

ÅRSRAPPORT | 20

Trygg Trafikk Oslo | 20



TRYGG TRAFIKK



REGIONLEDER

Erik Bo Berg

Telefon: 92 03 59 76

E-post: berg@tryggtrafikk.no

Adresse: Postboks 277

Oslo Sentrum

0103 Oslo

TRYGG TRAFIKK I OSLO FYLKE

Trygg Trafikks arbeid i Oslo bygger på *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*, Trygg Trafikks strategi for 2018–2025 og handlingsplan for 2018–2019, i tillegg til fylkeskommunens eget planverk for trafikksikkerhetsarbeidet.

Trygg Trafikk har i 2020 justert fylkesorganiseringen sin og tilpasset den til regionreformen. Regionleder Erik Bo Berg har kontor plass i Oslo ved hovedkontoret til Trygg Trafikk og leder Trygg Trafikks arbeid i kommunen. Trygg Trafikks faste ansatte i Oslo er lønnet av Trygg Trafikk, mens aktivitetsmidler, kontorhold og reiseutgifter dekkes av Oslo kommune.

INNHold

Dette er Trygg Trafikk.....	3
Omkomne i veitrafikken	4
Trygge og sikre barn.....	6
Trafikksikker ungdomstid	7
Sikkerhet for fotgjengere og syklister	8
Systematisk trafikksikkerhetsarbeid.....	9
Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd	10
Framtidige behov og muligheter	10
Økonomi og finansiering	11

ÅRSRAPPORT OSLO FYLKE 2020

REDAKTØR: Erik Bo Berg

KORREKTUR: Nye Tillen

DESIGN: October Design AS

www.tryggtrafikk.no

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

- Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
- Sykkel i Oslo
- Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap
- Sykle til jobben-aksjonen
- Byrådsavdeling for byutvikling
- Syklistenes Landsforening
- Bymiljøetaten
- Miljøagentene
- Utdanningsetaten
- Foreldrekontaktutvalget for grunnskolen
- Plan- og bygningsetaten
- Trafikkforum
- Klimaetaten
- NAF
- 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
- Statsforvaltningen i Oslo

- MA – Rusfri Trafikk
- Møller Mobility Group AS
- NHO Transport
- NAF
- Norges Bilbransjeforbund
- Norges Bilsportforbund
- Norges Juristforbund
- Norges Lastebileier-Forbund
- Opplysningsrådet for Veitrafikken
- Pensjonistforbundet
- Politiets Fellesforbund
- Sporveien Trikken AS
- Syklistenes Landsforening
- Utdanningsforbundet
- Vellenes Fellesorganisasjon
- Yrkestrafikkforbundet
- Save Time AS
- Metrotek AS
- Dekkimportørenes Forening
- Personskadeforbundet LTN

TRAFIKKSIKRE KOMMUNER I OSLO

- Bydel Østensjø

MEDLEMMER

- Oslo kommune
- Autobransjens Leverandørforening
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Bilimportørenes Servicekontor
- Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)
- KNA

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 framover.

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.



Seks omkom i trafikken i Oslo i 2020

Foreløpige tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at seks mennesker omkom på veiene i Oslo i 2020. Det er fem flere drepte i trafikken enn i 2019, da kun én person omkom. To barn døde i trafikken i Oslo, en gutt på 2 år og en på 13 år. Dhenujen Yogathas (13) døde etter å ha blitt påkjørt på Grorud. Ulykken fikk stor dekning i media i desember, og det rammer alle når barn dør i trafikken.

Nasjonalt viser de foreløpige tallene fra SSB at totalt 93 mennesker omkom i trafikken i 2020, mot 109 i 2019. Det er et historisk lavt nivå, og antallet dødsulykker har ikke vært lavere siden 1947. For høy fart etter forholdene, kjøring i ruspåvirket tilstand, manglende bruk av bilbelte og uoppmerksomhet er de vanligste medvirkende årsakene til de alvorligste trafikkulykkene.

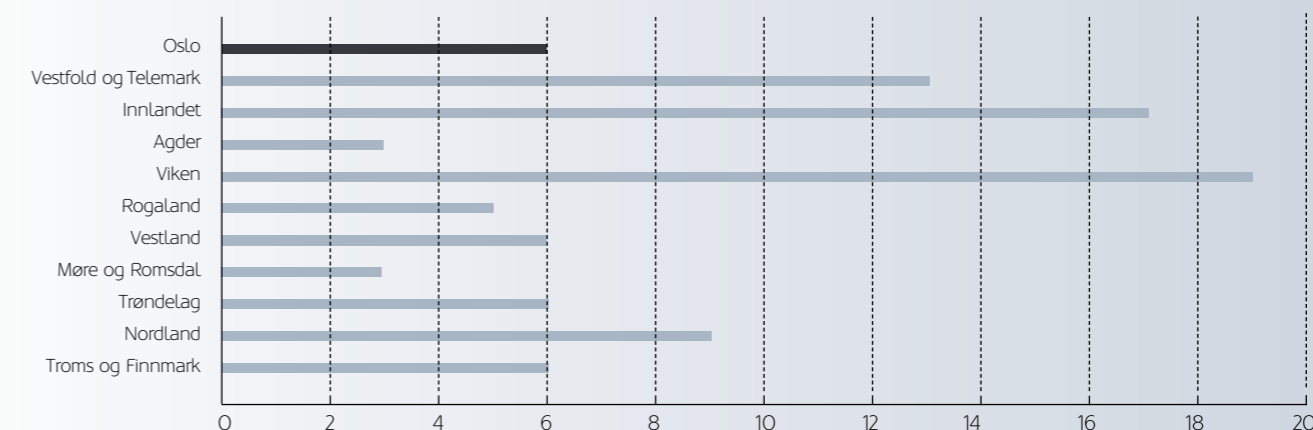


TRYGG TRAFIKKS HOVEDOMRÅDER

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

OVERSIKT ANTALL OMKOMNE PER FYLKE I 2020





Statsråd Melby i klasserommet på Munkerud skole i anledning www.sykkeldyktig.no

1 Trygge og sikre barn

OVERORDNET MÅL: Ingen barn omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

► I 2020 omkom to 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.

► I 2020 har vi ikke gjennomført fysiske barnehagekurs på grunn av koronapandemien, men vi har arbeidet med å utvikle og etablere et digitalt kurs for barnehageansatte og styrere. Kurset ferdigstilles i 2021. Trygg Trafikk tilbyr alle barnehager gode redskaper til trafikkopplæringen, spesielt gjennom Barnas Trafikkklubb. Barnas Trafikkklubb er lansert i ny drakt i 2020, og den inneholder et komplett digitalt trafikk-sikkerhetsopplegg for barnehagene og småtrinnet i skolen.

Vi fikk 3611 unike brukere av nye Barnas Trafikkklubb i Oslo i perioden 1. april til 31. desember.

Sykkeldyktig.no er en helt ny felles portal for digital sykkelopplæring for hele landet laget av Trygg Trafikk i

samarbeid med NAF, Syklistenes Landsforening og Norges Cykleforbund. Sykkeldyktig.no ble lansert 4. februar 2020 på Nordstrand skole i Oslo. Ordfører Marianne Borgen innledet med å fortelle om hvor viktig det er med god og tilgjengelig sykkelopplæring i hele landet.

Trygg Trafikk har holdt introduksjonskurs i Sykkeldyktig.no for 14 skoler i Oslo i samarbeid med Bymiljøetaten og NAF. Ved årsskiftet har Sykkeldyktig.no blitt benyttet av 2348 elever ved 35 skoler med 5.-7. trinn.

Markaskolen i Sørkedalen har etablert et sykkelopplærings-tilbud i samarbeid med Trygg Trafikk for hele skoleklasser med basis i ferdighetstrening og trafikkregler. Skolen tilbyr 190 dager med sykkelopplæring, og skoler fra alle hjørner

av byen søker. I 2019 hadde skolen besøk av 920 elever fra 19 skoler, mens i 2020 har skolen nesten ikke hatt besøk på grunn av koronapandemien.

Det er høyt prioritert at barn skal ha sikre skoleveier i Oslo, og Bymiljøetaten leder en tverrfaglig nettverksgruppe som heter Aksjon skolestart. Politiet i Oslo hadde i 2020 kontroll av 2066 førere ved 135 skoler. Trygg Trafikk har laget en filmsnutt finansiert av Oslo kommune og Gjensidige der barn takker for at de får lov til å gå til skolen. Filmsnutten er annonsert og sponset på Facebook i anledning skolestart.

I Oslo er Hjertesone organisert som et program som ledes av Bymiljøetaten og har forankring hos tre byråder. I 2020 har programmet blitt utviklet, og 15 skoler er i prosess med å få hjertesoner. Trygg Trafikk sitter i arbeidsgruppen og deltar på skolemøter. Det er laget en egen nettside for Hjertesone i Oslo, www.oslo.kommune.no/hjertesone. I anledning skolestart har programmet markedsført Hjertesone gjennom å lage en egen logoprofil i GIF-format til annonsering. Det er laget podkast-reklame, native-annonser i Dagbladet og sponset innlegg på nettsider, blant annet hos Bymiljøetaten og Sykkel i Oslo. Kampanjen løp i uke 33–36 med annonsering på Clear Channels dynamiske flater langs t-banen og faste plakater i bybildet. Målet har vært å gjøre Hjertesone kjent for foreldre med barn i skolealder og ansatte ved skoler i Oslo.

Ny Barnas transportplan er under utvikling, og samferdselsminister Knut Arild Hareide har ønsket å få innspill til planen fra barn i barnehagen og skolen. Trygg Trafikk utviklet en egen tegne- og skrivekonkurranse før sommerferien, og Trygg Trafikk Oslo fikk inn 50–100 innspill fra barna.

I 2020 har Trygg Trafikk valgt å legge ned Skolepatruljen til fordel for å jobbe med hjertesoner fordi trafikken ved skolene er utsatt for langt mer press de senere årene. Osloskolene har respondert ulikt på beslutningen, og flere skoler velger å fortsette med skolepatruljen.

**Hjertesone-
annonseringen
har en dekning på
96,5 % i Oslo
kommune.**

Trygg Trafikk har i samarbeid med Bydel Østensjø og Bydel Frogner arrangert sykkeltdag med popup-verksted ved Skullerud og Majorstua skole.

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 arrangerte et kurs for elevene på andre året av grunnskolelærerutdanningen i 2019, men i 2020 ble det ingen kurs på grunn av koronapandemien. Trygg Trafikk har i flere år rettet søkelyset mot bakovervendt sikring av barn i bil. Årlig gjennomføres det tellinger av barn i bil, og i 2020 har ønsket vært å kontrollere feilsikring av barna. Nedstengningen av landet i mars medførte avlysning av kontrollene og en utsetting av et seminar om riktig sikring av barn i bil for politiet og helsestasjonene i Oslo.



314 dynamiske hjertesoneplakater ved t-banen i Oslo.



100 statiske hjertesoneplakater i bybildet i Oslo.

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 tilnæringer 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.



Magasinet Underveis er nå også på nett.

► Ungdomsskolene i Norge 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 ulykkesutsatte perioden i livet.

I Oslo tilbyr kun to skoler faget, for 20 elever. Trygg Trafikk har vært i kontakt med byråd Inga Marte Thorkildsen i 2020 og informert om trafikk valgfag og hva vi kan tilby skolene. Det er skolene som bestemmer, men byråden ønsker å legge til rette for at flere kan tilby faget.

Vi informerer om kvalifiseringskurs for lærere som skal tilby trafikalt grunnkurs som del av valgfaget trafikk. Kurset tilbys på Nord universitet, men Trygg Trafikk jobber for at også OsloMet skal tilby kursene framover. Trygg Trafikk har lansert et nytt læreverkt i valgfaget trafikk basert på den nye læreplanen i faget med innlogging via FEIDE. Ungdomsskolene er informert.

Trygg Trafikk Oslo ble invitert av Trygg Trafikk Viken i 2020 til å arrangere et fysisk nettverkskurs for lærere i trafikk valgfag. På grunn av koronasituasjonen måtte kurset avlyses.

Magasinet Underveis til elevene i ungdomsskolen er også digitalisert i 2020, og skolene er informert.

Trygg Trafikk Oslo har arrangert en sykkel dag ved Ruseløkka skole i samarbeid med Bydel Frogner med søkelys på påbudt utstyr på sykkelen.

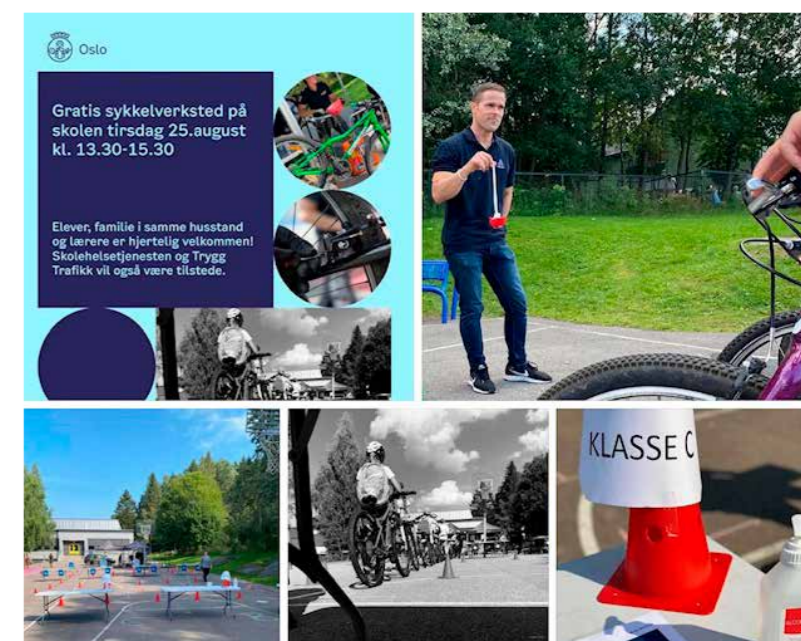
Hvert år har Trygg Trafikk gjennomført et heldagsseminar for avgangselever, russestyrene og skoleledelse ved de 52 videregående skolene i Oslo og Akershus i samarbeid med Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. På seminarene inviterer vi Politiet, Helsevesenet og Statens vegvesen som informerer om ansvaret elevene og russestyrene har for at russetiden skal bli trygg og positiv for elevene og skolen.

I 2019 var 200 elever og skoleansatte samlet på Thon Hotel Arena Lillestrøm. Seminaret måtte dessverre avlyses i 2020 på grunn av koronapandemien, men Trygg Trafikk har jobbet med å lage en pilot for å tilby et digitalt seminar for avgangselevne og skoleledelsen.

Det er viktig at ungdom har sikker og trygg transport til skole og fritidsaktiviteter.

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

Trygg Trafikk har i samarbeid med Bydel Østnes 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.



Sykkeldag på Munkeud skole.

Trygg Trafikk har to tilnæringer i ungdomsarbeidet. Hovedsatsingen er opplæringstiltak i skolen. I tillegg er det nødvendig å rette spesielle tiltak mot de mest risikoutsatte ungdommene.



Årets reflekser designet av Vebjørn Sand.

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 sykkelhjelme, 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 personskadeulykkene på sykkel blir rapportert.

► Trygg Trafikk er en aktiv deltaker i samfunnsdebatten og bidrar i lokalmedia til å sette søkelyset på sikkerheten til myke trafikanter. Annerledesåret 2020 var det året da Oslo-folk valgte å bruke sykkel. Vi har syklet som aldri før, og sykkel tellerne viser at trafikken økte med hele 36 % sammenlignet med året før. Selv med kaldere vær og nedbør slås det rekorder. I desember ble det registrert 65 % flere sykler over sykkel tellerne enn i samme måned i 2019.

Trygg Trafikk har også sett at lokalmedia har rapportert om flere sykkelulykker i 2020. Elsparkesykkel har vært et eget tema, og departementet vil komme med nye regler og forskrifter i løpet av våren 2021. For Trygg Trafikk er det viktig å sikre at syklister og fotgjengere har risikoforståelse i trafikken.

Den nasjonale Refleksdagen ble arrangert 15. oktober i 2020. Målet med denne dagen er å minne folk på å bruke

refleks. Det er derfor viktig å spre budskapet så godt som mulig, og det gjøres i Oslo gjennom hele vinterhalvåret. Norges Friidrettsforbund har inngått en avtale med Trygg Trafikk om et reflekssamarbeid. I år startet vi med å dele ut reflekser utenfor Bislett stadion på Refleksdagen sammen med forbundet, politiet og Bypatroljen i Oslo.

Årets reflekser er designet av Vebjørn Sand. Trygg Trafikk Oslo gjennomfører i tillegg en kampanje bestående 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 to kampanjer i løpet av høsten og vinteren. Trygg Trafikk samarbeider med Utdanningsetaten om å informere skolene om bruk av refleks via deres nettsider. I 2019 har Trygg Trafikk etablert et samarbeid med Schibsted-konsernet med refleksbruk i fokus. På grunn av koronapandemien ble det ikke noen samling med konsernet i år. Det er et ønske fra oss framover å gå



Sykkellytkampanjen.

Voksne Oslo-borgere må bli mye bedre på å bruke refleks, særlig i sentrumsgatene.



Elsparkesykler er populære og det kommer nye forskrifter våren 2021.

ut med dette viktige budskapet i full bredde og oppfordre mediene til å være bevisst sitt samfunnsansvar gjennom å løfte fram temaet synlighet i mørket.

Trygg Trafikk gjennomfører nasjonale refleksstillinger hvert år. I 2020 viser tallene at kun 26 % av befolkningen i Oslo bruker refleks når de er ute i mørket. På landevei i Oslo er tallet 39 % og ikke så verst, men vi har en stor utfordring med å få flere til å bruke refleks i sentrumsgater med gatebelysning. Det er kun 14 % som bruker refleks i sentrum, mot 37 % i landet for øvrig. Vi tror gatebelysningen skaper falsk trygghet med hensyn til bruk av refleks. Trygg Trafikk har de siste årene gjennomført en sykkelhjelmkampanje via digitale medier. I 2020 er det jobbet med å lage en ny digital kampanje, og den vil være ferdig til bruk i 2021. Trygg Trafikk Oslo, Sykkel i Oslo, politiet og Syklistenes Landsforening gjennomfører hvert år en kampanje i samarbeid med media for å få syklistene til å bruke

godkjent sykkellys når det er mørkt. Det skjer gjennom utdeling av gratis sykkellykter og reflekser til syklistene for å forebygge ulykker, samtidig med at politiet har kontrollert i forveien. Tellingene som ble gjort i Torggata i 2019, viser en positiv økning av bruk av sykkellys både morgen og kveld. Sykkellytkampanjen ble ikke gjennomført i 2020 på grunn av koronapandemien. Trygg Trafikk Oslo har derfor vært med på å sponse en sykkellytkampanje i digitale medier, som er laget av Trygg Trafikk og Norges Cykleforbund.

4 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid

OVERORDNET MÅL: Kommuner og fylkeskommuner arbeider systematisk med trafikksikkerhet.

► Kommuner og fylkeskommuner har et viktig ansvar for innbyggernes trafikksikkerhet, blant annet som veieier, skoleeier og arbeidsgiver. Trafikksikkerhet er et tverrfaglig område, og samordning av arbeidet er en utfordring. Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune er godkjeningsordninger 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 det er naturlig å knytte trafikksikkerhet til det ulykkesforebyggende helsearbeidet.

► Kommuner og fylkeskommuner har et viktig ansvar for innbyggernes trafikksikkerhet, blant annet som veieier, skoleeier og arbeidsgiver. Trafikksikkerhet er et tverrfaglig område, og samordning av arbeidet er en utfordring.

Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune er godkjeningsordninger 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 det er naturlig å knytte trafikksikkerhet til det ulykkesforebyggende helsearbeidet.

Bydelene i Oslo har egne politiske styringssystemer, og bystyret i Oslo har ikke delegasjonsreglement til å bestemme over bydelene i trafikksikkerhetsarbeidet. Bydelene har heller ikke det formelle ansvaret for trafikksikkerheten, som ligger på et forvaltningsnivå over. Trafikksikker kommune er derfor tilpasset til konseptet Trafikksikker bydel, som ivaretar bydelens ansvarsområder.

Bydel Østensjø er godkjent trafikksikker bydel og har forankret arbeidet gjennom folkehelseperspektivet og bydelens folkehelseplan. Bydel Stovner er godkjent som Tryggere lokalsamfunn. I 2019 ble det gjort politiske vedtak i miljø- og samferdselskomiteene i bydelene Grünerløkka og St. Hanshaugen om å se på mulighetene for å bli trafikksikker bydel.

Bydel St. Hanshaugen har sagt at de ønsker å vente med å jobbe for å bli trafikksikker, mens Bydel Grünerløkka ikke har tatt stilling til det politiske vedtaket som er gjort. I 2020 har Trygg Trafikk ikke blitt tatt inn med høringsinnspill til Bydel Stovners rullering av ny folkehelseplan eller Bydel Søndre Nordstrands nye trafikkplan med oppfordring om å bli trafikksikker bydel. Bydel Østensjø ble imidlertid redegjort i desember 2020. Trafikksikkerhetsplan for Oslo



Regodkjenningsmøte i Bydel Østensjø.

2019–2022 har redegjort for viktigheten av systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid. Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel foreslår å forankre Trafikksikker bydel med Bymiljøetaten som ansvarlig for å følge opp tiltaket i samarbeid med Trygg Trafikk. Oslo trafikksikkerhetsutvalg venter på at byrådet skal behandle trafikksikkerhetsplanen.

Vi har laget en bilfri skolereiseplan som tilfredsstillere kriteriene til en trafikksikker skole i samarbeid med Bydel Østensjø og Bøler skole. Vi ønsker at den skal bli en mal for alle skolene i Oslo når hjertesoneprosjektet rulles ut i samarbeid med Utdanningsetaten.

5 Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd

OVERORDNET MÅL: Trafikksikkerheten i samfunnet bedres.

► Antall alvorlige trafikkulykker 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.

► Det er viktig at alle trafikantgrupper har kunnskap om trafikksikkerhet, og at aktørene som jobber med trafikksikkerhet, har gode møteplasser. Trygg Trafikk får mange henvendelser fra publikum om trafikkregler 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, via e-post og ved å ha god og tilgjengelig informasjon på www.tryggtrafikk.no.

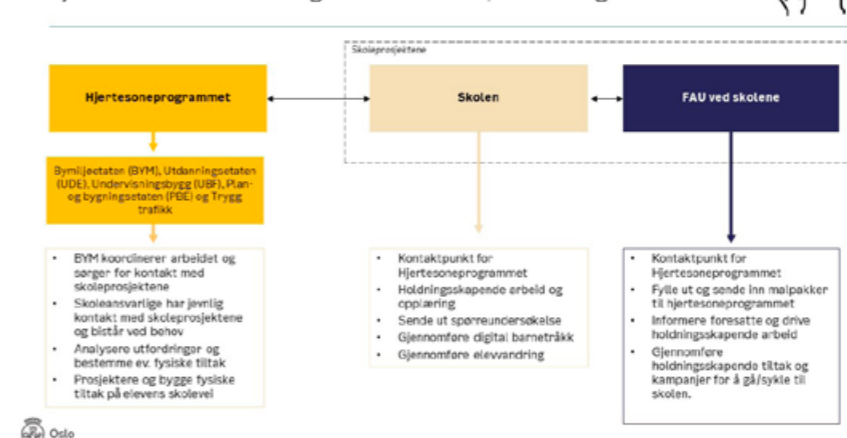
Oslo trafikksikkerhetsutvalg (OTU) har ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i Oslo. Trygg Trafikk er konsultativt medlem i OTU og deltar også i en del arbeidsgrupper nedsatt av OTU, for eksempel arbeidsgruppe for å utarbeide hjertesoner i Oslo. I 2018 har bystyret i Oslo vedtatt at det skal etableres hjertesoner rundt alle grunnskoler i Oslo, og det er laget en egen organisering av arbeidet gjennom et stort program der tre byråder samarbeider

med underliggende etater og Trygg Trafikk. Hjertesone skal være en felles dugnad mellom FAU, skolene og kommunen.

Bymiljøetaten leder nettverksgruppen Aksjon skolestart der Trygg Trafikk, Utdanningsetaten, politiet, FUG, NAF, Syklistenes Landsforening med flere deltar for å sikre skoleveiene ved skolestart. Trygg Trafikk deltar også i arbeidsgruppen som jobber for best mulig trafikksikkerhet for avgangselevne i videregående skole, i samarbeid med Utdanningsetaten, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune.

Den årlige nasjonale Trafikksikkerhetskonferansen, som Trygg Trafikk er ansvarlig for, er en viktig møteplass for aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, og Oslo kommune og andre aktører stiller godt opp på seminaret.

Hjertesone er en felles dugnad mellom FAU, skolene og kommunen



Økonomi og finansiering

Trygg Trafikks regionleder lønnes av Trygg Trafikk. Tiltak i regionen, reiseutgifter og kontorhold dekkes av Oslo kommune.

Tiltakene til Trygg Trafikk i regionen dekkes gjennom vedtak i Oslo trafikksikkerhetsutvalg, og ubrukte midler i 2020 kan overføres til 2021. Reiseutgifter og kontorhold dekkes

etterskuddsvis gjennom en egen avtale med Bymiljøetaten. Mesteparten av midlene og ressursene til trafikantrettede tiltak i Oslo kommer direkte fra Oslo kommunes ulike etater.

Regnskapet blir ført av Trygg Trafikks regnskapsfører og revidert av BDO AS.

Aktiviteter	Overført fra 2019	Inntekter 2020	Kostnader 2020	Saldo 2020 Overføres til 2021
1 - Trygge og sikre barn	-	63 617	-44 199	19 418
3 - Sikkerhet for fotgjengere og syklist	-	47 237	-47 369	-132
4 - Systematisk trafikksikkerhetsarbeid	-	15 000	-	15 000
12 - Sykkelhjelmer	1 500	-1 500	-	-
18 - Kurs politi, lærere	10 227	-10 227	-	-
19 - Refleks og synlighet	-3 737	-	3 737	-
29 - Fylkesaktiviteter	1 615	-1 615	-	-
39 - Refleksdagen	-739	739	-	-
53 - #er du sikker	-871	871	-	-
55 - Sikring av barn i bil	2 661	-2 661	-	-
58 - Kurs barnehage og Lyset	960	-960	-	-
70 - Innsamlede midler	500	-500	-	-
89 - Barnas trafikklubb	10 000	-10 000	-	-
92 - Hjertesone	801	-	-801	-
99 - Reise, kontor og administrasjon	-24 924	25 000	-29 539	-29 463
TOTALT	-2 007	125 000	-118 171	4 822

Framtidige behov og muligheter

► Hjertesone i Oslo er et stort satsingsområde, og i 2020 har Byrådet i samarbeid med underliggende etater laget et stort hjertesoneprogram. Programmet har helt ned på detaljnivå utviklet oppskrifter og maler til det enkelte skoleprosjekt. Det er gjennomført 15 skolemøter i 2020, og alle skolene er i prosess. FAU, rektor og medlemmer av driftsstyrene deltar på møtene, og prosjektene har som mål at hele skolen blir involvert i prosjektet.

Når ny *Nasjonal transportplan* legges fram våren 2021, kommer det også en ny Barnas transportplan. Hjertesoneprogrammet i Oslo vil være et meget godt innspill til hvordan en kommune kan organisere et viktig tiltak i den nye Barnas transportplan. Trafikksikker kommune og Trafikksikker bydel er en godkjenningssordning utviklet av Trygg Trafikk. Målet er at det drives systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i alle relevante sektorer basert på eksisterende lovverk, www.trafikk-sikkerbydel.no.

Et velfungerende samarbeid på tvers av sektorer blir stadig viktigere ettersom stadig lavere måltall for trafikkuulykker gjør det mer utfordrende å finne effektive og målrettede tiltak. Selv om bydelene ikke har ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet, er det likevel ønskelig at bydelene jobber målrettet og systematisk på de områdene som bydelen har ansvar for. Det er en mulighet for at Trafikksikker bydel kan organiseres som et program likt Hjertesone. Bydel Østensjø er regodkjent trafikksikker bydel i 2020 og kan utmerket vise til hvordan arbeidet er utført i bydelen.

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. I annerledesåret 2020 har sykkeltrafikken i Oslo økt voldsomt, og det er god grunn til å tro at den høye sykkelandelen vil opprettholdes framover. Det er derfor viktig å rette søkelyset mot et økende antall ulykker med myke trafikanter i byområdene. Trygg Trafikk har forventninger til at arbeidet vil resultere i økte og omfordelte ressurser til trafikksikkerhetstiltak, slik Oslo har gjort for å trygge skoleveiene.

Etter at det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet i Norge for alvor kom i gang rundt 1970, er antallet mennesker som omkommer og blir hardt skadd, heldigvis sterkt redusert. Likevel er trafikkuulykker fortsatt et betydelig folkehelseproblem. I tillegg skjer det mange skader på veiene våre som ikke inngår i den

offisielle ulykkesstatistikken, særlig eneulykker på sykkel, som dominerer i Oslo. Kun 1 av 13 sykkelulykker blir rapportert, ifølge en kartlegging ved Oslo skadelegevakt i 2015.

Det er et transportpolitisk mål å få flere til å sykle og gå (nullvekstmålet). Fordelene for samfunnet er åpenbare, fordi det vil medføre mindre biltrafikk, bedre miljø og bedre folkehelse. Samtidig kan man ikke understå det faktum at syklist og fotgjenger har høyere risiko i trafikken. Risikoen er 13 ganger høyere for syklist og 8 ganger høyere for fotgjenger sammenlignet med bilfører, ifølge den offisielle statistikken.

Konsekvensen av økt sykling og gange kan dermed bli flere trafikkuulykker og skader dersom trafikksikkerheten ikke bedres for myke trafikanter. En slik negativ ulykkesutvikling står imidlertid i motstrid til et annet bredt forankret politisk mål, nemlig nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i veitrafikken. Potensialet for bedre gjensidig måloppnåelse er stort. Bedre trafikksikkerhet er nemlig en viktig forutsetning for at flere vil sykle og gå. Tryggere sykling og gange bør være et sentralt mål i den nye Nasjonal transportplan 2022–2033, som legges fram våren 2021.

I den anledning er det særlig behov for bedre oversikt over det reelle skade- og ulykkesomfanget blant myke trafikanter. Helsedirektoratet, Statens vegvesen og politiet må få fart på arbeidet med nye retningslinjer for registrering og utveksling av data for å bedre grunnlag for å analysere ulykker blant gående og syklende.

Sammenlignet med bilfører er risikoen 13 ganger høyere for syklist og 8 ganger høyere for fotgjenger, ifølge den offisielle statistikken.



Sykkelkø i Oslo.

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

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

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

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

Jan Johansen
direktør i Trygg Trafikk



TRYGG TRAFIKK

TRYGG TRAFIKK OSLO

Postboks 277
Oslo Sentrum
0103 Oslo

Tlf: 92 03 59 76
berg@tryggtrafikk.no

TRYGG TRAFIKK

Tullins gate 2
Postboks 277 Sentrum
0103 Oslo

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