



TRYGG TRAFIKK

Tullins gate 2
Postboks 277 Oslo Sentrum
NO-0103 Oslo, Norway

Tlf: +47 22 40 40 40

hovedkontor@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Til Trygg Trafikks medlemmer

LINDÅS	
Klasse- og	
07 MAI 2019	
Ark. saksnr. 19/3582	Løpenr.
Saksnr.	Tilgangskode

Dato: 30. april 2019

Vår ref:

Oversendelse av protokoll fra Trygg Trafikks landsmøte

Vedlagt følger protokoll fra Trygg Trafikks landsmøte 9. april 2019.

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

Med vennlig hilsen
Trygg Trafikk

Jan Johansen
direktør

TRYGG TRAFIKK

PROTOKOLL FRA TRYGG TRAFIKKS LANDSMØTE 9. APRIL 2019

Møtet ble avviklet på Clarion Hotel The Hub, Biskop Gunnerusgt. 3, Oslo

Det var 27 personer til stede fra medlemsorganisasjonene, hvorav 24 med stemmerett. I tillegg møtte Trygg Trafikks revisor, valgkomiteens leder og ansatte. Deltakerlisten følger protokollen som vedlegg.

1. Åpning

Styreleder, Tomas I. Hallem, ønsket velkommen til Trygg Trafikks 63. ordinærelandsmøte. Styreleders åpningstale følger som vedlegg til protokollen.

2. Valg av dirigent

Trygg Trafikks styre foreslo Tomas I. Hallem som dirigent for landsmøtet.

Tomas I. Hallem ble enstemmig valgt.

3. Landsmøtet oppnevner to personer til å undertegne protokollen

Etter forslag fra dirigent ble Trude C. Valle og Anne Beate Budalen oppnevnt til å undertegne protokollen.

Trude C. Valle og Anne Beate Budalen 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 2018 med regnskap

Dirigenten gjennomgikk årsrapporten side for side.

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

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

Styrets årsberetning 2018 ble enstemmig godkjent.

Regnskapet med noter ble enstemmig godkjent som Trygg Trafikks regnskap for 2018.

Trygg Trafikks årsrapport 2018 ble tatt til orientering.

6. Valg av styreleder

Leder av valgkomiteen Benthe E. Bondhus gjennomgikk valgkomiteens utsendte forslag til kandidater.

Valgkomiteen foreslo gjenvalg på sittende styreleder, Tomas Iver Hallem.

Tomas Iver Hallem ble enstemmig valgt som styreleder – for to år.

7. Valg av to styremedlemmer og ett varamedlem

Valgkomiteen foreslo gjenvalg på styremedlemmene Eldar Meling og Trude Hagland. Styremedlemmene ble valgt enkeltvis.

Eldar Melding ble enstemmig valgt – for to år – Politiets fellesforbund

Trude Hagland ble enstemmig valgt – for to år – Nordland FTU

Valgkomiteen foreslo gjenvalg for 1. varamedlem Elisabeth F. Kristoffersen.

Elisabeth F. Kristoffersen ble enstemmig valgt – for to år – MA Rusfritrafikk

Styret får etter valget følgende sammensetning:

Leder:

Tomas Iver Hallem (Trøndelag fylkeskommune) til landsmøtet 2021

Medlemmer:

Aase Simonsen (Rogaland fylkeskommune) til landsmøtet 2020

Eldar Meling (Politiets Fellesforbund) til landsmøtet 2021

Trude Hagland (Nordland FTU) til landsmøtet 2021

Knut Duesund (Telemark FTU) til landsmøtet 2020

Hans Jørgen Molvig (Finans Norge) til landsmøtet 2020

Anne Marit Jordheim (ansattes rep.) til landsmøtet 2021

Vararepresentanter:

1. Elisabeth F. Kristoffersen (MA Rusfri Trafikk) til landsmøtet 2021

Ketil Nordengen (Akershus FTU) til landsmøtet 2020

Mari Siljebråten (Troms fylkeskommune) til landsmøtet 2020

Torunn Møvik (ansattes 1. vara) til landsmøtet 2021

Bjørn Hagene (ansattes 2. vara) til landsmøtet 2021

8. Valg av valgkomite

Trygg Trafikks styre fremmet forslag om gjenvalg på sittende valgkomite:

Benthe Enes Bondhus	- leder
Camilla Melgård	- medlem
Børre Skiaker	- medlem
Geir A. Mo	- varamedlem

Styrets forslag til gjenvalg ble enstemmig godkjent

9. Trygg Trafikks budsjett 2019 og forslag til budsjett 2020

Trygg Trafikks direktør ga en kort orientering om årets budsjett som har et forventet overskudd på 500.000 kr.

Direktøren opplyste at Trygg Trafikks forslag til budsjett 2020 var sendt Samferdselsdepartementet i desember 2018 som del av søknaden for 2020. Budsjettet er ikke endelig behandlet av styret.

Presentasjon av budsjett for 2019 og forslag til planer og budsjett 2020 ble tatt til orientering.

De vedtektsfestede landsmøte sakene var ferdig behandlet kl. 11:00.

Oslo, 11. april 2019



Trude C. Valle



Anne Beate Budalen

Deltakere på Trygg Trafikks landsmøte 2019:

	Navn:	Representerer:
1.	Abusdal, Torgeir	ATL
2.	Bondhus, Benthe	Valgkomiteen
3.	Budalen, Anne-Beate	MA – Rusfri Trafikk
4.	Duesund, Knut	Styret
5.	Distad, Noralv	Sogn og Fjordane Fylkeskommune
6.	Eker, Guro Helene Bakke	Buskerud fylkeskommune
7.	Fisktjønmo, Silje	Nordland FTU
8.	Goodwin, Hanne	Arendal Kommune
9.	Govasmark, Oddvar	Verdal Kommune
10.	Hagland, Trude	Styret/Nordland Fylkeskommune
11.	Hallem, Tomas Iver	Styret
12.	Ole Hæreid	Sogn og Fjordane FTU
13.	Jordheim, Anne Marit	Styret
14.	Ludvigsen, Jon Erik	Dekkimportørenes forening
15.	Meling, Eldar	Styret
16.	Nordvik, Dag	NLF
17.	Raknerud, Hallgeir	Norges Bilsportforbund
18.	Rovelstad, Jonn Eilert	NAF
19.	Skiaker, Børre	Kongelig Norsk Automobilklubb
20.	Schytz, Solveig	Akershus Fylkeskommune
21.	Thorsen, Øyvind Solberg	Opplysningsrådet for veitrafikken
22.	Tøtdal, Tore	American Car Club of Norway
23.	Tubbene, Johannes	Sogn og Fjordane FTU
24.	Totlandsdal, Henny	Møre og Romsdal FTU
25.	Valle, Trude C.	Yrkestrafikkforbundet
26.	Vinjevoll, Eva M. Ørmen	Hordaland Fylkeskommune
27.	Ystad, Dag	Trøndelag Fylkeskommune

Kjære landsmøtedeltakere!

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

Denne velkomst inkluderer også Trygg Trafikks dyktige ansatte. 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.

Kjernen i Trygg Trafikks samfunnsoppdrag er å være en drivende kraft for å sikre best mulig sikkerhet for alle trafikantgrupper og være en av hovedaktørene i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Ja, vår strategiplan peker sågar ut en vei der vi skal forsøke å opptre som et "nav" i dette.

Men vi er heldigvis ikke alene. Nasjonale, regionale og lokale myndigheter, både politiske og i embetsverket. Finansnæringen, frivillige organisasjoner og interessegrupper. Virksomheter og ildsjeler.

Alle disse spiller hver for seg en viktig rolle i det vi kaller "den Norske modellen". En modell som har ført til at vi flere år på rad har vært det mest trafikksikre landet i verden.

Organisasjon

Før jeg tar landsmøtet med på "en liten" tur rundt våre kjerneaktiviteter og resultater i året som har gått, så har jeg lyst til å starte med å presentere rammene rundt organisasjonen, der vi er akkurat nå.

Trygg Trafikk har de senere år hatt en god utvikling i inntektsgrunnlaget vårt. Spesielt statsmidlene har vokst betydelig. Her har vi notert en gledelig økning på drøyt 90 % over en 6-års periode fra 2013 – 2019.

Vårt produkt er kunnskap og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid i ulike former. Vår viktigste innsatsfaktor er kompetente medarbeidere. Det betyr at med større økonomi så har det vært mulig for oss å rekruttere flere ressurser.

Og så er det fortsatt rom for å utvide kjerneaktiviteter samtidig som det ikke skorter på nye prosjekter og ideer. Slik sett håper vi at våre nærmeste samarbeidspartnere også inn i fremtiden ser nytten av å satse ytterligere på vårt arbeid.

Ved årsskiftet hadde vi 58 dyktige og dedikerte medarbeidere i organisasjonen. Disse utgjorde totalt 50 og et halvt årsverk. Gjennomsnittsalderen på våre ansatte er 51 år.

Vi har litt flere kvinner enn menn ansatt i Trygg Trafikk.

I overkant av 53 % av våre ansatte ved siste årsskifte var kvinner.

Organisasjonen har i tillegg til en sentral stab over tid etablert et svært kompetent og erfarent "fylkesapparat" med representasjon i alle fylkene. Ca. 30 medarbeidere har sitt daglige virke ute i fylkene.

For å tilpasse oss regionreformen vil vi f.o.m. 1. mai i år organisere oss i henhold til denne. Gjennom det siste året har det pågått drøftinger med ansattes tillitsvalgte som har konkludert med en godt forankret organisasjonsmodell når 18 fylker blir til 11.

Det er styrets bestemte oppfatning at vi har en organisasjon som er godt rustet til å møte de utfordringer som måtte stå foran oss i fremtiden.

Ulykkestill

Innsamling og registrering av ulykkesdata er en forutsetning for å utvikle målrettede og forebyggende tiltak mot trafikkulykker. Kunnskap og læring fra ulykkesundersøkelser vil få stadig økt betydning, både for videreutvikling av trafikksikkerhetstiltak og for organisatorisk læring.

I Norge baserer vi det kunnskapsbaserte, forebyggende arbeidet på ulykkesstatistikk fra Politiet og SSB samt på analyser av alle trafikkulykker med omkomne, de såkalte UAG-analysene.

Omkomne og hardt skadde i trafikken 2004 – estimert 2018 - Målkurve frem mot 2030

I 2018 er det foreløpig registrert 108 omkomne i trafikken på Norske veier. Dette er omtrent på nivå med 2017 da 106 ble registrert omkommet. Dette betyr at vi igjen har stabilisert antallet omkomne på et enda lavere nivå over tid.

Samtidig er det ting som kan tyde på at også antallet hardt skadde, for første gang på lenge, er i ferd med å se signifikant reduksjon. Pr. dato estimeres ca. 590 hardt skadde i trafikken i 2018, noe som i tilfelle betyr en reduksjon fra 2017 på rundt 75!!

Skulle dette bli resultatet når de endelige 2018-tallene foreligger i løpet av mai-måned så betyr det at vi igjen er "i rute" i forhold til 2024-målet om maksimalt 500 omkomne & hardt skadde i trafikken og maksimalt 350 i 2030.

Det føles allikevel helt meningsløst å snakke om positiv utvikling når så mange fortsatt årlig rammes så hardt av trafikkulykker! Det er selvsagt så uendelig mer enn statistikk når hundrevis av familier rundt i landet vårt har mistet nære og kjære, plutselig, brutalt og uten forvarsel.

De som har gått bort får vi ikke tilbake, men det **må** fortsatt jobbes hardt for at andre skal unngå å oppleve det verst tenkelige.

Det langsiktige målet for trafikken på norske veier **er** at ingen pårørende mottar et tragisk budskap om at deres kjære har mistet livet eller blitt hardt skadd etter en kollisjon eller utforkjøring.

Omkomne i trafikken 2018 – pr. 100.000 innbyggere - Nordiske land

4 april ble EU-tallene på omkomne i 2018 offisielle. Det er "status quo" i Europa, akkurat slik som det har vært de siste 5 årene.

Det mest nærliggende for oss er å sammenligne Norge med de øvrige Nordiske land.

Sverige og Danmark lå i mange år foran Norge i trafikksikkerhet målt statistisk. Her ser vi at dette bildet nå er snudd på hodet.

I 2018 registrerte vi drøyt to omkomne pr. 100.000 innbyggere i Norge. Som vi ser så er både Sverige og Danmark over tre.

I Finland har man forholdsmessig akkurat dobbelt så mange trafikkdrepte som i Norge.

Omkomne i trafikken 2010-2018 - Skandinavia

Ser vi på utviklingen i de Skandinaviske land over tid så finner vi at Norge har hatt den klart største reduksjonen av trafikkdrepte over tid. Hvis vi sammenligner gjennomsnittet av nivået fra 2010-2013 med nivået i perioden 2014-2018 så har Norge her hatt en reduksjon på 31 %. Deretter kommer Finland med en reduksjon på 14 %, Danmark med 12 % og Sverige med bare 3 %.

Vi registrerer fra tid til annen politikk som har til formål å liberalisere og forenkle, også på samferdselsområdet. I disse sammenhengene vises ofte til våre naboland.

I Trygg Trafikk skulle vi nok heller ha sett at vi i Norge hadde holdt oss konsistent til de rammer og retningslinjer som er opparbeidet over tid.

Statistisk sett er det jo ingen tvil om at dette er en retning som har gitt resultater!!!!

Nullvisjonen → konkrete nasjonale mål

Det er både riktig og viktig - å uttrykke et sterkt håp om at ulykkestallene fortsatt kan reduseres, og det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet drives heldigvis fortsatt bestemt mot en visjon der ingen dør eller blir hardt skadd i veitrafikken.

Arbeidet preges av en offensiv holdning, og i Trygg Trafikk er vi overbevist om at dette er dette noe av det viktigste samfunnsarbeidet som gjøres.

TØI → potensialet i.fh.t. 2030-målet

I det nasjonale faglige miljøet er det konsensus rundt behovet for nye og effektive tiltak på området, samtidig som vi fortsetter med de virkemidler som vi har hatt gode resultater av.

I en rapport fra TØI i 2018 har man sett på om målene om maksimalt 500 omkomne og hardt skadde i 2024 og 350 i 2030 kan nås, og evt. hva som skal til.

Det løftes 33 ulike og målbare tiltak som må gjennomføres fullt ut hvis målene skal nås.

På tavla ser vi noe nær halvparten av disse tiltakene og bare etter et kort "gløtt" på dette, så ser man fort at det vil kreve stort politisk mot å gjennomføre.

Reduksjon av fartsgrenser, ISA, alkoholås, doubling av politikontroller, streknings-ATK, betydelig økning av gebyrer etc. er alt sammen tiltak som ikke umiddelbart kan karakteriseres som "populære".

Slik sett vil det også i mange år fremover være behov for Trygg Trafikk som en aktør vi kan stole på at utelukkende snakker trafikksikkerhetens sak og som er tro mot den rollen organisasjonen har.

Vi skal fakta- og forskningsbasert hjelpe folkevalgte på alle nivåer til å ta de vanskelige men riktige beslutningene for å sikre en fortsatt utvikling frem mot nullvisjonen og konkrete nasjonale ambisiøse mål.

Trygge og sikre barn – intro.

Med dette bakteppe skal jeg nå ta forsamlingen igjennom Trygg Trafikks hovedaktiviteter i 2018.

Antall trafikkulykker med barn er betydelig redusert, men det er fortsatt behov for innsats på dette området.

Vi skal bidra til å opprettholde den positive utviklingen, også for nye generasjoner.

Vi oppfordrer til systematisk trafikkopplæring utfra to begrunnelser:

Den ene er at barn skal lære hva som er sikkert og hva som er farlig slik at de unngår ulykker i et kortsiktig perspektiv. Den andre er å ha et langsiktig, forebyggede perspektiv, etablere gode vaner og skape en sikkerhetskultur.

Vi er pådriver for at barn skal være trygge og sikre i trafikken, herunder at myndighetene legger større vekt på hensynet til barn og unge i planlegging av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

I Nasjonal Tiltaksplan for Trafikksikkerhet på Veg 2018-2021 er det for første gang i dette planarbeids historie uttrykt en "nullvisjon" som en reel målsetning.

Her står det nemlig å lese at: *"Vi skal oppleve null omkomne barn i trafikken i minst ett av årene i perioden 2018-2021"*.

Trygge og sikre barn

Spesielt med bakgrunn i økningen i statlige tilskudd også i 2018 har vi kunnet eskalere og ytterligere utvikle våre aktiviteter på dette området:

- Vi har fortsatt å utvikle Barnas Trafikkklubb og ved utgangen av året var ca. 37 % av landets barnehager medlemmer i klubben. Barnas Trafikkklubb har f.eks. mange oppdrag som barnehagene bruker når de planlegger og er på tur. Vårt mål er at innholdet i klubben optimalt hjelper barnehagen med å arbeide med rammeplanens fagområder.
 - Gjennom barnehagekurs samt kurs på lærerutdanningene har vi truffet mer enn 1.500 barnehagelærere 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 der vi ønsker. 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 408.000 sidevisninger på tryggtrafikk.no/skole der bl.a. vår digitale sykkelprøve ligger.
 - For å sikre en tryggere skolevei har vi sammen med gode samarbeidspartnere videreutviklet konseptet Hjertesone, der skoler over hele landet jobber effektivt med trafikksikkerhet i samarbeid med foreldre og elever.
Vi opplever nå at fler og fler kommuner og skoler tar kontakt for veiledning i hvordan man kan etablere hjertesoner rundt skolene.
Det kan være FAU, rektor eller Folkehelsekoordinator som tar initiativ, eller det kan være kommunale vedtak som er drivkraften i arbeidet. Vi ser i økende grad slike kommunale vedtak som skal sikre trygge soner rundt skolene over hele landet.

Sykkeldyktig.no

Det er et politisk mål at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen. Føringer i læreplaner presiserer hvilket ansvar skolen har for å gi barna trafikkopplæring. Å kunne sykle er en viktig ferdighet.

Det er imidlertid store forskjeller mellom kommunene i hvordan opplæringen gjennomføres. Årsaken til disse forskjellene kan være ressurser, kompetanse, skolestørrelse og trafikale forhold.

Mange opplever at informasjon om trafikkopplæring på sykkel er vanskelig tilgjengelig og/eller lite enhetlig. Dette gjelder både informasjon og veiledning om teoretisk og praktisk sykkelopplæring, samt hvor skolene kan finne informasjon og kurs for kompetanseheving av lærere.

Sammen med NAF, Syklistenes Landsforening og Norges Cykleforbund har vi blitt enige om at det er behov for samordning av trafikkopplæringen på sykkel.

Med finansiering fra bl.a. Samferdselsdepartementet har vi startet arbeidet med å etablere et felles nettsted der relevant informasjon og materiell som skolene trenger for undervisning i sykkelopplæring er samlet.

Portalen skal være klar i god tid før skolestart i 2020 og vi tror at dette vil gjøre det lettere for lærere å finne informasjon og materiell for å drive god og målrettet trafikkopplæring på sykkel i skolen. Teknologien som er valgt vil gjøre det lett og intuitivt å drive trafikkopplæring på sykkel.

Før jeg tar hull på neste tema har jeg lyst til å vise dere en film som eksemplifiserer hvordan vi forsøker å påvirke holdninger og adferd gjennom å kommunisere både til hode og hjerte. Alle småbarnsforeldre kjenner på de små daglige kampene med sine barn. Flere ganger om dagen står man overfor valget om å ta kampen eller la være. Vi utviklet derfor konseptet #voksenpoeng og idéen «Noen kamper er verdt å ta».

Gjennom en såkalt multikanal-strategi for Facebook, YouTube og Snapchat ble rundt 1,4 mill. nordmenn eksponert for dette budskap. Drøyt 1 mill. så filmen organisk. I tillegg ble 2,3 mill. nordmenn eksponert for budskapet i annonsene på tvers av plattformene som drev kampanjeløpet.

En viktig årsak til at vi over tid har sett en betydelig nedgang i antallet barn som omkommer i trafikken er, som filmen tydelig viste, at vi sikrer barna våre på en helt annen og mye tryggere måte enn før.

Det er påbudt å sikre barn i bil. Barn som er under 135 cm høye skal alltid bruke godkjent barnesikringsutstyr som er riktig i forhold til barnets vekt og høyde.

Trygg Trafikk har en rekke viktige ansvarsområder i Nasjonal Tiltaksplan å dette området og vi dekker dette ansvaret gjennom en rekke ulike tiltak:

- Kampanjen «**Tryggest bakovervendt**» ble gjennomført i form av en butikkampanje hos samarbeidspartnere og digital konkurranse på egne flater

- Delaktiviteten «**Voksenpoeng**» er en kreativ plattform for kampanjeaktiviteter knyttet til aktuelle problemområder på Barn i bil-feltet. Aktiviteten er et treårig kampanjeløp i tett samarbeid med If Forsikring
- Nettjenesten "**Bilstovelgeren.no**" gir svar på hvilken type bil-stol som passer best til det aktuelle barnet, basert på informasjon om alder, vekt og høyde.
- Vår "**Svartjeneste**" er bemannet med kompetente medarbeidere på alle ukedager og gir faglig gode svar på spørsmål fra foreldre og andre
- I 2018 sikret 57 % sine barn i alderen 1-4 år korrekt, altså bakovervendt. Dette er status quo i forhold til året før. Det nasjonale målet i 2022 er 75 %.

Omkomne pr. mill. barn og unge 0-17 år

Høsten 2017 la Trygg Trafikk frem sin modell for atferdspåvirkning på en konferanse i Brussel, arrangert av *European Transport Safety Council (ETSC)*.

Et tema som kom opp, var behovet for å utveksle erfaringer på tvers av landegrensener og operere med felles betegnelser. For å følge opp dette ble det i fjor nedsatt et to-årig prosjekt som har fått betegnelsen LEARN!

Prosjektets hovedmål er å forbedre kvaliteten på trafikksikkerhets- og mobilitetsutdanning i Europa ved å lage en håndbok som inneholder retningslinjer for beste praksis for utforming, gjennomføring og evaluering av slike prosjekter.

Trygg Trafikk sitter i ekspert-panelet, som januar 2019 arrangerte sin første konferanse (i Madrid), der rapporten om kartlegging av landenes status på trafikkopplæring i skolen (6-17 år) ble lagt frem.

Denne rapporten viser at vi ligger best an i Europa på barnedødelighet i trafikken men den viser også flere land har kommet lenger enn os i å integrere trafikkopplæring som en del av utdanningsløpet i skolen.

Trafikksikker ungdomstid – Intro.

Antall drepte og hardt skadde ungdommer i alderen 16–24 år er redusert de senere årene. Allikevel er ungdom, spesielt unge mannlige bilførere, fortsatt høyt representert på ulykkesstatistikken.

I arbeidet mot nullvisjonen er ungdom en viktig målgruppe. Trygg Trafikk har to tilnærminger i ungdomsarbeidet.

Hovedsatsningen er skoletiltak rettet mot alle og har til hensikt å styrke den gode atferden. I tillegg er det nødvendig å rette spesielle tiltak mot de mest risikoutsatte ungdommene.

Trafikksikker ungdomstid

- **Valgfaget trafikk** ble innført høsten 2011 og ble raskt et populært fag. Målet vårt var at 25 % av skolene skulle tilby dette faget, og for skoleåret 2017/18 var tallet 27,1%.

Innføringen av valgfaget trafikk bidrar til en mer fullstendig og tverrfaglig tilnærming til trafikkopplæring.

Elever som velger dette faget kan ta trafikalt grunnkurs i faget.

Trygg Trafikk har skrevet lærebok og avholder nettverksmøter med ungdomsskolelærere rundt i landet. Akkurat nå er vi i slutfasen med en ny veiledning til læreplanen i faget som skal være klar til skolestart 2019/20.

Faget inneholder en rekke elementer som er vektlagt i Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning, og som tidligere forskning har dokumentert er av betydning for å påvirke adferd.

Faget er nylig evaluert av Transportøkonomisk Institutt med svært gode resultater:

Elevene liker faget, det har en fin blanding av teori og praksis, og omtrent like mange gutter og jenter tar faget, OG.....de trives! ☺

- **"Underveis"** er et magasin for elever på 10. trinn i ungdomsskolen. Den primære målgruppa er ungdomsskoleelevene selv, sekundærmålgruppen er foreldre og lærere i ungdomsskolen.

Målet er å tilby ungdom relevant lesestoff med oppdrag om trafikk og trafikksikkerhet for kompetanseheving og refleksjon. Innholdet i magasinet er knyttet til læreplaner i ulike fag, og skolene kan bruke det i tverrfaglig arbeid. Magasinet har blitt veldig godt mottatt i skolene.

Magasinet fikk i 2018 et "ansiktsløft" for å gjøre det enda mer brukervennlig i klasserommet og hadde et opplag på 65.000.

- **#ErDuSikker?** er et metodeutviklingsprosjekt der vi tester ut effekten av ung-til-ung-formidling gjennom en konkurranse mellom skoler i videregående. Målet er at elevene skal bli mer bevisste på hvordan de opptrer i trafikken og ta sikre valg. Prosjektet er en videreføring av *Jentenes trafikkaksjon*. I 2018 deltok 27 videregående skoler i 8 fylker og satte klare atferds- og kunnskapsmål med arbeidet.
- I mange av fylkene arrangerer våre distriktsledere sammen med gode samarbeidspartnere **russe-seminar eller tema-dag for russen**. Her fokuseres den økte risikoen gamle biler, mange passasjerer i bilen samt fest og alkohol fører til. I 2017 var det rekordlave 50 ulykker med russebusser og -biler før 17. mai. Vi har ennå ikke offisielle tall fra 2018 men vi håper selvsagt at ulykkesreduksjonen fortsetter. Det er ingen tvil om at det å møte ungdommen og i praksis vise alle risikomomentene, faktisk fungerer.
- Vi har videre utviklet et digitalt planleggingsverktøy for å visualisere enkle, men viktige avgjørelser i trafikken. **"Planleggeren"** er ment som et hjelpemiddel for å skape gode vaner og bli mer bevisst på egne valg. Transportøkonomisk Institutt bidrar i utviklingen av dette verktøyet.

Sikkerhet for fotgjengere og syklister – Intro.

Det er en nasjonal satsing at flere skal gå og sykle, og målet er at dette ikke fører til flere ulykker. Mange veier og områder er ikke særlig godt tilrettelagt for gående og syklende. Samtidig er det en stor andel syklister som ikke bruker sykkelhjelmer til tross for at dette reduserer risikoen for alvorlig hodeskade. Refleksbruken blant fotgjengere er også for lav, noe som utgjør en risiko for påkjørsler.

Trygg Trafikk formidler kunnskap om hvordan ulykker kan unngås og betydningen av å følge trafikkregler. Vi er pådriver for bedre tilrettelegging for fotgjengere og syklister, samtidig som vi påpeker disse trafikantgruppene ansvar for egen sikkerhet.

Våre 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, refleks lys og sykkelhjelmer reduserer risikoen for ulykker og skader betydelig.

Også i 2018 gjennomførte Trygg Trafikk betydelige kampanjeaktiviteter for å sikre maksimal og optimalt bruk av sikkerhetsutstyr.

Refleksdagen

- Trygg Trafikk og SpareBank 1 har i flere år samarbeidet om å skape økt oppmerksomhet rundt Refleksdagen og refleksbruk. Refleksdagen ble avviklet 18. oktober.
Kampanjen er digital og idékonseptet «*Mørket kommer*» gjelder foreløpig for årene 2017, 2018 og 2019. Kampanjen fikk bred spredning.
- Årets refleksdesign fra Kygo ble svært godt mottatt.
- SnapChat leverte nærmere 2,5 mill. visninger. Vi nådde over 767.000 unike brukere og filteret ble delt av mer enn 80.000 unike snapchattere.
- Våre time-lapse filmer nådde mer enn 360.000 unike Facebook-brukere
- I tillegg registrerte vi nærmere 480 oppslag i radio, TV, nettaviser mm., hovedsakelig i tidsrommet september – november knyttet til Trygg Trafikk og refleks.
- Våre tellinger viser at refleksbruken på landsbasis har økt fra 40 til snau 44 %. Det nasjonale målet i 2022 er at 50 % av alle voksne skal bruke refleks.

Skadefri bruk av sykkel

- Ja, det vi akkurat så her det var en smakebit på sykkelhjelmkampanjen som vi har utviklet sammen med Tryg Forsikring.
- Idékonseptet «*Verre er det ikke*» gjelder for 2017, 2018 og 2019.
Kampanjen har som formål å sette hjelmer på dagsorden - uten bruk av pekefinger men snarere spille på følelser.
- Tryg Forsikring og Trygg Trafikk har i flere år samarbeidet om ulike prosjekter knyttet til bruk av sykkelhjelmer.
Trafikksikkerhet og sykling er et av Trygg Trafikk`s kjerneområder, og organisasjonen jobber naturlig nok med dette på flere områder og flere nivåer.
- Overordnet mål er å sette søkelyset på «*Folkesyklisten*» i alderen 18-65 år og bruk av

sykkelhjelm.

- Spesielt i månedene mai til august ser vi omfattende dekning i media av våre budskap på dette området.
- Profilene vi bruker i denne kampanjen skal være troverdige, ha appell i store målgrupper, store følger-tall og evne til å engasjere. Dette mener vi at vi også lyktes godt med i 2018
- De siste tellingene foretatt av Statens Vegvesen viser at tilstanden for 2018 viser at snaut 63,6 % bruker sykkelhjelm. Målet i 2022 er 70 %, så her er vi på god vei. Utfordringen ligger spesielt på å få ungdom i alderen 12-17 år til å ta på seg sykkelhjelm.

Fremtidens sykkelopplæring

- I forskningsprosjektet "*Barn, oppmerksomhet og sykling*" vurderer vi effekten av oppmerksomhetstrening med barn, som en del av sykkelopplæringen i skolen
- Barn i alderen 8-10 år sykler mye i trafikken og vi vet at evnen til å orientere seg og bruke oppmerksomheten riktig, ikke er fullt utviklet hos så små barn
- I samarbeid med SINTEF og Dagfinn Moe har vi utarbeidet et kunnskapsgrunnlag om barns oppmerksomhetsutvikling og gjennomført oppmerksomhetsstudier av barn i 3-5 trinn.
- Med bakgrunn i dette er det utviklet et undervisningsopplegg, og lærere er nå i forberedelsesfasen for å kunne starte undervisningen denne våren.
- Ett av våre håp for dette prosjektet er at vi skal "knekke koden" for å bevise at trafikkopplæring har effekt!

Systematisk trafikksikkerhetsarbeid – Intro.

Kommuner og fylkeskommuner har et viktig ansvar for innbyggernes trafikksikkerhet, blant annet som vei-eier, skoleeier og arbeidsgiver.

Trafikksikkerhet er et tverrfaglig område, og samordning av arbeidet er en utfordring.

Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune er godkjenningsordninger utviklet av Trygg Trafikk.

Kriteriene bygger på eksisterende lovverk og er en hjelp for kommuner og fylkeskommuner til å systematisere trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer.

Folkehelsearbeidet er sentralt i kommuner og fylker, og Trygg Trafikk's ambisjon på dette området er å bidra til å knytte trafikksikkerhet til det ulykkesforebyggende helsearbeidet.

Trafikksikker kommune & fylkeskommune

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune og -fylkeskommune er og hvordan disse bør jobbe.

I samarbeid med fylkeskommunene har disse kriteriene blitt til en godkjenningsordning og en modell for et helhetlig og tversektorielt kommunalt & fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid.

I Nasjonal tiltaksplan er det definert et mål om at det innen utgangen av 2021 skal være godkjent 125 kommuner i samtlige fylker.

Med foreløpig 101 godkjente kommuner er vi på god vei til å innfri dette målet.

Tiden går fort og vi er nå allerede i gang med å re-godkjenne kommuner som ble førstegangs-godkjent i 2015. Godkjenning som trafikksikker kommune har som kjent en "holdbarhet" på 3 år.

I året som har gått har vi gjennomført seminarer i Rogaland, Akershus, Troms og Hordaland med tema kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Vi mener at kommunale planer i større grad må gjenspeile det tverrsektorielle arbeidet og bli ennå mer konkret på hvilke tiltak som skal gjennomføres.

I tillegg vet vi at bare drøyt 40 % av kommunene **har** operative trafikksikkerhetsplaner. Trygg Trafikk har en ambisjon om å bidra til at dette tallet økes betydelig gjennom de neste årene.

I samarbeid med Vegdirektoratet har vi startet prosessen med oppfølgingstiltak nr. 129 i nasjonal tiltaksplan. Under dette tiltak har vi forpliktet oss til å etablere et nettbasert innføringskurs for ansatte i kommuner og fylkeskommuner. Kurset skal bidra til økt bevisstgjøring om egen risiko i trafikken og er planlagt ferdigstilt før sommeren i år.

Og så er Oppland fylke godkjent som den første trafikksikre fylkeskommune. Dette skjedde i oktober i fjor. I prosessen med å etablere kriteriene samarbeidet Trygg Trafikk tett med Oppland fylkeskommune som gjennomførte arbeidsprosesser i alle respektive sektorer. Flere fylker er i prosess mot godkjenning.

I fjor – på samme talerstol – sa daværende styreleder i Trygg Trafikk Geir Mo, at dette prosjektet vil være med på å definere trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i årene fremover. Dette stiller jeg meg bak.

Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker adferd – Intro.

Antall alvorlige trafikkulykker er sterkt redusert, men det er fortsatt et godt stykke frem til nasjonale mål.

Trafikantenes atferd er medvirkende årsak til de fleste dødsulykker, særlig ruskjøring, høy fart og manglende førerdyktighet. Distraksjon 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 er motivert til å ta sikre valg i trafikken.

Pådriversaker

Pådriverarbeidet er en sentral del av Trygg Trafikk's samfunnsoppdrag. Ifølge strategi 2018-2025 skal Trygg Trafikk «*aktualisere trafikksikkerhet som tema i samfunnsdebatten og styrke pådriverrollen*». Pådriverarbeidet kobles til aktuelle prosesser på alle relevante myndighetsområder og -nivåer.

Media og alliansepartnere brukes når dette vurderes som hensiktsmessig.

Vi deltar svært aktivt i offentlige høringer, inviterer oss inn i møter, deltar i innspillsseminarer, sender brev, dokumenterer, sender kronikker og leserinnlegg til media og mye mer.

I de siste årene har vi også deltatt aktivt på Arendalsuka.

Målet er å få gjennomslag for politikk som virker positivt for trafikksikkerheten.

I 2018 prioriterte vi å ha fokus på disse sakene:

- Regjeringen besluttet i fjor at det skal utarbeides en ny **nasjonal handlingsplan for fysisk aktivitet**. I denne skal mål om 10 % reduksjon i fysisk inaktivitet innen 2025 videreføres.
Trygg Trafikks mål med pådriverarbeidet i denne prosessen har vært å bidra til fokus på trafiksikkerhet som forutsetning/virkemiddel for økt fysisk aktivitet blant barn og unge
- Overordnede mål og strategier i handlingsplan for fysisk aktivitet skal inngå i ny **folkehelsemelding** som skal fremmes for Stortinget nå i vår.
- Vårt mål i innspillene til ny folkehelsemelding er å bidra til fokus på trygg sykling og gange, herunder også bedre skadestatistikk.
- Apropos bedre skadestatistikk: I nasjonalt planverk slås det fast at: «*det er et betraktelig potensiale for forbedring i samordning og utarbeidelse av skadedata*». Det er f.eks. i dag et betydelig problem med underrapportering av skadde fotgjengere og syklistene.

I Trygg Trafikk har vi lenge hatt et ønske om å ta aktivt tak i denne problemstillingen og ga for ca. ett år siden et oppdrag til en av nestorene i helsemiljøet om å utarbeide en rapport som gir en total oversikt over det reelle antall skadde i trafikken. Rapporten foreligger i disse dager og funnene er oppsiktsvekkende.

Vi visste at underrapportering på lettere skadde er stor. Rapporten vår viser at bare ca. 15 % av de som blir lettere skadd i trafikken figurerer i offentlig (samferdsels)statistikk.

Det er dog intet mindre enn oppsiktsvekkende og dramatisk i forhold til nasjonale mål, at bare ca. 35-40 % av de som blir hardt skadd i trafikken figurerer i offentlige registre.

Dette er et tema vi nå har løftet for de nasjonale aktørene på området.

- Ellers har vi brukt mye energi på å sikre at trafikkopplæring også er på plass i fremtidens skole og konkret til stede i nye læreplaner. Dette var en oppgave som i løpet av prosessen viste seg vanskeligere enn antatt, men som nå ser ut til å være på sporet igjen.
I utkast til nye læreplaner som nå er på høring har trafikk fått en større plass enn det har hatt i tidligere planer.
- Arbeidet med å sikre at økt gange og sykling i storbyområdene ikke skjer på bekostning av økt antall ulykker er et arbeid vi kontinuerlig har fokus på.
Vi har gjennom det siste året opplevd at våre innspill i økende grad har blitt hørt og dette vil forhåpentlig kunne bidra til at "nullvekstmål" og "nullvisjon" ikke kolliderer ut i fremtiden.
- Regionreformen har vi bearbeidet i to retninger. Vi har, som tidligere nevnt, reorganisert oss slik at vår organisering og ressurser passer til de 11 nye fylkene.

Så har vi, bl.a. gjennom vårt svært kompetente fylkesapparat, sørget for å spille inn behovet for fokus på trafiksikkerhet i de prosessene som fellesnemndene har hatt

frem mot fylkessammenslåingene.

Vi har tilskrevet alle fellesnemnder, også fylker som skal fortsette som før, med samme budskap og vi har svart på den omfattende høringen: "Fra sams og samling".

Konferansen som følger etter dette landsmøtet er i sin helhet tilegnet regionreformen og de konsekvensene denne har eller kan få for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

- Sist men ikke minst så har vi spilt inn godt trafikksikkerhets-stoff til politiske partier og –fraksjoner både nasjonalt og regionalt i forhold til to nye regjeringsplattformer det siste drøye året. Så har vi også gitt innspill til kommune- og fylkestingsvalget og statsbudsjettet for 2019.

Vi er fornøyd med å observere at våre og andres innspill fører til at det blir mye bra trafikksikkerhetspolitikk ut av dette.

Arbeidet i fylkene – Intro.

På distriktskontorene til Trygg Trafikk arbeides det daglig for å skape en mer trafikksikker hverdag rundt om i landet.

Våre distriktsledere og øvrige medarbeidere jobber tett sammen med fylkenes trafikksikkerhetsutvalg.

Her defineres konkrete aktiviteter og prosjekter som finansieres over fylkenes budsjetter. Våre distriktskontorer representerer hele "skalaen" av kjente trafikanttiltak og alt jeg hittil har presentert for dere ligger i prinsipp i distriktsledernes aktivitetsplaner. De støtter i tillegg fylkeskommunenes arbeid og bidrar til å sikre fokus på alt det viktige arbeidet som ikke handler om veibygging og kjøretøyteknologi.

Arbeidet i fylkene

Rett uten for lokalet her finner dere 2018-årsrapponrter fra våre distriktsledere. Disse dokumenterer det brede spekter av aktiviteter i fylkene: 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 russe-tiltak
- Planlegging og gjennomføring av minnemarkeringer.
- 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.

Film – Minnemarkeringer i 25 år i Vestfold

Jeg har lyst til å vise en kort film som markerer 25 år med minnemarkeringer i Vestfold. Denne viser hvordan en minnemarkering for trafikkofer i hovedsak gjennomføres men den er også et godt bilde på det gode og brede trafikksikkerhetssamarbeidet som foregår i fylkene. Denne type minnemarkeringer foregår i 11 fylker.

Økonomisk resultat i 2018

2018 ble gjort opp med et økonomisk overskudd på snaut 935.000 kroner. Dette er en del 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 10 mill. kroner eller en EK-andel på 30,5 %.

Jeg kan forsikre landsmøtet om at organisasjonens dyktige økonomimedarbeidere har stålkontroll på hver en krone som brukes og at organisasjonens økonomi forvaltes i tråd med de forventninger som stilles til oss fra Storting, Fylker, finansnæringen og samfunnet for øvrig.

Nettverk

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. Direktøren er i tillegg varamedlem til styrene i begge organisasjoner.

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 Brussel og har blant annet et nært samarbeid med EU-kommisjonen.

Trygg Trafikk er også representert i andre eksterne styrever 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 kompetanse-nettverk. Dette representerer en merverdi og tilfører ytterligere kunnskap til vårt arbeid. Og så er vi svært opptatt på å bidra aktivt inn der vi deltar.

Takk for samarbeidet

Til slutt ønsker jeg på vegne av Trygg Trafikk å takke alle våre gode samarbeidspartnere for et godt og konstruktivt samarbeid også gjennom 2018 – ingen nevnt, ingen glemt!. Organisert nasjonalt samarbeid der ALLE deltar, er selve kjernen til forklaringen på at Norge er verdens tryggeste sted å ferdes i på vegnettet.

Som dere har hørt av mitt foredrag er aktivitetsnivået enormt stort i denne organisasjonen – fra nord til sør og øst til vest. De resultatene som skapes – i form av aktiviteter, kompetanse,

Tomas I. Hallem`s åpningstale – Trygg Trafikk`s Landsmøte 2019

kampanjer og pådriverarbeid – er med på å redde liv. De hindrer fremtidige skader og de skaper tryggere trafikanter.

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