsordningen er utarbeidet i samarbeid med Transportøkonomisk institutt. Denne omfatter

blant annet en spørreundersøkelse som vil gi grunnlag for en evaluering på sikt.

**E-læringskurs for kommunalt ansatte**

I løpet av året har vi kommet godt i gang med utviklingen av e-læringskurs i trafikkssikkerhet for kommunalt ansatte. Kurset skal bidra til økt bevisstgjøring om egen risiko i trafikken, for på den måten å øke trafikkssikkerheten til ansatte i de respektive kommunene. Ved å utnytte muligheten vi har til å tilby et slikt kurs, kan vi i større grad påvirke innbyggerne slik at de ferdes tryggere i trafikken.

**Kommunale sikkerhetsplaner**

I 2017 ble det utarbeidet en ny nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på vei (2018-2021). Planen inneholder konkrete mål for ulykkesutviklingen og hva som må til for å nå etappemålene mot visjonen om null drepte og null hardt skadde. For å lykkes er det viktig at det regionale og det kommunale trafikkssikkerhetsarbeidet harmonerer med de nasjonale målene. De kommunale trafikkssikkerhetsplanene må i større grad gjenspeile det tverrsektorielle arbeidet og, i langt større grad enn nå, konkretisere hvilke tiltak som skal gjennomføres.

Som en del av det systematiske arbeidet har vi også ønsket å skape en sammenheng mellom det nasjonale og kommunale arbeidet. Dette har ikke eksistert tidligere. Å styrke det kommunale arbeidet med trafikkssikkerhet er essensielt for å treffe innbyggerne med riktig budskap, og vi har stor tro på at trafikkssikkerhetsplaner skal bli gode verktøy som vil ha viktig innvirkning på det fremtidige arbeidet.

**125** trafikkssikre kommuner

Vårt nye mål for antall kommuner vi satser på skal være trafikkssikre innen 2021.

«Vi er på god vei til å nå vårt fremtidige mål om antall godkjente trafikkssikre kommuner.»

Harald Heieraas, seniorrådgiver i Trygg Trafikk

Måltrettet arbeid  
lønner seg

Vi ser frem til et nytt år med nye muligheter for å øke trafikkssikkerheten i landet vårt. Erfaring har vist oss at måltrettet 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 trafikkssikre kommuner**

I løpet av 2019 har vi ambisjoner om å få godkjent ytterligere 20 nye trafikkssikre 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 trafikkssikkerhet, for å øke bevisstheten om hvordan en kan ferdes med lavere risiko i trafikken.

**Øke antall kommuner med kommunale trafikkssikkerhetsplaner**

Vi ønsker også at flere kommuner skal ha operative trafikkssikkerhetsplaner. 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 trafikkssikkerhetsplaner med 10 % i 2019.

**Ivareta trafikkssikkerheten**

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



## Kongens

**Fortjenstmedalje til Ivar Ringen**

Trygg Trafikk er en organisasjon som arbeider for at færrest mulig skal bli alvorlig skadd eller drept i trafikken. Ivar Ringen har, gjennom 38 år i Trygg Trafikk, arbeidet utrettelig og med et høyt engasjement for å gi opplæring og informasjon om trafikkssikkerhet til barnehager, skoler, bedrifter, kommuner og myndigheter i Oppland.

– Dette er hedersbetegnelse for innsatsen som legges ned for å gjøre det enda tryggere i trafikken. Dette er først og fremst en stor honnør til Ringen, men også til resten av Trygg Trafikk og den jobben som gjøres over hele landet, sier direktør i Trygg Trafikk, Jan Johansen. Kongens Fortjenstmedalje ble utdelt av Fylkesmannen i Oppland.



«Det er en kjensgjerning at det er lett å gasse på når du blir stressa og ubetenksom, og ser at tiden er knapp.»

Carina Hilling, hjemmesykepleier i Sortland kommune

Carina Hilling er mye på farten som hjemmesykepleier i Sortland kommune.  
Foto: Hege Abrahamsen / Bris studio AS

## - Hjelpen må jo frem uansett

### HMS-KURS

Trygg Trafikk tilbyr HMS-kurs for ansatte i kommuner og fylkeskommuner. Kurset er et tre-timers kurs uten praktisk kjøring. I kurset har vi et mål om at den enkelte deltaker skal bli bevisst egen atferd i trafikken, og hva den enkelte kan gjøre for å ferdes med lavest mulig risiko. Kurset er forbeholdt kommuner som er godkjent eller i prosess for å bli godkjent som trafikksikker kommune.

**For Carina Hilling, hjemmesykepleier i Sortland kommune, er trafikk en sentral del av arbeidshverdagen. Det krever et bevisst forhold til trafikksikkerhet når hun skal ut og kjøre til brukerne, uansett vær og vind.**

- Hjelpen må jo frem uansett, også når det er sludd og dårlig føre. De eneste gangene vi ikke kjører ut til brukerne, er når det er fare for egen sikkerhet. Da er det godt å vite at ledelsen tar den avgjørelsen for oss, og sier at nei, dette går ikke, forteller Carina Hilling.

Med forskjellige bilruter, usikkert vær og varierende kjøreforhold, sommer som vinter, er ingen arbeidsdag lik for en hjemmesykepleier i Sortland kommune. I følge distriktsleder i Nordland, Kari Vassbotn, har Sortland kommune vært svært flink til å benytte seg av Trygg Trafikks kurs.

Etter at kommunen ble godkjent som trafikksikker høsten 2015, har det også vært satset stort på

trafikksikkerhet i HMS-arbeidet for hjemmesykepleiere.

### Forebyggende tiltak

Carina forteller at det tidligere har oppstått flere situasjoner der hjemmesykepleiere har kjørt utfor, kjørt på elg eller blitt påkjørt i bil mens de har vært på jobb, og at de er spesielt utsatt fordi de oppholder seg så mye på veien.

Det ble derfor en fin erfaring å delta på Trygg Trafikks kurs for to år siden. I følge Carina ga kurset nye perspektiver på vante problemstillinger knyttet til trafikken.

- Det er en kjensgjerning at det er lett å gasse på når du blir stressa og ubetenksom, og ser at tiden er knapp. Da er det lurt å bli minnet på viktigheten av å reflektere over situasjonen og å gjøre trafikksikre valg, forteller Carina.

- Vi tenker hele tiden forebygging ut fra de utfordringene vi har, avslutter hun.

## HOVEDOMRÅDE 4 I PRAKSIS

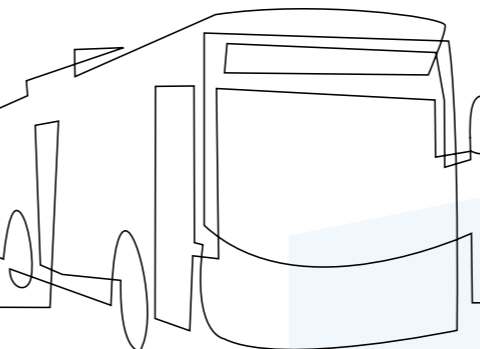


### ÅRETS MINNEMARKERING I VESTFOLD VAR DEN 25. I REKKEN

«Lys til ettertanke» i Vestfold ble markert med fakkeltog ned til E18, hvor et hav av lys var tent til minne om og i respekt for alle dem som har blitt skadd eller drept i trafikulykker. 300-400 mennesker deltok på

arrangementet, men budskapet nådde ut til enda flere.

- De mange tusen bilistene som kjørte gjennom Stokke på E18 den dagen, fikk også ta del i markeringen. Farten var satt ned til 30 km/t, og det er godt skiltet hva dette handler om. Kombinert med god pressedeckning i aviser og på TV bidrar dette til at vi når ut til enormt mange mennesker, og man kan ikke unngå å bli berørt, forteller Mette Magnussen, distriktsleder i Trygg Trafikk Vestfold.



### Samlingspunkt for de pårørende

Daværende landbruks- og matminister Bård Hoksrud representerte regjeringen dette året, og holdt en appell i kirken under minnegudstjenesten. Nina Sandberg fra utdannings- og forskningskomiteen på Stortinget, som selv har opplevd å miste en datter i en trafikulykke, fortalte sin historie i dialog med biskop Jan Otto Myrseth.

Sanger og komponist Sigvart Dagsland, som i fjor var utsatt for en alvorlig

trafikulykke på vei hjem fra en konsert, sto for sang og musikk.

- Det gjorde arrangementet litt spesielt. Det er viktig at pårørende har et sted de kan gå til, hvor de kan møte folk som har opplevd det samme, og som kan vise at det går an å leve et godt liv selv om en har opplevd en slik tragedie, forteller Magnussen.

**Fylkesordfører i Oppland, Even Aleksander Hagen, har ingen planer om å senke ambisjonsnivået på trafikksikkerhet fremover av den grunn.**

- Nå som vi har gått opp løypa og lagt til rette for at andre fylkeskommuner også kan bli trafikksikre, bør det være lettere for andre å sette i gang med arbeidet, forteller fylkesordføreren fornøyd.

- Det kan tolkes som en oppfordring fra min side, legger han til.

I dag er Oppland fylket med flest godkjente trafikksikre kommuner i landet. Fra 1. januar 2020 blir Oppland slått sammen med Hedmark, som i motsetning til Oppland ikke er godkjent som trafikksikker fylkeskommune.

- Vi må ha som ambisjon og mål at Innlandet fylkeskommune blir godkjent på samme måte. Det handler om tryggheten til folket som bor her, sier Hagen.

### En omfattende prosess

Arbeidet med å bli godkjent som Norges første trafikksikre fylkeskommune, siden ambisjonen ble satt i 2015, har vært en omfattende, men viktig prosess.

- Godkjenningen som trafikksikker fylkeskommune skal gjennomsyre alt vi driver med, og påvirke innbyggerne på en god måte, forteller Hagen.

Det innebærer at også de ansatte i kommunen tar særlige trafikk-hensyn, både på jobb og privat.

- Det er et krav at vi tar ekstra hensyn når vi er ute og kjører, for eksempel når det gjelder mobilbruk og oppmerksomhet på fartsgrenser.

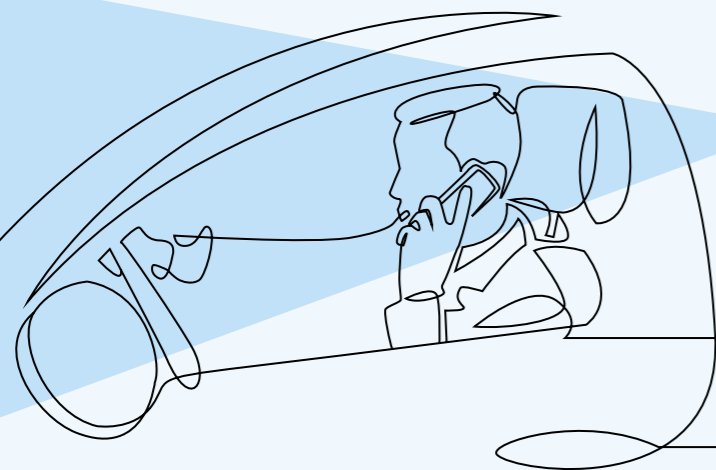
- Jeg vil gi en ekstra honnør til Gunnar Tore Stenseng og Ivar Ringen som har vært pådrivere for at vi har kommet i mål, sier han avslutningsvis.



Even Aleksander Hagen, fylkesordfører i Oppland

«Nå som vi har gått opp løypa og lagt til rette for at andre fylkeskommuner også kan bli trafikksikre, bør det være lettere for andre å sette i gang med arbeidet»

Even Aleksander Hagen, fylkesordfører i Oppland



HOVEDOMRÅDE 5

# Bedre trafikk sikkerhet og trafikk sikker atferd

➤ **Overordnet mål:**

Trafikk sikkerheten i samfunnet bedres.

➤ **Strategiske mål:**

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

## Aktiv pådriver for trafikk sikkerhet

**NASJONAL TRANSPORTPLAN FOR 2018-2029**

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

*Etappe mål: Det skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030.*

Det har vært et travelt år, med mange muligheter til å påvirke relevante myndighetsprosesser til det beste for trafikk sikkerheten. Vi vil spesielt trekke frem pådriverarbeidet som er gjort innen samferdsels-, helse- og kunnskapsområdet i år.

**God trafikk sikkerhetspolitikk**

I forbindelse med kommune- og fylkestingsvalget høsten 2019 har vi gitt våre innspill til alle landsdekkende partier, og oppfordret dem til å arbeide for sikrere fylkesveier og bedre trafikk sikkerhet for barn og myke trafikkanter. Vi har også vært en aktiv pådriver for at trafikk sikkerhet skal prioriteres i statsbudsjettet for 2019. På høringen minnet vi Transport- og kommunikasjonskomiteen om utfordringer som må tas tak i, og advarte mot å ta fortsatt nedgang i trafikkulykker for gitt. Norge er fortsatt langt unna

nullvisjonen og etappe målet om 350 omkomne og hardt skadde i 2030.

Videre har vi gitt innspill til flere høringer, blant annet om obduksjon av alle trafikk drepte, innføring av prikker ved bruk av håndholdt mobiltelefon og overføring av felles veiadministrasjon fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

**Trafikk sikkerhet er folkehelse**

Regjeringen arbeider med en ny stortingsmelding om folkehelsen. Den skal etter planen fremmes våren 2019. Vi har anbefalt at meldingen setter søkelyset på forebygging av trafikkulykker og skader, blant annet gjennom tilrettelegging for trygg sykling og gange for både voksne og barn. Vi har også bidratt i arbeidet med en kommende handlingsplan for fysisk aktivitet med tilsvarende anbefalinger.



«Trygg Trafikk har som mål å aktualisere trafikk sikkerhet som tema i samfunnsdebatten og styrke pådriverrollen.»

Miriam Kvanvik, myndighetskontakt i Trygg Trafikk

## Følger opp regionreformen

I 2019 skal vi fortsette å være en pådriver for bedre trafikk sikkerhet for alle trafikkantgrupper i tråd med samfunnsoppdraget vårt.

**Regionreformen blir viktig**

Regionreformen som iverksettes fra 2020, vil gi viktige rammebetingelser for det fylkeskommunale trafikk sikkerhetsarbeidet. Vårt mål er å bidra til at de nye fylkeskommunene prioriterer nullvisjonsarbeidet som del av sin forsterkede samfunnsutviklerolle. Aktive fylkeskommunale trafikk sikkerhetsutvalg (FTU) kan bidra til dette, og vi vil arbeide for at disse videreføres og styrkes.

Fylkeskommunene har mange viktige roller for trafikk sikkerheten, både som plan- og samordningsmyndighet, veieier, ansvarlig for kollektivtransport (skoleskyss), eier av videregående skole og arbeidsgiver. Det er viktig at arbeidet organiseres slik at synergier i disse rollene kan hentes ut. Aktivt samarbeid med det nasjonale trafikk sikkerhetsmiljøet, andre fylkeskommuner og egne kommuner vil være vesentlig for å lykkes.

**Tilrettelegge for flere myke trafikkanter**

I vår dialog med myndighetene vil vi kontinuerlig sette søkelyset på trafikk sikkerhet for myke trafikkanter, spesielt i storbyområdene. Vårt budskap er at det må tilrettelegges godt for syklister og fotgjengere, slik at vi ikke får flere alvorlige ulykker som en konsekvens av transport- og helsepolitiske mål om at flere skal sykle og gå. Blant prosesser som vi vil følge spesielt med på, er rullering av Nasjonal transportplan, revidering av byvekstavtaler og ny folkehelsemelding.



■ En rekke aktører innen veitrafikk, miljø og folkehelse står samlet for å sikre at barna våre fortsatt skal få trafikk og sykkelopplæring i skolen. Sammen har vi sendt en uttalelse til Utdanningsdirektoratet der vi protesterer på at gjeldende kompetansemål for trafikk og sykkelopplæring er fjernet i skissene til nye læreplaner.

Aktørene som stiller seg bak uttalelsen, er: Norges Automobil-Forbund (NAF), Norges Cykleforbund, Syklistenes Landsforening, Foreldreutvalget for grunnopplæringen (FUG), MA-Rusfri trafikk, Ung i trafikken, Miljøagentene, Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet, Autoriserte Trafikk-skolers Landsforbund (ATL), Norges Lastebil-eierforbund (NLNF) og Trygg Trafikk.



## Visjon og mål i potensiell konflikt

Nullvekstmålet, som vil føre til at flere går og sykler fremfor å kjøre bil, risikerer å komme i konflikt med arbeidet for nullvisjonen fordi de mange trafikantene er mer utsatt for ulykker enn bilistene.

– Vi er oppmerksomme på at dette er noe vi må håndtere i årene som kommer, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

**Terje Moe Gustavsen** har siden 12. november 2007 vært vegdirektør og øverste leder for Statens vegvesen. Gustavsen er også tidligere Ap-politiker og var samferdselsminister i Jens Stoltenbergs første regjering fra 17. mars 2000 til 19. oktober 2001.

«Trygg Trafikk har allikevel en unik posisjon som en uavhengig aktør som kan si klart ifra og snu seg raskt rundt når det dukker opp nye utfordringer.»

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør i Statens vegvesen

– Nullvisjonen ligger til grunn for alt vi gjør. Nullvekstmålet er av nyere dato, og selv om vi ikke kan registrere utslag i antall døde og skadde som direkte kan knyttes til dette målet, så er en viktig del av jobben til Statens vegvesen å ligge i forkant av slike mulige konsekvensutslag.

### Nøkkelen er tiltak og holdninger

Det norske trafikksikkerhetsarbeidet frem til i dag er en fantastisk reise med imponerende resultater. Samtidig er det ingen som tenker at jobben er gjort, så lenge mennesker blir skadd eller dør i trafikken. Men i historien ligger det mye erfaring som det er verdt å ta med seg – og for vegdirektøren også en stor dose inspirasjon.

– Et tall jeg har med meg, er 104. Så mange barn døde i trafikken i 1969, det verste året noensinne målt i antall trafikkdrepte barn. De gjør fysisk vondt å tenke på alle de som har blitt rammet av den katastrofen det er å miste et barn.

– Så er det tilsvarende inspirerende å se på tallene fra 2018, da bare ett barn ble drept i trafikken. Ett for mye, men allikevel en enorm forbedring fra 1969, og det til tross for at biltrafikken er firedoblet i denne perioden. Når vi fremover skal begrense biltrafikken, spesielt i de store byene, gjennom å få flere til sykle og gå, må vi være oppmerksomme på den økte ulykkesrisikoen dette innebærer, og motarbeide det med fysiske tiltak og holdningsarbeid.

### Ta vare på uavhengigheten

– Vi vet at fysiske hindre som skiller trafikanter, og grupper av trafikanter, fra hverandre, gir resultater. En annen faktor er kjøretøyene, og teknologien i disse, som utvikler seg hele tiden. Og vi må vite enda mer om hva som forårsaker ulykkene, ikke bare om dødsulykker, som blir svært grundig dokumentert, men om ulykker med varierende grad av skade. I analysen av disse finnes det kunnskap som vi må klare å høste.

– Og så, selvfølgelig helt avgjørende, holdningsarbeid. Informasjon, kunnskap og holdninger, helt fra de små lærer å gå, til de gamle går i graven. I Norge tror jeg dette er den «hemmelige» ingrediensen, den faktoren som forklarer hvorfor vi for eksempel har så veldig mye bedre resultater enn svenskene, der antall døde i trafikken i forhold til folketallet er dramatisk mye høyere enn hos oss. Og det sier jeg ikke for å skryte, men fordi det ligger lærdom i forskjellen. Og en anerkjennelse til blant annet Trygg Trafikk, som har vært og er helt avgjørende for det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet.

– De positive resultatene vi har oppnådd i Norge, er helt klart resultatet av et samarbeid mellom mange aktører. Men Trygg Trafikk har allikevel en unik posisjon som en uavhengig aktør som kan si klart ifra og snu seg raskt rundt når det dukker opp nye utfordringer. Det trenger vi, og den posisjonen må de ta godt vare på, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

■ Trygg Trafikk har bidratt til at samferdselsmyndighetene har startet arbeidet med å få til en bedre kobling mellom nullvekstmålet og nullvisjonen. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten i byområdene skal skje gjennom blant annet økt sykling og gange. Nullvisjonen går ut på at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i transportsystemet. Nullvekstmålet utfordrer nullvisjonen fordi mange trafikanter er langt mer ulykkesutsatt enn for eksempel bilførere, spesielt i storbyene. Vi vil derfor få mange flere ulykker med syklistene og fotgjengerne hvis ikke trafikksikkerheten blir bedre. Denne problemstillingen er grundig utredet i en rapport fra Statens vegvesen (2019) som skal inngå som faglig grunnlag ved rullering av Nasjonal transportplan.



# Bedring på ulykkesfronten – men ikke godt nok

De foreløpige tallene for antall omkomne i 2018 viser 109 personer. Det er riktignok tre mer enn de 106 som omkom i trafikken i 2017. Men 2017 var til gjengjeld det beste året siden 1947.

Ulykkestallene svinger kortsiktig fra år til år, men den langsiktige trenden er positiv i den forstand at antallet omkomne er synkende.

Likevel er det en utfordring at selv om hovedtrenden er positiv, så er vi på kort sikt i utakt med målkurven frem mot 2030-målet om maksimalt 350 drepte eller hardt skadde i trafikken.

### Hardt skadde

Tallene fra 2017 og 2018 er et positivt signal. Nedgangen fra ulykkesåret 2016 da hele 135 mistet livet i trafikken, var nemlig formidabel. Trygg Trafikk håper det er en indikasjon på at kurven vil gå brattere nedover i årene som kommer.

Selv om dødstallene synker, har antallet hardt skadde mer eller mindre stått på stedet hvil i flere år. Hvis vi ser på året 2017 som eksempel, så var det 106 omkomne, men hele 665 hardt skadde. En betydelig del av trafikksikkerhetsarbeidet i årene som kommer, vil derfor måtte handle om å få antallet hardt skadde ned.

I skrivende stund har vi ennå ikke de endelige skadetallene for 2018. Det kan se ut som om vi for første gang på flere år får en markant nedgang i antallet hardt skadde, men vi avventer de endelige tallene fra SSB i mai før dette kan verifiseres.

### Voksne menn mest utsatt

Menn skiller seg stadig tydeligere ut som den store risikogruppen, særlig godt voksne menn. Av de 109 omkomne i fjor, var hele 83 menn, og nærmere 57 % av disse var over 45 år.

Av de 26 kvinnene som mistet livet i trafikken i fjor, var 22 av dem over 45 år. Bare én av de omkomne kvinnene var under 25 år. Det er oppsiktsvekkende at nesten ingen unge kvinner mister livet i trafikken. I trafikken har menn mye å lære av kvinner.

### Trafikanten har fortsatt nøkkelen

Det er ofte flere faktorer som virker sammen for å skape en ulykke. Men erfaringene fra de siste 10–15 årene viser at for høy fart etter forholdene er den aller største årsaken til at en ulykke blir en dødsulykke. I 9 av 10 tilfeller er det faktorer knyttet til førerens egen atferd som er årsaken til ulykken.

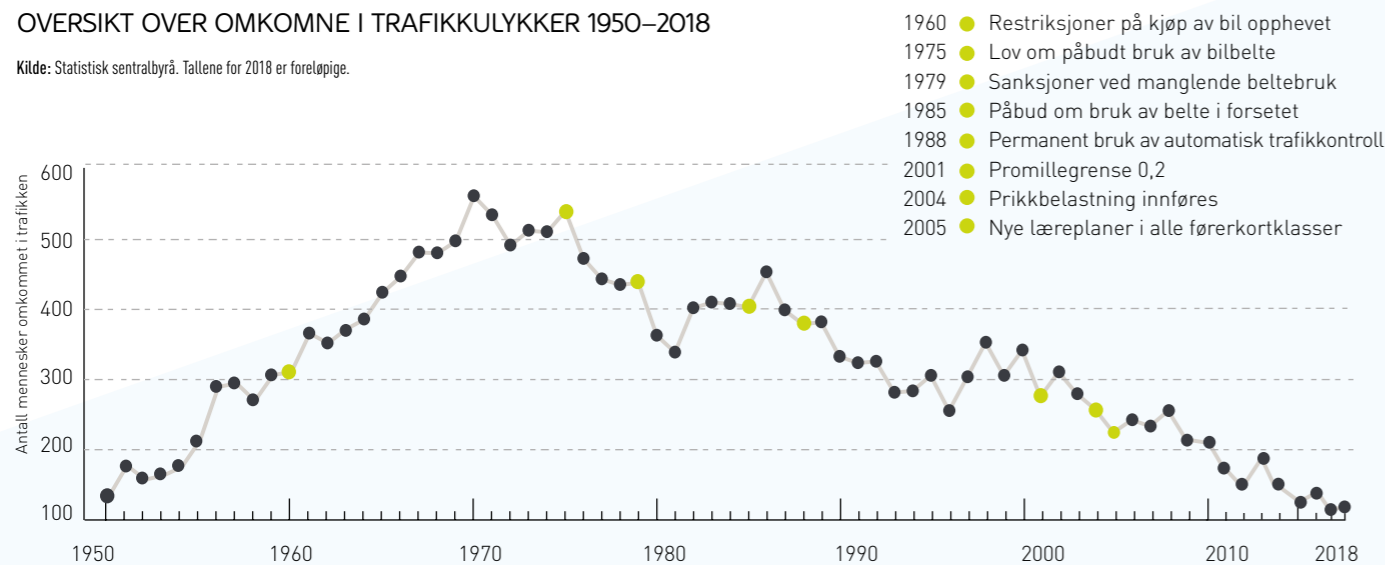
Det viser igjen at det er trafikanten selv som sitter med nøkkelen til bedre trafikksikkerhet.

«Selv om noe av forklaringen er at voksne menn generelt kjører mye bil, kan vi ikke lukke øynene for at det er behov for en betydelig endring av atferd og holdninger i denne ulykkesutsatte gruppen.»

Jan Johansen, direktør i Trygg Trafikk

## OVERSIKT OVER OMKOMNE I TRAFIKKULYKKER 1950–2018

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 2018.

## FINNMARK

Distriktsleder Knut Larsen

Vi har blant annet arbeidet mye med trygg skolevei i år. I samarbeid med elever på ungdomstrinnet har vi kartlagt skoleveien til fem kommuner i fylket. Videre skal vi, etter å ha besøkt de ulike kommunene, vurdere hvilke tiltak som skal iverksettes for å skape en tryggere skolevei. En annen ting som er litt spesielt i år, er at vi har hatt en markant nedgang i antallet trafikkuulykker. Det er veldig positivt.

## NORDLAND

Distriktsleder Kari Vassbotn

Det viktigste vi har arbeidet med i Nordland, er at vi har kurset lærere fra nesten 70 skoler i trafikkopplæring på sykkel. Vi har holdt kurs ti steder i fylket, for at flest mulig skulle kunne delta. Sammen med Nordland fylkestrafikk-sikkerhetsutvalg, flere barnehager og privatpersoner har vi arbeidet for at Nordland fylkeskommune nå har vedtatt at alle nye busser skal leveres med belte. I tillegg har vi fått fem nye trafikksikre kommuner: Nesna, Hadsel, Meløy, Andenes og Lødingen.

## MØRE OG ROMSDAL

Distriktsmedarbeider Harald Torseth

Vi har fokusert mye på trafikksikkerhet knyttet til barn i bil, spesielt på riktig beltebruk og bakovervendt sikring. Vi har hatt et veldig godt samarbeid med det lokale politiet og utrykningspolitiet, som støttet opp om arbeidet ved å gjennomføre kontroller i de ulike kommunene i kampanjeperioden. Jeg vil også nevne «ballhente-prosjektet» vi har hatt i toppklubbene i fylket, for å sørge for trygg transport til og fra fotballtrening. Vi har også rettet søkelyset mot økt refleksbruk.

## TROMS

Distriktsleder Elsa Klemetsen

Lærere i Troms som underviser i valgfaget trafikk, møttes til årlig samling i mai, og tre fra Finnmark ble også med. Her opprettet de en egen Facebook-gruppe hvor de kan utveksle ideer og erfaringer. Vi har også fått godkjent to nye trafikksikre kommuner i Troms, Målselv og Skånland. Sørreisa er i prosess. I oktober gjennomførte vi to vellykkede kurs for ansatte i barnehagene i Tromsø og på Finnsnes. Maskoten «Lyset» var med – som et godt pedagogisk hjelpemiddel. Kursene har blitt en viktig møteplass for å inspirere barnehageansatte til å jobbe med trafikkopplæring.

## TRØNDELAG

Distriktsleder Frode Tiller Skjervø

Det viktigste vi har jobbet med i år, må være fylkessammenslåingen, for å sørge for at fylket blir enhetlig med tanke på trafikksikkerhetstiltak. Dette har tatt mye tid, men det har også vært en god investering av tid, som har resultert i at vi har funnet gode løsninger for hvordan veien blir videre. Ellers har vi jobbet som tidligere, og fokusert på både bredde og spissede tiltak rettet mot ungdom i samarbeid med organisasjonen Kjør for livet.

**SOGN OG FJORDANE***Distriktsleiar Audun Heggstad*

I løpet av året har vi fått godkjent to nye trafikkisikre kommuner, Gloppen og Eid. Vi har hatt en del kursvirksomhet, blant annet på Høgskolen på Vestlandet for studenter på barnehage- og lærerutdanningen, i tillegg til etterutdanningskurs for de ansatte i barnehagene og nettverks-samling for ungdomsskolelærere. Vi har også jobbet for å få to nye fotballklubber godkjent som trafikkisikre, i samarbeid med Sogn og Fjordane Fotballkrets. Hittil har vi tolv godkjente klubber i fylket.

**HORDALAND***Distriktsleiar Knut Olav R. Nestås*

Et høydepunkt i år var da Sund kommune ble godkjent som trafikkisikker kommune i mai, og Kvinnherad i september. Vi hadde også et fint arrangement på festplassen i Bergen, i anledning Trafikkisikkerhetsdagen, med mye folk og bra vær. Et annet høydepunkt var da Knarvik videregående skule i Lindås kommune vant konkurransen knyttet til kampanjen #ErDuSikker?. Det ble feiret med Arif-konsert i desember.

**ROGALAND***Distriktsleder Ingrid Lea Mæland*

Vi forlenget samarbeidsavtalen med Partnerskap for folkehelse i Rogaland fylkeskommune, og har gjennomført flere felles tiltak. Vi kan nevne at tolv kommuner gjennomførte Barnetråkk med støtte fra fylkestrafikkisikkerhetsutvalget, og vi holdt erfaringsamling i november. Samarbeidsavtalen vi skrev med NFF Rogaland, innebærer at pilotklubber prøver ut en trafikkisikkerhetsmodell. Vi vil også trekke frem samarbeidet med opplæringsavdelingen i fylkeskommunen, som følge av kartleggingen av trafikkisikkerhet ved videregående skoler. Blant tiltakene er fysiske utbedringer, undervisningsopplegg og elevrådsamarbeid om kampanjer.

**TELEMARK***Distriktsmedarbeider Tor Egil Syvertsen*

Trafikkisikker kommune har vært et høyt prioritert satsingsområde. Vi må i all beskjedenhet si oss godt fornøyd med godkjenning av Porsgrunn, Fyresdal, Notodden, Tinn og Siljan kommune. Vi har lært at valg av rett person som bindeledd mellom kommune og Trygg Trafikk er et viktig suksesskriterium for å nå målet om formell godkjenning. Det er en stor fordel om denne personen er interessert i trafikkisikkerhet, og samtidig har den nødvendige tyngden til å kunne dra prosessarbeidet i riktig retning, og til rett tid. På den måten kan vi sikre en best mulig arbeidsprosess frem mot målet om godkjenning som trafikkisikker kommune.

**HEDMARK***Distriktsleder Marianne Mittet Solbraa*

Nettverkssamlingen for lærere som underviser i valgfaget trafikk på ungdomsskolene, har vært viktig. I år har vi blant annet arrangert en stor samling for alle lærerne i fylket, og vi fikk gode tilbakemeldinger på det. Siden det som regel kun er én lærer på hver skole som underviser i faget, er det viktig for lærerne å kunne møtes her for å utveksle erfaringer og ideer. I Hedmark er det hele 50 % av ungdomsskolene som tilbyr valgfaget trafikk. Det er det dobbelte av det nasjonale målet på 25 %, noe vi er veldig fornøyd med.

**OPPLAND***Distriktsleder David Tofthagen*

Et bredt og godt samarbeid mellom aktører anses som en av suksessfaktorene for at vi har fått syv godkjente trafikkisikre kommuner i år, i tillegg til landets første trafikkisikre fylkeskommune. Det er vi veldig fornøyd med. Vi har også jobbet mye med veiledning av ansatte i barnehager og på skoler, for å øke kvaliteten og volumet på trafikkisikkerhet og den generelle trafikkopdragelsen av barn og ungdom.

**BUSKERUD***Distriktsleder Anne Marit Jordheim*

I arbeidet med Trafikkisikker kommune fikk vi godkjent to nye kommuner og regodkjent Ål kommune for tre år. Vi har også gjennomført to kurs for barnehageansatte, og kurs for lærerstudenter på Høgskolen i Buskerud. Trafikkofrenes dag ble et viktig og stort arrangement i år. Det å høre de pårørende tale i kirken er veldig sterkt, og det viser hva trafikkisikkerhetsarbeidet egentlig dreier seg om. Det gir drivkraft til å fortsette med det viktige arbeidet. Til slutt vil jeg trekke frem den store refleksjakten på barneskolene, der elevene lette frem reflekser i skuffer og skap hjemme. I gjennomsnitt fant hver elev 15 reflekser.

**OSLO***Distriktsleder Erik Bo Berg*

Hjertesone har vært et av hovedprosjektene i år. Det er vedtatt i bystyret i Oslo at man skal jobbe for at alle grunnskolene i Oslo skal få en hjertesone, og vi har hatt stormøte med bymiljøetaten, utdanningsetaten og Undervisningsbygg, som har ansvar for å gjennomføre dette. Vi inviterte alle grunnskolene til å søke om å bli pilotskoler, og vi valgte til slutt ut Ekeberg og Rødtvet skole. 750 mennesker møtte opp til kick off på Ekeberg skole. Vi har også jobbet mye med en ny trafikkisikkerhetsplan som skal gjelde fra 2019–2022, der to av fem representanter i arbeidsgruppen var fra Trygg Trafikk.

**ØSTFOLD***Distriktsleder Paal Gunnar Mathisen*

Høydepunktet i Østfold i år var at Fredrikstad ble godkjent som trafikkisikker kommune. Med alt det gode trafikkisikkerhetsarbeidet som ble gjort, ble også Fredrikstad kåret til «Årets trafikkisikkerhetskommune» i Norge. De mottok prisen fra Samferdselsdepartementet og samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Det er vi veldig stolte av. Vi har også jobbet mye med tiltak rettet mot ungdom, spesielt rus og de videregående skolene. *Bare 50 km/t...?* var et stort arrangement i år som virket sterkt på ungdommen, og som vi tror vil ha en positiv effekt på elevene både i russetiden og videre i livet.

**VESTFOLD***Distriktsleder Mette Magnussen*

Hjertesone har vært et viktig tema i år. Det er bestemt at alle skolene i Sandefjord kommune skal jobbe med dette, noe alle er godt i gang med. Gokstad skole i Sandefjord er i front her. De har blant annet laget en veldig fin Hjertesone-sang med musikk og tekst. Arbeidet med Hjertesone er et samarbeid mellom foreldre, skolen og kommunen, og det er opp til hver skole å bestemme hvor deres hjertesone skal gå. Både foreldre og barn har vært delaktige i denne prosessen.

**VEST-AGDER***Distriktsleder Ole Rath*

Det har vært et år på det jevne med målrettet arbeid for å øke trafikkisikkerheten i Vest-Agder. I løpet av året har vi hatt en storsatsing på gang- og sykkelvei, spesielt i Kristiansandsområdet, som nå er sykkelby nummer én i Norge. Det er gøy at dette har fått så stor oppmerksomhet og anerkjennelse som det har.

**AUST-AGDER***Distriktsleder Paal Ove Sodefjed*

Vi gjennomfører et nytt tiltak i de videregående skolene, i samarbeid med utdanningsavdelingen ved fylkeskommunen og rektorene. Vi har ansatt mellom to og fire elev-ambassadører på hver av skolene for skoleåret 2018/2019. Hensikten med dette er at de skal gjennomføre tiltak på egen skole, for å øke kompetansen om trafikkisikkerhet blant elevene. Et av tiltakene har vært å gjennomføre refleksaksjon på refleksdagen. Elevene har også gjort en fantastisk jobb i forbindelse med kampanjen #ErDuSikker?, der de syv videregående skolene i Aust-Agder kom blant de tolv beste i landet.

## STYRETS BERETNING 2018

### 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 enkeltpersoner og bedrifter og lignende være støtte medlemmer.

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

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

### REGNSKAPSUTVIKLINGEN

Trygg Trafikks årsregnskap for 2018 viser et resultat på kr 934 936.

Organisasjonen hadde et overskudd på kr 685 055 i 2017.

Det finansielle samarbeidet med Finans Norge (FNO) fungerer fortsatt svært godt. Midler fra forsikringsbransjen er i 2018 inntektsført med kr 9 222 614, hvilket er en økning på 1,9 % fra året før. Lokale midler fra fylker utgjør totalt kr 25 239 842. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjør totalt kr 5 178 974. Grunnbevilgningen fra staten utgjør i 2018 kr. 50 000 000.

Ved utgangen av 2018 hadde Trygg Trafikk 302 medlemmer. I 2017 var tallet 314. I tillegg har vi hatt fire

støttemedlemmer. Nedgangen i medlemstallet skyldes delvis sammenslåing av kommuner.

Ved utgangen av året er 57 % av kommunene registrerte medlemmer i Trygg Trafikk.

Vi vil fortsette arbeidet med å verve flere medlemmer og støttemedlemmer også i 2019.

### STYRETS ARBEID

Styret har gjennomført fem ordinære styremøter i 2018. Styret har fokusert på planprosesser, der de viktigste har vært handlingsplanen og budsjettet for 2019 samt prosessen med å organisere vårt fylkesledd 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 et samarbeid med nasjonale styringsmyndigheter innen alle relevante sektorer og på alle nivåer.

Trygg Trafikks årlige trafikksikkerhetskonferanse ble også i 2018 avholdt i forlengelse av landsmøtet. Tema for årets konferanse var: *Sårbare trafikanter – plaster fikser ikke alt*. Konferansen drøftet hvordan

vi skal sikre oss mot at flere myke trafikanter omkommer eller blir hardt skadd når flere skal sykle og gå.

Både nasjonale og internasjonale foredragsholdere bidro til å opplyse dette temaet. Styret drøftet løpende det faglige rammeverket frem 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: kr 934 936 overføres til annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31.12.2018 kr 9 929 054. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en korrekt oversikt over foreningens drift i 2018 og stilling per 31.12.18.

### 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 2018 hadde Trygg Trafikk 58 ansatte, herav 31 kvinner og 27 menn. Disse utgjør totalt 50,5 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 2018 på 8,7 % av total arbeidstid. Det er en økning på 0,9



### STYRET

Bak fra venstre: Hans-Jørgen Sanne Molvig, Jan Johansen, Tomas Iver Hallem, Elisabet Natvig. Foran fra venstre: Eldar Meling, Elisabeth Fjellvang Kristoffersen, Knut Duesund og Trude Hagland. Aase Simonsen og Anne Marit Jordheim var ikke til stede da bildet ble tatt.

prosentpoeng i forhold til året før. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør 6,3 %, mot 5,0 % året før, mens øvrig sykefravær utgjør 1,4 %, mot 1,9 % året før. Resterende 1,0 % utgjør egenmeldt fravær, mot 0,9 % i 2017.

Oppdatert sykefraværstatistikk drøftes og følges opp i AMU. Med bakgrunn i avholdte dialogmøter med ansatte i 2018 samt løpende rapportering og dialog med

ansattes representanter anser styret arbeidsmiljøet og den generelle trivsel 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 miljø 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 2018.

Oslo, 13. februar 2019

Tomas Iver Hallem  
(styreleder)

Knut Henning Duestund



Aase Simonsen



Eldar Meling



Trude Hagland



Hans-Jørgen Sanne Molvig



Anne Marit Jordheim



Jan Johansen  
(direktør)



## Regnskap og noter 2018

RESULTATREGNSKAP	NOTE	2018	2017
<b>Driftsinntekter og driftskostnader</b>			
Salgsinntekt		1 910 979	2 570 959
Annen driftsinntekt		90 408 406	79 607 121
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>2</b>	<b>92 319 385</b>	<b>82 178 080</b>
Varekostnad		494 612	527 370
Lønnskostnad	3, 11	43 547 722	38 644 253
Avskrivning på driftsmidler	4	827 454	918 797
Annen driftskostnad	11, 12	46 615 556	41 592 080
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>91 485 344</b>	<b>81 682 500</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>834 041</b>	<b>495 581</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Annen renteinntekt		137 321	217 431
Annen rentekostnad		36 426	27 957
<b>Resultat av finansposter</b>		<b>100 896</b>	<b>189 474</b>
Resultat		934 936	685 055
<b>Ordinært resultat</b>		<b>934 936</b>	<b>685 055</b>
<b>Årsoverskudd</b>		<b>934 936</b>	<b>685 055</b>
<b>Overføringer</b>			
Avsatt til annen egenkapital	8	934 936	685 055
<b>Sum overføringer</b>		<b>934 936</b>	<b>685 055</b>

BALANSE	NOTE	2018	2017
<b>EIENDELER</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
Immaterielle eiendeler	4	159 151	820 338
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>159 151</b>	<b>820 338</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	4	317 784	478 330
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>317 784</b>	<b>478 330</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>476 935</b>	<b>1 298 668</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Lager av varer og annen beholdning	5	857 117	1 138 099
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer		313 387	631 224
Andre kortsiktige fordringer		1 147 680	1 104 586
<b>Sum fordringer</b>	<b>6</b>	<b>1 461 067</b>	<b>1 735 810</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	7	29 843 435	24 524 172
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>32 161 619</b>	<b>27 398 081</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>32 638 554</b>	<b>28 696 749</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital	8, 10	9 929 054	8 994 118
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>9 929 054</b>	<b>8 994 118</b>
<b>Sum egenkapital</b>		<b>9 929 054</b>	<b>8 994 118</b>
<b>Gjeld</b>			
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		5 415 755	4 545 763
Skyldig offentlige avgifter		3 309 990	2 803 364
Gjenstående prosj.midler, andre prosjekter	2	2 585 000	1 558 000
Gjenstående prosj. midler fylker	2	7 323 800	6 305 811
Annen kortsiktig gjeld		4 074 955	4 489 694
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>	<b>9</b>	<b>22 709 500</b>	<b>19 702 631</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>22 709 500</b>	<b>19 702 631</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>32 638 554</b>	<b>28 696 749</b>

## NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2018

## 1. REGNSKAPSPRINSIPPER OG VIRKNING AV PRINSIPPENDRINGER

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk. Følgende regnskapsprinsipper er lagt til grunn:

## Klassifisering

Anleggsmidler er eiendeler bestemt til varig eie eller bruk. Andre eiendeler er omløpsmidler.

## Driftsinntekter

Salgsinntekter (varer og tjenester) inntektsføres på leverings-tidspunktet.

Andre driftsinntekter (tilskudd og medlemskontingenter) inntektsføres i året bevilgningen er gitt, og gjenstående midler som er øremerket til prosjekter, tilbakeføres og balanseføres for prosjekter som ikke er avsluttet ved årets utgang.

## Varebeholdning

Beholdning er ført opp til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi. For alle varer er det tatt hensyn til ukurans.

## Investering i andre aksjer og andeler

Investeringer oppføres til anskaffelseskost.

## Varige driftsmidler

Varige driftsmidler er oppført til historisk kost med fradrag for samlede avskrivninger. Avskrivninger er foretatt på lineær basis. Leieavtaler balanseføres ikke.

## Fordringer og gjeld

Fordringer under omløpsmidler er oppført til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

## Pensjonsforpliktelser

Trygg Trafikk har en forsikret pensjonsordning i Statens Pensjonskasse. Pensjonsforpliktelser er ikke innarbeidet i balansen. Årets premie er kostnadsført som pensjonskostnad.

## Betalbar skatt

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

## 2. DRIFTSINNTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

Salgsinntekter	2018	2017
Varesalg	1 001 618	1 541 628
Kursinntekter	-	39 337
Andre inntekter og refusjoner	909 361	989 994
<b>Sum salgsinntekter</b>	<b>1 910 979</b>	<b>2 570 959</b>
<b>Andre driftsinntekter</b>		
Tilskudd fra staten	50 000 000	44 000 000
Tilskudd og prosjekter fra forsikring	9 882 924	9 698 648
Kontingenter medl./støttemedl.	1 038 800	1 087 000
Mottatt tilskudd til fylkessekretariater	25 239 842	22 798 841
Mottatt tilskudd til øvrige prosjekter	6 291 829	2 640 510
Overført gjenstående prosjektmidler fra i fjor*)	7 863 812	7 245 934
Tilbakeført gjenstående prosjektmidler i år**) -9 908 801	-9 908 801	-7 863 812
<b>Sum andre driftsinntekter</b>	<b>90 408 406</b>	<b>79 607 121</b>

\*) Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2017 til 2018.

\*\*) Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2019.

Deler av midlene er tildelt for bruk i 2019. Resten av midlene gjelder prosjekter som ferdigstilles i 2019 eller løper over flere år.

## 3. LØNSKOSTNADER M.M.

Spesifikasjon av lønnskostnader	2018	2017
Lønn	33 710 654	30 356 562
Arbeidsgiveravgift	5 181 230	4 590 391
Pensjonskostnader	3 701 732	3 130 162
Andre ytelser	954 106	567 138
<b>Sum lønnskostnader m.m.</b>	<b>43 547 722</b>	<b>38 644 253</b>
<b>Antall årsverk</b>	<b>50,5</b>	<b>47,9</b>

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

## 4. IMMATERIELLE OG VARIGE DRIFTSMIDLER

	Immaterielle	Varige	Totalt
Anskaffelseskost 1.1.	2 204 067	692 392	2 896 459
+ tilgang i året	-	-	-
- avgang i året	-	-	-
- samlede av- og nedskrivninger	2 044 917	374 608	2 419 524
<b>Bokført verdi 31.12.</b>	<b>159 151</b>	<b>317 784</b>	<b>476 935</b>

Prosentats for ordinær avskrivning 10-33,3 %  
Årets ordinære avskrivning 827 454

## NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2018

## 5. LAGER AV VARER OG ANNEN BEHOLDNING

Varebeholdning består av:	2018	2017
Lager av varer innkjøpt for videresalg	857 117	1 138 099

## 6. FORDRINGER

Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer forfaller ikke senere enn ett år etter regnskapsårets slutt.

## 7. BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

Bundne midler	2018	2017
Innskudd depositum	1 159 401	1 158 192
Innskudd skattetrekk	2 119 404	1 786 875

## 8. EGENKAPITAL

Årets endring i egenkapital:

Egenkapital 1.1.	8 994 118
+ årsoverskudd	934 936
<b>Egenkapital 31.12.</b>	<b>9 929 054</b>

## 9. GJELD

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.

## 10. EGENKAPITAL OG EIERE

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 en 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.»

## 11. YTELSER TIL LEDENDE PERSONER M.V.

	2018		2017	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 533 335	176 381	1 471 282	173 248
Styret	108 730	0	105 919	0

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

Revisjonshonorar revisor	137 303
Honorar til revisor for annen bistand	76 166

I tillegg er det levert tjenester fra BDO advokater for kr. 80 187. Tallene presenteres inkl. mva.

## 12. 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 ansvarlig for eller deltar som samarbeidspartner i, og som samtidig administreres eller regnskapsføres av Trygg Trafikk. Kostnadene fordeler seg på avdelingene med følgende beløp:

	2018	2017
Fag og kommunikasjon	7 971 959	6 870 833
Prosjekt og opplæring	5 787 513	5 260 542
Fylkessekretariat	23 371 472	20 760 371
Administrasjon	9 484 612	8 700 334
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>46 615 556</b>	<b>41 592 080</b>

Oslo, 13. februar 2019

Tomas Iver Hallem  
(styreleder)

Aase Simonsen

Knut Henning Duestund

Eldar Meling

Trude Hagland

Hans-Jørgen Sanne Molvig

Anne Marit Jordheim

Jan Johansen  
(direktør)



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 Trygg Trafikk sitt årsregnskap.

Årsregnskapet består av:

- Balanse per 31. desember 2018
- Resultatregnskap for 2018
- Noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

Er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av organisasjonens finansielle stilling per 31. desember 2018, og av dets resultater for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

## 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 informasjon i styrets beretning og 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 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 konkluderer med at annen informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. 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 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 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 organisasjonens regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 21.02.2019  
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 2018 var 58, og antall årsverk var 50,5.

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

**Den sentrale administrasjon** består av 28 stillinger i tillegg til direktør, og er organisert i fire avdelinger.

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

og mediekontakt, ekstern og intern kommunikasjon via nettsider, intranett, nyhetsbrev og bilag. Ansvarsområdet dekker i tillegg Trygg Trafikks nasjonale trafikk sikkerhetskampanjer 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 i 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. Distriktsleder i Oslo er samlokalisert med Trygg Trafikks hovedkontor. 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 trafikk sikkerhet, 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 trafikk sikkerhetsutvalg eller tilsvarende utvalg står helt sentralt. Distriktslederne utarbeider en egen årsrapport for hvert enkelt fylke. Rapportene er tilgjengelige på fylkessidene på [tryggtrafikk.no](http://tryggtrafikk.no).

#### ► SAMMENSETNINGEN I ARBEIDSMILJØUTVALGET (AMU) VED UTGANGEN AV 2018:

- **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:** Paal Ove Sodefjed  
**Nestleder i DELTA:** Harald Heieraas  
**Leder i NTL:** Bjørn Hagene  
**Nestleder i NTL:** Ida Neergaard

#### ► SAMARBEID

##### STYRET

Styret har etter landsmøtet 2018 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

## Medlemmer i 2018

Ved utgangen av 2018 hadde Trygg Trafikk **302 medlemmer og 2 støttemedlemmer.**

### MEDLEMMER

#### A Landsomfattende organisasjoner og institusjoner mv.

- Autobransjens Leverandørforening
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforening
- Bilimportørenes Servicekontor
- Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)

- Forsvaret
- Kongelig Norsk Automobilklub
- MA-Rusfri Trafikk
- Ung i trafikken
- Motorsykelimportørenes Forening
- Møller Mobility Group
- 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
- Sykklistenes Landsforening
- Utdanningsforbundet
- Tekna –teknisk-naturvitenskapelig forening
- Vellenes Fellesorganisasjon
- Yrkestrafikkforbundet

#### B Andre

- American Car Club of Norway
- Bema AS
- Bille AS
- Cato Myhrvold Trafikkskole
- Gjensidige Forsikring

- Kjør for livet AS
- Metrotek
- 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. Nord-Trøndelag
- Norsk Dekkretur AS
- Norsk Scania AS

- OsloMet – storbyuniversitetet
- Personskadeforbundet LTN
- Reflexprodukter Norge AS
- Trøndelag Bilbransjeforening

#### C Fylker

- FTU Akershus
- FTU Buskerud

- Finnmark fylkeskommune
- HTU Hedmark
- FTU Hordaland
- FTU Møre og Romsdal

- FTU Nordland
- FTU Oppland
- FTU Rogaland
- FTU Sogn og Fjordane

- FTU Telemark
- FTU Troms
- FTU Vest-Agder
- FTU Østfold

#### D Kommuner

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

### STØTTEMEDLEMMER

- Trønderbilene A/S
- Babyshop Norge A/S

## 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**  
Myndighetskontakt Miriam Kvanvik

**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 non-profit organisasjon med formål å redusere antallet dødsfall og skader i veitransport i Europa. Organisasjonen identifiserer og fremmer effektive tiltak basert på internasjonal forskning og beste praksis innen områder som representerer størst potensial for en reduksjon i trafikkkulykker. 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

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

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

*Kreativitet fordi vi trenger andre løsninger i fremtiden 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 forsikringsselskapene utgjør en vesentlig del av finansieringen av Trygg Trafikks forebyggende arbeid.

Trygg Trafikk takker selskapene og Finans Norge for 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 Gjensidige-stiftelsen og Samferdselsdepartementets støtteordning til lokale trafikksikkerhetstiltak.

Gjensidige  
If Skadeforsikring  
Tryg  
SpareBank 1 Forsikring  
Storebrand  
Jernbanepersonalets Forsikring  
Codan  
Protector Forsikring

KLP Skadeforsikring  
DNB Forsikring  
Eika Forsikring  
NEMI Forsikring  
Frende Skadeforsikring  
Landbruksforsikring  
Vardia

### 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