

# ÅRSRAPPORT | 2019

Trygg Trafikk Oslo



TRYGG TRAFIKK



**Distriktsleder:** Erik Bo Berg  
 Postboks 277 Oslo sentrum  
 0103 Oslo  
 Telefon: 920 35 976  
 E-post: berg@tryggtrafikk.no

## TRYGG TRAFIKK I OSLO

Trygg Trafikks arbeid i Oslo bygger på Trygg Trafikks strategi for 2018–2025 og handlingsplan for 2018–2019, i tillegg til *Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2019-2022*.

Fylkessekretariatet i Oslo ble opprettet i 1987. Distriktslederen har kontor plass i Oslo og leder Trygg

Trafikks arbeid i fylket. Distriktslederen er lønnet av Trygg Trafikk, mens aktivitetsmidler, kontorhold og reiseutgifter dekkes av Oslo kommune.

*Trygg Trafikk arbeider for å oppnå **best mulig trafikksikkerhet for alle**. Mange er opptatt av sikkerhet i samferdselssektoren, men Trygg Trafikk er **den eneste aktøren som kun arbeider med trafikksikkerhet**.*

### SAMARBEIDSPARTNERE

- Byrådsavdelingen for miljø- og samferdsel
- Sykkel i Oslo
- Byrådsavdelingen for oppvekst og kunnskap
- Sykle til jobben-aksjonen
- Byrådsavdelingen for byutvikling
- Syklistenes Landsforening
- Bymiljøetaten
- Miljøagentene
- Utdanningsetaten
- Foreldrekontaktutvalget for grunnskolen
- Plan- og bygningsetaten
- Trafikkforum
- Klimaetaten
- Norges Automobil-Forbund
- Helseetaten
- MA – Rusfri Trafikk
- Undervisningsbygg

- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Ruter og Sporveien AS
- Norsk Motorcykel Union
- Oslo politidistrikt
- Oslo Taxi AS
- Bydelene i Oslo
- Pensjonistforeningen i Oslo
- Statens vegvesen
- Fylkesmannen i Oslo

### MEDLEMMER

- Oslo kommune

### TRAFIKKSİKRE BYDELER I OSLO

- Bydel Østensjø

## INNHold

Dette er Trygg Trafikk.....	4
Omkomne i veitrafikken .....	5
Trygge og sikre barn.....	6
Trafikksikker ungdomstid .....	9
Sikkerhet for fotgjengere og syklister .....	11
Systematisk trafikksikkerhetsarbeid.....	12
Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd .....	13
Framtidige behov og muligheter .....	14
Økonomi og finansiering .....	15

### ÅRSRAPPORT OSLO 2019

REDAKTØR: Erik Bo Berg  
 KORREKTUR: Nye Tillen  
 DESIGN: October Design AS

[www.tryggtrafikk.no/oslo](http://www.tryggtrafikk.no/oslo)

## Dette er Trygg Trafikk

Trygg Trafikks samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafiksikkerhet for alle. Trygg Trafikk står i en særstilling ved å være den eneste aktøren som kun arbeider med trafiksikkerhet.

**V**i sørger for at trafikkopplæring og informasjon om trafiksikkerhet når ut til barnehager, skoler og resten av befolkningen. Målet er å få folk til å ta klokere valg i trafikken. Gjennom konseptene Trafikksikker kommune, Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole bidrar vi med rådgivning, struktur og tiltaksplaner for å skape økt trafiksikkerhet. Trygg Trafikk jobber også med holdningskampanjer og med å få trafikanter til å bruke sikkerhetsutstyr. Trafikantenes kompetanse vil ha stor betydning for trafiksikkerheten i mange år fra mover.

### Samarbeidspartner og pådriver nasjonalt og lokalt

Trygg Trafikk fungerer som bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter, både nasjonalt og lokalt. Organisasjonen møter i Kontaktutvalget for trafiksikkerhet (KTS) og har ansvar eller delansvar for 35 tiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021*. Trygg

Trafikks distriktsledere har en sentral rolle i det kommunale og fylkeskommunale trafiksikkerhetsarbeidet.

### Nettverksbygger og medlemsorganisasjon

Trygg Trafikk er en ideell, landsdekkende medlemsorganisasjon. Trygg Trafikk bygger nettverk og samarbeider med medlemsorganisasjonene om politiske saker med betydning for trafiksikkerheten. Medlemmer i Trygg Trafikk er i hovedsak kommuner, fylkestrafiksikkerhetsutvalg (FTU), bedrifter og andre landsdekkende organisasjoner.

### Finansiering

På nasjonalt nivå finansieres Trygg Trafikk over statsbudsjettet og gjennom frie midler og prosjektkjøp fra Finans Norge og forsikringsselskapene. Lokale aktiviteter rundt om i landet finansieres gjennom fylkenes tilskudd.

## TRYGG TRAFIKKS HOVEDOMRÅDER

Trygg Trafikk har fra 2018 en ny strategi som gjelder fra 2018 til 2025. I strategien peker vi ut fem hovedområder:

1. Trygge og sikre barn
2. Trafikksikker ungdomstid
3. Sikkerhet for fotgjengere og syklister
4. Systematisk trafiksikkerhetsarbeid
5. Bedre trafiksikkerhet og trafiksikker atferd

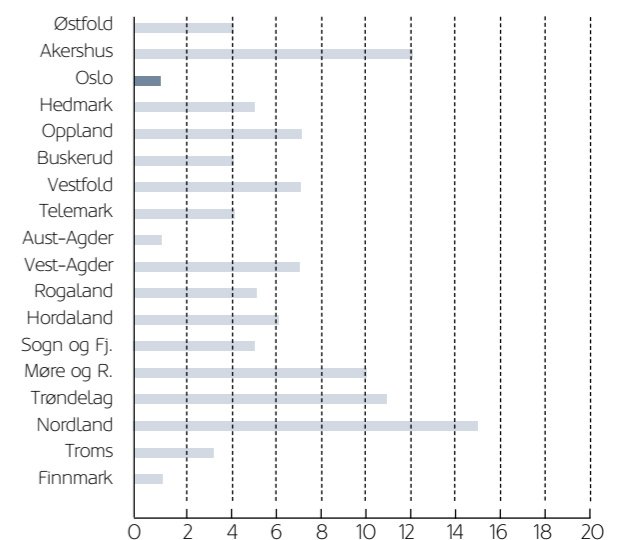


## Kun én omkom i trafikken i Oslo i 2019

Statistisk sentralbyrås foreløpige tall for 2019 viser at 108 personer omkom i trafikken i Norge, ingen barn mistet livet i trafikken og kun en person omkom i trafikken i Oslo. Det var en voksen mann som omkom da bilen han satt i kolliderte med et gjerde på Skillebekk i Oslo i juni måned. Stadig færre dør i trafikken på landsbasis og i hovedstaden. I 1971 omkom 60 personer i trafikken i Oslo mens kun en døde i 2019.

Bedre veier, lavere gjennomsnittsfart, tryggere biler og bedre og mer trafikkopplæring er tiltak som kan forklare en del av denne gode utviklingen.

OVERSIKT ANTALL OMKOMNE PER FYLKE I 2019



# 1. Trygge og sikre barn

**Overordnet mål:** Ingen barn omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

I 2019 omkom ingen barn i trafikken. Antall trafikkulykker med barn er betydelig redusert de senere årene, og Trygg Trafikk vil bidra til å opprettholde den positive utviklingen, også for nye generasjoner. Det trengs fortsatt betydelig innsats for å klare dette. Vi har liten kunnskap om skadetall for barn som myke trafikanter. Trafikksikkerhet for barn er de voksnes ansvar.

Trygg Trafikk sørger for å gi trafikkopplæring til barn og unge gjennom utdanningssystemet. Det gjelder også barn, unge og voksne fra land med en annen trafikkultur. Vi oppfordrer til systematisk trafikkopplæring av to grunner: I et kortsiktig perspektiv skal barn lære hva som er sikkert, og hva som er farlig, slik at de unngår ulykker. I et langsiktig og forebyggende perspektiv er det viktig å etablere gode vaner og skape en god sikkerhetskultur.

Mange barn feilsikres i bil og buss, og mange opplever også skoleveien som utrygg. Det er en utfordring at trafikk-sikkerhet ikke alltid inngår som en naturlig del av samarbeidet mellom hjem, barnehage og skole. Trygg Trafikk er en pådriver for at barn skal være trygge og sikre i trafikken. Vi vil at myndighetene skal legge større vekt på hensynet til barn og unge i planleggingen av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

## Barnehager og skoler gjennomfører systematisk trafikksikkerhetsarbeid

Gjennom konseptet Trafikksikker kommune har vi etablert godkjenningsordningene Trafikksikker barnehage og Trafikksikker skole. På den måten setter vi trafikkopplæringen i system gjennom hele utdanningsløpet. Da rammeplanen for barnehager ble revidert i 2017, ble trafikkopplæring tydeligere vektlagt enn tidligere. I planen understrekes det at barnehagen gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal bidra til at barna «utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt». For å følge opp dette har vi gjennomført to kurs for barnehageansatte i 2019 ved Litteraturhuset i Oslo for til sammen 55 deltakere, og et kurs for barnehagestyreere i de kommunale barnehagene i Bydel Østnesjø, med vekt på trafikk- og sykkelopplæring.

Trygg Trafikk tilbyr alle barnehager gode redskaper til trafikkopplæringen, spesielt gjennom Barnas Trafikkklubb.



Barnehagekurs på Litteraturhuset i Oslo



113 av 116 skoler i Oslo ble kontrollert av politiet ved skolestart.

Den inneholder et komplett elektronisk trafikksikkerhetsopplegg for barnehagene. Vi har informert om klubben på kursene og ved direkte henvendelser til barnehagene. Ved årsskiftet har vi cirka 300 medlemmer i Barnas Trafikkklubb i Oslo.

Skal bydelene bli godkjent som Trafikksikker bydel, må alle kommunale barnehager dokumentere at de har trafikkopplæring og trafikksikkerhet i årsplanene. Det er cirka 25 % av barnehagene i Oslo som har trafikkopplæring og trafikksikkerhet i årsplanene.

Kunnskapsløftets læreplanverk for grunnskolen inneholder klare kompetansemål om trafikk. Dette gjelder både barne- og ungdomstrinnet. Skal bydelene bli godkjent som trafikksikre, må alle skolene som tilhører den enkelte bydel, dokumentere at de kjenner til konseptet Trafikksikker skole.

Ifølge en nasjonal skolekartlegging utført av Kantar TNS i 2019 har 77 % av skolene i Oslo nedfelt temaet trafikk i skolens egne planer, og 59 % har en person som har trafikk som sitt ansvarsområde. Av de skolene som har retningslinjer for nedre aldersgrense for å sykle alene til skolen, tillater hele 83 % at elevene kan sykle alene fra og med femte trinn. Dette indikerer at mange skoler i Oslo tilfredsstiller kriteriene for å være en trafikksikker skole. Rundt 50 % av skolene sier de har behov for bistand i sykkelopplæringen. Trygg Trafikk har derfor hjulpet Markaskolen i Sørkedalen, som tilbyr realfag, med å etablere et opplæringstilbud for hele skoleklasser med basis i ferdighetstrening og trafikkregler. I dag tilbyr skolen 190 dager med sykkelopplæring, og skoler fra

77% av skolene i Oslo har temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer og 59% har en dedikert person som har trafikk som sitt ansvars-område.

alle kanter av byen søker. I 2019 har skolen hatt besøk av 920 elever fra 19 skoler. Trygg Trafikk har i 2019 invitert lærere i grunnskolen til sykkelopplæring i samarbeid med Markaskolen. Kurset måtte dessverre avlyses grunnet få påmeldte.

Trygg Trafikk prioriterer lærerutdanningen høyt, og vi har jobbet mye med OsloMet og avdelingen for lærerutdanning for å tilby kurs i trafikk for lærerstudentene. Vi har arrangert et kurs for elevene på andre trinn ved grunnskolelærerutdanningen i 2019.

## Barn har sikker skolevei

Det er høyt prioritert at barn skal ha sikre skoleveier, og bymiljøetaten i Oslo leder en tverrfaglig nettverksgruppe som heter Aksjon skolestart. Politiet i Oslo hadde i 2019 kontrollert ved 113 av 116 barneskoler. Trygg Trafikks opp-

gave er å veilede og gi råd til foreldre og FAU ved skolene og påvirke media til å fokusere på Hjertesone. I 2019 hadde vi en sak om Hjertesone ved Rødtvet skole i samarbeid med Østlandssendingen. I Oslo er trygge skoleveier blant de sakene som oftest behandles i bystyret, og som oftest blir fremmet av folket. Hjertesone er et nasjonalt initiativ som oppfordrer skolene til å lage et geografisk område rundt skolen som er mest mulig fritt for biler. I Oslo er Hjertesone organisert som et eget prosjekt som ledes av bymiljøetaten, i samarbeid med utdanningsetaten, Undervisningsbygg og Trygg Trafikk. I 2019 ble det arrangert en workshop med Hjertesone som tema, i regi av Trygg Trafikk Oslo og Akershus. Fire nye Hjertesone-skoler i Oslo deltok på samlingen. Det var Bestum, Teglvirket, Prinsdal og Rustad skole. De samme skolene var også til stede på et møte der pilotkolene Rødtvet og Ekeberg presenterte sine erfaringer med Hjertesone.

#### Barn sikres riktig i bil og buss

Det er fortsatt mye usikkerhet med hensyn til sikring av barn i bil. Dette er blant de temaene Trygg Trafikk får flest henvendelser om fra publikum. Det er både privatpersoner og ansatte i barnehager og skoler som søker informasjon. Vi har i flere år rettet søkelyset på bakovervendt sikring. Små barn har svak nakkemuskulatur og stort og tungt hode. Når de kastes framover i en ulykke, er risikoen for nakkeskader stor. Sitter barna bakovervendt, minimeres risikoen.

Tellinger i Oslo i 2019 viste at 65 % av barna under 3 år satt bakovervendt. Politidistrikt Øst, Sentrum samt Trafikkorpset i Oslo har bistått i tellingene. Undersøkelsen er gjort i alle byområder, og Oslo er det nest beste fylket i landet på dette.



Fire nye Hjertesone-skoler i Oslo har workshop.

## FAKTA OM HJERTESONE

- > Hjertesone er et prosjekt for tryggere skolevei, bedre helse og styrket miljø for skolebarn.
- > Elever oppfordres til å gå eller sykle til skolen i størst mulig grad.
- > Det etableres en hjertesone rundt skolene som bidrar til mindre biltrafikk. Dette kan gjøres på mange måter, med skilt og tegninger, gåbusser med mer.
- > Barn som blir kjørt, slippes av på bestemte stoppe- og hentesteder utenfor hjertesonen.
- > Foreldre, skole og elever samarbeider om lokale tiltak og finner gode løsninger.

(www.hjertesone.no)



**HJERTESONE**  
TRYGGERE SKOLEVEI

## 2. Trafikksikker ungdomstid

**Overordnet mål:** Færre ungdommer omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

Færre ungdommer i alderen 15–24 år har omkommet eller blitt hardt skadd i trafikken de siste årene. Likevel er ungdom, spesielt unge bilførere, fortsatt høyt representert på ulykkesstatistikken. I arbeidet mot nullvisjonen er ungdom en viktig målgruppe. Ungdom eksponeres for trafikkfarlige situasjoner på flere måter. I byene velger unge ofte kollektivtransport, og de går eller sykler framfor å kjøre bil. I distriktene er bilen viktigere. Det er mange som bruker bil til skole og aktiviteter, og i en del miljøer er bilen en viktig hobby. De som er opptatt av bil, kjører mer enn andre og er dermed mer utsatt for ulykker. Trygg Trafikk har to tilnærminger i ungdomsarbeidet. Hovedsatsingen er opplæringstiltak i skolen. Disse tiltakene er rettet mot alle. Hensikten med tiltakene er å styrke den gode atferden. I tillegg er det nødvendig å rette spesielle tiltak mot de mest risikoutsatte ungdommene.

#### Ungdomsskoler og videregående skoler gjennomfører systematisk trafikksikkerhetsarbeid

Skal bydelene bli godkjent som trafikksikre, må alle ungdomsskoler dokumentere at de kjenner til Trafikksikker skole når bydelene foretar tilsynskontroll ved skolene.

Ungdomsskolene kan tilby trafikk som valgfag. Dette er en viktig arena, der elever får mye trafikkopplæring og på den måten er bedre rustet i den mest ulykkeutsatte perioden i livet.

I Oslo er det kun to skoler som tilbyr faget, til totalt 20 elever. Trafikalt grunnkurs kan inngå som en del av faget, og elevene får dette godkjent dersom læreren har et kvalifiseringskurs.

Det er noe etterspørsel etter faget i Osloskolen, men skolene har ikke penger til å sende lærere på kvalifiseringskurs. Skolene spør utdanningsetaten om støtte til finansiering, men etaten har heller ikke penger til tiltaket. Politikerne i samferdsels- og miljøutvalget i bystyret er positive til å legge til rette for faget i skolen. Trygg Trafikk har derfor sendt ut informasjon til alle ungdomsskolene om valgfaget trafikk, ny lærebok i faget og nettverks-samlinger i regi av Trygg Trafikk. Målet med samlingene er erfaringsutveksling og nyttige tips og råd for undervisningen.

I 2019 har Trygg Trafikk i samarbeid med Bydel Østtangen og Bøler skole laget en såkalt bilfri skolereiseplan for elevene, en omfattende plan som har trafikkopplæring på alle



Seminar for 200 avgangselever og skoleledelsen ved de videregående skolene i Oslo og Akershus.



Reflekskampanjen «Mørket kommer» på Facebook.

trinn fra første til tiende, og som tilfredsstillende kriteriene for Trafikksikker skole.

For de videregående skolene arrangerer vi seminar for avgangselever, russestyrene og skoleledelsen ved de 52 skolene i Oslo og Akershus. Dette tiltaket er godt etablert i Oslo. Trygg Trafikk har ansvar for å koordinere og samordne i samarbeid med Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. I 2019 var 200 elever og skoleansatte samlet på Thon Hotel Arena i Lillestrøm.

På seminarene inviterer vi politiet, helsevesenet og Statens vegvesen. De gir fylldig informasjon om ansvaret elevene og russestyrene har for at russetiden skal bli trygg og positiv for elevene og skolen. På våren besøker Statens vegvesen skolene i Oslo og Akershus.

I Oslo er det 22 videregående skoler, og Statens vegvesen og NAF har i flere år samarbeidet om å gi russen gratis tilbud om sjekk av russebil.

Konkurransen #ErDuSikker?, hvor elevene skal lære om

fart, rus og oppmerksomhet i trafikken, ble dessverre ikke gjennomført ved de videregående skolene i Oslo i 2019, da ingen meldte seg på.

#### Ungdom har sikker transport til skole og fritidsaktiviteter

Det følges godt med på om skolebussene i fylket har tilstrekkelig kapasitet, slik at ståplasser unngås, og på om seter med belter er tilgjengelig for alle.

For å bli godkjent som trafikksikker bydel er det et kriterium at bydelen oppfordrer lag og foreninger til å utarbeide egen reisepolicy for medlemmene, blant annet krav om å bruke belter i buss.

Trygg Trafikk har i samarbeid med Bydel Østensjø laget et forslag til en reisepolicy som vi ønsker skal være en mal for lokale foreninger og lag, for sikker transport av elevene til og fra fritidsaktiviteter.

## 3. Sikkerhet for fotgjengere og syklister

**Overordnet mål:** Det skal bli tryggere å sykle og gå.

Det er en nasjonal satsing at flere skal gå og sykle, og målet er at dette ikke skal føre til flere ulykker. Det er mange utfordringer som gjør det krevende å oppnå dette. Mange veier er ikke tilrettelagt for gående og syklende. En stor andel syklister bruker ikke sykkelhjelm, til tross for at dette reduserer risikoen for alvorlig hodeskade. Refleksbruken blant fotgjengere er fortsatt for lav, noe som utgjør en risiko for påkjørsler. Trygg Trafikk følger nøye med på ulykkesutviklingen og formidler kunnskap om sikkerhet for fotgjengere og syklister. Vi er en pådriver for at tilgjengelig ulykkesstatistikk skal gi et riktig bilde av risikonivået, og for at personskaueulykkene på sykkel blir rapportert.

#### Syklister og fotgjengere har risikoforståelse.

Trygg Trafikk er en aktiv deltaker i samfunnsdebatten og bidrar i lokalmedia til å sette søkelys på sikkerheten blant myke trafikanter.

#### Fotgjengere bruker refleks

Den nasjonale refleksdagen ble arrangert 18. oktober i 2019. Målet med denne dagen er å minne folk på å bruke refleks i mørketiden. Det er derfor viktig å spre budskapet så godt som mulig, og det gjøres i Oslo gjennom en kampanje på digitale flater.

Kampanjen består av en serie med seks bilder som er tatt i gatebildet i Oslo, med oppfordring om å være synlig i mørket. Bildene publiseres på Facebook, og det gjennomføres tre kampanjer i perioden.

Trygg Trafikk samarbeider med utdanningsetaten om å få skolene til å oppfordre elevene sine til å bruke refleks. Alle skoler bør ha informasjon om dette på nettsidene sine. I 2019 har Trygg Trafikk etablert et samarbeid med Schibsted-konsernet med bruk av refleks som tema. Det er ønskelig å gå ut med dette viktige budskapet i full bredde og oppfordre mediene til å være bevisst sitt samfunnsansvar gjennom å fokusere på synlighet i mørket. Dette er viktig fordi det har kommet mange henvendelser til Trygg Trafikk i 2019 om påkjørsler og nestenulykker i mørketiden.

Trygg Trafikk gjennomfører tellinger av refleksbruken blant fotgjengere hvert år. I 2019 viser tallene at kun 25 % av befolkningen i Oslo bruker refleks når de er ute i mørket. Det er et godt stykke under landsgjennomsnittet på 33 %, og vi har en stor utfordring med å få flere til å bruke refleks.

#### Syklister bruker hjelm og lys

For å bli godkjent som trafikksikker bydel må bydelen dokumentere at de har vedtatt en reisepolicy for sine ansatte. Her inngår alltid kravet om bruk av sykkellykt og -hjelm for syklister og bruk av refleks for gående. Trygg Trafikk har

de siste årene gjennomført kampanjen «Verre er det ikke». Der oppfordrer vi til bruk av hjelm via digitale medier. I Oslo spres kampanjen på Facebook.

Trygg Trafikk, Sykkel i Oslo, politiet og Syklistenes Landsforening gjennomfører hvert år en kampanje for å få syklister til å bruke godkjent sykkellykt i mørketiden i samarbeid med media. Det skjer gjennom utdeling av gratis sykkellykter og reflekser til syklister for å forebygge ulykker, samtidig som politiet har kontroll i forveien. Tellingene i Torggata viser en positiv økning i bruken av sykkellykt både morgen og kveld.

Tellingene i Torggata viser at andelen syklister med godkjent sykkellykt foran og bak har økt med 30 % på kveldstid og 10 % om morgenen i perioden 2015–2019.



Den årlige sykkellyktkampanjen. Syklistenes Landsforening.

## 4. Systematisk trafikk sikkerhetsarbeid

**Overordnet mål:** Kommuner og fylkeskommuner arbeider systematisk med trafikk sikkerhet

Kommuner og fylkeskommuner har et viktig ansvar for innbyggernes trafikk sikkerhet, blant annet som veieier, skole-eier og arbeidsgiver. Trafikk sikkerhet er et tverrfaglig område, og samordning av arbeidet er en utfordring. Trafikk sikker kommune og Trafikk sikker fylkeskommune er godkjeningsordninger utviklet av Trygg Trafikk. Kriteriene bygger på eksisterende lovverk og er en hjelp for kommuner og fylkeskommuner til å systematisere trafikk sikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer. Folkehelsearbeidet er sentralt i kommuner og fylker, og det er naturlig å knytte trafikk sikkerhet til det ulykkesforebyggende helsearbeidet.

### Kommuner og fylkeskommuner er godkjent som trafikk sikre kommuner og fylkeskommuner

Bydelene i Oslo har egne politiske styringssystemer, og bystyret i Oslo har ikke delegasjonsreglement til å bestemme over bydelene i trafikk sikkerhetsarbeidet. Bydelene har heller ikke det formelle ansvaret for trafikk sikkerheten som ligger på et forvaltningsnivå over. Trafikk sikker kommune er derfor tilpasset til konseptet Trafikk sikker bydel, som ivaretar bydelenes ansvarsområder.

### Godkjente trafikk sikre bydeler

I november 2017 ble Bydel Østnesjø godkjent som trafikk sikker bydel, som den første i Norge. Bydel Østnesjø har forankret arbeidet gjennom folkehelseperspektivet og bydelens folkehelseplan. Bydel Stovner er godkjent som tryggere lokalsamfunn. I 2019 ble det gjort politiske vedtak i bydelene Grünerløkka og St. Hanshaugen om å jobbe for å bli trafikk sikker bydel.

Trygg Trafikk har i tillegg levert høringsinnspill til Bydel Stovners rullering av ny folkehelseplan og Bydel Søndre Nordstrands nye trafikk plan, med oppfordring om å bli trafikk sikker bydel. Bydel Østnesjø har satt av midler til å bli regodkjent i 2020.

I Trafikk sikkerhetsplan for Oslo 2019–2022 er målet at fem bydeler blir godkjent som trafikk sikre i perioden. Byrådsavdelingen foreslår å forankre Trafikk sikker bydel hos bymiljøetaten som ansvarlig for oppfølgingen av tiltaket. Oslo trafikk sikkerhetsutvalg venter på at byrådet skal behandle saken og godkjenne planen.

Trygg Trafikk har laget en bilfri skolereiseplan som tilfredsstillende kriteriene for Trafikk sikker skole i samarbeid

med Bydel Østnesjø og Bøler skole. Den ønsker vi skal bli en mal for alle skolene i Oslo når Hjertesone-prosjektet rulles ut i Osloskolen. Trafikk sikkerhetsplan for Oslo 2019–2022 har som mål at skolene tilknyttet de fem bydelene blir trafikk sikre innen utløpet av perioden.

Bydel Østnesjø er den eneste trafikk sikre bydelen i Oslo. Nå ønsker vi at andre bydeler følger etter.



Eksempel på informasjon til innbyggerne i Bydel Østnesjø.

## 5. Bedre trafikk sikkerhet og trafikk sikker atferd

**Overordnet mål:** Trafikk sikkerheten i samfunnet bedres.

Antall alvorlige trafikk ulykker er sterkt redusert, men vi er fortsatt et godt stykke unna nullvisjonen om at ingen skal omkomme eller bli alvorlig skadd i trafikken. Trafikantenes atferd er en medvirkende årsak til de fleste dødsulykker. Dette gjelder særlig ruskjøring, høy fart og manglende førerdyktighet. Distraksjoner har blitt et økende problem i trafikken. Trygg Trafikk arbeider målrettet for at myndigheter, næringsliv, organisasjoner og enkeltpersoner skal ha et bevisst forhold til sikkerhet, og for at de skal være motiverte til å ta sikre valg i trafikken.

### Trafikantene har kunnskap om trafikk sikkerhet

Trygg Trafikk får mange henvendelser fra publikum både om trafikk regler og hvordan de skal bedre sikkerheten i eget nærmiljø. Det er svært viktig å gi god og relevant informasjon, og dette gis både på telefon, på e-post og ved å ha god og tilgjengelig informasjon på [www.trygg-trafikk.no](http://www.trygg-trafikk.no).

### Aktørene i trafikk sikkerhetsarbeidet har gode møte plassen og nettverk

Oslo trafikk sikkerhetsutvalg (OTU) har ansvar for å samordne trafikk sikkerhetsarbeidet i Oslo. Trygg Trafikk er konsultativt medlem i OTU og deltar også i en del arbeidsgrupper nedsatt av OTU, som for eksempel arbeidsgruppen for å utarbeide handlingsplanen for trafikk sikkerhet i Oslo. Trafikk sikkerhetsplan for Oslo 2019–2020 ble levert byrådsavdelingen for samferdsel og miljø i mars 2019. Planen inneholder alle Trygg Trafikks tiltak og viktige hovedområder.

I 2018 har bystyret i Oslo vedtatt at det skal etableres hjertesoner rundt alle grunnskoler i Oslo, og det er nedsatt en arbeidsgruppe bestående av representanter fra bymiljøetaten, utdanningsetaten, Undervisningsbygg og Trygg Trafikk. Byrådet i Oslo har bestemt at hele 15 nye skoler skal bli Hjertesone-skoler i 2020.

Bymiljøetaten leder nettverksgruppen Aksjon skolestart, der blant annet Trygg Trafikk, Utdanningsetaten, politiet, FUG, NAF og Syklistenes Landsforening deltar for å sikre skoleveiene ved skolestart.

Trygg Trafikk deltar også i arbeidsgruppen som jobber for best mulig trafikk sikkerhet for avgangselevne på videregående skole, i samarbeid med Utdanningsetaten,

SVV og Akershus fylkeskommune.

Den årlige nasjonale Trafikk sikkerhetskonferansen, som Trygg Trafikk er ansvarlig for, er en viktig møteplass for aktørene i trafikk sikkerhetsarbeidet, og Oslo kommune stiller med et godt mannskap på konferansen.



Aktørene i trafikk sikkerhetsarbeidet har gode møteplassen og nettverk. Trafikk sikkerhetsplanen for Oslo 2019–2022.

# Framtidige behov og muligheter

Hjertesone i Oslo er et hovedsatsingsområde, og i 2020 har byrådet besluttet at 15 nye skoler skal ha en hjertesone. Hjertesone-arbeidet er organisert som et eget prosjekt som ledes av bymiljøetaten i samarbeid med utdannings-etaten, Undervisningsbygg og Trygg Trafikk. Det har vært stor etterspørsel fra pilot-skolene Ekeberg og Rødtvet om hjelp, særlig til fysiske tiltak ved skolen. Dette ser vi også fra søknadene til de 16 skolene som søkte om å bli pilot-skole i 2018. Bymiljøetaten har satt av 10 millioner kr til Hjertesone i Oslo, inkludert tre hele faste stillinger til arbeidet med utrulling fremover. Personen i denne stillingen vil samarbeide tett med regionlederen i Trygg Trafikk. Utdanningsetaten har satt av 500 000 kr til materiell til nye skoler som starter opp arbeidet. Pedagogisk avdeling i utdanningsetaten er koblet til prosjektet, og det er svært gledelig. Prosjektet ønsker oppmerksomhet rundt trafikk-opplæringen i skolen som en del av Hjertesone-arbeidet.

Trygg Trafikk har i samarbeid med Bydel Østensjø og Bøler skole laget en bilfri skolereiseplan basert på kriteriene for Trafikksikker skole. Det er en omfattende plan som inneholder trafikkopplæring på alle trinn, fra første til tiende klasse. Vi ønsker at planen skal fungere som en mal som skolene kan ta i bruk i forbindelse med utrulling av Hjertesone.

Trafikksikker kommune og Trafikksikker bydel er godkjenningssordninger utviklet av Trygg Trafikk. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer basert på eksisterende lovverk. Se trafikksikkerbydel.no for mer informasjon. Et velfungerende samarbeid på tvers av sektorer blir stadig viktigere, da et stadig lavere måltall for trafikkulykker gjør det mer utfordrende å finne effektive og målrettede tiltak.

Fordi bydelene ikke har ansvaret for trafikksikkerhets-arbeidet, er det likevel ønskelig at bydelene jobber målrettet og systematisk på de områdene som bydelen har ansvar for. Det er viktig at bydelenes politikere og administrasjon er med på denne dugnaden for å komme nærmere nullvisjonen i trafikksikkerhetsarbeidet.

Byrådsavdelingen for samferdsel og miljø har foreslått å forankre tiltaket Trafikksikker bydel hos bymiljøetaten. Målet er at denne etaten skal være ansvarlig for oppfølgingen i samarbeid med Trygg Trafikk. Fordi bydelene ikke er ansvarlig for skolene, kan tiltaket for eksempel forankres gjennom den såkalte hovedkontormodellen i Miljøfyrtårn-programmet eller gjennom samme modell som Hjertesone-samarbeidet, der tre byråder samarbeider.

Bymiljøetaten er knutepunktet for Miljøfyrtårn-programmet i samarbeid med utdanningsetaten. Åtte bydeler deltar i programmet.

Sykkel er et hovedsatsingsområde i Oslo kommune, og sykkelstrategien for 2015–2025 har som mål at andelen syklende skal være 25 % innen utløpet av perioden. Sykkelopplæringen i skolen er et viktig satsingsområde for Trygg Trafikk. Fordi mange skoler i Oslo har et lite egnet miljø for å drive sykkelopplæring grunnet utrygge skoleveier og mangel på sykkelparkering, har Trygg Trafikk laget et sykkelopplæringstilbud med vekt på ferdighetstrening for hele skoleklasser i samarbeid med Markaskolen i Sørkedalen. Tilbudet driftes av bymiljøetaten og utdanningsetaten.

I 2019 deltok 920 elever fra 19 skoler på sykkelopplegget, mens hele 1345 ikke fikk plass. Skolen uttrykker et behov for flere ansatte lærere for å dekke etterspørselen.

De ansvarlige ønsker i tillegg å arrangere en ekstra

sykkeløvingsdag med trafikkopplæring i et mer naturlig miljø. Bydel Østensjø planlegger en helt ny sykkeløvingsbane ved Manglerud skole. Trygg Trafikk ser muligheten for å koble Markaskolen opp mot Bydel Østensjø og et nytt tilbud for Osloskolen med en ekstra sykkeløvingsdag.

Trygg Trafikk har som et hovedmål å jobbe for en trafikksikker ungdomstid. Trafikk som valgfag er et viktig tiltak, men det er kun to skoler i Oslo som tilbyr faget. Det er noe mer etterspørsel etter valgfaget enn dette, men skolene har ikke penger til å sende lærere på kurs. Skolene ber utdanningsetaten om penger, men de har heller ikke penger til formålet. Det er skolebyråden som er ansvarlig for å sikre penger til tiltaket, og samferdsels- og miljøutvalget i bystyret har sagt at de ønsker å legge til rette for

faget i skolen. I forbindelse med utrulling av Hjertesone i Osloskolen er det som nevnt ønskelig at skolene har trafikkopplæring på dagsorden. Trygg Trafikk ser muligheten for en større satsing på trafikk som valgfag på ungdomstrinnet i anledning Hjertesone-arbeidet.

Refleksbruken i Oslo er skremmende lav, da kun én av fire bruker refleks i mørketiden. Oslo trafikksikkerhetsutvalg har forskning og utvikling samt synlighet for myke trafikanter som satsingsområder. Trygg Trafikk ønsker å lage et opplegg i samarbeid med Oslo trafikksikkerhetsutvalg for å øke refleksbruken.

## Økonomi og finansiering

Trygg Trafikks regionleder lønnes av Trygg Trafikk. Tiltak i fylket dekkes gjennom vedtak i Oslo trafikksikkerhetsutvalg, og ubrukte midler i 2019 kan overføres til 2020. Reiseutgifter og kontorhold dekkes etterskuddsvis gjennom en egen avtale med bymiljøetaten, med inntil 25 000 kr per år. Regnskapet blir ført av Trygg Trafikks regnskapsfører og revidert av BDO AS.

Midler til disposisjon fra aktivitetene 18 og 89 overføres og brukes i 2020. Det gjelder henholdsvis sykkelkurs for lærere, som ble avlyst i regnskapsåret, og som vi tilbyr igjen i 2020, og materiell til de kommunale barnehagene i Bydel St. Hanshaugen, som per i dag ikke har besluttet om de ønsker å jobbe for å bli trafikksikker bydel.

Aktiviteter	Overført fra 2018	Inntekter 2019	Kostnader 2019	Saldo 2019 Overføres til 2020
12 - Sykkelhjelm	-	16 500	-15 000	1 500
18 - Kurs politi, lærere	7 727	2 500	-	10 227
19 - Refleks og synlighet	21 831	20 000	-45 568	-3 737
22 - Russ og vgs.	-	20 000	-20 000	-
24 - Trafikksikre kommuner	17 067	13 935	-31 002	-
29 - Fylkesaktiviteter	1 997	58 750	-59 133	1 615
39 - Refleksdagen	-	20 000	-20 739	-739
53 - #ErDuSikker	-	-871	-	-871
55 - Sikring av barn i bil	0	12 500	-9 839	2 661
58 - Kurs barnehage og Lyset	0	28 065	-27 105	960
70 - Innsamlede midler	500	-	-	500
89 - Barnas trafikkklubb	16 500	-6 500	-	10 000
92 - Hjertesone	-	5 000	-4 199	801
99 - Reise, kontor og administrasjon	-10 794	10 794	-24 924	-24 924
<b>SUM</b>	<b>54 828</b>	<b>200 673</b>	<b>-257 509</b>	<b>-2 007</b>



Markaskolen i Sørkedalen.

Hele 1345 elever fikk ikke plass på sykkelopplæringen ved Markaskolen i 2019. Det er behov for flere ressurser til skolen.



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

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

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

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

*Jan Johansen  
direktør i Trygg Trafikk*



**TRYGG TRAFIKK**

---

**TRYGG TRAFIKK OSLO**  
Postboks 277 Sentrum  
0103 Oslo

Tlf.: 920 35 976  
berg@tryggtrafikk.no  
www.tryggtrafikk.no/oslo

**TRYGG TRAFIKK**  
Tullins gate 2  
Postboks 277 Sentrum  
0103 Oslo

Tlf.: 22 40 40 40  
hovedkontor@tryggtrafikk.no  
www.tryggtrafikk.no