



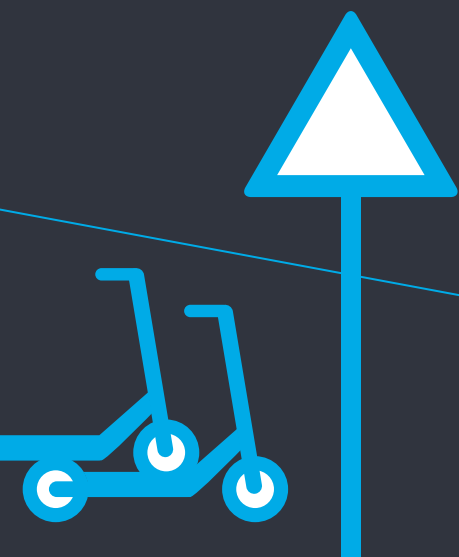
# ÅRSRAPPORT 2022



TRYGG TRAFIKK

## INNHold

Leder	4
Innledning: fra fem til tre hovedområder	5
Ny strategi 2022–2030	6
Hovedområde 1: Trafikksikkerhet for barn og ungdom	8
Hovedområde 2: Ansvarlige og kompetente trafikanter	12
Hovedområde 3: Trafikksikkerhet som samfunnsansvar	16
Portrettet: Jon-Ivar Nygård	21
Ulykkesstatistikken	22
Status fra distriktene	23
Årsberetning, likestilling og regnskap	26
Organisasjon og ansatte	39
Samarbeid	40
Medlemmer	41



# Trygg Trafikk på ett minutt

Trygg Trafikk er en landsomfattende uavhengig organisasjon og et bindeledd mellom frivillig og offentlig trafikk sikkerhetsarbeid. Vårt samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafikk sikkerhet for alle trafikantgrupper, med et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon blir gjennomført i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen 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 å drive egne tiltak fungerer vi som koordinator i store fellesprosjekter som Sykkeldyktig i samarbeid med Sykklisteforeningen og NAF og Hjertesone i samarbeid med

Statens vegvesen, Sykklisteforeningen, Helsedirektoratet, Miljøagentene, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, politiet og kommuner i 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 spørsmål om 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.

# Vi må være modige

**2022 ble et trist ulykkesår. Det forteller oss at vi mer enn noen gang trenger politisk handlekraft for å få oss tilbake på rett kurs. Vi forventer at ny Nasjonal transportplan skal vise vei mot 2030-målet.**

2022 var et trist år for trafikksikkerheten. 118 omkomne innebærer en økning på nesten 50 prosent fra året før, og vi må helt tilbake til 2016 for å se så dramatiske tall. Vi er dessverre ute av kurs i arbeidet med å nå det nasjonale etappemålet om maksimalt 350 drepte eller hardt skadde i trafikken i 2030.

Vi står ved et veiskille. Det er viktigere enn noen gang at vi velger den riktige veien. Det vil kreve mye av alle som jobber med trafikksikkerhet – og ikke minst mot og gjennomføringsevne hos våre folkevalgte. Men det haster.

Regjeringen har besluttet å legge frem ny Nasjonal transportplan (NTP) våren 2024, ett år tidligere enn planlagt. Årsaken er at dagens transportplan tidlig ble utdatert med hensyn til gjeldende rammevilkår, og den svarer ikke på de utfordringene vi står overfor.

I Trygg Trafikk har vi en klar forventning om at den nye NTP-en tydelig viser vei frem mot 2030-målet. Det innebærer at grunnlaget for ambisjonsnivået er forstått, og at det gis rammebetingelser som muliggjør et høyt innsatsnivå for trafikksikkerhetsarbeidet.

Året som gikk, avdekket tydelige utfordringer, som alle krever både ressurser og handlekraft å håndtere.

Den ene er eldre bilister. Det har vært høy temperatur rundt kravet til helseattest for bilførere over 80 år når problemstillingen har vært oppe til debatt. Heldigvis er det besluttet at kravet skal bestå. Men vi kan ikke si oss fornøyd med det. Aldri før har vi sett en så stor andel eldre i ulykkesstatistikken. Og vi blir stadig flere eldre her i landet. Da må vi også løpende vurdere hvordan vi skal håndtere utfordringene som følger – og trygge både de eldre sjåførene og deres medtrafikanter.

Den andre er kjøring i ruspåvirket tilstand. Resultatene av Utrykningspolitiets veikantundersøkelse fra 2022 var nedslående. Den viste en dobling i alkoholpåvirket kjøring sammenlignet med tidligere undersøkelser. Den viser også at den ruskjøringen som før foregikk i lavere fartssoner, nå i større grad foregår i høyere fartssoner. Behovet for

holdningsskapende arbeid er åpenbart viktigere enn noen gang.

Til slutt viser Statens vegvesens dybdeanalyse av dødsulykkene mellom 2017 og 2020 at 40 prosent av dem kan anses som «utenfor nullvisjonens systemgrenser» – det vil si forårsaket av bevisste alvorlige lovbrudd som for eksempel promillekjøring. Det er rett og slett urovekkende at 4 av 10 dødsulykker skyldes overlagte og farlige lovbrudd.

Ruskjøring og andre lovbrudd ligger utenfor virkemidlene vi som jobber med trafikksikkerhet, har tilgjengelig. Derfor må vi som samfunn tenke nytt – og tørre å være harde i klypa og ta upopulære avgjørelser. Noen ganger må det bety å sette felleskapets rett til sikkerhet fremfor individets frihet.

Vi må i den sammenheng vurdere hvordan tilgjengelig teknologi kan bidra til å regulere uønsket atferd. Det må blant annet vurderes om alkoholås, fartssperre eller atferdsregulator kan brukes overfor gjengangere. Vi bør også vurdere fartsgrensekriteriene, særlig på en del uoversiktlige fylkesveier hvor 70 ville vært en langt riktigere fartsgrense enn 80.

Mest av alt trenger vi mer av det virkemiddelet som vi vet er det mest lønnsomme og effektive – mer politi på veien. UP gjør en fantastisk jobb i trafikken ved å jobbe smart og effektivt. Vi må gi dem enda bedre vilkår i årene som kommer.

Å løse de utfordringene vi har, og få oss tilbake på rett kurs mot målet, krever både økonomisk satsing, politisk mot og gjennomføringsevne. I Norge har vi i mange år jobbet målrettet, kunnskapsbasert og konsentrert om å forstå grunnlaget for de alvorlige trafikkkulykkene og samtidig utvikle gode virkemidler for å forebygge. Med ambisiøse nasjonale målsetninger frem mot 2030 og 2050 ser vi nå at innsatsen mot trafikkdøden må intensiveres ytterligere. Nå forventer vi at ny Nasjonal transportplan setter en tydelig kurs og blir det retningsgivende styringsverktøyet vi trenger for å sikre oss mot trafikkkulykkene som fortsatt koster altfor mange liv.



morten.brakestad

*Jan Johansen*  
Jan Johansen  
direktør

## Trygg Trafikks viktigste samfunnsoppdrag

Våren 2022 ble Trygg Trafikks strategi revidert. De fem hovedområdene vi har arbeidet med, ble gjennomgått og spisset til 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 trafikanterett 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.

# Ny strategi 2022–2030

Antallet alvorlige trafikulykker i Norge er sterkt redusert siden Trygg Trafikk ble etablert i 1956. Utviklingen er et resultat av at trafikksikkerhet har vært høyt prioritert av myndighetene, og at mange aktører har samarbeidet godt. Men fortsatt er trafikulykker et alvorlig samfunnsproblem.

Trafikkulykker medfører store menneskelige lidelser og høye samfunnskostnader. Vi står overfor et fremtidsbilde som innebærer at kjente trafikksikkerhetsproblemer enda ikke er løst. Samtidig må vi forberede oss på nye utfordringer. Trygg Trafikk er en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet der statlige myndigheter og fylkeskommunale og kommunale etater samarbeider med organisasjoner og virksomheter for at vi skal nærme oss nullvisjonen. Siden 2010 er det satt periodiske etappemål for dette arbeidet, og i NTP 2022–2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trygg Trafikks strategi 2022–2030 er en rullering av strategien for perioden 2018–2025. Vårt arbeid er nært knyttet til Nasjonal transportplan og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei, dokumenter som rulleres i fireårs sykluser. I tillegg til at vi har oppdatert aktuelle referanser, viser vi til oppnådde resultater og peker på nye utfordringer. Trygg Trafikks samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle. Den sentrale posisjonen vi har, er resultatet av langsiktig og målrettet arbeid for bedre trafikksikkerhet. Ambisjonen er å befeste og styrke vår rolle og posisjon. Strategien er grunnlaget for intern styring og prioritering, og den bidrar til en helhetlig og samordnet innsats.

## Styringsdokumenter

- FNs bærekraftsmål (2015)
- EU-erklæring om trafikksikkerhet (2017)
- Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP), herunder kap. 9 Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025
- fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsplaner





# 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 skolenes elevråd og i de kommunale ungdomsrådene.

## Hjertesone

Det er en uttrykt ambisjon at flere skoleelever skal gå og sykle til skolen. I Barnas transportplan er dette målsatt med at 80 prosent av skoleelevene skal gå eller sykle. Planen legger også vekt på at fysisk aktivitet er bra for barns utvikling, helse og læring. Samtidig vet vi at gode aktivitetsvaner som etableres tidlig, gjerne blir med hele livet.

Hjertesone har som intensjon å gjøre det fysiske området rundt skoler tryggere for elevene. Atferds- og holdnings-tiltak for å redusere kjøring av elever og øke andelen elever som går og sykler til og fra skolen, brukes som et virkemiddel. Dette bidrar til bedre trafikksikkerhet rundt skolene, elevene får bedre helse og det styrker nærmiljøet. Ingen skoler er like, de lager hjertesoner tilpasset sitt lokalmiljø. Hjertesone er i ferd med å bli et etablert og kjent begrep. En kartlegging av skoler viser at 35 prosent kjenner til hjertesonebegrepet.

Rundt en del skoler blir det også gjort fysiske trafikk-sikkerhetstiltak. Det kan være å etablere droppsoner, sette opp skilt eller endre fartsgrenser. Det er viktig å få til sterk elevmedvirkning, slik at elevene selv blir pådrivere for en tryggere skolevei. Vi ser at mange skoler involverer elevene i etableringen av hjertesoner. Det er samtidig minst like viktig å involvere dem i å opprettholde og videreutvikle gode rutiner, slik at hjertesonesatsingen holdes levende. Her ser vi mye god praksis over hele landet. Det er stadig flere skoler som ønsker å bli en hjertesoneskole.

– Da jeg satt på i bilen til bestefar, tok han opp mobilen. Da sa jeg at det ikke er lov.  
– Æ bærre glømt mæ, sa bestefar. Han gjør nok ikke det flere ganger.



### Elevmedvirkning

En klassebamse er med hjem etter tur. Han er svært opptatt av trafikk og vil at elevene skal notere ned ting de ser i trafikken mens han er på besøk. Inntrykkene og opplevelsene elevene har hatt leses høyt i samlingsstunden, og alle får være med og diskutere de tingene som er observert. Dette skaper engasjement hos de yngste.





Lena Westrum

Helt siden 60-tallet har Trygg Trafikk holdt kurs for barnehageansatte og lærere i hele landet. De ansatte får innføring i hvordan de kan gi god trafikkopplæring, og det har vært en stor suksess.

I 2022 holdt vi kurs i alle 11 fylker – 28 kurs med til sammen 810 deltakere. Her oppfordres de til å få trafikkikkerhet inn i sine planverk og jobbe systematisk med trafikkopplæring. På den måten når vi ut til barn, ungdom og foreldre i hele landet.

## Underveis er en digital lærebok – åpen for alle

Ungdomsskoler og videregående skoler gjennomfører systematisk trafikkikkerhetsarbeid.

– Etter en kort titt ser jeg at dere har lagt ned mye arbeid i Underveis, godt jobbet, dette ser jeg frem til at skolene kan ta i bruk.

*Hildegunn Bjerke  
avdelingsdirektør i Finans Norge*

Innholdet i Underveis tar oss med til by og bygd. Det er møter med unge mennesker som deler drømmer, valg, erfaringer og holdninger til gruppepress, risiko og fart. Ekspertene, lærere og forskere bidrar til å forstå hvorfor vi gjør som vi gjør. Underveis inneholder filmer, fakta, valg-scenarier, klikk- og aktivitetsoppgaver, spill og kapittel-konkurranser.

Underveis er tematisert rundt Trygg Trafikk risiko-områder FROSK – fart, rus, oppmerksomhet, sikring og kunnskap. I dag er den en åpen digital lærebok med mål-forslag i flere fag for lærere i ungdomsskole og videregående skole.

Det er lagt vekt på folkehelse og livsmestring som tverrfaglig tema, og Underveis samsvarer med overordnet del av læreplanverkets verdier og prinsipper. Den er godt egnet for videre dybdelæring.

– Vi definerer dybdelæring som det å gradvis utvikle kunnskap og varig forståelse av begreper, metoder og sammenhenger i fag og mellom fag-områder. Det innebærer at vi reflekterer over egen læring og bruker det vi har lært på ulike måter i kjente og ukjente situasjoner, alene eller sammen med andre.

*Utdanningsdirektoratet*

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

«Øvelse gjør mester» er en oppgavedel tilpasset bruk i skolen. Her kan elevene sammen øve på å erfare handlinger og fart i praksis.

– Det er et viktig pedagogisk grep å koble teori til praksis, Hvis man ikke gjør det, så blir det hele bare en slags abstrakt forestilling om hvordan noe kanskje er, men når vi gjør det, får vi på en helt annen måte en direkteforbindelse mellom kropp og hjerne, knyttet til pluss- og minusfaktorer som vi da har opplevd.

*Dagfinn Moe  
seniorforsker ved SINTEF*

Kort oppsummert er Underveis basert på ønskelisten fra brukerne: variert, enkel å ta i bruk, med metoder og eksempler på teori og praksis, veiledning og vurderingsforslag.

Overordnet mål:

Færre ungdommer omkommer eller blir hardt skadd i trafikken.

## Hvor mye tåler vi?



### 10.-klassinger, kollisjon og tåleevne

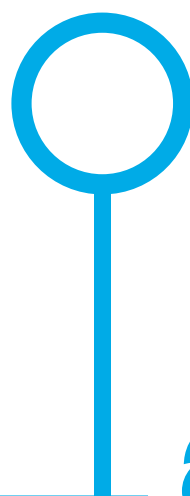
I høst har 42 skoler – nesten to tusen 10.-klassinger med lærere – vært gjennom undervisningen ved Trafikksikkerhetssenteret på Norsk vegmuseum.

Trygg Trafikk har et godt samarbeid med Norsk vegmuseum på Fåberg. I 2022 har vi kvalitetssikret vårt undervisningsopplegg i praksis ved Trafikksikkerhetssenteret. Elevene er gjennom flere poster og en av disse er Melonhode – her er fartsforståelse tema. Vi demonstrerte kollisjonsfart og tåleevne ved å slippe melonhoder fra en lift i ulike høyder. Dette skapte høyt engasjement hos både lærere og elever.

Opgaven Melonhode finnes i kapittel 2 i Underveis. Et annet undervisningsopplegg som gir elever praktisk erfaring i fart og bremselengde, er Hånda på panseret – kapittel 10 i Veivalg.



10.-klassinger får teste hva som skjer med en melon når den blir sluppet fra ulike høyder i en lift. Her treffer melonhodet asfalten i 50 km/t.



## Trollveggen – et fenomen i ulykkesstatistikken



– Veivalg er et undervisningsopplegg som påvirker valgene elevene tar, og handlinger de gjør, og *det* kan redde liv.

*Håvard Tjora*  
Lærer og forfatter

Betegnelsen Trollveggen brukes til å beskrive et viktig og tydelig fenomen i ulykkesstatistikken. Når ungdom når 16-årsalderen, ser vi en bratt økning i antall ulykker. Veivalg er et undervisningsopplegg som skal komme i forkant av nettopp dette. Derfor er det utviklet for de eldste elevene på ungdomstrinnet. Lærere gjennomfører opplegget i sine egne klasser.

I 2022 ble Veivalg videreutviklet og tilpasset videre. For å kunne vite hvilke grep som skulle til å for å skape en god gjennomføring av Veivalg, la vi mye vekt på å lære hvordan Veivalg fungerer i klasserommet. Vi har brukt en del ressurser på å gjøre observasjoner i klasserom på flere skoler.

Det ble laget flere promo- og informasjonsfilmer rettet mot lærere.

Vi har utviklet en ny plattform for kursgjennomføring – interaktiv.trafikk.no. Dette gir både Norsk vegmuseum og Trygg Trafikk verdifull innsikt i bruk av ressursen.



– Veivalg tar for seg mange ulike aspekter og retter spørsmålene til elevene. De må sette seg inn i de spesifikke situasjonene, og jeg mener dette engasjerer dem.

*Kristin H. Skoglund*  
Lærer ved Vardal ungdomsskole

### Nytt fra nettverkssamlinger

I 2022 har vi arrangert nettverkssamlinger for lærere i valgfaget trafikk over hele landet. Temaene har vært førstehjelp og Trygg Trafikks læringsressurser for ungdom.

Obligatorisk førstehjelpsundervisning i valgfaget trafikk skal gjøre elevene i stand til å beherske grunnleggende ferdigheter ved trafikkulykker.

Vi har fått tilbakemelding om at lærerne ikke følte seg oppdatert på de gjeldende førstehjelpsinstruksene. I samarbeid med fylkene leide vi inn godkjente førstehjelpsinstruktører til å kurse lærerne.

Vi har brukt tid på samlingene til gode og viktige diskusjoner. Lærerne har fått testet Veivalg og Underveis etter høstens nylansering. De gir gode tilbakemeldinger på innholdet.



– Det var veldig kjekt å møte andre lærere som underviser i valgfaget trafikk og utveksle erfaringer. Også veldig bra med oppfrisking (og å lære nye triks) innen førstehjelp.

*Lærer på nettverksmøte*

# 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 trafikksikkerhet

Trygg Trafikk formidler kunnskap om risiko og hvordan denne kan reduseres. Trafikantene skal ha kunnskap om effekten av de viktigste trafikksikkerhetstiltakene. 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.

## Prosjekt bilmodus

I året som gikk, begynte Trygg Trafikk og Volvo å samarbeide om folkeopplysning rundt distraksjoner i bil. Vi har fokusert på bruk av mobiltelefon under kjøring. Mange av aktivitetene du gjør til vanlig, har liten eller ingen betydning for sikkerheten din, men hvis du gjør dem mens du kjører bil, kan det få store konsekvenser.

### Fakta om uoppmerksomhet og bruk av mobil under kjøring

Uoppmerksomhet hos fører av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011–2015. Mobilbruk var en sannsynlig medvirkende faktor i mellom 2 og 4 prosent av alle dødsulykkene. Dette går frem av en gjennomgang som TØI har gjort av ulykkesrapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper.

Mange smarttelefoner har i dag har en funksjon som kalles bilmodus. Bilmodus er kort fortalt bilveiens flymodus: Den begrenser antallet varslinger du mottar mens du kjører. Du kan legge til personer som vil kunne nå deg under kjøring. Du kan også legge til et autosvar som forteller mottakeren at du nå kjører og er i bilmodus. Ved å aktivere bilmodus én gang vil modusen automatisk aktiveres når mobiltelefonen registrerer fart. Vår hypotese var at få kjenner til – og enda færre bruker denne funksjonen.

Vi startet en kampanje i sosiale medier sommeren 2022, midt i perioden med en enorm økning i antall omkomne i trafikken. Kampanjen inneholdt annonser i sosiale medier og organisk innhold i egne kanaler. I tillegg benyttet vi influensere i annonseringen på Instagram, og vi var på @norgejodel. Morten Hegseth, Kristin Gjelsvik og Oskar Westerlin hjalp oss med å nå godt ut med budskapet. Kampanjen inneholdt også en egen kampanjeside, bilmodus.no, som forklarte og beskrev hvordan du aktiverer bilmodus på telefonen. I tillegg hadde vi diverse presseutspill gjennom hele sommeren med dette som tema.

Etter første fase og annonsering tok vi tak i arbeidet med å gjøre bilmodus mer synlig på telefonen – slik flymodus er i dag. Vi utarbeidet en presentasjon om temaet som ble sendt til Apple. Vi avventer svar og håper de ser betydningen av dette.

Regionlederne delte annonsene i sosiale medier og sendte materialet til relevante samarbeidspartnere.

# Bil på. Forstyrrelser av.

Skru av varsler på telefonen med bilmodus og følg med på veien i sommer.



Trafikksikre kommuner har mottatt nyhetsbrev med annonsemateriell som de kan benytte (uten Volvos logo). Andre aktører, som If Forsikring, Codan Forsikring, Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen, delte også informasjon om bilmodus i fjor sommer. Det har rett og slett vært stor oppmerksomhet rundt bilmodus, og det er et av de mest konkrete rådene vi kan gi som hver og én kan bidra med, i tillegg til å avpasse farten og kjøre rusfritt i trafikken.

Vi ønsker å fortsette opplysningsarbeidet rundt uoppmerksomhet og fordelen med bilmodus. Vi vil dra kampanjen videre og spille på situasjoner som folk kjenner seg igjen i.

## Vi har følgende mål for kampanjen:

- øke andelen som kjenner til at det går an å sette mobilen i bilmodus
- øke andelen som bruker bilmodus
- øke bevisstheten rundt egen mobilbruk når man er sjåfør



## Refleksagenter og gatekunst

I forbindelse med refleksdagen torsdag 20. oktober 2022 ble alle elever ved 1.-4. trinn invitert til delta på en landsomfattende reflekskontroll. Oppdraget var å kontrollere refleksbruken til en voksen i én uke. Utstyrt med et reflekskort skulle elevene gå inn i rollen som refleksagenter og dokumentere de voksnes refleksbruk. Resultatene ble samlet inn i klasserommet og diskutert i etterkant, og elevene snakket om viktigheten av å bruke refleks. Klasser fra hele landet sendte inn resultatene sine i håp om å vinne flotte premier fra Trygg Trafikk.

### Voksne er forbilder og rollemodeller

Våre undersøkelser viser at foreldre er flinke til å utstyre barna sine med refleks, men at de glemmer å bruke refleks selv. I denne kampanjen ønsket vi å sette søkelyset på denne dobbeltmoralen og gjøre barna til oppdrager av de voksne. Refleksagenten ble fulgt opp av en kampanje i sosiale medier rettet mot foreldre. Kampanjen, som gikk på Facebook og Instagram, ble tatt svært godt imot og skapte mye engasjement.

Målet med reflekskontrollen var å påvirke voksne til å bruke refleks ved å avkle dobbeltmoralen med barna som refleksagenter. Vi ønsket dessuten å befeste barnas vaner og holdninger slik at de ikke slutter å bruke refleks når de blir ungdom.

### Årets refleksdesigner på Oksenøya skole

I Bærum kommune ble det gjort stas på elevene ved Oksenøya skole da de på refleksdagen fikk besøk av årets refleksdesigner, Martin Whatson. Oksenøya skole er en bilfri skole, og alle elevene sykler eller går til skolen hele året. Samtidig er det registrert liten grad av refleksbruk. Derfor gikk Trygg Trafikk Viken sammen med Viken fylkeskommune og årets refleksdesigner om å lage et kunstverk på skolen på selveste refleksdagen. Whatsons kunst handler om å fange menneskers oppmerksomhet i gatebildet, og på samme måte ønsker vi at fotgjengerne tar gata tilbake ved å gjøre seg synlige i mørket.

### Reflekstellingene 2022

Trygg Trafikk har gjennomført over 26 800 tellinger av refleksbruk i alle fylker, med over 1900 tellinger per fylke. Refleksbruken har økt til 48 prosent i 2022, opp fra 46 prosent i 2021.



Graffitikunstner Martin Whatson besøker Oksenøya skole på Refleksdagen 2022.





## Hvordan sikre barnet riktig?

I 2022 har Trygg Trafikk, med støtte fra If Forsikring, utviklet illustrasjoner og materiell som sendes til helsestasjonene. For nybakte foreldre er helsestasjonen et viktig sted for informasjon. Materialet er laget for å veilede foreldre slik at de velger det barnesikringsutstyret som er tryggest for barnet, og at de sikrer riktig.

### Bilstolvelgeren er oversatt til ti språk!

Bilstolvelgeren på nettet gir foreldre råd om hva slags type bilstol barnet trenger, basert på barnets vekt, høyde og alder. I 2022 ble bilstolvelgeren oversatt til ti språk. Den finnes nå på arabisk, engelsk, farsi, litauisk, pashto, polsk, somali, sorani, tigrinja og ukrainsk – se [bilstolvelgeren.no](https://bilstolvelgeren.no).



### Regulering av elsparkesykler til liten elektrisk motorvogn

I mars gikk Trygg Trafikk sammen med Blindeforbundet, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, Norges Handikapforbund, Pensjonistforbundet og Personskadeforbundet om en felles uttalelse til høringen om forslag til nye regler for små elektriske kjøretøy. Våren 2022 ble det endelig innført strengere regler for bruk av elsparkesykel. Blant de nye reglene finner vi innføring av promillegrense, 12 års aldersgrense og påbud om hjelm for barn under 15 år.

Hvorvidt det skal innføres forbud mot bruk av liten elektrisk motorvogn på fortau, er fortsatt ikke avklart.



# 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.

## Kravet om helseattest for eldre bilførere oppheves ikke

Regjeringen lyttet til faglige råd og besluttet våren 2022 å bevare gjeldende krav om helseattest for bilførere etter fylte 80 år.

– Svært sterke faglige råd, hvor et samlet trafikksikkerhetsmiljø og tunge helseaktører advarer mot tiltaket samt mangelen på alternative tiltak, tilsier at ordningen med krav om helseattest for eldre bilførere bør opprettholdes, uttalte samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i en pressemelding 20. mai 2022.

Dermed iverksettes likevel ikke stortingsvedtaket om å fjerne den obligatoriske helseattesten for eldre bilførere. Dette vedtaket var begrunnet med aldersdiskriminering samt svekket mobilitet og livskvalitet for eldre når de mister førerkortet.

### Helse, ikke alder

– Det er viktig for oss å understreke at det er helsen, og ikke alder, som skal være avgjørende for førerretten. Eldre som tilfredsstillt helsekravene, skal selvsagt beholde førerkortet. Så må myndighetene sørge for god tilgang

på alternative transporttilbud for de som ikke lenger kan kjøre selv, sier Miriam Kvanvik, fagsjef for myndighetskontakt i Trygg Trafikk.

Den obligatoriske helseattesten er viktig for å kunne fange opp eldre som utgjør en fare for seg selv eller andre i trafikken. Ordningen gir fastlegen anledning og legitimitet til å gjøre jevnlig undersøkelse av om helsekravene til førerkort er innfridd.

### Aktiv pådriver

Trygg Trafikk var en aktiv pådriver for å beholde kravet til helseattest for eldre bilførere. Sammen med Nasjonalforeningen for folkehelsen, Optikerforbundet, MA – Rusfri Trafikk, Legeforeningen og Personskadeforbundet, advarte vi både myndigheter og Stortinget mot å fjerne dette viktige trafikksikkerhetstiltaket.

– Sammenhengene mellom alder, helseplager, syk-



– Det er viktig for oss å understreke at det er helsen, og ikke alder, som skal være avgjørende for førerretten.

Miriam Kvanvik  
fagsjef myndighetskontakt  
Trygg Trafikk



colourbox.com

dom, legemiddelbruk og kjøreevne er godt dokumentert. Samlet sett bidrar dette til å øke ulykkesrisikoen blant eldre bilførere, sier Kvanvik.

#### Konsekvensvurderinger fra etatene

Tidligere samferdselsminister Knut Arild Hareide (KrF) ba etter vedtaket om konsekvensutredninger fra Statens vegvesen og Helsedirektoratet. Begge etater konkluderte i sine rapporter: Det er sannsynlig at en oppheving av kravet til helseattest vil føre til flere bilførere som kjører uten å oppfylle helsekravene. Noe som igjen kan føre til flere drepte og hardt skadde i trafikken.

Tidligere har også politiet og Statsforvalteren ut fra egne erfaringer understreket behovet for å bevare den obligatoriske helseattesten for eldre bilførere.

#### Noen justeringer

Etter en samlet vurdering våren 2022 besluttet altså den nye regjeringen å bevare helseattesten. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård varslet imidlertid noen justeringer i førerkortveilederen for å presisere at kognitive tester bare skal benyttes ved mistanke om kognitiv svikt. Samferdselsdepartementet vil også sette i gang arbeid med å videreutvikle ordningen med kjørevurdering. Det skal blant annet bli enklere for fastleger å henvise eldre førerkortinnehavere til kjørevurdering hos Statens vegvesen. I tillegg vil det bli utredet mulighet for å bruke kjøresimulator.

80

## Trafikksikker kommune: det formelle godkjenningsmøtet

I 2022 har vi godkjent 30 kommuner i 6 fylker. Hver av disse kommunene har i samarbeid med Trygg Trafikk fylkesapparat utviklet og samlet dokumentasjon på rutiner og systemer som skal bidra til å kvalitetssikre kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. I kriteriene for å bli godkjent kreves det dokumentasjon fra ulike sektorer: personal, barnehage/skole, kultur, plan, teknisk, kommuneoverlege og helsestasjon. Når all dokumentasjon er sendt til Trygg Trafikk, og vi har gjennomgått og godkjent alt, er det tid for det formelle godkjenningsmøtet. Gjennomføringen av dette møtet har vi i Trygg Trafikk regien på. Her stiller vi krav om at kommunens ledergruppe og de ansvarlige for dokumentasjonen er til stede, i tillegg til koordinator og hovedverneombud. Vi setter av 1,5 time til møtet, og her prøver vi å få en dialog med de som er ansvarlige for dokumentasjonen fra de respektive sektorene.

Vi refererer ofte til en kommunelege som i etterkant av et slikt møte uttrykte at det var det beste møtet han hadde vært på i kommunal regi på de 20–30 årene han hadde arbeidet i kommunen. Da vi så spurte om han kunne utdype det, sa han følgende:

– Vi har nå sittet og delt med kollegaer på tvers av

sektorer om arbeidet med trafikksikkerhet som vi alle har en aksje i, men som vi aldri har hatt kunnskap om. Det er dette som er tverrsektorielt arbeid i praksis.

Et annet eksempel er kommentaren kommundirektøren i en av de kommunene vi godkjente i desember, kom med i etterkant av møtet:

– Jeg ante ikke at vår helsestasjon og helsesykepleierne der arbeidet med trafikksikkerhet i møte med barn og foreldre. Det var svært nyttig for meg som kommundirektør å få sett helheten i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, og det har gitt meg mye ny kunnskap.

Det er slike vitnesbyrd, som vi med jevne mellomrom får, som gir oss bekreftelse på at Trafikksikker kommune er et godt tiltak. Det skaper engasjement og ikke minst forståelse for at det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er så mye mer enn teknisk etat, infrastruktur, brøyting og strøying.

Arbeidet helsestasjoner, barnehager og skoler gjør, bør i mye større grad synliggjøres og anerkjennes i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. At vi i Norge har hatt ett år med null drepte barn i trafikken og flere år med null drepte barn i bil, skal denne delen av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet ha sin del av æren for.



Staselig bakst i Heim: Godkjentstempel som Trafikksikker kommune feires med en «obligatorisk» marsipankake.

### Tilbakemelding etter godkjenningsmøtet i Heim kommune:

– Veldig bra at Trygg Trafikk gikk gjennom dokumentasjonen enhet for enhet og stilte oppfølgings-spørsmål til aktuelle personer i møtet. Vi kan ikke bare rose og skryte, vi må utfordre hverandre også. Forventninger gir motivasjon og utvikling. Og det trenger vi for å bli enda bedre på trafikk-sikkerhet.

Wenke Hytten  
trafikksikkerhetskoordinator

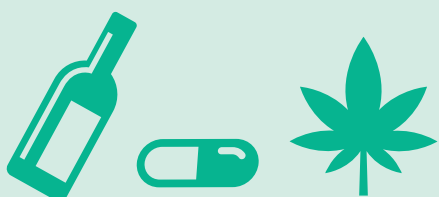


## Arendalsuka 2022: Hvordan få mer sikker vei for pengene?

Hvilken sikkerhetsstandard bør fremtidens hovedveinett ha? Hvordan få til en bedre bruk av veimidlene fra et trafiksikkerhetsperspektiv? Dette var blant de mange interessante problemstillingene som ble reist da Trygg Trafikk og Vegtilsynet inviterte til debatt i Samferdselsteltet under Arendalsuka 16. august 2022. I panelet deltok Statens havarikommisjon, Statens vegvesen, NAF, Vegtilsynet og Trygg Trafikk.

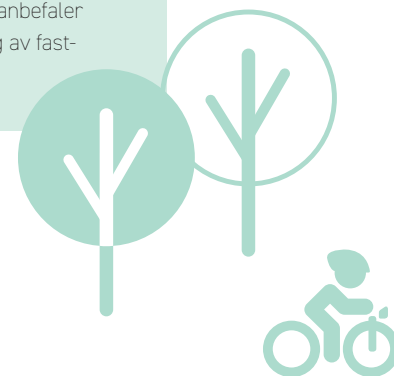
### For mange alkoholikere og tungt medisinerte pasienter får beholde førerkortet

En rapport fra Statsforvalteren i Trøndelag (august 2022) viser at fastlegenes oppfølging av helsekrav til førerretten er mangelfull. 66 prosent av pasientene med for høyt legemiddelforbruk fikk ikke muntlig kjøreforbud eller ble ikke meldt til Statsforvalteren. Tilsvarende gjaldt også for pasienter med alkoholmisbruk. Statsforvalteren anbefaler forskriftsendring, revisjon av veileder, opplæring av fastleger og folkeopplysning.



### Status for Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune

Trafikksikker kommune-teamet har i løpet av 2022 godkjent 31 nye kommuner og regodkjent 30 kommuner. I tillegg har vi godkjent Nordland fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune som Trafikksikker fylkeskommune. I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei er målet at det innen utgangen av 2025 skal være 200 godkjente kommuner. Målet ser ut til å være innen rekkevidde, da det ved utgangen av 2022 var 159 godkjente kommuner og 4 godkjente fylkeskommuner.





Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård:

## – Jeg ønsker å intensivere arbeidet med nullvisjonen

Østfoldingen har sittet knapt halvannet år som statsråd og sjef for Samferdselsdepartementet. På et romslig, men sparsommelig innredet kontor tar han imot Trygg Trafikk for en liten prat om trafiksikkerhet. Hvordan ser han på dagens situasjon som øverste politisk ansvarlig?

– Trafiksikkerhet har alltid engasjert meg. Det er nesten umulig å ikke ha det perspektivet når du driver med lokalpolitikk. I min oppvekst på 70-tallet ble over 500 drept i trafikken årlig. Og det var jo enormt mange! Siden har jeg observert en fin utvikling, både som politiker og innbygger. Norge har gjort veldig mye bra på dette området, sier Nygård.

Ministeren bør vite hva han snakker om. Som mangeårig ordfører i Fredrikstad kommune mottok han blant annet prisen for Årets trafiksikkerhetskommune i 2018. Kanskje er det nettopp derfor han deler vår bekymring for økningen i antall drepte i trafikken i 2022.

– Jeg ønsker å intensivere arbeidet med å nå nullvisjonen. Det var viktig da vi tiltrådte, men nå er det enda viktigere fordi vi hadde et tilbakefall i fjor. Vi vet jo ikke nok om årsakssammenhengene enda. Vi er særlig opptatt av risikoførelse, ruspåvirkede sjåførere og manglende eller feil bruk av bilbelte. Det handler mye om hvordan vi oppfører oss, og det må vi bli mer bevisst på. Så handler det åpenbart om reguleringsmekanismer. Det å redusere fart på de mest ulykkesutsatte strekningene er noe vi har satt søkelyset på sammen med Statens vegvesen og politiet, fortsetter Nygård.

Like fullt mener han at det langsiktige trafiksikkerhetsarbeidet har vært aller viktigst for Norges store nedgang i antall drepte i trafikken.

– Det som er spesielt, er det viktige og langsiktige samarbeidet mellom ulike aktører som Trygg Trafikk, politiet, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet. De har alle ulike innganger til trafiksikkerhet, men jobber godt sammen. Og det resulterer i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei, hvor aktørene har ulike aksjer og konkrete oppgaver som alle leverer på, mener Nygård.

Ministeren drister seg ikke til å foreslå konkrete tiltak som han vil og kan innføre.

– Det er for tidlig å konkludere. Vi må først se analysene av fjorårets ulykker. Foreløpig viser tall at det er eldre trafikantene og motorsyklister som utpeker seg. Det vi vet, er at trafikantens atferd ofte er en utløsende faktor. Om det handler om manglende kompetanse, uoppmerksomhet eller annet, vet vi jo ikke enda, sier Nygård.

Selv med en dyster statistikk for 2022 er det noen lyspunkt statsråden vil trekke frem.

– Når det gjelder elsparkesykkel, er jeg stolt av at vi turte der andre hadde latt liberaliseringsiveren gå for langt. Regelendringene har vist seg å være bra for denne gruppen. Så var det kravet om helseattest for eldre trafikantene. Det var et tydelig signal fra Stortinget om at de ønsket å fjerne denne. Det er ingen hemmelighet at vi i departementet jobbet aktivt for å få et resultat uten å myke opp regelverket. Jeg er veldig fornøyd med at vi beholdt kravet om helseattest.

Tilbake til nullvisjonen. Det begynner å haste om vi skal nå delmålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen år 2030.

– Akkurat sånn som utviklingen er nå, ser det litt tyngre ut med tanke på å nå delmålet, men vi skal være veldig forsiktig med å si at det ikke er mulig. Det må nok en ekstra innsats til for å lykkes, mener Nygård.

– Hva skal da denne ekstra innsatsen innebære?

– Jeg tror på det langsiktige arbeidet hvor de ulike aktørene jobber godt sammen. Når analysene fra dødsulykkene i 2022 er klare, kan vi lansere nye tiltak basert på disse, avslutter Nygård.

Da får vi ta opp tråden med samferdselsministeren så fort endelig ulykkesanalyse fra Statens vegvesen foreligger. Vi lover!

# 2022 endte med å bli et trist år for trafikanter i Norge



De foreløpige tallene for omkomne i trafikken i 2022 viser 118 personer. Det er en økning på nesten 50 prosent sammenlignet med året før.

Norge har over lang tid hatt en kontinuerlig nedgang i antall drepte i trafikken. Den norske samarbeidsmodellen for trafiksikkerhetsarbeid har bidratt til at vi har vært verdens mest trafiksikre land – flere år på rad. Dessverre ble 2022 en dyster påminnelse om at det fortsatt må jobbes knallhardt for å øke trafiksikkerheten over hele landet.

Ikke siden 2016 har vi hatt så mange omkomne i trafikken. Da ble 135 personer drept på norske veier. Trafiksikkerhet må prioriteres langt tøffere hvis vi skal ha en sjanse til å nå delmålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030.

Når vi sammenligner 2022 med gjennomsnittet mellom 2010 og 2021, er det enkelte trafikantgrupper og aldersgrupper som peker seg negativt ut. Omkomne på MC og gruppen Andre trafikanter har økt i 2022 sammenlignet med snittet mellom 2010 og 2021. Spesielt gruppen

Andre trafikanter har økt fra et snitt på 4 personer til 13 personer i 2022. I denne gruppen inngår blant annet ATV, UTV, traktor, elektrisk rullestol og elsparkesykler.

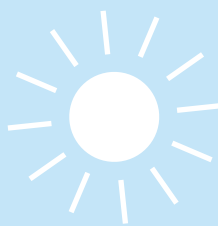
Vi finner også en økning over tid i gruppen 65 år og oppover. Flere eldre dør i trafikken. Dette kan ha sammenheng med at vi generelt sett holder oss friskere og lever lenger. Samtidig svekkes kroppens tåleevne med alderen.

Selv med en bekymringsfull oppgang i antallet drepte i trafikken, er antallet hardt skadde mer stabilt og på nivå med tidligere år. Disse tallene er ikke endelige før nærmere sommeren. Likevel ser det ikke ut til at vi har den samme økningen i antall hardt skadde som i antall drepte. Isolert sett er dette positivt, selv om vi selvfølgelig aller helst ville sett en nedgang i begge grupper.

Langt over halvparten av de omkomne – 67 personer – mistet livet i sommerperioden mellom mai og august.



# Status fra regionene



Hver dag jobber våre ansatte rundt om i Norge med trafiksikkerhet lokalt. Her får du en liten oppsummering av de viktigste sakene fra hver region.

## AGDER

Regionleder | May-Lene Rasmussen Noddeland

### Trafiksikkerhetsambassadører

Det har vært ulike kurs og nettverksmøter, og vi har hatt høy aktivitet på Myra Sykkelgård med undervisning for lærere og elever hele sesongen. Høy aktivitet har vi også hatt med trafiksikkerhetsambassadør-prosjektet i videregående skole. Her har vi hatt samlinger for kontaktpersonene ved skolen og elevene på høsten. Vi har videreutviklet prosjektet og satt i gang en evaluering.

Vi har samarbeidet med kommuner som er i prosess mot godkjenning som trafiksikker kommune. Samarbeidet med Agder fylkeskommune, som er godkjent, har vært godt. Fylkeskommunen har jobbet videre med å forankre ordningen internt. Vi har hatt gode samlinger og møteplasser ellers med fylkeskommunen, og vi har samarbeidet om utformingen av Regional plan for mobilitet i Agder.

## INNLANDET

Regionleder | Marianne Mittet Solbraa

### Tettpakket program med forebyggende tiltak på ett, to og fire hjul

Hjertesone er et prioritert tiltak. Vi har gjennomført webinar og besøkt sju regioner for å følge opp tiltakene. Kommunene tok dette godt imot, og mange skoler er i gang med å lage hjertesone. I tillegg holdt vi innlegg på Sykkelkonferansen og på Trafiksikkerhetskonferansen i Agder.

Innlandet har mange gode tiltak for motorinteresserte ungdommer, og i fjor arrangerte vi en nettverkssamling med vekt på faglig påfyll, idéutveksling og aktivitetsforslag for klubbliderne. Vi var også med på å starte opp et prosjekt for unge lett-MC-førere i Ringsaker sammen med politiet, Statens vegvesen og NAF, samt at vi holdt innlegg om tiltak for motorinteressert ungdom på Trafiksikkerhetskonferansen i Vestfold og Telemark.

## MØRE OG ROMSDAL

Regionleder | Per Gjerde

### Trygge barn i bil

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 bringer barn til barnehagen.

Vi har i samarbeid med samferdsels- og fylkesvegavdelingen i fylket arrangert en stor konferanse om kommunalt trafiksikkerhetsarbeid med hele 90 deltakere.

Vi har videreført aktiviteter som Barnas trafikkklubb, samarbeid med eliteserieklubbene i fotball og håndball, Refleksdagen, reflekskonkurranse i ungdomsskolen, etablering av Trafiksikker kommune og Sykkeldyktig. Ved skolestart etablerte Sørestranda skule i Sykkylven kommune hjertesone.

## NORDLAND

Regionleder | Kari Vassbotn

### Trafikksikker kommune – godkjenninger i fleng

Både fylkeskommunen og kommunene i Nordland har virkelig arbeidet med trafikksikkerhet i 2022! Nordland fylkeskommune ble godkjent som trafikksikker fylkeskommune i januar, mens hele åtte kommuner ble godkjent som trafikksikker kommune i løpet av året. Disse viser dermed at de arbeider systematisk og tverrfaglig med trafikksikkerhet. I tillegg ble ni kommuner regodkjent. Nordland fylkeskommune og kommunene Alstahaug, Brønnøy, Grane, Hattfjelldal, Narvik, Rana, Sørfold og Vågan ble godkjent, og kommunene Bindal, Bodø, Bø, Evenes, Lødingen, Meløy, Sortland, Sømna og Vefsn ble regodkjent i Nordland i 2022.

Skoler og barnehager i godkjente trafikksikre kommuner fikk i høst tilbud om gratis aktivitetshafter fra Trygg Trafikk, noe svært mange takket ja til. Dermed blir mange barn i Nordland kjent med trafikksikkerhet på en ny måte.

## ROGALAND

Regionleder | Ingrid Lea Mæland

### Godt samarbeid med kommunene

Trygg Trafikk har hatt godt samarbeid med kommunene i 2022. Alle er nå godkjent som trafikksikker kommune, utenom de to minste. Arbeidet gir ringvirkninger i form av økt aktivitet i trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av kommunene, skolene og barnehagene samt i folkehelse- og HMS-arbeidet. Hjertesone-arbeidet brer om seg, og mange kommuner har gjort vedtak om å bygge hjertesone rundt skolene. Trygg Trafikk Rogaland har etablert et nettverk for hjertesone, med regelmessige samlinger for å utveksle erfaringer. Fylkestrafikkutvalget (FTU) gir også penger til kommunene, noe som stimulerer til både fysiske tiltak og kampanjer. Sykkelopplæring er en særlig satsing i Rogaland, og rundt 120 lærere deltok på kurs i trafikkopplæring på sykkel. Stadig flere skoler etablerer nå faste sykkelløyper med trafikale øvelser i nærområdet rundt skolen. Trygg Trafikk koordinerer arbeidet med midler fra FTU.

## OSLO

Regionleder | Erik Bo Berg

### Produktivt i hovedstaden

Året etter pandemien har vært travelt. I fjor jobbet vi mye med Hjertesone. Vi har laget et årshjul med aktiviteter for skolene på Utdanningsetatens intranett og startet opp effektmålinger ved noen skoler. Vi har laget informasjonsfilm om voksne trafikkvakter og holdt kurs for 60 studenter på Institutt for barnehagelærerutdanning (BLU) ved Oslo-Met. I tillegg har vi arrangert fysiske kurs for barnehageansatte, digitale kurs for grunnskolelærere i Sykkeldyktig og verdiseinar for avgangselevne 2023 i osloskolen.

Refleksdagen ble gjennomført sammen med statssekretæren, der bilder ble delt på regjeringens Instagram-konto. Sammen med Oslo kommune, politiet, NAF og TV 2 Nyhetene har vi arrangert sykkelykt- og reflekskampanje. Vi har dessuten annonsert filmsnutter og bilder av sikkerhetsutstyr på SoMe i Oslo og deltatt i arbeidsgruppen som lager ny trafikksikkerhetsplan for Oslo for 2023–2026.

## TROMS OG FINNMARK

Regionleder | Helga Anette Melhus

### Pådriverarbeid og kurs

Systematisk pådriverarbeid mot kommunene om trafikksikkerhetsplaner og Trafikksikker kommune var en hovedprioritet for å sikre god forankring av trafikksikkerhetsarbeidet lokalt.

Skoler og barnehager fikk informasjon om opplæringsressurser. Vi gjennomførte kurs for studenter og ansatte i barnehager. Vi la til rette for kompetanseutvikling for lærere i valgfaget trafikk gjennom nettverksmøter og finansiering av videreutdanning. I tillegg bidro vi med rådgiving i lokalt ungdomsarbeid.

For øvrig har vi satset stort på annonsering av refleksbudskap gjennom kinoreklame, blant annet.





## TRØNDELAG

Regionleder | Frode Tiller Skjervø

### Godkjenninger og refleksbruk

De aller viktigste satsingene i 2022 var å få Trøndelag fylkeskommune godkjent som trafikkssikker fylkeskommune og rette oppmerksomheten mot å øke trøndernes refleksbruk.

Vi har fortsatt å fokusere på Trafikkssikker kommune, med tanke på både regodkjenning og nye kommuner. Ikke så mange nye godkjenninger i 2022, men resultatet av arbeidet i 2022 vil komme i 2023.

Nesten alle de videregående skolene i fylket deltok på forebyggingsdager våren 2022.

I tillegg har vi jobbet mye med barn i barnehage og grunnskole, men også lagt ned en betydelig innsats mot den voksne befolkningen i fylket. Dette har skjedd gjennom samarbeid med næringslivet og med mange av kommunene i fylket.

## VESTFOLD OG TELEMAR

Regionleder | Mette Magnussen

### Satsing på barn og ungdom

Ungdom toppe ikke lenger ulykkesstatistikken, men det er likevel viktig å fokusere på barn og unge. Derfor har nesten 6000 elever i vg2 hatt skolebesøk av opplæringsprogrammet Sett grenser – Si ifra!

På 31 barneskoler har 1.-3. trinn hatt besøk av trafikkteateret Ville veier og vrang skilt. Opplegget får flott tilbakemelding fra lærere, som mener dette danner grunnlaget for hvordan de kan jobbe videre med barna og trafikkssikkerhet.

47 barnehager har gjennomført Sikring av barn i bil på 1-2-3.

Vi må fortsatt fokusere på det overordnede planverket og er derfor godt fornøyd med at alle kommunene og fylkeskommunen er godkjent som trafikkssikker kommune/fylkeskommune. Det betyr ikke at vi kan love fravær av ulykker, men at kommunene har lovverket på plass og arbeider etter en oppdatert trafikkssikkerhetsplan.

Vi gjennomførte minnemarkeringen Lys til ettertanke for 29. gang, med besøk av blant andre justis- og beredskapsminister Emilie Enger Mehl.

## VESTLAND

Regionleder | Knut Olav Røssland Nestås

### Hjertesone og refleksar for heile Vestland

Dei par første månadane var prega av smittevernomsyn, noko som gjorde at me mellom anna gjennomførte minnemarkeringa digitalt. Gradvis utover våren var det tilbake til «normalen». Sentrale stikkord for oss har vore Hjertesone-arbeidet, mellom anna med slutføring av Bergens-prosjektet og utarbeiding av evaluering og eigen TØI-rapport, Trafikkssikker kommune med både nyrekruttering og godkjenningsmøte, kurs og nettverkssamlingar for forskjellige faggrupper, og utsending av over 20 000 refleksar kringom i heile Vestland. I tillegg har me samarbeidd nært med Vestland fylkeskommune om mellom anna utforming av nytt handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland fylke og trafikkisikringskonferansen i Bergen i desember.

## VIKEN

Regionleder | Nina Gjervik

### Trafikkssikker kommune, kurs og refleks

Vi satset stort på Trafikkssikker kommune, kurs, samlinger og refleks i løpet av året. Med midler fra Viken fylkeskommune utviklet vi filmer om prosessen for å bli godkjent som trafikkssikker kommune. Fem nye kommuner ble godkjent og flere ble regodkjent.

Refleksdagen ble markert sammen med årets refleksdesigner, Martin Watson, som er bosatt i Bærum. Samarbeidet med kunstneren gikk ut på at han laget et kunstverk utenfor Oksenøya skole og lot refleksbudskapet sitt pryde bussbaksider i fylket.

Kursvirksomheten var stor i fjor, vi arrangerte barnehagekurs med over 50 deltakere, nettverkssamling for over 40 lærere som underviser i valgfaget trafikk, samt flere HMS-kurs for bedrifter.



# Styrets beretning 2022

## VIRKSOMHETENS ART OG LOKALISERING

Trygg Trafikk er en uavhengig organisasjon med et ideelt formål og et offentlig oppdrag. Trygg Trafikks samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Nullvisjonen ligger til grunn for arbeidet, og vi er en pådriver og bidragsyter for å nå denne.

Samfunnsoppdraget er forankret i nasjonale styringsdokumenter på trafikksikkerhetsområdet, tildelingsbrev fra staten samt våre egne vedtekter og styringsdokumenter. Trygg Trafikk følger nøye med på ulykkesutviklingen og har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet 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. I vår innsats mot alle trafikantgrupper står arbeid med holdninger og atferd sentralt. Trygg Trafikk arbeider landsdekkende. Mange kommuner, fylkeskommuner og organisasjoner er medlemmer. I tillegg kan for eksempel enkeltpersoner og bedrifter være støttemedlemmer.

Trygg Trafikk har hovedkontor i Oslo og fylkessekretariater i alle landets elleve fylker, hvor ansatte regionledere, spesialrådgivere og fylkesfinansierte rådgivere koordinerer og gjennomfører virksomhetens regionale aktiviteter. Trygg Trafikk tilpasser organiseringen av virksomheten til den fylkesstrukturen som gjelder til enhver tid. Reversering av regionreformen for fylkene Viken, Vestfold og Telemark samt Troms og Finnmark er i Trygg Trafikks planer for kommende år. Fra august 2023 vil Trygg Trafikk starte arbeidet med å etablere en organisering av fylkesvirksomheten vår som er tilpasset ny fylkesstruktur fra 1. januar 2024. Trygg Trafikk har i planleggingen av ny organisering av fylkesvirksomheten besluttet å ikke videreføre Oslo som eget bemannet fylkessekretariat fra 2023. Trygg Trafikk vil fortsette samarbeidet med Oslo kommune gjennom hovedkontoret.

## REGNSKAPSUTVIKLINGEN

Trygg Trafikks årsregnskap for 2022 viser et resultat på kr 542 463. Årets budsjetterte resultat var på kr 500 000. Organisasjonen hadde et overskudd på kr 618 647 i 2021.

Trygg Trafikk har forutsigbare inntekter og kostnader, og alle prosjekter, aktiviteter og delbudsjetter rapporterer frekvent til ledelsen gjennom året.

Det finansielle samarbeidet med Finans Norge og forsikrings-selskapene fungerer fortsatt svært godt. Den totale rammeavtalen

for 2022 er på kr 10 845 573, hvilket er en økning på 2,9 prosent fra året før. Lokale midler fra fylker utgjør totalt kr 20 267 653. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjør totalt kr 1 964 672. Grunnbevilgningen fra staten utgjør i 2022 kr 61 000 000, hvorav 5 000 000 er øremerket tiltak for oppfølging av Barnas transportplan.

## MEDLEMSUTVIKLING

Ved utgangen av 2022 hadde Trygg Trafikk 234 medlemmer. I 2021 var tallet 220.

Ved utgangen av året er 55,6 prosent av kommunene registrerte medlemmer i Trygg Trafikk. Kommunikasjonen med medlemmene er i løpet av 2022 styrket med faste nyhetsbrev og invitasjon til dialog. Trygg Trafikk skal i 2023 jobbe frem en strategi om fremtidige samarbeidsmodeller og ulike kategorier for medlemskap. Målet er å sikre midler til å løfte frem viktige trafikksikkerhetsspørsmål i årene som kommer.

## KONTANTSTRØM

Kontantstrømmen viser differansen mellom utbetalinger og innbetalinger i regnskapsåret. Trygg Trafikk har en netto kontantstrøm på kr -1 374 174, en reduksjon på kr 4 753 194 fra 2021. Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er på kr -1 374 174, mens netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter er kr 0. Beholdningen av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt er på kr 35 453 332.

Endringer i balansepostene forklarer kontantstrømmen. Den viktigste årsaken til den store reduksjonen i kontantstrømmen fra 2021, er reduserte gjenstående prosjektmidler.

## 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 542 463 overføres annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31. desember 2022 kr 12 570 526. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en rettvise oversikt over foreningens drift i 2022 og stilling per 31. desember 2022. Styret anser likviditeten som god.

## SENTRALE RISIKOER OG USIKKERHETSFAKTORER

Trygg Trafikk utarbeider årlig en risiko- og sårbarhetsanalyse som legges frem for styret for en strukturert vurdering av risikoutviklingen. Risiko- og sårbarhetsanalysen kartlegger forhold som kan

svekke organisasjonens evne til å nå sine overordnede målsettinger. Det kartlegges risikoforhold knyttet til økonomi, helse, miljø og sikkerhet, omdømme og posisjon, kunnskap, operasjonell og organisatorisk sårbarhet og politisk oppmerksomhet. Ved utgangen av 2022 er det ikke kartlagt forhold som har betydning for videre drift. Analysen beskriver videre tiltak som kan begrense effekten av uønsket utvikling på risikoområdene, herunder økonomiske rammebetingelser. Trygg Trafikk opplever at verdenssituasjonen har gitt større usikkerhet om rammebetingelsene. Pris- og lønnsvekst er det området som er ventet å treffe virksomheten hardest i 2023. Strammere økonomiske rammebetingelser kan i verste fall redusere organisasjonens omfang av trafikksikkerhetstiltak og antallet stillingshjemler. Det arbeides derfor aktivt med å gjøre prioriteringer, og om nødvendig innstramninger, som i størst mulig grad verner om kjernevirksomheten. Trygg Trafikk vurderer også å søke finansiering fra eksterne samarbeidspartnere på utvalgte og egnede tiltaksområder.

#### FINANSIELL RISIKO

Virksomhetens største finansielle risiko er tilskudd til driften fra staten over de årlige statsbudsjettene. I 2022 utgjorde statstilskudd 61,3 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. Samtidig er situasjonen ved utgangen av 2022 at tildelingen for 2023 i svært begrenset grad kompenseres for pris- og lønnsveksten. Om pris- og lønnsveksten fortsetter uten tilstrekkelig kompensasjon i tildelingen, så må Trygg Trafikk iverksette tiltak som med middels til høy sannsynlighet kan påvirke vår innsats og våre aktiviteter.

#### POST PANDEMI

I starten av 2022 var det fortsatt koronatiltak og -restriksjoner. Dette medførte noe usikkerhet rundt planlegging av arrangementer og tiltak. Samtidig økte vaksinasjonsgraden, restriksjoner ble opphevet, og allerede fra 12. februar var driften normalisert. Trygg Trafikk ble ikke direkte økonomisk berørt av koronaperioden. Tilskudd fra stat, fylker og forsikringsnæring ble tildelt og overført som planlagt.

Organisasjonen har under pandemien utviklet nye digitale «verktøy» og samarbeidsmåter for å sikre drift og aktiviteter i en tid der det er vanskelig å samle mange mennesker på samme sted. Denne kunnskapen har vi tatt med oss videre, og i likhet med mange andre virksomheter har vi nå et betydelig innslag av hjemmekontor blant våre ansatte. Trygg Trafikk arrangerer også digitale arrangementer, som fagmøter og kurs, i større omfang enn tidligere. Det er investert i teknologi som gjør terskelen og kostnadene for digitale arrange-

menter betydelig lavere enn før pandemien. Trygg Trafikk vil i tiden fremover dra fordel av nye digitale verktøy og vaner, men er samtidig oppmerksom på den betydningen tilstedeværende deltakelse har for en utvidet dialog, for relasjonsbygging og for arbeidsmiljøet. Trygg Trafikk vil derfor bestrebe en god balanse. Retningslinjer og rutiner for arbeid på hjemmekontor vil i 2023 derfor bli drøftet ytterligere i arbeidsmiljøutvalget.

#### FORSKNINGS- OG UTVIKLINGSAKTIVITETER

Trygg Trafikk har i forbindelse med strategiarbeidet i 2022 foretatt en organisasjonsendring. Det er opprettet en fag- og analyseavdeling for å styrke fagmiljøet og videreutvikle Trygg Trafikk som en kunnskapsbasert organisasjon. I 2022 ble det inngått en avtale med TØI om å utarbeide et kunnskapsgrunnlag for Hjertesone som ferdigstilles i 2023. Målet er å samle og dele kunnskap, erfaringer og effekter av tiltak. Kartleggings- og evalueringsarbeidet inngår i Trygg Trafikks satsing for å følge opp Barnas transportplan.

Trygg Trafikk har for øvrig en tett og god dialog med alle relevante nasjonale forskningsmiljøer.

#### STYRETS ARBEID

Styret har gjennomført fem ordinære styremøter i 2022, hvorav ett møte gikk over to dager med en seminardel viet strategiarbeidet. Styret har satt søkelys på planprosesser, der de viktigste har vært strategiplan (2022–2030), handlingsplan (2023) og budsjett (2023) samt prosessen med omorganisering av virksomheten.

Som gjennomgående tema har styret blant annet drøftet policy, økonomi, nasjonalt planarbeid, ulykkesutvikling, høringsuttalelser og generell driftsstatus. Trygg Trafikks prosjekter og kampanjer rapporteres jevnlig til styret.

Trygg Trafikk arbeider etter en årlig handlingsplan. Det rapporteres fra regionledere og prosjektledere 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.

Det ble i 2022 avholdt tre fagmøter der medlemmer, det nasjonale fagmiljøet og egne ansatte ble invitert til kunnskapspåfyll og drøfting av spesifikke temaer. På det meste deltok rundt 100 deltakere, hvorav majoriteten digitalt. De tre fagmøtene i 2022 hadde følgende tema: 1) Nye regler for elsparkesykler, 2) Bruk av medisiner og rusmidler – retten til å kjøre bil: Fastlegens rolle? og 3) Hvordan sikre varelevering i områder med mange myke trafikanter – Hvilket ansvar har transportkjører og transportører?

Trygg Trafikks årlige trafikksikkerhetskonferanse ble avholdt som en hybridkonferanse med over 300 deltakere 27. april 2022.

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård åpnet konferansen. Tema for konferansen var: Er førerrett en menneskerett? Konferansen innledet med et innblikk i teknologisk utvikling, smarte biler og de mulighetene og utfordringene teknologiutviklingen medfører. Konferansen tok videre for seg hva vi må vurdere når helsen svikter, samt hvem som blir fratatt førerretten, og hvorfor. Representanter fra helsevesenet og trafikkskolene var blant foredragsholderne. Landsmøtet i Trygg Trafikk ble avholdt dagen før konferansen, 26. april 2022, også dette som et hybridmøte. Trygg Trafikk viderefører den nasjonale trafikksikkerhetskonferansen i 2023, og dato er satt til onsdag 19. april.

## ARBEIDSMILJØ, LIKESTILLING OG TILTAK MOT DISKRIMINERING

I henhold til myndighetenes krav er det i år utarbeidet egen rapport om Trygg Trafikks arbeid for likestilling og mot diskriminering. Vi har nedfelt i vår 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 2022 hadde Trygg Trafikk 59 ansatte, herav 33 kvinner og 26 menn. Disse utgjør totalt 53,7 årsverk. Kvinners lønn i prosent av menns lønn i Trygg Trafikk er 107,5 prosent. Det er 9 deltidsansatte: 3 kvinner og 6 menn. Ingen av stillingene er ufrivillig deltid. Av 7 ledende stillinger er det 4 kvinner og 3 menn. Trygg Trafikks styre består av 7 medlemmer: 4 kvinner og 3 menn.

Trygg Trafikk har nulltoleranse for diskriminering og har i løpet av 2022 ikke hatt noen saker knyttet til diskriminering. Vi har en rekke tiltak som til sammen forebygger diskriminering innenfor samtlige av diskrimineringsgrunnlagene. Dette redegjøres det nærmere for under «For likestilling og mot diskriminering».

Totalt sykefravær var i 2022 på 4,6 prosent av total arbeidstid. Det er en reduksjon på 6,8 prosentpoeng i forhold til året før. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør 2,7 prosent, mot 10,6 prosent året før, mens øvrig sykefravær utgjør 0,6 prosent mot 0,4 prosent året før. Resterende 1,3 prosent utgjør egenmeldt fravær, mot 0,4 prosent i 2021. Oppdatert sykefraværstatistikk drøftes og følges opp i AMU.

Trygg Trafikk ble i 2021 sertifisert som Great Place to Work, basert på en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse gjennomført samme år. Vi ble også nominert til Norges beste arbeidsplass i vår kategori gjennom resultatene i denne undersøkelsen. Det er ikke gjennomført tilsvarende undersøkelse i 2022, men resultatene fra 2021 har blitt analysert og drøftet. Det ble iverksatt tiltak for å bøte på utfordringer som undersøkelsen avdekket. Herunder tydelig-

gjøring av stillingskategorier og ny lønnspolitikk. Styret anser arbeidsmiljøet og den generelle trivselen på arbeidsplassen som god. I 2023 vil det bli gjennomført en ny arbeidsmiljøundersøkelse.

## 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 knyttet til hovedkontoret. I 2023 vil Trygg Trafikk blant annet ta initiativ til å redusere omfanget av elektronisk lagrede data som ikke er bevaringsverdige. Lagring av data er energikrevende og gir et CO<sub>2</sub>-avtrykk. I samarbeid med gårdeier vil det vurderes tiltak som kan redusere strømforbruket ved hovedkontoret. Digitale møter har redusert reisebehovet og er en trend som vil fortsette.

## ÅPENHETSLOVEN

Trygg Trafikk er underlagt lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven). Trygg Trafikk vil etablere en forståelse i organisasjonen om hva åpenhetsloven dreier seg om, og utarbeide en totaloversikt over leverandører med sikte på å kartlegge hvorvidt enkelte har en verdikjede som også inkluderer virksomheter i land der menneskerettigheter og generelle arbeidsforhold er under utilbørlig press. Trygg Trafikk har eksterne leverandører av IKT-tjenester, materiellproduksjon, transporttjenester og kommunikasjonsaktiviteter. Våre leverandører har hele eller vesentlige deler av virksomheten lokalisert i Norge. Trygg Trafikk vil utarbeide avtaleklausuler som sikrer Trygg Trafikk tilgang til informasjon om leverandørers eventuelle bruk av underleverandører, og for å regulere at eventuell slik bruk også er omfattet av lovens bestemmelser. Mer informasjon om dette vil bli publisert på våre nettsider innen 30. juni 2023.

## ANSVARSFORSIKRING

Trygg Trafikk har styreansvarsforsikring. Som sikrede 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. Forsikringen dekker opp til kr 10 000 000 i avtaleperioden.

Avslutningsvis rettes en spesiell takk til ledelsen i Samferdselsdepartementet, Finans Norge, fylkeskommunene og øvrige partnere og medlemmer for god kontakt og godt samarbeid. Vi takker våre medarbeidere og tillitsvalgte for fremragende innsats også i 2022.



## STYRET

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

Oslo, 16. februar 2023

Karin B. Bjørkhaug  
(styreleder)

Jannicke Bergesen Clarke  
(nestleder)

Atle Fiskvik

Linda Medalen

Jan Kristiansen

Line Hansen

Knut Olav Røssland Nestås

Jan Johansen  
(direktør)

# FOR LIKESTILLING OG MOT DISKRIMINERING

Trygg Trafikk arbeider målrettet for likestilling og mot diskriminering. Vi har også i 2022 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 59 personer (53,7 årsverk) i Trygg Trafikk. Det er 16 ledere med personalansvar, hvorav 10 kvinner og 6 menn. Det er 3 kvinner og 6 menn i deltidsstillinger.

Kvinnerns lønn angitt som andel av menns lønn er 107,5 prosent.

Vi finner det hensiktsmessig å dele våre ansatte inn i to stillingsnivåer: ledere og medarbeidere. Vi har en relativt flat organisasjonsstruktur med lite stillingshierarki og uten ytterligere forskjellsbehandling i arbeidets verdi eller direkte avlønning, verken på hovedkontoret eller ved de 11 mindre regionkontorene i fylkene.

## Vårt arbeid 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.

Vi hadde ingen varslings- eller personalsaker knyttet til mobbing, trakassering eller diskriminering i 2022. Blant tiltakene våre for å forebygge diskriminering kan vi nevne følgende:

- Inkludering som én av tre verdier. Verdiene er grunnlaget for vår personalpolitikk og all øvrig virksomhet.
- Vi har utarbeidet etiske retningslinjer som er publisert og lett tilgjengelig i personalhåndboken.
- Arbeidsmiljøundersøkelser gjennomføres hvert annet år og måler blant annet opplevd rettferdighet i lønns- og arbeidsvilkår.
- Vi har partssammensatte utvalg (arbeidsmiljøutvalg og samarbeidsforum) som møtes jevnlig i løpet av året. Der kan risiko for diskriminering og eventuelle hindre for likestilling identifiseres, og forslag til tiltak kan fremmes og drøftes.
- Trygg Trafikk 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.

- Tillitsvalgte deltar i våre rekrutteringsprosesser, og vi er alltid oppmerksomme på kjønns sammensetningen blant søkere og potensielle medarbeidere. Dette gjelder også ved eventuelle innkalling til intervjuer ved ledige stillinger.
- Trygg Trafikk har gode, universelt tilrettelagte kontorlokaler og utstyr – blant annet heis, rullestolvennlige kontor og fellesarealer. Vi har ulike fysiske hjelpemidler for å tilrette kontorplasser for ansatte med ulike fysiske utfordringer.
- Vi har meget gode forsikringsordninger for alle ansatte.

Vi vil fortsette det målrettede arbeidet for å opprettholde likestilling mellom kjønnene og forebygge diskriminering – innenfor alle de nevnte mulige diskrimineringsgrunnlagene. Vi vil starte diskusjoner om hvordan vi kan kombinere revisjonen av vår Plan for strategisk kompetansestyring og samtidig sikre drøftinger i organisasjonen rundt mangfold og inkludering. Gjennomsnittsalderen blant våre ansatte er fremdeles (svakt) stigende, og vi kan forvente økt turnover eller «naturlig avgang» de kommende årene. Derfor vil organisasjonen som helhet fortsatt rette oppmerksomhet mot de mulige diskrimineringsområdene dersom økt rekruttering og/eller omorganiseringer skal gjennomføres. Fra og med annet halvår 2021 inkluderte vi følgende setning i alle stillingsannonserne våre: «Trygg Trafikk er opptatt av mangfold og oppfordrer kvalifiserte kandidater til å søke uansett alder, kjønn og kulturell eller etnisk bakgrunn.» Det er for tidlig å si om dette har ført til et større mangfold blant søkerne til stillingene, men det er noe vi vil følge opp i 2023.

I tillegg til direktøren består den sentrale administrasjonen av 31 stillinger organisert i 4 avdelinger.

Fylkesavdelingen besto i 2022 av 1 avdelingsleder på hovedkontoret, 22 faste stillinger i fylkene og 4 fylkesmedarbeidere.

## Kjønnsbalanse

Oppgis i antall

Kvinner 33

Menn 26

## Midlertidig ansatte

Oppgis i antall

Kvinner 2

Menn 4

## Foreldrepermisjon

Oppgis i gjennomsnitt antall uker

Kvinner 23

Menn 15

## Faktisk deltid

Oppgis i antall

Kvinner 3

Menn 6

## Kjønnsfordeling på ulike stillingsnivåer/grupper

	Kvinner	Menn
Total		
1 Ledere 100 %	10	6
2 Medarbeidere 100 %	23	20

## Lønnsforskjeller – kvinners lønn som andel av menns lønn i %

### Kontante ytelser

Avtalt lønn / fastlønn

101,3

108,6

# Regnskap, kontantstrøm og noter 2022

RESULTATREGNSKAP	NOTE	2022	2021
<b>Driftsinntekter og driftskostnader</b>			
Salgsinntekt		1 253 054	938 003
Annen driftsinntekt		98 296 092	88 260 417
<b>Sum driftsinntekter</b>	1, 2	<b>99 549 146</b>	<b>89 198 421</b>
Varekostnad		93 846	140 981
Lønnskostnad	3, 4	49 365 265	50 165 669
Avskrivning på driftsmidler	5	850 380	824 266
Annen driftskostnad	4, 6	49 187 961	37 551 885
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>99 497 452</b>	<b>88 682 801</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>51 694</b>	<b>515 619</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Annen renteinntekt		543 630	123 348
Annen finansinntekt		1 781	0
Annen rentekostnad		48 395	20 321
Annen finanskostnad		6 246	0
<b>Resultat av finansposter</b>		<b>490 769</b>	<b>103 027</b>
Resultat		542 463	618 647
<b>Resultat</b>		<b>542 463</b>	<b>618 647</b>
<b>Årsoverskudd</b>		<b>542 463</b>	<b>618 647</b>
<b>Overføringer</b>			
Avsatt til annen egenkapital	7	542 463	618 647
<b>Sum overføringer</b>		<b>542 463</b>	<b>618 647</b>



BALANSE	NOTE	2022	2021
<b>EIENDELER</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
Immaterielle eiendeler	5	697 768	1 492 745
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>697 768</b>	<b>1 492 745</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	5	168 717	224 121
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>168 717</b>	<b>224 121</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>866 485</b>	<b>1 716 865</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Lager av varer og annen beholdning	8	147 016	290 862
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer		58 701	116 512
Andre kortsiktige fordringer		305 087	297 799
<b>Sum fordringer</b>		<b>363 788</b>	<b>414 310</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	9	35 453 332	36 827 506
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>35 964 137</b>	<b>37 532 679</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>36 830 621</b>	<b>39 249 544</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital	7	12 570 526	12 028 063
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>12 570 526</b>	<b>12 028 063</b>
<b>Sum egenkapital</b>		<b>12 570 526</b>	<b>12 028 063</b>
<b>Gjeld</b>			
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		4 288 728	2 702 056
Skyldig offentlige avgifter	10	3 797 247	3 672 810
Gjenst. prosj.midler, andre prosj.	2	3 518 237	2 124 490
Gjenst. prosj.midler, fylkene	2	7 355 229	12 275 556
Annen kortsiktig gjeld	10	5 300 655	6 446 569
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>24 260 096</b>	<b>27 221 480</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>24 260 096</b>	<b>27 221 480</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>36 830 621</b>	<b>39 249 544</b>



KONTANTSTRØMOPPSTILLING	2022	2021	2020
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>			
Årets resultat før skattekostnad	542 463	618 647	690 833
Ordinære avskrivninger	850 380	824 266	354 356
Endring i varelager	143 846	105 669	582 354
Endring i kundefordringer	57 811	294 576	21 582
Endring i leverandørgjeld	1 586 672	-106 923	-1 837 595
Endring i tidsavgrensningsposter	-4 555 344	1 774 661	3 740 483
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>-1 374 173</b>	<b>3 510 895</b>	<b>3 552 013</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>			
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	-131 875	-2 253 058
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>-131 875</b>	<b>-2 253 058</b>
<b>Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>			
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto endring i kontanter og bank</b>	<b>-1 374 173</b>	<b>3 379 020</b>	<b>1 298 955</b>
Beholdning av kontanter og bank ved periodestart	36 827 506	33 448 488	32 149 531
Beholdning av kontanter og bank-innskudd ved periodeslutt	35 453 332	36 827 506	33 448 488

Oslo, 16. februar 2023



Karin B. Bjørkhaug  
(styreleder)



Jannicke Bergesen Clarke  
(nestleder)



Atle Fiskvik



Linda Medalen



Jan Kristiansen



Line Hansen



Knut Olav Røssland Nestås



Jan Johansen  
(direktør)

# NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2022

## 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 opp-tjente 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 driftsmidlets økonomiske levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

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 31.12.2022 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 innkuddsordning, og pensjonsforpliktelsene er derfor ikke innarbeidet i balansen. Årets premie er kostnadsført som pensjonskostnad.

Foreningen er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. 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 trafikksikkerhet 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 2022.

### Endring av regnskapsprinsipp

Som følge av at organisasjonen i to etterfølgende år har hatt mer enn 50 ansatte og inntekter over 70 millioner kroner, er den klassifisert i gruppen Øvrige foretak og må følge tilhørende regnskapsprinsipper fra og med 2019.

## NOTE 2. DRIFTSINNTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

Salgsinntekter	2022	2021
Varesalg	205 357	256 845
Andre inntekter og refusjoner	1 047 697	681 158
<b>Sum salgsinntekter</b>	<b>1 253 054</b>	<b>938 003</b>
<b>Andre driftsinntekter</b>		
Offentlig tilskudd fra Samferdselsdepartementet	61 000 000	55 000 000
Tilskudd og prosjektmidler fra forsikring	10 802 188	10 497 752
Kontingenter medlemmer	735 000	768 157
Tilskudd til aktiviteter i fylkene	20 267 653	19 384 317
Tilskudd til øvrige prosjekter	1 964 671	3 065 084
Overført gjenst. prosj.midler fra i fjor *	14 400 046	13 945 153
- Tilbakeført gjenst. prosj.midler i år **	-10 873 466	-14 400 046
<b>Sum andre driftsinntekter</b>	<b>98 296 092</b>	<b>88 260 417</b>

\* Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2021 til 2022.

\*\* Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2023.

Deler av midlene er tildelt for bruk i 2022. Resten av midlene gjelder prosjekter som ferdigstilles i 2023 eller løper over flere år.

### NOTE 3. LØNSKOSTNADER M.M.

Spesifikasjon av lønnskostnader	2022	2021
Lønn	38 984 818	39 025 732
Arbeidsgiveravgift	5 922 005	6 020 641
Pensjonskostnader	3 415 861	4 191 813
Andre ytelser	1 042 581	927 483
<b>Sum lønnskostnader m.m.</b>	<b>49 365 265</b>	<b>50 165 669</b>
<b>Antall årsverk</b>	<b>53,7</b>	<b>55,6</b>

### NOTE 4. YTELSE TIL LEDENDE PERSONER M.V.

	2022		2021	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 685 451	150 392	1 638 161	198 958
Styret	85 890		77 335	

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

Revisjonshonorar revisor	170 519	174 969
Honorar revisor, annen bistand	62 126	48 445
Revisor, attestasjoner	18 765	21 563

Det er fakturert kr 381 166 fra nærstående selskap til BDO AS.

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	1 687 166	175 443	1 862 609
<b>Bokført verdi 31.12</b>	<b>697 768</b>	<b>168 717</b>	<b>866 485</b>

Prosentstans for ordinær avskrivning	10–33,3 %
Årets avskrivninger	850 380

### 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:

	2022	2021
Fag og Kommunikasjon *	8 686 223	7 562 225
Opplæring barn og unge **	10 102 783	5 678 572
Fylkene	19 549 761	15 071 417
Fellestjenester ***	10 849 195	9 239 672
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>49 187 961</b>	<b>37 551 885</b>

\* Tidligere Kommunikasjon og samfunnskontakt

\*\* Tidligere Prosjekt og opplæring

\*\*\* Tidligere Administrasjon

### NOTE 7. EGENKAPITAL OG EIERE

Årets endring i egenkapital:

Egenkapital 1.1.	12 028 063
+ Årsoverskudd	542 463
<b>Egenkapital 31.12.</b>	<b>12 570 526</b>

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

Landsmøtet er organisasjonens øverste myndighet. Vedtakenes § 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 lignende 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

	2022	2021
Varebeholdning består av:		
<b>Lager av varer innkjøpt for videresalg</b>	<b>147 016</b>	<b>290 862</b>

Pr. 31.12.2022 er det vurdert at det ikke foreligger ukurante varer i varelageret.

#### NOTE 9. BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

	2022	2021
<b>Bundne midler</b>		
Innskudd depositum	1 504 686	1 504 686
Innskudd skattetrekk	3 130 492	3 148 096

#### NOTE 10. GJELD

	2022	2021
<b>Skyldig offentlige avgifter</b>		
Forskuddstrekk	1 918 639	1 908 797
Merverdiavgift	130 070	56 265
Arbeidsgiveravgift	1 748 538	1 707 748
<b>Sum skyldig offentlige avgifter</b>	<b>3 797 247</b>	<b>3 672 810</b>
<b>Annen kortsiktig gjeld</b>		
Påløpte feriepenger	4 563 333	4 480 284
Påløpt kostn. og forsk.bet. inntekter	729 592	1 921 376
Diverse kortsiktig gjeld	7 730	44 908
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>5 300 655</b>	<b>6 446 569</b>



## Uavhengig revisors beretning

Til styret i Trygg Trafikk

### Konklusjon

---

Vi har revidert årsregnskapet til Trygg Trafikk.

<p>Årsregnskapet består av:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Balanse per 31. desember 2022</li><li>• Resultatregnskap 2022</li><li>• Kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen</li><li>• Noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.</li></ul>	<p>Etter vår mening:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og</li><li>• Gir årsregnskapet et rettviseende bilde av organisasjonens finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultat og kontantstrømmer for regnskapsåret i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.</li></ul>
--	---

### 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 selskapet 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 årsberetningen 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 gjennomlesing 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 så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

## 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, 23.02.2023

BDO AS

Cathrine Sæther Karlsen  
statsautorisert revisor

# Organisasjon og ansatte

**Trygg Trafikk** er en landsdekkende organisasjon med en sentral administrasjon lokalisert i Oslo og med kontorer i alle landets 11 fylker. Totalt antall ansatte i 2022 var 59, og antall årsverk var 53,7.

**Organisasjonen** er organisert med direktør og fem avdelinger.

**Direktøren** leder organisasjonen og er ansvarlig overfor styret. Direktøren ivaretar også mediekontakt angående policyspørsmål.

## AVDELINGENE

**Fag og analyse** har ansvar for å kvalitetssikre plan- og policydokumenter. Avdelingen utarbeider vårt faglige bidrag til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei samt høringsuttalelser. De evaluerer og kartlegger, formidler forskning og planlegger og gjennomfører Trygg Trafikks årlige nasjonale trafikksikkerhetskonferanse. De har ansvar for å godkjenne og regodkjenne trafikksikre kommuner og fylkeskommuner.

**Opplæring av barn og ungdom** har ansvar for prosjekter og aktiviteter knyttet til opplæring. Avdelingen tilbyr kurs for ansatte i barnehage og skole og på utdanningene for barnehagelærere og lærere.

Lærere i valgfaget trafikk tilbys nettverksmøter. Avdelingen utvikler støttemateriell for trafikkopplæring.

**Kommunikasjon og kampanjer** har ansvaret for Trygg Trafikks arbeid med folkeopplysning. Avdelingen jobber med å spre informasjon og motivere frem gode holdninger for å kunne bidra til sunn atferd i trafikken. Den har ansvar for intern og ekstern informasjon, mediekontakt, web, rapporter, planer samt kampanjer med spredning i ulike kommunikasjonskanaler.

**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 ansvar for vårt arbeid i distriktene. Regionleder i hvert fylke ledes av én ansatt på hovedkontoret. Vi har i hovedsak kontorer på fylkeshusene i tilknytning til fylkeskommunenes samferdselsavdelinger. I Oslo jobber regionlederen fra hovedkontoret. Fylkesavdelingen gjennomfører arbeidet med utgangspunkt i Trygg Trafikks strategi- og handlingsplan. Dette samkjøres med de fylkesvise handlingsplanene for trafikksikkerhet hvor vi, på vegne av fylkeskommunene, har hoved- eller delansvar for å gjennomføre flere tiltak. Oppgavene innebærer kontakt og samarbeid med aktører og nettverk innen både frivillig og offentlig sektor. Samarbeidet med fylkenes trafikksikkerhetsutvalg, eller tilsvarende utvalg, står helt sentralt. Det er utarbeidet en egen årsrapport for hvert fylke som er tilgjengelig på fylkessidene på tryggtrafikk.no.

## STYRET

Styret har etter landsmøtet 2022 hatt følgende sammensetning:

### Leder

Karin Bjørkhaug Trøndelag fylkeskommune 2021–2023

### Medlemmer

Linda Medalen	Politiets fellesforbund	2021–2023
Jan Kristiansen	Motorsykelimportørenes Forening	2021–2023
Atle Fiskvik	Tynset kommune	2021–2023
Jannicke Bergesen Clarke	Vestland fylkeskommune	2020–2024
Line Hansen	Finans Norge	2022–2024
Knut Olav Røsstand Nestås	representant for de ansatte	2021–2023

### Varamedlemmer

1. Jonas Andersen Sayed	Rogaland fylkeskommune	2022–2024
2. Kathrine S. Evensen	Vestfold og Telemark fylkeskommune	2021–2023
3. Anne Line Nydal Berglia	Viken fylkeskommune	2022–2024
4. Kenneth Minde	1. vararepresentant for de ansatte	2021–2023
5. Torunn Mevik	2. vararepresentant for de ansatte	2021–2023

Valgkomiteen i Trygg Trafikk har bestått av følgende medlemmer:

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

## SAMMENSETNINGEN AV ARBEIDSMILJØ-UTVALGET VED UTGANGEN AV 2022

**Leder** | Torunn Mevik

**Representant fra DELTA** | Anders Skavdal Havdal  
vara May-Lene Rasmussen Noddeland

**Representant fra NTL** | Torunn Mevik  
vara Silje Kristine Hansen

**Representanter fra ledergruppen** | Elisabeth Natvig  
vara Jørn Bremtun

**Direktør** | Jan Johansen

**Verneombud** | Marie Louise Zangenberg  
vara Frode Skjervø

**Medica** | Sidsel Tveøy

**Leder DELTA** | Hans Martin Sørensen  
**Nestleder DELTA** | Knut Olav Røsstand Nestås

**Leder i NTL** | Silje Kristine Hansen  
**Nestleder 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 trafiksikkerhet (KTS)

direktør Jan Johansen  
avdelingsleder Tanja Loftsgarden

### MC-rådet

fagsjef trafiksikkerhet Bård Morten Johansen

### Rusforum

fagsjef trafiksikkerhet Bård Morten Johansen

### Skadeforebyggende forum

fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

### Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV)

direktør Jan Johansen  
fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

### Rådgivende vegnormalutvalg

avdelingsleder Tanja Loftsgarden

### ITS Norway

fagsjef trafiksikkerhet Bård Morten Johansen

### Mobilitetskonferansen

avdelingsleder Tanja Loftsgarden

## NORDISK

### Nordisk Trafiksikkerhetsråd (NTR)

– fellesorgan for direktører og ledere i de nordiske trafiksikkerhetsorganisasjonene  
direktør Jan Johansen  
avdelingsleder Tanja Loftsgarden  
fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

### Nordisk vegforum (NVF)

NVF er et bransjesamarbeid med medlemmer fra både offentlig og privat 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 trafiksikkerhet  
Bård Morten Johansen
- transport i byer og transportplanlegging:  
spesialrådgiver Ann-Helen Hansen
- trafiksikkerhet:  
spesialrådgiver Anders Skavdal Havdal

## INTERNASJONALT

### European Transport Safety Council (ETSC)

ETSC er en Brussel-basert, uavhengig nonprofit-organisasjon med formål å redusere antallet dødsfall og skader i veitransporten i Europa. Organisasjonen identifiserer og fremmer effektive tiltak basert på internasjonal forskning og beste praksis på områder som har størst potensial for en reduksjon i 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  
avdelingsleder Tanja Loftsgarden  
fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Trygg Trafikk deltar i et ETSC-prosjekt, LEARN! Leveraging Education to Advance Road safety Now!). Formålet er 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 2022

Trygg Trafikk hadde 234 medlemmer ved utgangen av 2022.

## A LANDSOMFATTENDE ORGANISASJONER

Bilimportørenes Servicekontor  
Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg  
Kongelig Norsk Automobilklub  
MA – Rusfri Trafikk  
NHO Transport

Norges Automobil-Forbund  
Norges Bilbransjeforbund  
Norges Bilsportforbund  
Norges Lastebileier-Forbund  
Norges Trafikkskoleforbund

Norsk Motorsykel Union  
Pensjonistforbundet  
Politiets Fellesforbund  
Syklistforeningen  
Vellenes Fellesorganisasjon

## 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. Tønsberg og omegn  
NAF Trafikksenter Vålerbanen  
Nordnorske Entreprenørers Serviceorganisasjon

Personskadeforbundet LTN  
Reflexprodukter Norge AS

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

erfaring

kunnskap

kontroll

skjerm

blikksporing

multitasking

uoppmerksomhet

avsporing

folke

tiltak

samspill

trygg trafikk

bruk

opplysning





Dessverre ble 2022 en dyster påminnelse om at det fortsatt må jobbes knallhardt for å øke trafikksikkerheten over hele landet.

*Jan Johansen  
direktør i Trygg Trafikk*

## TRYGG TRAFIKK TAKKER

Vårt samarbeid 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.

I tillegg har vi fått støtte fra Gjensidigestiftelsen og Samferdselsdepartementets tilskuddsordning til lokale trafikksikkerhetstiltak.

Takk til alle som har gitt gaver til Trygg Trafikks arbeid i 2022!

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

tryggtrafikk.no | hovedkontor@tryggtrafikk.no



TRYGG TRAFIKK

