



TRYGG TRAFIKK

Tullingsgt 2  
Postboks 277 Oslo Sentrum  
NO-0103 Oslo, Norway

Tlf: +47 22 40 40 40  
Faks: +47 22 40 40 70

hovedkontor@tryggtrafikk.no  
www.tryggtrafikk.no

Til Trygg Trafikks medlemmer

LINDÅS KOMMUNE	
Klassering	
30 MAI 2018	
Ark. saksnr. 14/3582	Løpenr.
Saksh	Tilgangskode


Deres ref:  
Dato: 26.april 2018  
Vår ref:

## Oversendelse av protokoll fra Trygg Trafikks landsmøte

Vedlagt følger protokoll fra Trygg Trafikks landsmøte 24.april 2018 i Radisson Blu Scandinavia Hotel, Oslo.

Styreleders åpning av landsmøtet samt oversikt over deltakerne fra våre medlemsorganisasjoner følger også.

Med vennlig hilsen  
Trygg Trafikk

  
 Jan Johansen  
 direktør

## Deltakere på Trygg Trafikks landsmøte 24. april 2018

Bjørkhaug, Karin B	Trøndelag FTU
Fisktjønmo, Silje	Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg
Govasmark, Oddvar	Verdal kommune
Hagland, Trude	Trygg Trafikks styre
Hansen, Arild	Autobransjens Leverandørforening
Jordheim, Anne Marit	Trygg Trafikks styre
Kristoffersen, Elisabeth	Trygg Trafikks styre
Larsen, Rune	Stjørdal kommune
Meaas, Kjetil	Norges Lastebileier-Forbund
Meling, Eldar	Trygg Trafikks styre
Mo, Geir A.	Trygg Trafikks styre
Molvik, Hans-Jørgen	Finans Norge
Raknerud, Hallgeir	Norges Bilsportforbund
Vennesland, Emma Elisabeth	Trygg Trafikks styre

## **Kjære landsmøtedeltakere**

Det er en stor glede for meg å ønske dere alle, gode samarbeidspartnere, hjertelig velkommen til landsmøte i Trygg Trafikk.

Det er veldig kjekt å møte organisasjonens landsmøtedelegater igjen, og selv om vi gjerne skulle hatt større oppslutning rundt våre landsmøter, så er vi takknemlige for at nettopp dere har funnet veien hit.

Så har vi også med oss Trygg Trafikks dyktige ansatte på landsmøtet og selv om dere ikke har noen formell funksjon i dette møtet så er det veldig kjekt for meg og stå her og fremlegge høydepunktene av alt det flotte arbeidet dere har gjort det siste året.

Jeg har vært styreleder i Trygg Trafikk de siste fire årene og jeg har ved alle årsmøteanledninger i disse årene, hørt meg selv si fra denne talerstol, at det siste året har vært spesielt travelt. Og jeg er nødt til å si det igjen....!

Flere svært viktige nasjonale prosesser har kulminert i 2017 med grunnleggende planverk og vedtak. I tillegg har Trygg Trafikk gjennom en omfattende intern prosess utviklet et nytt strategisk planverk for de neste 8 årene. Dette skal jeg komme tilbake til.

Kjernen i vårt samfunnsoppdrag er å bidra til færrest mulig omkomne og skadde i trafikken. Dette gjør vi ikke alene men gjennom samarbeid med nasjonale, regionale og lokale myndigheter, både politiske og i embetsverket. Med finansnæringen, med frivillige organisasjoner og interessegrupper, med virksomheter og med ildsjeler. Mange blant disse langvarige og lojale medlemmer i Trygg Trafikk.

### Drepte og hardt skadde i trafikken 2000 – 2017 og mål frem mot 2030

Og i året som gikk traff vi alle ennå en milepæl i trafikksikkerhetsarbeidet.

I 2017 er det foreløpig registrert 106 omkomne i trafikken på norske veier. Dette representerer det laveste antall omkomne i trafikken i et helt kalenderår siden 1947 da 94 personer omkom.

Det hersker liten tvil om at dette er en målestokk på at Norge som nasjon har kommet svært langt i trafikksikkerhetsarbeidet. Vi er faktisk best i verden. Best i verden på noe som er viktigere enn all verdens OL'er og VM'er. Best i verden på å spare liv i trafikken.

2018 har også startet med tall som bekrefter en positiv utvikling. I løpet av årets tre første måneder mistet 16 personer livet i trafikken. Dette er det laveste tallet for et kvartal på minst 70-80 år. Det føles allikevel helt meningsløst å snakke om positiv utvikling når så mange fortsatt årlig rammes så hardt av trafikkuulykker. Litt i overkant av 100 omkomne på norske veier i 2017 betyr at hundrevis av familier rundt i landet vårt har mistet nære og kjære, plutselig, brutalt og uten forvarsel.

Heldigvis bor vi i et land som ikke aksepterer at så mange tross alt omkommer eller blir skadd på veiene. Og vi er fortsatt godt på etterskudd i forhold til nasjonale målsetninger. Det foreløpige estimat på antallet omkomne og hardt skadde i 2017 er 770. Også dette tallet skal vi tilbake til 1947 for å finne maken til. Og allikevel er det altså nærmere 50 personer for mye i forhold til nasjonale målsetninger. Dette understreker behovet for å både fortsette og

forsterke innsatsen mot trafikkdød og varig skade.

### Trafikkdrepte pr. mill. innbyggere i 2017 - EU28/Norge

Så har vi for kort tid siden fått tilgang til dokumentasjonen som ble behandlet på EUs tall for trafikkdrepte i 2017. I følge OECD er Norge det første landet i verden – siden systematisk innsamling av trafikkulykkesdata startet – som er nede i kun 20 omkomne pr. million innbyggere. Med dette seiler Norge i 2017 opp som det tryggeste landet å ferdes i for 3. år på rad.

Det er klart at EU ikke kommer til å nå målet om en halvering av antallet omkomne i trafikken fra 2010 – 2020. I flere år har resultatkurven signifikant avviket fra målkurven.

Mer enn 25.000 mistet livet på veiene i EU i 2017. Dette utgjør mer enn 500 personer hver uke. EU-kommisjonen beregner at samfunnskostnadene for trafikkulykkene i Europa har en prislapp på 120 milliarder euro i året. I Norge er de samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker beregnet til om lag 30 milliarder kroner pr. år. Når vi ser forskjellen på EU sammenlignet med Norge så er vi åpenbart i en helt spesiell situasjon her til lands. Vi vil klare å halvere antallet omkomne fra 2010-2020.

I Trygg Trafikk er vi talspersoner for at denne situasjonen heller er en «spore» til forsterket innsats enn en «sovepute». Og det bør være en sentral oppgave for alle våre medlemmer å bidra inn i dette.

### Fortsatt (store) utfordringer

Uansett den positive trenden over tid i antallet drepte og skadde på norske veier, så gjenstår det fortsatt et betydelig arbeid i å sikre fortsatt nedgang i tråd med "Nullvisjonen" og konkrete nasjonale målsetninger.

- Mange av de tradisjonelle trafikksikkerhetstiltakene som gir størst bidrag er allerede gjennomført.
- I forhold til andre transport-grener omkommer det forholdsvis mange i vegtrafikken. Vi vil se en fortsatt økning i transportarbeidet og særlig i byene vil vi oppleve en betydelig økning av myke trafikanter, noe som i seg selv øker risikopotensialet.
- Alt for mange bryter med lovverket og utsetter seg selv og andre for fare. Det gjelder både fart, rus og sikkerhetsutstyr.
- I takt med at stadig færre omkommer i trafikken vokser det frem tydelige risikogrupperinger. Unge menn, eldre, trafikanter med annen kulturbakgrunn, rusavhengige og andre, har alle ulike preferanser og vil kreve ulike måter å tilnærme seg utfordringene på

Den nye Nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet på veg peker godt på dette og for første gang uttrykker aktørene usikkerhet i forhold til om tiltakene i planen samlet sett er omfattende nok i forhold til målsetningene. Spesielt innen områdene fart, rus og gående/syklende pekes det på at det er behov for mer omfattende tiltak for å sikre reduksjoner i omkomne og hardt skadde i tråd med forankrede målsetninger.

### Trafikksikker oppvekst

Trafikksikker oppvekst er virkelig Trygg Trafikk's "kjerneområde".

Vi har et vedtektsfestet ansvar for trafikkopplæring og samarbeider med utdanningsmyndigheter, lærere og foreldre. Gjennom kursvirksomhet, læremiddelutvikling, høringer og

mediesaker bidrar vi til oppmerksomhet rundt trafikksikker oppvekst. Formidlingsarbeidet blir satt i system gjennom trafikksikker kommune, foreldreutvalg og lærernettsverk. Vi er en ressurs for myndigheter og samarbeidspartnere på området trafikksikkerhet for barn og unge.

Trygg Trafikk har et særdeles bredt spekter av tiltak – og hold dere fast, for nå skal dere få en skikkelig gjennomgang!

### Trafikksikker oppvekst - barn

Med økning i statlige tilskudd også i 2017 har vi kunnet eskalere og ytterligere utvikle våre aktiviteter på dette området.

- Utviklingen av Barnas Trafikkklubb fortsatte med uforminsket styrke og ved utgangen av året var ca. 31 % eller ca. 1.850 av landets barnehager medlemmer i klubben. Dette er i tråd med ambisiøse målsetninger. Den nye rammeplanen for barnehager er nå implementert i konseptet og forøvrig er det laget bøker og aktivitetshefter i samarbeid med Cappelen Damm forlag og en helt ny klubbsang er produsert.
- Gjennom barnehagekurs samt kurs på lærerutdanningene har vi truffet mer enn 600 førskolelærere eller kommende lærere og formidlet viktigheten av planmessig arbeid og trafikkopplæring i barnehagen.
- I en kartlegging vi gjorde i 2017 finner vi at andelen skoler som har temaet trafikk nedfelt i egne planverk nå er på 83 %. Målet er 95 % så vi er ikke helt i mål. Men når så mange skoler tross alt har planer for trafikkopplæring er det viktig at vi har oppdatert og tilgjengelig materiell. I 2017 registrerte vi nærmere 385.000 sidevisninger på tryggtrafikk.no/skole der bl.a. vår digitale sykkelprøve ligger.
- Det er nå et helt konkret nasjonalt mål at 80 % av elevene skal sykle eller gå til skolen. Alle barn har rett til en trafikksikker oppvekst. Fysiske tiltak, sikkerhetsutstyr, opplæring etc. er virkemidlene. Ved skolestart i 2017 gjennomførte vi prosjektet "Hjertesone" sammen med Syklistenes Landsforening, Foreldreutvalget for Grunnopplæringen, Helsedirektoratet, Miljøagentene og Statens vegvesen. Målet er å skape bedre og tryggere forhold for de som går og sykler til skolen. Foreldre og skoler oppfordres til å samarbeide om lokale tiltak, både holdnings- skapende og fysiske. Fler og fler kommuner og skoler tar kontakt med oss for å invitere oss inn i prosesser der man ønsker å etablere sikkerhetssoner rundt skolene. Det er vi svært fornøyd med!
- Med prosjektmidler fra Samferdselsdepartementet har vi i 2017 utviklet digitale læringsressurser på syv språk. Målgruppen er nyankomne minoritetsspråklige elever på mellomtrinnet. Læringsressursene kan brukes både i mottak/i hjemmet eller i undervisningen i ordinær opplæring eller i innføringstilbud. Dette store løftet som Trygg Trafikk her har utviklet er vi sikre på vil sette store spor etter seg i integreringsarbeid i tiden fremover.
- I samarbeid med SINTEF er vi i gang med å utvikle og teste ut en modell for sykkelopplæring av elever på 4. – 5. trinn og sammenlikne kunnskaps- og atferdsendringer blant elevene med tilsvarende endringer hos dem som ikke får tilsvarende sykkelopplæring. Her har vi avdekket både et behov for, og muligheter til, å trene barnas oppmerksomhetsfunksjon gjennom praktiske øvelser. Vi utvikler innhold og metode i opplæringssekvensene og forbereder lærerne slik at de kan gjennomføre undervisning med sine elever etter nye metoder.

### Trafikksikker oppvekst – unge

På tross av nedgang i ungdomsulykker over tid er denne gruppen fortsatt eksponert for høy risiko i trafikken. Aller mest utsatt er ungdommene mellom 16 og 19 år. Disse har generelt manglende risikoforståelse og dermed ikke alltid forståelse av konsekvensene av egen adferd. Derfor jobber Trygg Trafikk for å nå ungdom gjennom trafikkopplæring i skolen og via målrettede ungdomsprosjekter.

- I nettverksmøter med nærmere 200 ungdomsskolelærere gjennom året har vi snakket om innhold i valgfaget "Trafikk" som er et tilbud på ungdomstrinnet siden 2012.
- «Underveismagasinet» hadde i 2017 et opplag på 70.000. Det ble distribuert til alle 10. klassinger i ungdomsskolen. Målet er å tilby ungdom relevant lesestoff om trafikk og trafikksikkerhet. Magasinet kan brukes i undervisningen på ungdomstrinnet – blant annet knyttet til Trafikk valgfag.
- #ErDuSikker? er et metodeutviklingsprosjekt der vi tester ut effekten av ung-til-ung-formidling. Prosjektet er en videreføring av *Jentenes trafikkaksjon*. I 2017 deltok 33 videregående skoler i 12 fylker og satte klare atferds- og kunnskapsmål med arbeidet. Transportøkonomisk Institutt har effektevaluert prosjektet med signifikant positivt resultat.
- I mange av fylkene arrangerer våre distriktsledere russeseminar eller temadag for russen. Sammen med sentrale samarbeidspartnere fokuserer vi på den økte risikoen gamle biler, mange passasjerer i bilen samt fest og alkohol fører til. I 2016 var det rekordlave 63 ulykker med russebusser og biler før 17. mai. Det er en kraftig nedgang fra 2000-tallet da det i snitt var over 150 ulykker før nasjonaldagen. Vi har ennå ikke offisielle tall fra 2017 men vi har en sterk antakelse om at ulykkesreduksjonen fortsetter. Det er ingen tvil om at det å møte ungdommen og i praksis vise alle risikomomentene, faktisk fungerer.
- Vårt nye utviklingsprosjekt «Handlingsplanlegging» er tilpasset målgruppen ungdom 13-24 år. Metoden handlingsplanlegging innebærer å hjelpe folk til å danne seg kognitive hjelpestrategier for å gjennomføre ønsket atferd. Metoden er brukt bl.a. i arbeidslivet med signifikant effekt. Dette prosjektet vil styres og leveres i tråd med Trygg Trafikk prosjektmetode og innholdet skal utvikles med mål om å kunne evalueres og på sikt implementeres som en del av våre eksisterende tiltak for denne målgruppen.

### Kampanjer

Undersøkelser fra inn- og utland viser at trafikksikkerhetskampanjer bidrar til å redusere antallet omkomne og skadde i trafikken. Kampanjer skal gi innsikt og gi mottakerne en forståelse av sammenhengen mellom mottakers handlinger i trafikken og de konsekvensene dette kan medføre.

Bruk av sikkerhetsutstyr som bilbelte/barnesikring i bil, lys og sykkelhjelmer reduserer risikoen for ulykker og skader betydelig. Også i 2017 gjennomførte Trygg Trafikk betydelige kampanjeaktiviteter for å sikre maksimal bruk av sikkerhetsutstyr.

- Refleksdagen ble avviklet 19. oktober i samarbeid med Sparebank 1 Forsikring. Vi endret tilnærmingen til denne kampanjen i 2017 og la alle ressursene inn i en aktivitet som har digital spredning. Vi utviklet en visuell profil til kampanjen som kan gjenbrukes og videreutvikles over tid. Idékonseptet «Mørket kommer» skal gjelde for årene 2017, 2018 og 2019. Kampanjen fikk bred spredning. Gjennom SnapChat hadde vi nærmere 3,8 mill. visninger. Vi nådde over 900.000 unike brukere og filteret

ble delt 215.000 ganger. Filmer og poster om Snapchat hadde en rekkevidde på mer enn 83.000 på Facebook. I tillegg mye redaksjonell omtale både på nett, i avis og i etermedier. Årets refleksstillinger viste en liten økning av refleksbruken fra 39 til 40 %.

- Barn i bil kampanjen gikk fra juni – august i samarbeid med IF. 63 % sikrer nå sine barn mellom 0-3 år bakovervendt, en økning fra 2016 da samme tall var 53 % og ikke minst en økning fra 2010 da tallet kun var 20 %.
- I samarbeid med Tryg Forsikring lanserte vi en ny sykkelhjelmkampanje i 2017. Vi utviklet idékonseptet «Verre er det ikke» som skal gjelde for 2017, 2018 og 2019. Kampanjen har som formål å sette hjelm på dagsorden - uten bruk av pekefinger men snarere spille på følelser. Kampanjefilmene nådde 1,5 mill. mennesker på Facebook og ble vist 715.000 ganger. Vi fikk 8.400 reaksjoner, kommentarer og delinger, og tusenvis meldte seg på og lovet å bruke hjelm. Totalrekkevidden på kampanjen har vært 5,8 mill. seere/lesere i hele Norden. Kampanjen vant European Excellence Awards 2017 for "storytelling". Ca. 41 % bruker ikke sykkelhjelmer. Dette tallet er nå heldigvis i positiv utvikling selv om det er marginalt.

### Pådriverarbeid

Trygg Trafikk er en pådriver for bedre trafikksikkerhet, med særlig vekt på trafikantrettede tiltak. Vi engasjerer oss i rikspolitikken, i lokalpolitikken, på alle nivåer i forvaltningen og i alle relevante sektorer. Parallelt er vi en samarbeidspartner for myndighetene som bidrar med aktiviteter og tiltak. Vi forsøker etter beste evne å balansere vår pådriver- og samarbeidsrolle godt og tilstreber å være tydelig over for de vi er i kontakt med.

Vår eneste interesse i dette arbeid er å få maksimal oppmerksomhet på struktur, rammer og tiltak som sikrer færrest mulig omkomne og skadde i trafikken.

### Pådriversaker i 2017

I 2017 prioriterte vi:

- Å sikre økt politisk fokus på mennesket i trafikken og høyere prioritering av tiltak som påvirker trafikantene til sikker atferd - opplæring, informasjon og kontroller.
- En styrket og mer helhetlig trafikkopplæring i barnehager og skoler.
- Å sikre UPs fortsatte sentrale rolle i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet.
- Å få økt politisk fokus på myke trafikanter og bedre kobling mellom de transportpolitiske målene nullvekstmålet og nullvisjonen.
- Det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommuner og kommuner.
- Å bidra til tryggere fylkesveier sammen med gode samarbeidspartnere.
- Samt en mer trafikksikker bilpark gjennom økt bruk av ITS.

### Fokuserte prosesser i 2017

Trygg Trafikk's pådriverarbeid og prioriterte pådriversaker kobler vi i stor grad til aktuelle prosesser og de rettes mot relevante myndigheter. De viktigste prosessene i 2017 omfattet:

- 7 mars 2017 ble Stortingsmelding 40 om samordning og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet vedtatt i Stortinget.

## Geir A. Mo's åpningstale – Trygg Trafikk's Landsmøte 2018

---

- Nasjonal transportplan 2018-2029 ble behandlet og vedtatt i Stortinget 19. juni 2017. For første gang inneholdt denne en konkret plan rettet mot barn – «Barnas transportplan».
- Etter nærmere ett års arbeid med ny Nasjonal Tiltaksplan for Trafikksikkerhet på Veg 2018-2021 leverte vi planen til Statsråden sammen med Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, KS og fylkeskommunene 6. mars d.å.
- Justisdepartementet inviterte i 14. juni 2017 til offentlig høring av NOU 2017:11 «Bedre Bistand, bedre beredskap». I høringsutkastet ble det foreslått å nedlegge UP som særorgan.

Gjennom prosessene rundt begge stortingsmeldingene og den nasjonale tiltaksplanen har vi deltatt i høringer, skrevet brev til både komiteen, fraksjonene og departementet. Vi har skrevet leserinnlegg og deltatt i samfunnsdebatten på alle plattformer. I tiltaksplanarbeidet har vi som likeverdig part bidratt sterkt til å sikre innhold i tråd med nasjonale føringer og står for et betydelig antall tiltak – alene eller sammen med gode samarbeidspartnere.

I arbeidet med Særorgan-NOUen samlet vi til slutt 15 gode samarbeidspartnere i medlemsmassen vår om et «opprop» mot nedleggelse av UP som vi sendte til justisministeren.

Ved inngangen til 2018 kan vi summere opp en rekke positive resultater, bl.a. som følge av målrettet pådriverarbeid. Trygg Trafikk's posisjon som nasjonal trafikksikkerhetsaktør og våre aktiviteter er nå solid forankret i sentrale nasjonale dokumenter.

Videre er det fastslått:

- At trafikksikkerhetsarbeidet fortsatt skal ha høy politisk prioritet
- At trafikanrettet arbeid er viktig og skal prioriteres
- At målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister
- At kompetansen om trafikkkunnskap og trafikksikkerhet skal styrkes i barnehage og skole
- At dagens registreringer av personskadeulykker i vegtrafikken preges av underrapportering og må samordnes bedre
- At trafikksikkerhetsaspektet skal vurderes ifm arbeidet med bilavgiftene.
- At trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommuner og kommuner må ha en bred tilnærming og at Trafikksikker kommune bør videreutvikles til å omfatte alle kommuner og regionalt nivå
- Og 8. desember i fjor ble det klart at Utrykningspolitiet skal bevares som særorgan. Det er vi utrolig stolte over å ha bidratt til å få til.

Andre viktige pådriverområder i 2017 har vært:

- Revisjonen av kunnskapsløftet
- Statsbudsjettet for 2018





## Geir A. Mo's åpningstale – Trygg Trafikk's Landsmøte 2018

---

- Stortingsvalget i 2017

I tillegg deltok vi for første gang aktivt under Arendalsuka i august 2017

Vi er innforstått med og forstår dog, uansett tydelige politiske føringer, at "slaget" kommer til å stå i de fremtidige årlige budsjettforhandlingene på Stortinget. Men det mangler ikke på tydelige føringer som vil være svært nyttige i det videre pådriverarbeidet.

### Trafikksikker kommune

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune er og hvordan kommunene bør jobbe. I samarbeid med fylkeskommunene har disse kriteriene blitt til en godkjenningsordning og en modell for et helhetlig og tversektorielt kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.

I Nasjonal tiltaksplan er det definert et mål om at det innen utgangen av 2017 skal være godkjent tre kommuner i samtlige fylker.

Pr. 31.12.2017 var 64 kommuner godkjent som trafikksikker kommune i tillegg til en bydel i Oslo. Målet om 57 godkjente kommuner innen utgangen av 2017 er nå nådd.

Fire kommuner er hittil godkjent i 2018. I tillegg til disse er ca. 45 kommuner i prosess mot godkjenning.

I ny nasjonal tiltaksplan er det satt et mål om at det ved utgangen av 2021 skal være min. 125 kommuner som er godkjent som trafikksikker kommune. Dette ser det allerede nå ut som vi skal klare.

Det jobbes nå med å etablere kriterier for godkjenning av fylkeskommuner. I tillegg er vi i ferd med å ferdigstille re-godkjenningsordning og forøvrig har vi høyt fokus på å utarbeide veiledere og å jobbe tett sammen med kommunene.

Jeg har sagt – siden Trygg Trafikk lanserte Trafikksikker kommune – at dette prosjektet vil være med å definere trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i årene fremover. Det står jeg ved – Jeg er på vegne av organisasjonen utrolig stolt over hva vi har fått til.

### Arbeidet i fylkene

I fylkene jobber Trygg Trafikk distriktsledere og øvrige medarbeidere tett sammen med fylkenes trafikksikkerhetsutvalg. Her defineres konkrete aktiviteter og prosjekter som finansieres over fylkenes budsjetter.

Fylkeskommunene er sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, med mange oppgaver som påvirker trafikksikkerheten. Fylkeskommunene er eier av fylkevegene og har etter vegtrafikklovens § 40 a ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

Våre distriktskontorer representerer hele "skalaen" av kjente trafikanttiltak. De støtter fylkeskommunenes arbeid og bidrar til å sikre fokus på alt det viktige arbeidet som ikke handler om veibygging og kjøretøyteknologi.

Gjennom konseptet «trafikksikker kommune», som mange steder formidles gjennom fylkene, har vi i tillegg definert en konkret ramme rundt samarbeidet med kommunene.

Distriktsledere i Trygg Trafikk utfører et betydelig omfang av oppgaver. Av kjerneaktiviteter i fylkene bør nevnes:

- Arbeidet med å sikre flest mulig trafikksikre kommuner, skoler og barnehager

- Oppfølging av barnehager og skoler i forhold til behov for kurs, workshops, veiledning og nettverksmøter. Temaer er: *Barnas Trafikkklubb, Sykkel, Skolestart, Refleks & Trafikk valgfag*
- Gjennomføring av russetiltak
- Planlegging og gjennomføring av minnemarkeringer. Ni fylker har disse årlig og oppmerksomheten rundt disse markeringene er et bra trafikksikkerhetstiltak i seg selv, i tillegg til å være en fin møteplass for de som sørger samt for nødhjelpsetater og alle andre som legger ned innsats for å redusere antallet trafikkdrepte
- Vi bidrar videre til å sikre optimal kunnskap om behovet for trafikantrettede tiltak blant politikere, embetsverk og andre
- Gir innspill til relevant planarbeid, f.eks.: trafikksikkerhetsplaner, folkehelse, opplæring mv.
- Sikrer at Trygg Trafikk er synlig i samfunnsdebatten, både i media og andre relevante møteplasser
- Og følger opp kampanjene Barn i bil, Refleks og Hjertesone

Vi opplever samarbeidet i fylkene som svært godt og setter også stor pris på samarbeidet med øvrige partnere på fylkesnivå.

Regionreformen, som fører til at dagens 18 fylker blir til 11 i 2020, får organisatoriske konsekvenser for Trygg Trafikk og vår primære oppgave blir å sikre at organisasjonsformen FTU består samt at aktivitetsnivået på området totalt sett og som et minimum opprettholdes.

### Ny strategiplan

Styret i Trygg Trafikk initierte høsten 2016 en ny strategiprosess. Den "gamle" strategiplanen hadde "holdbarhetsdato" ut 2017, så det var igjen tid til å gjøre oss tanker om organisasjonens videre utvikling inn i en spennende fremtid. Prosessen startet med at styret utarbeidet et mandat for arbeidet til administrasjonen. Dette har vært styrende for prosessen og planens rammer og struktur.

En sentral prosjektgruppe fikk det operative ansvaret for å utarbeide den nye strategiplanen og gjennom grundige drøftinger i styret, ledergruppen, blant ansatte og ansattes tillitsvalgte har vi nå en ny og godt forankret 8-årig strategi.

I strategiprosessen har vi definert vår strategiske retning de neste 8 årene:

- Vi skal være en sentral bidragsyter i nullvisjonsarbeidet
- Vi skal videreutvikle kjernevirksomheten og løfte frem samfunnsoppdraget
- Vi skal være et sentralt «nav» i samordning av innsatsen for trafikksikkerhet og fungere som bindeledd og nettverksbygger. Vi skal ikke bare være et «sentralt nav» - Vi skal være SELVE navet. Intet mindre – intet mer. Er det noen organisasjon som kan være det, så er det Trygg Trafikk med sine høykompetente ansatte.
- Vi skal styrke rollen som pådriver
- Vi skal kommunisere målrettet med befolkningen om trafikksikkerhet

- Vi skal videreutvikle Trygg Trafikk som kunnskapsorganisasjon
- Og vi skal sikre organisasjonens rammebetingelser og uavhengighet

Vi har også pekt ut våre strategiske hovedområder. Disse er:

- Trygge og sikre barn
- Trafikksikker ungdomstid
- Sikkerhet for fotgjengere og syklister
- Systematisk trafikksikkerhetsarbeid
- Og bedre trafikksikkerhet og trafikksikker adferd

Dette, mine damer og herrer – er TTs kjernevirksomhet.

Under hvert av hovedområdene er det definert konkrete målsetninger. Vi har nå en sylfersk og ambisiøs plan for fremtiden. Denne følges opp av administrasjonen med toårige handlingsplaner. Dette planverket er garantien for at det systematiske og grundige arbeidet som har kjennetegnet TT de siste årene fortsetter også i årene fremover. Jeg har lyst til å gratulerer Trygg Trafikk organisasjon med en tydelig og god strategi – og takk alle ansatte og mine kolleger i styret for en usedvanlig god innsats for å få den på plass.

### Økonomisk resultat i 2017

I mine år i styret har det hele tiden vær tydelig i våre forventninger om "orden og reda" i organisasjonens økonomi. Jeg er stolt og glad over å kunne melde til årsmøtet at det fortsatt er strålende god orden i økonomien i Trygg Trafikk, noe som er svært viktig med tanke på at mer enn 90 % av våre samlede inntekter kommer fra stat, fylker og finansnæringen.

Vi må kunne dokumentere både orden og formålstjenlig bruk av våre inntekter, noe som setter høye krav til løpende bokføring.

2017 ble gjort opp med et overskudd på drøyt kr. 685.000,-. Dette er noe i bedre enn årets budsjetterte resultat. Styret er godt fornøyd med resultatet og vil foreslå at overskuddet avsettes til annen egenkapital. Vi er med dette oppe i en EK på nærmere 9 mill. kroner eller en EK-andel på 31,3 %.

Jeg kan forsikre landsmøtet om at organisasjonens dyktige økonomimedarbeidere har stålkontroll på hver en krone som brukes. Det har vært en sann fryd å lede en organisasjon med så tydelig, trygg og sikker økonomistyring.

### Nettverk

Også gjennom 2017 har vi møtt våre medlemmer gjennom nettverksmøter og fagmøter med definerte temaer.

I tillegg til å delta «rundt bordet» i ulike nasjonale nettverk sammen med forvaltningen på mange nivåer, deltar vi også i en del andre formaliserte organisasjoner og nettverk.

Trygg Trafikk er rådsmedlem i Nordisk Vegforum og i Opplysningsrådet for Vegtrafikken. På nordisk basis har vi et godt samarbeid med Nordisk Trafikksikkerhetsråd, som er et fellesorgan for de nordiske trafikksikkerhetsorganisasjonene.

Trygg Trafikk er medlem av den Europeiske organisasjonen for trafikksikkerhet: European

Transport Safety Council. ETSC har sitt hovedsete i Brüssel og har blant annet et nært samarbeid med EU-kommisjonen.

Trygg Trafikk er også representert i andre eksterne styre og råd som f.eks. «den nasjonale kontaktgruppe for trafikksikkerhet – KTS», Skadeforebyggende Forum og MC-Rådet.

Vi opplever det som svært viktig og givende å ha tilgang på ulike kompetansenettverk. Dette representerer en merverdi og tilfører ytterligere kunnskap til vårt arbeid.

Og så håper vi selvsagt at våre bidrag i disse fora også tilfører noe.

### Takk for samarbeidet

Til slutt ønsker jeg på vegne av Trygg Trafikk å takke Finans Norge og skadeforsikrings-selskapene samt Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene for et godt og konstruktivt samarbeid også gjennom 2017. Også politiet, Statens vegvesen samt helse- og utdanningsmyndigheter får en stor takk for svært god dialog og samarbeid. En takk også til våre øvrige medlemmer, de landsdekkende organisasjonene som også bidrar tungt inn i nasjonalt trafikksikkerhetsarbeid. Organisert nasjonalt samarbeid er selve kjernen til forklaringen på at Norge er verdens tryggeste sted å ferdes i på vegenettet.

Så helt til slutt – det jeg har gruet meg mest til: Å takke for meg;

Da jeg ble valgt til styreleder for 4 år siden visste jeg at jeg kom til en organisasjon med et utrolig sterkt omdømme, faglig integritet og et særdeles viktig samfunnsoppdrag. Jeg visste at medarbeiderne i organisasjonen måtte være dyktige for å ha skapt dette – og jeg visste at deres direktør var en bra mann – for han kjente jeg fra før.

Det jeg imidlertid ikke visste var den enorme dedikasjonen og engasjementet som organisasjonens medarbeidere har. En ting er å ha en jobb. Noe annet er å ha jobben mer eller mindre som livsstil. Det opplever jeg at mange av TTs medarbeidere har. En livstil som handler om å bruke all sin tid og kreativitet til å skape engasjement for «saken».

Som dere har hørt av mitt foredrag er aktivitetsnivået enormt stort i denne organisasjonen – fra landsende til landsende. De resultatene som skapes – i form av aktiviteter, kompetanse, kampanjer – er med på å redde liv. De hindrer fremtidige skader. De skaper tryggere trafikanter. Dette skapes av våre medarbeidere – en gjeng som jeg har opplevd i sum yter langt mer enn hva en kan forvente. Og alle jeg møter, gjør det med et stort smil!

Dette har hvert eneste styremøte gjort meg stolt av å lede Trygg Trafikk. Dette er ikke en vanlig organisasjon – eller et vanlig styre. Dette er noe helt spesielt – og det å ha vært med å lede dette arbeidet har følt mer meningsfylt enn noe annet verv jeg har hatt i mine nesten 40 år i organisasjonsliv og politikk.

Derfor har jeg vært åpen på at jeg gjerne skulle fortsatt i denne posisjonen. Fordi det er så utrolig meningsfylt. Det sagt, er det kanskje bedre å skiftes ut når en fremdeles føler en har mer å gi – enn etter at en har sittet på overtid uten å forstå det selv.

Det nye styret vil bestå av høyt kompetente personer som jeg er helt trygg på vil lede Trygg Trafikk organisasjon videre på en utmerket måte – og jeg ønsker dem all mulig lykke til.

Jeg vil derfor rette en hjertelig takk til alle medarbeiderne i Trygg Trafikk for et godt samarbeid i de årene jeg har ledet styret – og i særdeleshet selvfølgelig for innsatsen i det travle året vi har bak oss. Trygg Trafikk og alle som er opptatt av trafikksikkerhet i Norge kan være stolte av den innsatsen dere yter.

Enhver administrasjon har sin leder – og Trygg Trafikk ledes av en særdeles stødig direktør i Jan Johansen. Ditt daglige lederskap Jan, står til gull – du er en inspirasjon for dine ansatte

## Geir A. Mo's åpningstale – Trygg Trafikk's Landsmøte 2018

---

og du har en faglig tilnærming og integritet til alt du gjør som har imponert meg mer enn en gang. Det har vært en glede å samarbeide med deg. Denne organisasjonen er heldig som har din tid og ditt engasjement i den daglige ledelse.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke til mine gode kolleger i styret for et godt og konstruktivt samarbeid i året som har gått og i den tiden vi har sittet sammen i styret i Trygg Trafikk.

Og med mine fire år i tjeneste bak meg så blir dette også min siste landsmøtetale som styreleder i denne flotte organisasjonen!

Trafikksikkerhetsarbeidet fortsetter imidlertid videre uavhengig av hvem som er styreleder i Trygg Trafikk. Det har alltid vært slik og det kommer alltid til å være slik; Styrer og ledere kommer og går – organisasjonen og oppgavene består.

Med dette takker jeg for oppmerksomheten og ønsker at vi får et godt landsmøte og konferanse de kommende to dager.

Styret får etter valget følgende sammensetning:

**Leder:**

Tomas Iver Hallem, Verdal (Trøndelag fylkeskommune) til landsmøtet 2019

**Medlemmer:**

Knut Duesund, Notodden (Telemark FTU) til landsmøtet 2020  
Eldar Meling, Oslo (Politiets Fellesorganisasjon) til landsmøtet 2019  
Hans-Jørgen Molvig, Billingstad (Finans Norge) til landsmøtet 2020  
Aase Simonsen, Karmøy (Rogaland FTU) til landsmøtet 2020  
Trude Hagland, Liland (Nordland FTU) til landsmøtet 2019  
Anne Marit Jordheim, Drammen til landsmøtet 2019  
(de ansattes representant)

**Vararepresentanter:**

1. Elisabeth F.Kristoffersen, Moss (MA – rusfri trafikk) til landsmøtet 2019  
2. Ketil Nordengen, Jessheim (Akershus FTU) til landsmøtet 2020  
3. Mari Siljebråten, Bardu (Troms fylkeskommune) til landsmøtet 2020  
Torunn Mevik, Vestby til landsmøtet 2019  
(de ansattes vararepresentant)

**7. Valg av valgkomité**

Trygg Trafikks styre fremmet følgende forslag til valgkomité: leder Benthe Enes Bondhus med Camilla Melgård og Børre Skiaker som medlemmer. Som nytt varamedlem foreslo styret Geir A. Mo.

*Styrets forslag til valgkomité ble enstemmig godkjent.*

**8. Trygg Trafikks budsjett 2018 og forslag til budsjett 2019**

Trygg Trafikks direktør, Jan Johansen, ga en kort orientering om årets budsjett som har et forventet overskudd på ca. 500 000 kroner.

Direktøren opplyste at Trygg Trafikks forslag til budsjett 2019 var sendt Samferdselsdepartementet som en del av søknaden for 2019. Budsjettet er ikke endelig behandlet av styret.

*Presentasjon av budsjett for 2018 og forslag til planer og budsjett 2019 ble tatt til orientering.*

De vedtektsfestede landsmøtesakene var ferdig behandlet kl. 10.45.

Oslo, 28. mai 2018

  
Karin B. Bjørkhaug

  
Silje Fisktjønmo

Brevet var utlagt i møtet som vedlegg til sak. 5.

Trygg Trafikks direktør gjennomgikk deretter regnskapet og ga kommentarer til dette.

Revisor Cathrine Sæther Karlsen kommenterte at revisjonsberetningen var å lese på sidene 35 og 36 i årsrapporten. Hun refererte konklusjonen i denne og presiserte at regnskapet gir et riktig bilde.

*Styrets årsberetning 2017 ble enstemmig godkjent.*

*Regnskapet med noter ble enstemmig godkjent som Trygg Trafikks regnskap for 2017.*

*Trygg Trafikks årsrapport 2017 ble tatt til orientering.*

## **6. Valg styreleder**

Valgkomiteens leder, Øivind Mathisen, gjennomgikk valgkomiteens utsendte forslag til kandidater.

Valgkomiteen foreslo Tomas Iver Hallem valgt til ny leder av Trygg Trafikks styre.

*Tomas Iver Hallem ble enstemmig valgt til ny leder av styret for ett år.*

## **7. Valg av to (tre) styremedlemmer og to varamedlemmer**

### Valg av tre styremedlemmer:

Ettersom sittende styremedlem, Tomas Iver Hallem, ble valgt til styreleder foreslo valgkomiteen følgende representanter til vervet som styremedlemmer:

Aase Simonsen (55 år), Rogaland FTU (gjenvalg)

Knut Duesund (67 år), Telemark FTU (ny)

Hans-Jørgen Molvig (47 år), Finans Norge (ny)

Styremedlemmene ble valgt enkeltvis.

*Aase Simonsen ble enstemmig valgt – for to år*

*Knut Duesund ble enstemmig valgt – for to år*

*Hans-Jørgen Molvig ble enstemmig valgt – for to år*

### Valg av to varamedlemmer:

Valgkomiteen foreslo følgende:

2.varamedlem: Ketil Nordengen, Akershus FTU, velges for to år

3.varamedlem: Mari Siljebråten, Troms FTU, velges for to år.

Varamedlemmene ble valgt enkeltvis.

*2.varamedlem Ketil Nordengen ble enstemmig valgt – for to år.*

*3.varamedlem Mari Siljebråten ble enstemmig valgt – for to år.*

# **TRYGG TRAFIKK**

## **PROTOKOLL FRA TRYGG TRAFIKKS LANDSMØTE 24. APRIL 2018**

Møtet ble avviklet i Radisson Blu Scandinavia Hotel, Holbergsgt 30, Oslo.

Det var 14 personer til stede fra medlemsorganisasjonene. I tillegg møtte Trygg Trafikks revisor, valgkomiteens leder og ansatte.  
Deltakerlisten følger protokollen som vedlegg.

### **1. Åpning**

Styreleder, Geir A. Mo, ønsket velkommen til Trygg Trafikks 62. ordinære landsmøte. Geir Mos åpningstale følger som vedlegg til protokollen.

### **2. Valg av dirigent**

Trygg Trafikks styre foreslo styreleder Geir A. Mo valgt som dirigent for landsmøtet.

*Geir A. Mo ble enstemmig valgt.*

### **3. Landsmøtet oppnevner to personer til å undertegne protokollen**

Etter forslag fra dirigent ble Karin B. Bjørkhaug og Silje Fisktjønmo foreslått til å undertegne protokollen.

*Karin B. Bjørkhaug og Silje Fisktjønmo ble enstemmig valgt til å undertegne protokollen.*

### **4. Gjennomgang av forretningsorden**

Dirigenten viste til at forretningsorden var utlagt i møtet og opplyste at denne ville bli brukt ved behov. Det kom ingen innsigelser til forretningsorden.

*Forretningsorden ble godkjent.*

### **5. Årsrapport 2017 med regnskap**

Dirigenten gjennomgikk årsrapporten side for side.

Under behandling av denne refererte møteleder et brev fra Norges Motorsportforbund, Norges Bilsportforbund og Norsk Motorcykkel Union, hvor det er uttrykt et ønske om at følgende protokollføres:

*«Norges Motorsportforbund, Norges Bilsportforbund og Norsk Motorcykkel Union støtter Trygg Trafikks hovedstrategier. Vegnettet er mer enn et trafikksystem, og organisasjonen må også bygge opp kunnskap om trafikantenes mangfoldige motiv for å benytte veiene, herunder opplevelser, fritidsaktiviteter og rekreasjon. Betydningen av trening av risikoforståelse, ferdighets- og mengdetrening må gis mer vekt i trafikksikkerhetsarbeidet.»*