



ÅRSRAPPORT  
**2020**

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

Kilde: FNs bærekraftsmål, delmål 3.6

Trafikkopplæring er en grunnleggende forutsetning for å nå nullvisjonen.

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



TRYGG TRAFIKK  
 ÅRSRAPPORT 2020

REDAKTØR: Ingrid Trømborg  
 TEKST: Trygg Trafikk og Nucleus  
 DESIGN: October Design AS  
 KORREKTUR: Nye Tillen AS  
 ILLUSTRASJONER: Torgrim Nærland /  
 October Design  
 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: Jon Steven Hasseldal .....	24
Ulykkesstatistikken .....	26
Status fra distriktene .....	27
Årsberetning og regnskap .....	30
Organisasjon og ansatte .....	40
Samarbeid .....	41
Medlemmer .....	42

## 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 trafikantrettede 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 nyttenkning.

### INKLUDERENDE

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

## Nullvisjonen under politisk press

2020 var en milepæl. For første gang siden 1947 omkom færre enn 100 personer i trafikken. Det norske trafikksikkerhetsarbeidet fungerer, og verden ser til den norske samarbeidsmodellen for inspirasjon. Nå er det siste vi trenger, politiske beslutninger som motarbeider nullvisjonen.

Det er all grunn til å gi honnør til alle de som utrettelig jobber for en tryggere trafikk på norske veier. Det gjelder fylker, kommuner, forvaltning og forskningsmiljøer, næringsliv, organisasjoner og ildsjeler. Det gjelder også politikere som opp gjennom årene har hatt politisk mot – og stått fast på egen overbevisning forankret i faglig kunnskap.

Vi må imidlertid ikke bli selvtilfredse. Vi har en lang vei å gå for å nå nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. De 93 som omkom i trafikken i 2020, er 93 for mange. La oss anerkjenne at vi er på rett vei, men at det nå må sterkere virkemidler til. Etappemålet om færre enn 350 omkomme eller hardt skadde i 2030 er mer krevende enn mange tror. I det neste tiåret kan vi ikke lene oss på at teknologien, med selvkjørende biler og andre nyvinninger, skal redde oss. Vi må redde oss selv, og det er den enkelte trafikanten som sitter med nøkkelen.

2020 var også et år for mindre hyggelige rekorder. Aldri før har UP gitt så mange fartsforelegg: hele 97 000. Og aldri har så mange førerkort – 6000 – blitt beslaglagt. Av de som mistet førerkortet, var 90 % menn. Menn i alle aldersgrupper, bortsett fra de mellom 65 og 74 år, har høyere risiko for å omkomme som bilførere enn kvinner.

Vi har over tid sett et økende politisk press for å øke hastigheter og redusere sikkerhetsmarginene i trafikken, senest i form av vedtaket om smale firefeltsmotorveier. Med støtte i samfunnsøkonomiske analyser, er det besluttet at mange små tidsgevinster trumfer behovet for å beskytte liv og helse.

Elsparkesyklene viser hva som kan skje når nye framkomstmidler introduseres uten noen form for regulering. I 2020 omkom de to første personene på elsparkesykkel. Vi vet også fra Oslo skaddegevakt at dette framkomstmiddelet medfører hundrevis av personskader, noen av dem svært alvorlige. At det nå er satt i gang en prosess for regulering, er kjærkomment, men dette burde vært introdusert fra starten.

UP var igjen under press gjennom 2020. Regjeringens politimelding tok til orde for å overføre UP-ressursene til politidistriktene. I praksis ville det bety at politimestre kunne omdisponere disse ressursene for å dekke opp underbemanning og innfri kravene som følger av nærpolitireformen. Det ville innebære en rasering av UP, og en svekkelse av trafikksikkerhetsarbeidet som vil kunne få betydelige konsekvenser for det nasjonale arbeidet. Synlig politi på veien og kontroller er nemlig det mest effektive og samfunnsøkonomisk lønnsomme trafikksikkerhetstiltaket vi har, og UP er spydspissen og garantisten for at politiet prioriterer dette arbeidet. Stortinget besluttet imidlertid tidlig i 2021 at UP skal bevares og dermed beholder vi heldigvis et av de viktigste virkemidlene mot de alvorligste trafikkulykkene.

Vi som jobber med trafikksikkerhet, skal fortsette ufortrødent innenfor de rammene vi har. Men vi må ha rammer som gjør at vi kan få til enda mer. Derfor behøver vi mer enn noen gang politisk mot og handlekraft. Det siste vi trenger nå, er politiske beslutninger som går på tvers av nullvisjonen.



Jan Johansen  
direktør



## Trygg Trafikks viktigste samfunnsoppdrag

I Trygg Trafikk arbeider vi med fem hovedområder:

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

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

Hvert av disse hovedområdene representerer våre viktigste temaer i trafikksikkerhetsarbeide, og tydeliggjør målene vi jobber med til daglig for å skape en mer trafikksikker hverdag.

I denne årsrapporten blir hvert av de fem hovedområdene presentert med en oversikt over hva vi har fått til i 2020, hva vi har lært, og hva vi tar med oss inn i det nye året.



Jan Johansen  
direktør





## 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.

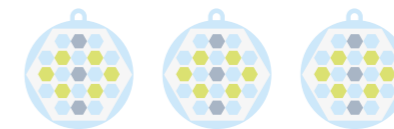
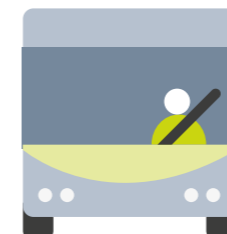
## Barnas Trafikklubb – en digital skattekasse

**Har du fått med deg at Barnas Trafikklubb er blitt ny? Klubben er pusset opp og åpnet opp for alle. Den retter seg fortsatt til barnehagene, men også barne-trinnet og foreldre kan bruke innholdet. Klubben er helt gratis!**

Barnas Trafikklubb ble etablert i 1966 og har vært en viktig del av mange norske barns oppvekst. I 2019–20 har Trygg Trafikk videreutviklet og fornyet Barnas Trafikklubb. Den digitale utviklingen i barnehage og skole har skutt fart, og vi følger opp. Alt innhold finnes nå digitalt i klubben, både gammelt «gull» og nye produksjoner. Vi tilbyr nå blant annet fem tv-serier med tilhørende pedagogisk støttemateriell. Innholdet er utviklet på en måte som kobler

rammeplanen for barnehagen og læreplanverket for skolen opp mot trafikksikkerhet. Innholdet anbefales brukt i den systematiske trafikkopplæringen i barnehage og skole. Pedagogene i barnehagen og på barnetrinnet får på denne måten ressurser de kan bruke i forberedelser av aktiviteter og undervisningsopplegg, forslag til gjennomføring av opplegget og tips om etterarbeid sammen med barna. Noe av innholdet henvender seg direkte til barna, og noe direkte til de voksne. Serien «Barnehagen på tur» er en serie som henvender seg primært til de voksne. Vi har laget en episode for hvert fagområde i rammeplanen. Ved å se alle episodene vil pedagogene få gode innspill til hvordan trafikk kan kobles til de enkelte fagområdene.

Overgang fra barnehage til skole er viktig sett i et



### UTSIKTER 2021 :

## Digitalisering av kursvirksomheten

**Koronapandemien gjorde at det ble fortgang i digitaliseringen av kursvirksomheten i Trygg Trafikk! Et av våre kjennetegn har vært å møte publikum ute i kommunene og på universiteter og høyskoler. Over natten ble vi, som resten av landet, henvist til digitale flater. På grunn av pandemien måtte vi avlyse mange av de fysiske kursene våre.**

Selve digitaliseringen har vi håndtert greit, men det har også vært utfordrende. Vi har holdt kurs på Zoom og Teams, og skal fortsette med det.

Å møte deltakere på nettbaserte kurs har vært en spennende erfaring. Innholdet vårt er justert, deltakerne har blitt engasjert med spørsmål og oppgaver, og gjerne delt inn i grupper. Teknologien vi har valgt, gjør dette fullt mulig, og det har fungert godt.

Mot slutten av 2020 har vi utviklet et nytt digitalt barnehagekurs. Det skal nå ut til hele personalet i barnehagene. Kurset er bygd opp på en måte barnehagene er vant med: barnehagebasert kompetanseutvikling. Metoden er evaluert, og det viser seg at den virker godt. Hele personalet deltar. Deltakerne jobber individuelt, i grupper og i plenum. Kurset skal ledes av barnehagens styrer. Vår rolle blir å gi opplæring til styrerne slik at de kan gjennomføre kompetansehevingen på sin arbeidsplass. Vi har vært heldige å få samarbeide med to styrere fra to kommuner i dette arbeidet. Kurset testes ut vinteren 2021. Når vi har lært av tilbakemeldingene, vil vi tilby kursene til alle kommuner.

Vi har brukt teknologi fra Articulate Rise 360. Dette er en teknologi hvor tekst, bilder, film, quizer, oppgaver og tilbakemeldinger er integrert. Så langt ser det vellykket ut.

## Trafikkopplæringens Netflix

■ 5. oktober 2020 ble den nye strømmetjenesten for Barnas Trafikklubb lansert. Fem tv-serier, masse lydbøker og hørespill, digitale øveoppgaver og mye mer ligger nå åpent for alle til å ta i bruk.

> «Trym og Madikken. Midt i trafikken» tar utgangspunkt i kompetansemålene i kroppsoving for 2. og 4. trinn.

> Lyset er klubbens maskot, og «Molly og Partner» forsøker å løse oppgavene i Lysets videoblogg i en tv-serie for barna i barnehagen og de som jobber der. Serien brukes allerede aktivt også på de laveste trinnene i grunnskolen.

> Med «Øisteins trafikk-blyant» kan barn og voksne samtale om trafikk samtidig som de tegner og maler trafikkelementer.

> «Barnehagen på tur» tar utgangspunkt i rammeplan for barnehage og er til inspirasjon for de som arbeider i barnehage.

### NASJONALE MÅL 2018–2021 BARN 0–14 ÅR

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

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



«Frem til nå har vi i hovedsak tatt i bruk bøkene og diverse aktiviteter ute på tur. Nå som vinteren er her, gleder vi oss til å bruke mer tid inne med det nye digitale innholdet.»

Ivy Ludvigsen, daglig leder  
Norbana barnehage

## Barnas Trafikklubb i hverdagen

### TRAFIKANTROLLER

- Trafikantrollene gående og sykklende ligger til grunn når vi i Trygg Trafikk utvikler læringsressuser.
- De yngste barna må lære seg hva som er trygt, og hva som er farlig som gående. De må lære de viktigste trafikreglene og å se seg om til alle kanter.
- Etter hvert som barna blir større, kan de få øve seg på sykkel sammen med voksne. Trafikantrollen sykklende er en atskillig mer krevende rolle og fordrer at barna først er trygge som gående og kan trafikreglene.
- Alt vårt materiell til barnehage og skole har dette som utgangspunkt.

### Norbana barnehage på Lillehammer har tatt i bruk ressursene i Barnas Trafikkklubb fra Trygg Trafikk i hverdagen. Som trafikksikker barnehage lærer de barna å bli trygge trafikanter.

– Barna synes innholdet er spennende. Det er gøy med film, og tematikken fenger. Spesielt godt liker de serien «Øisteins trafikkblyant», forteller Ivy Ludvigsen, daglig leder i Norbana barnehage. Målet med Barnas Trafikklubb er å etablere gode vaner i trafikken fra tidlig alder. Innholdet er tilpasset barn i barnehage- og småskolealder, og Trygg Trafikk oppfordrer også foreldre til å utforske trafikuniveraset i Barnas Trafikklubb sammen med barna.

### Dette er Barnas Trafikklubb

Trafikklubben består av bøker, aktiviteter, filmserier, sang og lek. Den siste tiden har det blitt lagt til en del nytt innhold i nettportalen, og tilbakemeldingene er at det nye innholdet engasjerer barna og føles moderne.

– Frem til nå har vi i hovedsak tatt i bruk bøkene og diverse aktiviteter ute på tur. Nå som vinteren er her, gleder vi oss til å bruke mer tid inne med det

nye digitale innholdet, sier Ludvigsen, og fortsetter:

– Da vi valgte å jobbe trafikksikkerhet inn i årsplanen, fant vi ut at vi allerede gjorde mye rundt temaet, uten egentlig å tenke over det. Barnas Trafikklubb gir oss innblikk i hva det er viktig å fokusere på, samtidig som vi får mye inspirasjon og tips til engasjerende aktiviteter.

### Kurs for barnehageansatte

I 2020 videreutviklet Trygg Trafikk arbeidet sitt rundt trafikksikkerhet i barnehager og er i pilotfasen med et digitalt kurs for barnehageansatte. Kurset skal hjelpe barnehager å skape gode rutiner gjennom refleksjon rundt det å være en rollemodell, regler knyttet til sikring av barn i bil, hva en bør tenke på ute på tur med barna, årsplanarbeid og tips til samarbeid med foreldre.

Ivy Ludvigsen fra Norbana barnehage har vært med på å utarbeide innholdet i kurset:

– Jeg er stolt over hva vi har fått til. Vi har fokusert på å forenkle budskapet – at alt handler om gode rutiner og kunnskap hos personalet. Det at kurset er digitalt, gir flere mulighet til å delta, samtidig som det blir mulig å bruke kurset som et oppslagsverk i ettertid, avslutter Ludvigsen.

### HVA VET FORELDRE OM SIKRING AV BARN I BIL?

- 43 % har snudd barnet framovervendt før barnet har fylt 4 år.
- 44 % vet at det er anbefalt å sitte bakovervendt til minst 4 år.
- 39 % av de som kjenner anbefalingen, har likevel snudd stolen før fylte 4 år.

### Argumentasjon for å snu barnet for tidlig:

- Barnet får ikke nok benplass. (65 %)
- Barnet blir bilsyk ved å sitte bakovervendt. (24 %)
- Barnet blir urolig ved å sitte bakovervendt. (19 %)
- Bilstolen tok for mye plass i bilen. (12 %)



## Blir sykkeldyktige på nett

### Med et banebrytende samarbeid på tvers av organisasjoner gikk sykkeldyktig.no – en digital læringsarena for elever fra 4. til 7. trinn – endelig live i 2020.

– Det har vært svært varierende sykkelopplæring rundt om i Norge, og sykkeldyktig.no sikrer et felles kompetansegrunnlag for neste generasjon, forklarer Roar Løkken, kommunikasjonssjef i Syklistforeningen.

I tillegg til Syklistforeningen var NAF, Norges Cykleforbund og Trygg Trafikk med på å utvikle sykkeldyktig.no.

– Vi var fire organisasjoner med ulike utgangspunkt. Samarbeidet har gitt et helhetlig resultat som bidrar til å nå mål i nullvisjonen, bygge sykkelglede og skape grunnlag for en aktiv livsstil, sier Løkken. Trygg Trafikk tok initiativ til prosjektet og har også lagt betydelige ressurser i det.

### Vellykket lansering og hjemmeskole

Lanseringen av portalen skjedde i februar 2020 på Nordstrand skole i Oslo. Til stede var ordfører Marianne Borgen og statssekretær Ingelin Nordsjø.

Ved årsskiftet 2020/2021 hadde 75 % av landets kommuner inngått avtale om bruk av portalen, og 23 000 elever hadde tatt den i bruk.

– Tilbakemeldingene vi har fått fra skolene, tyder på at innholdet inspirerer, motiverer og hjelper lærere med å undervise i sykkelferdigheter og trafikksikkerhet, sier Løkken.

Det at landets skoleelever ble sendt på hjemmeundervisning kort tid etter lanseringen, har også bidratt til at mange tok portalen raskt i bruk. Tilrettelagte digitale verktøy har vært en viktig ressurs for landets lærere i året som har gått.

### Mer innhold i 2021

2020 var på mange måter sykkelens år, og mange byer har meldt om en enorm sykkelboost.

– I et mer komplisert og sammensatt trafikkbilde stilles det større krav til alle i trafikken, og det blir enda viktigere å følge trafikreglene og vise hensyn, forklarer Løkken.

I 2021 skal innholdet utvikles videre i form av repetisjonsmoduler og nye kapitler. Disse vil ha et høyere nivå slik at de som har gjennomført første nivå, kan fordype seg mer til neste år.

– Håpet er at portalen blir et virkemiddel for å skape trygghetsbevisste og hensynsfulle framtidige trafikanter – uansett ferdselsform, avslutter Løkken.

### Sykkeldyktig.no – en kjempe-suksess

■ Sykkeldyktig.no inneholder et digitalt læreverktøy: «God start». Her går lærer og elevene gjennom fem kapitler om trafikk- og sykkelopplæring. Etter dette er det lagt opp til en teoretisk og en praktisk prøve. Siden oppstarten i februar 2020 har:

- over 250 andre kommuner åpnet denne gratisjenesten
- ca. 23 000 elever gjennomført læringsstiene i det digitale læreverket «God start»
- over 3000 lærere logget seg inn på læringsplattformen
- over 2800 digitale klasser blitt opprettet
- 1160 skoler i hele landet logget seg inn på læringsplattformen



# 75%

av landets kommuner har inngått avtale om bruk av portalen ved årsskiftet 2020/2021.

«Tilbakemeldingene vi har fått fra skolene, tyder på at innholdet inspirerer, motiverer og hjelper lærere med å undervise i sykkelferdigheter og trafikksikkerhet.»

Roar Løkken, kommunikasjonssjef i Syklistforeningen

### 1 HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS



## HOVEDOMRÅDE

## 2

## Trafikksikker ungdomstid

### > Overordnet mål:

Færre ungdommer omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

### > Strategiske mål:

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

## Ny læreplan – nye muligheter!

**Kunnskapsløftet 2020 har nye læreplaner også i valgfagene på ungdomstrinnet (8.–10. trinn). Valgfaget trafikk er ett av disse.**

### Den nye læreplanen er framtidsrettet

Læreplanen tar høyde for at barn og unge trenger å lære om mobilitet fra et folkehelse-, miljø- og bærekraftsperspektiv. Planen har innarbeidet verdier fra overordnet del i Kunnskapsløftet på en god måte. Elevene skal lære om risiko og etiske valg, og de vil se sammenhenger mellom kompetansemål i læreplanene for ulike fag i skolen og i vegtrafikkloven § 3. Dette synliggjør en helhet og sammenheng elevene vil dra nytte av når de skal utvikle sin kompetanse. Planen er basert på sentrale verdier

som å vise hensyn og reflektere over hvordan våre handlinger i trafikken kan påvirke andre. Planen lykkes godt med å bygge bro fra trafikk som tema til KRLE, samfunnsfag, naturfag og kroppsøving. Dette mener vi er en læreplan som vil engasjere elevene.

### Menneskets ukrenkelige verdi

Utgangspunktet for trygg trafikkopplæring er ganske enkelt – menneskets ukrenkelige og unike verdi. I undervisningen betyr det at skade på materiell, kostnader og andre problemstillinger knyttet til trafikk er underordnet og uvesentlig satt opp mot menneskets eksistens og verdi – noe som skal overstyre alle andre vurderinger. Vi vet at mange trafikanter tar valg i trafikken som ikke er forenlige med menneskets ukrenkelige verdi. Det kan være å

kjøre ruspåvirket, kjøre for fort, være uoppmærksom ved blant annet å bruke mobiltelefon og flere ting av ulik alvorlighetsgrad. Elever som tar valgfaget trafikk, lærer om dette og legger grunnlaget for å bli trygge trafikanter som tar hensyn til andre.

### Nytt læreverkt – nå digitalt

Ønsket lærere et digitalt læreverkt eller en ny lærebok for valgfaget trafikk? Vi undersøkte dette med en del lærere og fikk en klar tilbakemelding: Et digitalt læreverkt er ønskelig. Fordelene med det er naturligvis at det hele tiden kan oppdateres. Vi har også invitert skolene til å komme med forslag til justeringer. I rekordfart utviklet vi læreverket. Vi lenker til både LHL sitt undervisningsopplegg om førstehjelp og til Underveis. Begge deler er relevant som undervisningsmateriekk i faget.

### Engasjerende oppgaver

Vi har vektlagt å lage oppgaver som skal engasjere elevene og gjøre faget spennende og relevant. På elevsiden finner man innhold som er knyttet til læreplanen i valgfaget trafikk, men som også er tverrfaglig sammensatt slik at elevene kan jobbe med relevante kompetansemål fra andre fag. Elever som bruker læreverket, får øve på problemorienterte oppgaver knyttet til trafikk. De får reflektere over menneskesyn og etikk.

På denne måten bidrar valgfaget trafikk til helhet og sammenheng i opplæringen. Valgfaget trafikk er også en fin arena for å bygge gode verdier gjennom relasjoner elev–lærer og elev–elev.

### UTSIKTER 2021 :

## Valgfaget trafikk fra 9. trinn

**Valgfaget trafikk skal bidra til å oppnå nullvisjonen – visjonen om at ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken.**

Elevene som tar faget, skal forstå at nullvisjonen handler om at vi som trafikanter har ansvar for våre egne valg og vurderinger i trafikken. Faget er ikke så «kjøretøytungt» som det var. Kjerneelementene i faget er

- samhandling i trafikken
- ansvar og risikoforståelse
- folkehelse og miljø

Disse temaene er relevante også i andre fag. Oftest er det elever på 10. trinn som tar valgfaget, fordi det er på det trinnet skolene tilbyr det. Trygg Trafikk mener imidlertid at det er lurt å tilby faget allerede fra 9. trinn. Det vil gi en langsiktig trafikkopplæring i viktige ungdomsår. Våren 2021 skal vi derfor informere skolene om potensialet som ligger i det nye faget, og motivere flere skoler til å tilby faget.

Mange elever er motiverte til å ta faget fordi det er mulig å ta trafikkalt grunnkurs som en integrert del av faget (unntatt mørkekjøringen, som må tas ved trafikksskole).

Skoler som ønsker å tilby trafikkalt grunnkurs, må ha lærere som har gjennomført studiepoenggivende videreutdanning. I 2020 har dette kun vært et tilbud ved Nord universitet. Tilbudet ved OsloMet er lagt ned, og Trygg Trafikk er i kontakt med OsloMet for å undersøke muligheten for å tilby denne videreutdanningen framover.

*«Trygg Trafikk mener imidlertid at det er lurt å tilby faget allerede fra 9. trinn. Det vil gi en langsiktig trafikkopplæring i viktige ungdomsår.»*

*Ragnhild Meisfjord, opplæringsssjef i Trygg Trafikk*

### DIGITAL UNGDOMSSKOLEKONFERANSE

- > Innlandet fylkeskommune og Trygg Trafikk arrangerte en digital ungdomskonferanse med vekt på livsmestring og trafikkikkerhet. Målgruppen var ungdom 15–20 år i Innlandet, og foredragsholderne var blant annet Leo Ajjic, Else Kåss Furuset og Kathrine Aspaas. Tilbakemeldingene var gode, så dette vil vi gjøre igjen.



### NASJONALE MÅL 2018–2021 UNGDOM OG UNGE FØRERE

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



## Å være på lag med hjernen!

■ Gjennom å bruke Underveis kan lærere koble folkehelse og livsmestring opp til skolefagene. Underveis er relevant relevant både i valgfaget trafikk og i flere andre fag på ungdomstrinnet. Gjennom å bruke Underveis kan lærere hjelpe elevene til å reflektere og forstå hvordan hjernen virker. Vi må forstå emosjonene og hva som gjør at vi er villige til å ta risikofylte valg. I Underveis møter vi ungdommer som er aktive innenfor ekstremsport, og som har reflektert over den risikoen de utsetter seg for, og hvor grensen går for de aktivitetene de velger.

«Vi forsøker å forstå hva som kommer til å gå galt, før det går galt. Så lager vi en plan B. Plan C er å droppe det – alltid.»

Morten Knapstad, ekstremsportsutøver

## Digitalt Underveis bidrar til egenvurdering, refleksjon og gode vaner

I 2020 ble Trygg Trafikk sitt årlige ungdomsmagasin, Underveis, publisert digitalt for første gang. Underveis inneholder filmer, artikler og interaktive oppgaver som engasjerer ungdommer i trafikksikkerhet på nye måter.

– Det er aldri for tidlig å bli en trygg sjåfør. Refleksjon og kunnskap i ung alder kan gi oss det vi trenger for å ta trygge valg den dagen vi setter oss bak rattet, forklarer Dagfinn Moe, seniorforsker ved SINTEF.

Moe har vært med på å forme mye av innholdet i Underveis, og du kan finne flere filmer hvor Moe forklarer hjernens funksjoner på en pedagogisk måte i læringsressursen.

### Hjernen og valg

Moe mener at ved å lære om hva som skjer i hjernen vår, vil vi være bedre rustet til å ta gode valg. Vekten legges på det å lære – ikke bare på å fortelle hva som er rett og galt.

– Den ungdommelige impulsiviteten kan lede til mye bra, men ikke i 90 km/t. Forskning viser at unge tar større sjanser i trafikken – og spesielt unge menn, sier Moe.

– Hjernen vår utvikles gradvis gjennom barne- og ungdomsårene og vil rundt 25-årsalderen være mer helhetlig utviklet. Det gjelder særlig frontallappen, som kan beskrives som hjernens administrator og kontrollmekanisme. Det er derfor ikke så rart at vi som tenåringer kan mangle dømmekraft, impuls kontroll og evnen til konsekvenstenking, legger han til.

### Mestring er viktig for å lære

Oppgavene i Underveis er tilpasset ulike ferdighetsnivåer og interesser. Det bestrebes at alle skal finne noe de mestrer og blir engasjert i.

– Mestringsfølelsen betyr mye for mennesker. Å få anerkjennelse og føle seg vellykket i sine sosiale omgivelser er viktig for å bli tryggere på seg selv, sier Moe.

### Gode vaner

Oppgavene gir lærerne ressurser til å ta opp vanskelige temaer som rus og risiko. Det handler ikke bare om trafikk, men om å gi ungdommer et verktøy for å bygge gode vaner.

– Lærerne har en unik posisjon i arbeidet med å hjelpe ungdommene til å bli trygge voksne, mener Moe.

Innholdet i Underveis er tilpasset flere læreplanmål på ungdomstrinnet innen matematikk, naturfag, norsk, kroppspøving, musikk og samfunnsfag. Responsen har vært god, og planen for 2021 er å videreutvikle innholdet og teknologien.



«Målet er å utvikle tiltak som fører til en varig endring hos en gruppe sjåførere som tar for store sjanser i trafikken – i hovedsak unge menn.»

Frank Nygård, prosjektleder



## Registrerer atferden til unge fartsdømte

**Hvordan kan unge som mister førerretten i prøveperioden, lære av sine feil? Det skal et nasjonalt forskningsprosjekt som tar i bruk atferdsregistratorer, svare på.**

Et tiltak for sjåførere som mister førerretten i prøveperioden, er beskrevet i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*, og lyder: «Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister førerretten i prøveperioden.»

Ved å miste førerretten viser sjåførene at de tilhører risikogruppen i trafikken.

Forsøket, med Frank Nygård som prosjektleder, er nå i gang i Trøndelag i samarbeid med Trøndelag politidistrikt, SINTEF, Nord universitet og Friomsorgen.

– Målet er å utvikle tiltak som fører til en varig endring hos en gruppe sjåførere som tar for store sjanser i trafikken – i hovedsak unge menn, sier Nygård.

### Slik fungerer prosjektet

Mister du førerretten ved meget høy overskridelse, kan du bli dømt til samfunnsstraff og trafikkkurs.

De som blir med på forskningsprosjektet, får installert en atferdsregistrator i bilen som loggfører kjøringen til sjåføren – altså fart, akselerasjon og bremsing i forhold til fartsgrensene, som registreres i digitale kart i sanntid.

Forskerne og sjåførene har kontinuerlig tilgang på dataene fra atferdsregistratorene. For sjåførene gir dette mulighet til refleksjon over egen atferd i trafikken og er et utgangspunkt for å etablere nye vaner. For forskerne gir dataene grunnlag for å finne eventuelle endringer i kjøreatferden, som tas opp i samtaler med deltakerne. Trafikkurset og samtaler om egen atferd er de viktigste pedagogiske virkemidlene i prosjektet.

### Datainnsamlingen har startet

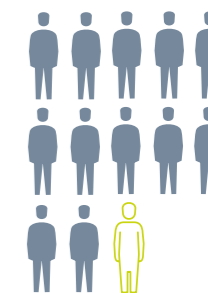
I januar 2021 ble de to første atferdsregistratorene installert i bilene til to unge sjåførere som nylig hadde fått tilbake førerretten.

– Det er spennende å endelig starte datainnsamlingen. Fokuset fremover blir å utvikle teknologien i atferdsregistratoren og å få flere unge inn i prosjektet. Målet er å ha opp mot 30 deltakere det første året, avslutter Nygård.

## Stor forskjell på gutter og jenter

■ Risikoen for alvorlig skade eller død i trafikken er gradvis synkende for alle aldersgrupper, også for ungdom. Det er en fantastisk positiv trend. De siste årene viser statistikk at unge kvinner (18–24 år) ikke har høyere risiko som bilsjåførere enn det voksne kvinner har.

Unge menn har også lavere risiko enn før, men har fortsatt hele **tolv ganger høyere risiko** enn jevnaldrende kvinner. Her er det rom for forbedring, selv om det er rimelig å anta at den mest risikofylte atferden bare skjer hos et lite mindretall.



### PODKAST OM ØVELSESKJØRING

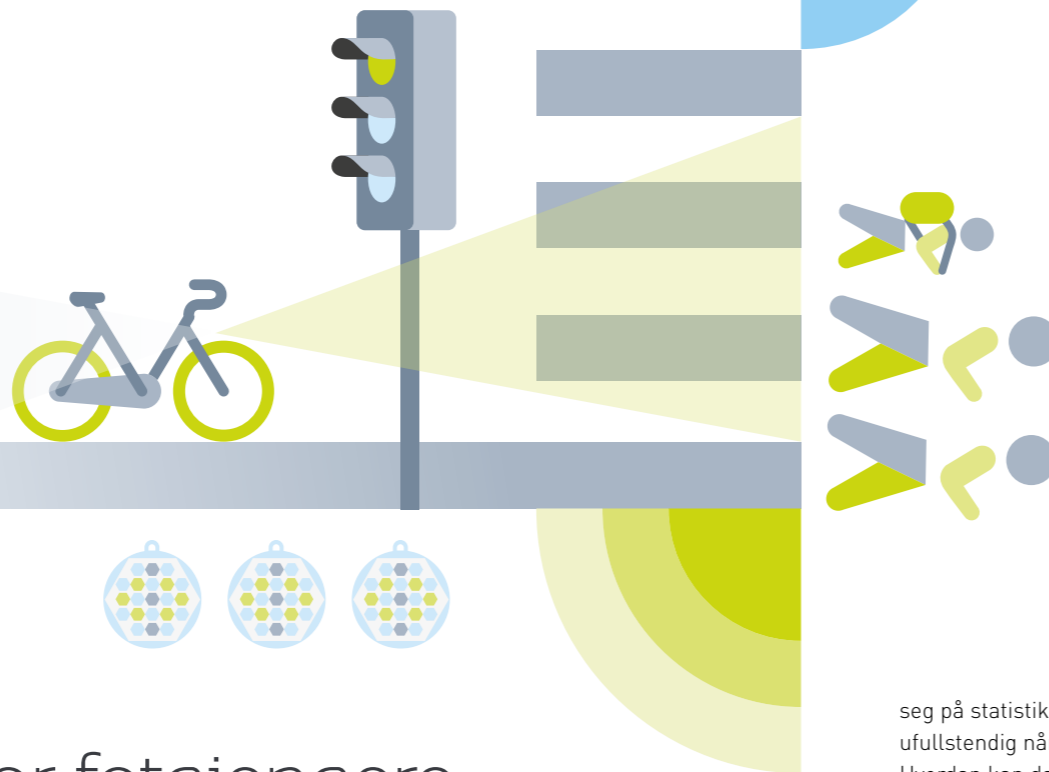
> Gjennom fire episoder drar vi på tur med noen som øver på å kjøre bil. Noen er helt ferske bak rattet, andre er eksperter. Det blir god stemning og masse nyttig informasjon for gammel og ung. Podkaster finner du på nettsiden vår eller i din foretrukne podkastspiller.

20%

av landets ungdommer øvelseskjører.

«Det er viktig at man får øvd mye, for all forskning viser at erfaring har veldig stor betydning for ulykkesreduksjon.»

Bård Morten Johansen i episoden «Nestoren» i podkastserien Øvelseskjøring



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.

## Hvordan finne balansen mellom nullvekstmål og nullvisjon?

**Trafikkveksten i de store byene skal skje gjennom at flere sykler, går eller velger kollektivtransport, ifølge nullvekstmålet som er et av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Samtidig har vi i snart 20 år hatt en nullvisjon som målbærer at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken.**

Dette er ikke bare to krevende mål, men viser også en livsviktig balansegang. Trygg Trafikk jobber for at arbeidet med nullvekstmålet og nullvisjonen samordnes, slik at vi unngår at to gode hensikter utligner hverandre.

### Stor underrapportering av sykkelulykker

Nullvekst i biltrafikken betyr at det må bli flere myke trafikanter – syklister og fotgjengere – noe vi vet øker risikoen for ulykker. I de store byene har vi sett en stor økning i sykkelulykker de siste årene.

Antallet sykehusbehandlede sykkelskader har nesten tredoblet seg fra 2005 til 2016, viser en studie fra Ullevål sykehus. Det finnes ikke noe sentralt register for sykkelskader, og det er ingen som vet nøyaktig hvor mange som faktisk skader seg på sykkel. De fleste sykkelulykker er nemlig eneulykker, og disse blir ikke fanget opp verken hos politi eller helsevesen.

En kartlegging ved Oslo skadelegevakt viser at kun en av tre hardt skadde syklister kommer med i den offisielle statistikken. Myndighetene baserer

seg på statistikk fra politiet, og denne er spesielt ufullstendig når det gjelder eneulykker på sykkel. Hvordan kan da trafikksikkerheten få sin rettmessige plass i ligningen mellom nullvekst og nullvisjon?

### Sikkerhet viktigere enn framkommelighet

I flere av de store byene satses det nå på tiltak for å øke sykkelandelen. Dette skjer gjennom omfordeling av areal, utbygging av sykkelveinett, fjerning av parkeringsplasser i sentrum, bilfrie gater og gratis sykkelverksted for å nevne noe. Samtidig ser vi at kunnskap om regelverk for syklende er mangelfull og etterlevelsen av regelverket er lav.

Trygg Trafikk mener at det må satses på tiltak som gjør det sikrere å sykle og gå, framfor tiltak som øker framkommeligheten. Korrekte data er helt avgjørende for at vi skal kunne få oversikt over nåsituasjonen, og for at det videre arbeidet mot nullvisjonen skal lykkes. For å få til det, må det tilrettelegges for at informasjon om helse- og politirapporterte ulykker kan samordnes og gi mer pålitelig statistikk.

### Fyrtårnprosjekt for å samordne skadestatistikk

Det har foreløpig ikke vært politisk vilje til å lage et slikt sentralt register. Dette håper Trygg Trafikk å kunne endre på gjennom en utredning, Fyrtårnprosjektet, som vil kartlegge de som behandles for skader på sykehus og legevakter. Målet er å få tall på faktisk omfang av personsaker i trafikken, med riktig skadegrad.

Vi er fortsatt et stykke unna både nullvekst og nullvisjon. Derfor fortsetter sykkelsatsningen i Trygg Trafikk å rette søkelyset mot sikkerheten til syklende gjennom å følge med på ny forskning knyttet til sykling og mikromobilitet, drive folkeopplysning, jobbe for kvalitet i sykkelopplæringen i skolen, diskutere og ta stilling til regelverk, infrastruktur, politiske utspill og andre forhold som gjør at enda flere kan sykle trygt.



### UTSIKTER 2021 :

## Sikkerhet for myke trafikanter utredes

**I 2021 vil vi intensivere arbeidet vårt med sikkerhet for fotgjengere og syklister. Transportøkonomisk institutt har fått i oppdrag å utrede kunnskapsstatus for tematikken.**

### Sikkerhet for syklister

Det som skal utredes på sykkelområdet, er blant annet hvordan den offisielle ulykkesstatistikken ser ut i forhold til sykkelskader registrert i helsevesenet. Utredningen vil også analysere hvilke grupper av syklister og typer ulykker underrapporteringen i den offisielle statistikken har størst konsekvenser for, og hvilke konsekvenser dette bør ha for prioritering av tiltak.

Utredningen skal også sette søkelys på regelverket når det gjelder vikeplikt. Aktuelle spørsmål er hva vi vet om sikkerhetseffekter, og hvordan ulike typer reguleringer henger sammen med infrastrukturformering. Det er også interessant å analysere hvordan regulering for syklister påvirker andre problemstillinger, blant annet hvordan gjøre sykling mer attraktivt. Fortaussykling er ett aktuelt aspekt i utredningen.

### Fotgjengersikkerhet

Utredningen skal også se på konkrete sikkerhetsproblemer for fotgjengere, både på fallulykker og på tradisjonelle «trafikkulykker», i tillegg til problemstillinger rundt aktsomhet.

Utredningen vil sammenligne data for omfang og typer trafikkskader blant fotgjengere registrert hos Oslo skadelegevakt med data fra SSB/STRAKS. På den måten får vi innsikt i omfang og type av underrapportering av trafikkskader blant fotgjengere.

Også for fotgjengere vil utredningen belyse hvordan reguleringer og infrastrukturtiltak virker. Den vil også se på effekten av refleksbruk blant fotgjengere.

## Pådriver for trafikksikkerhet i ny nasjonal transportplan

Trygg Trafikk har i 2020 vært en aktiv pådriver i arbeidet med ny Nasjonal transportplan (NTP) (2022–2033).

Vi har bidratt uformelt til Statens vegvesens leveranse til oppdrag 8 om trafikksikkerhet, som blant annet tar for seg ambisjonsnivå for trafikksikkerhetsarbeidet, underrapportering av trafikkskader, videreutvikling av den norske samarbeidsmodellen, trafikksikkerhet for gående og syklende i de største byområdene, samt høyriskogrupper i trafikken som følge av demografiendringer.

Vi har også svart på departementets høring av Statens vegvesens leveranse, og supplerte med andre temaer som vi mener bør omtales i NTP. Regionlederne i Trygg Trafikk har fått saksframlegg som er fremmet for fylkestrafikksikkerhetsutvalg, for å sikre omtale av trafikksikkerhet i fylkenes egne innspill til departementet.

### NASJONALE MÅL 2018–2021 – GÅENDE OG SYKLENDE

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

70 % av alle syklister bruker sykkelhjelme.

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



Sykel, elsparkesykel og andre småelektriske kjøretøy er definert som kjøretøy; derfor skal du i all hovedsak følge samme regler som andre kjørende. Lovteksten som gjelder sykling, finner du i forskrift om kjørende og gående trafikk i trafikkreglene.



33%

av alle skadene forbundet med elsparkesykkel var hodeskader.



«Bransjen må være med å ta ansvar for utfordringene den skaper, men så må også andre aktører ta inn over seg at elsparkesyklene har kommet for å bli.»

Lars Christian Grødem-Olsen,  
daglig leder i Tier

## Etterlyser mer fornuft enn følelser – og samarbeid

### ULYKKER MED ELSPARKESYKKE

- Tall fra Oslo skadelegevakt viser en betydelig økning i antall skadde på elsparkesykler i Oslo fra 2019 til 2020. Vi har foreløpig kun tilgjengelig skadedata til og med juli 2020. Tallene viser at det er flest menn som skader seg, og medianalderen til de skadde er 28 år. Ikke overraskende blir aller flest skadd i helgen.
- Kun 2,3 % av de skadde brukte hjelm, og hele 40 % var ruset når de ble skadd. 33 % av skadene var hodeskader.

2020 ble et spesielt år – også for elsparkesykkelaktørene – på godt og vondt. Daglig leder i Tier Norge, Lars Christian Grødem-Olsen, mener veien videre må være et tett samarbeid om trafikksikkerhet mellom bransjen, myndighetene og organisasjoner som Trygg Trafikk.

– Det var veldig spesielt å se, forteller Grødem-Olsen da han blir bedt om å oppsummere året som har gått. – I mars, i starten av den første lockdown-perioden, stoppet alt opp, inkludert elsparkesyklene. Men så, etter hvert, ble vi et reelt transportalternativ for alle som ville forflytte seg uten å benytte bil eller offentlig transport. Bruken gikk rett til vær – samtidig som vi i bransjen opplevde at vi var med på å løse en av utfordringene knyttet til pandemien.

### Bransjen må ta ansvar

Elsparkesyklene kom fort, og de var mange. Meningene om denne formen for mikromobilitet er tilsvarende tallrike – fra de som elsker mulighetene syklene gir, til de som lar seg provosere av høy fart på fortau, farlig atferd på veien og parkering til besvær for gående. Grødem-Olsen i Tier er en av

dem som har tatt til orde for at alle aktørene må ta ansvar for å finne gode løsninger, blant annet gjennom samarbeid.

– Bransjen må være med og ta ansvar for utfordringene den skaper, og Tier har for eksempel utviklet en sykkelmodell med hjelmboks fordi vi tar sikkerhet på alvor. Men så må også andre aktører ta inn over seg at elsparkesyklene ikke bare har kommet for å bli, men også løser en rekke mobilitetsutfordringer i byen med såkalte «gaps» i kollektivtilbudet, der det er praktisk å ha noe annet enn bena å transportere seg med. Og vi gjør det uten noen form for subsidier eller offentlig støtte.

### Tror mer på opplæring enn regulering

For å lykkes tror Tier at det er nødvendig med et samarbeid om løsninger, etter samme modell som har vært en suksess i det øvrige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

– Vi tror mindre på reguleringer som i verste fall gjør det dyrere for folk å benytte tilbudet, og mer på en kombinasjon av opplæring og å utvikle gode løsninger knyttet til for eksempel hjelmbruk, parkering, fart og aldersgrenser, sier Lars Christian Grødem-Olsen.

## Refleks-Sissel gir stafettpinnen videre

Etter 25 år i Reflexprodukter har ildsjelen Sissel solgt bedriften. Gjennom sin karriere i bransjen har hun jobbet for å gjøre reflekser til noe vi ønsker å bruke – ikke noe vi bare må ha.

Sissel startet sin refleksreise i 1995. Sammen med sønnen Filip tok hun opp kampen for å få flere til å bruke verdens billigste livsforsikring – refleksen. For å få det til produserte de reflekser med utradisjonelt design som appellerte til både barn og voksne.

– Det var en leken periode i starten hvor vi designet reflekser med utgangspunkt i våre villeste fantasier. Nå er det strengere retningslinjer, forklarer Sissel Rasch-Olsen.

Sissel har siden starten fokusert på seriøse aktører og samarbeider blant annet tett med flere fylkeskommuner og Trygg Trafikk.

### Store prosjekter og unike reflekser

– Det virker som om reflekser brukes mer nå enn for 25 år siden, men det er ikke godt nok før alle bruker det. Unnskyldninger som at en kun skal gå i opplyste gater, er ikke gode nok, sier Sissel engasjert.

En viktig del av driften til Reflexprodukter de siste årene har vært produksjonen av unike kommune-reflekser.



### Reflekstellinger

Trygg Trafikk gjennomfører hvert år refleks-tellinger over hele landet i samarbeid med Ipsos. Dette er første gang tellingene gjennomføres med ny fylkesinndeling.

Tellingene gjennomføres i månedsskiftet november/desember. I 2020 var det 45 % som brukte refleks i Norge, mot 41 % i 2019. Det er den høyeste andelen refleksbruk vi sett siden vi begynte med tellinger i 2002. Nordland er fortsatt det fylket som har høyest andel refleksbrukere med 62 %, mens Oslo er i motsatt ende av skalaen med 26 %.

– Vi bruker mye tid med kommunen for å finne et design som kan påvirke akkurat deres innbyggere til å bruke refleksen. Vi har for eksempel laget en refleks med nissemotiv for Nissedal kommune, forklarer Sissel.

Et annet stort prosjekt for Reflexprodukter er det årlige samarbeidet med Trygg Trafikk om Refleksdagen. De produserer refleksene som kunstnerne designer – i år var det Vebjørn Sand som fikk æren.

– Etter at Vebjørn Sand promoterte årets design på God Morgen Norge, satte vi ny rekord i antall bestillinger – det var en kjempesuksess, forteller Sissel.

### Takknemlig for reisen

Sissel skal være med Reflexprodukter en liten stund til for å sikre at livsverket hennes blir overtatt og drevet videre på riktig måte.

– Jeg føler meg superheldig som har fått vært med på noe så meningsfullt, og føler meg trygg på at arbeidet ivaretas av de nye eierne, avslutter hun.

## 3 HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

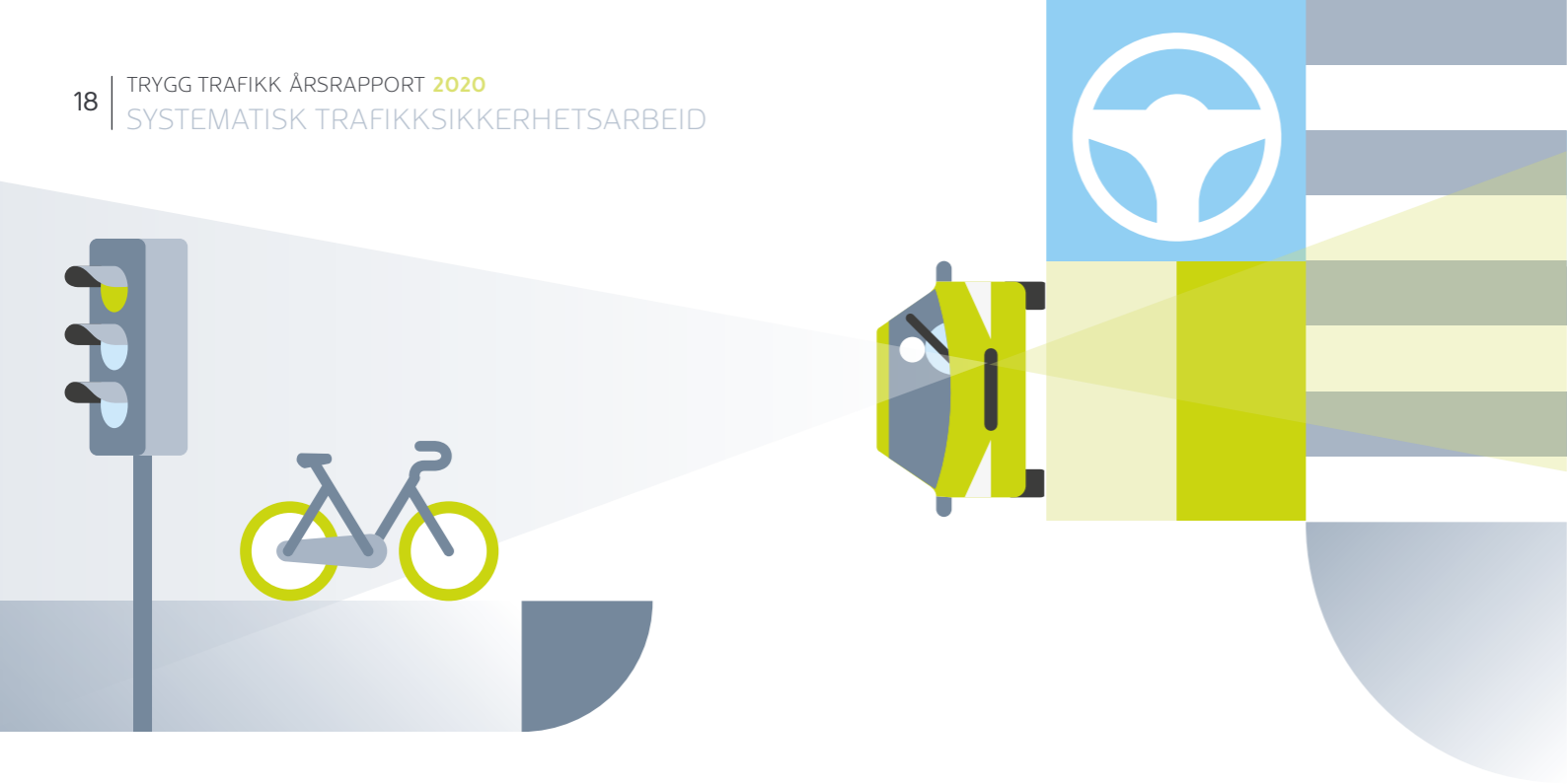
### TIPS TIL DEG SOM VIL BRUKE ELSPARKESYKKE

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



«Det virker som om reflekser brukes mer nå enn for 25 år siden, men det er ikke godt nok før alle bruker det. Unnskyldninger som at en kun skal gå i opplyste gater, er ikke gode nok.»

Sissel Rasch-Olsen, tidligere daglig leder i Reflexprodukter

HOVEDOMRÅDE  
4

## Systematisk trafikk-sikkerhetsarbeid

➤ **Overordnet mål:**

Kommuner og fylkeskommuner arbeider systematisk med trafikk-sikkerhet.

➤ **Strategiske mål:**

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

## 2020 – et spesielt år i trafikk-sikkerhetsarbeidet

**For alle oss som arbeider med trafikk-sikkerhet i fylkene, var det knyttet stor spenning og noe usikkerhet til året 2020. Ved inngangen til året ble antall fylker gjennom regionreformen redusert fra 18 til 11 samtidig som veiadministrasjonen for fylkesveier ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.**

Endringene ville få konsekvenser for arbeidet med trafikk-sikkerhet, og ikke minst kreve økt samarbeid og samordning mellom de ulike aktørene. Fylkene skulle nå bygge sine nye organisasjoner og ansette

mange nye fagfolk som skulle utføre oppgavene som Vegvesenet tidligere hadde utført for fylkeskommunen. For trafikk-sikkerhetsarbeidet var det betryggende at de fleste av disse fagfolkene kom fra Vegvesenet.

**Følger fylkesstrukturen**

Trygg Trafikk har også gått gjennom en omorganisering i «fylkesapparatet». Tidligere har de fleste fylkene hatt en stillingshjemmel knyttet til fylkeskontoret. Når fylkene gjennom regionreformen ble redusert til 11, valgte vi å følge samme struktur som fylkene. Vi er nå organisert slik at vi har ett region-

kontor i hvert fylke med alt fra én til fem ansatte. Viken er det største regionkontoret med fem ansatte.

**Samferdsel eget politisk område**

Vi i Trygg Trafikk var svært spente på hvordan de nye fylkene skulle organisere trafikk-sikkerhetsarbeidet sitt. Ville trafikk-sikkerhet bli like godt ivaretatt i de nye fylkene, og hvordan ville samarbeidet fungere mellom de ulike aktørene?

Det vi ser ved inngangen til 2021, er at de aller fleste fylkeskommunene har valgt å organisere samferdsel som ett politisk område. Det er vi glade for.

Alle fylkeskommunene har en politisk forankring av trafikk-sikkerhetsarbeidet, og de aller fleste fylkene har beholdt trafikk-sikkerhetsutvalg (FTU) som organisatorisk modell. Viken, Agder og Møre og Romsdal har valgt en litt annen modell, men vi har tro på at trafikk-sikkerhetsarbeidet også der vil stå sterkt. Ved utgangen av 2020 var vårt inntrykk at, til tross for utfordringer som koronapandemien har gitt oss, har de aller fleste funnet seg godt til rette i sine respektive organisasjoner.

**En milepæl nådd – langt igjen**

Det er ekstra gledelig at vi ved årets slutt kunne registrere at vi har nådd en milepæl med under 100 drepte i trafikken i 2020, med 93 drepte. Dette er fortsatt 93 for mange. Men å være Europas beste land på trafikk-sikkerhet (drepte per million innbyggere) for femte år på rad, forplikter. For å nå de neste nasjonale etappemålene på vei mot nullvisjonen er vi avhengig av at trafikk-sikkerhetsarbeidet fortsatt blir høyt prioritert i Norge. Målet er at omorganiseringene i 2020 gir seg utslag i et godt, målrettet og systematisk arbeid hvor alle aktørene samarbeider etter «den norske modellen», som skal føre til at vi fortsatt er i førerretet i trafikk-sikkerhetsarbeidet og når den nasjonale nullvisjonen. Alle monner drar, heter det. Derfor fortsetter ansatte i Trygg Trafikk over hele landet dag etter dag dette viktige arbeidet med nullvisjonen som ledestjerne.

**UTSIKTER 2021 :**

## Evaluering av Trafikk-sikker kommune

**Våren 2021 vil Transportøkonomisk Institutt (TØI) offentliggjøre rapporten om tiltaket Trafikk-sikker kommune. Rapporten er basert på spørreundersøkelser gjennomført hos alle kommuner som har blitt regodkjent i perioden 2018–2020.**

**Positivisme og stolthet**

Tilbakemeldingene fra kommunene etter godkjenning er at kommunene får et bedre samarbeid på tvers av sektorer, de får en bedre systematikk og bedre rutiner for trafikk-sikkerhetsarbeidet og føler en stolthet over å klare godkjenningen. Trygg Trafikk og fylkeskommunene er i dialog med mange kommuner som ønsker å bli en del av «Trafikk-sikker kommune-familien».

**Fylkeskommunene**

Da fylkeskommunene ble slått sammen, var en av anbefalingene fra Trygg Trafikk at de skulle beholde FTU (Fylkets trafikk-sikkerhetsutvalg). Det har de fleste fylkeskommuner gjort. Ved å ha dedikerte utvalg knyttet til trafikk-sikkerhet får fagområdet større oppmerksomhet, kunnskapen samles, og trafikk-sikkerhet blir satt på dagsorden. Det at fylkeskommunene er sitt ansvar bevisst og fortsetter å ha fokus på trafikk-sikkerhet i en travel hverdag, er et viktig bidrag mot nullvisjonen og etappemålene.

**Kompetanseheving i kommunene**

Trafikk-sikker kommune har utviklet kurs for kommunalt ansatte der fokuset er ansattes risiko som trafikant. Det er også utviklet et kurs rettet mot helsesykepleiere på helsestasjonen, som dreier seg om sikring av barn i bil. Kursene ligger tilgjengelig på KS sin undervisningsplattform.

**Delings- og sikkerhetskultur**

Det er fortsatt et stort potensial i kommunene for å etablere en god sikkerhetskultur og jobbe forebyggende med trafikk-sikkerhet blant ansatte. Trygg Trafikk har innarbeidet en god delingskultur kommunene imellom, og dette gjøres både på nettverksmøter arrangert av fylkeskommunene og Trygg Trafikk og ved at de beste eksemplene fra hver sektor deles på nettsiden [www.traffikk-sikkerkommune.no](http://www.traffikk-sikkerkommune.no).



## Tross sammen-slåing ble flere kommuner trafikk-sikre

■ 11 kommuner «mistet» godkjenningen ved årsskiftet grunnet sammen-slåinger. Godkjente trafikk-sikre kommuner ble derfor redusert fra 118 til 107. Vi har i 2020 re-godkjent 9 kommuner og godkjent 13 nye kommuner, der enkelte godkjen-ningsmøter ble avholdt digitalt. Ved inngangen til 2021 har vi igjen 118 god-kjente kommuner. Trygg Trafikk mener at målet om 125 godkjente kommuner innen utgangen av 2021, er innen rekkevidde. Godkjenning av første trafikk-sikre fylkeskom-mune vil skje allerede i januar 2021, og flere andre fylkeskommuner er i gang.

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

De fylkeskommunale samferdselsjefene har anbefalt at Trafikk-sikker kommune videreutvikles, med mål om at alle kommuner blir godkjent, og at ordningen også omfatter regionalt nivå. 125 kommuner skal ha fått godkjenning som trafikk-sikker kommune.



## Evaluering og rapportering av Trafikksikker kommune

– I 2017 publiserte vi, på oppdrag fra Trygg Trafikk og Vegdirektoratet, vår første rapport som omhandlet tiltaket Trafikksikker kommune, sier forsker ved Transportøkonomisk institutt, Tor-Olav Nævestad. Hovedmålet med studien var å utvikle en mal for en spørreundersøkelse til bruk i de kommunene som skulle regodkjennes etter tre år.

– Som en videreføring av denne avtalen inngikk vi i 2018 en ny avtale med Trygg Trafikk. Oppdraget denne gang var å foreta en evaluering av tiltaket Trafikksikker kommune basert på den ovenfor nevnte spørreundersøkelsen. De kommunene som er regodkjent de siste to årene, danner tallmaterialet for evalueringen. Rapporten blir publisert til sommeren 2021, avslutter Nævestad.

## For Statens havarikommisjon er det læring som betyr mest

**– Vår jobb er ikke å fordele skyld, men å peke på årsaksfaktorer som bidrar til ulykker. Læring fra undersøkelser bidrar til færre ulykker på norske veier.**

Det sier avdelingsdirektør Rolf Mellum i veiavdelingen i Statens havarikommisjon (SHK). Han leder et fagmiljø som siden 2005 har hatt ansvar for å undersøke alvorlige trafikkuulykker.

– Vi prioriterer å granske ulykker som har et læringspotensial. Mandatet er å undersøke ulykker for å forhindre nye, og det er et skarpt skille til arbeidet med å fordele skyld eller straff.

Statens havarikommisjon ble etablert som egen etat i 1999. Organisasjonen representerer et unikt fagmiljø og har høy kompetanse. Læring på tvers av transportgrener er en viktig del av kulturen, forteller Mellum.

### Systemiske årsaker

– Det mest interessante for oss er å finne årsaker som kan føres tilbake til en eller annen form for systemisk svikt. Svakheter her kan ofte rettes opp eller elimineres ved at det gjøres endringer gjennom bedre sikkerhetsledelse i organisasjoner eller endringer i lov og rammevilkår. Dette bidrar til økt sikkerhet i en større sammenheng. Læringseffekten er sterkt knyttet til at aktører involveres og motiveres underveis i undersøkelsene.

– Dette er også årsaken til at vi velger sakene vi undersøker med omhu. Vi har kommet så langt i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge at det er vanskelig å påvise nye åpenbare årsaksfaktorer som er felles

for mange ulykker. Det er viktig å fortsette arbeidet med å forebygge kjente faktorer som fart og rus, men for å oppnå ytterligere nedgang i ulykkene må andre og gjerne bakenforliggende faktorer hentes fram. Dermed blir det et poeng for oss å finne de spesielle, ulike og ofte bakenforliggende årsaks-sammenhengene i hver ulykke. Gjennom slike funn forsøker vi å gi tilrådinger som kan eliminere en risikofaktor for mange, selv om den ikke spesifikt er påvist i mange ulykker.

### Sikkerhet i bestillerkjeden

– Statens havarikommisjon sender sine rapporter og råd til Samferdselsdepartementet, men offentliggjør dem også på sine hjemmesider. I tillegg har kommisjonen en løpende dialog med andre etater og organisasjoner som Trygg Trafikk og ulike bransjeaktører. Mellum trekker spesielt fram betydningen av å ha et godt samarbeid med transportbransjen.

– I en temarapport fra 2020 gransket vi fire dødsulykker som involverte vogntog. Arbeidet vårt avslørte at bestilling av transportoppdrag går gjennom flere ledd, noe som fører til at ansvaret for sikkerheten utvannes. Et godt samarbeid med bransjeorganisasjonene førte til at NHO Logistikk og Transport nå følger opp vår sikkerhetstilråding om å sette større fokus på trafikksikkerhet gjennom hele bestillerkjeden, avslutter avdelingsdirektør Rolf Mellum.

## Asphaugen barnehage lykkes med trafikksikkerhetsarbeidet

**Å få foreldre og foresatte til å følge rutiner og sikkerhetstiltak i norske barnehager er noe mange opplever som en utfordring. Men ikke Asphaugen barnehage i Bodø.**

– For en sentrumsbarnehage er trafikksikkerhet ekstra viktig, og vi har alltid hatt sterkt fokus på dette, forteller daglig leder Berit Wenseth Kure.

Arbeidet knyttet til trafikksikkerhet i Asphaugen barnehage ble systematisert da de bestemte seg for å bli en trafikksikker barnehage i 2015. Siden den gang har de blitt regodkjent flere ganger.

– Før godkjenningen utløper, kontakter vi alltid Trygg Trafikk for å høre hva vi må gjøre for å regodkjennes, sier Wenseth Kure.

Trafikksikker barnehage er en godkjenning utviklet av Trygg Trafikk. Godkjenningen bygger på tre kriterier; trafikksikkerhet i barnehagen, trafikkopplæring i barnehagen og samarbeid mellom barnehage og hjem. Proaktiviteten Asphaugen barnehage viser rundt trafikksikkerhet, har skapt en svært god sikkerhetskultur blant barn, ansatte og foresatte tilknyttet barnehagen.

### Still krav, ikke be forsiktig

– Under det årlige foreldremøtet på høsten forklarer vi hvor viktig det er å tenke trafikksikkerhet på parkeringsplassen. I dialogen med de foresatte

legger vi vekt på hvorfor det er viktig å parkere med snuten på bilen ut og ikke slippe barna ut på parkeringsplassen før de foresatte selv er klare for å gå ut av bilen.

– Vi forklarer rett og slett at dette er livsviktige tiltak, sier Wenseth Kure, og fortsetter:

– Ved å presentere tiltakene som et krav, og ikke et ønske, opplever vi at flertallet gjør som vi ber dem om. Dermed skaper vi en dominoeffekt, når den ene gjør det, så gjør den andre det også, og til slutt er det unormalt å ikke følge reglene våre, forklarer Wenseth Kure.

### Nye foresatte får opplæring tidlig

Asphaugen ligger rett ved en trafikkert vei hvor det kjøres i høye hastigheter. Derfor er det ekstra viktig å fokusere på trafikksikkerhet, og for nye foresatte i barnehagen betyr det opplæring i sikkerhetskravene med en gang.

– Ved å gi foresatte konkrete krav, og med ansatte som tør å si ifra når de gjør feil, kommer du langt, tipser Wenseth Kure andre barnehager.



I Asphaugen barnehage parkerer alle med fronten ut.

«Ved å presentere tiltakene som et krav, og ikke et ønske, opplever vi at flertallet gjør som vi ber dem om.»

Berit Wenseth Kure, daglig leder

## KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER BARNEHAGE

### Trafikksikkerhet i barnehagen

- Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.
- Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.

### Trafikkopplæringen i barnehagen

- Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.
- Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.
- Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks.

### Samarbeid mellom barnehage og hjem

- Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.

## 4 HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

### FAKTA OM SPØRREUNDERSØKELSEN I REGODKJENTE KOMMUNER

- 2298 ansatte i til sammen 25 kommuner har svart på undersøkelsen.
- Kommunene representerer 9 fylker, med Vadsø som den nordligste og Kvinesdal lengst sør.
- Bærum med sine 118 000 innbyggere er den største, mens Rollag med sine 1300 er den minste.
- Ansatte fra fire ulike sektorer i tillegg til ledergruppen i kommunen har gjennomført undersøkelsen.
- Om lag 50 % av de ansatte i kommunene har kjennskap til kommunens retningslinjer for tjenestereiser.

# 118

kommuner er i 2021 godkjent som trafikksikker. I tillegg er Vestfold og Telemark fylkeskommune godkjent som fylke.

TRYGG TRAFIKK ÅRSRAPPORT 2020



HOVEDOMRÅDE  
**5**

## Bedre trafikk sikkerhet og trafikk sikker atferd

### > Overordnet mål:

Trafikk sikkerheten i samfunnet bedres.

### > Strategiske mål:

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

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og tidsbesparelse trumfet nullvisjonen

**I desember 2020 besluttet regjeringen at det kan bygges smalere motorveier selv om det vil føre til flere ulykker. Punktum er dermed satt for en lang og krevende prosess, der Trygg Trafikk har vært en aktiv pådriver for nullvisjonen.**

Det innføres nå en ny veistandard der firefelts-motorveier med 6–12 000 kjøretøy i døgnet kan bygges med 19 meters bredde inkludert veiskulder på minimum 1,5 meter, samtidig som fartsgrensen på 110 km/t opprettholdes. Dagens standard for firefelts motorveier er at de er 23 meter brede inkludert 2,75 meters veiskulder.

### Pådriver for nullvisjonen

– Regjeringen har som mål å bygge «mer vei for pengene» i veiprojekter. Dette trumfet altså nullvisjonen og trafikk sikkerheten i denne krevende og prinsipielt viktige saken. Vi er skuffet, men trygge

på at organisasjonen har ivarett pådriveransvaret, og respekterer selvsagt avgjørelsen, sier Miriam Kvanvik, mydighetskontakt i Trygg Trafikk.

På bakgrunn av kunnskap om veibredde, fartsgrenser og ulykkesrisiko har Trygg Trafikk bidratt til å problematisere at mye av den økte lønnsomheten i veiprojektene hentes fra høyere fart, små tidsbesparelser og et lavere sikkerhetsnivå.

– Veimyndighetenes diskusjoner om lønnsomhet versus sikkerhet skjer internt, før felles beslutning fattes. Uavhengige og kritiske stemmer er derfor svært viktig i slike saker, sier Kvanvik.

### Formidler av kunnskap

Trygg Trafikks pådriverarbeid bygger på kunnskap, og forsker Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt fikk våren 2019 i oppdrag å gjennomgå og sammenstille forskning om økt ulykkesrisiko forbundet med smalere skulder og høy fartsgrense. Konklusjonen til Elvik var at dette vil øke antall ulykker med cirka 20 %.

– Førere som må stanse på grunn av driftsproblemer, tomt batteri, illebefinnende og så videre, må stå delvis i kjørebanelen fordi de ikke får plass på skulderen. Dermed øker risikoen for påkjørsel av andre kjøretøy som kommer i høy hastighet. Smal veiskulder gir også redusert sikkerhetsmargin til å gjenvinne tapt kontroll for førere som er uoppmksomme eller sovner, og fjerner muligheten for unna-manøver på høyre side, sier Kvanvik.

I tillegg vil det bli mer krevende for politiet å stanse kjøretøy som setter andre trafikanter i fare. Utrykningskjøretøy mister også viktig framkommelighet ved ulykker når det er kø.

### Ikke fritt fram

Det er foreløpig uklart hvor utbredt den nye veistandarden vil bli. Det legges opp til at byggherren (Statens vegvesen eller Nye veier) skal foreslå veistandard, men at Samferdselsdepartementet vil ta den endelige beslutningen. Det skal også etableres avbøtende tiltak dersom skulderbredden er under to meter.

– Vi synes det er lite fremtidsrettet å bygge ny vei med et sikkerhetsnivå som er så lavt at avbøtende tiltak er nødvendig. Slike tiltak er jo ikke nødvendigvis uten kostnader og vil kunne påvirke lønnsomheten i prosjektet. Samtidig ser vi det som et positivt kompromiss og tegn på at trafikk sikkerheten fortsatt er meget viktig for myndighetene, sier Kvanvik.

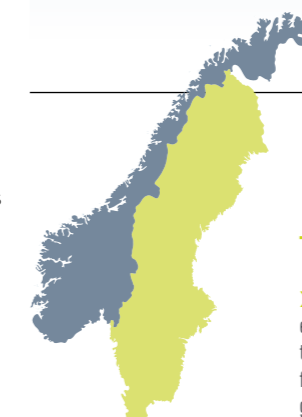
### UTSIKTER 2021 :

## Ny Nasjonal transportplan kommer våren 2021

**Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og behandles i Stortinget. Gjeldende NTP (2018–2029) ble lagt fram i 2017. Ny NTP (2022–2033) legges fram våren 2021, etter en lang og grundig prosess med faglige utredninger og høringer.**

Trygg Trafikk har deltatt aktivt gjennom hele prosessen. Målet har vært å bidra til at trafikk sikkerhet blir høyt prioritert. Vi har framhevet at nullvisjonen må være mer enn til «pynt», og at nasjonale mål ikke kan nås uten ytterligere innsats. Vi har spilt inn konkrete forslag for å redusere risikoatferd og bedre trafikk sikkerheten for risikogrupper.

Parallelt med fremleggelsen og behandlingen av NTP våren 2021, starter arbeidet med ny *Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på veg for perioden 2022–2025*. Tiltaksplanen er den femte av sitt slag i Norge og unik i internasjonal sammenheng. Arbeidet ledes av Statens vegvesen, i tett samarbeid med Trygg Trafikk, fylkeskommunene, politiet, Helse- og Utdanningsdirektoratet. Planen har også bidrag fra interesseorganisasjoner og andre statlige aktører. Sammen skal vi sette nye tilstandsmål og planlegge tiltak som skal bringe oss nærmere nullvisjonen. Dette er den norske samarbeidsmodellen i praksis.



### TRAFIKKSIKKERHET I NORGE OG SVERIGE

> De siste årene har utviklingen i antall drepte i trafikken vært bedre i Norge enn i Sverige. Hva som kan forklare dette, har det svenske forskningsinstituttet VTI kartlagt. De har blant annet funnet at vi i Norge er bedre til å overholde fartsgrensene og har langt flere kontroller av fart. I tillegg har vi i mye større grad midtledere på strekninger med fartsgrense 90 km/t enn de har i Sverige.

### 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 veitrafikken i 2030.

## PORTRETTEDET

Synlig politi  
betyr færre  
ulykker

– Synlig politi på veien er et av de mest effektive preventive trafikk-sikkerhetstiltakene som finnes. Risikoen for å bli oppdaget, bidrar til at flere holder fartsgrensene. Dessuten viser publikumsundersøkelser at folk er glade for at vi er der, sier leder for UP, Jon Steven Hasseldal.

**H**asseldal er prototypen på en politimann i uniform; hyggelig og imøtekommende, opptatt av fag og mennesker og fortsatt drevet av et sterkt kall om å levere på samfunnsoppdraget, 30 år etter at han begynte som politibetjent. Han har gått gradene, vært distriktsleder i Utrykningspolitiet, vært politimester i tre distrikter og så gått tilbake til UP igjen, nå som leder for UP.

**Gode tilbakemeldinger fra publikum**

– Jeg har jo ikke anledning til å drive aktivisme, smiler Hasseldal på spørsmålet om hvor langt han kan gå når han argumenterer for UPs eksistensberettigelse i det som tross alt også er et politisk spørsmål.

– Men jeg kan helt klart være tydelig på hva jeg mener, når jeg blir bedt om råd, spesielt når det er forankret i data og erfaring. Og det vi vet, er at noe av det norske trafikanten frykter mest, er trafikkulykker. Vi vet også at oppdagelsesrisikoen, som jo er en direkte konsekvens av et synlig og tilstedeværende politi, er det mest effektive, preventive tiltaket vi har i trafikken. Når en sjåfør vet at han eller hun risikerer å bli oppdaget, er sjansen for at de ikke bryter lover og regler, eller i hvert fall begrenser seg, mye større, sier Hasseldal.

– Tilbakemeldinger vi får, bekrefter at det virker; publikumsundersøkelsen forteller at noe av det publikum er mest tilfreds med, er trafikkhåndteringen.

**Identitet, kontinuitet og kompetanse**

UP ble etablert i 1937 og var først en ekstra styrke som kunne settes inn for å sikre ro og orden, ofte i spesielle situasjoner. – Etter starten på 1970-tallet, med tragisk høye dødstall i trafikken, fikk vi vårt nåværende mandat. Vi utfører fortsatt ordinære politioppgaver – kriminelle har jo også bil – vi bistår ved store arrangementer som Sykkel-VM, og vi har vært involvert i grensekontrollene som er en del av pandemi-håndteringen i

Norge. Vi er en svært operativ styrke som kan respondere raskt, og som har alt vi trenger av utstyr i bilen.

Hasseldal understreker at det som skiller organiseringen av politiet i Norge fra andre land, er at UPs hovedoppgave er trafikk. – Mens for eksempel Sverige har integrert dette arbeidet i oppgavene til alt politi i landet, har vi muligheten til å fokusere på og prioritere alt som handler om trafikk-sikkerhet, både forebygging, trafikkavvikling og håndtering av ulykker og uhell. På den måten bygger vi en unik kompetanse, vi sikrer en livsviktig kontinuitet, og vi gir 350 ansatte mulighet til å identifisere seg med oppgaven om å redusere dødsfall og ulykker i trafikken.

**Samarbeid avgjørende for trafikk-sikkerheten**

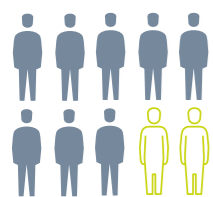
Uten UP er det også fare for at en viktig part i det unike samarbeidet som utgjør den norske modellen, blir svekket, tror Hasseldal. – Når det gjelder trafikk-sikkerhet, ser verden til Norge og de norske resultatene.

At vi ser framgang, og at Norge skiller seg så tydelig fra andre land, tror Hasseldal har flere årsaker – alle forankret i et unikt samarbeid. – At trafikk-sikkerhet og målene vi har satt oss, har bred oppslutning på tvers av det politiske landskapet, betyr mye. Så jobber vi også systematisk og langsiktig, både med konkrete tiltak knyttet til vei og infrastruktur og for å lære av de ulykkene som skjer. Sist, men ikke minst er det bred oppslutning om et informasjons- og holdnings-skapende arbeid på høyt nivå, med blant annet Trygg Trafikk i spissen. Vår dialog med Trygg Trafikk er viktig for oss i det daglige og i det langsiktige arbeidet, for eksempel når alle partene treffes i Kontaktutvalget for trafikk-sikkerhet, avslutter sjefen for Utrykningspolitiet, Jon Steven Hasseldal.

«At trafikk-sikkerhet og målene vi har satt oss, har bred oppslutning på tvers av det politiske landskapet, betyr mye. Så jobber vi også systematisk og langsiktig, både med konkrete tiltak knyttet til vei og infrastruktur og for å lære av de ulykkene som skjer»

Jon Steven Hasseldal,  
sjef for utrykningspolitiet

## Rekordlavt antall omkomne



### 8 av 10

av de som omkom i trafikken i 2020, var menn.

93 personer omkom i trafikken i 2020 – 15 færre enn året før. Det er første gang siden tellingene startet at antallet omkomne er under 100. Den utviklingen må vi opprettholde hvis vi skal nå målene i nullvisjonen.

I 2020 har trafikksikkerhetsarbeidet passert en viktig rundingsbøye. For første gang siden 1947 omkom færre enn 100 personer i trafikken. Etter å ha ligget relativt stabilt på i overkant av 100 personer de siste fire årene, teller antallet omkomne i skrivende stund 93 personer i året som gikk.

#### Langt til målet

At kurven nå peker i riktig retning, viser at den innsatsen som blir gjort på trafikksikkerhetsfeltet, fungerer. Men selv om det er grunn til optimisme, må vi være nøkterne. Ulykkesåret 2016 viste oss hvordan pendelen kan svinge raskt. Det er fremdeles en lang vei fram til nullvisjonens mål om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken.

Vi må heller ikke se oss blinde på antallet omkomne. I tillegg kommer også de hundrevis av hardt skadde hvert år. Mange blir uføre og får livet snudd på hodet eller ødelagt.

#### 8 av 10 omkomne er menn

Fortsatt utmerker menn seg negativt på ulykkesstatistikken. Av de 93 omkomne i 2020 var så mange som 76 menn – altså 82 %. Når menn også topper statistikken for trafikkforelegg og førerkortbeslag, ser vi tydelig at mange i denne gruppen fortsetter å vise bekymringsfull risikovilje på veien.

Vi trenger derfor å øke både den forebyggende og holdningsskapende innsatsen mot denne målgruppen.

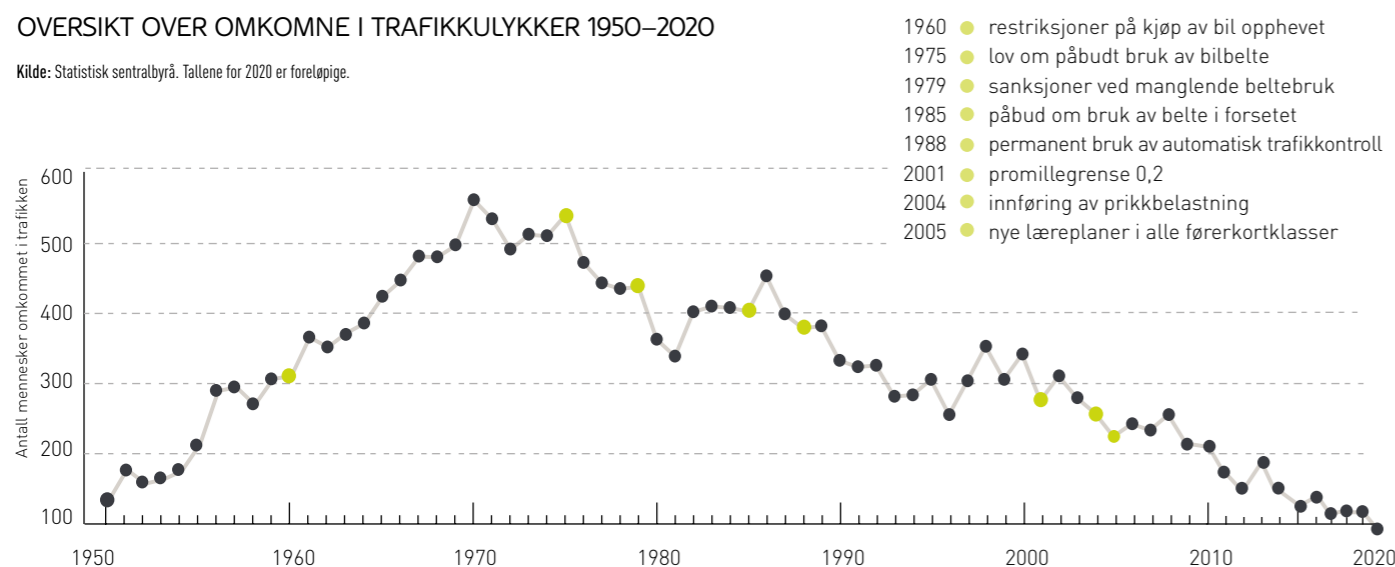
#### Bekymringsfull utvikling for MC

Året som gikk, var et spesielt trist år for motorsyklister med 20 omkomne – 4 flere enn året før. Det betyr at MC-ulykker sto for hele 20 % av alle dødsulykkene, og gjør motorsyklister til den eneste trafikantgruppen som øker på ulykkesstatistikken i gjennomsnitt de siste 10 årene.

Det er uten tvil et stort behov for sterkere og fokuserte tiltak for å få antallet MC-ulykker ned.

### OVERSIKT OVER OMKOMNE I TRAFIKKULYKKER 1950–2020

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Tallene for 2020 er foreløpige.



## Norge rundt

Hver dag jobber distriktskontorene til Trygg Trafikk for å gjøre sin region mer trafikksikker. 2020 var uten tvil et annerledes år med pandemi og fylkessammenslåinger i fokus – her en oppsummering av de viktigste sakene fra hver region.

### NORDLAND

Regionleder: Kari Vassbotn

**2019 var et tungt trafikår, og vi startet 2020 med markering av Trafikkofrenes dag med 16 kors som representerte de vi hadde mistet.**

Heldigvis blir trafikksikkerheten i fylket stadig bedre, og i 2020 ble to nye kommuner trafikksikre – Beiarn og Fauske. Dermed har Nordland 19 trafikksikre kommuner. Vi synes det er viktig å følge opp de trafikksikre kommunene med en årlig samling – i 2020 ble dette gjort digitalt.

Vi er også glade for at sykkeldyktig.no ble lansert i 2020. Alle skoler og kommuner i Nordland fikk informasjon om læringsopplegget, og omlag halvparten har allerede tatt det i bruk. Vi vil jobbe for å rekruttere flere kommuner i det kommende året.

Vi skal også øke innsatsen i arbeidet med Trafikksikker kommune i 2021 ved å ansette en prosjektmedarbeider i 100 % fast stilling.

### TRØNDELAG

Regionleder: Frode Tiller Skjervø

**Trafikksikre kommuner sto i fokus i 2020. Vi arbeidet mot eksisterende trafikksikre kommuner, kommuner i prosess samt skoler og barnehager.**

Vi har også gjennomført en reflekskampanje og jobbet med forebyggende arbeid med elever i videregående skoler. De fysiske forebyggingsdagene for avgangselevne ble avlyst på våren, men på høsten gjennomførte vi en digital versjon med webinarer og kickoff.

I 2020 var det et historisk lavt antall omkomne i trafikken i fylket. Det mener vi blant annet skyldes tverrfaglig og tverretattlig samarbeid, gode prioriteringer i fylkeskommunen og ikke minst holdningsskapende arbeid over tid. Vi håper å videreføre denne trenden og vil jobbe for å øke trafikksikkerheten for alle, men med et særlig søkelys på de mest ulykkesutsatte – ungdommer og menn.

### TROMS OG FINNMARK

Regionleder: Helga Anette Melhus

**Sammenslåingen av Troms og Finnmark krevde en del organisatorisk arbeid i 2020.**

Likevel fikk vi gjort mye bra for regionen vår – faktisk er prosentandelen av skoler som har tatt i bruk sykkeldyktig.no i Troms og Finnmark, over landsgjennomsnittet. Trafikksikkerhetsutvalget i Troms og Finnmark vedtok også en uttalelse om å bevare Utrykningspolitiet, det er vi glade for.

I tillegg har vi gjennomført en vellykket reflekskampanje og deltatt på møter med flere kommuner om trafikksikkerhet. Vi har tatt i bruk digitale møteformer, og digitale opplærings-tilbud som sykkeldyktig.no, Barnas Trafikkklubb og Underveismagasinet har vært spesielt viktige i 2020.

Våre viktigste prioriteringer i 2021 vil være knyttet til systematisk trafikksikkerhetsarbeid, trafikksikre kommuner og opplæring av barn og unge.

## MØRE OG ROMSDAL

Regionleder: Per Gjerde

**Sykkylven kommune ble Møre og Romsdal sin første trafikksikre kommune i 2020.**

Det var en stor opptur i et år med reduserte aktiviteter. Vårt store prosjekt rundt sikring av barn i bil gikk delvis ut. Målet var å nå ut til 320 barnehager, 4500 barnehageansatte og nærmere 15 000 foreldre. Vi utviklet også et godt samarbeid med politiet, som støtter arbeidet vårt med å gjennomføre kontroller i kommunene våre.

Vi har videreført det gode samarbeidet med de fire eliteserierklubbene i fotball og håndball i regionen. Nytt i 2020 var Trafikk-SMART i samarbeid med Ungt Entreprenørskap i Møre og Romsdal, som er et prosjekt i barneskolen fra 5.–7. klasse. Vi arrangerte også en reflekskonkurranse i ungdomsskolen.

I 2021 skal vi fortsette arbeidet med å gjøre flere kommuner i Møre og Romsdal trafikksikre.

## VESTLAND

Regionleder: Knut Olav Røssland Nestås

**Vi har brukt mye tid på å bli kjent med den nye fylkes- og kommune-strukturen og alternative, digitale måter å gjennomføre planlagte arrangementer på.**

Pandemien ga oss en krevende og spennende mulighet til å tenke nytt, og vi er stolt av at få arrangement ble avlyst i 2020.

Før pandemien gjennomførte vi ett fysisk arrangement – minnemarkeringen i februar. Jeg vil trekke fram digitale nettverkssamlinger for lærere, kampanje for Barnas Trafikkklubb, refleksjakt for 5.-klassinger, utsending av 22 000 reflekser, digitalt magasin om trafikksikkerhet og godkjenningen av to nye trafikksikre kommuner som bragder i 2020.

Vi håper på ingen avlyste arrangementer og flere trafikksikre kommuner i 2021. Et annet mål er økt bruk av sykkeltryk.no, Barnas Trafikkklubb og Hjertesone i fylket.

## AGDER

Regionleder: May-Lene Rasmussen Noddeland

**Vi har hatt en god overgang til nytt fylke.**

Det populære ambassadørprosjektet i videregående skole ble utvidet fra Aust-Agder til begge fylkene, og vi har nå 53 elever som gjør en viktig jobb på alle de videregående skolene i Agder.

Mye har også blitt avlyst eller utsatt i 2020, noe som har ført til utsettelse av blant annet godkjenninger/regodkjenninger av trafikksikre kommuner og opplegget rundt ambassadørprosjektet. Heldigvis var det mulig å gjøre mye digitalt, og vi har ellers prioritert lys på sykkel, refleksbruk og hatt besøk på Myra Sykkelgård.

I året som kommer, er ambisjonen å få Agder godkjent som trafikksikker fylkeskommune og at flere kommuner skal bli trafikksikre. Vi vil også videreutvikle ambassadørprosjektet vårt og finne gode digitale måter å gjennomføre kurs og samlinger på.

## INNLANDET

Regionleder: Marianne Mittet Solbraa

**I 2020 ble mye digitalisert på grunn av pandemien.**

Vi ble nødt til å finne nye løsninger på planlagte arrangementer, og vår første store, digitale konferanse var for ungdommer. Målet var å bidra til at de tar gode valg i trafikken. Andre arrangementer klarte vi ikke å redde digitalt – for eksempel ble årets trafikkdager for avgangselever avlyst.

Vi er ekstra stolte av at begge ansatte i Trygg Trafikk Innlandet fikk kontor på fylkeshuset i 2020. Når vi kommer tilbake fra hjemmekontor, ligger mye til rette for et tett samarbeid. I 2021 skal vi fokusere på Hjertesone og arbeidet for å bli en trafikksikker fylkeskommune. I tillegg jobber vi med digitalisering av trafikksikkerhetsdagen for russen.

## VIKEN

Regionleder: Anne Marit Jordheim

**Det har vært mange spennende prosjekter i 2020.**

I Viken har vi gjennomført kampanjen «Barn i bil på 1-2-3» i over 150 barnehager. Vi har også fått mange skoler til å bruke sykkeltryk.no gjennom god informasjon og oppfølging, og vi utviklet hjemmeskole-oppgaver til bruk i ungdomsskolen under pandemien.

Dessverre var flere av kommunene i fylket nødt til å utsette arbeidet med å bli godkjent som trafikksikker kommune på grunn av pandemien. Målet for 2021 er at vi skal få minst fem nye kommuner godkjent.

Vi skal også jobbe for å få inn holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid i partnerskapsavtalene Viken fylkeskommune skal inngå med kommune-regionene, etablere et sykkelnettverk for lærere på barneskolene og gjennomføre trafikkopplæring i videregående skoler.

## OSLO

Regionleder: Erik Bo Berg

**2020 var et innholdsrikt år. Trygg Trafikk Oslo har jobbet med hjertesoner, regodkjenninger av trafikksikre bydeler, sykkeltryk.no og Barnas Trafikkklubb.**

Arbeidet skapte gode resultater, og hele 15 skoler startet prosessen med å etablere hjertesone. Bydel Østern ble regodkjent etter tre år, og vi har holdt introduksjonskurs i sykkeltryk.no til 14 skoler i Oslo.

Dessverre var vi nødt til å avlyse flere planlagte fysiske kurs og seminarer i 2020. Den politiske behandlingen av *Trafikksikkerhetsplanen for Oslo 2019–2022* er også utsatt, men vi håper dette arbeidet tas opp i 2021. Andre mål vi har satt oss for året som kommer, er å få 10 nye skoler med på Hjertesone-prosjekter og å starte opp igjen arbeidet med barnehagekurs og seminarer for avgangselever i videregående skole.

## ROGALAND

Regionleder: Ingrid Lea Mæland

**Kommunene i Rogaland satser på trygge skoleveier, og 22 skoler har kvalifisert til Hjertesone i 2020.**

Trygg Trafikk er også en pådriver for å etablere nye sykkeltryk.no rundt skolene i fylket for å forbedre kunnskap om trafikregler og ferdigheter.

Sykkelopplæring er viktig for Trygg Trafikk i Rogaland, og det var med tungt hjerte vi måtte avlyse den fysiske sykkelopplæringen ved Sandnes Sykkelgård. Likevel har vi hatt de unge i fokus i 2020 og vært en pådriver for å få regionens ungdomsskoler til å tilby trafikk som valgfag. I fjor var også 30. året vi markerte Trafikkofrenes dag.

Vi klarte ikke å nå antall ønskede godkjente trafikksikre kommuner i 2020, og dette vil være en prioritert i 2021. I tillegg skal vi fortsette arbeidet vårt med sykkelopplæring og Hjertesone.

# Styrets beretning 2020

## 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 støttemedlemmer.

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

Trygg Trafikk har hovedkontor i Oslo og fylkessekretariater i alle landets 11 fylker, hvor ansatte regionledere, seniorrådgivere og fylkesfinansierte rådgivere koordinerer virksomhetens regionale aktiviteter.

## REGNSKAPSUTVIKLINGEN

Trygg Trafikks årsregnskap for 2020 viser et resultat på 690 833 kr. Årets budsjetterte resultat var på 500 000 kr. Organisasjonen hadde et overskudd på 789 529 kr i 2019.

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

Det finansielle samarbeidet med Finans Norge (FNO) fungerer fortsatt svært godt. Midler fra forsikringsbransjen er i 2020 inntektsført med 10 394 394 kr, hvilket tilsvarer en økning på 2,1 % fra året før. Lokale midler fra fylker utgjør totalt 21 698 000 kr. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjør totalt 2 519 667 kr. Grunnbevilgningen fra staten utgjør i 2020 55 000 000 kr.

Ved utgangen av 2020 hadde Trygg Trafikk 244 medlemmer. I 2019 var tallet 302.

Ved utgangen av året er 55,1 % av kommunene registrerte medlemmer i Trygg Trafikk. Kommune-reformen med tilhørende kommunesammen-slåinger som trådte i kraft 1. januar 2020 medførte som kjent at antallet kommuner i Norge ble redusert fra 422 til 356.

Arbeidet med å verve flere medlemmer og støttemedlemmer vil ha økt prioritet i 2021, og det vil bli utviklet et noe bedre kommuniserbart rammeverk for medlemskapet i Trygg Trafikk.

## SENTRAL RISIKO OG USIKKERHETSFAKTORER

Det gjøres jevnlig analyser av risiko forbundet med organisasjonens løpende drift, både økonomisk, juridisk og personalmessig. Ved utgangen av 2020 er det ikke kartlagt forhold som har betydning for videre drift.

## FINANSIELL RISIKO

Virksomhetens største finansielle risiko er tilskudd til driften fra staten over det årlige statsbudsjettet. I 2020 utgjorde statstilskudd 62,1 % av Trygg Trafikks inntekter. Gjennom dialogen med storting og regjering gjøres det løpende analyser av risiko forbundet med disse tilskuddene, og det vurderes at risiko for bortfall av hele eller deler av dette tilskuddet er svært lav.

## KORONAPANDEMIEN

I mars 2020 traff koronapandemien Norge. Trygg Trafikk er ikke økonomisk berørt av dette. Tilskudd fra stat, fylker og forsikringsnæring er overført som planlagt.

Vårt faglige utviklingsarbeid, kontakten med det nasjonale faglige miljøet samt beslutningstakere på alle nivåer og arbeidet med å sikre organisasjonens synlighet i det offentlige ordskiftet er gjennomført som normalt. Konsekvensen av pandemien har i hovedsak vært at mange ansatte har jobbet fra hjemmekontor store deler av året, og i tillegg har en del aktiviteter i fylkene blitt avlyst, utsatt eller gjennomført digitalt.

Organisasjonen har under pandemien utviklet en del nye digitale verktøy for å sikre drift og aktiviteter i en tid der det er vanskelig å samle mange mennesker på samme sted. Denne kunnskap vil uansett være verdifull også i et framtidsperspektiv.

## FORSKNINGS- OG UTVIKLINGSAKTIVITETER

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

## KONTANTSTRØM

Trygg Trafikk har en netto kontantstrøm på 1 298 955 kr, en reduksjon på 1 007 141 kr fra 2019. Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er på 3 552 013 kr, mens netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter er på minus 2 253 058 kr som

følge av filmproduksjon. Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt er på 33 448 488 kr.

## STYRETS ARBEID

Styret har gjennomført fem ordinære styremøter og to ekstraordinære (som følge av koronasituasjonen) i 2020. Styret har lagt stor vekt på planprosesser, der de viktigste har vært handlingsplan og budsjett 2021 samt prosessen med å organisere og utvikle 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 regionledere og prosjektledere hvert tertial og ved årsslutt. Administrasjonen rapporterer tilsvarende til styret, Samferdselsdepartementet og Finans Norge.

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

Det ble i 2020 avholdt tre «fagmøter» der medlemmer, det nasjonale fagmiljøet og egne ansatte inviteres til kunnskapspåfyll og drøfting av spesifikke temaer. I 2020-møtene ble følgende temaer belyst: «Sikkerhetsmarginer på motorveier», «Fart» og «Politikontroller og UP».

Trygg Trafikks årlige trafikkikkerhetskonferanse måtte dessverre avlyses i 2020 som følge av koronapandemien. Landsmøtet ble avholdt 11. juni 2020 som et heldigitalt møte.

## 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: 690 833 kr overføres annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31.12.2020 11 409 416 kr. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en rettvise oversikt over foreningens drift i 2020 og stilling per 31.12.2020.

## 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 2020 hadde Trygg Trafikk 61 ansatte, herav 31 kvinner og 30 menn. Disse utgjør totalt 55,4 årsverk.

I de fem ledende stillingene er det tre kvinner og to menn. Trygg Trafikks styre består av sju medlemmer, tre kvinner og fire menn.

Totalt sykefravær er i 2020 på 5,6 % av total arbeidstid. Det er en reduksjon på 0,5 prosentpoeng i forhold til året før. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør 4,2 % mot 4,1 % året før, mens øvrig sykefravær utgjør 0,2 % mot 0,5 % året før. Resterende 1,2 % utgjør egenmeldt fravær, mot 1,5 % i 2019.

Oppdatert sykefraværstatistikk drøftes og følges opp i AMU. Styret anser arbeidsmiljøet og den generelle trivsel på arbeidsplassen som bra.


Det jobbes løpende med prosesser for å sikre et optimalt arbeidsmiljø. Det er ikke rapportert om arbeidsulykker.


#### MILJØ

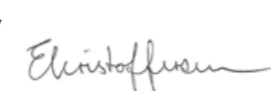
Organisasjonens virksomhet påvirker ikke det ytre miljøet mer enn det som er vanlig for de innsatsfaktorene som brukes, og det har derfor ikke vært aktuelt med spesielle tiltak på dette området.


Avslutningsvis rettes en spesiell takk til ledelsen i Samferdselsdepartementet, Finans Norge, fylkeskommunene, og øvrige partnere og medlemmer for god kontakt og godt samarbeid. Vi takker våre medarbeidere og tillitsvalgte for flott innsats også i 2020.


Oslo, 11. februar 2021


  
Tomas Iver Hallem  
(styreleder)


  
Knut Henning Duesund


  
Elisabeth F. Kristoffersen

  
Eldar Meling

  
Trude Hagland

  
Hans-Jørgen Sanne Molvig

  
Anne Marit Jordheim

  
Jan Johansen  
(direktør)

## STYRET



Tomas Iver Hallem, ▲  
styreleder



◀ Knut Duesund



▲ Elisabeth Fjellvang Kristoffersen



Eldar Meling ▲



Anne Marit Jordheim ▲



▲ Hans-Jørgen Sanne Molvig



▲ Trude Hagland



▲ Jan Johansen,  
direktør

# Regnskap, kontantstrøm og noter 2020

RESULTATREGNSKAP	NOTE	2020	2019
<b>Driftsinntekter og driftskostnader</b>			
Salgsinntekt		760 200	2 125 042
Annen driftsinntekt		87 137 229	95 619 613
<b>Sum driftsinntekter</b>	1, 2	<b>87 897 428</b>	<b>97 744 655</b>
Varekostnad		582 354	1 080 704
Lønnskostnad	3, 4	50 602 738	47 656 621
Avskrivning på driftsmidler	6	354 356	310 539
Annen driftskostnad	4, 5	35 830 833	48 310 743
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>87 370 281</b>	<b>97 358 607</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>527 147</b>	<b>386 047</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Annen renteinntekt		194 363	439 304
Annen rentekostnad		30 677	35 823
<b>Resultat av finansposter</b>		<b>163 686</b>	<b>403 481</b>
<b>Resultat</b>		<b>690 833</b>	<b>789 529</b>
<b>Årsoverskudd</b>		<b>690 833</b>	<b>789 529</b>
<b>Overføringer</b>			
Avsatt til annen egenkapital	9	690 833	789 529
<b>Sum overføringer</b>		<b>690 833</b>	<b>789 529</b>

BALANSE	NOTE	2020	2019
<b>EIENDELER</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
Immaterielle eiendeler	6	2 059 482	0
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>2 059 482</b>	<b>0</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	6	349 774	510 554
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>349 774</b>	<b>510 554</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>2 409 256</b>	<b>510 554</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Lager av varer og annen beholdning	7	396 531	978 885
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer		411 087	432 669
Andre kortsiktige fordringer		354 854	513 212
<b>Sum fordringer</b>		<b>765 941</b>	<b>945 881</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	8	33 448 488	32 149 531
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>34 610 959</b>	<b>34 074 296</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>37 020 214</b>	<b>34 584 850</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital	9	11 409 416	10 718 583
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>11 409 416</b>	<b>10 718 583</b>
<b>Sum egenkapital</b>		<b>11 409 416</b>	<b>10 718 583</b>
<b>Gjeld</b>			
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		2 808 979	4 646 574
Skyldig offentlige avgifter	10	3 897 404	3 473 009
Gjenstående prosj.midler, andre prosjekter 2		1 763 653	2 847 713
Gjenstående prosj. midler fylkene	2	12 181 500	7 865 184
Annen kortsiktig gjeld	10	4 959 262	5 033 788
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>25 610 798</b>	<b>23 866 268</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>25 610 798</b>	<b>23 866 268</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>37 020 214</b>	<b>34 584 850</b>

Oslo, 1. februar 2021

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

KONTANTSTRØMOPPSTILLING	2020	2019
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>		
Årets resultat før skattekostnad	690 833	789 529
Ordinære avskrivninger	354 356	310 539
Endring i varelager	582 354	-121 768
Endring i kundefordringer	21 582	-119 282
Endring i leverandørgjeld	-1 837 595	-769 181
Endring i tidsavgrensingsposter	3 740 483	2 560 417
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>3 552 013</b>	<b>2 650 254</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-2 253 058	-344 158
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-2 253 058</b>	<b>-344 158</b>
<b>Kontantstrøm fra finans. aktiviteter</b>		
<b>Netto kontantstrøm fra finans. aktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto endring i kontanter og bank</b>	<b>1 298 955</b>	<b>2 306 096</b>
Beholdning av kontanter og bank ved periodestart	32 149 531	29 843 435
Beholdning av kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	33 448 488	32 149 531

## NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2020

## NOTE 1. REGNSKAPSPRINSIPPER

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

## Inntekter

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

## Klassifisering og vurdering av eiendeler og gjeld

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

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

## Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

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

## Varer

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

## Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer forfaller ikke senere enn ett år etter regnskapsårets slutt, og oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Det er per 31.12.20 vurdert at det ikke foreligger behov for avsetning til tap på kundefordringer.

## Pensjonsforpliktelser

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

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

## Skatt

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

## Kontantstrømoppstilling

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

## Transaksjoner med nærstående

Trygg Trafikk har ikke hatt transaksjoner med nærstående i 2020.

## Endring av regnskapsprinsipp

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

## NOTE 2. DRIFTSINTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

	2020	2019
<b>Salgsinntekter</b>		
Varesalg	374 087	894 240
Andre inntekter og refusjoner	386 113	1 230 802
<b>Sum salgsinntekter</b>	<b>760 200</b>	<b>2 125 042</b>
<b>Andre driftsinntekter</b>		
Offentlig tilskudd fra	55 000 000	55 000 000
Samferdselsdepartementet		
Tilskudd, prosjektmidler fra forsikring	10 352 818	10 139 879
Kontingenter medlemmer	799 000	1 007 000
Tilskudd til aktiviteter i fylkene	21 698 000	23 326 710
Tilskudd til øvrige prosjekter	2 519 667	6 950 120
Overført gjenst. prosj.midler fra i fjor *)	10 712 897	9 908 801
- Tilbakeført gjenst. prosj.midler i år **)	-13 945 153	-10 712 897
<b>Sum andre driftsinntekter</b>	<b>87 137 229</b>	<b>95 619 613</b>

\*) Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2019 til 2020.

\*\*\*) Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2021.

Sum overførte midler er høyere enn vanlig som følge av at planlagte arrangementer er utsatt eller avlyst på grunn av koronapandemien.

## NOTE 3. LØNSKOSTNADER M.M.

	2020	2019
<b>Spesifikasjon av lønnskostnader</b>		
Lønn	39 238 293	36 752 229
Arbeidsgiveravgift	5 817 241	5 742 248
Pensjonskostnader	4 636 002	4 444 306
Andre ytelser	911 202	717 838
<b>Sum lønnskostnader m.m.</b>	<b>50 602 738</b>	<b>47 656 621</b>
<b>Antall årsverk</b>	<b>55,4</b>	<b>55,2</b>

## NOTE 4. YTELSE TIL LEDENDE PERSONER M.V.

	2020		2019	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 606 449	223 902	1 584 524	222 084
Styret	53 780	0	77 325	0

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

Revisjonshonorar revisor	160 849
Honorar til revisor for annen bistand	60 777
Revisor, attestasjoner	16 323

Tallene presenteres inkl. mva.

## NOTE 5. ANDRE DRIFTSKOSTNADER

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

	2020	2019
Kommunikasjon og samf. kontakt	8 171 326	8 325 372
Prosjekt og opplæring	5 365 210	9 276 359
Fylkesavdelingen	12 748 759	20 455 782
Administrasjon	9 545 538	10 253 230
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>35 830 833</b>	<b>48 310 743</b>

## NOTE 6. IMMATERIELLE OG VARIGE DRIFTSMIDLER

	Immaterielle	Varige	Totalt
Anskaffelseskost 1.1.	-	871 045	871 045
+ tilgang i året	2 253 058	-	2 253 058
- avgang i året	-	-	-
- samlede av- og nedskrivninger	193 576	521 271	714 848
<b>Bokført verdi 31.12.</b>	<b>2 059 482</b>	<b>349 774</b>	<b>2 409 256</b>

Prosentsats for ordinær avskrivning	10-33,3 %
Årets ordinære avskrivning	354 356

## NOTE 7. LAGER AV VARER OG ANNEN BEHOLDNING

	2020	2019
Varebeholdning består av:		
<b>Lager av varer innkjøpt for videresalg</b>	<b>396 531</b>	<b>978 885</b>

Lagerbeholdningen er i løpet av 2020 betydelig nedskrevet som følge av digitalisering av materiell. Per 31.12.20 20 er det vurdert at det ikke foreligger ukurante varer i varelageret.

## NOTE 8. BANKINNSKUD, KONTANTER O.L.

Bundne midler	2020	2019
Innskudd depositum	1 504 686	1 504 484
Innskudd skattetrekk	3 299 150	2 923 585

## NOTE 9. EGENKAPITAL OG EIERE

Årets endring i egenkapital:		
Egenkapital 1.1.		10 718 583
+ årsoverskudd		690 833
<b>Egenkapital 31.12.</b>		<b>11 409 416</b>

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

Landsmøtet er organisasjonens øverste myndighet. Vedtektenes § 8 inneholder følgende bestemmelser om stemmerett: «Hvert medlem i Trygg Trafikk kan peke ut en representant til å representere seg på landsmøtet, eventuelt på ekstraordinært landsmøte. Hvert medlem har én stemme. Styrets medlemmer har stemmerett unntatt ved behandling av årsberetning og regnskap. Fraværende representanter kan ikke avgi stemme ved fullmakt. Lokale avdelinger, foreninger eller lignende som er tilsluttet en landsomfattende medlemsorganisasjon, har ikke stemmerett, men må avgi stemme gjennom felles representant.

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

## NOTE 10. GJELD

	2020	2019
<b>Skyldig offentlige avgifter</b>		
Forskuddstrekk	2 066 090	1 720 979
Merverdiavgift	22 325	38 098
Arbeidsgiveravgift	1 808 989	1 713 932
<b>Sum Skyldig offentlige avgifter</b>	<b>3 897 404</b>	<b>3 473 009</b>
<b>Annen kortsiktig gjeld</b>		
Påløpne feriepenger	4 606 482	4 288 517
Påløpne kostn. og forsk.bet. inntekter	309 713	711 049
Diverse kortsiktig gjeld	43 066	34 222
<b>Sum Annen kortsiktig gjeld</b>	<b>4 959 262</b>	<b>5 033 788</b>

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



BDO AS  
Munkedamsveien 45  
Postboks 1704 Vikå  
0121 Oslo

## Uavhengig revisors beretning

Til landsmøtet i Trygg Trafikk

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Trygg Trafikk.

#### Årsregnskapet består av:

- Balanse per 31. desember 2020
- Resultatregnskap for 2020
- Kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2020
- 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 2020, og av dets resultater og kontantstrømmer 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 styrets beretning og annen informasjon i årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

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

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

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

### Styret og direktør sitt ansvar for årsregnskapet

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



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

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

### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

### Uttalelse om andre lovmessige krav

#### Konklusjon om årsberetningen

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

#### Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Oslo, 11.02.2021

BDO AS

Cathrine Sæther Karlsen  
statsautorisert revisor

# Organisasjon og ansatte

**Trygg Trafikk** er en landsdekkende organisasjon med en sentral administrasjon lokalisert i Oslo og med kontorer i alle landets 11 fylker. Totalt antall ansatte i 2020 var 61, og antall årsverk var 55,4.

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

**Den sentrale administrasjonen** består av 27 stillinger i tillegg til direktøren, og er organisert i fire avdelinger.

**Avdeling for kommunikasjon og samfunnskontakt** har ansvar for kvalitets-sikring av plan- og policydokumenter og er ansvarlig for organisasjonens deltakelse i utarbeidelse av *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* og høringsuttalelser. Avdelingen er ansvarlig for gjennomføring av evaluering og kartlegginger, formidling av forskning og planlegging/gjennomføring av Trygg Trafikks nasjonale trafikksikkerhetskonferanse. Ansvar for godkjenning og regodkjenning av kommuner og fylkeskommuner ligger også til avdelingen. Avdelingen har også ansvar for å ivareta Trygg Trafikks medieservice og mediekontakt og ekstern og intern kommunikasjon via nettsider, intranett, nyhetsbrev

og bilag. Ansvarsområdet dekker i tillegg Trygg Trafikks nasjonale trafikksikkerhetskampanjer med tema refleks, sikker sykling og barn i bil.

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

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

**Fylkesavdelingen** i Trygg Trafikk ble omorganisert ved oppstarten av 2020 og tilpasset den norske fylkesstrukturen etter regionreformen. Fylkesavdelingen bestod i 2020 av en avdelingsleder på hovedkontoret, 20 faste stillinger i fylkene og 9 fylkesmedarbeidere. Trygg Trafikk sitt distriktsarbeid ledes av en regionleder for hvert fylke. I fylkene Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, Agder, Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark har Trygg Trafikk en eller flere faste ansatte i tillegg til regionlederen. I fylkene Viken, Vestfold og Telemark,

Agder, Rogaland, Vestland, Møre og Romsdal, Trøndelag og Nordland har Trygg Trafikk i tillegg fylkesmedarbeidere for å ivareta prosjekter og spesifikke oppgaver. Disse er finansiert av fylkeskommunene, samt at en prosjektlederstilling i Vestland var delfinansiert av Bergen kommune. Trygg Trafikk har i hovedsak kontorer på fylkeshusene i tilknytning til fylkeskommunenes samferdselsavdelinger. I Oslo er regionlederen samlokalisert med Trygg Trafikks hovedkontor.

**Trygg Trafikks fylkesapparat** gjennomfører arbeidet i fylkene med utgangspunkt i Trygg Trafikks strategi- og handlingsplan. Dette samkjøres med de fylkesvise handlingsplanene for trafikksikkerhet, hvor Trygg Trafikk på vegne av fylkeskommunene har hovedansvar eller delansvar for gjennomføring av flere av tiltakene. Oppgavene innebærer kontakt og samarbeid med aktører og nettverk innen både frivillig og offentlig sektor. Samarbeidet med fylkenes trafikksikkerhetsutvalg eller tilsvarende utvalg står helt sentralt. Det er utarbeidet en egen årsrapport for hvert fylke som er tilgjengelig på fylkessidene på tryggtrafikk.no.

## ▶ SAMMENSETNINGEN AV ARBEIDSMILJØUTVALGET (AMU) VED UTGANGEN AV 2020:

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

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

## Formelle samarbeidsplattformer

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

<div style="text-align: center;"></div> <h3>Nasjonalt</h3> <p><b>Kontaktgruppen for trafikksikkerhet (KTS)</b>            Direktør Jan Johansen            Fagsjef Tori Grytli</p> <p><b>MC-rådet</b>            Seniorrådgiver Bård Morten Johansen</p> <p><b>Skadeforebyggende forum</b>            Seniorrådgiver Miriam Kvanvik</p> <p><b>Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)</b>            Direktør Jan Johansen</p> <p><b>Rådgivende vegnormalutvalg</b>            Seniorrådgiver Bård Morten Johansen</p>	<div style="text-align: center;"></div> <h3>Nordisk</h3> <p><b>Nordisk Trafikksikkerhetsråd (NTR)</b>            Fellesorgan for direktører og ledere i de nordiske trafikksikkerhetsorganisasjonene.</p> <p>Direktør Jan Johansen            Fagsjef Tori Grytli</p> <p><b>Nordisk vegforum (NVF)</b>            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.</p> <p>Direktør Jan Johansen</p> <p>Trygg Trafikks deltakelse i de ulike utvalgene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Utforming</b>            Seniorrådgiver Bård Morten Johansen</li> <li>• <b>Transport i byer og transportplanlegging</b>            Kommunikasjonsrådgiver Ann-Helen Hansen</li> <li>• <b>Trafikksikkerhet</b>            Rådgiver Anders Skavdal Havnal</li> </ul>	<div style="text-align: center;"></div> <h3>Internasjonalt</h3> <p><b>European Transport Safety Council (ETSC)</b>            ETSC er en Brussel-basert, uavhengig nonprofit-organisasjon med formål å redusere antallet dødsfall og skader i veitrafikken i Europa. Organisasjonen identifiserer og fremmer effektive tiltak basert på internasjonal forskning og beste praksis på områder som har størst potensial for en reduksjon i antall trafikkuulykker. 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.</p> <p>Direktør Jan Johansen            Fagsjef Tori Grytli            Seniorrådgiver Miriam Kvanvik</p>
---	--	--

## ▶ STYRET

**STYRET**  
 Styret har etter landsmøtet 2020 hatt følgende sammensetning:

**Leder**  
 Tomas Iver Hallem til 2021

**Medlemmer**

Knut Duesund	til 2022
Hans-Jørgen Molvig	til 2022
Eldar Meling	til 2021
Elisabeth Fjellvang Kristoffersen	til 2021
Trude Hagland	til 2021
Anne Marit Jordheim	til 2021

**Varamedlemmer**

Mari Siljebråten 1. vara	til 2022
Ketil Nordengen 2. vara	til 2021
Jannicke Bergesen Clarke 3. vara	til 2022
Torunn Mevik ansattes 1. vara	til 2021
Bjørn Hagene ansattes 2. vara	til 2021

**Valgkomiteen**

Camilla Melgård	leder
Børre Skiaker	medlem
Geir Andersen Mo	medlem
Aase Simonsen	vara

# Medlemmer i 2020

Ved utgangen av 2020 hadde Trygg Trafikk **244 medlemmer**.

## MEDLEMMER

### A Landsomfattende organisasjoner og institusjoner mv.

- Autobransjens Leverandørforening
- Autoriserte Trafikkskoleers Landsforbund
- Bilimportørenes Servicekontor
- Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)

- Kongelig Norsk Automobilklubb
- MA – Rusfri Trafikk
- Møller Mobility Group AS
- NHO Transport
- Norges Automobil-Forbund
- Norges Bilbransjeforbund
- Norges Bilsportforbund
- Norges Juristforbund

- Norges Lastebileier-Forbund
- Norges Motorsportforbund
- Norsk Motorcykel Union
- Opplysningsrådet for veitrafikken
- Pensjonistforbundet
- Politiets Fellesforbund
- Sporveien Trikken AS
- Syklistenes Landsforening

- Utdanningsforbundet
- Vellenes Fellesorganisasjon
- Yrkestrafikkforbundet

### B Andre

- American Car Club of Norway
- Cato Myhrvold Trafikkskole
- Dekkimportørenes Forening

- Gjensidige Forsikring ASA
- Kjør for livet / Drive for life AS
- Metrotek AS
- NAF avd. Asker og Bærum
- NAF avd. Moss og omegn

- NAF avd. Søndre Vestfold
- NAF avd. Tønsberg og Omegn
- NAF Trafikksenter AS Vålerbanen
- Nordnorske Entreprenørers Serviceorganisasjon

- Personskadeforbundet LTN
- Reflexprodukter Norge AS
- Save Time AS

### C Fylker

- Agder fylkeskommune
- Innlandet fylkeskommune
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Nordland fylkeskommune
- Rogaland fylkeskommune

- Troms og Finnmark fylkeskommune
- Trøndelag fylkeskommune
- Vestfold og Telemark fylkeskommune
- Vestland fylkeskommune
- Viken fylkeskommune

### D Gaver

- Ustekveikja Energi as
- Saint-Gobain Autover Norge AS
- Vianova Plan og Trafikk AS
- Joakim Rosåsen Myge

### D Kommuner

Alta	Etnedal	Hamarøy	Kvinnherad	Namsos	Rollag	Stranda	Vanylven
Alver	Evenes	Hammerfest	Kviteseid	Namsskogan	Rælingen	Surnadal	Vardø
Åremark	Farsund	Heim	Kåfjord	Nannestad	Råde	Sveio	Vennesla
Arendal	Fitjar	Hemnes	Larvik	Narvik	Saltdal	Sykkylven	Verdal
Asker	Fjord	Hjartdal	Lebesby	Nes	Sande	Sør-Aurdal	Vestre Slidre
Aukra	Flakstad	Hjelmeland	Lesja	Nesbyen	Sandnes	Sør-Fron	Vestre Toten
Aurland	Flatanger	Hol	Levanger	Nesna	Sarpsborg	Sør-Odal	Vindafjord
Austevoll	Flesberg	Hole	Lier	Nesodden	Sauda	Sør-Varanger	Vinje
Austrheim	Flå	Horten	Lierne	Nissedal	Sel	Tana	Vågå
Balsfjord	Fredrikstad	Hustadvika	Lillesand	Nome	Seljord	Time	Øksnes
Bamble	Frogn	Hvaler	Lindesnes	Nord-Aurdal	Senja	Tingvoll	Østre Toten
Bardu	Froland	Hægebostad	Lom	Nord-Fron	Siljan	Tinn	Øvre Eiker
Berlevåg	Frøya	Høyanger	Lund	Nordkapp	Sirdal	Tjeldsund	Øyer
Birkenes	Fyresdal	Høylandet	Lunner	Nord-Odal	Skaun	Tokke	Øygarden
Bjerkreim	Færder	Hå	Lyngdal	Nordre Land	Skiptvedt	Tolga	Øystre Slidre
Bodø	Gamvik	Indre Fosen	Lærdal	Nore og Uvdal	Skjervøy	Tromsø	Åfjord
Bykle	Gildeskål	Jevnaker	Løten	Notodden	Skjåk	Tvedestrand	Ål
Bømlo	Giske	Kinn	Malvik	Nærøysund	Snåsa	Tydal	Åmot
Båtsfjord	Gjesdal	Klepp	Marker	Oppdal	Sokndal	Tysfjord	Årdal
Drammen	Gol	Kongsberg	Meløy	Oslo	Sola	Tønsberg	Ås
Dønna	Gran	Kongsvinger	Meråker	Overhalla	Solund	Ulstein	Åsnes
Eidfjord	Grane	Kristiansand	Midt-Telemark	Porsgrunn	Sortland	Utsira	
Eigersund	Grimstad	Kristiansund	Modum	Rakkestad	Stavanger	Vadsø	
Enebakk	Grong	Krødsherad	Moss	Rana	Steinkjer	Vaksdal	
Engerdal	Hamar	Kvinesdal	Målselv	Rennebu	Stjørdal	Vang i Valdres	

Det norske trafikksikkerhetsarbeidet fungerer, og verden ser til den norske samarbeidsmodellen for inspirasjon.

De 93 som omkom i trafikken i 2020, er 93 for mange. La oss anerkjenne at vi er på rett vei, men at det nå må sterkere virkemidler til.

I det neste tiåret kan vi ikke lene oss på at teknologien skal redde oss. Vi må redde oss selv, og det er den enkelte trafikanten som sitter med nøkkelen.

Det siste vi trenger nå, er politiske beslutninger som går på tvers av nullvisjonen.

*Jan Johansen*  
direktør i Trygg Trafikk

## TRYGG TRAFIKK TAKKER

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

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

I tillegg har vi fått støtte fra Gjensidigestiftelsen og Samferdselsdepartementets tilskuddsordning til lokale trafikksikkerhetstiltak.

## Disse selskapene er med i samarbeidet vi har med Finans Norge:

Gjensidige  
If Skadeforsikring  
Fremtind  
Tryg  
Eika Forsikring  
Frende Skadeforsikring  
Insr (tidligere Vardia og NEMI)  
Storebrand

Codan  
Jernbanepersonalets Forsikring  
KLP Skadeforsikring  
Protector Forsikring  
Landbruksforsikring  
WaterCircles

Takk til alle som har gitt gaver til Trygg Trafikks arbeid i 2020!

**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**