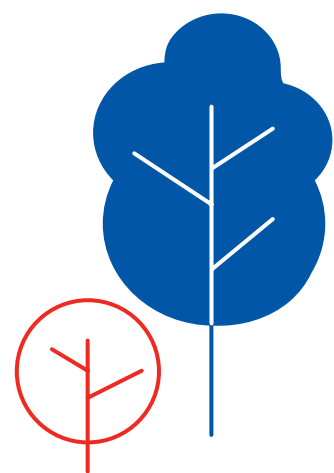


ÅRSRAPPORT 2021



TRYGG TRAFIKK

Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

Kilde: *Nasjonal transportplan 2018–2029*

Trafikkopplæring er en grunnleggende forutsetning for å nå nullvisjonen.

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



TRYGG TRAFIKK ÅRSRAPPORT 2021

REDAKTØR: Cecilie Bryner

TEKST: Trygg Trafikk og Nucleus

DESIGN: October Design AS

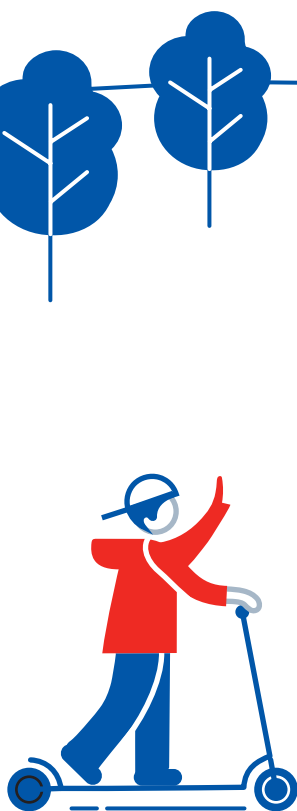
KORREKTUR: Nye Tillen AS

ILLUSTRASJONER: Torgrim Nærland

FOTO: Stine Aasløkk

INNHold

Leder	4
Innledning til våre fem hovedområder	5
Hovedområde 1: Trygge og sikre barn	6
Hovedområde 2: Trafikksikker ungdomstid	10
Hovedområde 3: Sikkerhet for fotgjengere og syklistene	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, likestilling og regnskap	30
Organisasjon og ansatte	41
Samarbeid	42
Medlemmer	43



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 trafikanter i utsatte situasjoner, og barn og unge har en særskilt plass.

VERDIER

TROVERDIG

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

ENGASJERT

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

INKLUDERENDE

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

Førerrett er ingen menneskerett

Å miste førerkortet kan oppleves som en belastning og en innskrenking av egen frihet. Likevel er det et blindspor å sette førerretten opp mot forhold som personlig frihet, aldersdiskriminering og at Norge er et grisgrendt land.



Jan Johansen
direktør

Kravet om helseattest for eldre bilførere er nok en gang i spill, og det er trafikksikkerheten som ligger i potten. Med knapt flertall vedtok Stortinget i 2021 å oppheve kravet til helseattest for bilførere over 80 år fordi det er aldersdiskriminering – uten konsekvensutredning, på mangelfullt kunnskapsgrunnlag og stikk i strid med anbefalinger fra Helsedirektoratet, Statens Vegvesen og et samlet trafikksikkerhetsmiljø. I skrivende stund er vedtaket heldigvis ennå ikke satt ut i livet.

Uansett hvordan saken lander, er det neppe siste gangen temaet er oppe til politisk debatt. Og uansett utfall reiser det en viktig problemstilling: Er førerrett en menneskerett? Dette er et sensitivt tema. Det kan være mange grunner til at man er uskikket som sjåfør – det kan være fysiske eller psykiske sykdommer eller utfordringer, gjentatt bruk av rusmidler eller svekkelse som følge av alder. Hver enkelt bilist skal vurderes ut fra helsetilstand og trafikal atferd. Ingen, hverken unge eller gamle, skal være bilister hvis de ikke oppfyller helsekravene.

Å være sjåfør innebærer utelukkende plikter – ingen rettigheter. Retten til å kjøre mister du når ikke lenger er i stand til å møte kravene. Førerkortforskriften er klar: Du skal ikke ha førerkort med mindre du er skikket til det.

Krav til helseattest for eldre handler ikke om å nekte eldre den friheten førerkortet gir. Det handler om trafikksikkerhet. Det handler om å sikre at farlige sjåførere – uavhengig av årsak – ikke er på veien. Å kreve at personer over 80 år må ha helseattest, er ikke urimelig. Trafikksikkerheten må ikke tape for personlig frihet, økt fremkommelighet – eller kortsiktig politisk gevinst. Politiske beslutninger som kan føre til at flere blir drept eller hardt skadd i trafikken, motarbeider nullvisjonen for vegtrafikken, som det i mer enn 20 år har vært politisk enighet om i Norge.

Norge er fremdeles verdens mest trafikksikre land. Det har vi all grunn til å være stolte av, forutsatt at vi bruker den stoltheten og posisjonen som springbrett til å ta modige valg. Vi må ikke senke skuldrene og la trafikksikkerhet bli en salderingspost i møte med andre interesser.

I fjor omkom 87 personer i trafikken, og tallet på hardt skadde vil trolig ende på mellom 550 og 600. Selv om trenden går i riktig retning, går det dessverre for sakte. Med dagens fart vil vi sannsynligvis ikke kunne nå det nasjonale etappemålet om maksimalt 350 drepte eller hardt skadde i 2030.

Tempoet i trafikksikkerhetsarbeidet må økes betraktelig, og alle muligheter utforskes. Vi kan ikke bygge oss frem til nullvisjonen, og vi kan ikke vente på at teknologien og selvkjørende biler skal løse utfordringene. Trafikanten må få høyeste prioritet, og førerretten blir et helt sentralt område å følge opp.

I Hurdalsplattformen forplikter den nye regjeringen seg til å «intensivere arbeidet for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken». Vi i Trygg Trafikk skal gjøre det vi kan for å bistå med faglige råd, med ekspertise og i det hele tatt med alt vårt arbeid som understøtter nullvisjonsarbeidet. Vi kan også love at vi skal jobbe for å sikre at gode intensjoner blir til konkret politikk i dette viktige arbeidet. I denne sammenheng og i spørsmål rundt førerretten skal vi være en tydelig pådriver for at etterlevelse av helsekravene til førerkort sikres.

Jan Johansen
direktør

Trygg Trafikks viktigste samfunnsoppdrag

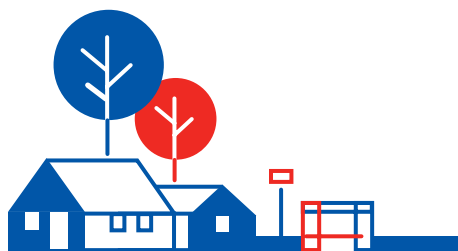
I Trygg Trafikk arbeider vi med fem hovedområder:

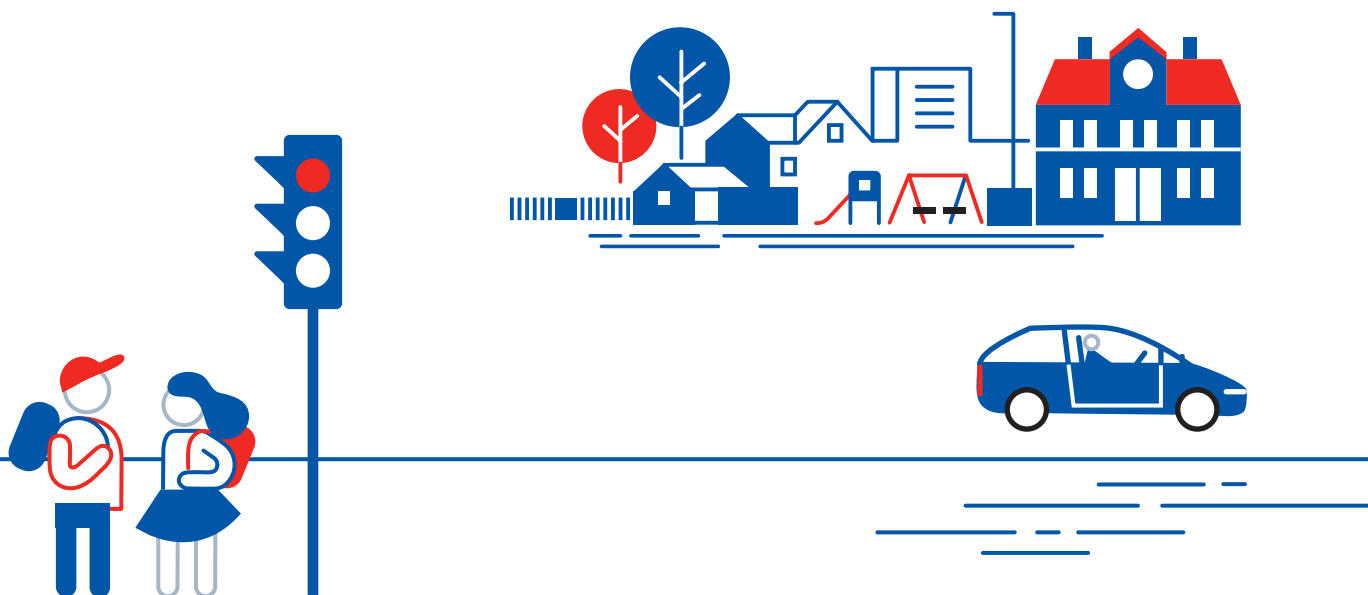
1. Trygge og sikre barn
2. Trafikksikker ungdomstid
3. Sikkerhet for fotgjengere og syklister
4. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid
5. Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd

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 trafikksikkerhetsarbeidet, 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 2021, hva vi har lært, og hva vi tar med oss inn i det nye året.





HOVEDOMRÅDE

: 1

Trygge og sikre barn

> Overordnet mål:

Ingen barn omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

> Strategiske mål:

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

Å bruke tegning for å lære

NASJONALE MÅL 2018–2021 BARN 0–14 ÅR

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

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

Kenneth Minde leder arbeidet med digitalisering av Barnas Trafikklubb. I samarbeid med Øistein Kristiansen har Trygg Trafikk gjort et kvantesprang på det digitale i Barnas Trafikklubb.

Kenneth forteller her om et møte med Øistein hvor viktigheten av å bruke tegning kreativt for å lære om trafikksikkerhet ble tydelig kommunisert. Dette ble en øyeåpner for Kenneth. Her er hans fortelling om dette:

Øistein Kristiansen er best kjent fra Øisteins blyant, eller Øisteins trafikkblyant, om du vil. Jeg møter ham i hans egen tegnehule i Sarpsborg.

- Du vet at jeg sikkert har tegnet tusenvis av

bilær, syklær og andre kjøretøy? spør Øistein.

Akkurat det visste jeg. Han har nettopp illustrert det nye aktivitetshftet fra Barnas Trafikklubb.

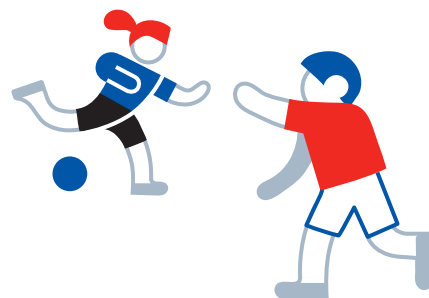
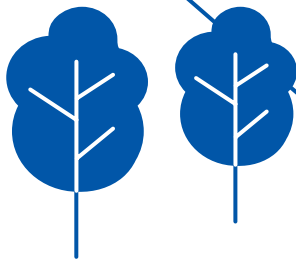
Øistein humrer litt før han fortsetter: – Trygg Trafikk er perfekt match for en som jobber med det jeg jobber med.

Akkurat den koblingen ser jeg ikke, helt sånn med en gang, men for Øistein er det innlysende.

– Tegning er dyp læring, barn kan visualisere alt gjennom tegning, og på den måten viser de sin forståelse for sin plass i trafikken.

Økt forståelse for trafikken

Øistein får alt til å virke så selvfølgelig. – Barn viser sin forståelse for sin plass i trafikken gjennom tegning, sier han. Om jeg ikke har skjont det før, så



skjønner jeg det i alle fall nå. Samtidig er jeg både glad og stolt over å ha fått jobbe med Øistein. Takknemlig for at han tok kontakt, lettet over at vi fikk til et samarbeid, og utrolig stolt av resultatet.

Som redaktør har jeg en læresetning om det å knytte til seg illustratører eller andre kunstnere: Av de virkelig dyktige kunstnerne får du tilbake mye mer enn det du har bedt om.

Øisteins hilsen til barna

Vi lener oss litt tilbake i stolen, Øistein er mett og litt fjern i blikket, så kikker han diskre bort på arbeidsbenken sin. Øistein velger sine samarbeidspartnere med omhu, og han setter sin stolthet i å holde tidsfrister. Jeg vet at Kreftforeningen, som han også samarbeider med, sitter og venter i spenning på neste leveranse. Jeg blir litt misunnelig, klarer å gjenscape kicket, den følelsen du får når du åpner e-posten og ser alle de fine tegningene, de sterke fargene eller en hel film til serien Øisteins trafikkblyant. Jeg takker pent for meg, er påpasselig med å få med meg alle arkene med notater. Før han forsvinner helt for meg bak kjellerdøren, skyter jeg inn et siste spørsmål:

– Har du en hilsen til barna som ser på Øisteins trafikkblyant, eller som har mottatt aktivitetsheftet vårt? Øistein tenker seg litt om før han sier at det har han jo, og etter litt tankevirksomhet så kommer det ut, sakte, men sikkert, og på en dialekt enhver sarping ville vært bekjent av:

– For å skjønne og lære alle døm viktige tinga i livet bør u tegne.

Nytt aktivitetshefte om Trym og Madikken

■ I samarbeid med Øistein Kristiansen er vi i gang med å utarbeide nytt aktivitetshefte for barn på 1.-4. trinn. Heftet tar for seg de områdene vi mener er de viktigste at barna mestrer.

UTSIKTER 2022 :

Spredning av digitalt kurs for barnehager

I 2021 har vi fått testet ut vårt digitale kurs for barnehageansatte. Det neste året vil vi jobbe med å spre budskapet.

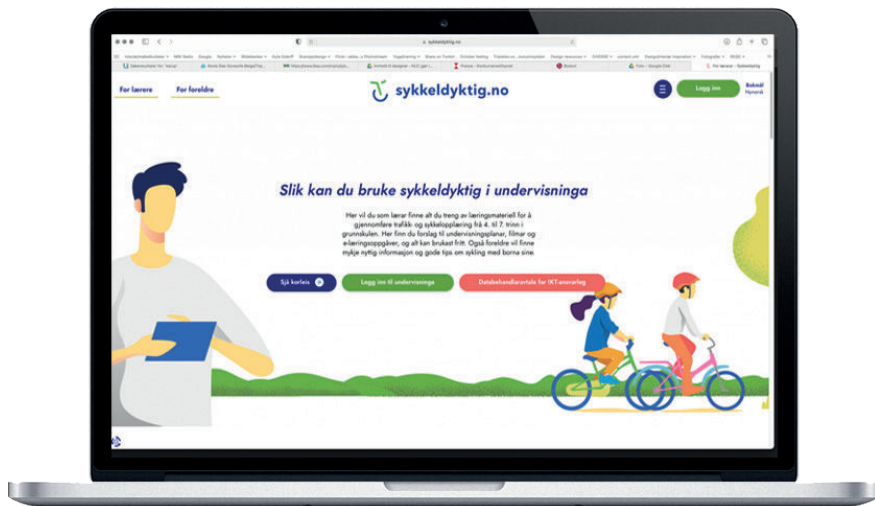
Trygg Trafikk har hatt gleden av å holde kurs for barnehageansatte helt siden 1959. Vi har over lengre tid ønsket å digitalisere kurstilbudet vårt til barnehageansatte, slik at vi kan nå ut til hele personalet med kunnskap og kompetanse om trafiksikkerhet. Digitaliseringen fikk fortgang da koronapandemien rammet oss.

Mot slutten av 2020 utviklet vi et digitalt barnehagekurs, som i 2021 har blitt tatt i bruk av flere barnehager rundt om i landet. Tilbakemeldingene fra barnehageansatte som har gjennomført kursene, har vært gode. Kursdeltakerne liker både innholdet og metoden. Med fysiske kurs er det ofte slik at bare noen få har mulighet til å delta fra hver barnehage, mens med det digitale kurset får hele personalet mulighet til å tilegne seg den samme kunnskapen. Erfaringen vår er at digitale kurs er mindre tidkrevende for alle og mer økonomisk lønnsomt, og man får med flere deltakere.

I 2022 vil vi jobbe med å få spredt det digitale kurset for barnehageansatte, slik at flere barnehager rundt om i landet får muligheten til å ta det i bruk. Vi kommer blant annet til å lage en film som vil vise innholdet og metoden i kurset, for å markedsføre det. Filmen vil bli distribuert gjennom Trygg Trafikk's kanaler og nettverk. Parallelt vil vi også fortsette å avholde fysiske kurs.

Vi har i løpet av 2020 og 2021 økt vår digitale kompetanse og behersker det å holde kurs på nettet godt.





Trafikk- og sykkelopplæring digitalt

Hva er «Barn, oppmerksomhet og sykling»?

■ Det er et forskningsprosjekt i regi av Trygg Trafikk som har hatt til hensikt å utvikle og teste en modell for sykkelopplæring for elever på 4.-5. trinn og sammenligne kunnskaps- og atferdsendringer blant disse med elever som har fått opplæring etter tradisjonell modell. Testgruppen presterte signifikant bedre på oppmerksomhetsfordeling, orienteringsevne, selvregulering og planlagt søking etter risikofaktorer.

Vi skal i 2022-25 implementere kunnskapen og undervisningen i trafikk- og sykkelopplæringen i grunnskolen.

Sykkeldyktig.no presenterer trafikk- og sykkelopplæring i en digital drakt for grunnskolen. Læringsplattformen har nå blitt et kjent navn i Skole-Norge.

Nesten 50 000 elever har logget inn i løpet av to år, godt fulgt opp av over 5000 lærere ved over halvparten av landets skoler. Lærer har tilgang til det digitale læreverket «God start». Innhold tildeles til elevene som enten går gjennom det alene, i fellesskap, på skolen eller hjemme. Lærer har full oversikt over elevenes progresjon og mestring av det teoretiske stoffet. Elevene kan også få tildelt praktiske lekser, bestående av sykkeløvelser. Disse øvelsene er filmet og forklart, slik at elevene enkelt ser hva de selv skal øve på. Like enkelt er det kanskje ikke når de selv skal forklare hvorfor de øver på nettopp disse øvelsene. Innholdet i Sykkeldyktig.no er lagt opp slik at elevene skal undre seg og øve til de mestrer. Alt innhold baserer seg på de relevante kompetansemålene fra læreplanen i kroppsøving etter 4. og 7. trinn.

Veien videre

I 2022 kommer det enda mer innhold til læreverket. Fra før av har elevene kunne boltre seg i lærings-

stier med filmer og oppgaver som «Passe på seg selv i trafikken», «Sykle på fortau og gang- og sykkelvei», «Sykle langs vei», «Vikeplikt» og «Sykle i veikryss». Nytt av året og ekstra spennende blir det å se om lærerne og elevene også omfavner de nye læringsstiene om å «Sykle i mørket», «Oppmerksomhetstrening og risikovurdering» og regler og bruk av «Små elektriske kjøretøy». Som om ikke dette er nok, er det også lagt inn over 20 nye praktiske øvelser på sykkel og elektrisk sparkesykkel.

Etter tre år med innholdsproduksjon vil ressursene nå flyttes over til spredning av kunnskapen om læringsplattformen og kursing av lærere. Målet er at alle elever i løpet av grunnskolen gjennomfører trafikk- og sykkelopplæringen som Sykkeldyktig.no tilbyr.

Samarbeid

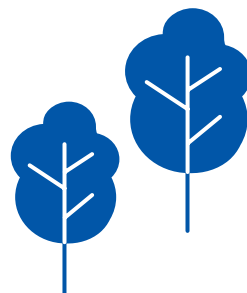
Sykkeldyktig.no er et resultat av samarbeid mellom Trygg Trafikk, NAF og Syklistenes Landsforening. Læringsplattformen hadde ikke vært mulig uten finansiering fra Gjensidigestiftelsen og Samferdselsdepartementet.



1 HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

BRUKERTALL

- 99 prosent av nett-trafikken skjer i skolens regi. 27 624 elever logget seg inn på Sykkeldyktig.no i løpet av skoleåret 2020/21. Dette er en økning på 34 prosent, fra 20 575 elever året før. Totalt har nå 48 199 elever tatt i bruk Sykkeldyktig.no.
- Over 5000 lærere på over 1 400 skoler har i løpet av de to første årene tatt i bruk læringsplattformen. Det utgjør over 50 prosent av grunnskolene i Norge.
- 80 prosent av kommunene har åpnet Feide-tjenesten Sykkeldyktig.no.



18 prosent av barn feilsikres i bil!

Kontroller gjennomført i samarbeid med politiet viser at 18 prosent av barn i alderen 1–8 år er feilsikret i bil. Det er første gang Trygg Trafikk undersøker om også barn er riktig sikret i bil.

14 av de 18 prosentene feilsikring gjaldt feil bruk av belte. Det var desidert flest – 9 prosent – som hadde slakke eller tvinnende belter. I tillegg var det 3 prosent som ikke hadde skulderbeltet riktig plassert: Beltet lå under armen, bak skulderen eller ned på overarmen. 2 prosent hadde hoftebeltet for langt opp.

Hovedstaden skiller seg klart negativt ut i undersøkelsen, hvor hele 31 prosent av barna satt feilsikret i bilen. Også her er det feil bruk av sikkerhetsbelte som utpeker seg.

Årsaken til at Oslo er så mye dårligere enn landsnittet vet man ikke sikkert, men regionleder i Oslo, Erik Bo Berg, forteller at dårlig tid var en gjennomgående unnskyldning blant de voksne i kontrollen.

– De som feilsikret sa ofte at de vet hvordan de skal sikre riktig, men forklarte at dårlig tid gjorde at barna ikke ble sikret korrekt, sier Berg.

Den største andelen av feilsikring som ikke omhandlet belte, var manglende eller feil bruk av sikringsutstyr ut fra barnets vekt, høyde og alder. I tillegg var det noen barn som satt foran aktiv airbag eller i en bilstol som stod løst eller var feilmontert i bilen.

– Tallene viser at vi må snakke mer om riktig bruk av beltet til alle foreldre. Samtidig skal vi fortsatt fokusere på viktigheten av riktig barnesikringsutstyr

og riktig bruk, sier Silje Kristine Hansen, prosjektleder for barn i bil.

Nytt mål i tiltaksplanen

Feilsikring av barn i bil vil inngå i et nytt tiltaks mål i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*. Resultatene fra kontrollene blir et nullpunkt for videre arbeid med riktig sikring av barn i bil.

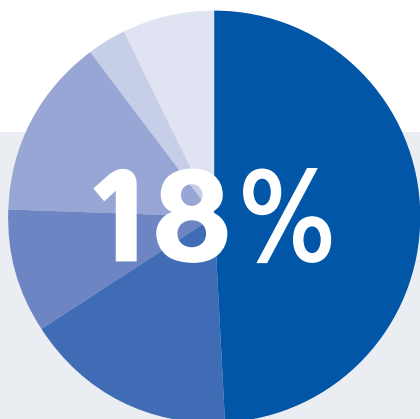
– Denne kontrollen har gitt oss klare føringer på hva vi må jobbe mer med. Dyrt og fint barnesikringsutstyr er vel og bra, men det må også brukes riktig for å gi barnet den beste beskyttelsen. Vi gleder oss til å ta fatt på arbeidet, avslutter Hansen.

Trygg Trafikks arbeid med barn i bil støttes av If Skadeforsikring.

65 prosent av barna sitter bakovervendt

■ 65 prosent av barn i alderen 1–3 år sitter bakovervendt. Det har vært en positiv utvikling over tid. Flere sikrer barna bakovervendt nå. Men det er fortsatt mange som velger å snu barna sine for tidlig, for kun 43 prosent av 3-åringene sitter bakovervendt. Trygg Trafikk anbefaler at barn sitter bakovervendt så lenge som mulig, til de er minst 4 år.

- 92 % av 1-åringene satt bakovervendt.
- 73 % av 2-åringene satt bakovervendt.
- 43 % av 3-åringene satt bakovervendt.



18 PROSENT FEILSIKRING FORDELT

- 9 % hadde slakke eller tvinnende belter.
- 3 % hadde skulderbeltet bak ryggen, under armen eller ned på overarmen.
- 2 % hadde hoftebeltet for langt opp.
- 3 % hadde manglende sikringsutstyr eller brukte feil utstyr i forhold til alder, vekt og høyde.
- 1 % hadde feilmontert eller løs bilstol i bilen.
- 1 % satt foran aktiv airbag i forsetet.



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.

Løft frem trafikkopplæringen

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 prosent lavere enn i perioden 2013–2016 per kjørte kilometer.

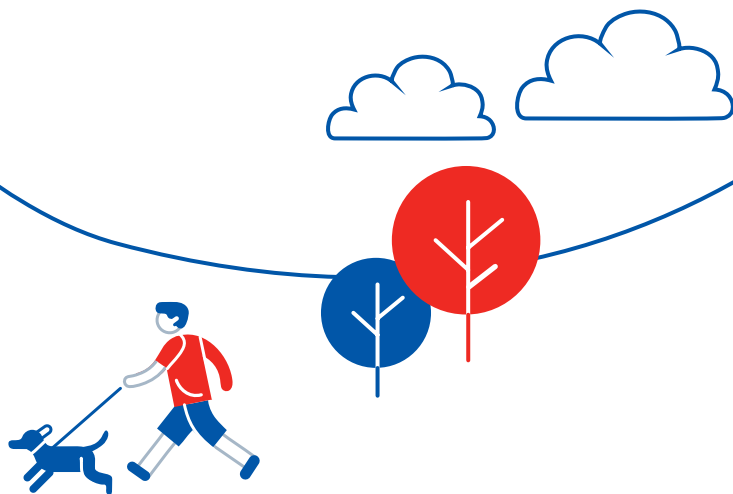
Kunnskap om trafikkopplæring er et tema av felles interesse i Europa. En ekspertgruppe fra ti land har levert anbefalinger til arbeidet.

– European Transport Safety Council (ETSC) gjennomførte en konferanse om trafikkopplæring i 2017, og for å følge opp arbeidet ble det nedsatt en ekspertgruppe fra ti land. Prosjektet heter LEARN! (Leveraging Education to Advance Road safety Now!). Målet er å styrke trafikkopplæringens omfang og kvalitet. Mesteparten av innsatsen har vært knyttet til utarbeidelse av to rapporter med anbefalinger, forteller seniorrådgiver Kristin Eli Strømme, som er Trygg Trafikks representant i gruppen.

Den første heter Key Principles og inneholder nøkkelpinsipper som er beregnet på myndigheter og andre beslutningstagere. Den andre rapporten, en prosjekthåndbok, er mer pedagogisk innrettet og bidrar til å sikre at opplæringen er av høy kvalitet.

Trafikkopplæring – en del av nullvisjonen

Det er flere grunner til at ETSC ønsker å løfte frem trafikkopplæring. Skoler og barnehager har ansvar for trafikksikkerhet som en del av sitt helse- og sikkerhetsarbeid, foreldresamarbeid og planarbeid. Trafikkopplæring er et grunnlag for nullvisjonen og bidrar til at vi blir ansvarlige trafikanter. Menneskelige feil er årsak til mange ulykker, og opplæring kan bidra til trafikksikker atferd. Hver aldersgruppe har forskjellige utfordringer, men



alle trenger kunnskap, ferdigheter og innsikt i hva det er som skaper en sikkerhetskultur. Opplæring som når alle, er et langsiktig arbeid og en god investering.

En modell egnet for trafikkopplæring

Både nøkkelprikkene og håndboken viser mange eksempler på god praksis fra de forskjellige landene. Trygg Trafikk har utviklet en modell for atferdspåvirkning (MAP), og det er lett å kjenne igjen elementer fra MAP i den europeiske prosjekthåndboken. Det gjelder blant annet 5E-modellen¹⁾, som har fått sitt navn etter de fem begrepene *engage*, *explore*, *explain*, *elaborate* og *evaluate* (engasjere, utforske, forklare, utdype og vurdere). Vurdering står midt i modellen fordi det foregår i alle fasene og inngår i læringen. I tillegg til at læreren vurderer, er elevenes egen vurdering en viktig del av læringsprosessen. Modellen egner seg godt til trafikkopplæringen.

Anbefalinger og videre arbeid

– Vi har stort utbytte av å ha regelmessig internasjonal kontakt, understreker Strømme. Hun viser til at Trygg Trafikk brukte anbefalingene fra Key Principles da vi ga innspill til *Barnas transportplan*. Ikke minst blir prosjekthåndboken nyttig å bruke i arbeidet med å følge opp intensjonene i denne planen, som skal ivareta barn og unges interesser i transportsektoren.

¹⁾ Trygg Trafikk har hentet modellen fra www.naturfagsenteret.no, som har videreutviklet modellen i Norge.

UTSIKTER 2022:

Ny podkastserie til ungdommen

I 2022 lanserer vi en ny podkastserie på seks episoder, **Utrygg Trafikk**. Sammen med læringsressursen **Ungdom Underveis**, som podkasten er forankret i, skal **Utrygg Trafikk** åpne for refleksjon og diskusjon i klasserommet.

I Utrygg Trafikk møter vi unge råkjørere, våghalser og trafikanter fra ulike sosiale arenaer som utfordrer trafikk sikkerheten i jakten på tilhørighet, frihet, status og identitet. Vi møter også UP, forskere, kirurger samt en trafikkskadd, som reflekterer rundt hvordan trafikanters atferd, holdninger, emosjoner, tåleevne og gruppedynamikk påvirker valgene vi tar i trafikken.

Rett inn i skolen

Det skal lages oppgaver basert på podkastene Utrygg Trafikk, som skal publiseres i *Ungdom Underveis*. Oppgavene vil invitere til refleksjon og kritisk tenking som vekker engasjement og grunnlag for gode diskusjoner.

Ungdom Underveis er en læringsressurs med målforslag knyttet til risikoområdene i trafikken og overordnet del i læreplanverket. Ved å se på flere sammenhenger mellom mennesker i trafikken og folkehelse er *Ungdom Underveis* aktuell som ressurs for dybdelæring om trafikk-sikkerhet.

Skolens formålsparagraf inspirerer

«Skolen skal sørge for at menneskeverdet og de verdiene som støtter opp om det, legges til grunn for opplæringen. Den enkeltes personlige overbevisning og samvittighet skal tas på alvor slik at alle kan tenke, tro og ytre seg fritt». (Opplæringens verdigrunnlag 1.1–UDIR)

Trafikkopplæring er et gjennomgående tema i skolen som bidrar til å fremme menneskeverdet. I denne sammenhengen er Utrygg Trafikk og *Ungdom Underveis* gode verktøy.

Baklengs planlegging

■ Vi starter med læreplan og vurdering før vi lager undervisningsopplegg og aktivitetsforslag.

1. Ta utgangspunkt i læreplanen.
2. Hvordan kan elevenes kompetanse vurderes?
3. Lag målrettede aktiviteter eller undervisningsopplegg.



«Det var lærerikt og betryggende å møte andre lærere som har erfaring med valgfaget, og få en gjennomgang av gode læringsressurser.»

Lærer på nettverksmøte

Verdifulle nettverksmøter Norge rundt

■ Etter at forskrifts- endringen trådte i kraft i 2020, fikk Trygg Trafikk mange henvendelser fra lærere som underviser i valgfaget trafikk. Dette har vi fulgt opp med blant annet 12 fysiske samlinger rundt om i landet samt 3 digitale nettverksmøter. 375 lærere og lærer- studenter har sammen med Trygg Trafikk ut- vekslet erfaringer rundt organiseringen og fått tips og veiledning om mål- forslag til våre lærings- ressurser og vurderings- arbeid i faget.

Verdifull innsikt fra nettverkssamlinger

I 2021 har vi arrangert flere nettverkssamlinger for lærere i valgfaget trafikk over hele landet. Det har gitt verdifull innsikt.

Valgfaget trafikk er et populært valgfag. Skoleåret 2021/ 22 tar 8358 elever dette faget. Lærerne i valg- faget er spesielt viktige pådrivere for trafikksikker- hetsarbeidet i skolen.

– Lærere som har god kompetanse om det trafikkfaglige, og som har gode læringsressurser, er svært viktige for kvaliteten på tilbudet elevene får, sier Zoey Line Barstad, rådgiver opplæring.

Deling av erfaringer

I 2021 deltok 375 lærere og lærerstudenter på sam- lingen i vår regi, hvor de har delt erfaringer og hevet sin kompetanse.

– Fylkenes rolle i å holde kontakt med lærere, skoleledere og skoleeiere er viktig. Fylkene rekrut- terer deltagere og arrangerer samlingene.

Forskriftsendringen som trådte i kraft høsten 2020, satte ekstra fart i møteengasjementet, med velvillig deling av suksesshistorier og løsnings- forslag om organisering og høyt faglig nivå. Trygg Trafikk har en viktig rolle i å formidle hva regel- verket sier. Valgfaget trafikk styres av både trafikk-

opplæringsforskriften og opplæringsloven og krever at skolene setter seg godt inn i reglene.

– Samlingene gir Trygg Trafikk verdifullt innsyn i utøvende pedagogikk og didaktikk i praksis – forhold som igjen påvirker hva og hvordan vi skal lære bort, og hvilke læringsressurser vi skal tilby.

Rekruttering og vedlikehold

Valgfaglærerne er viktige ambassadører for faget. Lærere som liker faget, motiverer andre til å ta videreutdanning for å kunne undervise i valgfaget med det trafikale grunnkurset integrert. Derfor er evaluering og vedlikehold av samlingene viktig, forteller Zoey.

– Når vi har arrangert samlinger, evalueres de gjennom bruk av spørreskjemaer. Vi justerer inn- holdet vi foreleser om, på bakgrunn av tilbake- meldingene. Vi bruker tid på samlingene til gode og viktige diskusjoner med deltakerne. På denne måten bygger lærere sin kompetanse, samtidig som de som foreleser, lærer om hva som er aktuelle utfordringer.

2 HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS



VALGFAGET TRAFIKK OG UNGDOM UNDERVEIS

➤ 172 kommuner har tatt i bruk nettskolen for valgfaget trafikk. Undervisningsopplegg i nettskolen kan kombineres med «Underveis». «Underveis» er tilrettelagt slik at elever og lærere kan jobbe med trafikkopplæring i 27 emner med målforslag i 9 ungdomsskolefag. Med tverrfaglige temaer og kapittelkonkurranser gir det rom for valgfrihet, tilpasning og variasjon i undervisningen.



Samarbeid om undervisningsopplegg for 15-åring

I samarbeid med Statens vegvesen og Norsk vegmuseum har Trygg Trafikk i 2021 utviklet Veivalg, et undervisningsopplegg om trafikksikkerhet for 10. trinn.

Norsk vegmuseum kontaktet Trygg Trafikk på våren 2021 for å høre om vi kunne lage et undervisningsopplegg om trafikksikkerhet for 10. klasse. Museet hadde på grunn av koronapandemien avlyst lokale skolebesøk for andre året på rad og ville bruke midler på å lage et alternativt opplegg som Innlandet-skolene selv kunne gjennomføre. Avdeling for prosjekt og opplæring tok på seg oppgaven, og vi fikk med oss blant annet «superlærer» Håvard Tjora.

Sammen utviklet vi et interaktivt og sammensatt innhold som lærerne selv kan gjennomføre. Vi satte sammen et rikt innhold ved å bruke ressurser og innhold vi allerede har utviklet, i tillegg til at vi laget helt nytt innhold. Høsten bød på et intenst utviklingsarbeid over Teams, med interne og eksterne bidragsyttere. Opplegget ble lansert i slutten av oktober.

Innholdet dreier seg om ungdom, statistikk og risiko relatert til valg og trafikantroller. De får blant

annet teste et individuelt «risikometer». Opplegget har dilemma-oppgaver, quiz, film, hørespill og praktiske øvelser. De får prøve Planleggeren, og Real Life Auto er et alternativ i opplegget.

Veivalg er rettet mot ungdommer som står foran den bratte økningen i ulykker som inntreffer ved 16 års alder, illustrert under. Diagrammet viser hardt skadde og drepte i Norge 2011–2021, fordelt på alder.

Samarbeidet fortsetter i 2022

Samarbeidet med Norsk vegmuseum om Veivalg fortsetter i 2022. Det skal utvikles mer innhold, og helheten skal revideres i tråd med erfaringer fra bruken. Målet er at Veivalg skal være et attraktivt undervisningsopplegg som skoler over hele landet benytter. Allerede har klasser fra nord til sør i landet forsøkt seg på kurset. Å nå frem til ungdomsskoleelever med nytt innhold knyttet til trafikksikkerhet krever en mangfoldig strategi, som vil inkludere hele organisasjonen, i tråd med en helhetlig kommunikasjonsplan.



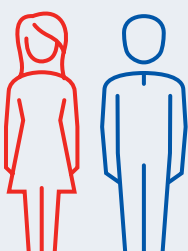
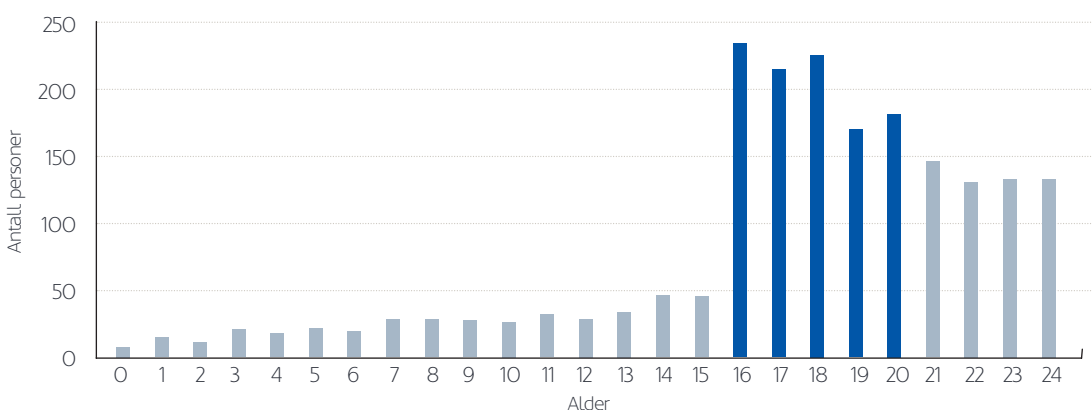
Alt du trenger å vite om øvelseskjøring

■ Sommeren 2021 fortalte vi hundretusener av mennesker at hos Trygg Trafikk finner du «alt du trenger å vite om øvelseskjøring». Gjensidigestøtten ble brukt til å lage en kampanje rettet mot ungdom og ledsagere.

Budskapet nådde over 800 000 mennesker, med 7 millioner visninger totalt i sosiale medier.

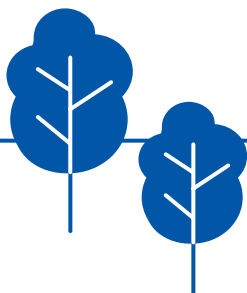
Kampanjen besto av filmannonser på Facebook, YouTube, Instagram og Snapchat, Google Ads og en pressemelding som resulterte i 17 ulike redaksjonelle omtaler.

Antall drepte og hardt skadde



STOR FORSKJELL PÅ GUTTER OG JENTER

- Risikoen for alvorlig skade eller død synker gradvis for alle aldergrupper, også ungdom. Det er en fantastisk positiv trend. De siste årene viser statistikk at unge kvinner (18–24 år) egentlig ikke har noe høyere risiko enn voksne kvinner som bilsjåførere. Unge menn har også lavere risiko enn før, men hele tolv ganger høyere risiko enn sine jevnaldrende kvinner. Her er det rom for forbedring, selv om vi kan anta at den mest risikofylte atferden kommer fra et lite mindretall.



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.

Endelig et overvåkingssystem for trafikkskadde

Med fyrtårnprosjektet får vi pålitelige tall for antall skadde i trafikken. Det kan endre arbeidet med trafikksikkerhet.

Fyrtårnprosjektet skal hente inn gode data om trafikkulykker fra helsevesenet. 10 sykehus og 7 kommunale legevakter får en 20 prosent skadeseekretær hver for effektivt å kunne registrere trafikkskadde.

Store mørketall

Dr.philos. Johan Lund har i flere år jobbet for Trygg Trafikk med å kartlegge statistikken over trafikkskader. – Jeg pleier å si at det er lett å telle lik, for enten er personen død eller levende. Men vi vet at det er store mørketall i statistikken over dem som blir lett og hardt skadd i trafikken.

I dag kommer denne statistikken fra politiet. Men politiet rykker ikke ut til alle ulykker, og de har

heller ikke medisinsk kompetanse til å vurdere hva som er en hard skade. – Vi har hatt noe registrering fra helsevesenet tidligere, men den er langt fra komplett. Det gjør vi noe med nå.

«Nå telte han deg også»

Som Prøysens geitekillung teller Lund jevnt og trutt. – Men det er ikke selve tellingen eller statistikken som er målet. Poenget er å følge med på hva som har en effekt, og se hvilke tiltak som skal settes inn. Vi har en nullvisjon for døde og hardt skadde i trafikken. Da må vi vite hvor mange som faktisk blir hardt skadd, ellers arbeider vi i blinde.

Statistikken fra fyrtårnprosjektet vil danne grunnlag for nye måltall i *Nasjonal transportplan*.

NASJONALE MÅL 2018–2021 – GÅENDE OG SYKLENDE

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

70 prosent av alle syklistene bruker sykkelhjelm.

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.



Fra 2026 vil skadetall baseres på helseinformasjon, ikke kun på politirapporterte tall.

Når antall drepte går så mye ned, er det viktig å huske på at det fortsatt skades veldig mange i trafikken. Noen får livet sitt permanent endret. Det er ingen grunn til å slappe av og si at vi er best i verden på trafikksikkerhet. – Statistikken er vårt verktøy for å kunne prioritere innsatsen og se utviklingen, sier Lund.

Ut av skuffen

– Motivasjonen min for å jobbe med statistikk er at jeg er overbevist om at jeg i mitt arbeid for forebygging har reddet minst ett barn fra å dø; jeg vet bare ikke hvem, sier Lund.

Å se konsekvensene av registrering og statistikk er viktig også i helsevesenet. De er selvfølgelig positive til forebyggende trafikksikkerhet på sykehusene og legevaktene, men det er ikke manko på arbeid.

– Når registreringsarbeidet deres bare «havner i en skuff i Oslo», mister de motivasjonen. Vi jobber med å få opp tilliten til at systemet rundt statistikken fungerer. Derfor er det viktig med skadeseekretærene, som faktisk sørger for at registreringen blir så effektiv at den kan brukes, både lokalt og sentralt. Det er øremerkede midler som brukes i fyrtårnprosjektet.



UTSIKTER 2021:

Fyrtårnprosjektet finansiert i statsbudsjettet 2022!

I statsbudsjettet for 2022 har regjeringen satt av 7 millioner kroner til å sette i gang et fyrtårnprosjekt for å samle inn data fra utvalgte sykehus og kommunale legevakter for å få en mer komplett oversikt over trafikkkulykkene.

Dette følges opp med tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025*, hvor det presiseres at det skal samles inn data fra ti sykehus og syv kommunale legevakter, geografisk fordelt i landet. Sammen med statistikk fra Nasjonalt traumeregister fra de sykehusene som ikke er med i fyrtårnprosjektet, vil man få en tilnærmet komplett oversikt over hardt skadde og et representativt bilde når det gjelder lettere skader. Prosjektet skal i første omgang ha en varighet på 3–5 år.

Fyrtårnprosjektet er et resultat av langvarig pådriverarbeid og forslag fra Trygg Trafikk, og vi er derfor svært fornøyde med at finansieringen nå er sikret slik at arbeidet kan starte opp i 2022.

Mye av kunnskapsgrunnlaget bak fyrtårnprosjektet ligger i en kartlegging av trafikkkulykker i relevante helseregistre som Johan Lund, ekspert på helsestatistikk, utførte på oppdrag fra Trygg Trafikk i 2019, jf. rapporten *Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkkulykker*. Disse tallene ble deretter sammenlignet med politirapporterte trafikkkulykker, og det viste seg at underrapporteringen var overraskende høy, om lag 60 prosent for hardt skadde. I mørketallene finner vi mange syklist og elsparkesyklist, men også bilførere og bilpassasjerer.

Bedre oversikt over det reelle omfanget av trafikkkulykker er svært viktig for å kunne arbeide enda mer målrettet med trafikksikkerhet, og Trygg Trafikk vil følge spent med på fyrtårnprosjektet.



Status refleksbruk

■ Trygg Trafikk har jobbet for at 50 prosent av alle fotgjengere skal bruke refleks i mørket innen 2022. Refleksbruken har økt, men det har gått for sakte. Tellingene fra 2021 viser at kun 46 prosent bruker refleks når de går i mørket.

46 %

brukte refleks
i 2021

Det finnes ingen gode unnskyldninger!

Sikker sykling er et av Trygg Trafikks kjerneområder. I 2021 ble det utviklet en ny digital kampanje som retter søkelyset mot de dårlige unnskyldningene vi har for å droppe sykkelhjelm.

– Trygg Trafikk har de siste årene gjennomført flere kampanjer og tiltak for sikker sykling. Sammen med Tryg forsikring ble vi i 2020 enige om å videreføre satsingen på skadefri bruk av sykkel, hvor det viktigste enkelttiltaket er økt bruk av sykkelhjelmer.

– Gjennom en digital kampanje håper vi å nå ut til et stort publikum og påvirke flere til å bruke sykkelhjelmer, sier kommunikasjonsrådgiver Ann-Helen Hansen.

Trygg Trafikk har utviklet en modell for atferds-påvirkning, MAP, som har blitt brukt i utviklingen av kampanjen.

– Gjennom MAP-modellen har vi identifisert problemområde og definert mål, målgrupper og tiltak. Ved å bruke denne modellen kan vi sikre at vi samler kunnskap om hvilke tiltak som har effekt, og ut fra det justere kursen, forklarer Hansen

Er'e så farlig a?

Hodeskader er blant de mest alvorlige skadene en syklist kan pådra seg. Likevel er det altfor mange

som dropper hjelmen, og mange av de samme unnskyldningene går igjen. I 2021 lanserte Trygg Trafikk og Tryg kampanjekonseptet «Er'e så farlig a?». Konseptet bygger på dårlige unnskyldninger for ikke å bruke hjelm og retter seg mot hverdagssyklistene i alderen 20–45 år i større byer.

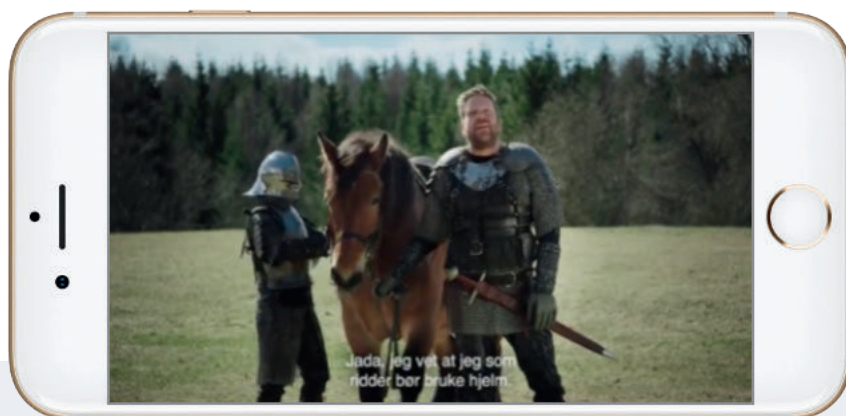
– Kampanjen skal bidra til å få økt oppmerksomhet rundt viktigheten av å bruke sykkelhjelmer selv på korte turer. Målgruppen er valgt basert på tre faktorer: Hvor sykler vi mest, hvem er dårligst til å bruke hjelm, og hvem skader seg oftest, sier hun.

Kampanjen skal gå over flere år, og det har blitt laget tre filmer som spiller på de dårlige unnskyldningene folk har for å ikke bruke hjelm. I tillegg til nasjonal spredning av kampanjen blir det gjennomført lokale spredningstiltak i sosiale medier.

– Ved å prioritere distribusjon av filmene på de største sosiale medieplattformene, Facebook og Instagram, sikrer vi god rekkevidde innen målgruppen. I tillegg gjennomfører vi en rekke støttetiltak i form av pressemeldinger, egenprodusert innhold og konkurranser. Vi ser at det er stor interesse for tematikken, avslutter Hansen.

«Kampanjen skal bidra til å få økt oppmerksomhet rundt viktigheten av å bruke sykkelhjelmer selv på korte turer. Målgruppen er valgt basert på tre faktorer: Hvor sykler vi mest, hvem er dårligst til å bruke hjelm, og hvem skader seg oftest?»

Ann-Helen Hansen,
kommunikasjonsrådgiver



TRYGG TRAFIKK ØKER SATSINGEN PÅ DIGITALE KAMPANJER

► Siden 2017 har Trygg Trafikk laget digitale kampanjer om sykkelhjelmer og refleks. I 2021 økte vi satsingen ytterligere med lokale budsjett til spredning av kampanjene i hver region. Digitale kampanjer hjelper Trygg Trafikk å nå ut til større målgrupper. I 2021 hadde hjelmkampanjen en rekkevidde på 659 392 personer med 2 552 526 visninger, og reflekskampanjen nådde ut til 1 822 226 personer med 5,64 millioner visninger av budskapene våre.



«I høringen støttet vi forslaget om å omklassifisere små elektriske kjøretøy fra sykkel til motorvogn.»

Miriam Kvanvik,
myndighetskontakt i Trygg Trafikk

Høring om strengere regler for små elektriske kjøretøy

Helt siden elsparkesyklens uregulerte inntog i Norge har skadetallene vært uakseptable. Trygg Trafikk har lenge etterlyst strengere regulering og ga mange innspill til høringen som ble gjennomført våren 2021.

Høringen resulterte i at det våren 2021 ble presisert at elsparkesyklene kan ha en maks hastighet på 6 km/t ved forbikjøring av fotgjengere, og det ble også innført bot på 3000 kr om man er flere enn én person på kjøretøyet. Senere på våren vedtok også Stortinget en ny lov som gir kommunene mer makt til å regulere utleie av elsparkesykler.

– Trygg Trafikk syntes dette var svært passivt, men tok til etterretning at Samferdselsdepartementet gav Statens vegvesen i oppdrag å se nærmere på flere av forslagene, sier Miriam Kvanvik, myndighetskontakt i Trygg Trafikk.

Omklassifisering fra sykkel til «motorvogn»

Små elektriske kjøretøy, blant annet elektriske sparkesykler, ble i 2018 definert som «sykkel». Etter dette eksploderte bruken av elsparkesykler, og registreringer fra Oslo skadelegevakt viser at ulykkesrisikoen er uakseptabelt høy.

– I høringen støttet vi forslaget om å omklassi-

fisere små elektriske kjøretøy fra sykkel til motorvogn, noe som vil plassere kjøretøyet der det hører hjemme, nemlig som et kjøretøy som drives frem av motor, sier Kvanvik.

En omklassifisering av kjøretøyet vil også kunne forenkle reguleringen av aldersgrense, promillegrense, hjelmbruk og fortauskjøring, som er områder Trygg Trafikk lenge har etterlyst tydeligere regler for.

Registreringene ved Oslo skadelegevakt i 2019 og 2020 viser at hele 41 prosent av de skadde på elsparkesykkel kjørte påvirket av rus. Tallene viser også at hodeskader er den vanligste skaden blant brukerne, og kun 2,3 prosent av de skadde oppga å ha brukt hjelm.

– Dette er tall som tydelig viser at det er på høy tid å få bruken av elsparkesykler inn i ansvarlige og trygge rammer, sier Kvanvik.

Endringer i skadetall i Oslo etter nye restriksjoner

■ 10. september 2021 trådte en ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy i Oslo kommune i kraft.

Noen av de viktigste tiltakene er at maks 8000 kjøretøy kan leies ut, og at tilbudet stenges om natten fra kl. 23 til 05.

Tall fra Oslo Universitetssykehus viser at antall personer behandlet med elsparkesykkelskader sank etter innføringen av nye regler. I september 2021 ble 4,8 personer behandlet pr. dag, mot 6,6 i 2020 og 3 i 2019. Mens i oktober måned ble 2,8 personer behandlet pr. dag i 2021 mot 4,3 i 2020 og 3,8 i 2019.

NYE REGLER FOR ELSPARKESYKKE I 2022

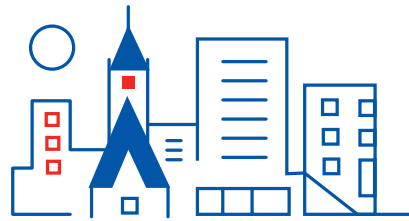
› I januar 2022 kom regjeringen med nye innstramminger for bruk av elsparkesykkel. De nye reglene er:

- omklassifisering av små elektriske kjøretøy fra «sykkel til motorvogn»
- promillegrense på 0,2
- aldersgrense på minst 12 år
- påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år

De nye reglene skal tre i kraft våren 2022.

Videre har Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet sendt på høring flere forslag til reguleringer med frist 28. mars 2022. Forslagene omfatter forbud mot bruk på fortau, at kjøretøyene skal omfattes av bilansvarsloven, og formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring. Trygg Trafikk vil delta i høringen.





HOVEDOMRÅDE

4

Systematisk trafikk-sikkerhetsarbeid

> Overordnet mål:

Kommuner og fylkeskommuner arbeider systematisk med trafikk sikkerhet.

> Strategiske mål:

- Kommuner og fylkeskommuner er godkjent som trafikksikre 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.

Imponerende resultater av Trafikksikker kommune

Kommunalt ansatte oppfører seg sikrere i trafikken og tenker mer på trafikk sikkerhet i hverdagen. Det viser en rapport fra Transportøkonomisk institutt, laget på oppdrag fra Trygg Trafikk.

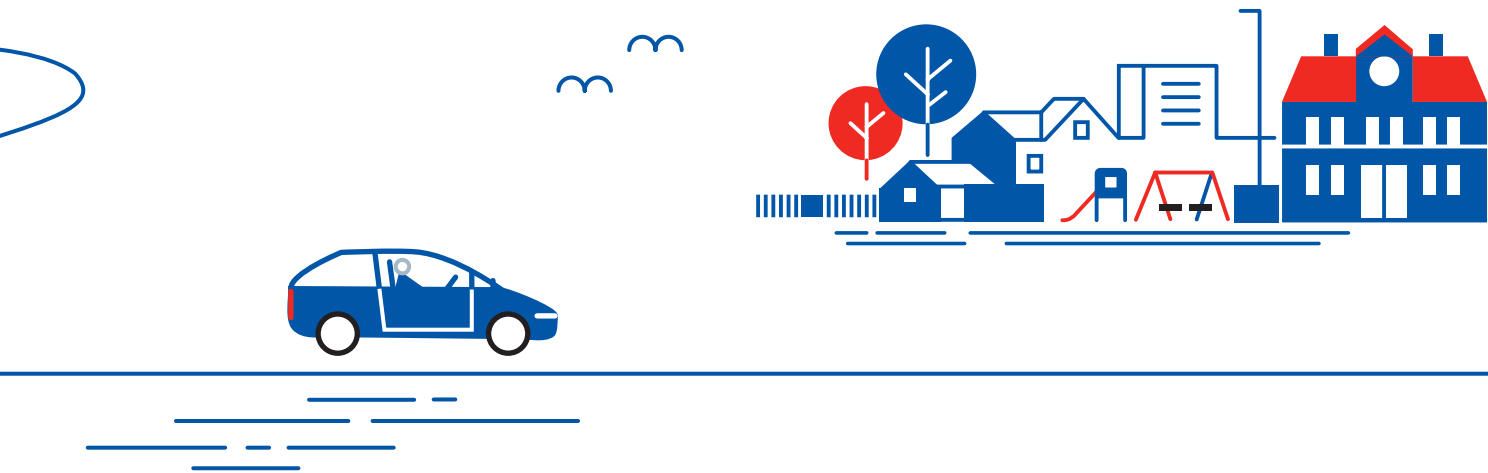
Trafikksikker kommune er en godkjenning for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikk sikkerhet. Begrepet ble lansert av Trygg Trafikk i 2014. I fjor fant Transportøkonomisk institutt (TØI) at tiltaket har bidratt til bedre trafikk sikkerhetskultur.

- 67 prosent oppgir at nærmeste leder har lagt mer vekt på trafikk sikkerhet.
- 62 prosent oppgir at kollegaene har blitt mer opptatt av trafikk sikkerhet.
- 58 prosent oppgir at det har blitt lettere å ta opp spørsmål som angår trafikk sikkerhet, på egen arbeidsplass.

– Dette er veldig gode tall i forskningssammenheng! Det er slående at så mange er enige i disse påstandene, sier Tor-Olav Nævestad, som sammen med Vibeke Milch har sendt ut spørreundersøkelsen og

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

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



intervjuet kommunalt ansatte i 24 kommuner.

– Når vi forsker på sikkerhetsstyringsystemer, undersøker vi om de formelle kravene faktisk lever ute i organisasjonen. Slik sett er det imponerende resultater for Trafikksikker kommune.

Kultur for trafikksikkerhet

Trafikksikker kommune bryter med den tradisjonelle tankegangen som vektlegger fysiske trafikksikkerhetstiltak.

– Vi som forsker på trafikksikkerhetskultur, studerer egentlig hva vi tenker på som normalt. For femti år siden kunne barn bli lagt på hattehylla mens man kjørte, og avisen skrev notiser om «Helgens trafikkdrepte». I dag får vi vondt i magen av å tenke på sånt. Denne følelsesmessige kraften gjør at vi motiveres til å handle på bestemte måter, sier Nævestad.

Han sier at arbeidet skaper et felles referansepunkt i kommunen. Det er ikke lenger bare teknisk etat som har ansvaret for trafikksikkerhet.

– En barnehage fortalte at de hadde snakket med foreldrene om hvordan de fraktet barna til og fra barnehagen. Noen foreldre hadde sagt at det hadde ikke barnehagen noe med. Men nå som barnehagen var blitt en del av Trafikksikker kommune, kunne de si at «Jo, det har vi faktisk noe med».

Holdninger og handlinger

Trafikksikker kommune skaper en ny kultur og en ny måte å tenke på. Det er gehør for trafikksikkerhetsargumenter fra ledelsen og ned til hver enkelt ansatt.

Og holdningen til trafikksikkerhet betyr noe. TØI ser at det er en sammenheng mellom å tenke på trafikksikkerhet og oppførsel i trafikken.

Hvor effektivt en trafikksikkerhetskultur blir innført, henger sammen med engasjement fra øverste ledelse og at det blir innlemmet i alle deler av virksomheten. Det som kan stå i veien for at det fungerer, er utskiftning av personell og høy arbeidsbelastning.

Utfordringen nå blir å holde trykket oppe i godkjente og regodkjente kommuner. Trygg Trafikk legger planer for videreutvikling av Trafikksikker kommune.

UTSIKTER 2022:

Kommunale trafikksikkerhetsplaner

Mange kommuner legger i sine trafikksikkerhetsplaner nokså ensidig vekt på fysiske tiltak. Ofte fremstår disse tiltakene mer som en oversikt over uløste utfordringer på veinettet enn realistisk gjennomførbare tiltak i den aktuelle planperioden.

En kommunal trafikksikkerhetsplan bør være et viktig verktøy for kommunene i arbeidet mot nullvisjonen. Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer. En trafikksikkerhetsplan bør dermed omfatte konkrete tiltak innenfor alle kommunale sektorer og være forpliktende.

I forbindelse med *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018–2021* utarbeidet Trygg Trafikk en mal for en kommunal trafikksikkerhetsplan. I løpet av denne perioden har omlag 20 kommuner tatt i bruk vår mal ved rullering av sine planer, og i forlengelsen av ny nasjonal tiltaksplan (2022–2025) vil Trygg Trafikk utarbeide en ny mal som transformerer de nasjonale mål til kommunale tiltak.



Kriterier for å bli godkjent

■ Kriteriene for å bli godkjent som Trafikksikker kommune stiller krav til dokumentasjon fra de ulike etatene. Kriteriene tar utgangspunkt i lover og forskrifter kommunen er pålagt å følge, slik at det ikke vil medføre ekstraarbeid for kommunen, kun en systematisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

Følgende etater er involvert i godkjeningsprosessen:

- › fylkeskommunen
- › skoler
- › kommunens ledelse
- › barnehager
- › kommunalteknikk
- › kulturavdeling
- › kommuneoverlegen
- › helsestasjoner

Jeg tuller med at jeg ikke har kropp til flere godkjenninger av Trafikksikker kommune

Hver gang en ny kommune i Vestfold og Telemark blir Trafikksikker kommune, blir det markert med marsipankake. Det er blitt noen kakestykker på Tor Egil Syvertsen: I 2021 ble de landets første fylke med alle kommuner godkjent.

Tidligere politiinspektør Tor Egil Syvertsen er rådgiver for dem som ønsker å bli Trafikksikker kommune i Vestfold og Telemark. Han er engasjert i deltidsstilling på pensjonistvilkår av Trygg Trafikk Vestfold og Telemark med lønnsmidler fra fylkeskommunen.

– For å lykkes med Trafikksikker kommune er det avgjørende å få administrativ og politisk ledelse med på laget først. Når kommunedirektøren sier til sine ledere at de skal åpne døren når Tor Egil kommer og banker på, er det mye lettere å få innpass i hver sektor, sier Syvertsen.

I Vestfold og Telemark er nå alle de 23 kommunene og fylkeskommunen godkjent som Trafikksikker kommune, og flere er regodkjent etter tre år.

Ikke ressurskrevende

Tor Egil Syvertsen er opptatt av å orientere godt om hva godkjentstempelet innebærer, og at det ikke nødvendigvis vil kreve mye ressurser.

– Kommunene oppdager fort at mye av det som etterspørres, allerede finnes. I mange kommuner har det handlet om å samle og modernisere eksisterende planverk. Å forebygge trafikkkulykker kan faktisk være med på å spare kommunen for store utgifter.

Ikke et ferdigstempel

– Hver gang det står i lokalavisa at en ny kommune er blitt Trafikksikker kommune, blir det avisinnlegg og telefoner fra innbyggere og velforeninger, om alt fra manglende fortau til høl i veien ved et boligfelt.

Å bli godkjent som Trafikksikker kommune betyr ikke at absolutt alle fysiske tiltak er gjennomført eller alle trafikale utfordringer løst. Godkjenningen handler om kommunens rutiner og systemer som skal kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet. De fleste kommuner har økonomiske utfordringer, så det vil nok i overskuelig fremtid være mange uløste oppgaver på veinetet.

– Jeg mener at det viktigste er at hver enkelt ansatt blir bevisst sitt ansvar ute i trafikken i tjeneste for sin kommune og på vei til og fra jobb. Gode holdninger legger man ikke fra seg når man går hjem, men tar dem med seg som forelder og engasjert i frivilligheten. Det er en heldig bivirkning av arbeidet med Trafikksikker kommune, sier Syvertsen.

«For å lykkes med Trafikksikker kommune er det avgjørende å få administrativ og politisk ledelse med på laget først.»

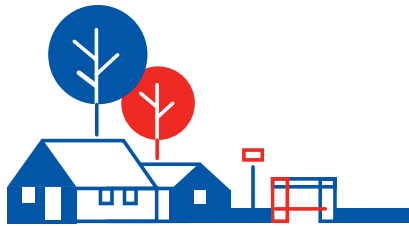
Tor Egil Syvertsen,
tidligere politiinspektør



4 HOVEDOMRÅDE I PRAKSIS

NYE KRAV I ROGALAND

- › I Rogaland er nå 10 av 23 kommuner godkjent som Trafikksikker kommune. Fylkeskommunen og Trygg Trafikk har et langsiktig mål om at alle kommunene skal være godkjente. Som et ledd i dette har Rogaland fylkes trafikksikkerhetsutvalg besluttet at fra 2023 vil en godkjenning være en forutsetning for fylkeskommunalt tilskudd til trafikksikkerhet i Rogaland. Trygg Trafikk håper flere fylkeskommuner følger etter det kommende året.



Hva skjer egentlig i kommunene?

Trafikksikker kommune er «et spark bak» i Krødsherad.

Guro Dæhlen er Krødsherad kommunes koordinator for Trafikksikker kommune. Hun samler informasjon, legger frem saker og har laget et årshjul for oppfølgingen.

– Vi er en liten kommune med få ressurser, og vi har ikke fått gjort så mye som vi ville. Men nå vet vi mer om hvilke tiltak vi gjør i ulike sektorer og hva vi kan gjøre sammen av nye tiltak.

Kommunen deler ut reflekser og tar imot innspill fra innbyggere og fritidsinnbyggere.

– Trygg Trafikk er ryddige på at det at vi er godkjent som trafikksikker kommune, ikke betyr at vi unngår ulykker. Men nå er vi bedre forberedt hvis noe skulle skje, sier Dæhlen.

Ambisjoner

Arbeidet med Trafikksikker kommune hever ambisjonene i Krødsherad. De er blitt flinkere til å tenke på trafikksikkerhet, for eksempel når det er snakk om å bygge noe.

– Hver høst legger jeg frem sak for formannskapet, og vi har fått tildelt penger fra fylket.

Mye av arbeidet med Trafikksikker kommune gjøres samtidig med andre aktiviteter som uansett skjer. At elever skal få skoleskyss på farlige strekninger, er lovpålagt, men nå bidrar det til Trafikksikker kommune. Når Krødsherad har «Sykle til jobben»-kampanje, blir det færre biler på parkeringsplassen foran kommunehuset. Og det er der barneskolen er. Dermed bidrar også et frisklivstiltak til bedre trafikksikkerhet.

Evne

Krødsherad ble Trafikksikker kommune for tre år siden. Det betyr at i 2022 blir det regodkjening. Selv om arbeidet ikke er blitt så omfattende som Dæhlen ønsket, skal Krødsherad søke om regodkjening.

– Det har denne kommunen veldig godt av! Greit, vi har ikke fått gjort all verden, men nå skal vi i hvert fall ta ny sats og få regodkjent oss. Det er nyttig for kommunen å få et lite spark bak.

Dæhlen er glad for at Trafikksikker kommune øker bevisstheten. – Barnehagene og skolene har allerede rutiner, men når de sender meg dokumentasjon jevnlig, jobber vi systematisk med trafikksikkerhet. Om vi ikke får det til hele tiden, får vi det i alle fall til det året vi blir godkjent!

«Vi er en liten kommune med få ressurser, og vi har ikke fått gjort så mye som vi ville. Men nå vet vi mer om hvilke tiltak vi gjør i ulike sektorer og hva vi kan gjøre sammen av nye tiltak.»

Guro Dæhlen, Krødsherad kommunes koordinator for Trafikksikker kommune

MÅLET NÅDD

➤ Trafikksikker kommune er et tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*. Målet var 125 godkjente kommuner innen utgangen av 2021. Ved årets slutt nådde vi 130 godkjente kommuner. I tillegg ble 43 kommuner regodkjent.

Sikkerhetskultur

■ Det er et gjennomgående problem at mange kommuner ikke har trafikksikkerhet som en integrert del av kommunens systematiske arbeid for å redusere risikoen for skader og ulykker blant ansatte, gjennom arbeid med HMS og i AMU.

I Nord-Aurdal kommune har man som et ledd i arbeidet med å bedre trafikksikkerhetskulturen produsert gule lapper som til forveksling er lik parkeringsbøter. Disse lappene blir plassert på biler som rygger inn på kommunens parkeringsplasser. Positiv forsterkning av god atferd i trafikken blir godt mottatt av kommunens ansatte.

TAKK
for at du
RYGGER INN

**RYGG INN
KJØR UT**

Visste du at
det er tryggest
å RYGGE inn og
KJØRE UT?

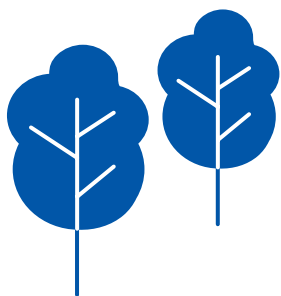
Man har bedre oversikt når man kjører ut av en P-plass enn når man rygger ut. Forsikringssektorene forteller om over 100 000 årlige ryggeuhell og utbetalinger på flere 100 millioner for bilskader.

Men mye viktigere:

Alvorlige ulykker skjer på parkeringsplasser i forbindelse med biler som rygger ut, og særlig små barn er utsatte. Velger man å rygge inn og kjøre ut har man redusert risikoen betraktelig.

Ha en fin dag!

Hjertelig hilsen
trafikksikkerhetsgruppa i
Nord-Aurdal kommune
www.tryggtrafikk.no



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.

Stortinget vedtok å oppheve obligatorisk helseattest for eldre førere

Våren 2021 vedtok et flertall på Stortinget å oppheve dagens krav om helseattest for bilførere etter fylte 80 år, strikk i strid med Trygg Trafikk og mange andre aktørers klare anbefaling. I skrivende stund ligger saken til behandling hos ny samferdselsminister.

Vedtaket ble blant annet begrunnet med at helseattesten er aldersdiskriminerende, og at livskvaliteten for eldre blir fullstendig endret den dagen de mister førerkortet.

– Selvsagt vil vi at eldre skal leve aktive liv, men trafikk sikkerhetshensyn tilsier at mobilitetsbehov må løses på andre måter enn ved å oppheve kravet om helseattest, sier Miriam Kvanvik, myndighetskontakt i Trygg Trafikk.

Alder påvirker helsen

Den obligatoriske helseattesten gir fastlegen legitimitet til å gjøre jevnlig undersøkelse av om eldre over 80 år tilfredsstillende helsekravene til førerkort. Ordningen er viktig for å fange opp de som bør slutte å kjøre fordi de utgjør en fare for seg selv eller andre i trafikken. – Det er godt dokumentert at forekomsten av helseplager, sykdom og legemiddelbruk øker med alderen, og at dette påvirker kjøreevnen. Eldre som tilfredsstillende helsekravene, skal selvsagt ha førerrett, sier Kvanvik.

NASJONAL TRANSPORT-PLAN FOR 2018–2029

Nullvisjonen er en visjon om et transportsystemer ingen blir drept eller hardt skadd.

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

Forebyggende effekt

Stortinget la til grunn at det ikke er sterke nok trafikksikkerhetsmessige grunner til å særbehandle eldre, fordi antallet drepte og hardt skadde eldre er redusert de senere år.

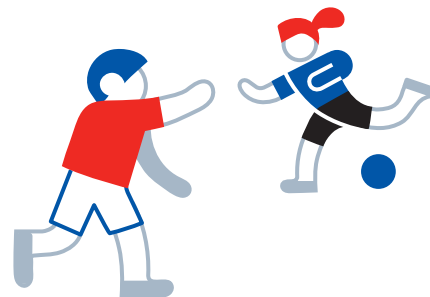
– Vi mener det er riktigere å se på risiko per kjørt kilometer. Risikoen for å bli hardt skadd og drept, men også risikoen for å bli innblandet i ulykker, som kan inkludere andre trafikanter, øker klart fra 75 år. Men vårt hovedpoeng er at helseattesten må antas å ha en forebyggende effekt fordi selve vissheten om at det finnes et slikt krav, gjør at mange eldre førere reflekterer over helse og kjøreevne og setter fra seg bilen frivillig, mens andre fanges opp av legen, sier Kvanvik.

Felles uttalelse med andre organisasjoner

Da Stortinget også vedtok å tidfeste opphevingen av den obligatoriske helseattesten til senest 1. august, gikk Trygg Trafikk sammen med Nasjonalforeningen for folkehelsen, Optikerforbundet, MA – Rusfri Trafikk, Legeforeningen og Personskadeforbundet om en felles uttalelse der vi uttrykte sterke bekymringer både for sak og prosess.

Daværende statsråd Knut Arild Hareide ba om konsekvensutredninger, og høsten 2021 leverte Statens vegvesen og Helsedirektoratet sine rapporter. Begge etatene konkluderte med at det er sannsynlig at en opphevelse av krav om aldersbestemt helseattest vil innebære en økt trafikksikkerhetsrisiko. Etatene kunne heller ikke se at det foreligger alternative ordninger som er like egnet til å fange opp førere som ikke oppfyller helsekravene.

– Rapportene kan ikke tolkes som noe annet enn en sterk faglig anbefaling om å beholde den obligatoriske helseattesten. Tidligere har også politiet og Statsforvalteren støttet tiltaket. Vi håper derfor at 2022 blir året der politikerne snur i denne saken, sier Kvanvik.



UTSIKTER 2022:

Ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg lanseres våren 2022

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i Meld. St. 20 (2020–2021) og Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP).

Tiltaksplanen inneholder blant annet 15 ulike innsatsområder med et angitt ambisjonsnivå og en samlet omtale av oppfølgingstiltakene som aktørene har forpliktet seg til i de neste fire årene.

Innsatsområdene er: fart, rus, beltebruk og riktig sikring av barn, uoppmerksomhet, barn (0–14 år), ungdom og unge førere, eldre trafikanter, gående og syklende, motorsykkel og moped, godstransport på vei, møteulykker og utforkjøringsulykker, drift og vedlikehold, bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet, trafikksikkerhetsarbeid i private og offentlige virksomheter og arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget.

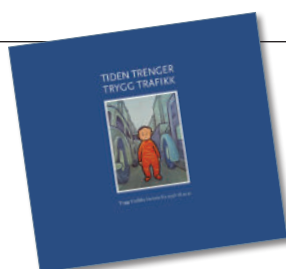
Tiltaksplanen er den sjettede i sitt slag i Norge og unik i internasjonal sammenheng. Arbeidet ledes av Statens vegvesen i tett samarbeid med Trygg Trafikk, fylkeskommunene, politiet, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet. Planen har også bidrag fra interesseorganisasjoner og andre statlige aktører.

Tiltaksplanen følges bl.a. opp med årlig rapportering til Samferdselsdepartementet om status i forhold til ambisjonen for utvikling i drepte og hardt skadde i NTP og tilstandsmålene i tiltaksplanen.

Trygg Trafikk er ansvarlig eller delansvarlig for 40 tiltak innen samfunnsoppdraget fordelt på de ulike innsatsområdene.

DIGITAL TRAFIKKSIKKERHETSKONFERANSE

› Landets største trafikksikkerhetskonferanse ble gjennomført digitalt 14. april 2021. Temaet for konferansen var «Hvordan halvere antallet drepte og hardt skadde på 10 år?». Rekordmange deltok på konferansen – omtrent 500 personer.



65 ÅR MED TRAFIKKSIKKERHET

› *Tiden trenger Trygg Trafikk* er en bok om Trygg Trafikks historie fra 1956 til 2021. Den ble utgitt i 2021 og er skrevet av Kristin Eli Strømme.



PORTRETET

Nullvisjonen er et menneskesyn

– Infrastruktur er viktig i trafikksikkerhetsarbeidet. Samtidig er det mennesker og atferd som avgjør om de fysiske investeringene kaster av seg – og om vi lykkes med det den siste, krevende strekningen frem mot nullvisjonen.

Karin Bjørkhaug, som ledet hovedutvalget for transport i Trøndelag frem til høsten 2021, og nå sitter i hovedutvalget i samme fylke, smiler hyggelig, men bestemt fra den andre siden av skjermen i enda et digitalt møte fra hjemmekontoret i Storås. Det har blitt mange digitale møter fra eneboligen på det lille tettstedet i Orkland kommune de siste 2 årene, og mange av dem har vært Trygg Trafikk-relaterte etter at hun ble valgt til ny styreleder i april 2021.

– Jeg synes egentlig det har gått veldig bra, selv om jeg også merker at det begynner å bli nok nå. For en som er glad i mennesker, og som får energi i møte med andre, blir hjemmekontortilværelsen raskt litt endimensjonal. Heldigvis bor vi landlig til, så det er aldri lang vei ut i naturen for lading av batterier. Og bare det at ungene kunne komme hjem i julen, og at alle tre har det bra der de bor og studerer, gjør det enkelt å huske hvor heldige vi tross alt er.

En politisk tilfældighet

Karin Bjørkhaug er på mange måter en politisk tilfældighet. Det var foreldrene som tok henne med på partilagsmøter da hun var liten. Så fikk hun tilbud om skoloring gjennom KrFU – Kristelig Folkepartis Ungdom. Der oppdaget hun både hvordan samfunnet var skrudd sammen – at alt henger sammen med alt – og den grunnleggende motivasjonen som har gjort at veldig mye av livet de siste 20 årene har handlet om å bidra ved hjelp av de verktøyene politikken stiller til disposisjon.

– At jeg skulle bli en såkalt samferdselspolitiker er heller ikke noe jeg styrte helt selv. Da KrF kom i posisjon i 2011, førte forhandlingene til at jeg fikk ledervervet i samferdselskomiteen. Men for en

politiker som drives av verdier og overbevisningen om at alle mennesker er like viktige, er det ikke vanskelig å finne mening i arbeidet med trafikksikkerhet. Nullvisjonen er jo på mange måter et menneskesyn: Vi har ingen å miste. Og det tverrpolitiske samarbeidet som har preget norsk trafikksikkerhetspolitikk i tiår etter tiår, er et eksempel til etterfølgelse. Hadde vi klart det samme i klimapolitikken, ville mye vært gjort, mener Bjørkhaug.

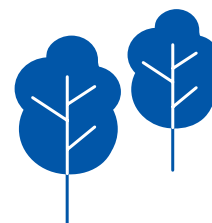
Trygg Trafikk er politikk i praksis

Å si «ja» til å stille som styreleder kandidat da hun ble spurt av Trygg Trafikk i fjor, mener Bjørkhaug var viktig. Landsmøtet svarte tilbake med et enstemmig valg. Og orklendingen følger i sporene til en annen trønder, fylkesvaraordfører Tomas Iver Hallem fra Senterpartiet. – Jeg vet ikke om det er noe med trønderne og Trygg Trafikk, men jeg er ganske sikker på at det å være politiker på fylkesnivå gjør oss ekstra oppmerksomme på hvilken viktig rolle organisasjonen spiller i arbeidet med å gjøre politikk om til praksis som hjelper kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet helt ned på gateplan.

– Det er kommunene som både vet hvor skoen trykker, og som i siste instans er ansvarlige for det arbeidet og mange av de tiltakene som redder liv i trafikken. Hvert år får jeg dette bekreftet, både i møter med politikere og på befaringer langs veier og på steder rundt om i fylket. Å gi Trygg Trafikk handlingsrom på kommunalt og fylkeskommunalt nivå er med på å realisere de målene politikere setter.

Alt henger sammen med alt

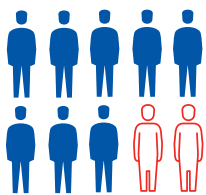
I 2-årsperioden Bjørkhaug er midt inne i, er det naturlig nok nullvisjonen som er det overordnede målet, også i hennes styrehverdag. – Jeg føler at min rolle er å sikre et godt styreteam som kan støtte det jeg opplever som en imponerende kompetent og motivert organisasjon, der engasjement og kunnskap går hånd i hånd. Det er liten tvil om at Trygg Trafikk er en viktig årsak til at vi har kommet så langt. Samtidig er det viktig å huske at det er det siste stykket som ofte er den virkelige styrkeprøven. Vi må for all del ikke miste målet av synet – for eksempel ved å la kortsiktige, politiske avveininger skygge for en så viktig ordning som helsekontroll for sjåfører over 80. Eller når vi med jevne mellomrom tar UP opp til diskusjon og glemmer hvor viktig også kontroll er i kombinasjon med infrastruktur, holdning og atferd. For alt henger sammen med alt, smiler styreleder i Trygg Trafikk og fylkespolitiker Karin Bjørkhaug.



«Nullvisjonen er jo på mange måter et menneskesyn: Vi har ingen å miste. Og det tverrpolitiske samarbeidet som har preget norsk trafikksikkerhetspolitikk i tiår etter tiår, er et eksempel til etterfølgelse.»

Karin Bjørkhaug,
styreleder i Trygg Trafikk

Historisk lavt antall omkomne



8 av 10

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

87 personer omkom i trafikken i 2021 – 6 færre enn året før. Det er andre året på rad med rekordlavt antall omkomne i trafikken.

Nedgangen i omkomne i trafikken som vi har sett over tid her i Norge, viser at det målrettede trafikksikkerhetsarbeidet fungerer. Men selv om det er grunn til optimisme, må vi være nøkterne, for pendelen kan svinge raskt.

Ikke tilsvarende nedgang i skadde

Veien til nullvisjonens mål om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken, er fremdeles lang. Det har ikke vært en like sterk nedgang i antall hardt skadde i trafikken som omkomne. I tillegg vet vi at det er et stort antall skader som ikke fanges opp av ulykkesstatistikken. Bare rundt 40 prosent av hardt skadde og 15 prosent av de lettere skadene vises i dagens statistikk. Mange mennesker blir uføre og får livet snudd på hodet eller ødelagt.

8 av 10 omkomne er menn

Fortsatt utmerker menn seg negativt i ulykkesstatistikken. Av de 93 omkomne i 2020 var så mange som

76 menn – altså 82 prosent. 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 den holdningsskapende innsatsen mot denne målgruppen.

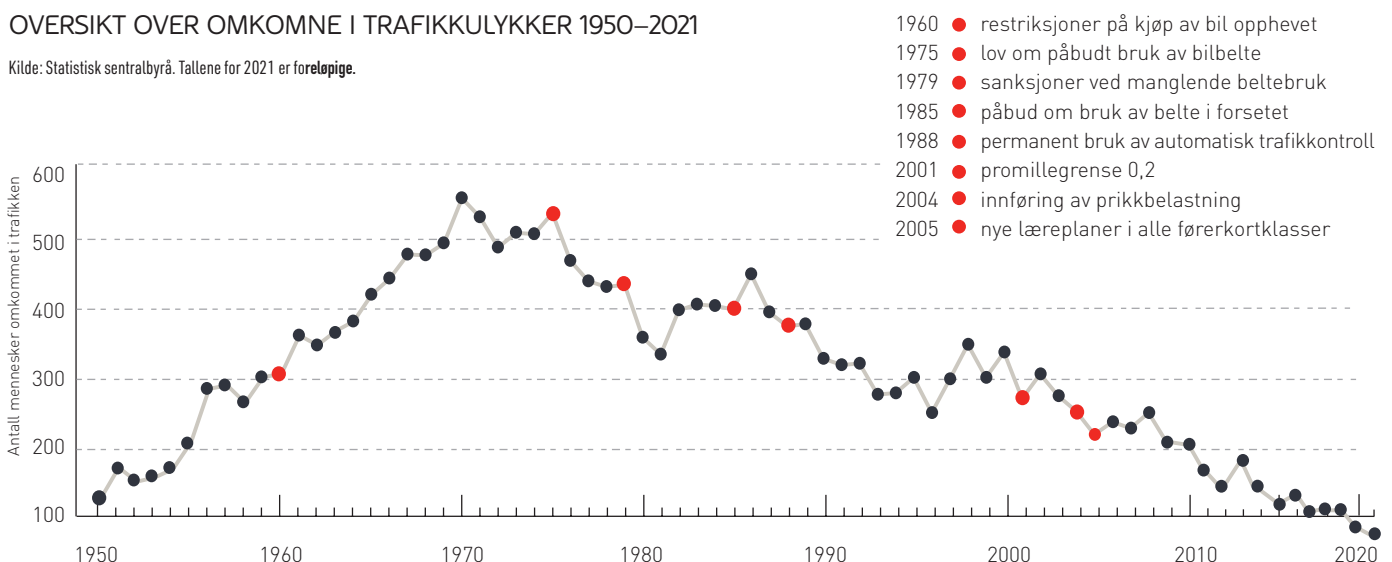
Færre drepte fotgjengere enn noen gang

I 2021 var det 8 fotgjengere som mistet livet. Aldri før har tallet vært så lavt. De siste 10 årene har i gjennomsnitt 15 fotgjengere omkommet i trafikken årlig. Det er oppløftende tall, tross alt.

Blandet trafikk krever full konsentrasjon fra alle parter. Bilistene er pålagt et tydelig ansvar for å unngå disse ulykkene. Dette krever full oppmerksomhet og lav nok fart der fotgjengere og syklister krysser veien. Samtidig må fotgjengerne ta hensyn til at mørke, regn og saltede veier gjør det vanskelig å oppdage de som krysser veien.

OVERSIKT OVER OMKOMNE I TRAFIKKULYKKER 1950–2021

Kilde: Statistisk sentralbyrå. Tallene for 2021 er foreløpige.



Norge rundt

Hver dag jobber distriktskontorene til Trygg Trafikk for å gjøre sin region mer trafikksikker. Her er en oppsummering av de viktigste sakene fra hver region.

NORDLAND

Regionleder: Kari Vassbotn

Aldri før har vi hatt færre trafikkdrepte i Nordland!

I 2021 omkom tre personer i trafikken på veiene i fylket. Det er svært gode tall, men det er likevel tre for mye. Det er tre familier som har mistet et familiemedlem. I tillegg ser vi ikke den samme nedgangen i antall hardt skadde.

Vi markerte Verdens minnedag for trafikkoftre tredje søndag i november, med oppstilling på vei, fakkeltog og appeller. «Molly og Partner» (Marianne Krogness og Karoline Gregersen Herlofsen) var i høst i Lofoten og lagde film om skolevei sammen med tredjeklassingene Sigve og Johannes fra Stamsund. Filmen har premiere i 2022.

I 2021 fikk vi en ny medarbeider på Trafikksikker kommune, Marianne S. Bakos. Ved utgangen av 2021 har Nordland 19 trafikksikre kommuner. Trafikksikker kommune vil også i 2022 være vårt største satsingsområde.

TRØNDELAG

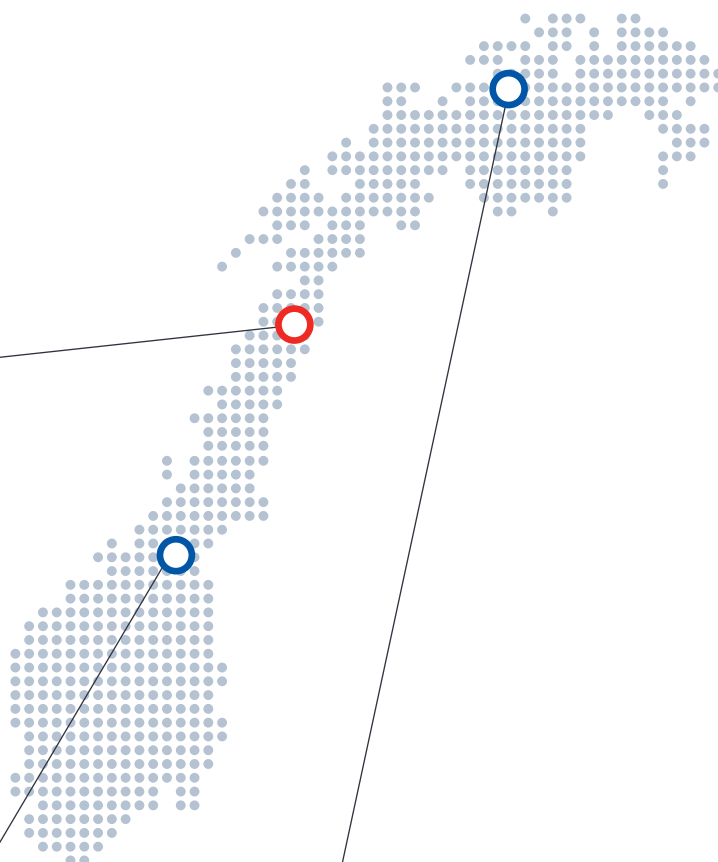
Regionleder: Frode Tiller Skjervø

Trafikksikre kommuner samt barn og unge i sentrum

De fysiske forebyggingsdagene for avgangselevne ble igjen avlyst, men vi fikk gjennomført webinar for 3000 elever fra 27 videregående skoler og en fysisk forebyggingsdag for representanter fra elevråd og russestyrer.

Vi har også bl.a. gjennomført ulike kampanjer med vekt på synlighet, fart, rus og oppmerksomhet.

Vi opplever en positiv trend med tanke på ulykkestall. Tverrfaglig og tverretatlig samarbeid, gode prioriteringer i fylkeskommunen og ikke minst holdningsskapende arbeid over tid bidrar til dette. Vi håper å videreføre denne trenden og vil jobbe for å øke trafikksikkerheten for alle, men med et særlig søkelys på de mest ulykkeutsatte – ungdommer og menn.



TROMS OG FINNMARK

Regionleder: Helga Anette Melhus

Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid i fokus

Flere kommuner har fått informasjon om Trafikksikker kommune, og vi har veiledet og avgitt hørings svar på kommunale trafikksikkerhetsplaner. To nye kommuner er blitt godkjent som Trafikksikker kommune, og to har blitt godkjent. Flere er i godkjeningsprosess.

Vårt opplæringstilbud til barnehager og skoler er informert og veiledet om. I høst gjennomførte vi to nettverksmøter for lærere som underviser i valgfaget trafikk. Vi har bidratt til lokalt ulykkesforebyggende arbeid blant ungdom, blant annet gjennom konfliktråd.

I 2022 fortsetter arbeidet med kommunene, politisk pådriverarbeid, opplæring av barn og unge og informasjon om risikofaktorer og bruk av sikkerhetsutstyr.

MØRE OG ROMSDAL

Regionleder: Per Gjerde

Tettpaket med aktiviteter i 2021

I 2021 har vi videreført aktiviteter som TrafikkSMART, Barnas Trafikkklubb og samarbeid med eliteserierklubbene i fotball og håndball, Refleksens dag, reflekskonkurranse i ungdomsskolen, etablering av Trafikksikker kommune og Sykkeldyktig.no.

Ved skolestart i 2021 etablerte Vik skole i Sykkylven kommune Hjertesone, som den første skolen i fylket. Åndalsnes barneskole ble den neste skolen som etablerte Hjertesone. Vi jobber for at flere skoler skal etablere hjertesoner i fylket i 2022.

Vårt største enkeltprosjekt fremover er knyttet til sikring av barn i bil, med en kampanje som gjennomføres av barnehageansatte som har fått opplæring av Trygg Trafikk. Målgruppen er foreldre som henter og bringer barn til barnehagen.

VESTLAND

Regionleder: Knut Olav Røssland Nestås

Aktiviteter i pandemiåret

Første halvår 2021 brukte me mykje tid på å planleggja og sikra gjennomføring av flest mogleg arrangement og aktivitetar, trass i strenge smittevernomsyn. Andre halvår bydde på andre utfordringar med ei gradvis attopping av samfunnet og mykje aktivitet.

Pandemien har gjeve oss ei krevjande og samtidig spennande moglegheit til å tenkja nytt. Eg vil trekkja fram det digitale russearbeidet, m.a. russetoget og utarbeiding av ein trafikksikringsfilm spreidd til ca. 35 vidaregåande skular, digitale kurs og samlingar for faggrupper, refleksjakta, utsending av ca. 20 000 refleksar og rekruttering av tre nye kommunar i samband med Trafikksikker kommune som særleg viktige tilhøve. Dei neste åra vil me trappa opp satsinga på Trafikksikker kommune saman med Vestland fylkeskommune.

AGDER

Regionleder: May-Lene Rasmussen Noddeland

Samarbeid med fylkeskommunen i godkjeningsprosessen

Trafikksikkerhetsambassadørprosjektet i vidaregåande skole har vært gjennomført vidare. Her er det ambassadører på hver skole som jobber for gode holdninger og god atferd blant medelever.

Det har vært mye kontakt med media i 2021. Vi har hatt besøk på Myra Sykkelgård, og på slutten av året ble Agder fylkeskommune godkjent som Trafikksikker fylkeskommune, og dette var en viktig milepæl for oss. I 2022 håper vi at flere kommuner starter eller går videre i prosessen mot en godkjenning som Trafikksikker kommune. Vi vil også videreutvikle ambassadørprosjektet vårt ytterligere og jobbe videre for godt trafikksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler i fylket.

ROGALAND

Regionleder: Ingrid Lea Mæland

Tett samarbeid mellom Trygg Trafikk og Rogaland fylkeskommune ut mot kommunene

Vi er en pådriver for å sikre god sykkelopplæring og fremme økt bruk av sykkel og gange blant elevene, i samarbeid med fylkeskommunen. Det er etablert sykkelløyper rundt skolene, bruken av Sykkeldyktig.no har økt, og vi har holdt kurs for lærere. 50 skoler har etablert Hjertesone, og vi koordinerer nettverket for kommunene. Trygg Trafikk er pådriver for å øke antall skoler som tilbyr valgfag Trafikk. Vi holdt seminar for lærere i valgfag trafikk og ga støtte til materiell og etterutdanning med midler fra FTU. Trafikksikker kommunearbeidet har gitt resultat. 10 kommuner er nå godkjent i Rogaland. 11 kommuner er i prosess og blir fulgt opp gjennom nettverksmøter og workshops. Arbeidet videreføres i 2022.

INNLANDET

Regionleder: Marianne Mittet Solbraa

I 2021 ble det både statsrådsbesøk og ekstra søkelys på Hjertesone

Det var stor stas da daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide kom på besøk til Innlandet og fikk orientering om planene for Hjertesone på Ingeberg skole på Hamar. Fylkeskommunen bevilget 5 millioner til prosjektet, og vi har sammen med dem og Statens vegvesen arrangert 7 seminarer om Hjertesone.

Vi har også lagt vekt på filmatisering for å få frem viktige budskap om bedre samspill i trafikken til bruk i opplæring og på sosiale medier. Både film om elg, hest og utrykningskjøretøy i trafikken, i tillegg til akefilm for å fortelle om viktigheten av å velge trafiksikkert område, ble produsert i Innlandet i år.

I 2022 vil vi fortsette hjertesonearbeidet og har planer om dialogseminar for mekkeklubbene, som det er mange av i fylket.

VIKEN

Regionleder: Anne Marit Jordheim

Hjertesone førsteprioritet

Hjertesone er et prioritert tiltak i Viken, både i Trygg Trafikk og i fylkeskommunen. Da pandemien satte begrensninger for tradisjonelle seminarer, gjennomførte vi Hjertesone-webinar våren 2021 med 125 deltakere fra de forskjellige kommunene.

Vi inviterte alle barneskoler til «Den store refleksjakten» og ungdomsskolene til å lage digital kampanje for refleksbruk. Dette vakte interesse, og svært mange klasser deltok. Vi har hatt en stor samling for lærere som underviser i valgfaget trafikk på ungdomsskolene.

Avgangselevne fikk et digitalt opplegg med viktig og god informasjon om en trygg russetid, mens høstens nye russestyrer fikk fysiske russeseminarer. Nå er 21 av Vikens kommuner godkjent som Trafikksikker kommune. Mange kommuner er i prosess for å bli godkjente, men pandemien har forsinket arbeidet.

OSLO

Regionleder: Erik Bo Berg

Travelt år med fokus på de unge

I 2021 har vi jobbet med hjertesoner, Sykkeldyktig.no og Barnas Trafikkklubb og arrangert seminar for avgangselever i Osloskolen. Arbeidet skapte gode resultater, og 10 nye skoler startet opp prosessen med hjertesoner i år.

Det har blitt arrangert digitalt kurs for lærere i Sykkeldyktig.no. Seminar for avgangselever i Osloskolen ble gjennomført for første gang sammen med seksjonsdirektøren i Utdanningsetaten. For første gang har vi også inngått et samarbeid med instituttleder for barnehagelærerutdanningen på OsloMet.

Mål for 2022 er å få med 10 nye skoler til å jobbe for å bli hjertesoneskole. Det vil også bli prioritert å begynne å jobbe med ny *Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2023-26*. I den anledning prioriteres det å lage en arbeidsgruppe for å jobbe nærmere med Oslo kommune om Trafikksikker kommune/bydel.

VESTFOLD OG TELEMARK

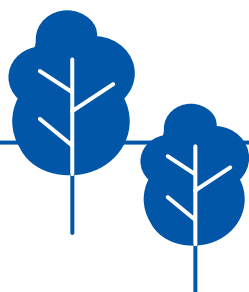
Regionleder: Mette Magnussen

Trafikksikre kommuner samt barn og unge i sentrum

Etablering av «Hjertesone» har også hatt stort fokus i fylket og mange skoler er i gang med dette arbeidet. Grunnet pandemien valgte vi å gjennomføre et webinar for at skolene kunne hente ideer og dele erfaringer fra arbeidet. Samferdselsminister Knut Arild Hareide kom på besøk til Gokstad skole i Sandefjord for å høre om deres arbeide med «Hjertesone».

Minnemarkeringen ble markert i en mindre skala. Også her fikk vi besøk av samferdselsministeren, og Odd Nordstoga stod for de musikalske innslagene. Arrangementet ble streamet.

På refleksdagen utfordret vi alle ordførerne til å være ute og dele ut reflekser til innbyggere. 15 av 23 ordførere tok utfordringen og tiltaket fikk bra pressedekning.



Styrets beretning 2021

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 o.l. være støtte-medlemmer.

Formålet med virksomheten er å arbeide for å oppnå best mulig trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafiksikkerhet 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 og gjennomfører virksomhetens regionale aktiviteter.

REGNSKAPSUTVIKLINGEN

Trygg Trafikks årsregnskap for 2021 viser et resultat på kr 618 647. Årets budsjetterte resultat var på kr 500 000. Organisasjonen hadde et overskudd på kr 690 833 i 2020.

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

Det finansielle samarbeidet med Finans Norge (FNO) fungerer fortsatt svært godt. Midler fra

forsikringsbransjen er i 2021 inntektsført med kr 10 539 916 hvilket er en økning på 1,4 prosent fra året før. Lokale midler fra fylker utgjør totalt kr 19 384 317. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjør totalt kr 3 072 252. Grunnbevilgningen fra staten utgjør i 2021 kr 55 000 000.

Ved utgangen av 2021 hadde Trygg Trafikk 220 medlemmer. I 2020 var tallet 244.

Ved utgangen av året er 52,8 prosent av kommunene registrerte medlemmer i Trygg Trafikk.

Kommunereformen med tilhørende kommunesammenslåinger som trådte i kraft 1.1.2020, medførte som kjent at antallet kommuner i Norge ble redusert fra 422 til 356.

Arbeidet med å verve flere medlemmer og støtte-medlemmer vil prioriteres spesielt i 2022. Det er utviklet en medlemsstrategi, og et tydeligere kommuniserbart rammeverk for medlemskapet i Trygg Trafikk er underveis.

KONTANTSTRØM

Trygg Trafikk har en netto kontantstrøm på kr 3 379 020 en økning på kr 2 080 065 fra 2020. Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er på kr 3 510 895, mens netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter er på minus kr 131 875. Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt er på kr 36 827 506.

FORTSATT DRIFT OG DISPONERING AV ÅRSRESULTAT

Styret bekrefter at forutsetningen for fortsatt drift er til stede og regnskapet er avgitt under denne forutsetningen. Styret foreslår følgende disponering av årets overskudd: kr 618 647 overføres annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31.12.2021 kr 12 028 063. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en rettvise oversikt over foreningens drift i 2021 og stilling per 31.12.21. Styret anser likviditeten som god.

SENTRALE RISIKOER OG USIKKERHETSFAKTORER

Det gjøres jevnlig analyser av risiko forbundet med organisasjonens løpende drift. Risikovurdering ligger nå som egen post i styrets årshjul for refleksjon og vurdering rundt utvikling av risiko og sårbarhet. Hovedmålet har vært å kartlegge risiko- og sårbarhetsforhold som kan svekke organisasjonens evne til å nå overordnede mål for virksomheten. Det kartlegges risikoforhold knyttet til økonomi, helse, miljø og sikkerhet, omdømme og posisjon, kunnskap, operasjonell og organisatorisk sårbarhet og politisk oppmerksomhet. Ved utgangen av 2021 er det ikke kartlagt forhold som har betydning for videre drift, og øvrige risikokategorier har løpende god oppmerksomhet rundt å iverksette tiltak for å minimere risiko.

FINANSIELL RISIKO

Virksomhetens største finansielle risiko er tilskudd til driften fra staten over de årlige statsbudsjettene. I 2021 utgjorde statstilskudd 61,7 % av Trygg Trafikks inntekter. Gjennom dialogen med Stortinget og regjeringen 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.

KORONA

I mars 2020 traff korona-pandemien Norge. Også gjennom store deler av 2021 har pandemien ført til betydelige restriksjoner i Norge. Trygg Trafikk har ikke vært direkte 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 ordskifte 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 mye mennesker på samme sted. Denne kunnskap vil uansett være verdifull også i et fremtidsperspektiv.

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 aktiviteter finansieres i hovedsak over våre driftsbudsjetter.

I utviklingsprosjekter jobbes det etter et overordnet metodeverk, og vår prosjekthåndbok ligger til grunn for arbeidet med å utvikle aktiviteter som er målrettede og effektorienterte.

STYRETS ARBEID

Styret har gjennomført fem ordinære styremøter i 2021. Styret har prioritert planprosesser der de viktigste har vært handlingsplan og budsjett 2022 samt prosessen med å organisere og utvikle vårt fylkesledd i samsvar med regionreformen.

Som gjennomgående tema har styret bl.a. drøftet policy, økonomi, nasjonalt planarbeid, ulykkesutvikling, høringsuttalelser og generell driftsstatus. 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 2021 avholdt to «fagmøter» der medlemmer, det nasjonale fagmiljøet og egne ansatte inviteres til kunnskapspåfyll og drøfting av spesifikke temaer. I 2021-møtene ble følgende temaer belyst: «Nullvisjonen» i forbindelse med visjonens 20-årsjubileum i februar og «Hva forklarer nedgangen i antall drepte og skadde etter 2000» i juni.

Trygg Trafikks årlige trafikksikkerhetskonferanse ble avholdt som et heldigitalt møte med over 500



deltakere 14. april 2021. Tema for konferansen var: «Hvordan halvere antallet drepte og hardt skadde på 10 år? Har vi verktøyene og har vi viljen til å gjøre det?» Landsmøtet i Trygg Trafikk ble avholdt 13. april 2021, også som et heldigitalt møte.

ARBEIDSMILJØ, LIKESTILLING OG TILTAK MOT DISKRIMINERING

I henhold til myndighetenes krav er det i år utarbeidet egen rapport om Trygg Trafikks arbeid for likestilling og mot diskriminering. 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 eller etnisk bakgrunn».

Ved utgangen av 2021 hadde Trygg Trafikk 59 ansatte, herav 30 kvinner og 29 menn. Disse utgjør totalt 55,6 årsverk. Kvinners lønn i prosent av menns lønn i Trygg Trafikk er 100,2 prosent. Det er to deltidsansatte, en av hvert kjønn, og ingen av stillingene er ufrivillig deltid.

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

Trygg Trafikk har nulltoleranse for diskriminering og har i løpet av 2021 ikke hatt noen saker knyttet til diskriminering. Vi har en rekke tiltak som til sammen forebygger diskriminering innfor samtlige av diskrimineringsgrunnlagene. Dette redegjøres det nærmere for under «Trygg Trafikk – for likestilling og mot diskriminering».

Totalt sykefravær er i 2021 på 11,4 prosent av total arbeidstid. Det er en økning på 5,8 prosentpoeng i forhold til året før. Langtidsfraværet (over 8 uker)

utgjør 10,6 prosent mot 4,2 prosent året før, mens øvrig sykefravær utgjør 0,4 prosent mot 0,2 prosent året før. Resterende 0,4 prosent utgjør egenmeldt fravær, mot 1,2 prosent i 2020.

Oppdatert sykefraværstatistikk drøftes og følges opp i AMU.

Det ble i 2021 gjennomført en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse blant ansatte i Trygg Trafikk. Undersøkelsen ble gjennomført av «Great Place to Work» som beskrives som den globale lederen for utvikling, bevaring og anerkjennelse av organisasjonskulturer som betegnes av en høy grad av tillit. Undersøkelsen ga svært gode resultater og Trygg Trafikk er nå sertifisert som «a Great Place to Work»

Styret anser arbeidsmiljøet og den generelle trivsel på arbeidsplassen som bra. Det jobbes løpende i prosesser for å sikre et optimalt arbeidsmiljø. Det er ikke rapportert om arbeidsulykker.

MILJØ

Organisasjonens virksomhet påvirker ikke det ytre miljø mer enn det som er vanlig for de innsatsfaktorene som brukes, og det har derfor ikke vært aktuelt med spesielle tiltak på dette området. Det er etablert en «grønn gruppe» som jobber med miljøtiltak knyttet til hovedkontoret.

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 2021.

Oslo, 18. februar 2022

Karin B. Bjørkhaug
(styreleder)

Jan Kristiansen

Knut Henning Duesund

Jannicke Bergesen Clarke

Knut Olav Røssland Nestås

Linda Medalen

Hans-Jørgen Sanne Molvig

Jan Johansen
(direktør)

STYRET



Karin Kirsti Bakklund Bjørkhaug, ▲
styreleder



◀ Knut Duesund



▲ Jannicke Bergesen Clarke



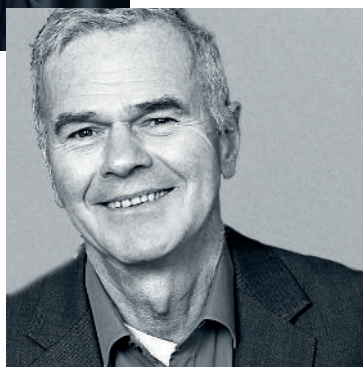
Knut Olav Røssland Nestås ▲



Linda Medalen ▲



▲ Hans-Jørgen Sanne Molvig



▲ Jan Kristiansen



▲ Jan Johansen,
direktør

Trygg Trafikk – for likestilling og mot diskriminering

Trygg Trafikk jobber målrettet for likestilling og mot diskriminering. Trygg Trafikk har i 2021 tilnærmet full likestilling mellom kjønnene når det gjelder stillinger, arbeidsoppgaver og lønn. Trygg Trafikk har ansatte med nedsatt funksjonsevne og med annen etnisk bakgrunn enn norsk.

Tilstand for kjønnslikestilling:

Det arbeider 30 kvinner og 29 menn i Trygg Trafikk. Det er 15 ledere med personalansvar, hvorav 9 er kvinner og 6 er menn. Det er to deltidsansatte i Trygg Trafikk, en av hvert kjønn, og begge stillingene er frivillig deltid.

Kvinnerns andel av menns lønn i Trygg Trafikk er 100,2 prosent.

Trygg Trafikk finner det hensiktsmessig å dele våre ansatte inn i to stillingsnivåer; ledere og medarbeidere. Organisasjonen har en relativt flat organisasjonsstruktur med lite stillingshierarki og uten ytterligere forskjellsbehandling i arbeidets verdi eller direkte avlønning, verken på hovedkontoret eller ved de 11 mindre regionkontorene i fylkene.

Trygg Trafikks arbeid for likestilling og mot diskriminering:

Trygg Trafikk har nulltoleranse for diskriminering. Det gjelder innenfor samtlige av de definerte diskrimineringsgrunnlagene (kjønn, graviditet, permisjoner v/fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk).

Vi hadde i 2021 ingen varslingsaker eller personalsaker knyttet til mobbing, trakassering eller diskriminering. Blant våre tiltak for å forebygge diskriminering kan nevnes:

- Trygg Trafikk har inkludering som en av tre verdier. Verdiene er grunnlag for vår personalpolitikk og all vår øvrige virksomhet.
- Trygg Trafikk har utarbeidet etiske retningslinjer som er publisert i vår personalhåndbok.
- Trygg Trafikk gjennomfører arbeidsmiljøundersøkelser hvert annet år som blant annet måler opplevd rettferdighet i lønns- og arbeidsvilkår.

- Trygg Trafikk har partssammensatte utvalg (arbeidsmiljøutvalg og samarbeidsforum) der risiko for diskriminering og hindre for likestilling kan identifiseres, og eventuelle forslag til tiltak fremmes og drøftes.
- Trygg Trafikk deltar aktivt i nettverk med andre tilsvarende virksomheter samt i arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner der det er mulig både å drøfte egen praksis, få innspill og identifisere risiko for uønsket atferd innen de ulike diskrimineringsgrunnlagene.
- I Trygg Trafikks rekrutteringsprosesser deltar tillitsvalgte, og vi har alltid oppmerksomhet på kjønns sammensetningen blant søkere og potensielle medarbeidere. Dette gjelder også ved eventuell innkalling til intervjuer ved ledige stillinger.
- Trygg Trafikk har gode, universelt tilrettede kontorlokaler og utstyr (blant annet heis, rullestolvennlige kontor og fellesarealer og ulike fysiske hjelpemidler for tilrettelegging av kontorplasser for ansatte med ulike fysiske utfordringer).
- Trygg Trafikk har gode forsikringsordninger for alle ansatte.

Trygg Trafikk vil i 2022 fortsette vårt målrettede arbeid for å opprettholde likestilling mellom kjønnene og forebygge diskriminering – innenfor alle de nevnte mulige diskrimineringsgrunnlagene. Siden vi i dag opplever at gjennomsnittsalderen blant Trygg Trafikks ansatte er (svakt) stigende, og vi kan forvente en økt grad av turnover / «naturlig avgang» blant våre ansatte i de kommende årene, vil organisasjonen som helhet også framover fortsatt ha oppmerksomhet rettet mot disse mulige diskrimineringsområdene, dersom økt rekruttering og/eller omorganiseringer skal gjennomføres.

Kjønnsbalanse

Oppgis i antall

Kvinner 30

Menn 29

Midlertidig ansatte

Oppgis i antall

Kvinner 1

Menn 6

Foreldrepermisjon

Oppgis i gj.snitt antall uker

Kvinner 33

Menn

Faktisk deltid

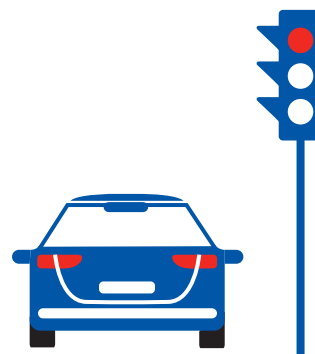
Oppgis i antall

Kvinner 1

Menn 1

Kjønnsfordeling på ulike stillingsnivåer/grupper

Total	KVINNER	MENN	Lønnsforskjeller	
			KONTANTE YTELSE	Kvinnerns andel av menns lønn oppgis i prosent
			Sum kontante ytelser	Avtalt lønn / fastlønn
Gruppe 1: ledere 100 %	9 stk.	7 stk.		101,2
Gruppe 2: medarbeidere 100 %	19 stk.	15 stk.		100,2



Regnskap, kontantstrøm og noter 2021

RESULTATREGNSKAP	NOTE	2021	2020
Driftsinntekter og driftskostnader			
Salgsinntekt		938 003	760 200
Annen driftsinntekt		88 260 417	87 137 229
Sum driftsinntekter	1, 2	89 198 421	87 897 428
Varekostnad		140 981	582 354
Lønnskostnad	3, 4	50 165 669	50 602 738
Avskrivning på driftsmidler	6	824 266	354 356
Annen driftskostnad	4, 5	37 551 885	35 830 833
Sum driftskostnader		88 682 801	87 370 281
Driftsresultat		515 619	527 147
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		123 348	194 363
Annen rentekostnad		20 321	30 677
Resultat av finansposter		103 027	163 686
Resultat		618 647	690 833
Ordinært resultat		618 647	690 833
Årsoverskudd		618 647	690 833
Overføringer			
Avsatt til annen egenkapital	9	618 647	690 833
Sum overføringer		618 647	690 833

BALANSE	NOTE	2021	2020
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler	6	1 492 745	2 059 482
Sum immaterielle eiendeler		1 492 745	2 059 482
Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	6	224 121	349 774
Sum varige driftsmidler		224 121	349 774
Sum anleggsmidler		1 716 865	2 409 256
Omløpsmidler			
Lager av varer og annen beholdning	7	290 862	396 531
Fordringer			
Kundefordringer		116 512	411 087
Andre kortsiktige fordringer		297 799	354 854
Sum fordringer		414 310	765 941
Bankinnskudd, kontanter o.l.	8	36 827 506	33 448 488
Sum omløpsmidler		37 532 679	34 610 959
Sum eiendeler		39 249 544	37 020 214
EGENKAPITAL OG GJELD			
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	9	12 028 063	11 409 416
Sum opptjent egenkapital		12 028 063	11 409 416
Sum egenkapital		12 028 063	11 409 416
Gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		2 702 056	2 808 979
Skyldig offentlige avgifter	10	3 672 810	3 897 404
Gjenst. prosj. midler, andre prosjekter	2	2 124 490	1 763 653
Gjenst. prosj. midler fylkene	2	12 275 556	12 181 500
Annen kortsiktig gjeld	10	6 446 569	4 959 262
Sum kortsiktig gjeld		27 221 480	25 610 798
Sum gjeld		27 221 480	25 610 798
Sum egenkapital og gjeld		39 249 544	37 020 214



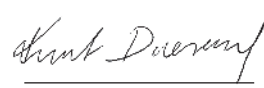
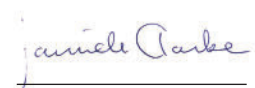
Karin B. Bjørkhaug
(styreleder)

Jan Kristiansen



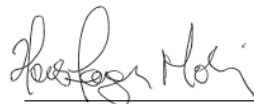


Knut Olav Røssland Nestås

Linda Medalen

Knut Henning Duesund

Jannicke Bergesen Clarke

Hans- Jørgen Sanne Molvig

Jan Johansen
(direktør)

KONTANTSTRØMOPPSTILLING	2021	2020
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Årets resultat før skattekostnad	618 647	690 833
Ordinære avskrivninger	824 266	354 356
Endring i varelager	105 669	582 354
Endring i kundefordringer	294 576	21 582
Endring i leverandørgjeld	-106 923	-1 837 595
Endring i tidsavgrensningsposter	1 774 661	3 740 483
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	3 510 895	3 552 013
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-131 875	-2 253 058
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-131 875	-2 253 058
Kontantstrøm fra finans. aktiviteter		
Netto kontantstrøm fra finans. aktiviteter	0	0
Netto endring i kontanter og bank	3 379 020	1 298 955
Beholdning av kontanter og bank ved periodestart	33 448 488	32 149 531
Beholdning av kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	36 827 506	33 448 488

NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2021

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-tjenste 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 31.12.21 vurdert at det ikke foreligger behov for avsetning til tap på kundefordringer.

Pensjonsforpliktelser

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

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

Skatt

Trygg Trafikk er en ideell organisasjon hvor all virksomhet er rettet mot formålet å oppnå best mulig trafiksikkerhet 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 2021.

Endring av regnskapsprinsipp

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

NOTE 2. DRIFTSINNTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

Salgsinntekter	2021	2020
Varesalg	256 845	374 087
Andre inntekter og refusjoner	681 158	386 113
Sum salgsinntekter	938 003	760 200
Andre driftsinntekter		
Offentlig tilskudd fra Samferdselsdepartementet	55 000 000	55 000 000
Tilskudd og prosjektmidler fra forsikring	10 497 752	10 352 818
Kontingenter medlemmer	768 157	799 000
Tilskudd til aktiviteter i fylkene	19 384 317	21 698 000
Tilskudd til øvrige prosjekter	3 065 084	2 519 667
Overført gjenst. prosj.midler fra i fjor *	13 945 153	10 712 897
- Tilbakeført gjenst. prosj.midler i år **	-14 400 046	-13 945 153
Sum andre driftsinntekter	88 260 417	87 137 229

*Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2020 til 2021.

**Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2022.

Deler av midlene er tildelt for bruk i 2021. Resten av midlene gjelder prosjekter som ferdigstilles i 2022 eller løper over flere år.

Sum overførte midler er på samme høye nivå som i 2020 som følge av at planlagte arrangementer er utsatt eller avlyst på grunn av koronarestriksjoner.

NOTE 3. LØNNKOSTNADER M.M.

Spesifikasjon av lønnskostnader	2021	2020
Lønn	39 025 732	39 238 293
Arbeidsgiveravgift	6 020 641	5 817 241
Pensjonskostnader	4 191 813	4 636 002
Andre ytelser	927 483	911 202
Sum lønnskostnader m.m.	50 165 669	50 602 738
Antall årsverk	55,6	55,4

NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2021

NOTE 4. YTELSE TIL LEDENDE PERSONER M.V.

	2021		2020	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 638 161	198 958	1 606 449	223 902
Styret	77 335		53 780	0

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

Revisjonshonorar revisor	174 969
Honorar til revisor for annen bistand	48 445
Revisor, attestasjoner	21 563

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

	2021	2020
Kommunikasjon og samf.kontakt	7 562 225	8 171 326
Prosjekt og opplæring	5 678 572	5 365 210
Fylkene	15 071 417	12 748 759
Administrasjon	9 239 672	9 545 538
Sum andre driftskostnader	37 551 885	35 830 833

NOTE 6. IMMATERIELLE OG VARIGE DRIFTSMIDLER

	Immaterielle	Varige	Totalt
Anskaffelseskost 1.1.	2 253 058	871 045	3 124 104
+ tilgang i året	131 875	-	131 875
- avgang i året	-	-	-
- samlede av- og nedskrivninger	892 189	646 926	1 539 115
Bokført verdi 31.12.	1 492 745	224 121	1 716 865

Prosentats for ordinær avskrivning	10–33,3 %
Årets ordinære avskrivning	824 266

NOTE 7. LAGER AV VARER OG ANNEN BEHOLDNING

	2021	2020
Varebeholdning består av:		
Lager av varer innkjøpt for videresalg	290 862	396 531

Per 31.12.21 er det vurdert at det ikke foreligger ukurante varer i varelageret.

NOTE 8. BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

Bundne midler	2021	2020
Innskudd depositum	1 504 686	1 504 686
Innskudd skattetrekk	3 148 096	3 299 150

NOTE 9. EGENKAPITAL OG EIERE

Årets endring i egenkapital:

Egenkapital 1.1.	11 409 416
+ årsoverskudd	618 647
Egenkapital 31.12.	12 028 063

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

	2021	2020
Skyldig offentlige avgifter		
Forskuddstrekk	1 908 797	2 066 090
Merverdiavgift	56 265	22 325
Arbeidsgiveravgift	1 707 748	1 808 989
Sum Skyldig offentlige avgifter	3 672 810	3 897 404
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpte feriepengar	4 480 284	4 606 482
Påløpte kostn. og forsk.bet. inntekter	1 921 376	309 713
Diverse kortsiktig gjeld	44 908	43 066
Sum Annen kortsiktig gjeld	6 446 569	4 959 262

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 Vik
0121 Oslo

Uavhengig revisors beretning

Til styret i Trygg Trafikk

Uttalelse om årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Trygg Trafikk.

Årsregnskapet består av:

- Balanse per 31. desember 2021
- Resultatregnskap for 2021
- Kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2021
- Noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- Gir årsregnskapet et rettviseende bilde av foreningens finansielle stilling per 31. desember 2021, og av dens 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 foreningen slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke annen informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese annen informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom annen informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i annen informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom annen informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.



Konklusjon om årsberetningen

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og 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 foreningens 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 regnskapsskikk 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>

Oslo, 22.02.2022

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 2021 var 59, 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 er omorganisert og tilpasset den norske fylkesstrukturen etter regionreformen. Fylkesavdelingen bestod i 2021 av en avdelingsleder på hovedkontoret, 20 faste

stillinger i fylkene og 9 fylkesmedarbeidere. Trygg Trafikks distriktsarbeid ledes av en regionleder for hvert fylke.

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.

STYRET

STYRET

Styret har etter landsmøtet 2021 hatt følgende sammensetning:

Leder

Karin Bjørkhaug til 2023

Medlemmer

Knut Duesund	til 2022
Jannicke Bergesen Clarke	til 2022
Linda Medalen	til 2023
Hans Jørgen Molvig	til 2022
Jan Kristiansen	til 2023
Knut Olav Røssland Nestås	til 2023

Varamedlemmer

Mari Siljebråten 1. vara	til 2022
Atle Fiskvik 2. vara	til 2023
Kathrine Sætre Evensen 3. vara	til 2023
Kenneth Minde ansattes 1. vara	til 2023
Torunn Mevik ansattes 2. vara	til 2023

Valgkomiteen

Børre Skiaker	leder
Geir A. Mo	medlem
Aase Simonsen	medlem
Tomas Iver Hallem	vara

SAMMENSETNINGEN AV ARBEIDSMILJØUTVALGET (AMU) VED UTGANGEN AV 2021:

- **Leder:** Torunn Mevik
- **Representant fra DELTA:** Brita Straume, vara Mette Magnussen
- **Representant fra NTL:** Torunn Mevik
- **Representanter fra ledergruppen:** Knut Skjetne, Elisabeth S. Natvig
- **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, styrever og organisasjoner både nasjonalt og internasjonalt.



Nasjonalt

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

MC-rådet
Seniorrådgiver Bård Morten Johansen

Skadeforebyggende forum
Seniorrådgiver Miriam Kvanvik

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)
Direktør Jan Johansen
Myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Rådgivende vegnormalutvalg
Seniorrådgiver Bård Morten Johansen

ITS - Norway
Seniorrådgiver Bård Morten Johansen



Nordisk

Nordisk Trafikksikkerhetsråd (NTR)
fellesorgan for direktører og ledere i de nordiske trafiksikkerhetsorganisasjonene


Direktør Jan Johansen
Fagsjef Tori Grytli

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

Direktør Jan Johansen

Trygg Trafikks deltakelse i de ulike utvalgene:

- **Utforming**
Seniorrådgiver Bård Morten Johansen
- **Transport i byer og transportplanlegging**
Kommunikasjonsrådgiver Ann-Helen Hansen
- **Trafikksikkerhet**
Rådgiver Anders Skavdal Havdal



Internasjonalt

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

Direktør Jan Johansen
Fagsjef Tori Grytli
Seniorrådgiver Miriam Kvanvik

Medlemmer i 2021

Ved utgangen av 2021 hadde Trygg Trafikk **220 medlemmer**.

MEDLEMMER

A Landsomfattende organisasjoner og institusjoner mv.

- Autobransjens Leverandørforening
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Bilimportørenes Servicekontor
- Kongelig Norsk Automobilklub

- MA – Rusfri Trafikk
- Norges Bilbransjeforbund
- Norges Bilsportforbund
- Norges Lastebileier-Forbund
- Norges Motorsportforbund
- Norsk Motorcykel Union
- Opplysningsrådet for veitrafikken

- Pensjonistforbundet
- Syklistenes Landsforening
- Ung i trafikken – ingen venner å miste
- Vellenes Fellesorganisasjon
- Yrkestrafikkforbundet

B Andre

- Dekkimportørenes Forening
- Kjør for livet / Drive for life AS
- NAF avd. Asker og Bærum
- NAF avd. Søndre Vestfold
- NAF avd. Tønsberg og Omegn
- Reflexprodukter Norge AS
- Save Time AS

C Fylker

- Agder fylkeskommune
- Innlandet fylkeskommune
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Nordland fylkeskommune
- Rogaland fylkeskommune
- Trøndelag fylkeskommune
- Vestfold og Telemark fylkeskommune
- Vestland fylkeskommune
- Viken fylkeskommune

D Gaver

- Norske Vegfinansieringsselskapers Forening
- Roadworks AS
- Saint-Gobain Autover Norge AS

E Kommuner

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

Norge er fremdeles verdens mest trafiksikre land. Det norske trafiksikkerhetsarbeidet fungerer, og verden ser til den norske samarbeidsmodellen for inspirasjon.

Det har vi all grunn til å være stolte av, men vi kan ikke senke skuldrene og la trafiksikkerhet bli en salderingspost.

De politiske målene frem mot 2030 er ambisiøse og vil kreve forsterket innsats og modige valg. Trygg Trafikk vil fortsatt være en pådriver for å sikre at trafiksikkerhet gis prioritet.

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 trafiksikkerhetstiltak.

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

If Skadeforsikring

Storebrand

Gjensidige

Tryg

Fremtind

Jernbanepersonalets forsikring

Codan

Protector Forsikring

KLP Skadeforsikring

Eika Forsikring

Frende Skadeforsikring

Landkreditt Forsikring

Insr

WaterCircles

Takk til alle som har gitt gaver til Trygg Trafikks arbeid i 2021!

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