

ÅRSBERETNING 2024



TRYGG TRAFIKK

INNHold

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

Kort om Trygg Trafikk

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

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

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

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

ViSjON

Trygg trafikk for alle

Vi vil påvirke til bedre trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhet.

ENGASJERT
Vi er offensive og aktive. Vårt arbeid motiverer og inspirerer andre til å gjøre en innsats for trafikksikkerheten. 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.





Jan Johansen, direktør

Det er nå det gjelder

Selv om ulykkestallene for fjoråret sank, er vi fortsatt ikke i rute mot 2030-målet. Nå trenger vi godt samarbeid, tøffe tiltak og politisk mot mer enn noen gang.

2024 ga grunn til optimisme, 89 omkomne er en nedgang på nesten 20 prosent fra året før. Med unntak av pandemi-året 2021 har vi ikke opplevd lavere tall siden krigen.

Selv om vi ønsker reduksjonen velkommen, er hvert enkelt dødsfall ett for mye. Med nullvisjonen som ledestjerne er det uakseptabelt at noen overhodet dør i trafikken – og meningsløst fordi det kunne vært unngått.

Vi skal ta oss tid til å anerkjenne det gode trafiksikkerhetsarbeidet som gjøres i Norge. Nok en gang blir vi trolig kåret til verdens mest trafiksikre land – for niende år på rad. Det er et direkte resultat av planmessig, kunnskapsbasert og langsiktig innsats fra alle som jobber med trafiksikkerhet – fra nasjonale, regionale og lokale myndigheter til organisasjoner, næringer og ildsjeler.

Det er likevel ingen selvfølge at den gode trenden fortsetter. Dessverre er vi faktisk langt unna der vi burde være for å nå 2030-målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i trafikken. Det endelige tallet for 2024 blir ikke klart før ut i mai, men ser ut til å bli rundt 600.

Ny nasjonal transportplan (NTP) som ble lagt frem i fjor, bekrefter at 2030-målet ligger fast. NTP-en er en marsjordre til trafiksikkerhetsmiljøet. Med bare fem år igjen til 2030, sier det seg selv at det haster. Nå må vi gjøre opp status – se på hva vi har lært, identifisere de største problemene og peke ut veien videre.

Derfor er arbeidet vi nå starter med ny fireårig nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet, så viktig. Den ligger til grunn for innsatsen vi må gjøre i innspurten mot 2030.

Noen hindringer skiller seg ut

Fart og rus er fremdeles de største truslene mot sikkerhet på veien. Samtidig seiler uoppmerksomhet opp til å bli et stadig større problem på grunn av mobiltelefoner og skjermer i bil som betjenes under kjøring.

Det er særlig urovekkende å se hvordan gutter i alderen 16–17 har blitt en voldsomt risikoutsatt gruppe i trafikken. Lett MC er en stor del av årsaken. Fra starten av 2000-tallet til 2023 var det en økning på drøyt 64 prosent i antall 16–17-åringer som omkom i ulykker med lett MC.



Så hva gjør vi?
Det enkle svaret er at alle må gjøre mer.

De siste årene har vi sett et stadig mer komplekst trafikkbilde, særlig med den eksplosive økningen av elsparksykler – en utvikling trafikken egentlig ikke er tilrettelagt for. Selv om lovgivningen ble skjerpet for et par år siden, omkom likevel fire elsparkesyklister bare i fjor, og antall hardt skadde er trolig høyt.

Så hva gjør vi? Det enkle svaret er at alle må gjøre mer.

Vi som jobber med trafiksikkerhet, må være bevisst vår pådriverrolle, henge med i utviklingen og innrette arbeidet deretter.

De folkevalgte må tørre å ta upopulære valg – både i form av skjerpet lovgivning og regulering.

Trygg Trafikk har tatt til orde for et totalpåbud for sykkelhjelmer og vil be myndighetene øke aldersgrensen for lett MC til 18 år. Vi ønsker også hjelp påbud for elsparksykler, en heving av aldersgrensen – og så må vi få dem ned fra fortauet.

Vi må anerkjenne det viktige arbeidet politiet, og særlig UP, gjør på veien. En tredobling av politikontroller generelt kunne ifølge TØI spart over 100 drepte eller hardt skadde årlig.

Vi må ta i bruk tilgjengelig teknologi som alkoholås og fartsperre. Disse vil kunne ha en lærende effekt overfor de som notorisk bryter fartsgrensen eller påtreffes med alkohol i blodet. Slike tiltak vinner nok ingen politisk konkurranse i popularitet, men de redder liv og helse.

Sist, men ikke minst: Vi må huske at det er hver enkelt trafikanter som sitter med nøkkelen. Derfor trenger vi enda mer påvirkningsarbeid i form av kampanjer og opplysning – i media, skoler, barnehager og idrettslag – i hele samfunnet. Det er våre valg som bestemmer hvilken vei det skal gå.

Trygg Trafikks samfunnsoppdrag

Vårt samfunnsoppdrag er delt inn i tre hovedområder:

1 TRAFIKKSikkerhet for barn og ungdom

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

2 ANSVARLIGE OG KOMPETENTE TRAFIKANTER

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

3 TRAFIKKSikkerhet som samfunnsansvar

- 3.1 Trafiksikkerhet og trafikantrettet 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 vårt strategiske mål og er begrunnet i organisasjonens samfunnsoppdrag, rolle og posisjon, kompetanse og mulighet til å utvikle og iverksette tiltak som har effekt.





Handlingsplan 2025

Vi har toårige handlingsplaner, sist redigert høsten 2024. Den gjelder for andre år av perioden 2024–2025.

Tre tiltak med nasjonal samordnet innsats blir særlig viktig: Hjertesone, Trafikksikker kommune og en utvidet satsing på ungdom.

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 syklister, 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.

Livslang læring i trafikken

Barn må hver dag forholde seg til trafikk som endrer seg raskt på vei til barnehagen, SFO, skolen eller på fritiden. Vi voksne kan fort ta for gitt at barn forstår trafikken i nærmiljøet fordi vi har fortalt dem om det. Slik er det nok ikke – læring skjer gjennom erfaring, påfyll og refleksjoner, og dette bør vi voksne bidra med.

Skal barn få de rette verktøyene til å lese trafikken må vi legge til rette for det. Vi har jobbet med læringsmateriell der søkelyset er satt på barn, oppmerksomhet og sykling. Barn er «eksperter» på eget nærmiljø fordi de går eller sykler til skolen. Likevel trenger de hjelp til å forstå det de ser. Forskning viser at gode samtaler om nærmiljøet hvor de små trafikantene selv bidrar aktivt, er effektiv læring. Når vi er ute og går, sykler eller kjører sammen med barn, kan vi stille noen spørsmål:

- Hva kan skje?
- Hvor?
- Når?
- Hvordan?



Vi kan møte på veiarbeid, biler som stopper på fortau, busser vi må vente på og mye mer. Da er det lurt å benytte muligheten til å stoppe opp og snakke om det dere ser. La barnet tenke fremover, prøve å se for seg hva som kan skje – og sette ord på det. Det tar noen minutter ekstra, men barnet får viktige verktøy de tar med seg inn i nye situasjoner når de ferdes alene. Fokus og oppmerksomhet er viktige ferdigheter i trafikken. Dette kan trenes opp slik at ulike situasjoner lagres i hjernen som erfaringer.

Undring og samtaler gjør at barn utvikler evnen til å forstå hvordan de kan bevege seg i trafikken og selv ta tryggere valg for seg selv og andre.

Materiellet har stor overføringsverdi til andre opplæringsressurser vi jobber med i Trygg Trafikk.

Hjertesoner for tryggere barn

I 2014 startet Vanse skole i Farsund opp med å gjøre området rundt skolen tryggere for elevene. Målet var å redusere antall biler og få flere elever til å gå eller sykle til skolen. Ved hjelp av befaringer og kart tegnet de opp en sone rundt skolen. Den kalte de hjertesone.

Ett år senere var ideen tatt videre som et nasjonalt prosjekt der sju aktører sto bak: politiet, FUG, Helsedirektoratet, Miljøagentene, Statens vegvesen, Syklistforeningen og Trygg Trafikk. Hjertesone omfatter nærmiljøet, barnas helse og trivsel, sikkerhet på og ved skolen og trafikksikkerhet for alle.

I løpet av ti år har rundt fire hundre skoler over hele landet blitt med på prosjektet, og der jobbes det grundig med trafikkopplæring. Elevene oppmuntres til å gå eller sykle i stedet for å bli kjørt. På foreldremøter informeres foresatte om ønsket atferd, og FAU legger ofte opp til aktiviteter som gå-aksjoner eller sykkel dager.

I 2024 kom den siste rapporten fra Transportøkonomisk institutt om virkninger av hjertesoner, og tiltakene gir resultater. Totalt ser vi en økning på rundt ti prosent av elever som velger å gå eller sykle til skolen. Bred involvering er viktig, og skoler som har et engasjert FAU, lykkes lettere med prosessen.

«Før var det litt skummelt å gå, for det kom så mange voksne i kjempestor fart. Men så fikk vi hjertesone. En gang ble en kjørt mens alle vi andre gikk. Nå går han hver dag.

Elev på 6. trinn
Bolteløkka skole i Oslo

I starten la vi størst vekt på at skolene skulle søke kommunen om fysiske tiltak som droppsoner. De ble sett på som et viktig tiltak for å få foresatte til å sette av barna et lite stykke unna skolen. Området rundt skoleporten skulle bli mer oversiktlig og trygt for barna som gikk eller syklet. Etter hvert har vi sett at det aller viktigste er å arbeide med elevenes holdninger og kunnskap om farene i trafikken. Trafikkopplæring med kvalitet og progresjon er noe av det vi vektlegger mest når en skole skal sette i gang arbeidet.

I 2025 er Hjertesone ti år. Vi har planlagt markeringer og aktiviteter for hele året. I desember lanserte vi en nasjonal skrivekonkurranse med temaet Skoleveien min. Vi ønsker å høre hvordan elevene selv oppfatter skoleveien og løfte frem de gode historiene. Vi har planlagt en hjertesonedag til våren – en påminnelse om at prosjektet må opprettholdes over tid. Til denne dagen har vi bestilt en ny sang vi håper blir populær, slik at barna vil synge om hvor viktig det er å gå eller sykle til skolen.



«Det er spennende å delta i hjertesoneprosjektet ved å være representert i styringsgruppa. Trygge omgivelser rundt skolen er viktig for å forhindre ulykker og få flere barn til å gå eller sykle til skolen.

Dorte Flaten Lysheim
seniorrådgiver Helsedirektoratet

Nettverkssamlinger for lærere

– en arena for å dele erfaringer, få innsikt og faglig påfyll



Ungdom i trafikken – rus og etikk
Under årets nettverkssamlinger kartla vi lærernes forventninger og kompetanse rundt temaene ungdom, rus, (u)vaner, etikk og trafikk samt konkrete ressursbehov i rangert rekkefølge.

Vi presenterte dilemmaer og valgscenarier om trafikk, etikk, kjøretøy og rus – med påfølgende miniworkshop, idé-drodding og forslag til metodebruk og undervisning i faget.

Vi har hatt åtte nettverkssamlinger i samarbeid med regionledere rundt om i hele landet, og over 200 lærere har deltatt. Ferske tall fra GSI-systemet viser at nasjonalt får 9 025 elever undervisning i valgfaget trafikk, en økning på 422 elever sammenlignet med 2023.

Prioritering av støtteressurser
Tilbakemeldingene fra lærerne i valgfaget trafikk viser at dobbelttime-ressurser, aktivitetsoppgaver og undervisningstips rangerer høyere på behovslisten enn e-kurs, veiledningsplaner og utskriftsvennlig materiell. Lærere i andre fag og trinn skal også komme med innspill slik at vi kan sammenligne behov og justere. Samarbeid, erfaringsutveksling og respons på piloter bidrar til mer presise nettverkssamlinger og bedre undervisningsopplegg.

Lærernes interesse for førstehjelpsundervisning har økt de siste årene, og deltakerne i 2024 uttrykte ønske om at førstehjelpsgodkjenning kunne foregått i forbindelse med nettverkssamlingene.

Førstehjelpsmestere og bruk
I 2024 lanserte vi to reality-serier vi har kalt Førstehjelpsmestere. Her møter ungdommer på ulike utfordringer

Lærere utfordres i fart og oppmerksomhet og tester tid og meter i praksis. Her går de 22,3 meter «i blinde». Det tilsvarer 1 sekund i 80 kilometer i timen – som en rask titt på mobilen.

Børstad

i trafikken samt en iscenesatt ulykke. Til serien følger et undervisningsopplegg med kurs- og kompetansemål for fag. Under nettverkssamlingene presenterte vi Førstehjelpsmestere, og mange lærere har i ettertid benyttet læringsressursene. Lærere – på tvers av skoler – har delt tips og erfaringer om hvordan dette kan brukes lokalt.

Valgfaget trafikk hadde ikke vore mogleg å gjennomføre utan den oppfølginga Trygg Trafikk gjer.

Fin blanding med teori, diskusjon og praktiske øvelser.

Flott opplegg, godt med samling, erfaringsdeling og oppmuntringer.



Fysisk materiell stadig mer etterspurt

Barnehager og skoler ønsker seg fysisk materiell, og barnehageundersøkelsen (2024) viser det samme. Basert på Kunnskapsdepartementets anbefalinger har vi utviklet materiell til barnehage, SFO og småskoletrinnet: trafikkspill, maskoten Lyset som hånddukke til samlingsstunder og hefter for skolestartere. Personalet kan da på en enkel måte veilede barn til selv å gjøre vurderinger og ta trygge valg i trafikken. Samtidig anbefaler vi at personalet veileder og snakker med barna når de er ute i nærmiljøet. Dette bidrar til å gi dem gode og trygge opplevelser i trafikken.

Det var så gøy at jeg ikke ville slutte å spille! Vi kan lære ting som at vi må bruke refleks og vente på grønn mann før vi krysser veien. Også likte jeg dyra på brettet, de var skikkelig søte.

Emilia (6) om trafikkspillet
elev ved Asker International School

HOVEDOMRÅDE 2

Ansvarlige og kompetente trafikanter

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

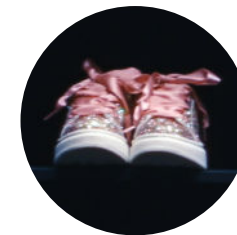
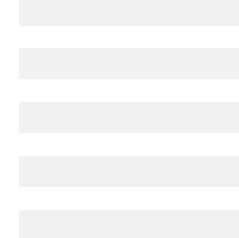
Trygg Trafikk utvikler og gjennomfører tiltak som har betydning for faktisk atferd i trafikken, uansett fremkomstmiddel. Vi samarbeider med andre aktører for å påvirke planlegging og utvikling av infrastruktur, regelverk, teknologi, opplæring, overvåkning og straffereaksjoner, med mål om å forebygge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

Mål 2.2 Trafikantene har risikoforståelse og kunnskap om trafiksikkerhet

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

Mål 2.3 Trafikantene bruker sikkerhetsutstyr

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



Trygge skolestartere

Skolestartfilmer med og for spente 1.-klassinger.

I 2024 ble det produsert filmer om hva et lite knippe ferske elever syntes om skolestart. I prosjektet deltok Agder, Akershus, Finnmark, Nordland, Rogaland, Telemark og Vestfold.

Annonsering av filmene på sosiale medier ga resultater: De nasjonale filmene ble sett av over 210 000 unike brukere (sammendrag av de lokale filmene). De lokale filmene nådde ut til mellom 24 000 og 43 000 hver.



Skjermer i bil engasjerer

Høsten 2024 ble rapporten fra forskningsprosjektet Skjermer i bil publisert, noe som fikk stor oppmerksomhet i norske medier.

Siden 2022 har SINTEF på vegne av Trygg Trafikk og Fremtind Forsikring forsket på hvordan bruk av bilens skjermssystem påvirker oppmerksomheten til førere under kjøring. Rapporten viser at dette krever betydelig oppmerksomhet, distraherer førerne og påvirker kjøreprosessen negativt med hensyn til sikker kjøring.

Analysene viste at den mest krevende oppgaven var å taste inn en adresse. Det innebar at førerne tok blikket bort fra veien i gjennomsnitt hele 15,7 sekunder for å fullføre oppgaven. Å taste inn adresse er en av de mest brukte funksjonene på skjerm under kjøring, viser opinionsundersøkelser som Kantar har gjennomført, på oppdrag fra Trygg Trafikk.

I tillegg til rapporten har det vært interesse for kunnskap om norske føreres bruk av, holdninger til, og kompetanse om skjermer i bil.

Opinionsundersøkelsen (2024) viste at 79 prosent pleier å bruke skjermen på en vanlig kjøretur som tar mer enn 30 minutter, og 25 prosent vet ikke om de har mulighet for å bruke stemmestyring. Blant dem som hadde kjøpt ny bil de siste 7 årene, oppga 45 prosent at de ikke hadde fått noen innføring eller opplæring i bruk av bilens teknologi.

Funnene fra rapporten ble viet stor oppmerksomhet i mediene. TV 2 laget en egen sak hvor de ble med vår fagsjef på kjøretur for å prøve deler av testløypen fra selve undersøkelsen. De intervjuet også Fremtinds fagsjef om tematikken «skjermer i bil».

Pressemeldingene våre ble også plukket opp av andre medier. NRK laget en reportasje der de intervjuet våre og andres eksperter. VG fulgte opp med sak om både tematikk og funn.



Vi sendte ut to pressemeldinger. Den første, med funn fra opinionsundersøkelsen, ble sendt i fellesferien. Den andre, som presenterte funn fra rapporten, ble publisert først i november, og den fikk definitivt mest oppmerksomhet. I tillegg til nevnte medier, skrev Aftenposten, Dagbladet, Dagsavisen og diverse region- og lokalmedier om funnene.

Ifølge analysebyrået Retriever var denne pressemeldingen den tredje mest siterte fra Trygg Trafikk i 2024. Kun slått av saken om at vi ønsker hjelm-påbud på sykkel, og en om hvor ofte unge taster på mobilen mens de kjører bil.

Det er fortsatt mer å lære om bruk av skjermer i bil, så dette vil vi følge opp.



Reflekstellinger 2024

I 2024 brukte 47 prosent av fotgjengerne refleks i mørket langs norske veier – en nedgang fra 2023 (48 %).



Nico Widerberg designet årets refleks 2024

Kunstneren Nico Widerberg forklarer at det å nå frem til mennesker med kunsten, er noe av det viktigste for ham. Det var en del av grunnen til at han tok jobben. Inspirasjonen til designet har han hentet fra solen og menneskeskikkelser.

– Jeg ønsket å skape et uttrykk som viser både kraften i naturen og den kraften vi mennesker skaper sammen. Å bruke refleks handler jo nettopp om å lyse opp i mørket – og jo flere som bruker refleks, jo bedre tar vi vare på hverandre, sier Widerberg.

Historier fra virkeligheten

Tone Fossum (60) sykler et femdagers etapperitt som oppkjøring til OL. Hun er snart i mål og kniver om veibanen.

Så smeller det.

På sykehuset blir det konstatert brudd i første og andre nakkevirvel og to brudd i ryggen. OL-billetten byttes ut med en kamp på liv og død. Uten hjelm hadde hun ikke hatt en sjanse mot det treet.

Sannhetsvitner er en viktig del av kommunikasjonen vår. For å få flere til å bruke sykkelhjelmer har vi laget filmer med intervju av folk som har vært utsatt for sykkelulykker. I august lanserte vi fire filmer som skapte mye engasjement. Samme høst gikk vi igang med å produsere fire nye.



Tone: OL-plassen ble byttet ut med en kamp på liv og død.

Brev til foreldre med tips og råd

Vi ønsker å nå ut til alle om temaet trafiksikkerhet – fra vugge til grav.

Foreldre og foresatte har vi stort sett nådd via skole eller barnehage i årene etter at Barnas Trafikklubb gikk digitalt. Derfor lanserte vi et tilbud spesielt rettet mot småbarnsforeldre i juni.

Brevene går automatisk til aktivt påmeldte foresatte som har barn i alderen 0–6 cirka to ganger per år. Innholdet er basert på barnets alder og til dels årstid. Hittil har vi 2 300 påmeldte.

Vi ønsker blant (mye) annet å informere om funn fra nyere forskning som kan overraske foreldre positivt – som at små barn får med seg langt mer enn det vi voksne tror.

Arbeidet med nye brev til foreldre med barn i alderen 7–12 kom godt i gang i året som gikk.



3

HOVEDOMRÅDE 3

Trafikksikkerhet som samfunnsansvar

Mål 3.1 Trafikksikkerhet og trafikanrettet 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 trafikantrattede 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.

ARRANGEMENTER 2024

5. MARS
Mobilitetskonferansen: sikker mobilitet for barn og unge

7. MARS
Fagmøte: myke trafikanter ved veiarbeid

17. APRIL
Trafikksikkerhetskonferansen:
bærekraftig mobilitet – sikre trafikanter

23. MAI
Fagmøte: sikring i buss

14. AUGUST
Arendalsuka: generasjon Z i trafikken

24. OKTOBER
Fagmøte: hvordan forebygge ulykker
blant syklist

11. DESEMBER
Fagmøte: hvordan skape trygge
skoleveier og nærmiljøer



Brakestad

Ønsker hjelmpåbud for alle

I oktober ble det offentlig kjent at Trygg Trafikk ønsker hjelmpåbud på sykkel og elsparkesykkel. Hjelmpåbud har vært diskutert internt i over 20 år.



Det er et nasjonalt mål at flere skal sykle og gå, spesielt i de store byene (nullvekstmålet). En slik utvikling er positiv for både miljø og folkehelse, men utfordrer trafikksikkerheten fordi syklist og fotgjenger har mye høyere skaderisiko enn for eksempel bilførere. Konsekvensen av at flere sykler og går, vil derfor bli flere ulykker og skader dersom ikke kompenserende tiltak iverksettes.

Vi jobber for at trafikksikkerheten skal bli bedre for alle trafikanter. Når det gjelder syklist, ser vi behov for flere sykkelveier, lavere fartsgrense i byer og bedre sykkelopplæring i skolen. Samtidig må syklistene ta ansvar for egen sikkerhet ved å følge trafikkreglene, gjøre seg synlig i trafikken og bruke sykkelhjelme.

De siste 10–15 årene har sykkelrelaterte ulykker økt kraftig, og hodeskader er blant de alvorligste skadene. Økt bruk av sykkelhjelme er det enkelttiltaket som vil ha størst effekt for å få redusert alvorlige hodeskader. Vi har lenge oppfordret syklist til å bruke hjelme via kampanjer og informasjonsvirksomhet.

Hjelmb Bruken i Norge har økt til 65 prosent over tid, men fortsatt sykler for mange uten hjelme. Tall fra helsetjenesten viser at antall skadde går opp. Spesielt hodeskader fører til store lidelser, ekstra belastning på helsetjenesten og høye kostnader for samfunnet.

På bakgrunn av dette ba vi Transportøkonomisk institutt om å lage en metaanalyse basert på tilgjengelige studier om positive og negative effekter av et hjelmpåbud. Noen hovedfunn fra metaanalysen:

- Sykkelhjelme halverer risikoen for alvorlige hodeskader.
- Et hjelmpåbud kan redusere antall hodeskader med 440–1000 i året (avhengig av bruksandel 80–100 %).
- Forskning gir liten støtte til hypotesen om at hjelmpåbud vil føre til at færre sykler. Noen studier viser liten og kortvarig nedgang blant enkelte grupper syklist.
- Forskning gir ingen støtte til hypotesen om at bruk av sykkelhjelme fører til mer risikabel atferd, snarere tvert imot.
- Undersøkelser viser at 84 prosent av den norske befolkningen støtter et hjelmpåbud.

Basert på disse funnene og en helhetlig vurdering av problemer som følge av sykkelskader, samt ambisiøse nasjonale trafikksikkerhetsmål, har vi i Trygg Trafikk besluttet å gå for et hjelmpåbud. Forslaget er oversendt Samferdselsdepartementet for behandling og lansert i en pressemelding i oktober. Det har fått mye oppmerksomhet, og reaksjonene er som forventet delte.

Ungdom i trafikken

I desember 2023 ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant cirka 2 000 ungdommer i alderen 15–24 (Opinion). Rapporten fra 2024 viser at de fleste av dem er lovlydige trafikanter. Likevel er det en betydelig andel unge som oppgir å ha hatt ulike typer risikofull atferd i trafikken – som ruspåvirket kjøring, høy fart og ulovlig mobilbruk. Siden ungdommer er mer utsatt i trafikken enn andre trafikantergrupper, og risikoen ikke har gått ned de siste årene, er de fortsatt en viktig målgruppe for oss.

Gode føringer for sikkerheten

Våren 2024 ble Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP) lagt frem av regjeringen. Planen viderefører nullvisjonen, konkretisert med et mål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

Foreløpige tall fra Statens vegvesen (SVV) viser en positiv utvikling i 2024 med om lag 600 drepte og hardt skadde. Vi er like fullt betydelig på etterskudd i forhold til målet.

skadd 80–90 prosent høyere enn på riksveinettet (per kjørte km). Det er positivt og helt nødvendig at regjeringen øker overføringene til fylkeskommunene.

Strengere regulering og reaksjoner

Trygge veier er viktig, men vi klarer ikke å bygge oss ut av alle ulykker. Trafikksikkerhet handler mye om valg vi tar, som igjen påvirkes av regulering, kontroller og reaksjoner.

Vi er derfor positive til at streknings-ATK skal brukes mer, blant annet i tunneler. Vi støtter et tydeligere forbud mot håndholdt mobiltelefon under kjøring, forbud mot å varsle politikontroller og skjerpet reaksjon mot villmannskjøring ved å inndra kjøretøy.

SVVs analyser av dødsulykkene viser at de fleste skyldes høy fart, rus og uoppmerksomhet. Ifølge en rapport fra Transportøkonomisk institutt (2022) kan 40 prosent av dødsulykkene i perioden 2017–2020 skyldes bevisste, alvorlige og farlige lovbrudd, som ruskjøring og farts-overskridelser over grensen til beslag av førerkort.

Barnas transportplan

Ulykkesstatistikken for 2023 viser 7 omkomne barn under 16 år, det høyeste antallet siden 2009. Vi er derfor glad for at regjeringen styrker tilskuddsordningen for trygge skoleveier og nærområder (inkludert hjertesoner) samt annet holdningsskapende arbeid. Dette er områder vi jobber mye med.

Oppfølging i praksis

NTP presenterer den sittende regjeringens transport-politikk. Den konkrete oppfølgingen skjer i de årlige stats-budsjettene, gjennom forskriftsendringer mv. En samlet Transport- og kommunikasjonskomite ga i sin innstilling støtte til ambisiøse trafikksikkerhetsmål, men partiene har ulike prioriteringer. Stortingsvalget i 2025 kan påvirke retningen.

Trafikksikker fylkeskommune

Å bli godkjent som Trafikksikker fylkeskommune innebærer at samtlige avdelinger internt har utviklet rutiner og sys-temer for å kvalitetssikre sitt trafikksikkerhetsarbeid. God-kjenningsordningen kan anses som et verktøy for sikker-hetsstyring.

En godkjent fylkeskommune skal blant annet ha en plan eller strategi for trafikksikkerhet som beskriver mål og tiltak for å redusere ulykker og forbedre trafikksikker-heten i fylket – i tråd med nasjonale mål og føringer.

Fylkeskommunen har ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Dette inkluderer å være regional planmyndighet, veieier og arbeidsgiver samt ha ansvar for videregående opplæring, kollektivtrafikk, tannhelse og beredskap.

Ulykkesforebyggende arbeid generelt og trafikksikkerhets-arbeidet spesielt er en integrert del av folkehelse- og miljø-arbeidet. Fylkeskommunene spiller en sentral rolle i å ut-vikle trygge, effektive og bærekraftige transportsystemer for alle trafikanter.

Sju fylkeskommuner er godkjent

Vestfold ble godkjent i 2019 – før regionreformen. Etter sammen slåing med Telemark ble det nye fylket godkjent i 2021. Etter oppsplitting i 2022 ble Vestfold og Telemark hver for seg godkjent i 2024. Rogaland ble også godkjent. Fra før har Agder, Innlandet, Nordland og Trøndelag status som godkjent Trafikksikker fylkeskommune.

Motorsykkel – ny innsikt i risiko og tiltak

I 2024 omkom 20 motorsyklister. 5 av disse var ungdommer på lett motorsykkel.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på motorsykkel har ikke hatt samme positive utvikling som i andre trafi-kantgrupper. Dette krever kraftigere tiltak. Vi deltar der-for i MC-dugnaden sammen med en rekke aktører for å foreslå og gjennomføre tiltak som skal gjøre situasjonen bedre for disse førerne. Dugnaden er initiert og koordi-neres av Statens vegvesen (SVV) og omfatter kampanjer og andre informasjonstiltak. I mai var vi representert på Tynggrava der både vår direktør, vegdirektøren og UP-sjefen holdt appell til MC-folket. Vi har også vært i media i forbindelse med ulykkes situasjonen i sesongen 2024.

I pådriverarbeidet er vi opptatt av å foreslå og støtte struk-turelle tiltak som kan ha effekt på de mest risikoutsatte gruppene. Derfor støtter vi forslaget til SVV om å vurdere økt aldersgrense for førerkort klasse A1 – lett MC. Vi ser samtidig på andre mulige tiltak som endringer i fører-opplæringen og krav til bruk av sikkerhetsutstyr.

Som grunnlag for nye tiltak er vi avhengig av et grundig innsiktsarbeid og har derfor initiert og bidratt til ny forsk-ning også på motorsykkelområdet. Sammen med Nord

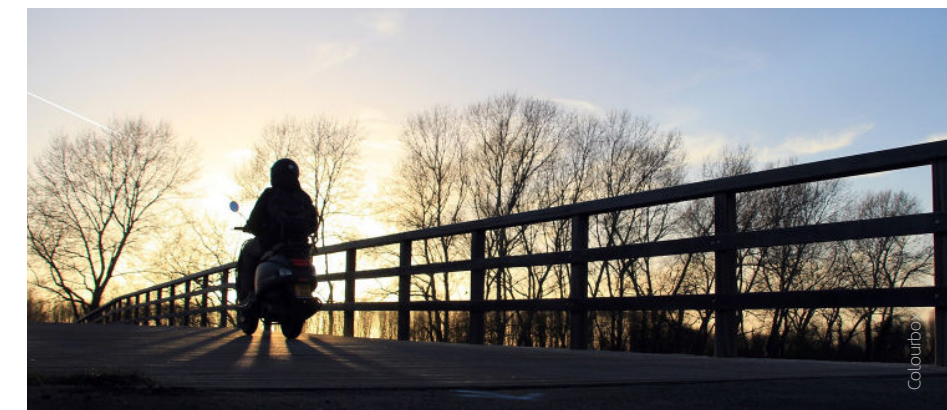
universitet har vi på oppdrag fra SVV vært involvert i prosjektet Motorsykkelføreres blikkbruk og handlings-valg for sikker kjøring. Resultatene skal brukes i det videre arbeidet med føreropplæring klasse A, utvikling av frivillige kurs for motorsyklister og kampanjer. Vi har også bidratt ved oppstart av et tilsvarende forsknings-prosjekt med 16- og 17-åringer som kjører lett motor-sykkel.



Ta vare på veiene vi har

Regjeringen vil ta bedre vare på veiene vi har, oppgradere der vi kan og bygge nytt der vi må. Det betyr at midler i veibudsjettene omprioriteres fra investeringsprosjekter til drift og vedlikehold. Det skal satses mer på fysiske tiltak som midtdeler, forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng mv. Vi støtter dette fordi det gir mer sikker vei for pengene.

Vedlikeholdsetterslepet er spesielt stort på fylkesveinettet. Her er gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt



Kristine Kallset, statssekretær (AP), Justisdepartementet

– Trafikksikkerhet er trygghet i hverdagen

Da Jonas Gahr Støre valgte ny besetning til sin rene AP-regjering, gjorde han et poeng av at de måtte kunne gå på i fart. Fersk statssekretær i Justisdepartementet, Kristine Kallset, ser poenget, men går ikke umiddelbart god for påstigningsmetoden.

– Jeg tror han til og med sa «gå på flyet i fart» ved en anledning, smiler hun over møtebordet i departementet, som frister tilværelsen i en grå kontorblokk et sted i Nydalen.

Men selv om Kallset ville valgt en litt annen metafor enn sjefens, er det ikke vanskelig å forstå intensjonen i statsministerens bildebruk: Med et drøyt halvår igjen til valget trengte regjeringens leder medarbeidere som ikke hadde behov for opplæring. Og etter å ha tilbrakt de siste drøyt tre årene på SMK, både som stabssjef og som statsministerens statssekretær, tikket Kallset av i alle boksene.

Hverdagssikkerhet er viktigere enn noen gang

At Justisdepartementet ligger i Nydalen, er en konsekvens av terroren i regjeringskvartalet. Det i seg selv er en dyster påminnelse om hvordan verden ser ut akkurat nå. Er det da en fare for at de tilsynelatende mer hverdagslige ansvarsområdene, som trafikk og forebygging, blir skjøvet nedover på agendaen?

– Jeg opplever ikke det! svarer en tydelig Kallset. – Og jeg mener nesten tvert imot, at i en verden som er mer utrygg enn på lenge, så blir det ekstra viktig å klare å fokusere på det jeg vil kalle «hverdagstryggheten», som trafikksikkerhet og forebygging er en del av. Vi skal være forberedt på sabotasje, hybrid krigføring, polarisering og påvirkning i sosiale medier, men vi er nødt til å ha to tanker i hodet på én gang. I en slik situasjon blir det desto viktigere at myndighetene klarer å prioritere nettopp de oppgavene som fører til at folk ikke trenger å bekymre seg unødvendig når de går ut døren hjemme.

Alltid på agendaen

Beroligende ord fra en statssekretær i et trafikksikkerhetsperspektiv – men samtidig, hvis vi skal forholde oss til realitetene: Det er et faktum at tildelingsbrevet for politiet i 2025 ikke nevner trafikk med ett ord. Er ikke det også et signal?

– Nei, ikke nødvendigvis. Og en av grunnene til at jeg ikke deler den bekymringen, er at jeg har opplevd hvordan trafikksikkerhet, og ikke minst dødstillene, stadig ble diskutert, blant annet på SMK. Diskusjonene handlet delvis om å prøve å forstå utviklingen; om for eksempel de konsekvensene vi ser av skjermbruk andre steder i samfunnet, gir seg utslag i trafikken. Men også om medfølelse med ofrene, venner og familie – som igjen skaper behov for å gjøre noe med situasjonen, forteller Kallset.

Et poeng å beholde UP der de er

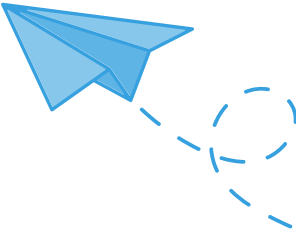
Justisdepartementet og politiets rolle i dette arbeidet, mener Kallset er tydelig definert. – Etter å ha forberedt meg til dette intervjuet og pratet med folk fra departementet og sektoren, er inntrykket jeg sitter igjen med at bevisstheten er høy og at mye blir gjort, også når arbeidet ikke får stor oppmerksomhet. Politiet har sin jobb, i form av forebygging, etterforskning og straff. Og er det en organisasjon som forstår roller, samarbeid og ansvar, så mener jeg det er dem. Der sektorinndelingen i Norge noen ganger kan by på utfordringer, tror jeg ikke dette gjelder i samme grad når det gjelder trafikksikkerhet.

– På dette området har vi jo til og med et eget politi, Utrykningspolitiet, som jobber i felt med disse oppgavene hver dag, med en unik kompetanse og tilstedeværelse. Dette har ikke blitt mindre viktig nå, med et økt behov for overvåking og beredskap.

Det er kanskje å ta hardt i å kalle denne siste uttalelsen for et løfte, sånn på slutten av samtalen. Men på direkte spørsmål har ikke statssekretæren problemer med å frede UP – i hvert fall midlertidig.

– Organiseringen av UP er ikke en aktuell diskusjon for oss akkurat nå. Tvert imot, i dag er det et poeng å beholde dem der de er, avslutter Kristine Kallset.





Oppløftende nedgang i antall drepte i trafikken

Foreløpige tall viser at 89 personer ble drept i trafikken i 2024. Det er en betydelig nedgang fra året før da 110 personer omkom.

Etter flere år hvor ulykkestallene har stagnert, så vi endelig en nedgang i fjor. Det er det laveste antallet omkomne siden 1947 – bortsett fra 2021 da 80 personer mistet livet. Nedgangen gjelder bare for bilførere og -passasjerer. Her inngår også trafikanter i vogntog, lastebil og buss.

Det omkom 20 motorsyklister i 2024, samme antall som året før. Det betyr at drepte motorsyklister utgjør mer enn hver femte omkomne i trafikken. Det er et problem vi må ta på alvor. Motorsyklistenes ferdighetsnivå og blikkbruk er noe av det forskningsmiljøene har sett nærmere på. Funnene bør vurderes i ny føreropplæring. I tillegg må vi se på aldersgrensen for de ulike MC-klassene. Statens vegvesen er allerede i gang med et utredningsarbeid.

Fire personer mistet livet på elsparkesykkel i fjor. Året før var tallet null. Kjøretøyet har skapt både glede og frustrasjon hos mange siden det kom på norske veier. Høy skaderisiko skaper fortsatt hodebry for myndighetene.

Innstramminger i regelverket er innført. Kanskje det må enda noen innstramminger til. Vi slår et slag for å øke aldersgrensen, hjelpåbud og at fortau forbeholdes gående.

Blant våre yngre trafikanter under 25 år fikk vi en betydelig nedgang i antall omkomne, fra 27 til 15. Det er opplyttende, men fortsatt mister vi altfor mange unge i trafikken. To av dem var under 15 år. Denne gruppen er definitivt den mest sårbare vi har, derfor er det så viktig at vi voksne tar ansvar i trafikken. Uerfarne trafikanter kan gjøre feil, forhåpentligvis uten at det må koste dem livet eller risikere å bli hardt skadd.

Her har vi fortsatt en lang vei å gå. Bedre systematisk opplæring i skolen og mer oppmerksomme førere bak skjermer i bil står høyt på agendaen vår.

Status fra fylkene

Våre ansatte Norge rundt jobber utrettelig med å øke trafikksikkerheten lokalt. Her får du en kort oppsummering.

AGDER

regionleder | May-Lene R. Noddeland

Vi har fokusert på å forebygge ulykker. En av satsingene er i videregående skole der vi driver et tiltak med trafiksikkerhetsambasadører på vegne av Agder fylkeskommune. Dette er Ung til ung-formidling der ungdom engasjeres i trafiksikkerhetsarbeidet.

Vi satser stort på sykkelopplæring og drifter også Myra Sykkelgård på vegne av fylkeskommunen. Her er målgruppen femteklassinger. Trafikkopplæring på sykkel handler om at elevene skal utvikle seg som syklist og få bedre ferdigheter, kunnskaper og holdninger, slik at de kan bruke sykkelen som sitt første kjøretøy på en trygg måte.

Trafikksikker kommune er også et viktig tiltak der trafikksikkerhet virkelig settes på agendaen. Arendal og Sirdal ble godkjent som trafikksikre kommuner, og vi hadde også kommuner som ble regodkjent.

AKERSHUS

regionleder | Hans Martin Sørensen

Trafikksikkerhetsåret i Akershus har vært hektisk, og etableringen av det nye fylket har tatt mye tid. Fylkeskommunen og regionleder satte søkelyset på skoleveier og produserte derfor egne filmer til skolestart. Disse ble spredd på sosiale medier. Berger skole, hvor filmene ble spilt inn, har tidligere laget en hjertesonefilm som handler om hvor viktig det er at både skole og foreldre fokuserer på trafikksikkerhet hver eneste dag.

Ved flere skoler har det vært behov for å lære elever om sykkel og sikkerhet. Mange har opplevd sabotasje på sykler, så regionleder var med på å utvikle et faktaark for å lære elevene om hvordan de sikrer syklene best mulig.

Refleks og synlighet er et viktig innsatsområde. Vi reklamerte på kinoer i fylket der

poenget med å bruke refleks var tema. Den nasjonale refleksdagen ble markert i samarbeid med fylkeskommunen og kommuner med godkjent stempel som trafikkssikker.

BUSKERUD

regionleder | Nina Gjervik

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

Filmer om onkel Snorre på SFO ble spilt inn på Krokstad skole. De er en del av det nye opplæringsmateriellet i Barnas Trafikkubb. I april var det duket for premierefest og filmvisning på stort lerret i gymnasen – til stor begeistring for 300 elever fra 1. til 4. trinn.

I løpet av året har vi etablert samarbeid med Friomsorgen i Buskerud, Vy og kollektivselskapet Brakar. Sammen med Brakar delte vi ut Trygg Trafikks nye skolestartheft til over 1 500 elever.

Trafikksikker kommune er fortsatt et viktig tiltak. Tre kommuner ble regodkjent i løpet av året. Buskerud fylkeskommune og flere kommuner er i oppstartsfasen for å bli godkjent.

FINNMARK

regionleder | Espen T. Karlsen

Vi har brukt digitale kampanjer for å dele ulike trafikkisikkerhetsbudskap i regionen. Blant annet skolestartfilm med 1. klassinger i Vadsø som ble delt på Facebook med over 225 000 avspillinger. Refleksfilm på kinoer ble vist for om lag 40 000 kinogjengere. Budskapet ble også delt på skjermer på alle fylkets busser og båter i uke 42.

Vi har bidratt på møteplasser og arrangement for barn og ungdom, som sykkelopplæring, mekkeverksted for ungdom og trafikk-

program for trafikkdømt ungdom. På slike arenaer kommer vi tett på og får mulighet til å påvirke både trafikkatferd og holdninger.

Vi har økt kunnskapen om trafikksikkerhet med nettverksmøter for lærere i valgfaget trafikk, holdt kurs for barnehagelærere studenter ved universitetet i Tromsø, deltatt i samarbeidsmøter med sentrale aktører innen trafikksikkerhetsarbeidet og bidratt til brosjyre om sikkerhet på snøscooter og ATV.

Status Trafikksikker kommune: 4 godkjente kommuner og 2 kommuner i prosess.

INNLANDET

regionleder | Marianne Mittet Solbraa

Året startet med minnemarkering for de omkomne på innlandsveiene, i år var Tolga vertskommune. Vi kom i kontakt med to foreldrepar som hadde mistet ungdommene sine i en trafikkulykke, og som vi fikk til et samarbeid med. Det resulterte i filmen om kjæresteparet Emil og Ingvild. Filmene hadde premiere på Trafikksikkerhetskonferansen, og det ble også en større reportasje på Dagsrevyen. Filmene har blitt brukt på kurs og konferanser for å personifisere ulykkestallene.

Trafikksikker kommune er et viktig tiltak hvor kommunene virkelig setter trafikksikkerhet på agendaen. Vi hadde flere regodkjenninger av kommuner, og totalt har vi 29 godkjente kommuner i Innlandet.

Vi avsluttet året med et samarbeidsprosjekt med MA Rusfri Trafikk som resulterte i filmene Du er ditt barns første trafikkklærer. Juleversjonen av filmen ble vist på kinoene i Innlandet og på TV 2 i romjulen, og flere fylker valgte å bruke den som kinoreklame. Sommerversjonen av filmen ligger klar for å deles når sesongen for sommerfester starter.





MØRE OG ROMSDAL

regionleder | Per Gjerde

Vi satte i gang en ny kampanje, Kjør rusfritt, i samarbeid med de største musikkfestivalene i fylket: Tahitifestivalen, RaumaRock, Jugend-fest24 og Moldejazz. Kampanjen setter søke-lyset på ruskjøring som er et økende problem i samfunnet. Samarbeidspartnere har i tillegg til festivalene vært Møre og Romsdal fylkes-kommune og Utrykningspolitiet.

Vi vil at alle skal nyte musikken, danse, le og kose seg under festivalene, men kjøre rusfritt. Sammen med festivalene har vi nådd tusenvis av festivaldeltakere og via media nådd frem til hele Norge.

Trafikksikkerhetskonferansen er gjennom-ført og aktiviteter som sikring av barn i bil, kurs for ansatte i barnehager, samarbeid med Molde FK, Ålesunds FK, Kristiansund ballklubb og Molde HK Elite, refleksens dag med utdeling av supporterreflekser på alle elitearenaer i fylket. Sykkelopplæring i samarbeid med Hverdagstreneren og NAF, kurs for flyktninger og en rekke møter med pensjonistforbundet.

Godkjenningsordningen Trafikksikker kom-mune, med hjertesoneskoler, er i kontinuerlig prosess. Molde er på vei til å bli godkjent.

NORDLAND

regionleder | Kari Vassbotn

I Nordland ble året spesielt. Over halvparten av dem som ble drept i trafikken i fylket, var turister. To av ulykkene skjedde på sommeren, og den siste, en bussulykke, inntraff på tampen av året. Samtidig ser vi at vinter-turismen har eksplodert i regionen, med den følge at det er mange usikre bilister på glatte smale nordlandsveier. Dette har ført til et stort engasjement i media og blant folk om turisme og trafikksikkerhet.

Vi fortsetter å jobbe med trafikksikre kommuner. To ble godkjent, vakre Træna og Flakstad. Da vi besøkte Træna, fikk vi produ-sert en skolestartfilm med førsteklassinger.

Den gikk svært godt i sosiale medier.

Vi har holdt webinar for om lag 40 lærere slik at de kan gi god sykkelopplæring til sine elever. I tillegg har Mørkvedmarka skole i Bodø deltatt som pilotskole i opplæringen basert på forskning (Barn, oppmerksomhet og sykling).

Refleksdagen ble avholdt sammen med FN-studentene ved Nord universitet. Der delte vi ut reflekser og holdt foredrag for studenter fra land som ikke har kultur for å benytte refleks.

ROGALAND

regionleder | Elisabeth Wallace Haaland

Sammen med fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) har vi aktivt støttet nullvisjonen. Den nye regionalplanen for trafikksikkerhets-arbeidet 2024–2027 ble vedtatt for å formalisere arbeidet. FTU-lederen har deltatt på trafikksikkerhetsdager som trafikkofrenes dag, skolestart, refleksdagen og sykkelkon-feransen.

Vi har satset mer på ressurser til forsk-ning og faglig utvikling, spesielt innen ung-domsarbeid, med praktiske dager i valgfaget trafikk og lærlingdag i Sokndal. Vi har frem-hevet virkemidler for trygg skolevei og hjulpet kommuner med å systematisere trafikksikker-hetsarbeidet.

Sykkelsatsingen er systematisert, kart-løsningen forbedret, og en fremdriftsplan for prosjektstillingen i Nordfylket er klar. Model-len for sykkelopplæring i skolen er videre-utviklet i tråd med forskningsprosjektet Barn, oppmerksomhet og sykling. Vi vil fortsatt delta på ulike arenaer for dele kunnskap, samhandle og forankre.

TELEMARK

regionleder | Brita Straume

I Telemark har vi først og fremst fokusert på ungdom. Året startet med to ulykker der to gutter på 16 og 19 år ble drept. Den ene i møteulykke med bil, den andre i utforkjøring med UTV i møte med en fjellvegg. I den ene ulykken var det tre gutter på 19 år, i den andre var det en gutt på 16 år og to jevn-aldrende jenter.

Vi har tilbudt Si ifra-konseptet til alle Vg2-elever og til to læringsamlinger i Telemark. Det handler om praktiske øvelser og verdi-valg om holdninger og atferd. Dette ble godt mottatt av elever, læringer, lærere og ledel-sen ved skolene samt foresatte. Opplærings-avdelingen, ledelsen i fylkesavdelingen og Opplæringskontoret for yrkesfag ønsker mer av dette. Det er praktisk rettet og elevene får ta del i problemstillinger som angår dem daglig.

Det har vært et mål at alle ungdomsskoler i fylket skal tilby valgfaget trafikk. Kommu-ner/skoler som åpner for dette, får tilbud om dekket studieavgift for lærere som gjennom-fører studiekurset ved Nord universitet. Kur-set er en forutsetning for å etablere valgfaget. Vi har inngått et samarbeid med Nord univer-sitet om et desentralisert tilbud i Skien for minst 10–16 deltakere.

TROMS

regionleder | Helga Anette Melhus

Også dette året har vært preget av et syste-matisk planarbeid med kommunene i Troms, og vi har godkjent tre nye som trafikksikker kommune. For tre andre kommuner forbere-des regodkjenning til neste år.

Skoler og barnehager har fått informasjon om opplæringsressursene i Barnas Trafikk-klubb, Sykkeldyktig, Underveis og Veivalg. Vi har holdt kurs om trafikksikkerhet for ansatte i barnehager, grunnskolelærere og barnehage-lærerstudenter. Lærere i valgfaget trafikk ved



ungdomsskoler har fått kompetanseutvikling via nettverksmøte og finansiert videre-utdanning. Vi har deltatt i fylkeskommunens arbeid om trafikksikkerhetsarbeid ved videre-gående skoler og påvirket skoler til å ta i bruk våre digitale opplæringsressurser.

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

TRØNDELAG

regionleder | Frode Tiller Skjervø

Kampanjen Uten dæ ... har rullet over hele Trøndelag også i 2024, arbeidet for å redusere ruskjøring er fortsatt like viktig. Kampanjen som retter seg mot deltakere på konsert, festival eller andre kulturarrangement samt SoMe, ble eksponert for flere hundre tusen. Samarbeidet med artistene Carina Dahl og Grannes var viktige bidrag for å nå ut til pub-likum på konserter, men også mye via deres engasjement på digitale flater.

Kampanjer er bare en del av arbeidet som er gjort i 2024, men kanskje det som har vært mest synlig.

Arbeid rettet mot barn og unge har hatt samme fokus som tidligere via barnehager og grunnskole, men også i det store arbeidet vi gjør rettet mot avgangselever ved fylkets videregående skoler.

Vi har jobbet målrettet med Trafikksikker kommune. Trøndelag fylkeskommune har lagt svært godt til rette for at de trønderske kom-munene skal bli godkjent. Mange jobber for saken, og Meråker og Selbu ble godkjent. Rennebu ble regodkjent. Alt ligger til rette for at enda flere blir godkjent i 2025.

VESTFOLD

fungerende regionleder | Unni Knutli

Minnemarkering er det største enkelttiltaket som alltid starter året, arrangert på Gjenne-stad videregående skole.

Sandeåsen skole takket ja til å delta som prøveskole i utvikling av innhold og materi-ell til trafikkopplæring i SFO. Dette er en ny arena for Trygg Trafikk.

Vi inviterer hvert år skolene til å delta på Sykkelprøven. Den har lang tradisjon, hele 46 år har skolene fått denne invitasjonen.

Oppfølgingstjenesten er lovpålagt og handler om å få barn og unge som er utenfor arbeid eller skole, tilbake i opplæring eller arbeid. Vi bidrar ved å tilby ungdommene kurs vi holder for lærere og barnehageansatte.

Vårt største ungdomsprosjekt er Sett grenser si fra. Cirka 2 040 elever fra videre-gående skoler i Vestfold deltok.

Vi inngikk avtale med Vestfold friomsorgs-kontor i Tønsberg. De ønsket bistand til å holde kurs for trafikkdømt med høyhastig-hetsdom, og kurs ble gjennomført.

Trafikksikker kommune lever videre med regodkjenninger.

VESTLAND

regionleiar | Knut Olav Røsstand Nestås

Eit nytt år starta mellom anna med minne-markering for trafikkofra og pårørande for fø-regåande år. Det blei eit fint og verdig arran-gement med fakkeltog og markeringar ved Bergen Katedralskole og i domkyrkja.

2024 vart elles eit travelt år med satsing på kursaktivitet innan HMS, barnehage, val-faget trafikk og sykkel: lansering av rettleiar for kommunale trafikksikringsplanar saman med Vestland fylkeskommune, full oppslut-nad frå alle kommunane om opning for bruk av Sykkeldyktig, godkjenning og regodkjen-ning av Trafikksikre kommunar, utstrekt samarbeid med naudetatar, andre frivillige og ideelle organisasjonar om felles aktivi-

tetar, aksjonar og gladkontrollar og tett og godt samarbeid med Trafikktryggingsutvalet, mellom anna i viktige pådrivarsaker. Året vart avslutta med ein fylkesvis trafikksikringskon-feranse med om lag 100 deltakarar.

ØSTFOLD

regionleder | Paal-Gunnar Mathisen

I 2024 jobbet vi ekstra mye med sikring av barn i bil. I samarbeid med UP og lokalt politi ble det gjennomført kontroller og tellinger ved mange barnehager rundt om i fylket.

I tillegg kurset vi 36 politistudenter, ut-plassert i Øst politidistrikt, om regelverk og anbefalinger om sikring av barn i bil. Etter gjennomført teoridel, ble vi med politipatrul-jene ut på storkontroll for å veilede studen-tene.

Etter lengre systematisk arbeid ble Are-mark godkjent som en trafikksikker kommune. Spesielt kan nevnes at elevråd og FAU ved skole og barnehage var med i prosessen. Befaring ved skole og barnehage for å bedre droppsone og trafikksituasjonen, sykkeldag for 4.–5. trinn og kampanjen Barn i bil på 1-2-3 ved helsestasjon, med utdeling av barnevogn-refleks, er noe av det som er gjennomført.



Styrets beretning 2024

VIRKSOMHETENS ART OG LOKALISERING

Samfunnsoppdraget er forankret i nasjonale styringsdokumenter på trafikkssikkerhetsområdet, i tildelingsbrevet fra staten samt i fylkesvise planer, våre egne vedtekter og styringsdokumenter. Trygg Trafikk følger nøye med på ulykkesutviklingen, og har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikkssikkerhet blir gjennomført som en del av en samordnet innsats mot trafikkulykker. Trafikkopplæring av barn og unge, samt informasjon om risikofaktorer og bruk av sikkerhetsutstyr, er to bærebjelker i vårt arbeid. I tillegg kommer arbeidet med holdninger og atferd rettet mot alle trafikantgrupper. I det sistnevnte ligger erkjennelsen av at fysisk og teknisk sikkerhet knyttet til infrastruktur og kjøretøy ikke er tilstrekkelig for å nå nullvisjonen. Gode holdninger og god atferd blant trafikantene er og blir en avgjørende faktor.

Trygg Trafikk arbeider landsdekkende. Mange kommuner, fylkeskommuner og organisasjoner er medlemmer. I tillegg kan enkeltpersoner og bedrifter være støttemedlemmer. Trygg Trafikk har hovedkontor i Oslo samt kontor i alle landets fylker. Hvert fylkeskontor har en ansatt regionleder, med unntak for Oslo kommune hvor samarbeidet skjer via hovedkontoret. Regionledere, spesialrådgivere og fylkesfinansierte rådgivere koordinerer og gjennomfører virksomhetens aktiviteter i fylkene. Trygg Trafikk tilpasser organiseringen av virksomheten til den fylkesstrukturen som gjelder til enhver tid.

ØKONOMISK UTVIKLING

Årsregnskapet for 2024 viser et resultat på kr 606 251. Til sammenligning hadde organisasjonen i 2023 et overskudd på kr 1 838 698. Det budsjetterte resultatet var på kr 500 000. Det høye resultatet for 2023 skyldtes i all hovedsak utfordringer med å budsjettere premiekostnadene til Statens pensjonskasse etter omlegging av premiemodell for ikke-statlige virksomheter med virkning fra 2023. Terminbeløpene for 2024 har også svingt mer enn historisk fra termin til termin, men prog-

nosene har truffet bedre, og årsresultatet er dermed betydelig nærmere budsjettert resultat.

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

Trygg Trafikk har i 2024 hatt et finansielt samarbeid med forsikringsnæringen gjennom Finans Norge. Fra 1. januar 2025 er dette samarbeidet overført til Trafikkforsikringsforeningen. Samarbeidet med Trafikkforsikringsforeningen og forsikringselskapene fungerer svært godt. Den totale rammeavtalen for 2024 er på kr 12 266 690, hvilket er en økning på 6,4 prosent fra året før. Lokale midler fra fylker utgjør totalt kr 26 606 400, som er en økning på 9,4 prosent fra 2023. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjør totalt kr 1 177 500. Grunnbevilgningen fra staten var i 2024 på kr 65 800 000, hvorav 5 200 000 var øremerket tiltak for oppfølging av Barnas transportplan. Fra 2023 til 2024 økte grunnbevilgningen fra staten med 5,6 prosent.

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 606 251 overføres annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31. desember 2024 kr 15 015 385. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en rettviseende oversikt over foreningens drift i 2024 og stilling per 31. desember 2024. Styret anser likviditeten som god.

MEDLEMSUTVIKLINGEN

Ved utgangen av 2024 hadde Trygg Trafikk totalt 253 medlemmer mot 245 i 2023. Av landets 357 kommuner var 211 kommuner medlemmer, en andel på 59 prosent. Øvrige medlemmer består av alle landets fylker samt flere landsdekkende organisasjoner og samarbeidspartnere på trafikkssikkerhets-

Trygg Trafikk er en uavhengig organisasjon som arbeider for å oppnå best mulig trafikkssikkerhet for alle trafikantgrupper. Visjonen om null drepte og null hardt skadde i trafikken ligger til grunn for vårt arbeid.

feltet. Kommunikasjonen med medlemmene skjer via regelmessige nyhetsbrev, invitasjon til fagmøter og trafikkssikkerhetskonferanser i fylker og nasjonalt. Trygg Trafikk ønsker å øke antall medlemmer, og vil i 2025 også åpne opp for flere medlemskategorier. Trygg Trafikk hadde i 2024 en ordinær medlemsavgift på kr 3 500.

RISIKO OG SÅRBARHETER

Trygg Trafikk utarbeider årlig en risiko- og sårbarhetsanalyse som legges frem for styret for en systematisk vurdering av risikoutviklingen. Risiko- og sårbarhetsanalysen kartlegger forhold som kan svekke organisasjonens evne til å utføre sitt samfunnsoppdrag. Risikoforholdene som kartlegges er delt inn i fire kategorier: politisk risiko (kategori A), økonomisk risiko (B) samt risiko relatert til tillit og posisjon (C) og helse, miljø og sikkerhet (D). Analysen beskriver tiltak som kan begrense effekten av uønsket utvikling på risikoområdene. Ved utgangen av 2024 er det ikke kartlagt forhold som har vesentlig negativ betydning for videre drift.

Analysen for 2025–2026 peker på økonomisk risiko (B) som den kategorien med samlet høyest risiko. Virksomhetens største finansielle risikoelement er tilskudd til driften fra staten over de årlige statsbudsjettene. I 2024 utgjorde statstilskudd 62 prosent av Trygg Trafikks inntekter. Tildelingen for 2024 var på et nivå som står godt i forhold til pris- og lønnsvekst. Tildelingen for 2025 ligger tilsvarende noe lavere enn forventede prognoser for lønnsutvikling og inflasjon. Vi har gjennom flere år gjort tilpasninger som gjør oss rustet til å møte moderate variasjoner i den statlige grunnbevilgningen, og sannsynligheten er lav for at det må iverksettes ekstraordinære kostnadsreducerende tiltak i 2025. Administrasjonen vil likevel fortsette med å identifisere områder hvor effektivisering og kostnadsbesparelser er mulig, uten at det svekker vår aktivitetsinnsats og våre kjerneoppgaver. Trygg Trafikk ser også på muligheten for å øke inntektssiden via

prosjektfinansiering fra eksterne samarbeidspartnere og med ny medlemsstrategi.

Øvrige kategorier ligger i eller nær det grønne området, som betyr at ekstratiltak utover allerede iverksatte tiltak ikke er nødvendig. Det understrekes likevel at allerede iverksatte tiltak for å redusere sannsynlighet eller konsekvens må følges opp og drives videre.

FORSKNINGS- OG UTVIKLINGS- AKTIVITETER

Utviklingsarbeid, dokumentasjon og evaluering står sentralt i Trygg Trafikks arbeid og strategi. Avdeling fag og analyse har ansvar for å drive det systematiske arbeidet og jobber med å innhente ny kunnskap fra relevante fagområder. Av sentrale aktiviteter i 2024 kan vi nevne ny kunnskap i forskningsprosjektet MC-føreres blikkbruk og handlingsvalg – sammen med Statens vegvesen, Nord universitet og SINTEF. Studien kartlegger førernes oppmerksomhetsfordeling ved bruk av videoanalyse, øyesporingskamera og intervjuer. Det ble også gjennomført to større spørreundersøkelser om transportmidlene sykkel og moped (atferd og holdninger til regelverk, risikofaktorer m.m.) Funnene fra disse undersøkelsene skal presenteres av oss på Trafikkssikkerhetskonferansen 9. april 2025. I forbindelse med pådriverarbeidet om et fremtidig hjelpåbud på sykkel, ble det også innhentet en faglig rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) om konsekvenser av et mulig hjelpåbud.

Trygg Trafikk skal sette aktuelle tema på dagsordenen og lage møteplasser for aktørene innenfor samferdsel og trafikkssikkerhet. Det ble i 2024 avholdt fire fagmøter der medlemmer, det nasjonale fagmiljøet og egne ansatte inviteres til faglig påfyll og drøfting av spesifikke temaer.

Følgende tema ble tatt opp: 1) Vegarbeid og myke trafikanter, 2) Sikring i buss, 3) Tiltak for å forebygge ulykker blant syklistene og 4) Hvordan skape trygge skoleveier og nærmiljøer? Fagmøtene har blitt svært godt

mottatt og antall deltakere har variert fra 120 til over 200.

I tillegg til fagmøtene arrangerte Trygg Trafikk den nasjonale Trafikkssikkerhetskonferansen i april med over 300 deltakere. Temaet var Bærekraftig mobilitet – sikre trafikanter. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård holdt åpningstalen.

Trygg Trafikk deltok også i Samferdselsteltet på Arendalsuka hvor ungdomsulykker ble satt på dagsordenen. Vi presenterte en ny undersøkelse om ungdommers atferd i trafikken og deres meninger om trafikkssikkerhet. Utvalget bestod av ungdommer født i perioden 1997–2010.

ARBEIDSMILJØ, LIKESTILLING OG TILTAK MOT DISKRIMINERING

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

Ved utgangen av 2024 hadde Trygg Trafikk 62 ansatte, herav 37 kvinner og 25 menn. Disse utgjør totalt 56,6 årsverk. Kvinners lønn i prosent av menns lønn i Trygg Trafikk er 96,9 prosent i 2024 mot 110,3 prosent i 2023. Det er sju deltidsansatte, en kvinne og seks menn. Ingen av stillingene er ufrivillig deltid. Organisasjonens faglige og administrative ledelse består av direktør, fem avdelingsledere og HR-sjef. De sju ledende stillingene er besatt av fire kvinner og tre menn. Trygg Trafikks styre har i 2024 bestått av sju faste medlemmer og en fast møtende vara. Av faste medlemmer er det to kvinner og fem menn, fast møtende vara er kvinne. Roger Stenseth fra Trafikkforsikringsforeningen overtok for Line Hansen fra Finans Norge fra 1.1.2025. Landsmøtet vil ved valget i april 2025 fremme nye kandidater for å møte kravene til kjønnsbalanse.

Trygg Trafikk har nulltoleranse for diskriminering og har i løpet av 2024 ikke hatt noen saker om dette. Vi har en rekke tiltak som til sammen forebygger diskriminering innenfor samtlige av diskrimineringsgrunnlagene. Dette redegjøres det nærmere for under Trygg Trafikks arbeid for likestilling og mot diskriminering.

Totalt sykefravær var i 2024 på 7,3 % av total arbeidstid. Det er en økning på 0,7 prosentpoeng sammenlignet med året før. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør 6,4 %, mot 4,2 % året før, mens øvrig sykefravær (sykemelding under 8 uker) utgjør 0,6 % mot 1,1 % året før. Resterende 0,4 % utgjør egenmeldt fravær, som er en nedgang fra 1,3 % året før. Oppdatert sykefraværstatisikk drøftes og følges opp i Arbeidsmiljøutvalget og i dialog med ansatte. Ingen ansatte har i 2024 vært utsatt for skader eller ulykker på jobb.

Trygg Trafikk gjennomfører en organisasjonsmåling hvert andre år. Både i 2021 og 2023 har Great Place To Work Norge (GPTW) vært leverandør av denne målingen. I 2021 resulterte målingen i at Trygg Trafikk ble sertifisert som A Great Place to Work. Resultatet ble bekreftet i 2023 og omtalt i fjorårets beretning.

Resultatene for undersøkelsen i 2021 og 2023 har blitt presentert for organisasjonen, og fulgt opp med interne arbeidsmøter for å definere forbedringsområder med tilhørende tiltak. I 2025 vil det bli gjennomført en ny måling der vi kartlegger fem grunnleggende forhold ved Trygg Trafikk som arbeidsplass: troverdighet, respekt, rettferdighet, stolthet og fellesskap. Målet er å opprettholde den sterke tillitskulturen, sikre kontinuerlig forbedring og skape et godt og trygt arbeidsmiljø som inspirerer og skaper muligheter. Resultatene vil bli fulgt opp på tilsvarende måte som i 2021 og 2023.

DIGITALISERING OG HYBRIDKONTOR

Hybridkontor har blitt en arbeidsform i Trygg Trafikk etter pandemien. For å ivareta arbeids-

miljøet, kreativitet og relasjoner er det likevel viktig at ansatte er jevnlig på kontoret. Bruken av hjemmekontor varierer, men for mange har tre dager på kontoret og to dager på hjemmekontor blitt en norm. Arbeidsformen for hver enkelt varierer ofte mellom konsentrasjonsarbeid, gruppearbeid, møte-, kurs- og reisevirksomhet. Den enkelte medarbeider har derfor mulighet til å tilpasse bruk av hjemmekontor til sin arbeidshverdag.

Trygg Trafikk erfarer at tillit, fleksibilitet og autonomi er viktige positive dimensjoner ved hybridkontor. Muligheten for tidvis bruk av hjemmekontor er trolig også en fordel i rekutteringen av nye medarbeidere. Redusert tid og kostnader til transport, samt hverdagsfleksibilitet er et ansattgode. Hybridkontor har likevel noen haker ved seg som må håndteres; Det kan være vanskelig for nye ansatte å komme raskt inn i miljøet, og det kan være krevende å bygge et godt arbeidsmiljø generelt. I overgangen fra 2024 til 2025 står vi ved et veiskille hvor praksisen etter pandemien må stadfestes, justeres eller reverseres. Prosesser rundt dette er iverksatt, konsekvenser vurderes og veien videre for hybridkontoret besluttet i 2025.

MILJØ OG BÆREKRAFT

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

Reisevirksomhet er det området hvor Trygg Trafikk setter størst klimaavtrykk. Digitale møter og hybridkontor har redusert reisebehovet. Dette gjelder både reiser til og fra hjem samt tjenestereiser i inn- og utland. Digitale kurs og fagmøter gjør det mulig å nå ut til kursdeltakere over hele landet og dermed styrke tilbudet. Samtidig reduseres reisebehovet for alle involverte.

Det er etablert en «grønn gruppe» som jobber med miljøtiltak ved hovedkontoret. Oppmerksomheten har de to siste årene vært særlig rettet mot lagring av data som

er energikrevende og gir et CO -avtrykk. Det arbeides derfor med å vedlikeholde data-baser og slette gamle data.

ÅPENHETSLOVEN

Trygg Trafikk er underlagt lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven). Trygg Trafikk har fra 2023 etablert en forståelse blant organisasjonens ansatte om hva som er åpenhetslovens formål og virkeområde. Trygg Trafikk har i 2024 innført nye interne regler for anskaffelser. Her er det henvist til åpenhetsloven, blant annet under avsnittet Vurdering av leverandører, hvor det heter: «Ved valg av leverandør er vi pliktige å gjøre aktsomhetsvurderinger knyttet til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold både i den enkelte bedrift, og i kjeden av underleverandører.» På våre hjemmesider har vi redegjort for hva vi gjør for å etterleve loven. Det er opprettet kontaktapparat og publisert kontaktinformasjon for interessenter som vil ha en nærmere redegjørelse for vårt arbeid, eller som har konkrete forespørslers om våre leverandører og samarbeidspartnere. Trygg Trafikk har i 2024 ikke mottatt begjæringer om redegjørelse. Se for øvrig tryggtrafikk.no/om/trygg-trafikk-og-åpenhetsloven/

STYRETS ARBEID

Styret har avholdt fem ordinære styremøter i 2024. Styremøtet i juni ble utvidet med en studietur til Brussel hvor styret og ledelsen hadde møter med den norske samferdselsdelegasjonen til EU og med European Transport Safety Council (ETSC). I tillegg deltok styret og ledelsen på ETSC-konferansen 18th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report) der den årlige europeiske trafiksikkerhetsprisen (PIN) ble delt ut. Prisen for 2024 gikk til Finland.

Styret har satt søkelyset på planprosesser, der det viktigste har vært Handlingsplan

(2025–2026), Digital strategi (2024–2030), budsjett (2025) samt faglige vurderinger og innspill til pådriversaker (lover og reguleringer), Trafikksikkerhetskonferansen og organisasjonens beredskapsplan.

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

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

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

Styrets leder ble valg til dirigent og ledet Trygg Trafikks landsmøte i 2024. Landsmøtet ble avholdt digitalt tirsdag 18. april, dagen før Trafikksikkerhetskonferansen.

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.

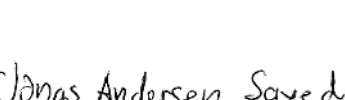
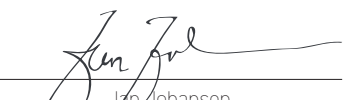
Avslutningsvis rettes en spesiell takk til ledelsen i Samferdselsdepartementet, Finans Norge, fylkeskommunene og øvrige samarbeidspartnere og medlemmer for god kontakt og godt samarbeid. Vi takker våre medarbeidere og tillitsvalgte for fremragende innsats også i 2024.



STYRET

Bak fra venstre: Jonas Andersen Sayed, Knut Olav Røssland Nestås, Karin Kirsti Bakklund (styreleder), Jan Johansen (direktør). Foran fra venstre: Frank Halse, Jan Kristiansen, Line Hansen og Atle Fiskvik (nestleder). Marianne Dobak Kvensjø (1. vara) var ikke til stede da bildet ble tatt. Line Hansen fra Finans Norge trådte ut av styret 1. januar 2025 og ble erstattet av Roger Stenseth fra Trafikksikkerhetsforeningen.

Oslo, 11. februar 2025

 Karin Kirsti Bakklund (styreleder)	 Atle Fiskvik (nestleder)	 Frank Halse
 Jonas Andersen Sayed	 Jan Kristiansen	 Roger Stenseth
 Knut Olav Røssland Nestås	 Jan Johansen (direktør)	

Åpenhetsloven – Trygg Trafikks redegjørelse

«Lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.»

Om loven

Åpenhetsloven skal fremme større virksomheters samfunnsansvar og respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold – både i egen virksomhet, i virksomhetenes produksjons- og leverandørkjeder eller hos virksomhetenes samarbeidspartnere.

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

Om Trygg Trafikks virksomhet og tjenester i lys av åpenhetsloven

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

Dette innebærer at Trygg Trafikks virksomhet hovedsakelig består av utarbeidelse, koordinering og formidling av immaterielle størrelser og tjenester: ikke fysisk produksjon i leverandørkjeder av fysiske produkter.

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

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

Hvilke aktsomhetsvurderinger gjør Trygg Trafikk?

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

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

Trygg Trafikk har i 2024 innført nye interne regler for anskaffelser. Her er det henvist til åpenhetsloven, blant annet under avsnittet om Vurdering av leverandører, hvor det heter:

Ved valg av leverandør er vi pliktige å gjøre aktsomhetsvurderinger knyttet til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold både i den enkelte bedrift, og i kjeden av underleverandører.



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

Trygg Trafikk har ennå ikke måttet avvikle samarbeidsforhold med tjenesteleverandører som følge av lovbrudd, mangel på respekt for menneskerettighetene eller uanstendige arbeidsforhold. Dersom Trygg Trafikk eller myndighetene avdekker sterkt kritikkverdige forhold hos

våre underleverandører, vil vi uten ugrunnet opphold avslutte samarbeidet.

Har du spørsmål?

Har du spørsmål til Trygg Trafikks arbeid med åpenhetsloven – skriv en e-post til:

hovedkontor@tryggtrafikk.no – og merk teksten med: ÅPENHETSLOVEN i emnefeltet, så lover vi deg svar fra Trygg Trafikks administrasjon innen tre uker.

Oslo, 11. februar 2025

Karin Kirsti Bakklund
(styreleder)

Atle Fiskvik
(nestleder)

Frank Halse

Jonas Andersen Sayed

Jan Kristiansen

Roger Stenseth

Knut Olav Røssland Nestås

Jan Johansen
(direktør)

For likestilling og mot diskriminering

Trygg Trafikk jobber målrettet for likestilling og mot diskriminering. Vi har også i 2024 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.



Kjønnsbalanse (av ansatte)

• kvinner 37
• menn 25



Midlertidig ansatte (antall)

• kvinner 5
• menn 6



Foreldrepermisjon i gj.snitt antall uker

• kvinner 30
• menn 0



Faktisk deltid (antall)

• kvinner 1
• menn 6

Tilstand for kjønnslikestilling

Det arbeider 62 personer (56,6 årsverk) i Trygg Trafikk: 21 ledere hvorav 13 kvinner og 8 menn, i tillegg til direktør (mann). Det er 1 kvinne og 6 menn i deltidsstillinger. Alle disse arbeider deltid frivillig, noe som er identifisert gjennom samtaler. Kvinners lønn angitt som andel av menns lønn i Trygg Trafikk er 104 prosent for ledere og 94 prosent for medarbeidere.

Vi finner det hensiktsmessig å dele våre ansatte inn i to stillingsnivåer: ledere og medarbeidere. Organisasjonen har en relativt flat organisasjonsstruktur med lite stillingshierarki og uten ytterligere forskjellsbehandling i arbeidets verdi eller direkte avlønning, verken på hovedkontoret eller ved de 14 fylkeskontorene.

Arbeidet vårt for likestilling og mot diskriminering

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

Her er noen av tiltakene våre for å forebygge diskriminering:

- Trygg Trafikk har inkludering som én av tre verdier. Verdierne er grunnlaget for personalpolitikken vår og all vår øvrige virksomhet.

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

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

Kjønnsfordeling på ulike stillingsnivåer

	Kvinner	Menn
Total		
Gruppe 1 ledere	13	8
Gruppe 2 medarbeidere	24	10

Alderspensjonister er unntatt.

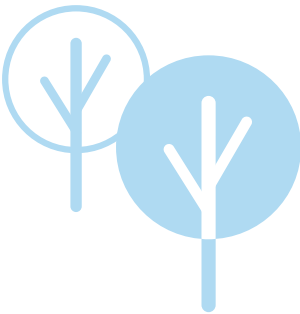
Lønnsforskjeller – kvinners andel av menns lønn i prosent
Kontante ytelser
Avtalt lønn / fastlønn

	104
	94

Alderspensjonister lønnes på pensjonistvilkår.

Regnskap og noter 2024

RESULTATREGNSKAP	NOTE	2024	2023
Driftsinntekter og driftskostnader			
Salgsinntekt		1 801 288	1 688 851
Annen driftsinntekt		109 009 877	98 872 660
Sum driftsinntekter	1, 2	110 811 165	100 561 511
Varekostnad		362 758	92 717
Lønnskostnad	3, 4	60 407 041	54 917 450
Avskrivning på driftsmidler	5	148 129	656 804
Annen driftskostnad	4, 6	51 400 781	44 538 241
Sum driftskostnader		112 318 709	100 205 213
Driftsresultat		-1 507 545	356 298
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		2 159 207	1 530 351
Annen finansinntekt		0	3 122
Annen rentekostnad		45 412	48 041
Annen finanskostnad		0	3 122
Resultat av finansposter		2 113 795	1 482 310
Resultat		606 251	1 838 608
Resultat		606 251	1 838 608
Årsoverskudd		606 251	1 838 608
Overføringer			
Avsatt til annen egenkapital	7	606 251	1 838 608
Sum overføringer		606 251	1 838 608



BALANSE	NOTE	2024	2023
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler	5	0	96 367
Sum immaterielle eiendeler		0	96 367
Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	5	61 550	113 314
Sum varige driftsmidler		61 550	113 314
Sum anleggsmidler		61 550	209 681
Omløpsmidler			
Lager av varer og annen beholdning	8	219 563	93 384,00
Fordringer			
Kundefordringer		578 909	914 507
Andre kortsiktige fordringer		745 418	136 248
Sum fordringer		1 324 327	1 050 755
Bankinnskudd, kontanter o.l.	9	39 859 403	39 021 115
Sum omløpsmidler		41 403 293	40 165 254
Sum eiendeler		41 464 843	40 374 934
EGENKAPITAL OG GJELD			
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	7	15 015 385	14 409 134
Sum opptjent egenkapital		15 015 385	14 409 134
Sum egenkapital		15 015 385	14 409 134
Gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		5 930 790	3 625 694
Skyldig offentlige avgifter	10	4 441 177	4 346 890
Gjenst. prosj.midler, andre prosj.	2	2 949 298	4 544 004
Gjenst. prosj.midler, fylkene	2	6 085 319	6 707 265
Annen kortsiktig gjeld	10	7 042 875	6 741 948
Sum kortsiktig gjeld		26 449 459	25 965 801
Sum gjeld		26 449 459	25 965 801
Sum egenkapital og gjeld		41 464 843	40 374 934

Oslo, 11. februar 2025

Karin Bakklund

Karin Kirsti Bakklund
(styreleder)

Atle Fiskvik

Atle Fiskvik
(nestleder)

Frank Halse

Frank Halse

Jonas Andersen Sayed

Jonas Andersen Sayed

Jan Kristiansen

Jan Kristiansen

Roger Stenseth

Roger Stenseth

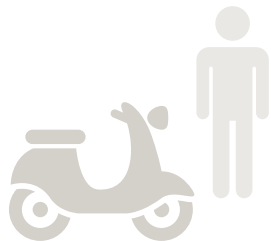
Knut Olav R. Nestås

Knut Olav Røssland Nestås

Jan Johansen

Jan Johansen
(direktør)





NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2024

NOTE 1. REGNSKAPSPRINSIPPER

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

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 der betingelser stilles til støttet aktivitet, inntektsføres i takt med forbruk av midler. Gjenstående midler til øremerkede prosjekter som ikke er ferdigstilt ved utgangen av regnskapsperioden, regnskapsføres i balansen som en forpliktelse under Gjenstående prosjektmidler.

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

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

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler
Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter normalt poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen. Omløpsmidler vurderes til det 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 31.12.2024 vurdert at det ikke foreligger behov for avsetning til tap på kundefordringer.

Pensjonsforpliktelser
Trygg Trafikk har en forsikret pensjonsordning i Statens pensjonskasse. Pensjonsordningen er en flerforetaksordning som regnskapsføres som om den var en innskuddsordning. 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 om 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.

Transaksjoner med nærstående
Trygg Trafikk har ikke hatt transaksjoner med nærstående i 2024.

NOTE 2. DRIFTSINNTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

Salgsinntekter	2024	2023
Varesalg	277 885	385 590
Andre inntekter og refusjoner	1 523 403	1 303 261
Sum salgsinntekter	1 801 288	1 688 851
Andre driftsinntekter		
Offentlig tilskudd fra Samferdselsdept.	65 800 000	62 300 000
Tilskudd og prosj.midler fra forsikring	12 217 626	11 482 728
Kontingenter og medlemmer	991 699	775 000
Tilskudd til aktiviteter i fylkene	26 606 400	24 316 162
Tilskudd til øvrige prosjekter	1 177 500	376 573
Overført gjenst. prosj.midler fra i fjor *)	11 251 269	10 873 466
- Tilbakeført gjenst. prosj.midler i år **)	-9 034 617	-11 251 269
Sum andre driftsinntekter	109 009 877	98 872 660

*)Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2024 til 2025.
**)Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2025.
Deler av midlene er tildelt for bruk i 2024. Resten av midlene gjelder prosjekter som ferdigstilles i 2025 eller løper over flere år.

NOTE 3. LØNNSKOSTNADER M.M.

Spesifikasjon av lønnskostnader	2024	2023
Lønn	46 039 640	42 608 124
Arbeidsgiveravgift	7 471 103	6 840 470
Pensjonskostnader	5 925 490	4 608 277
Andre ytelser	970 808	860 579
Sum lønnskostnader m.m.	60 407 041	54 917 450
Antall årsverk	56,6	55,0

NOTE 4. YTELSE TIL LEDENDE PERSONER M.V.

	2024		2023	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 852 542	164 916	1 552 227	176 748
Styret	105 124	-	97 688	-

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

	2024	2023
Revisor, revisjonshonorar	188 299	179 893
Revisor, annen bistand	32 203	32 219
Revisor, attestasjoner	-	-

Tallene presenteres inkl. mva.

NOTE 5. IMMATERIELLE OG VARIGE DRIFTSMIDLER

	Immaterielle	Varige	Totalt
Anskaffelseskost 1.1	991 183	344 158	1 335 341
+ tilgang i året	-	-	-
- avgang i året			
- samlede av- og nedskrivninger	991 183	282 608	1 273 791
Bokført verdi 31.12	-	61 550	61 550

Prosentats for ordinær avskrivning	10–33,3 %
Årets avskrivninger	148 129

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:

	2024	2023
Opplæring	8 302 155	7 305 403
Kommunikasjon og kampanjer	4 983 022	4 512 844
Fag og analyse	4 609 063	3 699 618
Fylkesavdelingen	20 896 621	18 422 053
Fellestjenester	12 609 920	10 598 323
Sum andre driftskostnader	51 400 781	44 538 241

NOTE 7. EGENKAPITAL OG EIERE

Årets endring i egenkapital:	
Egenkapital 1.1.	14 409 134
+ Årsoverskudd	606 251
Egenkapital 31.12.	15 015 385

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. Vedtektenes §8 inneholder følgende bestemmelser om stemmerett:

Hvert medlem i Trygg Trafikk kan peke ut en representant til å representere seg på landsmøtet, eventuelt på ekstraordinært landsmøte. Hvert medlem har én stemme. Styrets medlemmer har stemmerett unntatt ved behandling av årsberetning og regnskap. Fraværende representanter kan ikke avgi stemme ved fullmakt. Lokale avdelinger, foreninger eller liknende som er tilsluttet en landsomfattende medlemsorganisasjon har ikke stemmerett, men må avgi stemme gjennom felles representant. Møtet ledes av en dirigent som velges blant representantene. Vedtak fattes med alminnelig flertall. Ved stemmelikhet er dirigentens stemme avgjørende.

NOTE 8. LAGER AV VARER OG ANNEN BEHOLDNING

	2024	2023
Varebeholdning består av:		
Lager av varer innkjøpt for videresalg	219 563	93 384

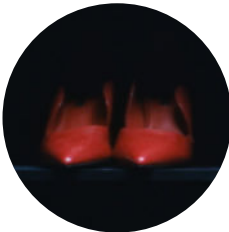
Per 31.12.2024 er det vurdert at det ikke foreligger ukurante varer i varelageret.

NOTE 9. BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

	2024	2023
Bundne midler		
Innskudd depositum	1 521 178	1 509 163
Innskudd skattetrekk	3 385 674	3 154 659

NOTE 10. GJELD

	2024	2023
Skyldig offentlige avgifter		
Forskuddstrekk	-2 194 391	-1 940 558
Merverdiavgift	-169 170	-137 532
Arbeidsgiveravgift	-2 077 616	-2 268 800
Sum Skyldig offentlige avgifter	-4 441 177	-4 346 890
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpne feriepenger	-5 319 124	-4 881 474
Påløpt kostn. og forskuddsbet. innt	-1 713 471	-1 850 716
Diverse kortsiktig gjeld	-10 280	-9 759
Sum Annen kortsiktig gjeld	-7 042 875	-6 741 948





BDO AS
Bygdøy allé 2
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Uavhengig revisors beretning

Til landsmøtet i Trygg Trafikk

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Trygg Trafikk.

Årsregnskapet består av:

- Balanse per 31. desember 2024
- Resultatregnskap for 2024
- Noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- Gir årsregnskapet et rettviseende bilde av foreningens finansielle stilling per 31. desember 2024, og av dens resultater for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av foreningen i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarter) 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 styrets beretning 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.



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 foreningens evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli 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>

BDO AS

Cathrine Sæther Karlsen
statsautorisert revisor

Oslo, 13.02.2025

Organisasjon og ansatte

Trygg Trafikk er en landsdekkende organisasjon med en sentral administrasjon lokalisert i Oslo og kontor i alle landets fylker. Totalt antall ansatte i 2024 var 62 personer (56,5 årsverk).

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

Trygg Trafikk er organisert med direktør og fem avdelinger:

FAG OG ANALYSE
Avdelingen har ansvar for å kvalitetssikre plan- og policy-dokumenter og at organisasjonen deltar i utarbeidelsen av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei. De jobber med å innhente og formidle forskning og kunnskap om trafikksikkerhet samt utviklingsarbeid, dokumentasjon og evaluering. Planlegging og gjennomføring av den nasjonale trafikksikkerhetskonferansen er et viktig prosjekt. Avdelingen har ansvar for godkjenningsordningen Trafikksikker kommune og godkjenner/regodkjenner trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylkeskommuner. Avdelingen har også ansvar for overordnede nasjonale høringsuttalelser og innspill til Nasjonal transportplan.

OPPLÆRING
Trygg Trafikk har et særlig ansvar for barn og unge, og opplæring har hovedansvar for å forvalte dette. Avdelingen utvikler både fysiske og digitale læremidler og holder kurs for lærere og studenter. Barnas Trafikklubb, Hjertesone, Sykkeldyktig, Underveis og valgfaget trafikk er noen av prosjektene avdelingen har ansvar for.

KOMMUNIKASJON OG KAMPANJER
Avdelingen spiller en nøkkelrolle i vår strategiske og praktiske kommunikasjon. Effektiv formidling er et felles mål. Avdelingen utvikler og vedlikeholder våre kommunikasjonskanaler og ivaretar mediekontakt. Ansvarsområdet dekker i tillegg våre nasjonale trafikksikkerhetskampanjer med temaer som ungdom, atferd og holdninger, refleks, sikker sykling, nullvisjonen og barn i bil.

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

FELLESTJENESTER
Avdelingen har ansvar for å ivareta intern drift og utvikling av fellesfunksjonene HR, økonomi, lønn, IKT, digitale tjenester samt logistikk og kontorstøtte for hele virksomheten og forvaltning av hovedkontoret.



STYRET

Styret har etter landsmøtet 2024 hatt følgende sammensetning:

leder		
Karin Kirsti Bakklund	Trøndelag fylkeskommune	2021–2025
medlemmer		
Atle Fiskvik	Tynset kommune	2021–2025
Frank Halse	Politiets Fellesforbund	2023–2025
Jan Kristiansen	Motorsykelimportørenes Forening	2021–2025
Knut Olav Røssland Nestås	representant for de ansatte	2021–2025
Jonas Andersen Sayed	Rogaland fylkeskommune	2024–2026
Line Hansen	Finans Norge	2022–2026 (ble avløst 1.1.2025)
Roger Stenseth	Trafikksforsikringsforeningen	2025–
varamedlemmer		
1. Marianne Dobak Kvensjø	Nordland fylkeskommune	2024–2026
2. Randi Kiil	Syklistforeningen	2024–2026
3. Henrik Kierulf	Trøndelag fylkeskommune	2024–2026
4. Kenneth Minde	1. vararepresentant for de ansatte	2021–2025
5. Torunn Mevik	2. vararepresentant for de ansatte	2021–2025
Valgkomiteen i Trygg Trafikk har bestått av følgende medlemmer:		
Aase Simonsen – leder	Tomas Iver Hallem – medlem	
	Knut Duesund – medlem	
	Jannicke Bergesen Clarke – varamedlem	

SAMMENSETNING AV ARBEIDSMILJØUTVALGET VED UTGANGEN AV 2024

leder	Elisabeth Natvig	
representant fra Delta	May-Lene Rasmussen Noddeland	vara Paal-Gunnar Mathisen
representant fra NTL	Torunn Mevik	vara Silje Kristine Hansen
representanter fra ledergruppen	Jørn Bremtun og Elisabeth Natvig	
direktør	Jan Johansen	
verneombud	Marie Louise Zangenberg	vara Frode Tiller Skjervø
Medica	Sidsel Tveøy	
leder i Delta	Hans Martin Sørensen	
nestleder i Delta	Knut Olav Røssland Nestås	
leder i NTL	Silje Kristine Hansen	
nestleder i NTL	Torunn Mevik	

Formelle samarbeidspartnere

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

NASJONALT

Kontaktutvalget for trafikkssikkerhet (KTS)

direktør Jan Johansen
fagdirektør Tanja Loftsgarden

MC-rådet

fagsjef trafikkssikkerhet Bård Morten Johansen

Rusforum

spesialrådgiver Renata Torquato Steinbakk

Skadeforebyggende forum

fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)

direktør Jan Johansen
fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

Rådgivende vegnormalutvalg

fagdirektør Tanja Loftsgarden

ITS Norway

fagsjef trafikkssikkerhet Bård Morten Johansen

Mobilitetskonferansen

spesialrådgiver Renata Torquato Steinbakk

Samferdselsteltet | Arendalsuka v/OFV

fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

NORDISK

Nordisk Trafikkssikkerhetsråd (NTR)

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

Nordisk vegforum (NVF)

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

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

INTERNASJONALT

European Transport Safety Council (ETSC)

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

Kontaktpersoner i Trygg Trafikk

direktør Jan Johansen
fagdirektør Tanja Loftsgarden
fagsjef og myndighetskontakt Miriam Kvanvik

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

Kontaktperson i Trygg Trafikk

avdelingsleder Lena Westrum



Medlemmer i 2024

Trygg Trafikk hadde 253 medlemmer ved utgangen av 2024.

A LANDSOMFATTENDE ORGANISASJONER

Autobransjens Leverandørforening
Bilimportørenes Servicekontor
Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg
Kongelig Norsk Automobilklub
MA – Rusfri Trafikk

NHO Transport
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Trafikkskoleforbund

Opplysningsrådet for veitrafikken
Pensjonistforbundet
Syklistforeningen
Ung i trafikken – Ingen venner å miste
Yrkestrafikkforbundet

B ANDRE

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

LMK – Landsforeningen av Motorhistoriske
Kjøretøyklubber
NAF avd. Asker og Bærum
NAF avd. Søndre Vestfold
NAF avd. Tønsberg og omegn

Reflexprodukter Norge AS
Save Time AS
Skadeforebyggende forum
Trafikkfaglig Samarbeidsutvalg Nordhordland

C FYLKER

Agder fylkeskommune
Akershus fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Innlandet fylkeskommune

Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Oslo kommune
Rogaland fylkeskommune
Telemark fylkeskommune

Troms fylkeskommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Østfold fylkeskommune

D KOMMUNER

Alta
Alver
Aremark
Arendal
Asker
Askøy
Aukra
Aurland
Austevoll
Austrheim

Enebakk
Engerdal
Etne
Etnedal
Evenes

Gulen
Hamar
Hamarøy/
Håbmer
Hammerfest
Harstad
Haugesund
Heim
Hemnes

Kongsberg
Kongsvinger
Kragerø
Kristiansand
Kristiansund
Krødsherad
Kvam
Kvinesdal
Kvinnherad
Kviteseid

Kåfjord/
Gáivuotna

Larvik
Lebesby
Lesja
Lier
Lierne
Lillesand
Lindesnes
Lom
Lund
Lunner

Inderøy

Karmøy
Kinn
Klepp

Masfjorden
Meløy
Meråker
Midt-Telemark
Moss
Målselv
Namsos
Nannestad
Narvik
Nes
Nesbyen
Nesna
Nesodden
Nissedal
Nome
Nord-Aurdal
Nord-Fron
Nordkapp
Nore og Uvdal
Notodden
Nærøysund

Oppdal
Overhalla
Løten

Malvik
Marker

Rennebu
Rollag
Rælingen
Råde
Saltdal
Samnanger
Sandefjord
Sandnes
Sarpsborg

Sauda
Sel
Seljord
Senja
Siljan
Sirdal
Skaun
Skien
Skiptvet
Skjervøy
Skjåk
Snåsa
Sogndal

Oppdal
Overhalla
Porsgrunn
Rakkestad
Rana

Stord
Stranda
Stryn
Sunnfjord
Sykkylven
Sør-Aurdal
Sør-Fron
Sør-Odal
Sør-Varanger

Tana
Time
Tinn
Tjeldsund
Tokke
Tolga
Tromsø
Tvedestrand

Tydal
Tynset
Tysnes
Tysvær
Tønsberg

Vadsø
Vaksdal
Vang I Valdres

Vardø
Vennesla
Verdal
Vestre Slidre
Vestre Toten
Vindafjord
Vinje
Voss
Vågå

Øksnes
Ørland
Østre Toten
Øvre Eiker
Øyer
Øygarden
Øystre Slidre

Åfjord
Ål
Åmot
Årdal
Ås
Åsnes

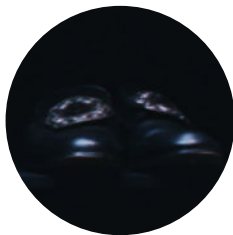
TRYGG TRAFIKK TAKKER

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

Takk til alle som har gitt gaver til Trygg Trafikks arbeid i 2024!

- Eika Forsikring (Fremtind)
- 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 | Nucleus og Trygg Trafikk
design | Trygg Trafikk



Skoveggen på omslaget er fra en film med pårørende. Hvert par illustrerer en trafikkdrept i 2023 – totalt 110 personer. To av skoparene tilhørte et ungt par som forulykket på vei hjem fra påskeferie. Deres pårørende delte sin historie under Trafikksikkerhetskonferansen 2024.

Ideen til symbolsk uttrykk er lånt fra Norsk Vegmuseum.