

ÅRSBERETNING 2023



INNHold

Leder	4
Innledning: Trygg Trafikks samfunnsoppdrag	5
Handlingsplan 2024–2025	6
Hovedområde 1: Trafikksikkerhet for barn og ungdom	8
Hovedområde 2: Ansvarlige og kompetente trafikanter	12
Hovedområde 3: Trafikksikkerhet som samfunnsansvar	16
Portrettet: Guro Raner	20
Ulykkesstatistikken	22
Status fra fylkene	23
Årsberetning, likestilling og regnskap	26
Organisasjon og ansatte	42
Formelle samarbeidspartnere	44
Medlemmer	45

Kort om Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende uavhengig organisasjon. Vårt samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafikk sikkerhet for alle trafikantgrupper, med et særlig ansvar for trafikkopplæring av barn og unge. Vi er en pådriver i trafikk sikkerhetsarbeidet og følger nøye med på ulykkesutviklingen. Skal vi nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, må opplæring, informasjon, kampanjer og holdningsskapende arbeid styrkes.

I tillegg til egne tiltak koordinerer vi store fellesprosjekter, som Sykkeldyktig i samarbeid med Syklistforeningen og NAF, og Hjertesone i samarbeid med Statens vegvesen, Syklistforeningen, Helsedirektoratet, Miljøagentene,

Foreldreutvalget for grunnopplæringen, politiet og kommuner over hele landet. Vi leder også flere samarbeidsfora.

Trygg Trafikk er en sentral aktør i å samordne innsatsen for trafikk sikkerhet og fungerer som bindeledd og nettverksbygger nasjonalt, regionalt og lokalt. Denne rollen er formalisert og styrket gjennom flere av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på vei 2022–2025. I tillegg skaper vi gode arenaer for å drøfte trafikk sikkerhet og involverer nettverket vårt i høringer og pådriversaker. Vi deltar i det fylkeskommunale planarbeidet og er konsultative medlemmer i trafikk sikkerhetsutvalgene.

VISJON

Trygg trafikk for alle

Vi vil påvirke til bedre trafikk sikkerhet for alle trafikantgrupper slik at ingen omkommer eller blir skadd i trafikken. Hovedinnsatsen er knyttet til trafikantrettede tiltak, og barn og unge har en særskilt plass.

VERDIER

TROVERDIG

Vårt arbeid er kunnskapsbasert, uten andre interesser enn å fremme trafikk sikkerhet.

ENGASJERT

Vi er offensive og aktive. Vårt arbeid motiverer og inspirerer andre til å gjøre en innsats for trafikk sikkerheten. Vi er i forkant og utfordrer til nytenkning.

INKLUDERENDE

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

Alle ansatte er forbilder i trafikken og viser i praksis at vi er ansvarsfulle trafikanter. Verdi-grunnlaget preger arbeidet internt og eksternt.



Tid for tøffere tiltak

Fjoråret ble nok et trist år i trafikken. Det er grunn til å frykte at den positive utviklingen har snudd, og at nullvisjonen beveger seg utenfor rekkevidde. Nå trenger vi politisk mot og tøffere tiltak – og vi har ingen tid å miste.

114 omkomne gjorde 2023 til et like dårlig år for trafikksikkerheten som ulykkesåret 2022. Vi er langt unna målkurven for å nå det nasjonale etappemålet om maks 350 drepte eller hardt skadde i trafikken i 2030.

Norge har lenge vært verdens mest trafikksikre land. Det er resultat av langsiktig, solid og planmessig arbeid av alle som arbeider med trafikksikkerhet – en innsats vi i Trygg Trafikk skal bidra til å styrke og videreføre.

Nå må vi ta inn over oss at den gode utviklingen har snudd, i hvert fall på kort sikt.

Da samferdselsministeren i fjor høst inviterte aktørene innenfor trafikksikkerhetsarbeidet til krisemøte, var det ut fra en erkjennelse av at kampen mot den negative utviklingen må intensiveres. Det er en kamp som må kjempes på flere fronter.

Vi trenger økte ressurser til å styrke det gode langsiktige arbeidet som triangelet av kampanjer, folkeopplysning og politikontroller utgjør. Men mer enn noen gang trenger vi virkemidler som ligger utenfor rekkevidden til oss som jobber med opplæring, påvirkning og holdningsskapende arbeid. For hvis vi skal komme på rett kurs mot nullvisjonen, behøver vi strakstiltak som bare politikere og myndigheter kan prioritere og iverksette. Og det haster.

Tiden er inne for at vi som samfunn inntar en langt tøffere holdning overfor de verste trafikksynderne – med strengere lovgivning og hardere sanksjoner. Stortinget har bedt regjeringen tydeliggjøre reglene om inndragning

av kjøretøyet til ekstreme råkjørere, slik Danmark har gjort med hell. Det er nettopp den typen målrettede tiltak vi trenger.

Et annet tiltak er forbud mot teknologi og tjenester som varsler om politikontroller. Slike tjenester undergraver politiets viktige arbeid. Vi er faktisk helt avhengig av at folk oppfatter at risikoen for å bli tatt for lovbrudd på veien er høy.

Bruk av mobiltelefon i trafikken er et økende problem – særlig med tanke på at uoppmerksomhet er en faktor i 1 av 3 dødsulykker. Dagens lovgivning gir et altfor stort rom for skjønn. Her trenger vi en tydeliggjøring av hva som er lov, og ikke lov.

Mye handler om å skjerpe lovverket – men også om å ta i bruk teknologi som alkoholås og fartssperre for å stoppe de verste synderne. Vi må rett og slett tørre å forskjellsbehandle folk. Det er ingen menneskerett å bryte loven.

Et annet tiltak som vil være virkningsfullt, er å kartlegge og sette inn målrettede tiltak mot ulykkesbelastede strekninger. Det kan være så konkret som å sette opp streknings-ATK, redusere fartsgrensen, rette opp kurvatur eller etablere forsterket midtoppmerking. Fart er fremdeles en av de viktigste ulykkesfaktorene, og selv det å få senket hastigheten med bare 10 km/t kan redde flere liv.

Nå trenger vi handlekraft fra våre folkevalgte, men det er ikke nok. Vellykket trafikksikkerhetsarbeid er et samarbeidsprosjekt mellom en rekke aktører – sentrale myndigheter, organisasjoner og kommuner. Men den viktigste forskjellen er det likevel den enkelte av oss som utgjør – de holdningene vi har, og de valgene vi tar.



Jan Johansen, direktør

Trygg Trafikks samfunnsoppdrag

Vårt samfunnsoppdrag er delt inn i tre hovedområder:

1. TRAFIKKSIKKERHET FOR BARN OG UNGDOM

- 1.1 Barn og ungdom ferdes trygt i trafikken.
- 1.2 Barnehager og skoler gjennomfører systematisk trafiksikkerhetsarbeid.
- 1.3 Barn og ungdom engasjeres i temaet trafiksikkerhet.

2. ANSVARLIGE OG KOMPETENTE TRAFIKANTER

- 2.1 Befolkningen tar valg som fører til færre ulykker og skader.
- 2.2 Trafikantene har risikoforståelse og kunnskap om trafiksikkerhet.
- 2.3 Trafikantene bruker sikkerhetsutstyr.

3. TRAFIKKSIKKERHET SOM SAMFUNNSANSVAR

- 3.1 Trafiksikkerhet og trafikanrettet arbeid synliggjøres og vektlegges.
- 3.2 Myndighetene prioriterer trafiksikkerhet i relevante planer.
- 3.3 Aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet har gode møteplasser og nettverk.

Hovedområdene er forankret i Trygg Trafikks strategiske mål og er begrunnet i organisasjonens samfunnsoppdrag, rolle og posisjon, kompetanse og mulighet til å utvikle og iverksette tiltak som har effekt.

Handlingsplan 2024–2025

Trygg Trafikk har toårige handlingsplaner (HP). HP 2022–2023 ble rullert i 2023 og korrigert i henhold til strategien for 2022–2030.

I strategien har vi organisert våre innsatser i tre hovedområder. Vi følger i tillegg opp Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025.

Rullert og korrigert handlingsplan gjelder for perioden 2024–2025. Tiltakene bygger på tidligere plan, med en revidering ferdigstilt i desember 2023. Endringer gir mulighet til nytenkning og nye prosjekter samtidig som vi skal fortsette arbeidet med etablerte tiltak.



1

HOVEDOMRÅDE 1

Trafikksikkerhet for barn og ungdom

Mål 1.1 Barn og ungdom ferdes trygt i trafikken

Trygg Trafikk bidrar til at alle får en trafikksikker oppvekst. Vi fremmer betydningen av trafikkopplæring og informerer om hvordan barn skal sikres riktig i bil og buss. Som pådriver er vi særlig opptatt av at skoleveier blir tilrettelagt for gående og syklist, og at det etableres sikre soner rundt skolene. Vi gir veiledning rundt særlig farlig skolevei og er pådriver for at barn og ungdom er lovmessig sikret under skoletransport – og for at lag og foreninger utarbeider en egen reisepolicy.

Mål 1.2 Barnehager og skoler gjennomfører systematisk trafikksikkerhetsarbeid

Trygg Trafikk tilbyr barnehager og skoler oppdaterte læringsressurser og kurs med innhold som også inkluderer foreldrene som målgruppe. Læreplanforståelse og pådriverarbeid står sentralt. Vi når bredt ut til alle, og innsatsen gjennom Trafikksikker kommune prioriteres. Gjennom dette arbeidet sikrer vi at barnehager og skoler driver systematisk trafikksikkerhetsarbeid.

Mål 1.3 Barn og ungdom engasjeres i temaet trafikksikkerhet

Trygg Trafikk er en pådriver for at barn og unge engasjerer seg i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom Trafikksikker kommune bidrar vi til at trafikksikkerhet blir tema i skolens elevråd og i de kommunale ungdomsrådene.

Barnas Trafikkklubb i ny drakt



Barn har rett på en trygg og god oppvekst der trafikksikkerhet inngår. Trafikksikkerhet er de voksnes ansvar, og vi er rollemodeller for den oppvoksende generasjon. Hvis gode vaner og holdninger etableres tidlig, blir det lettere å tenke trafikksikkerhet videre i livet!

Lena Westrum
avdelingsleder Opplæring

Barnas Trafikkklubb fikk ny drakt på nettet i 2023. Vi tok vare på det gode gamle innholdet og gjorde endringer ut ifra målgruppenes behov. Innholdet er tilpasset barnehage, skole, SFO og foreldre – med egne innganger til hvert område. Vi får tilbakemeldinger om at nettsiden er mer oversiktlig og lettere å navigere i.

Under Barnehage har vi lagt vekt på områder vi vet de ansatte er opptatt av når det gjelder trafikk i Rammeplanen. Det er forslag til innhold på foreldremøter samt tips til turer og aktiviteter for barna. Alt med god trafikkopplæring i sentrum.

Vi er stolt av å kunne tilby skole, og særlig SFO, mye nytt og spennende! Se bare hvordan trafikkopplæring

kan integreres som en naturlig del av skolehverdagen. Rammeplanen sier at barns frie lek og bruk av nærmiljøet er viktig på SFO. Vi har laget materiell til de ansatte slik at SFO kan danne en egen trafikkklubb. Her bruker vi barn-til-barn-formidling i korte filmer. Vi ønsker å bidra til mer rom for barnestyrt aktivitet under gode ramme-forutsetninger. I et samarbeid om Hjertesone-prosjektet utviklet vi en aktivitetsmatte sammen med Øisteins Trafikkblyant. Her får barn et fysisk kart basert på Trygg Trafikk digitale figurer for å kunne snakke om og øve seg på trafikkferdigheter i eget nærmiljø.

Aktivitetsmatten er utviklet basert på forskningsprosjektet Barn, oppmerksomhet og sykling.



1. premie til Selje barnehage i Agder: Aurora Lykke (4).

» Vinnerne får besøk av Øisteins Trafikkblyant og Molly & Partner. Vi har fått inn fantastisk mange fine tegninger! En flott innsats av barn i barnehager, skoler og SFO-er over hele landet. Dette har vært utrolig gøy og en stor suksess!

Marie Louise Zangenberg
spesialrådgiver

Barnas Trafikkklubbs nasjonale tegnekonkurranse

Refleks ble valgt som tema for den nasjonale tegnekonkurransen høsten 2023. Det har gitt mye trafikk inn på den nye nettsiden til Barnas Trafikkklubb! Barn fra SFO-er, skoler og barnehager over hele landet sendte inn i stor skala. Vi fikk tilsendt nesten 2500 flotte tegninger!

Hovedpremiene var et besøk av Øisteins Trafikkblyant til en skole og et besøk av Molly & Partner til en barnehage. Hver eneste tegning ble vurdert før et utvalg ble sendt

til juryen. Molly & Partner, Øisteins Trafikkblyant, Lyset (Marie Louise Zangenberg og Tone Helstad Glomsrud) og Lena Westrum fra Trygg Trafikk fikk en formidabel oppgave med å velge ut vinnerne. Odd (9) fra Strømmen oppvekstsenter i Viken og Aurora Lykke (4) fra Selje barnehage i Agder vant 1. premie for henholdsvis skole og barnehage. En rekke andre skoler, SFO-er og barnehager fikk også fine premier. Se galleri og mer om dette på barnastrafikkklubb.no.

AKTIVITETER MATTELANGS

Alle barn skal ha med seg god kjennskap til trafikksikkerhet i sekken når de er ferdig med grunnskolen. Derfor samarbeider vi på tvers av prosjekter som Hjertesone, Sykkeldyktig og Barnas Trafikkklubb. Et godt eksempel er den nye aktivitetsmatten med tegneuniverset vårt fra Øisteins Trafikkblyant. Barna møter hjertesone-skolen og figurer fra filmene våre.



Førstehjelpsmesterne



Hypotermi på settet.

Det er laget to reality-serier av Førstehjelpsmesterne i vinterhalvåret 2023, én på Østlandet og én i Nord-Norge. Vi møter ungdommer som blir satt på prøve gjennom ulike utfordringer i trafikken samt en iscenesatt trafikkulykke. Ungdommene vet ikke hva som møter dem, og opplevelsene og valgene de tar, er ekte og troverdige. I en stressende situasjon gjør de så godt de kan.

Etter første runde får ungdommene et minikurs med førstehjelpseksperter før de skal ut i løypa igjen. I andre runde løser de oppgavene bedre. De er tryggere i trafikkjøypa, sikrer riktig, kommuniserer tydeligere med 113 og hjelper de «skadde» mer hensiktsmessig og effektivt enn ved første gjennomkjøring. Litt opplæring gir stor effekt!

Førstehjelpsmesterne har en tilnærming som bidrar til at de som blir utsatt for en ulykke, får riktig behandling til profesjonell hjelp kommer. Opplæringen forsterkes med praktiske aktiviteter og emosjonelle utfordringer som oppstår i en uventet krisesituasjon.

Vi blir kjent med infrastruktur og lokalsamfunn, lovgivning, fartsgrenser, støttesystemer, trafikkulykker og førstehjelp. Deltakerne reflekterer rundt egne valg, hvorfor vi skal følge lover og regler og opptre aktsomt i trafikken, og hvordan man sikrer og gir førstehjelp.

Ungdomsskole og trafikkalt grunnkurs

Opplegget er tilrettelagt for kursmål i trafikkalt grunnkurs og for kompetansemål i valgfaget trafikk, samfunnsfag, kroppsøving og musikk.

Videregående skole/opplæring

I tillegg til tverrfaglige temaøkter med folkehelseperspektiv peker Førstehjelpsmesterne mot kompetansemål i en rekke fag i videregående skole. Eksempler er samfunnskunnskap, kroppsøving, religion, matematikk og naturfag.

Samarbeid og bidrag er viktig, og vi takker:

Viken fylkeskommune, Norsk førstehjelpsråd, AMK – Oslo universitetssykehus, Nilsen Bergingstjenester, Åros gård og Nesgutu gård.

Troms og Finnmark fylkeskommune, Norsk førstehjelpsråd, Alta kommune, Røde Kors Alta, NAF – Latharimoen og Ski-Doo Senteret.



Generasjon Z

Over 700 000 unge i Norge tilhører Gen Z (15–24 år). Vi vet allerede en god del om dem, men gjennomførte likevel en undersøkelse om deres forhold til trafiksikkerhet.

Ungdom i Norge er antakelig blant de beste unge trafikantene i verden. Føreropplæringen er god, og de har generelt positive holdninger til trafiksikkerhet. Men det er to utfordringer: De har mindre erfaring og større behov for spenning. Det ser vi i statistikken med en bratt økning i ulykker fra 16-årsalderen – det kaller vi Trollveggen.

Hva skal fremtidens trafikanter gjøre? Bli det bildeling, sykling og kollektivtransport? Ungdom selv ønsker seg bil, både de som bor i by, og de på bygda. Tre av fire 18-åringene tar bil-lappen. 68 prosent ser for seg å eie egen bil innen fem år. De ferskeste førerne har størst risiko for å havne i ulykker, og de får flest fartsbøter. Her topper 19-åringene statistikken.

Gen Z er stadig mer krevende å nå ut til – og enda hardere å engasjere. De befinner seg på stadig flere digitale kanaler – med et krympende «oppmerksomhetsvindu».

I 2023 igangsatte vi et utviklingsprosjekt der Opplæring, Fag og analyse og Kommunikasjon samarbeider tett. Prosjektet skal lede ut i både kampanjebaserte uttak og innhold til opplæring i videregående skole. Budsjettmidler hentes fra Finans Norge (Gjensidige), Barnas transportplan og særbidrag fra fylkene. I fjor konsentrerte vi oss om å lage et solid kunnskapsgrunnlag. Vi sjekket rapporter, analyserte ulykkesdata og gjennomførte en stor spørreundersøkelse via Opinion med 2000 respondenter. Nå skal vi lage nytt materiell for å nå ut til denne gruppen.

Eksamen

I 2023 laget vi eksamen til fagene medieuttrykk og mediasamfunn, med temaene Oppmerksomhet og trafikk og Ungdom og fart. Disse er nå tilgjengelige i Underveis.

Nettverksmøter – kunnskap om hjelp på skadested

Under fjorårets nettverkssamlinger kartla vi lærernes førstehjelps-kompetanse for å kunne gi en mer presis og spisset opplæring i temaet førstehjelp og bruken av våre opplæringsressurser.

På spørsmål om førstehjelper skulle ta av hjelm, svarte 19 prosent av lærerne innledningsvis at en motorsykelhjelme skulle forbli på når en bevisstløs person fikk førstehjelp. Etter veiledning og refleksjon svarte alle at hjelmen skulle av. Og ja, hjelmen skal av for å sjekke og sikre frie luftveier.

Årets høydepunkt. Takk for at dere produserer og gjør læremidler tilgjengelig for oss i skolen.

Kilde: lærer på nettverkssamling

2

HOVEDOMRÅDE 2

Ansvarlige og kompetente trafikanter

Mål 2.1 Befolkningen tar valg som fører til færre ulykker og skader

Trygg Trafikk utvikler og gjennomfører tiltak som har betydning for faktisk atferd i trafikken, uansett fremkomstmiddel. Vi samarbeider med andre aktører for å påvirke planlegging og utvikling av infrastruktur, regelverk, teknologi, opplæring, overvåkning og straffereaksjoner, med mål om å forebygge ulykker. Arbeidet omfatter å skape forståelse for at begrensninger i personlig frihet kan være til fellesskapets beste.

Mål 2.2 Trafikantene har risikoforståelse og kunnskap om trafiksikkerhet

Trygg Trafikk formidler kunnskap om risiko og hvordan denne kan reduseres. Trafikantene skal ha kunnskap om effekten av de viktigste trafiksikkerhetstiltakene. Med opplærings- og informasjonstiltak bidrar vi til at alle blir mer bevisst på ting og hendelser som kan utvikle seg til farlige situasjoner og ulykker. Vi arbeider for en tydeliggjøring av regelverket for enkelte trafikantgrupper.

Mål 2.3 Trafikantene bruker sikkerhetsutstyr

Trygg Trafikk arbeider systematisk for å påvirke befolkningen til å bruke personlig sikkerhetsutstyr på riktig måte. Vi løfter temaet gjennom målrettede kampanjer, informasjonsarbeid og veiledning. Vi er en pådriver for at myndighetene stiller hensiktsmessige krav til bruk av slikt utstyr.

Den norske hjelmtesten

Etter flere år med digitale kampanjer for å øke bruken av sykkelhjelmer har Trygg Trafikk, i samarbeid med Tryg Forsikring, funnet nye tiltak.

Med Den norske hjelmtesten skal vi øke kunnskapen slik at flere får hjelmen på. I 2023 ble hjelmtesten for voksne lansert.

– Ved å teste sykkelhjelmer kan vi hjelpe forbrukere med å velge en trygg hjelm og påvirke produsenter til å lage sikrere hjelmer. Alle sykkelhjelmer må testes før de kan selges, men kravene til CE-merking er i dag lave, og det testes ikke for skrå støt med rotasjonskraft. I vår test blir sykkelhjelmene utsatt for både rette støt og skrå støt med rotasjonskraft. Totalt ble 13 hjelmer testet, og de med Mips-funksjon kom klart best ut i testen, ifølge Ann-Helen Hansen, spesialrådgiver i Trygg Trafikk.

Rotasjonskraft øker risiko for hodeskader

Sykelhjelmer kan ha opptil 60 prosent skadereduserende effekt, men det er store forskjeller på sykkelhjelmer når det gjelder pris og hvordan de beskytter hodet ved et fall.

Risikoen for hodeskader er størst ved rotasjonskraft. I Den norske hjelmtesten blir hjelmene utsatt for fem tester med både rette støt og skrå støt med rotasjonskraft.

Research Institutes of Sweden (RISE) gjennomfører testene. RISE har testet hjelmer siden 1950-tallet og deltar i standardiseringsarbeidet med sykkelhjelmer. Kungliga Tekniska högskolan (KTH) har stått for datasimuleringer og utregninger av hjernens belastning ved testene. Forskere ved KTH har utviklet en modell av den menneskelige hjernen, og med datasimulering av testresultatene er det mulig å finne ut om de målte verdiene er skadelige.

– Vi vet at rotasjon av hodet under støt er avgjørende for graden av hjerneskade. Derfor er det viktig å teste for skrå støt. Ved å analysere verdiene fra testene med skrå støt kan vi vurdere risikoen for hjernerystelse, og vi ser hvilke hjelmer som reduserer kreftene mot hjernen best.





Barn i bil

Tellinger av barn sikret i bil ble gjennomført av politiet i 2023. Undersøkelsen er utarbeidet av Trygg Trafikk og forsikringselskapet If.

Mål i Nasjonal tiltaksplan for trafikkikkerhet 2022–2025. Innen 2026:



Barn 1–3 år sikret bakovervendt

• 75 %



Barn 1–8 år riktig sikret i bil

• 85 %

Resultatene for 2023 viser:



Barn 1–4 år sikret bakovervendt

• 65 %



Barn 4–9 år på bilpute eller kun i bilens belter

• 45 %



Barn 1–9 år feilsikret

• 21 %



Feil bruk av belte går igjen

- Slakke eller tvinnede belter • 10 %
- Skulderbelte feil plassert* • 4 %
- Hoftebelte for langt opp • 2 %

*Lå under armen, bak skulder eller ned på overarmen.

Andre feil

- Feil sikkerhetsutstyr* • 3 %
- Plassering foran aktiv airbag • 1 %
- Løs eller feilmontert bilstol • 1 %

*I forhold til barnets vekt, høyde og alder.



De tre testene med rotasjonskraft danner derfor grunnlaget for å rangere sykkelhjelmene, forklarer Hansen.

Krever strengere krav for godkjenning

Sykkelhjelmer som selges i Norge må være godkjent etter den felles europeiske CE-standarden EN 1078 eller EN 1080. I dagens sertifiseringstester vurderes kun energi-absorpsjonen ved rette støt. Denne standarden er under revidering, og Trygg Trafikk etterlyser skrå støt som testkrav.

– Skrå støt er mer representative for en ekte sykkelulykke, og risikoen for hodeskader er størst dersom du blir utsatt for et skrått støt med rotasjonskraft. Sykkelhjelmer er den viktigste beskyttelsen sykklister har for å unngå alvorlige hodeskader i en ulykke, derfor bør det stilles strenge krav til kvalitet og sikkerhet, avslutter Hansen.





Årets refleksdesigner: Maud Behn

Kunstner og forfatter Maud Behn designet årets refleks 2023 for Trygg Trafikk. Designet er bygget rundt en treøyd katt, et motiv hun har brukt mye i egen kunst og på Instagram-profilen sin. Hittil er det solgt over 150 000 eksemplarer.

Reflekstellingene 2023

Vi ser ingen utvikling i refleksbruk hos voksne, fortsatt bruker 48 prosent refleks i mørket.



Christoffer Solstad Steen

Forsker på oppmerksomhet og skjermer i bil

Stadig flere kjører bil med skjerm for å navigere, og selv om det er forbudt å bruke mobiltelefon under kjøring i Norge, er det lov å bruke den integrerte skjermen. Men er det uproblematisk å bruke skjermer i bil under kjøring? Hvordan påvirker dette oppmerksomheten vår? Dette er spørsmål Trygg Trafikk og Fremtind forsikring ville se nærmere på i forskningsprosjektet Skjermer i bil.

Omfattende datainnsamling

SINTEF har på oppdrag fra Trygg Trafikk og Fremtind samlet inn data fra 44 testpersoner i 2023. En forutsetning ved studien var at samtlige testpersoner var kjent med – og kjørte – samme bil. Ved å engasjere elever på trafikklærerutdanningen ved Nord universitet sikret vi at samtlige testpersoner var kjent med samme kjøretøy. De fikk samme rute og løste de samme oppgavene underveis. For å samle inn data er det brukt blikksporing, og det er gjennomført stresstest og undersøkelser i etterkant.

– Med blikksporing har vi registrert øyebevegelsene til testpersoner som har kjørt bil og samtidig løst oppgaver på skjermen. Dette er en effektiv metode for å måle og forstå sjåførens oppmerksomhet og reaksjoner. Samtidig har vi målt fart og plassering i kjørebanelen. Nå er vi i gang med å analysere data, og vi ser allerede at noen oppgaver ikke bør gjøres på skjerm under kjøring, sier Ann-Helen Hansen, spesialrådgiver i Trygg Trafikk.

Blir uoppmerksom av å bruke skjerm under kjøring
De fleste nye biler har én eller flere skjermer, og funksjoner som navigasjon, musikk, radio og klimaanlegg er som

Å vente på kompisen
er bedre enn

å vente på legevakten

(fordi dere kjørte to personer
på én elsparkesykkel)



Del gleden

Uten å dele elsparkesykkel når du
henger med venner i sommer!

**Kampanje for smartere
atferd på elsparkesykkel**

En serie bilder med ulike budskap ble delt
i sosiale medier for å sette søkelyset på
uvettig atferd.

Ill.: Maria Olsen



**Kampanje for skjerpet
oppmerksomhet bak
rattet**

I samarbeid med Volvo frontet vi
bruk av bilmodus under kjøring.
Målet var å øke kjennskapen til
bilmodusfunksjonen på smart-
telefoner og samtidig vise eventu-
elle konsekvenser ved distraksjo-
ner fra mobilen. Det ble produsert
to filmsnutter til sosiale medier og
en radiospot.

Kjennskapen økte fra 27 prosent
i juni 2022 til 35 prosent i desem-
ber 2023.

Volvo Cars

oftest flyttet dit. Før ble disse styrt med analoge knapper som kunne betjenes uten å måtte ta blikket bort fra veien. En undersøkelse fra Kantar for Fremtind Forsikring og Trygg Trafikk i 2023 viser at overgangen til skjermbruk i bil er problematisk. 42 prosent mente skjermen gjorde dem uoppmerksomme i trafikken, og over halvparten fant det problematisk å se på skjermen for å navigere.

– Vi har i prosjektet valgt å samle inn data gjennom forskning og opinionsundersøkelser. Det er viktig å vite hva folk bruker skjermen til under kjøring, og hvordan de opplever dette. Problemet oppstår når du bruker skjerm, tenker på noe annet enn trafikken og samtidig tar blikket bort fra veien. Dette øker risikoen for farlige hendelser. Kun to sekunder skal til for at risikoen for en kollisjon doubles, sier Hansen.



3

HOVEDOMRÅDE 3

Trafikksikkerhet som samfunnsansvar

Mål 3.1 Trafikksikkerhet og trafikantrettet arbeid synliggjøres og vektlegges

Trygg Trafikk setter trafikksikkerhet på dagsordenen. Vi er synlige og offensive i samfunnsdebatten og i mediebildet. Vi er opptatt av bredden i trafikksikkerhetsarbeidet, men retter oppmerksomheten spesielt mot de trafikantrettede tiltakene. Vi påpeker hva ny teknologi og sikre og godt vedlikeholdte veier betyr for trafikksikkerheten.

Mål 3.2 Myndighetene prioriterer trafikksikkerhet i relevante planer

Trygg Trafikk er en pådriver for at myndighetene prioriterer trafikksikkerhet i alle relevante prosesser og planer. Vi initierer og følger opp arbeidet med Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune. Vi bidrar til tverrfaglighet i kommunale og regionale planer og til at disse henger godt sammen med nasjonale mål.

Mål 3.3 Aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet har gode møteplasser og nettverk

Trygg Trafikk skaper møteplasser og nettverk. Vi bidrar til kunnskapsformidling og bedre samordning av trafikksikkerhetsarbeidet.

Troverdighet krever kunnskap

Mye av arbeidet vårt er rettet mot å påvirke trafikantene slik at de opptrer på en sikker måte. Hvis vi vil endre folks atferd, må vi vite hva som påvirker dem, og på hvilke måter kunnskap, atferd, motivasjon og holdninger henger sammen.

Det er viktig å utnytte kunnskap som finnes om trafikksikkerhet, opplæring og psykologi. Et teorigrunnlag gir innsikt i hvordan ting henger sammen. Det viser hvordan faktorer påvirker hverandre slik at vi kan utvikle mer målrettede tiltak.

Mange av tiltakene våre er forebyggende og går over tid, noe som innebærer at det er vanskelig å isolere effekten av ett og ett tiltak. For å gi anbefalinger til det kunnskapsbaserte arbeidet vårt ble det etablert et *faglig råd* i Trygg Trafikk våren 2015 – med tre eksterne og tre interne medlemmer. De eksterne er forskere på områder innen trafikksikkerhet og utdanning og har erfaring med kvalitative og kvantitative metoder. Faglig råd utviklet Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning. Modellen inneholder verktøy for hvordan vi best planlegger, gjennomfører og evaluerer tiltak.

Vi har regelmessig erfaringsutveksling om bruk av modellen, som brukes på opplæringstiltak så vel som på kampanjer. Rapporten foreligger også på engelsk, og vi har lagt frem arbeidet i Nordisk Trafikksikkerhetsråd og i ETSC. Den brukes i LEARN!, et europeisk prosjekt som gir anbefalinger om hvordan vi kan nå ut til alle barn og unge med god trafikk- og mobilitetsopplæring.

Utviklingsarbeid, dokumentasjon og evaluering står sentralt i Trygg Trafikks strategi, og fra 2023 har vi organisert oss med en egen avdeling for fag og analyse. Avdelingen fortsetter det systematiske arbeidet der vi alltid er på jakt etter ny kunnskap fra relevante fagområder. Det kan være forskning innenfor trafikksikkerhetsfaget, men også mer metodiske temaer. Vi er i ferd med å finne en ny form på faglig råd der vi har samarbeidsavtaler med de fagmiljøene som til enhver tid er mest relevante for våre satsingsområder.

Vi er alltid på jakt etter ny og oppdatert kunnskap og forskning innenfor trafikksikkerhetsfaget. Derfor er det viktig å ha tett kontakt med sentrale fagmiljøer.

Tanja Loftsgarden
avdelingsleder Fag og analyse



Miriam Kvanvik



Arrangementer i 2023

8. MARS
Kan vi forhindre trafikkfarlig «rulling»?

8. JUNI
Alvorlige sykkelulykker – hvilken kunnskap finnes i offisiell statistikk, og hva viser data fra helsesektoren?

19. APRIL
Trafikksikkerhetskonferansen:
På vei mot nullvisjonen – fullt og helt, ikke stykkevis og delt

14.–18. AUGUST
Arendalsuka:
Skjermer i bil. Hvordan påvirker disse oppmerksomheten og trafikksikkerheten?

29. NOVEMBER
Hvordan skal vi forebygge ulykker med ATV og UTV?

Trafikksikkerhetsinnsatsen må økes i ny Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036 fremmes våren 2024. Trygg Trafikk har gitt innspill til høringen og deltatt på innspillsmøter. Vårt hovedbudskap er at trafikksikkerhetsinnsatsen må økes i neste NTP. Vi er fortsatt langt unna det nasjonale målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

TA BEDRE VARE PÅ VEIENE VI HAR

Vi støtter en politikk der vi tar bedre vare på veiene vi har, og bygger nytt der vi må. Det betyr høyere prioritering av drift og vedlikehold samt oppgradering av eksisterende veier. Når ny vei skal bygges på strekninger med lavere trafikk, er 2/3-feltsvei med midtdeler og 90 km/t en sikker, rimeligere og mindre arealkrevende løsning enn firefelts motorvei.

Fylkesveinettet bør få større plass i ny NTP. Her er etterselepet størst, og risikoen for å bli drept eller hardt skadd høyest. Vi mener at staten og fylkeskommunene bør samarbeide om et investeringsprogram der de mest ulykkesutsatte fylkesveiene prioriteres.

EN OFFENSIV FARTSGRENSPOLITIKK

Høy fart er en av de største risikofaktorene i trafikken, og vi anbefaler en mer offensiv fartsgrensepolitikk. Ulykkesutsatte strekninger med fartsgrense 80 km/t bør skiltes ned til 70 km/t. Flere strekninger der mange sykler og

går, bør skiltes ned til 30 eller 40 km/t. Fartsreducerende fysiske tiltak, automatisk trafikkontroll og politikontroller er viktig for å sikre at trafikantene følger fartsgrensen.

VEKTLEGG TRAFIKANTRETTEDE TILTAK

De fleste trafikkulykker kan knyttes til høy fart, rus og/eller uoppmerksomhet. Ny NTP bør derfor vektlegge tiltak som opplæring, informasjon og kontroller. Mange aktører bidrar i det forebyggende arbeidet, både fra offentlig, frivillig og privat sektor. Den norske samarbeidsmodellen for trafikksikkerhet er unik og bør styrkes og videreføres.

VIDEREFØRE BARNAS TRANSPORTPLAN

Barn og unge er sårbare trafikanter som myndighetene har et særskilt ansvar for. 28 av de 114 som mistet livet i trafikken i 2023, var under 25 år. Av disse 28 var 7 personer under 16 år. Barnas transportplan bør videreføres med føringer om at trygge skoleveier og nærmiljøer, god trafikkopplæring i barnehage og skole og bedre sikring i bil og buss, skal prioriteres.

ET VIKTIG STYRINGSVERKTØY

I NTP presenteres regjeringens transportpolitikk for behandling i Stortinget. Planen inneholder både mål og prioritering av transport- og samferdselsprosjekter i Norge. Den gjelder for 12 år og revideres hvert 4. år.

” Nasjonal transportplan må føre oss nærmere målet om å redusere antallet som blir drept eller hardt skadd i trafikken, til maksimalt 350 i 2030.

Miriam Kvanvik
fagsjef myndighetskontakt





Colourbox

Erfaringer med effekter av Trafikksikker kommune

Når en kommune blir regodkjent etter tre år, er et av kriteriene at de må gjennomføre en spørreundersøkelse blant et utvalg av kommunens ansatte. Per i dag er spørre-

undersøkelsen gjennomført blant 9600 ansatte i 50 kommuner.



• 58 % av de spurte oppgir at de har en sikrere atferd i trafikken etter at kommunen ble godkjent.



• 35 % av de ansatte i hjemmetjenesten oppgir at de ofte føler at egen sikkerhet går på bekostning av hensynet til brukerne.



• 51,2 % er godt kjent med kommunens retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken.



• 13,5 % av de ansatte i hjemmetjenesten har fått kurs/opplæring i sikker kjøring.



• 70,2 % av lederne svarer at de har fått en mer systematisk tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet.



• 77,3 % av de ansatte i barnehage oppgir at godkjenningen som Trafikksikker kommune har ført til økt sikkerhet i trafikken for barna.



– Trafikk handler om mennesker

Hver gang Guro Ranæs får en tekstmelding, kan det være om en alvorlig trafikkulykke som nettopp har skjedd. Og etter pandemien har det blitt mange meldinger – altfor mange. Da hjelper det å ha jobbet med trafikkikkerhet i nesten 30 år og vite at en negativ utvikling faktisk kan snu når gode og effektive tiltak settes inn.

Guro Ranæs er avdelingsdirektør for trafikkikkerhet i Statens vegvesen. Hun er sivilingeniøren som gikk fra konsulentbransjen i 1996, og som har viet mesteparten av sin karriere til nettopp trafikkikkerhet.

– Hvis jeg skal peke på det viktigste som har skjedd siden jeg begynte i Statens vegvesen i 1996, koker det ned til én ting: nullvisjonen. Først selve visjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. Den ble vedtatt med Nasjonal transportplan 2002–2011 (NTP) i 2001. Og så de viktige etappemålene som ble innført i alle NTP-er, fra 2010 og fremover.

– At gjeldende NTP for 2022 til 2033 står fast på en ambisjon om maksimalt 350 drepte eller hardt skadde innen 2030, hvorav maksimalt 50 drepte, er mer enn en retningsgiver. Det er en forpliktelse – ikke bare for de viktigste partene i trafikkikkerhetsarbeidet, men også for det politiske miljøet og de bevilgende myndighetene.

Krevende, men mulig

Utgangspunktet er det beste. Trafikkikkerhetsmiljøet i Norge sitter på store mengder kunnskap, erfaring og kompetanse. Det er ikke uten grunn at vi har vært det mest trafikksikre landet i Europa mange år på rad. Men 2030-målet er ambisiøst. I lys av utviklingen de siste par årene er det grunn til å stille spørsmål ved om det er realistisk.

– Det kommer til å bli krevende, men det er mulig, sier Ranæs.

– Vi må intensivere innsatsen og fortsatt jobbe godt sammen på tvers av sektorer og fagmiljøer, organisasjoner og myndigheter. Vi vet mye om hvordan vi bør prioritere, og hva vi må gjøre. Så forholdene ligger godt til rette.

Det er særlig tre områder det vil være effektivt og samfunnsøkonomisk lønnsomt å konsentrere seg om.

Fysiske forhold

– Det første er infrastruktur. Møteulykker og utforkjøring står for mange alvorlige skader og dødsfall i statistikken, og vi vet at målret-

tede fysiske trafikkikkerhetstiltak på og rundt veien virker. Fysisk midtdeler har svært god effekt, det samme har forsterket midtoppmerking i form av romlefelt som «vekker» uoppmerksomme sjåførere når de beveger seg over den gule midtlinjen.

Til infrastruktur hører også fysiske forhold langs veien. Avbøtende tiltak – å holde terrenget ryddig – bidrar også til å redusere skadeomfanget ved ulykker.

– Hvis ulykken først er ute, og det ikke er rekkverk på stedet, er det viktig at terrenget er ryddet for steiner og trær, master, søyler og installasjoner – alt som kan føre til en bråstopp med påfølgende død eller alvorlig skade, sier Ranæs.

Faren for å bli tatt

Det andre punktet handler om å håndheve loven på veien.

– De aller fleste ønsker å ferdes lovlig i trafikken. Likevel har du de som bevisst velger å bryte trafikkreglene i form av fart, rus eller farlig kjøring. Da vet vi at frykten for å bli tatt hindrer mange i å begå lovbrudd. I denne sammenhengen er det politiet, og særlig Utrykningspolitiet og deres fagmiljø, som er den viktigste aktøren. Deres målrettede og kunnskapsbaserte innsats har i stor grad bidratt til Norges gode resultater. Dette er en kapasitet og kompetanse vi må fortsette å utvikle.

Valg i hverdagen

Til slutt kommer vi ikke forbi at det fortsatt er de daglige valgene vi alle tar i trafikken, som utgjør den største forskjellen. Trafikk handler om mennesker, på godt og vondt.

– Hver og en av oss er de viktigste bidragsyterne. Derfor er trafikkikkerhetskampanjer og holdningsskapende arbeid, som Trygg Trafikk også bidrar til, så viktig. Noen ganger er en påminnelse om noe du har lært og egentlig kan og vil, for eksempel et kampanjeskilt langs veien eller en reklame på radio eller tv, det som skal til for at du tar det ene livsviktige valget akkurat den dagen, avslutter Guro Ranæs.



Morten Brakestad

Har den positive ulykkestrenden snudd?

Foreløpige tall viser at 114 personer ble drept i trafikken i 2023 – omtrent som i ulykkesåret 2022 da 116 omkom. Det er grunn til å frykte at en god trend har stoppet opp.

I flere år har vi kunnet glede oss over en jevn nedgang i ulykkestallene. Det var resultat av målrettet og langsiktig trafiksikkerhetsarbeid fra alle parter som samarbeider om dette.

Nå kan det se ut som pendelen har svingt, og at vi står overfor en stabilisering på et høyt nivå. Nullvisjonens mål om ingen drepte eller hardt skadde kan dessverre virke fjernere enn på lenge. Derfor må det nå tøffe tiltak til.

Det aller tristeste er antallet barn som mistet livet i trafikken i fjor – så mange som 7 barn under 16 år. Ikke siden 2009 har vi sett så høye tall.

Ungdomsulykkene – blant personer under 25 år – ser også ut til å stabilisere seg på et høyt nivå, med hele 21 dødsfall. Ekstra oppsiktsvekkende er det at 8 av disse ungdommene var jenter – en gruppe som generelt har hatt veldig positiv utvikling.

Dette er en skummel reversering av en utvikling blant barn og unge som gjennom mange år var veldig positiv. Det viser tydelig at vi ikke må miste fokus på arbeidet mot de yngste blant oss. Stadig nye årskull kommer til, og det gode holdningsskapende arbeidet må stadig fornyes. Ulykker som involverer tunge kjøretøy, er også et område som krever satsing. En analyse av dødsulykker gjennom sju år, som Statens vegvesen publiserte i 2022, viste at tunge kjøretøy var involvert i 26 prosent av tilfellene. For ulykker på europaveinettet – altså 80 km/t eller mer – er tallet 45 prosent.

Det bilførere må ta inn over seg, er at det i de fleste tilfeller ikke er tungbilsjåførens skyld. Mange tar unødvendige sjanser i møte med tungtransport. Det er bekymringsfullt med tanke på at det bare vil bli flere og flere tunge biler på veien. Det er et møte bilisten alltid kommer tapende ut av.



Status fra fylkene

Hver dag jobber våre ansatte rundt om i Norge med trafiksikkerhet lokalt. Her får du en kort oppsummering fra regionlederne.

AGDER

regionleder | May-Lene Rasmussen Noddeland

Året startet med minnemarkeringen Nyttårsaksjonen i Sørlandsparken sammen med fylkeskommunen og andre trafiksikkerhetsaktører i fylket. I 2023 fokuserte vi på Trafikksikker kommune, prosjektet Trafikksikkerhetsambassadører i videregående skole og Myra Sykkelgård.

Vi hadde stand under Arendalsuka med blant annet informasjon om sikring av barn i bil, og standen ble godt besøkt.

I høst markerte vi Refleksdagen i Kristiansand, og vi hadde stand på Sørlandske lærerstevne. Der fikk vi kontakt med mange barnehage- og skoleansatte. På slutten av året satset vi stort på den nye aktivitetsmatten fra Trygg Trafikk og delte ut matter til mange heldige skoler barnehager.

Vi har delt ut refleksvester til førsteklassinger i Agder, arrangert reflekskonkurranse og holdt barnehagekurs og nettverkssamling for lærere i valgfaget trafikk.

INNLANDET

regionleder | Marianne Mittet Solbraa

I Innlandet er det mange gode tiltak for motorinteresserte ungdommer, og i 2023 var vi med på å starte opp en klubb i Gausdal kommune.

Hjertesone er et prioritert tiltak hvor vi har gjennomført flere skolebesøk sammen med Innlandet fylkeskommune og Statens vegvesen for å følge opp tiltakene.

Prosjektgruppen Hjertesone har laget film til inspirasjon for skoler, med filmpremiere høsten 2023. Hjertesone-filmen ble filmet i Alvdal og på Gjøvik og Brøttum. Det var stor stas for elevene å se seg selv på storskjerm, og filmen skal være til inspirasjon og vil være tilgjengelig for andre fylker.

I tillegg deltok vi med innlegg om Hjertesone-prosjektet på FTU-konferansen i Bergen.

MØRE OG ROMSDAL

regionleder | Per Gjerde

Vårt største enkeltprosjekt har vært – og fortsetter å være – sikring av barn i bil. Kampanjen gjennomføres av barnehageansatte som får opplæring av Trygg Trafikk. Målgruppen er foreldre som henter og leverer barn i barnehagen.

Vi har jobbet mye med Refleksdagen. I samarbeid med Molde FK, Aalesunds Fotballklubb, Kristiansund Ballklubb og Molde Elite har vi delt ut 8000 reflekser med klubblogo.

En annen satsing er sykkelopplæring i skolen. I samarbeid med NAF, fylkeskommunens fylkesveivdeling og Hverdags-treneren besøkte vi en rekke skoler med sykkel dag på våren. Sykkelsatsingen er bygget rundt Sykkeldyktig.

Vi har videreført aktiviteter som Barnas Trafikkklubb, reflekskonkurranse i ungdomsskolen, Hjertesone og etablering av Trafikksikker kommune.

I tillegg har vi besøkt voksenopplæringskontor og gitt flyktninger og asylsøkere trafikkopplæring.



NORDLAND

regionleder | Kari Vassbotn

I Nordland er kommunene i fokus. Vi jobber for at hele fylket skal få satt trafiksikkerhet i system, i stor grad gjennom Trafikksikker kommune.

Vi arrangerte to barnehagekurs, ett i Vestvågøy for barnehager i hele Lofoten, og ett i Vefsn for barnehager på Helgeland. Vi arrangerte også samling for lærere i valgfaget trafikk, der lærere fra hele fylket deltok.

I forbindelse med Refleksdagen og Verdens minnedag for trafikkofre har vi oppfordret alle kommunene til å markere dagene, i tillegg til fylkesarrangementene. Refleksdagen ble markert i Fauske kommune, mens Verdens minnedag for trafikkofre ble arrangert i Bodø sentrum.

Vi opplever at kommunene i Nordland er opptatt av å jobbe med trafiksikkerhet, og vi ser det som vår viktigste oppgave å støtte og rådgive kommunene i deres arbeid slik at vi sammen skaper et enda mer trafiksikkert Nordland.

ROGALAND

regionleder | Elisabeth Wallace Haaland

Trafikksikker kommune, helhetlig sykkelsatsing og ungdomsmedvirkning for bedre sikkerhetskultur har vært hovedsatsinger i 2023.

Systematisk pådriverarbeid i arbeidsprosessene med Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune har bidratt til at kun to kommuner nå gjenstår før alle er godkjent i Rogaland.

I tråd med nyere forskning innen sykkelopplæring bygges det i Rogaland opp nærturløyper ved barne-skolene, der lærere kan ha sykkelundervisning. 11 kommuner har åpnet 20 nærturløyper.

Sammen med opplæring i fylkeskommunen og ungdommen selv gjennomførte vi en vellykket ungdomskonferanse i november, med nyttige innspill til videre arbeid.

De folkevalgte er opptatt av at gående og syklende skal ivaretas, så vi satser på trygg skolevei, med tilskuddsordning for kommuner for å kartlegge barnetråkk og hjertesoner.

TROMS OG FINNMARK

regionleder | Helga Anette Melhus (til medio august, deretter for Troms)

regionleder | Espen Karlsen (Finnmark fra medio august)

Systematisk pådriverarbeid overfor kommunene om trafiksikkerhetsplaner og Trafikksikker kommune var hovedprioritet i 2023.

Skoler og barnehager fikk informasjon om opplæringsressurser, og vi gjennomførte kurs for ansatte. Vi la til rette for kompetanseutvikling for lærere i valgfaget trafikk gjennom nettverksmøte og finansiering av videreutdanning.

Dette året har vi vist flere kampanjer om trafikkatferd i sosiale medier, på informasjonsskjermer og på kino.



TRØNDELAG

regionleder | Frode Tiller Skjervø

Gjennom arbeidet i Rusforum Trøndelag ble det tydelig at utfordringene når det gjelder kjøring i ruspåvirket tilstand øker også i Trøndelag. Kampanjen Uten dæ ble derfor lansert 1. juni og har i løpet av året blitt profilert på en rekke kulturarrangement over hele fylket. Over 300 000 konsert- og festivaldeltakere har blitt møtt med et budskap om å ikke kjøre i ruspåvirket tilstand. Carina Dahl og Grannes ga ut sangen Uten dæ med tilhørende musikkvideo, som har nådd et publikum over hele landet. De har under konserter spilt sangen og fra scenen minnet publikum om betydningen av å ikke kjøre i ruspåvirket tilstand. Sangen har blitt spilt over 600 000 ganger på Spotify og musikkvideoen er vist over 125 000 ganger. I tillegg har ulike innlegg i sosiale medier nådd over 150 000 unike brukere. Kampanjen har vært en ubetinget suksess takket være våre gode samarbeidspartnere, artister og arrangører.

VESTFOLD OG TELEMAR

regionleder | Mette Magnussen

Fylkeskommunen og alle 23 kommuner i Vestfold og Telemark er godkjente som trafikksikre kommuner. Regodkjenningene har avdekket at kommunene er lite flinke til å informere egne ansatte om hvilke forpliktelser godkjenningen innebærer. Det gjelder spesielt retningslinjer for tjenestereiser. Trygg Trafikk i Vestfold og Telemark har i 2023 holdt orienteringer på kommunale verneombudssamlinger, og cirka 400 verneombud har blitt gode ambassadører for tiltaket Trafikksikker kommune.

Direktør for opplæring og folkehelse i fylkeskommunen har bedt opplæringskontorene og de videregående skolene ta inn trafikksikkerhet som tema for lærlinger. Dette var «nøkkelen» for å komme inn i videregående skole. I 2023 fikk alle vg2-elevne i Vestfold og Telemark fylke tilbud om kampanjen Sett grenser – Si ifra! Cirka 3000 elever har deltatt. Lærlingene ble prioritert da dette er en gruppe som har vært vanskelig å nå.

VESTLAND

regionleiar | Knut Olav Røssland Nestås

2023 starta med ei minnemarkering for omkomne i vestlandstrafikken for åra 2020, 2021 og 2022. Ei flott og verdig markering.

Elles vart 2023 eit innhaldsrikt år med høgdepunkt som barnehagekurs i Nordfjordeid og Bergen, nettverkssamlingar om valfaget trafikk i Bergen og Sogndal, HMS-kurs i Selje, skulestartaksjonar mellom anna i Førde og russeopplegg på stader som Nordhordland, Voss, Bergen og områda rundt, for å nemna noko.

Me hadde òg fleire kampanjar gåande i løpet av året, eksempelvis om sykkelhjelm, merksemd og refleks. Dessutan hadde me ein digital kampanje om sykkellys og vintersykling gåande i lag med Miljøløftet i Bergen og Vestland. Refleksdagen vart markert både i Bergen og Førde, og me samarbeidde med fleire andre aktørar om gjennomføring fleire stader i Vestland.

VIKEN

regionleder | Nina Gjervik

Året startet med markering av trafikkoftrednes dag i Drammen sammen med Viken fylkeskommune og andre trafikksikkerhetsaktører i fylket. Det ble holdt appeller ved Bragernes torg før et fakkeltog ledet opp til minnemarkering i Bragernes kirke.

Nytt av året er at vi har etablert et nettverk av kommuner i fylket som arbeider med hjertesone rundt sine skoler. Nettverket hadde fire fysiske og digitale møter i løpet av året, i den hensikt å dele erfaringer på tvers av kommunegrensene. I samarbeid med fylkeskommunen ble det vist reklamefilm med refleksbudskap på de fleste kinoene i fylket rundt Refleksdagen i oktober og i november.

Trafikksikker kommune er et viktig tiltak hvor kommunene virkelig setter trafikksikkerhet på agendaen. Vi hadde flere regodkjenninger av kommuner og godkjenninger av nye kommuner. Totalt har vi 28 godkjente kommuner i Viken.

Styrets beretning 2023

VIRKSOMHETENS ART OG LOKALISERING

Samfunnsoppdraget er forankret i nasjonale styringsdokumenter på trafikkikkerhetsområdet, i tildelingsbrevet fra staten samt i våre egne vedtekter og styringsdokumenter. Trygg Trafikk følger nøye med på ulykkesutviklingen og har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikkikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Spesielt er dette knyttet til trafikkopplæring av barn og unge og til informasjon om risikofaktorer og bruk av sikkerhetsutstyr. Arbeidet med holdninger og atferd står sentralt i vår innsats mot alle trafikantgrupper. Trygg Trafikk arbeider landsdekkende. Mange kommuner, fylkeskommuner og organisasjoner er medlemmer. I tillegg kan enkeltpersoner og bedrifter være støttemedlemmer.

Trygg Trafikk har hovedkontor i Oslo samt kontorer i alle landets fylker. Hvert fylkeskontor har en ansatt regionleder, med unntak av Oslo kommune hvor arbeidet skjer gjennom hovedkontoret. Regionledere, spesialrådgivere og fylkesfinansierte rådgivere koordinerer og gjennomfører virksomhetens aktiviteter i fylkene. Trygg Trafikk tilpasser organiseringen av virksomheten til den fylkesstrukturen som gjelder til enhver tid. Reversering av regionreformen medførte følgelig en tilsvarende endring i Trygg Trafikk. Fra og med august 2023 organiserte Trygg Trafikk virksomheten i tråd med fylkesstrukturen som ble gjort gjeldende 1. januar 2024. Viken er delt opp, og det er etablert egne fylkeskontor i Østfold, Akershus og Buskerud. Tilsvarende for Vestfold og Telemark samt Troms og Finnmark.

ØKONOMISK UTVIKLING

Trygg Trafikk årsregnskap for 2023 viser et resultat på kr 1 838 608. Til sammenligning hadde organisasjonen i 2022 et overskudd på kr 542 463. Det budsjetterte resultatet var på kr 500 000. Den betydelige differansen mellom budsjettert og faktisk resultat i 2023 skyldes i all hovedsak utfordringer med å

budsjettere premiekostnadene til Statens pensjonskasse etter omlegging av premiemodell for ikke-statlige virksomheter med virkning fra 2023. Et utslag for Trygg Trafikk i første år med ny modell var at premiebeløpene varierte svært mye mellom hver av de seks terminene. Det ble derfor lagt inn i en ekstra risikomargin i budsjettet. Med erfaringene fra 2023 håper vi at resultatet for 2024 vil ligge nærmere budsjettert resultat.

Trygg Trafikk har, med unntak for nevnte pensjonskostnader, forutsigbare inntekter og kostnader, og alle prosjekter, aktiviteter og delbudsjetter rapporterer med jevne mellomrom til ledelsen gjennom året.

Trygg Trafikk har et finansielt samarbeid med Finans Norge og forsikringsselskapene som fungerer svært godt. Den totale rammeavtalen for 2023 er på kr 11 528 844, hvilket er en økning på 6,3 prosent fra året før. Lokale midler fra fylker utgjør totalt kr 24 316 162. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjør totalt kr 376 573. Grunnbevilgningen fra staten var i 2023 på kr 62 300 000, hvorav 5 000 000 var øremerket tiltak for oppfølging av Barnas transportplan.

MEDLEMSUTVIKLINGEN

Ved utgangen av 2023 hadde Trygg Trafikk totalt 245 medlemmer mot 234 i 2022. Av landets 356 kommuner var 201 kommuner medlem i Trygg Trafikk. Dette utgjør en andel på 56,5 prosent. Øvrige medlemmer består av alle landets fylker samt flere landsdekkende organisasjoner og samarbeidspartnere på trafikkikkerhetsfeltet. Kommunikasjonen med medlemmene ble revitalisert og styrket i 2022, og dette arbeidet ble videreført i 2023. Samtidig har det vært arbeidet med en plan for å øke antall medlemmer, blant annet ved å åpne opp for flere medlemskategorier. Deler av denne planen vil bli iverksatt i andre halvdel av 2024. Trygg Trafikk har i over ti år hatt en ordinær medlemsavgift på kr 2 500 kroner. Styret besluttet i 2023 å øke denne til kr 3 500 fra og med 2024.

KONTANTSTRØM

Kontantstrømmen viser differansen mellom utbetalinger og innbetalinger i regnskapsåret. Trygg Trafikk har en netto kontantstrøm på kr 3 567 783, en økning på kr 4 941 957 fra 2022. Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er på kr 3 567 783, mens netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter er kr 0. Beholdningen av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt er på kr 39 021 115.

Endringer i balansepostene forklarer kontantstrømmen. De viktigste årsakene til den store økningen i kontantstrømmen fra 2022 er det høye overskuddet og endring i periodiseringene.

FORTSATT DRIFT OG DISPONERING AV ÅRSRESULTAT

Styret bekrefter at forutsetningen for fortsatt drift er til stede, og regnskapet er avgitt under denne forutsetningen. Styret foreslår følgende disponering av årets overskudd: Kr 1 838 608 overføres annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31. desember 2023 kr 14 409 134. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en rettvise oversikt over foreningens drift i 2023 og stilling per 31. desember 2023. Styret anser likviditeten som god.

RISIKO OG SÅRBARHETER

Trygg Trafikk utarbeider årlig en risiko- og sårbarhetsanalyse som legges frem for styret for en systematisk vurdering av risikoutviklingen. Risiko- og sårbarhetsanalysen kartlegger forhold som kan svekke organisasjonens evne til å nå sine overordnede målsettinger. Risikoforholdene som kartlegges er delt inn i fem kategorier: 1) politikk, 2) økonomi, 3) tillit og posisjon, 4) helse, miljø og sikkerhet samt 5) organisatoriske forhold. Analysen beskriver videre tiltak som kan begrense effekten av uønsket utvikling på risikoområdene. Ved utgangen av 2023 er det ikke kartlagt forhold som har vesentlig negativ betydning for videre drift.

To forhold trekkes likevel frem fra analysen.

Etter nåværende regjeringens reversering av regionreformen, fra 11 til 15 fylker, så er Trygg Trafikk i en posisjon der sju fylker i prinsippet driftes av én regionleder. Det gjør arbeidet i gjeldende fylker mer sårbart og tidvis ressursmessig utfordrende. Trygg Trafikk arbeider derfor både med prioriteringsspørsmål og støttende organisering for å realisere handlingsplaner og holde aktivitetsnivået på et høyest mulig nivå over hele landet.

Større usikkerhet omkring makroøkonomiske forhold og en urolig verdenssituasjon påvirker Trygg Trafikk. Usikkerhet om rammebetingelser har gjort at det har blitt iverksatt tiltak for å sikre det økonomiske fundamentet og verne om kjernevirksomheten. Antall ansatte holdes på samme nivå som foregående år, og det vurderes ulike tiltak for å redusere administrative kostnader. Trygg Trafikk vil også se på muligheten for å øke inntektssiden gjennom prosjektfinansiering fra eksterne samarbeidspartnere og gjennom ny medlemsstrategi.

FINANSIELL RISIKO

Virksomhetens største finansielle risiko er tilskudd til driften fra staten over de årlige statsbudsjettene. I 2023 utgjorde statstilskudd 63,2 prosent av Trygg Trafikks inntekter. Gjennom dialogen med Stortinget og regjeringen gjøres det løpende analyser av risiko forbundet med disse tilskuddene. Risikoen for bortfall av hele eller deler av dette tilskuddet vurderes å være svært lav. Tildelingen for 2023 kompenserte ikke for lønns- og prisvekst. Tildelingen for 2024 er derimot på et nivå som samsvarer med øvrige økonomiske rammebetingelser og utvikling. Trygg Trafikk vurderer det derfor som lite sannsynlig at det i 2024 må iverksettes kostnadsreducerende tiltak som vil ha negativ påvirkning på vår innsats og våre aktiviteter.

DIGITALISERING

I likhet med mange andre organisasjoner og

bedrifter er innslaget av hjemmekontor og fjernarbeid i Trygg Trafikk større enn før koronapandemien. Det er investert i teknologi og kompetanseutvikling som gjør at denne arbeids- og samarbeidsformen fungerer langt bedre enn hva vi kunne forutse før pandemien. Trygg Trafikk arrangerer også digitale arrangementer, som fagmøter og kurs, i større omfang enn tidligere. Dette er en utvikling vi ventet vil fortsette videre – og bare øke i omfang. Økt digitalisering skaper også utfordringer. Et trygt arbeidsmiljø med sosial nærhet til kolleger og ujevn digital kompetanse blant ansatte er to områder som må håndteres. Styret i Trygg Trafikk er involvert i arbeidet med å legge en digital strategi for virksomheten. Strategien skal peke ut en retning frem mot 2030. Den skal gi føringer for arbeidet med utvikling av digitale tjenester rettet mot våre målgrupper, samt foreslå tiltak for å sikre og utvikle tilpasset digital kompetanse hos de ansatte. Strategien skal endelig behandles av styret i 2024.

FORSKNING OG UTVIKLING

Utviklingsarbeid, dokumentasjon og evaluering står sentralt i Trygg Trafikks strategi, og fra 2023 har vi organisert oss med en egen avdeling for fag og analyse. Avdelingen fortsetter det systematiske arbeidet, der vi alltid er på jakt etter ny kunnskap fra relevante fagområder. I 2023 ble avdelingen ytterligere styrket med en spesialrådgiver med doktorgrad i trafikkpsykologi. Av sentrale aktiviteter i 2023 kan vi nevne ny kunnskap i prosjektet Skjermer i bil, som ser på hvordan trafikantenes oppmerksomhet påvirkes av skjermbruk i bil. På tampen av året ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant ungdom for å kartlegge atferd og holdninger i trafikken. Undersøkelsen skal brukes som kunnskapsgrunnlag i prosjekt Generasjon Z, der vi skal vurdere ulike måter å påvirke ungdoms atferd i trafikken på. For å sikre at vi til enhver tid har oppdatert og ny kunnskap, har Trygg Trafikk en kontinu-

erlig dialog med alle relevante nasjonale forskningsmiljøer.

STYRETS ARBEID

Styret har avholdt fem ordinære styremøter i 2023. Styret har satt søkelys på planprosesser, der det viktigste har vært Handlingsplan (2024–2025), Kompetansestrategi (2023–2030), budsjettscenarier og budsjett (2024) samt faglige vurderinger og innspill til Trafikksikkerhetskonferansen.

Styrets gjennomgående agenda består for øvrig av retningslinjer, finansiell rapportering, nasjonalt planarbeid, ulykkesutvikling, høringsuttalelser og generell driftsstatus. Administrasjonen orienterer også styret jevnlig om virksomhetens løpende prosjekter og kampanjer.

Trygg Trafikk arbeider etter en årlig handlingsplan. Det rapporteres fra region- og prosjektledere etter hvert tertial og ved årsslutt. Administrasjonen rapporterer tilsvarende til styret, Samferdselsdepartementet og Finans Norge.

Organisasjonen har godt samarbeid med nasjonale styringsmyndigheter innen alle relevante sektorer og på alle nivåer.

Trygg Trafikk skal sette aktuelle tema på dagsordenen og lage møteplasser for aktørene innenfor samferdsel og trafikkikkerhet. Det ble i 2023 avholdt tre fagmøter der medlemmer, det nasjonale fagmiljøet og egne ansatte ble invitert til kunnskapspåfyll og drøfting av spesifikke temaer. På det meste deltok over 100 deltakere, hvorav majoriteten deltok digitalt.

Følgende tema ble tatt opp: 1) Kan vi forhindre trafikkfarlig rulling? (russebusser), 2) Alvorlige sykkelulykker – hvilken kunnskap finnes i offisiell statistikk, og hva sier data fra helsesektoren? og 3) Hvordan skal vi forebygge ulykker med ATV og UTV?

I tillegg til fagmøtene arrangerte Trygg Trafikk den nasjonale Trafikksikkerhetskonferansen den 19. april 2023 med over 300 deltakere. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård stod for åpningstalen. Temaet her var På vei

mot nullvisjonen – fullt og helt, ikke stykkevis og delt. Trygg Trafikk hadde også tema- dag i Samferdselstellet på Arendalsuka, hvor uoppmerksomhet i bil ble satt på dagsordenen: Skjermer i bil. Hvordan påvirker disse oppmerksomheten og trafikksikkerheten?

Styrets leder ble valgt til dirigent og ledet Trygg Trafikks landsmøte i 2023. Landsmøtet ble avholdt dagen før Trafikksikkerhetskonferansen, tirsdag 18. april.

ARBEIDSMILJØ, LIKESTILLING OG TILTAK MOT DISKRIMINERING

I henhold til myndighetenes krav er det utarbeidet egen rapport om Trygg Trafikks arbeid for likestilling og mot diskriminering. Trygg Trafikk har nedfelt i sin policy at det skal praktiseres likestilling. I stillingsutlysninger står det følgende: «Trygg Trafikk er opptatt av mangfold og oppfordrer kvalifiserte kandidater til å søke uansett alder, kjønn og kulturell eller etnisk bakgrunn.»

Ved utgangen av 2023 hadde Trygg Trafikk 58 ansatte, herav 35 kvinner og 23 menn. Disse utgjør totalt 55 årsverk. Kvinners lønn i prosent av menns lønn i Trygg Trafikk er 110,3 % i 2023 mot 107,5 % i 2022. Det er sju deltidsansatte, 1 kvinne og seks menn. Ingen av stillingene er ufrivillig deltid. Organisasjonens faglige og administrative ledelse består av direktør, fem avdelingsledere og HR-sjef. De sju ledende stillingene er besatt av fire kvinner og tre menn. Trygg Trafikks styre består også av sju medlemmer, tre kvinner og fire menn.

Trygg Trafikk har nulltoleranse for diskriminering og har i løpet av 2023 ikke hatt noen saker knyttet til diskriminering. Vi har en rekke tiltak som til sammen forebygger diskriminering innenfor samtlige diskrimineringsgrunnlag. Dette redegjøres det nærmere for under Trygg Trafikks arbeid for likestilling og mot diskriminering.

Totalt sykefravær var i 2023 på 6,6 % av total arbeidstid, en økning på 2 prosentpoeng sammenlignet med året før. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør 4,2 %, mot 2,7 % året før,

mens øvrig sykefravær (sykemelding under 8 uker) utgjør 1,1 % mot 0,6 % året før. Resterende 1,3 % utgjør egenmeldt fravær, hvilket er akkurat samme nivå som året før. Oppdatert sykefraværstatistikk drøftes og følges opp i arbeidsmiljøutvalget. Ingen ansatte har i 2023 vært utsatt for skader eller ulykker på jobb.

Trygg Trafikk gjennomfører en organisasjonsmåling annethvert år. Både i 2021 og 2023 har Great Place To Work Norge (GPTW) vært leverandør av denne målingen. I 2021 resulterte målingen i at Trygg Trafikk ble sertifisert som A Great Place to Work. I 2023 ble tilsvarende måling gjennomført på nytt. GPTWs måling kartlegger grunnleggende forhold innenfor fem områder: troverdighet, respekt, rettferdighet, stolthet og fellesskap. Målingen skjer ved at medarbeiderne svarer på et spørsmålsbatteri på 60 spørsmål. Sammenlignet med andre organisasjoner innenfor frivillig/ideell sektor ligger Trygg Trafikk over på alle fem områder, men også over Norges beste innenfor områdene respekt og stolthet. På bakgrunn av de ovennevnte resultatene så har Trygg Trafikk på nytt blitt sertifisert som en meget god arbeidsplass. Denne sertifiseringen gir oss en god innsikt i vår egen kultur og gir en anerkjennelse både internt og eksternt, blant annet ved rekruttering. Resultatene ble presentert for hele organisasjonen høsten 2023 og deretter fulgt opp med interne arbeidsmøter for å se på forbedringsområder i neste toårsperiode. Det er et mål å opprettholde den sterke tillitskulturen, sikre kontinuerlig forbedring og skape et godt og trygt arbeidsmiljø som inspirerer og skaper muligheter.

MILJØ OG BÆREKRAFT

Organisasjonens virksomhet påvirker ikke det ytre miljøet mer enn det som er vanlig for de innsatsfaktorene som brukes.

Det er etablert en Grønn gruppe som jobber med miljøtiltak på hovedkontoret. I 2023 har Trygg Trafikk blant annet gjennomført tiltak for å redusere omfanget av elektronisk

lagrede data som ikke er bevaringsverdige. Store mengder filer er slettet eller flyttet. Lagring av data er energikrevende og gir et CO²-avtrykk. Digitale møter har redusert reisebehovet og er en trend som vil fortsette. Det gjelder både reiser til og fra hjem samt tjenestereiser i inn- og utland. Trygg Trafikks digitale kurs gjør det mulig å nå ut til kursdeltakere over hele landet, samtidig som reisebehovet reduseres for alle involverte.

ÅPENHETSLOVEN

Trygg Trafikk er underlagt lov om virksomhetens åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven). Vi har i 2023 etablert en forståelse blant de ansatte om hva som er åpenhetslovens formål og virkeområde. På våre hjemmesider har vi redegjort for hva vi gjør for å etterleve loven. Det er opprettet kontaktapparat og publisert kontaktinformasjon for interessenter som vil ha en nærmere redegjørelse for arbeidet vårt, eller som har konkrete forespørslers om våre leverandører og samarbeidspartnere. Se lenke: www.tryggtrafikk.no/om/trygg-trafikk-og-apenhetsloven/

ANSVARSFORSIKRING

Trygg Trafikk har styreansvarsforsikring. Som sikret anses enhver fysisk person som har vært, er eller blir daglig leder, styremedlem eller medlem av ledelsen eller tilsvarende styreorgan, samt enhver tidligere eller nåværende eller fremtidig ansatt i virksomheten som kan pådra seg et selvstendig ledelsesansvar.

Avslutningsvis rettes en spesiell takk til ledelsen i Samferdselsdepartementet, Finans Norge, fylkeskommunene og øvrige samarbeidspartnere og medlemmer for god kontakt og godt samarbeid. Vi takker våre medarbeidere og tillitsvalgte for fremragende innsats også i 2023.



Morten Brakestad

STYRET

Bak fra venstre: Jonas A. Sayed (1. vara), Jannicke B. Clarke, Knut Olav R. Nestås, Karin B. Bjørkhaug, Jan Johansen.
 Foran fra venstre: Frank Halse, Jan Kristiansen, Line-Mari Hansen, Atle Fiskvik.

Oslo, 13. februar 2024

Karin B. Bjørkhaug

Karin Kirsti Bakklund Bjørkhaug
(styreleder)

Jannicke Clarke

Jannicke Bergesen Clarke
(nestleder)

Atle Fiskvik

Atle Fiskvik

Frank Halse

Frank Halse

Jan Kristiansen

Jan Kristiansen

Line-Mari Hansen

Line-Mari Hansen

Knut Olav R. Nestås

Knut Olav Røssland Nestås

Jan Johansen

Jan Johansen
(direktør)

Åpenhetsloven – Trygg Trafikks redegjørelse

Trygg Trafikks redegjørelse for aktsomhetsvurderinger om grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, jf. åpenhetsloven.

Om loven

Lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven) skal fremme større virksomheters samfunnsansvar og respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold – både i egen virksomhet, i virksomhetenes produksjons- og leverandørkjeder og hos virksomhetenes samarbeidspartnere.

Alle virksomheter som omfattes av loven har plikt til både å utføre aktsomhetsvurderinger, kunne redegjøre for dem, svare på spørsmål og henvendelser og gi publikum lett tilgang til disse – for eksempel på virksomhetenes nettsider.

Om Trygg Trafikks virksomhet og tjenester i lys av åpenhetsloven

Trygg Trafikks kjernevirksomhet er definert i vårt samfunnsoppdrag som er knyttet til trafikkopplæring av barn og unge, informasjon om risikofaktorer og bruk av sikkerhetsutstyr i trafikken.

Dette innebærer at Trygg Trafikks virksomhet hovedsakelig består av utarbeidelse, koordinering og formidling av immaterielle størrelser og tjenester. Det forekommer likevel noe innkjøp av fysiske produkter, eksempelvis refleksprodukter, arbeidstøy og opplæringsmateriell som bøker, hefter, dukker og lekematter.

I arbeidet med trafikkopplæring og informasjon kjøper Trygg Trafikk ulike tjenester og inngår samarbeid med mange aktører – både administrativt og trafikksikkerhetsfaglig. Alle Trygg Trafikks samarbeidspartnere, tjenesteytere og produktleverandører er fysisk lokalisert og administrert i Norge, og underlagt norsk lovgivning som sikrer anstendige arbeidsforhold og menneskerettigheter.

Trygg Trafikk har som medlemsorganisasjon ingen egen virksomhet eller forretningsmessige samarbeid med utenlandske virksomheter. Våre samarbeidspartnere og tjenesteleverandører kan imidlertid i sine leverandørkjeder ha underleverandører der anstendige arbeidsforhold og menneskerettigheter er under press.

Hvilke aktsomhetsvurderinger gjør Trygg Trafikk?

Trygg Trafikk skal være en forutsigbar, etisk og ansvarlig samfunnsaktør og arbeidsgiver. Våre etiske retningslinjer gjelder alle ansatte, vikarer og innleide konsulenter – og er distribuert, publisert og lett tilgjengelig i vår digitale personalhåndbok.

Etter at åpenhetsloven trådte i kraft 1. juli 2022, utarbeidet Trygg Trafikk en oversikt over alle våre samarbeidspartnere og tjenesteleverandører. Formålet med oversikten var å sikre oss at våre leverandører er aktører hvor vi kan forvente at lovens bestemmelser følges og dens intensjoner ivaretas.

I det videre arbeidet vil vi ved nye avtaler eller forlengelse av eksisterende avtaler foreta bakgrunnsjekker, egen- evalueringer og samtaler – og herigjennom gjøre det klart at Trygg Trafikk stiller som vilkår for samarbeid at leverandør sikrer at grunnleggende menneskerettigheter etterleves, og at ansatte har arbeidsforhold i tråd med norsk lov.

Trygg Trafikk har ennå ikke måttet avvikle samarbeidsforhold med våre tjeneste- og produktleverandører som følge av lovbrudd, mangel på respekt for menneskerettighetene eller uanstendige arbeidsforhold. Dersom Trygg Trafikk eller myndighetene avdekker sterkt kritikkverdige

forhold hos våre underleverandører, vil vi uten ugrunnet opphold avslutte samarbeidet.

Informasjonstjeneste

Trygg Trafikk har tilrettelagt for å håndtere forespørsler om praktisering av åpenhetsloven. På vår hjemmeside opplyses det om at alle interessenter kan kontakte Trygg Trafikk på e-post (hovedkontor@tryggtrafikk.no) og få svar innen tre uker. Dette gjelder for eksempel henvendelser om hvilke leverandører vi benytter innenfor spesifikke tjeneste- og produktområder, og hvilke aktsomhetsvurderinger som foreligger.

Oslo, 13. februar 2024



Karin Kirsti Bakklund Bjørkhaug
(styreleder)



Jannicke Bergesen Clarke
(nestleder)



Atle Fiskvik



Frank Halse



Jan Kristiansen



Line-Mari Hansen



Knut Olav Røsland Nestås



Jan Johansen
(direktør)

FOR LIKESTILLING OG MOT DISKRIMINERING



Kjønnsbalanse (antall)

- kvinner 35
- menn 23



Midlertidig ansatte (antall)

- kvinner 5
- menn 4



Foreldrepermisjon i gj.snitt antall uker

- kvinner 18
- menn 0



Faktisk deltid (antall)

- kvinner 1
- menn 6

Trygg Trafikk arbeider målrettet for likestilling og mot diskriminering. Vi har også i 2023 tilnærmet full likestilling mellom kjønnene når det gjelder stillinger, arbeidsoppgaver og lønn. Vi har ansatte med nedsatt funksjonsevne og ansatte med annen etnisk bakgrunn enn norsk.

Tilstand for kjønnslikestilling

Det arbeider 58 personer (55 årsverk) i Trygg Trafikk: 17 ledere med personalansvar hvorav 11 kvinner og 6 menn, i tillegg til direktør (mann). Det er 1 kvinne og 6 menn i deltidsstillinger. Alle disse jobber deltid frivillig, noe som er identifisert gjennom samtaler. Kvinners lønn angitt som andel av menns lønn, er 110,3 prosent.

Vi finner det hensiktsmessig å dele våre ansatte inn i to stillingsnivåer: ledere og medarbeidere. Organisasjonen har en relativt flat organisasjonsstruktur med lite stillingshierarki og uten ytterligere forskjellsbehandling i arbeidets verdi eller direkte avlønning, verken på hovedkontoret eller ved de elleve fylkeskontorene.

Arbeidet vårt for likestilling og mot diskriminering

Trygg Trafikk har nulltoleranse for diskriminering og trakassering. Dette gjelder for samtlige av de definerte diskrimineringsgrunnlagene: kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk.

Her er noen av tiltakene våre for å forebygge diskriminering:

- Trygg Trafikk har inkludering som én av tre verdier. Verdiene er grunnlaget for personalpolitikken vår og all vår øvrige virksomhet.
- Vi har utarbeidet etiske retningslinjer samt retnings-

linjer for varsling av kritikkverdige forhold. Disse er publisert og lett tilgjengelige i personalhåndboken.

- Vi gjennomfører organisasjonsmålinger annethvert år som blant annet måler opplevd rettferdighet i lønns- og arbeidsvilkår.
- Vi har partssammensatte utvalg (arbeidsmiljøutvalg og samarbeidsutvalg) som møtes jevnlig i løpet av året. Der kan risiko for diskriminering og eventuelle hindre for likestilling identifiseres, og eventuelle forslag til tiltak fremmes og drøftes.
- Vi deltar aktivt i nettverk med tilsvarende virksomheter samt i arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner der det er mulig både å drøfte egen praksis, få innspill og identifisere risiko for uønsket atferd innen de ulike diskrimineringsgrunnlagene.
- I rekrutteringsprosesser deltar tillitsvalgte, og vi er alltid oppmerksom på kjønns sammensetningen blant søkere og mulige medarbeidere. Dette gjelder også ved innkalling til intervjuer ved ledige stillinger.
- Vi har gode universelt tilrettede lokaler: heis, rullestolvennlige kontor og fellesarealer samt fysiske hjelpemidler for å tilrettelegge kontor plasser for ansatte med ulike fysiske utfordringer.
- Trygg Trafikk har meget gode forsikringsordninger for alle ansatte.

Vi vil fortsette vårt målrettede arbeid for å opprettholde likestilling mellom kjønnene og forebygge diskriminering – innenfor alle de mulige diskrimineringsgrunnlagene.

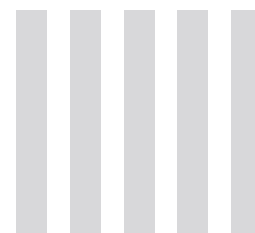
Kjønnsfordeling på ulike stillingsnivåer

	Kvinner	Menn
Total		
Gruppe 1 ledere	11	7
Gruppe 2 medarbeidere	24	16

Lønnsforskjeller – kvinners andel av menns lønn i prosent

Kontante ytelser Avtalt lønn / fastlønn	Prosent
	99,6
	114,6

Regnskap, kontantstrøm og noter 2023



RESULTATREGNSKAP	NOTE	2023	2022
Driftsinntekter og driftskostnader			
Salgsinntekt		1 688 851	1 253 054
Annen driftsinntekt		98 872 660	98 296 092
Sum driftsinntekter	1, 2	100 561 511	99 549 146
Varekostnad		92 717	93 846
Lønnskostnad	3, 4	54 917 450	49 365 265
Avskrivning på driftsmidler	5	656 804	850 380
Annen driftskostnad	4, 6	44 538 241	49 187 961
Sum driftskostnader		100 205 213	99 497 452
Driftsresultat		356 298	51 694
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		1 530 351	543 630
Annen finansinntekt		3 122	1 781
Annen rentekostnad		48 041	48 395
Annen finanskostnad		3 122	6 246
Resultat av finansposter		1 482 310	490 769
Resultat		1 838 608	542 463
Resultat		1 838 608	542 463
Årsoverskudd		1 838 608	542 463
Overføringer			
Avsatt til annen egenkapital	7	1 838 608	542 463
Sum overføringer		1 838 608	542 463



BALANSE	NOTE	2023	2022
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler	5	96 367	697 768
Sum immaterielle eiendeler		96 367	697 768
Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	5	113 314	168 717
Sum varige driftsmidler		113 314	168 717
Sum anleggsmidler		209 681	866 485
Omløpsmidler			
Lager av varer og annen beholdning	8	93 384	147 016
Fordringer			
Kundefordringer		914 507	58 701
Andre kortsiktige fordringer		136 248	305 087
Sum fordringer		1 050 755	363 788
Bankinnskudd, kontanter o.l.	9	39 021 115	35 453 332
Sum omløpsmidler		40 165 254	35 964 137
Sum eiendeler		40 374 934	36 830 621



EGENKAPITAL OG GJELD

Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	7	14 409 134	12 570 526
Sum opptjent egenkapital		14 409 134	12 570 526
Sum egenkapital		14 409 134	12 570 526
Gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		3 625 694	4 288 728
Skyldig offentlige avgifter	10	4 346 890	3 797 247
Gjenst. prosj.midler, andre prosj.	2	4 544 004	3 518 237
Gjenst. prosj.midler, fylkene	2	6 707 265	7 355 229
Annen kortsiktig gjeld	10	6 741 948	5 300 655
Sum kortsiktig gjeld		25 965 801	24 260 096
Sum gjeld		25 965 801	24 260 096
Sum egenkapital og gjeld		40 374 934	36 830 621

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

	2023	2022
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Årets resultat før skattekostnad	1 838 608	542 463
Ordinære avskrivninger	656 804	850 380
Endring i varelager	53 632	143 846
Endring i kundefordringer	-855 806	57 811
Endring i leverandørgjeld	-663 034	1 586 672
Endring i tidsavgrensningsposter	2 537 579	-4 555 344
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	3 567 783	-1 374 173
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	0
Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0	0
Netto endring i kontanter og bank	3 567 783	-1 374 173
Beholdning av kontanter og bank ved periodestart	35 453 332	36 827 506
Beholdning av kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	39 021 115	35 453 332

Oslo, 13. februar 2024

Karin Kirsti Bakklund Bjørkhaug
(styreleder)

Jannicke Bergesen Clarke
(nestleder)

Atle Fiskvik

Frank Halse

Jan Kristiansen

Line-Mari Hansen

Knut Olav Røssland Nestås

Jan Johansen
(direktør)

NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2023

NOTE 1. REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Inntekter

Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Tilskudd og medlemsinntekter regnskapsføres når de mottas. Tilskudd og opptjente inntekter fra aktiviteter inntektsføres når organisasjonen har juridisk rett til tilskuddet, og verdien kan måles pålitelig. Offentlige tilskudd som det knytter seg betingelser til, inntektsføres i takt med forbruk av midler knyttet til den støttede aktiviteten. Gjenstående midler til øremerkede prosjekter som ikke er ferdigstilt ved utgangen av regnskapsperioden, regnskapsføres i balansen som en forpliktelse under Gjenstående prosjektmidler.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmiddelets økonomiske levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmiddelets kostpris og avskrives i takt med driftsmiddelet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi dersom verdifallet ikke forventes å være forbigående.

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter normalt poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen. Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Varer

Varer er vurdert til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer forfaller ikke senere enn ett år etter regnskapsårets slutt, og oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Det er per 31.12.2023 vurdert at det ikke foreligger behov for avsetning til tap på kundefordringer.

Pensjonsforpliktelser

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

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

Skatt

Trygg Trafikk er en ideell organisasjon hvor all virksomhet er rettet mot formålet å oppnå best mulig trafikkikkerhet for alle trafikantgrupper. Ingen del av virksomheten har økonomisk vinning som eneste mål, og Trygg Trafikk er derfor ikke skattepliktig.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige likvide plasseringer.

Transaksjoner med nærstående

Trygg Trafikk har ikke hatt transaksjoner med nærstående i 2023.

NOTE 2. DRIFTSINNTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

Salgsinntekter	2023	2022
Varesalg	385 590	205 357
Andre inntekter og refusjoner	1 303 261	1 047 697
Sum salgsinntekter	1 688 851	1 253 054
Andre driftsinntekter		
Offentlig tilskudd fra Samferdselsdept.	62 300 000	61 000 000
Tilskudd og prosj.midler fra forsikring	11 482 728	10 802 188
Kontingenter og medlemmer	775 000	735 000
Tilskudd til aktiviteter i fylkene	24 316 162	20 267 653
Tilskudd til øvrige prosjekter	376 573	1 964 671
Overført gjenst. prosj.midler fra i fjor*	10 873 466	14 400 046
- Tilbakeført gjenst. prosj.midler i år**	-11 251 269	-10 873 466
Sum andre driftsinntekter	98 872 660	98 296 092

*Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2022 til 2023.

**Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2024.

Deler av midlene er tildelt for bruk i 2023. Resten av midlene gjelder prosjekter som ferdigstilles i 2024 eller løper over flere år.

NOTE 3. LØNNSKOSTNADER M.M.

Spesifikasjon av lønnskostnader	2023	2022
Lønn	42 608 124	38 984 818
Arbeidsgiveravgift	6 840 470	5 922 005
Pensjonskostnader	4 608 277	3 415 861
Andre ytelser	860 579	1 042 581
Sum lønnskostnader m.m.	54 917 450	49 365 265
Antall årsverk	55,0	53,7

NOTE 4. YTELSE TIL LEDEDE PERSONER M.V.

	2023		2022	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 552 226	176 748	1 685 451	150 392
Styret	97 688		85 890	

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

Revisor, revisjonshonorar	179 893	170 519
Revisor, annen bistand	32 219	62 126
Revisor, attestasjoner	-	18 765

Tallene presenteres inkl. mva.

NOTE 5. IMMATERIELLE OG VARIGE DRIFTSMIDLER

	Immaterielle	Varige	Totalt
Anskaffelseskost 1.1	2 384 933	344 161	2 729 094
+ tilgang i året	-	-	-
- avgang i året			
- samlede av- og nedskrivninger	2 288 568	230 846	2 519 413
Bokført verdi 31.12.	96 366	113 315	209 681

Prosent for ordinær avskrivning	10–33,3 %
Årets avskrivninger	656 804

NOTE 6. ANDRE DRIFTSKOSTNADER

Andre driftskostnader består av alle kostnader for de ulike avdelingene, unntatt kostnader som inngår i vareforbruk og lønn / sosiale kostnader. Andre driftskostnader inkluderer kostnader til prosjekter som Trygg Trafikk er ansvarlig for eller deltar som samarbeidspartner i, og som samtidig administreres eller regnskapsføres av Trygg Trafikk. Kostnadene fordeler seg på avdelingene med følgende beløp:

	2023	2022
Opplæring	7 305 403	10 102 783
Kommunikasjon og kampanjer*	4 512 844	
Fag og analyse*	3 699 618	
Fag og kommunikasjon*		8 686 223
Fylkene	18 422 053	19 549 761
Fellestjenester	10 598 323	10 849 195
Sum andre driftskostnader	44 538 241	49 187 961

*Tidligere Fag og kommunikasjon er i 2023 delt i avdelingene Kommunikasjon og kampanjer og Fag og analyse.

NOTE 7. EGENKAPITAL OG EIERE

Årets endring i egenkapital:	
Egenkapital 1.1.	12 570 526
+ Årsoverskudd	1 838 608
Egenkapital 31.12.	14 409 134

Trygg Trafikk er en selveiende landsomfattende organisasjon. Som medlemmer kan opptas landsomfattende organisasjoner, institusjoner, foreninger og lag, bedrifter, kommuner og fylkeskommuner. Organisasjonen har ingen innskutt egenkapital.

Landsmøtet er organisasjonens øverste myndighet. Vedtektenes § 8 inneholder følgende bestemmelser om stemmerett:

«Hvert medlem i Trygg Trafikk kan peke ut en representant til å representere seg på landsmøtet, eventuelt på ekstraordinært landsmøte. Hvert medlem har en stemme. Styrets medlemmer har stemmerett unntatt ved behandling av årsberetning og regnskap. Fraværende representanter kan ikke avgi stemme ved fullmakt. Lokale avdelinger, foreninger eller liknende som er tilsluttet en landsomfattende medlemsorganisasjon har ikke stemmerett, men må avgi stemme gjennom felles representant.

Møtet ledes av en dirigent som velges blant representantene. Vedtak fattes med alminnelig flertall. Ved stemmelikhet er dirigentens stemme avgjørende.»

NOTE 8. LAGER AV VARER OG ANNEN BEHOLDNING

	2023	2022
Varebeholdning består av:		
Lager av varer innkjøpt for videresalg	93 384	147 016

Per 31.12.2023 er det vurdert at det ikke foreligger ukurante varer i varelageret.

NOTE 9. BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

	2023	2022
Bundne midler		
Innskudd depositum	1 509 163	1 504 686
Innskudd skattetrekk	3 154 659	3 130 492

NOTE 10. GJELD

	2023	2022
Skyldig offentlige avgifter		
Forskuddstrekk	1 940 558	1 940 558
Merverdiavgift	137 532	137 532
Arbeidsgiveravgift	2 268 800	2 268 800
Sum Skyldig offentlige avgifter	4 346 890	4 346 890
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpte feriepenger	4 881 474	4 881 473
Påløpte kostn. og forsk.bet. inntekter	1 850 716	1 763 241
Diverse kortsiktig gjeld	9 759	9 759
Sum Annen kortsiktig gjeld	6 741 948	6 654 473





1. premie til Strømmen oppvekstsenter i Viken: Odd (9).

Uavhengig revisors beretning

Til landsmøtet i Trygg Trafikk

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Trygg Trafikk.

<p>Årsregnskapet består av:</p> <ul style="list-style-type: none">Balanse per 31. desember 2023Resultatregnskap for 2023Kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2023Noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.	<p>Etter vår mening:</p> <ul style="list-style-type: none">Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, ogGir årsregnskapet et rettviseende bilde av organisasjonens finansielle stilling per 31. desember 2023, og av dens resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
--	---

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av organisasjonen i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

Styret og direktør (ledelsen) er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av årsberetning og annen informasjon i årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen. Årsrapporten for øvrig forventes å bli gjort tilgjengelig for oss etter denne datoen.

Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke annen informasjon.

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

Dersom vi ved gjennomlesning av årsrapporten konkluderer med at rapporten inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å kommunisere forholdet til styret.



Konklusjon om årsberetningen

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

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

Styret og direktørs ansvar for årsregnskapet

Styret og direktør (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til organisasjonens evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:
<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

Oslo, 16.02.2024
BDO AS

Cathrine Sæther Karlsen
statsautorisert revisor

Organisasjon og ansatte

Trygg Trafikk er en landsdekkende organisasjon med en sentral administrasjon lokalisert i Oslo og kontor i alle landets fylker. Totalt antall ansatte i 2023 var 58 personer (55 årsverk).

Direktøren leder organisasjonen og er ansvarlig overfor styret. Direktøren ivaretar også mediekontakt når det gjelder policyspørsmål.

Trygg Trafikk er organisert med direktør og fem avdelinger:

Fag og analyse har ansvar for å kvalitetssikre plan- og policydokumenter og er ansvarlig for at organisasjonen deltar i utarbeidelsen av Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet på vei. Avdelingen jobber med å innhente og formidle forskning og kunnskap om trafikk-sikkerhet samt utviklingsarbeid, dokumentasjon og evaluering. I tillegg er planlegging og gjennomføring av den nasjonale trafikk-sikkerhetskonferansen et viktig prosjekt. Avdelingen har ansvar for godkjenningsordningen Trafikksikker kommune og godkjenner/regodkjenner trafikk-sikkerhetsarbeidet i kommuner og fylkeskommuner. I tillegg har avdelingen ansvar for overordnede nasjonale høringsuttalelser og innspill til Nasjonal transportplan.

Opplæring har ansvar for prosjekter og aktiviteter for trafikkopplæring av barn og unge. Avdelingen tilbyr kurs for ansatte i barnehage og skole og på barnehagelærer- og lærerutdanningene. Lærere i valgfaget trafikk tilbys nettverksmøter. Avdelingen utvikler støttemateriell for trafikkopplæring.

Kommunikasjon og kampanjer spiller en nøkkelrolle i vår strategiske og praktiske kommunikasjon. Effektiv formidling er et felles mål. Avdelingen utvikler og vedlikeholder våre kommunikasjonskanaler og ivaretar mediekontakt. Ansvarsområdet dekker i tillegg våre nasjonale trafikk-sikkerhetskampanjer med temaer som refleks, sikker sykling, nullvisjonen og barn i bil.

Fellestjenester har ansvar for å ivareta intern støtte og drift av fellesfunksjonene HR, økonomi, IKT, digital utvikling, logistikk og kontorstøtte for hele virksomheten.

Fylkesavdelingen har ansvaret for vårt distriktsarbeid. Avdelingsleder har base på hovedkontoret, og hvert fylke har sin regionleder. Trygg Trafikk har i hovedsak kontorer på fylkeshusene i tilknytning til fylkeskommunenes samferdselsavdelinger. Fylkesavdelingen arbeider lokalt med utgangspunkt i vår strategi- og handlingsplan. Dette samkjøres med de fylkesvise handlingsplanene for trafikk-sikkerhet hvor vi på vegne av fylkeskommunene, har hoved- eller delansvar for å gjennomføre flere av tiltakene. Oppgavene innebærer kontakt og samarbeid med aktører og nettverk innen både frivillig og offentlig sektor. Samarbeidet med fylkenes trafikk-sikkerhetsutvalg eller tilsvarende utvalg står sentralt. Det er utarbeidet årsrapport for hvert fylke som er tilgjengelig på fylkes-sidene på tryggtrafikk.no.



STYRET

Styret har etter landsmøtet 2023 hatt følgende sammensetning:

leder

Karin Kirsti Bakklund Bjørkhaug Trøndelag fylkeskommune 2021–2025

medlemmer

Frank Halse	Politiets fellesforbund	2023–2025
Jan Kristiansen	Motorsykeimportørenes Forening	2021–2025
Atle Fiskvik	Tynset kommune	2021–2025
Jannicke Bergesen Clarke	Vestland fylkeskommune	2020–2024
Line-Mari Hansen	Finans Norge	2022–2024
Knut Olav Røssland Nestås	representant for de ansatte	2021–2025

varamedlemmer

1. Jonas Andersen Sayed	Rogaland fylkeskommune	2022–2024
2. Kathrine Sætre Evensen	Vestfold og Telemark fylkeskommune	2021–2025
3. Anne Line Nydal Berglia	Viken fylkeskommune	2022–2024
4. Kenneth Minde	1. vararepresentant for de ansatte	2021–2025
5. Torunn Mevik	2. vararepresentant for de ansatte	2021–2025

Valgkomiteen i Trygg Trafikk har bestått av følgende medlemmer:

Geir A. Mo – leder	Aase Simonsen – medlem
	Tomas Iver Hallem – medlem
	Knut Duesund – varamedlem

SAMMENSETNING AV ARBEIDSMILJØUTVALGET VED UTGANGEN AV 2023

leder | Torunn Mevik

representant fra Delta | May-Lene R. Noddeland | vara Paal-Gunnar Mathisen

representant fra NTL | Torunn Mevik | vara Silje Kristine Hansen

representant fra ledergruppen | Elisabeth Natvig | vara Jørn Bremtun

direktør | Jan Johansen

verneombud | Marie Louise Zangenberg | vara Frode Tiller Skjervø

Medica | Sidsel Tveøy

leder i Delta | Hans Martin Sørensen

nestleder i Delta | Knut Olav Røssland Nestås

leder i NTL | Silje Kristine Hansen

nestleder i NTL | Torunn Mevik

Formelle samarbeidspartnere

Trygg Trafikk deltar i en del faglige og formelle samarbeidsorganer, styrer og organisasjoner både nasjonalt og internasjonalt.

NASJONALT

Kontaktutvalget for trafikk sikkerhet (KTS)

direktør Jan Johansen
fagdirektør Tanja Loftsgarden

MC-rådet

fagsjef trafikk sikkerhet Bård Morten Johansen

Rusforum

fagsjef trafikk sikkerhet Bård Morten Johansen

Skadeforebyggende forum

fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)

direktør Jan Johansen
fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Rådgivende vegnormalutvalg

fagdirektør Tanja Loftsgarden

ITS Norway

fagsjef trafikk sikkerhet Bård Morten Johansen

Mobilitetskonferansen

fagdirektør Tanja Loftsgarden

NORDISK

Nordisk Trafikk sikkerhetsråd (NTR)

– fellesorgan for direktører og ledere i de nordiske trafikk sikkerhetsorganisasjonene
direktør Jan Johansen
fagdirektør Tanja Loftsgarden
fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Nordisk vegforum (NVF)

NVF er et bransjesamarbeid med medlemmer fra både privat og offentlig sektor og har i alt rundt 320 medlemsorganisasjoner i de nordiske landene. Arbeidet i NVF skjer i ulike utvalg i fireårsperioder som avsluttes med en kongress. Trygg Trafikk er medlem av NVF-rådet i Norge. Direktør Jan Johansen sitter som styremedlem i styret for NVF Norge, og Trygg Trafikk deltar i de følgende utvalgene:

- utforming:
fagsjef trafikk sikkerhet
Bård Morten Johansen
- transport i byer og transportplanlegging:
spesialrådgiver Ann-Helen Hansen
- trafikk sikkerhet:
spesialrådgiver Renata Torquato Steinbakk

INTERNASJONALT

European Transport Safety Council (ETSC)

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

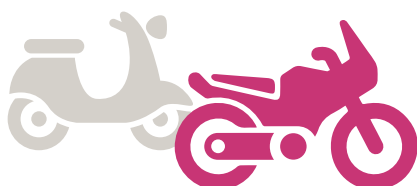
Kontaktpersoner i Trygg Trafikk

direktør Jan Johansen
fagdirektør Tanja Loftsgarden
fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Trygg Trafikk deltar også i et ETSC-prosjekt, LEARN! (Leveraging Education to Advance Road safety Now!) Formålet er å sikre internasjonalt samarbeid om å høyne kvaliteten på trafikk- og mobilitetsopplæring i Europa gjennom ulike aktiviteter.

Kontaktpersoner i Trygg Trafikk

fagsjef prosjekt og metode Kristin Eli Strømme
avdelingsleder Lena Westrum



Medlemmer i 2023

Trygg Trafikk hadde 245 medlemmer ved utgangen av 2023.

A LANDSOMFATTENDE ORGANISASJONER

Bilimportørens Servicekontor
Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg
Kongelig Norsk Automobilklub
MA – Rusfri Trafikk
Møller Mobility Group
NHO Transport
Norges Automobil-Forbund

Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilsportforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Trafikkskoleforbund
Opplysningsrådet for veitrafikken
Pensjonistforbundet
Politiets Fellesforbund

Syklistforeningen
Ung i trafikken
Utdanningsforbundet
Vellenes Fellesorganisasjon
Yrkestrafikkforbundet

B ANDRE

American Car Club of Norway
Apcoa Parking
Cato Myhrvold Trafikkskole
Kjør for livet / Drive for life AS

NAF avd. Asker og Bærum
NAF avd. Søndre Vestfold
NAF avd. Tønsberg og omegn
NAF Trafikksenter Vålerbanen

Personskadeforbundet LTN
Reflexprodukter Norge AS
Skadeforebyggende forum
Trafikklaglig Samarbeidsutvalg Nordhordland

C FYLKER

Agder fylkeskommune
Innlandet fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune

Oslo kommune
Rogaland fylkeskommune
Troms og Finnmark fylkeskommune
Trøndelag fylkeskommune

Vestfold og Telemark fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune

D KOMMUNER

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

TRYGG TRAFIKK TAKKER

Samarbeidet vårt med Finans Norge og forsikrings-selskapene utgjør en vesentlig del av finansieringen av Trygg Trafikks forebyggende arbeid. Vi takker for et stort engasjement til det beste for dette arbeidet.

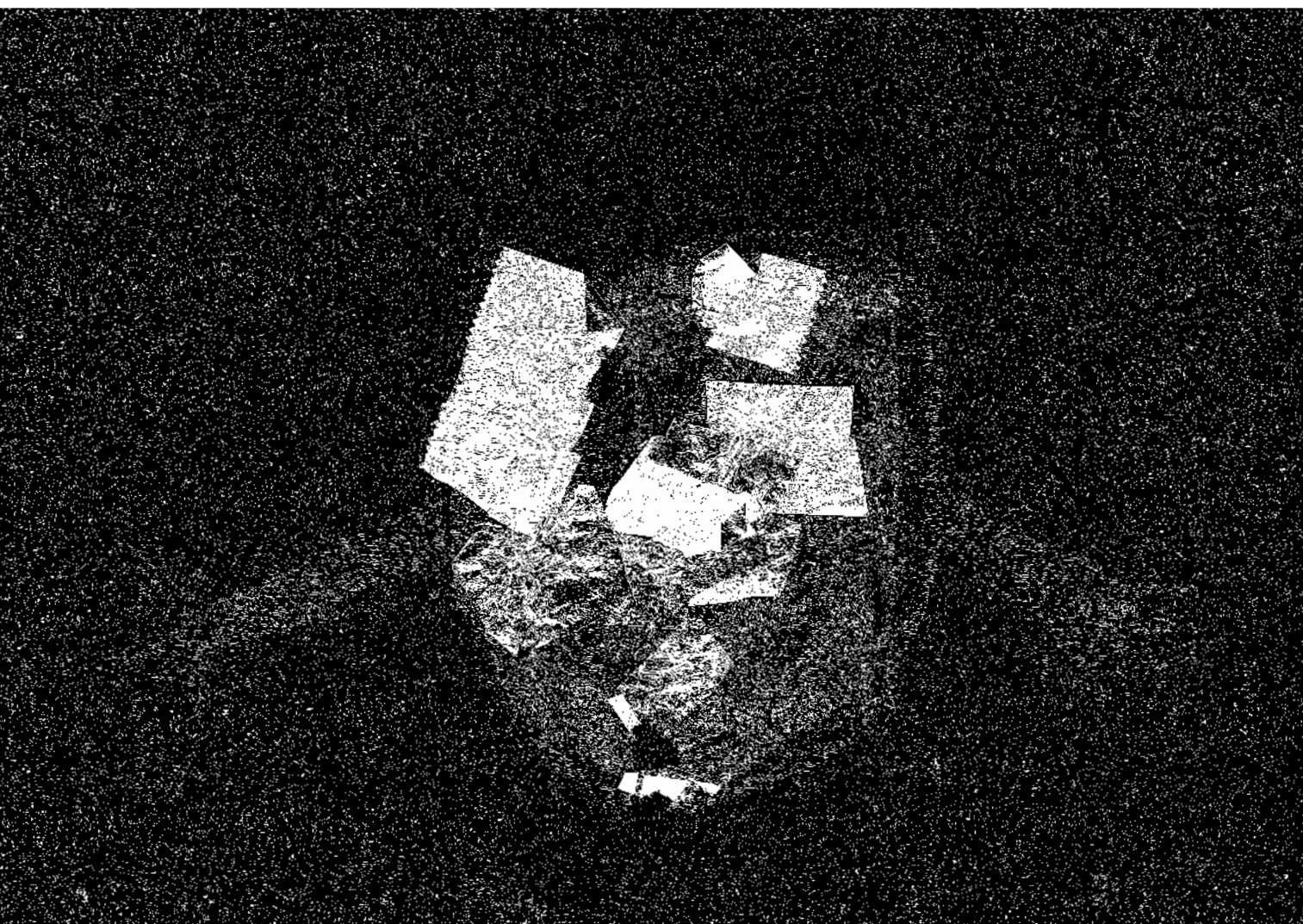
Takk til alle som har gitt gaver til Trygg Trafikks arbeid i 2023!

Eika Forsikring
Fremtind Forsikring
Frende Skadeforsikring
Gjensidige forsikring
If Skadeforsikring
Jernbanepersonalets forsikring
KLP Skadeforsikring
Landkreditt Forsikring
Protector Forsikring
Storebrand Forsikring
Tryg Forsikring
WaterCircles forsikring

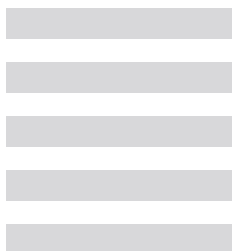
redaktør | Cecilie Bryner
tekst | Trygg Trafikk og Nucleus
design | Trygg Trafikk
korrektur | Nye Tillen AS

|| Tiden er inne for at vi som samfunn inntar en langt tøffere holdning overfor de verste trafikksynderne.

*Jan Johansen
direktør i Trygg Trafikk*



Flott bidrag til tegnekonkurransen fra 2. trinn ved Strømmen oppvekstsenter i Viken.





HENRIK
ALVÆRSUND SKULE

1B 6ÅR