

ÅRSRAPPORT 2025

INNHold

Leder	4
Trygg Trafikks samfunnsoppdrag	5
Handlingsplan 2026–2029	6
Hovedområde 1: Trafikksikkerhet for barn og ungdom	8
Hovedområde 2: Ansvarlige og kompetente trafikanter	12
Hovedområde 3: Trafikksikkerhet som samfunnsansvar	16
Portrettet: Rune Elvik, forsker ved TØI	20
Ulykkesstatistikken	22
Kort oppsummering fra fylkene	23
Årsberetning, likestilling og regnskap	26
Organisasjon og ansatte	42
Samarbeidspartnere	44
Medlemmer	45

Kort om organisasjonen

Trygg Trafikk er en landsdekkende og uavhengig organisasjon som jobber for at alle skal ferdes trygt i trafikken. Vi har et spesielt ansvar for folkeopplysning og trafikkopplæring og følger nøye med på hvordan ulykkesbildet utvikler seg.

Vi fungerer som et bindeledd mellom nasjonalt, regionalt og lokalt nivå og skaper møteplasser der fagfolk kan dele kunnskap og erfaringer – for eksempel gjennom fagmøter og konferanser.

Organisasjonen har ansvar for en rekke tiltak i de nasjonale fireårige tiltaksplanene for trafikk sikkerhet på vei, og spiller også en viktig rolle i fylkenes planarbeid.

Et tett samarbeid med myndigheter, forsikringsbransjen, fylkeskommunene og ulike organisasjoner er en viktig del av jobben vår – og helt nødvendig for å skape tryggere trafikk for alle.

VISJON

Trygg trafikk for alle

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

VERDIER

TROVERDIG

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

ENGASJERT

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

INKLUDERENDE

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

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



Tid for handling

Vi må se det i øynene: Antallet drepte og hardt skadde i trafikken er altfor høyt. Norge ligger ikke an til å nå det nasjonale trafikksikkerhetsmålet for 2030. Å snu ulykkesutviklingen i riktig retning vil kreve mobilisering av mer mot, større innsatsvilje og enda kraftigere tiltak.

Med 111 omkomne ble 2025 nok et trist år for trafikksikkerheten. Målet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030 virker fjernt. De endelige tallene for 2025 er ikke klare, men alt tyder på at vi ender på rundt 200 flere drepte og hardt skadde enn det som ligger til grunn for nødvendig progresjon mot 2030-målet.

Nå haster det med å få på plass tiltak som kan få fart på ulykkesnedgangen. Derfor er ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 så viktig. Planen, som nylig ble overlevert til samferdselsministeren, inneholder om lag 200 tiltak fordelt på 14 innsatsområder.

Alle relevante aktører leverer det de kan innenfor sine rammer, budsjetter og mandater. Så vet vi at planen ikke omfatter alt av tiltak og aktiviteter i arbeidet med å redusere de alvorlige trafikkkulykkene. Likevel er det ikke nok. Vi trenger enda kraftigere grep frem mot 2030.

Et av de mest kraftfulle grepene er strengere regulering. Områdene som roper på dette, er flere, men upopulære

blant noen. Politisk vilje og handlekraft til å ta de nødvendige, men kontroversielle grepene, blir derfor viktig.

Vi har igjen fått et «gutta-problem» i trafikken. Unge menn er tydelig overrepresentert i trafikkkulykker. At 16-åringer har lov til å kjøre lett MC på veier med fartsgrense opp mot 110 km/t, er rett og slett vanvittig. Aldergrensen for lett MC bør snarest heves til 18 år. Vi ønsker også dobbel prikkbelastning for alle nyervervede førerrettigheter og en ATK-løsning som også gjelder for MC. Ikke fordi vi vil gjøre det vanskelig for de unge, men fordi vi som samfunn må beskytte dem.

Tiden er også overmoden for å innføre et hjelpåbud for alle syklistene og elsparkesyklistene. Forskingen er entydig. Det vil spare samfunnet for mange alvorlige hodeskader og høye kostnader. Et hjelpåbud bør ikke fremstå som kontroversielt i et trafikksikkerhets- og nullvisjonsperspektiv. Reguleringer vi i dag tar for gitt, bilbeltepåbudet (1975) og røykeloven (2004), var kontroversielle da de ble introdusert, men er i dag en naturlig del av vår hverdag.

” Vi har igjen fått et «gutta-
problem» i trafikken.

Ikke bare må reguleringsredskapet brukes hardere, det må også tas i bruk raskere når nye kjøretøy og ny teknologi introduseres i trafikken.

Vi ble tatt på senga da elsparkesyklene ble introdusert. Eksisterende lovgivning viste seg raskt utilstrekkelig. Siden den gang har 14 elsparkesyklister omkommet, og mange er hardt skadd. Spesielt mange barn og unge skader seg på disse kjøretøyene. Vi mener at aldersgrensen snarest bør økes til 16 år, og at hjelmpåbudet må gjelde for alle.

Det haster også med å få innført et forbud mot teknologi som varsler manuelle politikkontroller. At slik varsling fortsatt er tillatt, er å aktivt motarbeide og svekke et av de mest effektive trafikkikkerhetstiltakene vi har. Beregninger viser at vi kan tredoble antallet politikkontroller, og fremdeles vil det være samfunnsøkonomisk lønnsomt (TØI). Særlig viktig er UP som spydspiss i kampen mot ekstrem risikoatferd eller trafikkriminalitet, som står for hele 40 prosent av dødsulykkene.

Dessuten trenger vi en langt mer ansvarlig fartsgrensepolitikk. Det betyr å håndheve kriteriene strengere og sette fartsgrensen ned på ulykkeutsatte strekninger. Ifølge beregninger kan det å senke fartsgrensen fra 80 til 70 km/t på ulykkeutsatte veier bidra til en nedgang på 37 prosent antall drepte og 35 prosent antall hardt skadde (forutsatt at ny fartsgrense overholdes).

Norge er Europas, og kanskje verdens, mest trafikkikre land. Da må vi tørre å gå foran. Det handler om å redde liv. Og vi må gjøre det nå.

Det er dog ikke tilstrekkelig med grepene på samfunnsnivå. Hver og en av oss har et svært viktig ansvar. Nullvisjonen forutsetter at vi er aktsomme og unngår bevisste regelbrudd. Opplæring og folkeopplysning er derfor fortsatt svært viktig. For jo mer vi setter søkelyset på betydningen av atferd i det offentlige rom, desto færre vil ta fatale valg.



Jan Johansen, direktør

Trygg Trafikks samfunnsoppdrag

Samfunnsoppdraget vårt 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 trafikkikkerhetsarbeid.
- 1.3 Barn og ungdom engasjeres i temaet trafikkikkerhet.

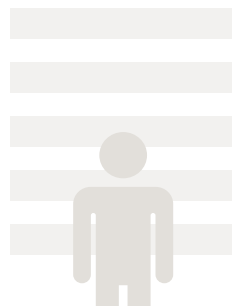
2 ANSVARLIGE OG KOMPETENTE TRAFIKANTER

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

3 TRAFIKKSIKKERHET SOM SAMFUNNSANSVAR

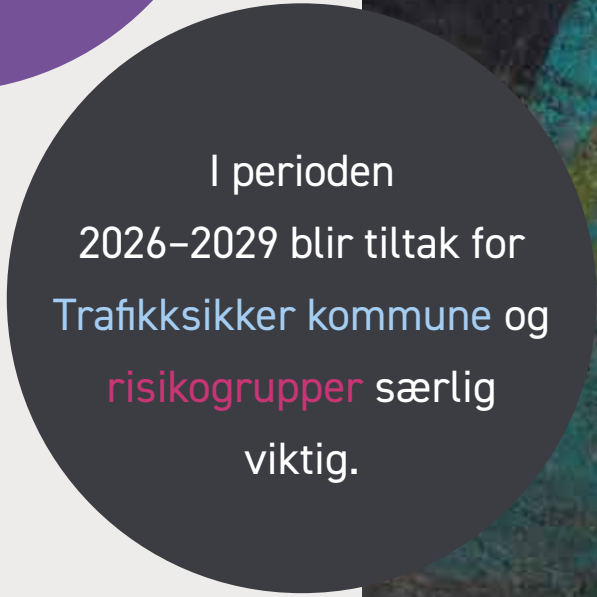
- 3.1 Trafikkikkerhet og trafikantrettet arbeid synliggjøres og vektlegges.
- 3.2 Myndighetene prioriterer trafikkikkerhet i relevante planer.
- 3.3 Aktørene i trafikkikkerhetsarbeidet har gode møteplasser og nettverk.

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.



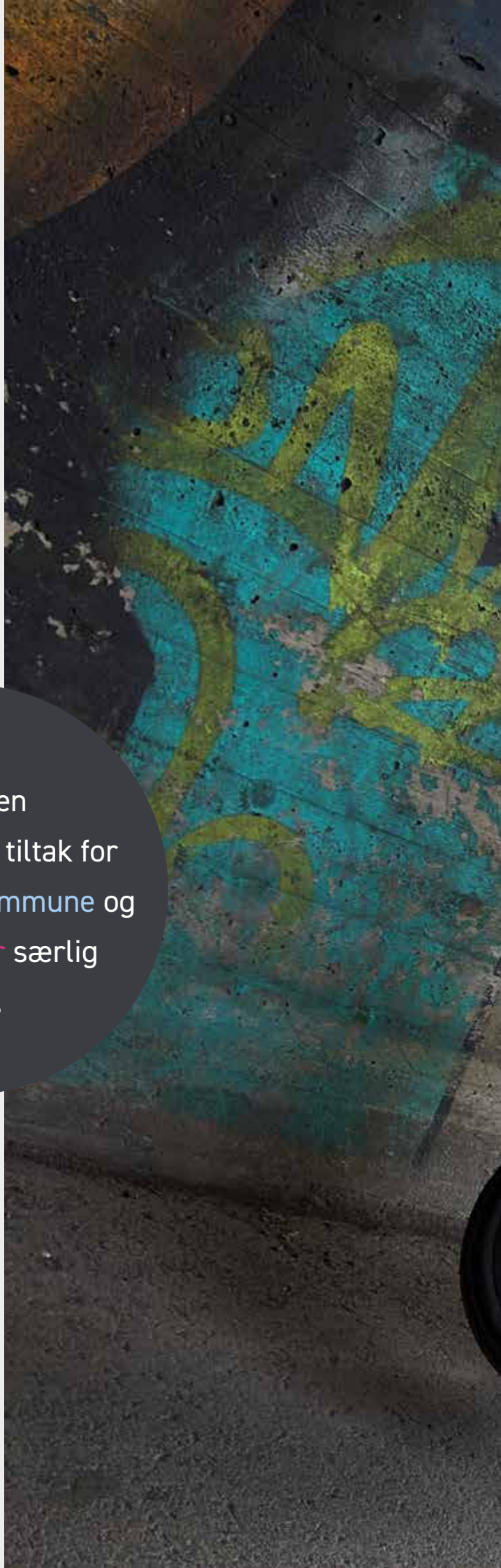


Handlingsplan 2026–2029



I perioden
2026–2029 blir tiltak for
Trafikksikker kommune og
risikogrupper særlig
viktig.

Vi har årlige handlingsplaner som rullerer, sist redigert høsten 2025. Den nye gjelder for perioden 2026–2029.





1

HOVEDOMRÅDE 1

Trafikksikkerhet for barn og ungdom

Mål 1.1 Barn og ungdom ferdes trygt i trafikken

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

Mål 1.2 Barnehager og skoler gjennomfører systematisk trafikksikkerhetsarbeid

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

Mål 1.3 Barn og ungdom engasjeres i temaet trafikksikkerhet

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

Systematisk trafikkopplæring

Trafikkopplæring har flere dimensjoner. Barn og unge skal

- få kunnskap og forståelse av trafikkregler og trafikale forhold
- forbedre ferdigheter med trening og erfaring
- utvikle ansvarlige holdninger og motivasjon for å bidra til trafikksikkerhet
- ha et godt grunnlag for å velge sikre, aktive og bærekraftige transportmåter

Å ferdes i trafikken vil alltid innebære en viss risiko for ulykker og skader, og barn må gradvis lære å håndtere denne risikoen. Trafikkopplæring legger grunnlaget for at barn og unge kommer seg rundt på egen hånd. Et barnevennlig oppvekstmiljø er et sted hvor barna har mange leke- og aktivitetsmuligheter. Økt aksjonsradius gjør det lettere å delta på fritidsaktiviteter og frilek med jevnaldrende, noe som betyr mye for utvikling og helse på kort og lang sikt.

Effekten av trafikksikkerhetstiltak ses ofte i sammenheng med reduksjonen i antall ulykker og dødsfall. Når det gjelder trafikkopplæring, må vi i tillegg se etter endringer i atferd. Kunnskap, ferdigheter og holdninger påvirker hvordan vi oppfører oss i trafikken, og det er en sammenheng mellom atferd og risikoen for å bli involvert i en ulykke. Endringer i kunnskap, ferdigheter, motivasjon og atferd er derfor nyttige parametere for å måle effekten av trafikkopplæring. Vi må utforme tiltak som er kunnskapsbasert, og det er viktig å evaluere både effekt og prosess. Selvinnsikt og refleksjon inngår i denne definisjonen.

Systematisk trafikkopplæring er viktig ut ifra to begrunnelser. Den ene er at barn og ungdom skal lære hva som er sikkert, og hva som er farlig, slik at de unngår ulykker i et kortsiktig perspektiv. Den andre er å ha et langsiktig forebyggende perspektiv der etablering av gode vaner og utvikling av sikkerhetskultur i et dannelsesperspektiv står sentralt.

» Gode og konkrete tips til å komma i gong – eksempelvis bileter og videoar som utgangspunkt for diskusjon og refleksjon med elevane, og praktiske øvingar på sykkel.

Lærer, Nordfylket i Rogaland

Ny sykkelopplæring i skolen

Med bakgrunn i det nasjonale målet om at åtte av ti barn skal gå eller sykle til skolen, er det viktig at de får gode verktøy til å lære å bevege seg trygt i eget nærmiljø. Vi skal sikre at alle barn får lik tilgang til god trafikk- og sykkelopplæring der de bor.

Med den nye trafikk- og sykkelopplæringen BOSS (barn, oppmerksomhet og sikker sykling) i Sykkeldyktig får skolene et opplegg som er basert på forskning, og som gjør det enkelt å veilede elevene i teori og praksis.

Her tar vi opplæringen et skritt videre – fra tradisjonell sykkeldag i skolegården til praktisk trafikkopplæring i nærmiljøet. Dette gir en vesentlig bedre progresjon og reduserer avstanden mellom teori, øvelse og tryggere atferd i trafikken. Opplegget krever verken store forberedelser eller forkunnskap. Dagen er delt inn i fire temaer, og lærer står fritt til å gjennomføre undervisningen på én dag eller dele den opp over flere. Temaene er

- 1 oppmerksomhet og risiko
- 2 sykkeløvelser
- 3 klassens egen trafikktype
- 4 refleksjon

Den røde tråden er utforskende læring hvor elever og lærer sammen diskuterer og reflekterer ved å stille spørsmålene

- Hva kan skje?
- Hvor, når og hvordan?

Elevene får viktige erfaringer i praksis, og de får reflektere rundt temaer som oppmerksomhet i trafikken, risiko og det å orientere seg trygt i eget nærmiljø.

Ved å koble disse temaene med praktiske erfaringer i elevenes nærmiljø, blir opplæringen på sykkel både relevant og motiverende.



Sykelopplæring ved Lerstad skole i Møre og Romsdal.
Foto: Per Gjerde



Sykeløvelser i nærmiljøet: Hva kan skje i et uoversiktlig kryss? (sykkeldyktig.no)



Underveis – ungdom, risiko og trafikk

Hva skjer med stopplengden når føret endrer seg – og hva betyr det når oppmerksomheten glipper? I opplegget Underveis får ungdom scenarioer og fysiske oppgaver der de utforsker, tester og reflekterer.

Overordnet mål er at færre unge blir drept eller hardt skadd i trafikken. Vi jobber for at flere skoler tar Underveis i bruk, i tråd med Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet på vei 2022–2025 (tiltak 56).

Underveis i felt

Kommunene: Gjennomfører tiltak for å påvirke ungdom til å ta bedre valg i trafikken. Underveis forankres i lokale trafiksikkerhetsplaner (inkl. førstehjelp og skolestøtte).

Skoleledelse: Underveis er i tråd med læreplanverket LK20 og kan inkluderes i skolens undervisningstilbud og støtte lærernes arbeid med trafiksikkerhet.

Lærerutdanning/ungdomsarbeid/trafikkskoler: Kvalitets-sikret faglig supplement med engasjerende scenarioer og aktiviteter.

Med undervisningsopplegg til ungdomsskoler og videregående var årets videre satsing Aktuelt Underveis og en utvidet aktivitetsbank – etter ønske om flere praktiske

oppgaver. Aktuelt inneholder sesongbaserte miniopplegg (5–20 minutter), undervisning, temadager og presentasjoner. Lærere, studenter, elevråd, regionledere og andre aktører bruker Aktuelt som lavterskel inngang eller bro til fordypning.

Eksempler på tema er vikeplikt og øvelseskjøring, blindsoner og mørkekjøring, bremselengde på vått/glatt/tørt føre, rus, kollisjon og førstehjelp, små elektriske kjøretøy, elsparkesykkel, «test deg selv» og konkurranser.

Ved utgangen av 2025 kunne vi tilby 30 komplette undervisningsopplegg, 35 underveisartikler (19 miniopplegg), 4 brettspill, kollisjons- og bremselengdekalkulator samt podkast. Teori og praksis går hånd i hånd, og koblingen til LK20 med anbefalte kompetansemål gjør at lærerne unngår å «mistet» tid.

Med 16351 unike brukere i 2025 var trafikken i hovedsak organisk, det vil si uten betalt annonsering.

»» Elsker aktivitetsbanken!

*Lærer i valgfaget trafikk,
Telemark*

»» Underveis har vært et av våre mest brukte nettsteder siden vi begynte med valgfaget trafikk.

*Lærer i valgfaget trafikk,
Sandnessjøen*

Fra Aktuelt på
Underveis.

Hvilken type passasjerer distraherer deg mest i trafikken, og hvem er din drømmepassasjer?



Ta styringa – for elever i videregående

Ta styringa er et forebyggende undervisningsopplegg om trafikksikkerhet som vi anbefaler for alle elever i videregående. Målet er å styrke gode holdninger, ansvarsfølelse og evnen til å ta gjennomtenkte valg i trafikken – på veien mot å bli voksen.

Gjennom Ta styringa utforsker elevene egne holdninger, valg og identitet i møte med trafikken. Når elevene deltar aktivt med egne synspunkter blir innholdet levende og definerer læringsutbyttet.

Fakta og filmklipp er kombinert med diskusjoner og individuelle oppgaver for å gi en interaktiv og engasjerende læringsøkt. Mye av videomaterialet er hentet fra vår egen kampanje Ta vare på gutta (2025).

Ta styringa er delt opp i to læringsøkter: Ta styringa 1 (fart og rus) og Ta styringa 2 (sikring og oppmerksomhet). Hver økt gjennomføres på to skoletimer. Målet er at elevene får ta del i begge øktene i løpet av videregående utdanning, gjerne med et års mellomrom.

Målet er å påvirke elevene til å få økt kunnskap om atferd og risiko, bedre holdninger og personlige strategier i møte med trafikken.

Opplegget er gratis og lærere gjennomfører med sine grupper. Innholdet og metodikken fungerer godt ut fra tilbakemeldingene vi har fått fra testere. 77 prosent av elevene sier de liker Ta styringa «svært godt» eller «godt» (tryggtrafikk.no/ung/tastyringa).



2

HOVEDOMRÅDE 2

Ansvarlige og kompetente trafikanter

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

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

Mål 2.2 Trafikantene har risikoforståelse og kunnskap om trafikksikkerhet

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

Mål 2.3 Trafikantene bruker sikkerhetsutstyr

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

Mankegard tar lappen

Som en spinoff av kampanjen *Ta vare på gutta* følger vi Mankegard i fire episoder – fra øvelseskjøring til bestått oppkjøring. Underveis besøker han Volvos testsenter i Göteborg, får prøve bykjøring i Oslo med taxisjåfør Hilde og går opp til «tentamen» med Marianne, regionleder Innlandet og tidligere kjørelærere.

Fra episode 3 av *Ta vare på gutta*
Foto: Sølrvrev | Bjørnar Audenby





Ta vare på gutta – om unge menn og trafikk sikkerhet

– kampanje i samarbeid med Volvo

Sju av ti unge som dør eller blir hardt skadd i trafikken, er gutter. Gutta topper også andre negative statistikker som frafall i skolen, psykiske problemer og selvmord.

Nær halvparten (46 %) av dem opplever at de ikke kan si det de mener fordi samfunnet er blitt for opptatt av hva som er politisk korrekt, ifølge UNG2025 (Opinion). Utfordringen vår: Hvordan nå frem til unge menn med budskap om trafikk sikkerhet, uten å bruke pekefinger?

Løsningen ble å la målgruppen sette seg bak rattet og selv ta ordet. For mange er bilen en arena der det er lettere å åpne opp om vanskelige temaer uten å måtte se hverandre i øynene.

I løpet av flere timers bilturer har TikToker Gard «Mankegard» Øksendal fått 16 gjester til å åpne seg om hvordan det er å være ung mann, hvilke utfordringer de møter på, og hvordan de kanskje kan få det litt bedre. Blant gjestene var artistene Bargee og Tyr, bryteren

Exauce Mukubu, motorsportutøveren Emil Gjerdrum og fotballtalentet Sverre Nypan – kjente profiler som når ut til ulike deler av målgruppen.

Bilturene ble klippet ned til fire episoder med rus, fart, uoppmerksomhet og sikring som tema pluss korte nedklipp til sosiale medier. Mankegard har fått til naturlige overganger mellom samtaler om livet og konkrete trafikk situasjoner, for eksempel fra rusbruk blant unge til hva promillegrensen faktisk er, og fra skjermbruk i hverdagen til uoppmerksomhet bak rattet.

Låten Ta vare (XC90) ble laget av Metropolen som del av kampanjen, pluss en egen en visuell identitet og merch fra kles- og kunstkollektivet Cuteshitkids.

Vi lanserte kampanjen i februar 2025 ved Thora Storm videregående skole i Trondheim med Mankegard, NRK og TV 2 til stede.

Resultater fra kampanjen: over 10 millioner visninger hvorav nærmere 2 millioner organiske. Ta vare på gutta har engasjert målgruppen i en tid preget av rekordhøy kamp om oppmerksomheten. Videoene ble delt, kommentert og sett, selv på plattformer dominert av korte klipp.

Kampanjen fikk gull i kategoriene Video Series og Northern Europe under European Excellence Awards 2025. Vi ser at trafikk sikkerhetsbudskap når frem når de formidles på målgruppens premisser. Ta vare på gutta er et viktig bidrag i arbeidet vårt mot unge menn (tavarepågutta.no).

Bilbeltet 50 år

– kampanje i samarbeid med Volvo

Sammen med Volvo markerte vi at det er 50 år siden bilbelte ble påbudt i forsetet. Anledningen ble brukt til å se tilbake på debatten som raste i forkant av påbudet. I dag kjenner vi fasiten – bilbeltepåbudet har reddet utallige liv – men på 1970-tallet møtte forslaget betydelig motstand. Leserinnleggene var mange, og argumentene var sterke: Noen mente påbudet krenket personlig frihet, andre hevdet at bilbeltet kunne være farlig i seg selv. Selv om disse argumentene kan virke fremmed i dag, er motstand mot sikkerhetspåbud ikke noe nytt fenomen. De samme mekanismene ser vi fortsatt, blant annet i diskusjonen om det bør være påbudt å bruke sykkelhjelmer.



– Eg ville heller ha på ei hua...



– kampanje i samarbeid med Tryg Forsikring

Kari Breivik (50) pleier å sykle uten hjelm til og fra jobb, turen er jo så kort – og hun sykler ikke fort. Det er flat asfalt og 30-sone, ingen humper eller bratte svinger. Et par hundre meter hjemmefra går det likevel galt. Hodet tar støtet.

Kari får alvorlig hodeskade og må lære alt på nytt. I dag strever hun litt med språket og blir fort sliten. Hun er blitt fortalt at dagen før ulykken, spurte mannen om hun skulle begynne å bruke sykkelhjelmer til jobb. – Eg vil heller ha på ei hua.

Tellinger av barn sikret i bil

– i samarbeid med politiet

- sikret bakovervendt 1–4 år: 70 %. Det er en økning fra 2023. Vi ser en positiv utvikling for alle aldersgruppene.
- feilsikret: 1–9 år: 21 % feilsikret / 79 % riktig sikret
- sitter uten sikringsutstyr: Av de eldste er det fortsatt en del som ikke bruker sikringsutstyr. 13 % av 7- og 8-åringene sitter kun i bilens belter.

Helt sikker?

– kampanje i samarbeid med If Forsikring

I 2025 satte vi søkelyset på barnesikring i bil med den nye kampanjen Helt sikker. Målet har vært å gjøre foresatte helt sikre på hvordan de best kan beskytte barn når de reiser med bil.

For å nå flest mulig jobbet vi strategisk med å møte foresatte der de faktisk er på tur med barn i bil. Kampanjen var derfor utformet for å være synlig i situasjoner der familier ferdes og opplever aktiviteter. På denne måten ble informasjon om barnesikring både relevant og lett tilgjengelig, samtidig som vi økte foresattes kompetanse.

Et sentralt element har vært å utvikle gode samarbeid med aktører som når mange barnefamilier, som Hunderfossen og Høyt & Lavt. Disse arenaene ga oss mulighet til å treffe målgruppen i et positivt og engasjerende miljø, og informasjon om riktig sikring av barn i bil fikk stor oppmerksomhet. Budskapet ble koblet til temaer eller aktiviteter i parkene.

Plakat, klatreparken Høyt & Lavt



Helt sikker på at du har sikret riktig?

Riktig sikring av barn er like viktig i bilen på vei hjem, som i klatreparken.

Bli helt sikker! →



Fra Hunderfossen Eventyrpark

3

HOVEDOMRÅDE 3

Trafikksikkerhet som samfunnsansvar

Mål 3.1 Trafikksikkerhet og trafikantrrettet 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 trafikantrrettede tiltakene. Vi påpeker hva ny teknologi og sikre og godt vedlikeholdte veier betyr for trafikksikkerheten.

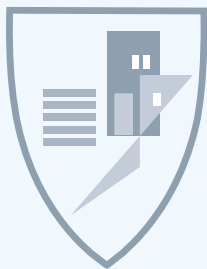
Mål 3.2 Myndighetene prioriterer trafikksikkerhet i relevante planer

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.

200 kommuner godkjent!



Etter ti års godt samarbeid har vi nådd målet i Nasjonal tiltaksplan for sikkerhet: 200 kommuner er godkjent som Trafikksikker kommune! Senja ble nummer 200, noe vi markerte lokalt og nasjonalt.

At godt over halvparten av landets kommuner nå er del av ordningen, viser at trafikksikkerhet er satt tydelig på dagsordenen i kommune-Norge. Godkjenningen stiller krav til systematiske rutiner og forankring av trafikksikkerhet i alle kommunens sektorer – fra ledelse og HMS til tjenester rettet mot innbyggerne.

Når kommunale ledere prioriterer trafikksikkerhet og snakker tydelig om det i hverdagen, ser vi effekter. Både ledere og ansatte tar bedre valg i trafikken, noe som påvirker både arbeidshverdagen og tryggheten i lokalsamfunnet.

Kommunene har en særlig viktig rolle som skole- og barnehageeier, veieier og stor arbeidsgiver. Hver dag ferdes kommunalt ansatte i trafikken – på vei til hjemmebesøk, tekniske oppdrag eller på turer med barn og unge. De har derfor stor påvirkningskraft som rollemodeller i trafikken.

Dette bekreftes i en undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI), som viser økt bevissthet rundt risiko og trafikkatferd blant ansatte etter at de ble en Trafikksikker kommune. Tall fra TØI viser at nær 70 prosent av ansatte mener de opptrer sikrere i trafikken i arbeidstiden enn før godkjenningen.

Ansatte rapporterer at ledere snakker mer om trafikk-sikkerhet enn før. Dermed blir temaet en naturlig del av HMS-arbeidet og arbeidshverdagen – ikke et tidsavgrenset prosjekt. Det stilles krav om gyldig trafikksikkerhetsplan og dokumentasjon i alle sektorer.

Når gode planer, systemer og praksis virker sammen, bygges en varig trafikksikkerhetskultur.

– Det er ikke enkelttiltak som gjør folk tryggere og sikrere i trafikken, det er summen av bedre vaner som tilvennes over tid.

Jan Johansen, direktør Trygg Trafikk

ARRANGEMENTER 2025

13. FEBRUAR

Fagmøte: Skjermer i bil

9. APRIL

Trafikksikkerhetskonferansen:
Flere ubeskyttede trafikanter
– hvordan sikrer vi dem best?

8. MAI

Fagmøte: Arbeidsrelatert kjøring

13. AUGUST

Arendalsuka: Hvordan stoppe
unge råkjørere?

15. OKTOBER

Fagmøte: MC-sikkerhet

11. DESEMBER

Fagmøte: Rus i trafikken

Brakkestad



Stine Jakobsson Strømsø, kommunedirektør i Senja kommune og Helga Anette Melhus, regionleder Troms.
Foto: Kari H. Slaattelid, Senja kommune

Undersøkelse fra TØI

- **67 prosent** oppgir at fokus på trafikksikkerhet har økt hos nærmeste leder.
- **62 prosent** oppgir at fokus på trafikksikkerhet har økt blant kolleger.
- **58 prosent** oppgir at det har blitt lettere å ta opp spørsmål om trafikksikkerhet på arbeidsplassen.
- Respondentene oppgir også at de generelt sett tenker mer på trafikk-sikkerhet i arbeidshverdagen og at de oppfører seg sikrere i trafikken.

Aldersgrensen bør heves

Elsparkesyklister er ubeskyttede trafikanter med vesentlig høyere ulykkesrisiko enn de fleste andre trafikantergrupper. Aldersgrensen for elsparksykel bør heves fra 12 til 16 år.

Til tross for innføring av 12-årsgrense og hjelmpåbud for barn under 15 år i 2022, samt krav om ansvarsforsikring i 2023, ser vi en betydelig økning i skader blant de yngste brukerne.

Private elsparksykler er blitt svært populært i store deler av landet, og stadig flere barn kjører nå disse til og fra skolen og på fritiden. Regelbrudd og risikoatferd er utbredt. Ifølge en Opinions-undersøkelse gjennomført av Kantar for Trygg Trafikk i desember 2025, svarer et tydelig flertall at de ofte ser barn under 16 år som

- kjører uten hjelm
- kjører to på én sykkel
- kommer brått ut i veibanen
- krysser veien uten å se seg for
- kjører for fort eller på rødt lys

Dette har ført til økt skadeomfang blant unge elsparksyklister. Tall fra Oslo skadelegevakt viser at antallet skader blant 12-15-åringene har steget markant – fra 72 i 2023 til 186 per 20. oktober 2025. Det er 15-åringene som skader seg oftest.

Tall fra Trafikkforsikringsforeningen (TFF) bekrefter at barn under 16 år forårsaker mange skader med uforsikrede elsparksykler. Ifølge foreningen står denne aldersgruppen for om lag 30 prosent av disse skadene, ofte som følge av brudd på vikeplikten.

En god forklaring på dette er at barn fortsatt er i utvikling som trafikanter. De mangler erfaring og evnen til å oppfatte trafikkbildet, forstå regler og vurdere konsekvenser. Likevel er dagens regelverk utformet slik at en 12-åring fullt lovlig kan kjøre elsparksykel i kjørebane i opptil 20 km/t, uten at det stilles formelle krav til opplæring.

Vi mener at barn har krav på bedre vern fra samfunnet, og at sikkerheten må bli bedre. Vi har derfor oppfordret Samferdselsdepartementet til å heve aldersgrensen for bruk av elsparksykler til 16 år så snart som mulig.

Flere europeiske land, som Nederland, Irland, Spania og Kroatia, har allerede innført 16-årsgrense for elsparksykler. Dette anbefales også av den europeiske trafikk-sikkerhetsorganisasjonen European Transport Safety Council (ETSC).

Fagmøte om MC ga rekorddeltakelse

2025 var preget av svært mange ulykker med MC. Sikkerhet for motorsyklister var derfor et dagsaktuelt tema for fagmøtet vårt i oktober. Aktører fra ulike organisasjoner og myndigheter kom for å diskutere problemstillinger og tiltak. Dette vekket stor interesse med over 250 påmeldte, noe som er ny rekord.

Det ble trukket frem at antall MC-ulykker ikke går ned, i motsetning til bilulykker de siste 10–20 årene. Omtrent en firedel av de hardt skadde er MC-førere. Særlig er det ulykker blant godt voksne menn. Blant unge menn ser vi en økning i ulykker på lett MC.

MC-sikkerhet dreier seg om veimiljø, verneutstyr og kjøretøy, førernes atferd, holdninger og ferdigheter. Kartlegging av ulykkespunkter og tiltak som skilting og veioppmerking kan hjelpe førere med å velge riktig plassering i kurver.

Et viktig spørsmål som ble løftet, var om nye reguleringer er nødvendig eller om frivillighet og dagens regelverk er tilstrekkelig. Flere påpekte at frivillige oppfriskningskurs ikke nødvendigvis vil nå dem som har størst risiko i trafikken. Samtidig ble det nevnt at forbud eller påbud ikke kan løse alle utfordringer, og

at det er behov for å jobbe med opplæring og holdningsarbeid. Bevissthet om kjørestil og risikoforståelse er viktig og krever trening.

Å dele kunnskap og erfaringer blant et bredt spekter av aktører er viktig for å lykkes med økt trafiksikkerhet for motorsyklister. Trygg Trafikk er en av mange aktører som bidrar i arbeidet, slik at vi sammen kan nærme oss nullvisjonen for denne trafikantgruppen.





portrettet

Rune Elvik, forsker ved Transportøkonomisk institutt (TØI)

Bunnen er ikke nådd

Rune Elvik, en av Europas ledende forskere på trafikk og TØI-ansatt siden 1980, er overbevist om at kurven som illustrerer antall drepte i trafikken, skal videre nedover. Men det er mulig den trenger en liten dytt nå.

– Dette har skjedd før. I perioden fra 1982 til 1991 hadde vi også en flat kurve og ingen reduksjon i antall trafikkdrepte – før den knakk nedover igjen fra 1992 og videre ut på 90-tallet. Nå er vi altså i samme situasjon som den gang, med den forskjellen at vi vet en god del om hva som fungerer, og hvordan vi kan påvirke utviklingen, sier Elvik.

Det er flere grunner til at vi vet hva som virker, og en av dem er nettopp mannen vi møter i Forskningsparken. Rune Elvik er en svært erfaren og publisert forsker som bare for noen år siden ble rangert som verdens 4. mest meritterte trafikkforsker. Og fordi han vet hva som virker, har han heller ikke mistet troen på at nullvisjonen er viktig.

– Som forsker er det alltid nærliggende å starte med å se på tallene. Og jeg gjorde noen regnestykker rett før dere kom. De illustrerer tydelig at det er et «før» og et «etter». Før 2000 er det dokumentert en årlig nedgang i antall drepte på 2 prosent. Og for å sette det i perspektiv: 1970 var toppåret for dødsfall i trafikken, med 560 drepte. Så ser vi, etter innføringen av nullvisjonen, at nedgangen i antall drepte øker til 5,4 prosent i snitt årlig.

Fart og kontroll

Tallenes tale er med andre ord tydelig. Det er også kurven som nå har ligget vannrett gjennom plottpunktene i snart 10 år. Men Elvik vet råd. Og egentlig vet «alle» hva som virker, utfordringen er å prioritere og å få til en enighet mellom flere særinteresser og politiske partier som fører til at vi får mer av den foreskrevne medisinen: lavere fart og mer kontroll.

– Vi har noe som kalles nullvisjonsfartsgrenser. De starter på 30 km/t i byer og tettsteder og skal beskytte myke trafikanter mot harde biler. Så har vi 50 km/t i kryss der det er fare for sidekollisjoner, og til slutt 70 km/t som skal redusere omfanget av frontkollisjoner. Og vi kan underbygge påstanden om at disse fartsgrensene ville ha redusert antall drepte og hardt skadde i trafikken om de hadde blitt innført i mye større omfang enn i dag.

– Så er det, vil mange innvende, ikke nødvendigvis sånn at bilistene overholder fartsgrensene selv om de er justert i henhold til nullvisjonen. Og det stemmer. Vi vet at 40 prosent bryter dem. Men vi vet samtidig at årsaken til at de bryter fartsgrensen, er at sannsynligheten for å bli tatt er svært lav. Med andre ord, mer kontroll er også et tiltak som ville hatt effekt på tallene. Manuell kontroll, automatisk kontroll og strekningsmålinger.

Bør sette høyere pris på menneskeliv

– Da er vi igjen ved en problemstilling som krever en prioritering ikke alle er enig i: mer politi. Dagens UP har neppe noe mer å gå på, og politiet er ellers ikke særlig opptatt av trafikk, slik jeg opplever det. De prioriterer kriminalitet med «ekte» ofre, kanskje bortsett fra rundt skolestart og i påsken. Men mer trafikkpoliti og et større UP er det ikke alle som ønsker – selv om de aller fleste som blir spurt, sier de er positive til trafikkkontroller.

Politisk uenighet om virkemidlene til tross, verktøykassen er ikke helt tom. Men mange av tiltakene som er igjen, er kostnadskrevende:

– For eksempel 4-felts motorvei som eliminerer faren for møteulykke, er dyrt, og særlig hvis du ikke setter høyere pris på et menneskeliv enn de 32,2 millionene Statens vegvesen regner med. Jeg har forsket på dette og mener det finnes argumenter for å gå så høyt som 180 millioner for et tapt menneskeliv. Det ville monnet i et offentlig regnestykke, som tross alt er nødt til å ta hensyn til hva som gir mest for pengene, avslutter en optimistisk Rune Elvik.

Et dårlig år for trafikksikkerheten

Føreløpige tall viser at 111 personer ble drept i trafikken i 2025. Det er en betydelig oppgang fra året før, da 87 personer omkom.

24 flere omkomne på ett år oppleves brutalt. Vi skal være forsiktig med å trekke konklusjoner så tidlig inn i et nytt år, men det er likevel enkelte faktorer som kjennetegner 2025. Økningen gjelder først og fremst menn (93). Kvinner (17) har derimot hatt en nedgang fra året før.

I tillegg utgjør ubeskyttede trafikanter nesten halvparten av de omkomne, med betydelig flere fotgjengere (10), syklist (11) og motorsyklister (24). I tillegg har vi omkomne på elsparkesykkel (2), ATV/UTV (4) og moped (2).

Det omkom 24 motorsyklister i fjor. Vi må tilbake til 2010 for å finne flere omkomne på motorsykel. De utgjør en stor andel av totalt omkomne, så her må det tas grep. Obligatoriske oppfriskningskurs, krav om sikkerhetsbekledning, diskusjon rundt aldersgrense og underskinner på autovern, er alle tiltak som må vurderes. Trafikantenes trygghet må veie tyngst i denne diskusjonen.

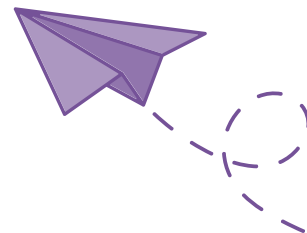
Flere unge gutter har omkommet på veien sammenlignet med året før. Dette er en sårbar og risikoutsatt gruppe

som krever tydelig oppfølging. Mer systematisk trafikkopplæring i skolen er et av flere forslag. Vi har prioritert ung-til-ung-formidling. Senest med influenser Mankegard i spissen – i samarbeid med Volvo.

I tillegg registrerer vi at ungdom på lett MC er spesielt risikoutsatt. Er det riktig at så unge mennesker kjører rundt på så raske doninger med så liten beskyttelse? Vi mener det er på tide å revurdere aldersgrensen for dette kjøretøyet.

Vi ser også utfordringer med de mer utradisjonelle kjøretøyene som blir mer og mer populære blant ungdom. ATV/UTV er primært beregnet til bruk i terreng, og de er krevende for uerfarne førere å styre på veier. Dette kombinert med trimmede motorer kan få fatale konsekvenser. Til slutt må vi ikke glemme at trafikksikkerhet er mer enn statistikk og tiltak. Det handler om mennesker som har mistet livet, hardt skadde og pårørende. Det er kanskje det viktigste å ha med oss i arbeidet frem mot nullvisjonen.





Kort oppsummering fra fylkene

Våre ansatte over hele landet gjør en uvurderlig innsats for å trygge innbyggerne lokalt.

AGDER

regionleder | May-Lene R. Noddeland

Tidlig på året holdt vi et kurs for SFO-ansatte. Skolen kan legge til rette for at SFO har en trafikkklubb der barna kan lære om trafikk gjennom lek og aktiviteter.

Vi fikk i løpet av året alle videregående skoler med på tiltaket Trafikksikkerhetsambassadørene – et stort og viktig tiltak. Det eies av Agder fylkeskommune og driftes av oss. TS-ambassadørene (valgt ved hver skole) jobber systematisk med ulike TS-tiltak gjennom skoleåret, der konseptet er ung-til-ung-formidling.

Vi har også fokusert mye på sykkel. Vi drifter Myra Sykkelgård og har hatt flere andre sykkelaktiviteter og -opplegg i 2025.

Trafikksikker kommune utgjør en stor del av proringen vår. Vi regodkjente både Lyngdal og Grimstad og har fulgt opp kommuner som er i godkjenings- eller regodkjeningsprosess. Vi har også gitt innspill til trafikksikkerhetsplaner.

AKERSHUS

regionleder | Hans Martin Sørensen

I år ble det produsert en lokal film av *Ta vare på gutta* i samarbeid med fylkeskommunen. Sammen med Aurskog-Høland, som opplevde en dødsulykke på MC, utviklet vi derfor en film med lokale ungdommer som snakket om MC og risiko. Sju av ti ungdomsulykker i trafikken involverer gutter, de er ekstra risikoutsatt. Filmen ble spilt inn på en motocrossbane i kommunen og lansert på en videregående skole. Både fylkesråd for samferdsel og andre representanter fra fylkeskommunen var invitert.

Trafikksikker kommune er også et viktig tiltak for å nå innbyggerne i kommunene. I løpet av året ble 4 nye kommuner godkjent,

og 2 ble regodkjent. 16 av 21 kommuner er godkjent i Akershus, og arbeidet med de siste 5 er godt i gang. I år ble også Akershus fylkeskommune godkjent som den 8. fylkeskommunen i Norge.

BUSKERUD

regionleder | Nina Gjervik

Året startet med markering av Trafikkofrenes dag i Drammen, gjennomført i samarbeid med Buskerud fylkeskommune og øvrige trafikksikkerhetsaktører. Det ble holdt appeller på Bragernes torg før fakkeltog og minnemarkering i Bragernes kirke.

Hjertesone-satsingen er videreført og styrket gjennom aktivt nettverkssamarbeid, nye deltakende kommuner og etablering av hjertesoner ved flere skoler.

Arbeidet med Trafikksikker kommune har hatt god fremdrift, særlig takket være innsatsen til kommunale koordinatorene. Både Sigdal og Ringerike ble godkjent som Trafikksikker kommune, mens Hol og Rollag ble regodkjent.

Vi har også jobbet for økt refleksbruk og bedre risikoforståelse gjennom kampanjer, samarbeid og informasjonstiltak rettet mot befolkningen i fylket.

FINNMARK

regionleder | Espen T. Karlson

Vi har i jobbet systematisk for å styrke trafikksikkerheten i fylket i tråd med nasjonale og regionale planer. Arbeidet har vært rettet mot barn og unge, ansvarlige og kompetente trafikanter samt trafikksikkerhet som et tverrfaglig samfunnsansvar. Vi har hatt kurs og veiledet barnehager og skoler, formidlet digitale læringsressurser og fulgt opp saker som gjelder sikre skoleveier og hjertesoner. Barn

og ungdom ble engasjert i mekkeverksteder, blant annet. For øvrig har vi kjørt målrettede kampanjer og delt ut over 3000 reflekser.

I 2025 ble fire kommuner regodkjent som Trafikksikker kommune (Alta, Hammerfest, Vadsø og Sør-Varanger), to kommuner ble godkjent (Lebesby og Tana), og to kommuner var i prosess mot godkjenning. Vi har bidratt med innspill til kommunale trafikksikkerhetsplaner og samarbeidet med fylkeskommunen.

INNLANDET

regionleder | Marianne Mittet Solbraa

Året startet med minnesmarkering for de omkomne på veiene i Innlandet. Det ble holdt appell i Stange før et fakkeltog ledet opp til minnemarkering i Romedal kirke.

Vi arrangerte ungdomskonferanse sammen med fylkeskommunen, og 180 deltagere stilte på LoggInn-konferansen på Gjøvik. Mankegard bestod oppkjøringen denne dagen og hadde et godt foredrag om *Mankegard tar lappen* og kampanjen *Ta vare på gutta*.

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

MØRE OG ROMSDAL

regionleder | Per Gjerde

Kjør rusfritt-kampanjen ble videreført i 2025 i samarbeid med de største musikkfestivalene i fylket: RaumaRock, Jugend25 og Moldejazz. Kampanjen setter søkelyset på ruskjøring som er et økende problem i samfunnet.

I tillegg til festivalene har Møre og Romsdal fylkeskommune, MA og Utrykningspolitiet



samarbeidspartnere. Sammen med festivalene har vi nådd tusenvis av festivaldeltakere og via media nådd frem til hele Norge.

Vi har styrket arbeidet med Trafikksikker kommune. Resultat: en godkjent kommune (Molde), og fem nye kommuner i prosess for å bli godkjent.

Vi samarbeider tett med Molde Fotballklubb, Aalesunds FK, Kristiansund Ballklubb og Molde HK Elite. Supporter-reflekser deles ut på alle elitearenaer i fylket.

Sykelopplæring i samarbeid med Hverdagstreneren og NAF, kurs for flyktninger og pensjonister. Barn i bil på 1-2-3, kampanjen som besøker alle barnehager med søkelys på sikring av barn i bil.

NORDLAND

regionleder | Kari Vassbotn

I 2025 opplevde vi konsekvensene av at vinterturismen øker kraftig i Nordland. Mange bilister uten erfaring med snø, is og raskt skiftende vær skaper nye trafikksikkerhetsutfordringer. Vi har styrket samarbeidet med politi, Statens vegvesen, destinasjonsselskaper og leiebilnæringen for å gi turister tydeligere informasjon om vinterkjøring. Vi arrangerte studietur til Island, som har mye lengre erfaring med vinterturisme. Det ga verdifull innsikt i hvordan samordnet og enhetlig kommunikasjon og samordnede tiltak kan redusere ulykker. Dette tar vi med videre i 2026 for å sikre tryggere ferdsel for både fastboende og tilreisende.

OSLO

ledes fra hovedkontoret

I år er det avholdt 4 møter i Oslo trafikksikkerhetsutvalg. Trygg Trafikk Oslo var vert for et fysisk møte. Kunnskap er delt, vi har også søkt om og fått innvilget tilskudd til aktiviteter i Oslo. Tilskuddet har bidratt til å dekke blant annet kurs for ansatte i barnehage. Refleksdagen ble markert på Bislet. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård delte ut reflekser sammen med Trygg Trafikk og flere andre samarbeidspartnere.

Koordinator har deltatt i nettverk for Hjertesone sammen Bymiljøetaten og flere andre kommuner i andre fylker rundt Oslo, i den hensikt å dele erfaringer. Budskap om sykkelhjelm, refleks, trafikkvakt og filmen *Du er ditt barns første trafikk lærer* er delt i sosiale medier.

ROGALAND

regionleder | Elisabeth Wallace Haaland

Arbeidet mot ungdom er styrket i 2025. Ungdata brukes aktivt for å målrette tiltak, og valgfag trafikk er utvidet med praktisk undervisning i samarbeid med Trafikksikkerhetshallen og NAF. Ungdatafunnene støtter også videreføring av verdiseminar for avgangselever og gratis MC-kurs for unge. Vi har gjennomført lærlingdager med trening i yrkesbil, HMS og førstehjelp.

Sykkelsatsingen er styrket med prosjektstillinger for å gi et desentralisert opplæringstilbud og digitalisere sykkelgårdkurs. Vi fortsetter å løfte frem virkemidler for trygg skolevei og har bistått flere kommuner med å systematisere trafikksikkerhetsarbeidet i operative planer og sikre regodkjenninger. Det er kun to kommuner som mangler godkjenning som Trafikksikker kommune.

TELEMARK

regionleder | Brita Straume

Vi har fortsatt fokusert på ungdom. Hovedutvalg for Samferdsel i Telemark bevilget et øremerket tilskudd på 2,8 millioner kroner, og det ble gjennomført et ekstraordinært forprosjekt med og for ungdom. Prosjektet fikk arbeidstittelen Telemarksprosjektet M.U.R.T. (Mestring, Ungdom, Rus, Trafikk) og bygget på Vest-Telemarkrådets nullvisjon: Null drepte og skadde ved motorisert ferdsel på vann, land og utmark.

M.U.R.T. er et bredt sammensatt faglig prosjekt med oss i Telemark som prosjekteier og ansvarlig. En ekstern prosjektleder har samarbeidet tett med Telemarksforskning og ungdommene. Vi arrangerte en stor ungdomskonferanse med workshop hvor 178 ungdommer, ordførere, politi og lærere deltok. Det ble også kartlagt holdninger og atferd ved åtte videregående skoler, og både elever og skoleledelsen var positive til prosjektet. I tillegg innledet vi samarbeid med musikkgruppen Byting som er opptatt av problemstillingen. Det ble laget en film som dokumentasjon, og en variant av konseptet *Si ifra* ble utviklet – med engasjement på tvers av kjønn, alder og generasjoner.

TROMS

regionleder | Helga Anette Melhus

Året har vært preget av systematisk planarbeid med kommunene i Troms. En ny kommune ble godkjent som Trafikksikker kommune, og vi har regodkjent tre andre. Videre har vi hatt dialog med flere kommuner om godkjenningsordningen.

Skoler og barnehager har fått informasjon og veiledning i bruk av opplæringsressurser i Barnas Trafikkklubb, Sykkeldyktig, Underveis og Veivalg.



Vi har holdt kurs om trafikk sikkerhet for ansatte i barnehager og skoler. Blant annet gjennomførte vi et kurs om trafikk- og sykkelopplæring for lærere i Harstad. Lærere i valgfaget trafikk ved ungdomsskoler har fått kompetanseutvikling gjennom det årlige nettverksmøtet i Troms samt finansiering av videreutdanning. Vi har også deltatt i fylkeskommunalt tiltak om trafikk sikkerhet i videregående skoler og påvirket til at skoler tar i bruk våre opplæringsressurser.

Vi har vist flere kampanjer via ulike medier, blant annet om ungdomstiltaket Ta vare på gutta, råd til utenlandske vinterturister og refleksbruk.

TRØNDELAG

regionleder | Frode Tiller Skjervø

Året startet med minnemarkering for trafikkofre torsdag 16. januar. Den årlige trafikksikkerhetskonferansen Trøndsk Trafikksikkerhetstreff ble også gjennomført. Begge disse arrangementene hadde godt oppmøte.

Våren var som tidligere preget av fokusering på ungdom. Forebyggendedager for avgangselevne ble gjennomført for ca. 5500 elever i alderen 17–19 år over hele fylket, nesten alle videregående skoler var med i år. Dette er vi veldig godt fornøyd med, og tilbakemeldingen tyder på like bra deltakelse også neste år. I tillegg var vi også godt involvert i arbeidet med den nasjonale kampanjen Ta vare på gutta. Her fikk fotballprofil Sverre Nypan delta i en av episodene, noe vi setter veldig pris på. Vi hadde besøk av Mankegard på den nasjonale lanseringen av kampanjen som ble gjennomført på Thora Storm vgs.

Trafikksikker kommune har også stått høyt på prioriteringslista, vi har jobbet med mange kommuner i løpet av året. Vi fikk den siste godkjenningen 18. desember da Steinkjer ble godkjent.

Kampanjen Kjør rusfritt ble også i år profilert på ulike konserter og kulturarenaer. I tillegg startet vi en kampanje rettet mot voksne menn, På tide å lytte. Den er i hovedsak basert på en film som ble vist på kino over hele Trøndelag høsten 2025.

VESTFOLD

regionleder | Unni Knutli

Som vanlig er det største arrangementet i året minnemarkeringen Lys til ettertanke. Dette gjøres i samarbeid med Vestfold fylkeskommune, Tunsberg bispedømme og en rekke samarbeidspartnere innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. Arrangementet holdes på Gjennestad videregående skole med appeller, tale fra pårørende og musikalske innslag.

Vi har fokusert på ungdomsarbeid, Si Fra ble tilbudt alle videregående skoler i Vestfold. Rundt 1500 elever deltok, fordelt på 12 skoler. Valgfaget trafikk for ungdomsskolen gjøres i samarbeid med fylkene rundt Oslofjorden.

Sykelopplæring gjennom Sykkeldyktig og sykkelprøve, og sykkelfinalen i samarbeid med NAF til alle elever i 4. og 6. trinn i Vestfold.

VESTLAND

regionleiar | Knut Olav Røssland Nestås

Året starta med nettverkssamling for kontaktpersonar i Trafikksikker kommune-samarbeidet. Som åra før hadde me òg minnemarkering for trafikkofta og pårørande for føregåande år. Eit sterkt og verdig arrangement med fakkeltog og markeringar i Vestlandshuset og i Bergen domkirke.

2025 bydde elles på ein del kursverksemd, mellom anna SFO-, barnehage- og sykkelkurs om våren. Om hausten hadde me nettverkssamlingar for valfag trafikk både på Skei og i Bergen.

Elles har året gått med til etablering av MC-forum, godkjenning og regodkjenning av trafikksikre kommunar, utstrekt samarbeid med naudetatar, andre frivillige og ideelle organisasjonar om felles aktivitetar, aksjonar og gladkontrollar. Tett og godt samarbeid med Vestland fylkeskommune og Trafikktryggingsutvalet, mellom anna i viktige pådrivarsaker som ATK-satsing, Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune.

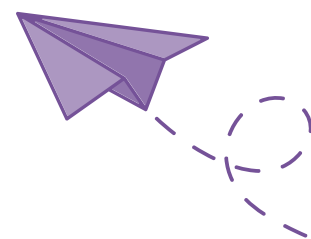
ØSTFOLD

regionleder | Paal-Gunnar Mathisen

Sykelopplæring for barneskoleelever har hovedsakelig vært i vårt fokus. I samarbeid med Østfold fylkeskommune, Inspiria Science Senter, NAF lokallag og Sparebank 1 Stiftelsen Østfold Akershus, har vi besøkt cirka 90 skoler og møtt over 1500 elever fra 3. til 7. trinn.

Ved flere skoler har lokalt politi bistått oss i sykkelopplæringen. Ved hjelp av Sykkeldyktig har elevene jobbet teoretisk og praktisk i forkant av skolebesøkene. Dette for å oppnå best mulig effekt ved skolebesøkene.

Sykkeldyktig er et samarbeidsprosjekt mellom NAF, Sykklistforeningen og Trygg Trafikk der målet er å gi barn gode ferdigheter på sykkel og grunnleggende kunnskap om trafikk sikkerhet. Samtidig har vi startet en pilot der søkelyset er satt på god elsparkesykkelopplæring for elever i 7. og 8. trinn.



Styrets beretning 2025

Virksomhetens art og lokalisering

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

Samfunnsoppdraget er forankret i nasjonale styringsdokumenter på trafikkikkerhetsområdet, i tildelingsbrevet fra staten samt i fylkesvise planer, våre egne vedtekter, strategi og handlingsplaner. Vi følger nøye med på ulykkesstatistikken og analyserer utviklingen. Utviklingstrekk som avdekkes legges til grunn for prioriterte innsatsområder.

Vi har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikkikkerhet blir gjennomført som en del av en samordnet innsats mot trafikkulykker. Trafikkopplæring av barn og unge samt informasjon om risikofaktorer og riktig bruk av sikkerhetsutstyr, er to bærebjelker i arbeidet. I tillegg kommer arbeidet med holdninger og atferd rettet mot alle trafikantgrupper. Fysisk og teknisk sikkerhet når det gjelder kjøretøy og infrastruktur er viktig, men ikke tilstrekkelig for å nå nullvisjonen. Gode holdninger og trygg atferd 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 representasjon i alle landets fylker. Hvert fylkeskontor har en ansatt regionleder, med unntak for Oslo kommune hvor samarbeidet skjer gjennom hovedkontoret. Regionledere, spesialrådgivere og fylkesfinansierte rådgivere koordinerer og gjennomfører virksomhetens aktiviteter i fylkene. Trygg Trafikk tilpasser organiseringen av virksomheten til den fylkesstrukturen som gjelder til enhver tid. Tett samarbeid med fylkene om planlegging og gjennomføring av trafikkantrettede aktiviteter er en nøkkelfaktor i arbeidet.

Økonomisk utvikling

Årsregnskapet for 2025 viser et resultat på kr 533 429. Til sammenligning hadde organisasjonen i driftsåret 2024 et overskudd på kr 606 251. Det budsjetterte resultatet var kr 500 000.

Trygg Trafikk har forutsigbare inntekter og kostnader, og alle prosjekter, aktiviteter og delbudsjetter rapporterer med jevne mellomrom til ledelsen i løpet av året. Trygg Trafikk sender Samferdselsdepartementet en tertialrapport etter 1. og 2. tertial med aktivitetsredegjørelse og tertialregnskap. Etter 3. tertial utarbeides en årsrapport som også sendes til departementet. Disse rapportene legges også frem for styret.

Trygg Trafikk har i 2025 hatt et finansielt samarbeid med forsikringsnæringen gjennom Trafikkforsikringsforeningen (TFF). Samarbeidet med TFF og forsikringselskapene fungerer svært godt. Den totale rammeavtalen for 2025 var på kr 12 586 527, som er en økning på 2,6 % fra året før. Regionale midler fra fylker utgjorde totalt kr 29 483 912, som er en økning på 10,8 % fra 2024. Midler fra andre samarbeidspartnere utgjorde totalt kr 1 031 700.

Grunnbevilgningen fra staten var i 2025 på kr 68 500 000, hvorav 5 200 000 var øremerket tiltak for oppfølging av Barnas transportplan. Fra 2024 til 2025 økte grunnbevilgningen fra staten med 4,1 %.

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 533 429 overføres annen egenkapital. Egenkapitalen er per 31. desember 2025 kr 15 548 814 som utgjør 41,8 % av totalkapitalen. Det er styrets oppfatning at regnskapet gir en riktig oversikt over organisasjonens drift i 2025 og stilling per 31. desember 2025. Styret anser likviditeten som god.

Medlemsutviklingen

Ved utgangen av 2025 hadde Trygg Trafikk totalt 256 medlemmer mot 253 i 2024. Av landets 357 kommuner var 216 kommuner medlemmer, en andel på 60,5 prosent. Øvrige medlemmer består av alle landets fylker samt flere landsdekkende organisasjoner og samarbeidspartnere på trafikkikkerhetsfeltet. Kommunikasjonen med medlemmene skjer ved regelmessige nyhetsbrev, invitasjon til fagmøter og trafikkikkerhetskonferanser, både i fylker og nasjonalt. Trygg Trafikk ønsker å øke antallet medlemmer. Det har i noen år vært utredet om Trygg Trafikk skal åpne opp for flere medlemskategorier, og dette vil bli utprøvd i 2026. Målet er primært å knytte tettere bånd til medlemmer som ønsker et mer frekvent faglig samarbeid med Trygg Trafikk. I 2025 var den ordinære medlemsavgiften på kr 3 500.

Risiko og sårbarheter

Trygg Trafikk utarbeider en toårig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som legges frem for styret for en systematisk vurdering av risikoutviklingen. Gjeldende analyse ble utarbeidet høsten 2024 og gjelder for perioden 2025 t.o.m. 2026. Ved utgangen av 2025 ble det utarbeidet en avviksrapport og justering av analysen.

Analysen 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).

Avviksrapporten bekrefter at økonomisk risiko (B) er den mest utfordrende kategorien ettersom det er overveiende sannsynlig at årlige tildelinger over statsbudsjettet bare delvis vil kompensere for lønns- og prisvekst. Det vurderes videre som en risiko at anstrengt økonomi i flere fylker og kommuner kan medføre en lavere prioritering av trafikkantrettede trafikkikkerhetstiltak lokalt.

Trygg Trafikk har i flere år gjort tilpasninger som gjør oss bedre rustet til å møte moderate variasjoner i den statlige grunnbevilgningen. Sannsynligheten er lav for at det må iverksettes ekstraordinære, kostnadsreducerende tiltak i 2026. Administrasjonen vil likevel fortsette med å identifisere områder hvor effektivisering og kostnadsbesparelser er mulig, uten at det svekker aktivitetsnivået eller våre kjerneoppgaver. I desember 2025 besluttet styret å flytte hovedkontoret i Oslo fra Tullins gate 2 til Hammersborg Torg 3. Hovedkontoret blir etablert på et mindre areal i samsvar med arealnorm fra Statsbygg og er ventet å gi en årlig besparelse på kr 1,5 millioner, med effekt fra 2027.

Vi ser også på muligheten for å øke inntektssiden via prosjektfinsiering 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 påkrevd. Det understrekes likevel at allerede iverksatte tiltak for å redusere sannsynlighet eller konsekvens må følges opp og drives videre. Avviksrapporten for 2026 peker på flere områder hvor det er positive avvik, dvs. at risiko- eller konsekvensreducerende tiltak er påbegynt eller gjennomført. Analysen for 2025 t.o.m. 2026 er i så henseende positiv.

Analysen konkluderer med at Trygg Trafikk ved inngangen til 2026, som i 2025, har gode rammebetingelser for å arbeide videre med samfunnsoppdraget og møte forventningene fra våre målgrupper og styrende myndigheter.

Forsknings- og utviklingsaktiviteter

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. I 2025 er det utviklet et internt kvalitetssystem for alle våre publikasjoner og dokumenter samt nye standarder

for prosjekt- og aktivitetsplaner og sluttrapportering. Våre publikasjoner om fagtemaer og trafikksikkerhetsråd er systematisert og publisert på våre nettsider.

I 2025 ble en digital versjon av TT Mener publisert på nettsiden Trygg Trafikk. Arbeidet med en slik digitalisering av tidligere fysiske fagdokumenter var etterlengtet og ble tatt godt imot. Totalt er det i løpet av 2025 lagt ut 10 digitale notater på TT Mener, og arbeidet med flere fortsetter.

I februar 2025 publiserte vi en digital versjon av ulykkesstatistikken. Denne viser grafiske hovedtrekk ved dødsulykkene og oppdateres hver måned.

Våren 2025 ble det gjennomført en undersøkelse blant 1 000 syklister i fem norske byer. Resultatene ble publisert samt presentert på vår nasjonale trafikksikkerhetskonferanse. Undersøkelsen ga innsikt i syklisters atferd og kunnskap om regelverk og er viktig i det videre arbeidet med målrettede tiltak mot denne trafikantgruppen.

Tilsvarende ble det gjennomført en undersøkelse om mopedbruk blant unge, med særlig oppmerksomhet på risikoutsatt atferd og bruk av sikkerhetsutstyr. Denne ble også presentert på den nasjonale Trafikksikkerhetskonferansen.

Trygg Trafikk har bidratt til utarbeidelsen av en forskningsrapport fra SINTEF og Nord universitet om MC-føreres handlingsvalg og blikkbruk for sikker kjøring. Rapporten beskriver hvordan motorsykkelførere bruker blikket til å hente inn og bearbeide informasjon for å ta beslutninger i trafikken og har konkrete anbefalinger til innhold i både opplæring og førerprøve.

Trygg Trafikk setter aktuelle tema på dagsordenen og etablerer møteplasser for aktørene innenfor samferdsel og trafikksikkerhet. Det ble avholdt fire fagmøter der medlemmer, det nasjonale fagmiljøet og egne ansatte ble invitert til faglig påfyll og drøfting av spesifikke temaer. Fagmøtene gjennomføres i hovedsak som digitale møter, men er også åpne for fysisk deltakelse.

Temaer for møtene i 2025 var skjermer i bil, arbeidsrelatert kjøring, rus i trafikken og MC. Totalt hadde vi over 700 påmeldte med et gjennomsnitt på 184 påmeldte per møte. Rekorddeltakelse var på fagmøtet om MC-sikkerhet med hele 263 påmeldte.

Trygg Trafikk bidro som tidligere år med et arrangement på konferansen Mobilitet 4. mars 2025. Temaet var: Vi skal bli flere som sykler og går – hvordan unngå at dette fører til flere ulykker? Arrangementet fikk stor oppslutning og flere sentrale aktører som Statens vegvesen, SINTEF, Norconsult og andre deltok.

Den 9. april 2025 arrangerte vi den årlige nasjonale Trafikksikkerhetskonferansen med omkring 300 deltakere. Temaet var Ubeskyttede trafikanter, og det ble satt søkelys på trafikanter som er ekstra sårbare i trafikken: førere av MC, moped og ATV/UTV samt syklende og gående. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård bidro som tidligere år og holdt åpningstalen. Evalueringen og tilbakemeldinger viser at konferansen lyktes med å være en viktig faglig møteplass, der 100 % av deltakerne oppgir at det faglige nivået er godt eller meget godt.

Også i 2025 hadde Trygg Trafikk et faglig arrangement i Samferdselsteltet på Arendalsuka. Tema var Hvordan stoppe unge råkjørere? Det ble presentert erfaringer med prosjektet alternativ straff, for unge som mister førerretten i prøveperioden på grunn av grove fartsovertredelser. Vi fikk presentasjoner fra Kriminalomsorgen og deretter en paneldebatt med UP, Statens vegvesen, Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Kriminalomsorgen og Trygg Trafikk.

Arbeidsmiljø, likestilling og arbeid mot diskriminering

Vi har nedfelt i vår policy at likestilling skal praktiseres. Organisasjonen har nulltoleranse for diskriminering uansett diskrimineringsgrunnlag. I alle 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 2025 (2024-tall i parentes), hadde Trygg Trafikk 59 (62) ansatte inkludert direktør, herav 34 (37) kvinner og 25 (25) menn. Disse utgjør totalt 54,6 (56,6) årsverk. Kvinners lønn i prosent av menns lønn er 99,9 i 2025 mot 96,9 i 2024. Det er 8 (7) deltidsansatte, 1 kvinne og 7 (6) menn. Ingen av stillingene er ufrivillig deltid. Organisasjonens faglige og administrative ledelse består av direktør, 5 avdelingsledere og HR-sjef. De ledende stillingene er besatt av 4 kvinner og 3 menn.

Trygg Trafikks styre har i 2025 bestått av 7 faste medlemmer og 1 fast møtende vara. Av faste medlemmer er det 4 kvinner og 3 menn, fast møtende vara er kvinne. Styreleder ble på landsmøtet 2025, mot tidligere praksis, ekstraordinært gjenvalgt for 2 nye år for å sikre kontinuitet etter et år med flere utskiftninger i styret. Landsmøtet vil ved valget i april 2026 fremme nye kandidater som vil tilfredsstillende kravene til kjønnsbalanse.

Trygg Trafikk har i løpet av 2025 ikke hatt noen saker knyttet til diskriminering.

Totalt sykefravær var på 8,9 % (7,3 %) av total arbeidstid. Det relativt sett høye, og økende fraværet med 1,6 prosentpoeng kan forklares med et fåtall, men veldig lange sykefravær – som følges oppmerksomt opp. Langtidsfraværet (over 8 uker) utgjør 7,6 %, mot 6,4 % året før, mens øvrig sykefravær (sykemelding under 8 uker) utgjør 0,65 % mot 0,57 % i 2024. Resterende 0,61 % utgjør egenmeldt fravær som er en økning fra 0,37 % året før. Oppdatert sykefraværstatistikk drøftes og følges opp i Arbeidsmiljøutvalget (AMU) og i dialog med ansatte. Det er ikke meldt om arbeidsrelatert fravær. Vi vil i samarbeid med ny arbeidsmiljølov (§4-3) arbeide for å fange opp om psykososiale forhold i arbeidsmiljøet kan spille inn ved sykefravær. Det blir et særskilt tema for AMU og personalledere i 2026 og vil følges tett opp i forbindelse med flytting til, og organisering av,

nytt kontor. Ingen ansatte har i 2025 vært utsett for skader eller ulykker på jobb.

Trygg Trafikk gjennomfører en organisasjonsmåling hvert andre år. I 2021, 2023 og 2025 har Great Place To Work Norge (GPTW) vært leverandør av målingen. I 2021 resulterte målingen i at Trygg Trafikk ble sertifisert som A Great Place to Work. Dette ble bekreftet både i 2023 og i 2025. Målingen kartlegger fem grunnleggende forhold ved Trygg Trafikk som arbeidsplass: troverdighet, respekt, rettferdighet, stolthet og fellesskap. Resultatene fra undersøkelsen i 2025 har blitt presentert for organisasjonen, og disse skal følges opp i 2026 med arbeidsmøter – både avdelingsvis og i plenum – der forslag til tiltak på enkelte forbedringsområder skal utarbeides. Målet er å opprettholde den sterke tillitskulturen, sikre kontinuerlig forbedring som vedlikeholder det gode og trygge arbeidsmiljøet med involvering av medarbeiderne som inspirerer og skaper muligheter.

Hybrid arbeidsform og valg av nytt hovedkontor

Hybridkontor har blitt en innarbeidet arbeidsform i Trygg Trafikk etter pandemien. Bruken av hjemmekontor varierer, men for mange har tre dager på kontoret og to dager på hjemmekontor blitt en norm. Arbeidsformen for den enkelte varierer ofte mellom konsentrasjonsarbeid, gruppearbeid, møte-, kurs- og reisevirksomhet. Den enkelte medarbeider har derfor mulighet til å tilpasse bruk av hjemmekontor til sin arbeidshverdag. I 2025 har Trygg Trafikk tatt konsekvensen av endret arbeidsform i forbindelse med utløpet av tiårig leiekontrakt for hovedkontoret i Tullins gate i Oslo. I kravspesifikasjonen for nytt hovedkontor ble det valgt et aktivitetsbasert arbeidsplasskonsept (jfr. Statsbyggs veiledning ABW). Etter forhandlinger ble det inngått en tiårsavtale med OBOS om å leie lokaler i Hammersborg Torg 3. Nytt hovedkontor vil by på fleksible kontorløsninger ut ifra den aktivitet som skal utføres, og med lavere beregnet deknings-

grad etter Statsbyggs norm (75 %). En direkte konsekvens er at arealet reduseres med ca. 40 % og en tilsvarende innsparing i årlige leiekostnader med virkning fra regnskapsåret 2027. Dette utgjør et vesentlig bidrag i Trygg Trafikks arbeid med å holde administrasjons- og driftskostnader på et forsvarlig nivå i forhold til totaløkonomien.

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. Det gjelder både reiser til og fra jobb 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 som reisebehovet reduseres for alle involverte. Landsmøtet vårt avholdes også digitalt, og den årlige Trafikksikkerhetskonferansen er åpen for å delta digitalt. Vi arbeider videre med å utvikle en digital foredragsportefølje som gjør at organisasjonen kan spre mer kunnskap til våre målgrupper uten at det medfører reisevirksomhet verken for kursholdere eller -deltakere.

Åpenhetsloven

Trygg Trafikk er underlagt lov om virksomhetens 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. Vi innførte i 2024 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 underleveran-

dører.» På våre hjemmesider har vi redegjort for hva vi gjør for å etterleve loven. Det er opprettet kontaktparater og publisert kontaktinformasjon for interessenter som vil ha en nærmere redegjørelse for arbeidet vårt, eller som har konkrete forespørsler om våre leverandører og samarbeidspartnere. Vi har i 2025 ikke mottatt begjæringer om redegjørelse. Se for øvrig lenke: tryggtrafikk.no/om/trygg-trafikk-og-aphetsloven/

Styrets arbeid

Styret har avholdt fem ordinære styremøter i 2025. Styremøtet i juni ble utvidet til to dager. På første dag ble det avholdt styreseminar med gjennomgang organisasjonens samfunnsoppdrag, styrende dokumenter og innsikt i avdelingenes arbeid presentert av avdelingsledere.

Styret har satt søkelyset på planprosesser, der det viktigste har vært Handlingsplan (2026–2029) samt faglige vurderinger og inn-

spill til pådriversaker (lover og reguleringer), Trafikksikkerhetskonferansen og organisasjonens beredskapsplan. Styret har også gjort revisjoner av styreinstruks og finanspolicy. Styret har videre besluttet å gjennomføre en årlig styreevaluering.

På den ordinære agendaen står finansiell rapportering, nasjonalt planarbeid, ulykkesutvikling, særskilte tiltak, høringsuttalelser og driftsrapportering. Administrasjonen orienterer styret på hvert styremøte 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 Trafikkforsikringsforeningen.

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

Styrets leder ble valgt til dirigent og ledet

Trygg Trafikks landsmøte i 2025. Landsmøtet ble avholdt digitalt torsdag 24. april.

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, Trafikkforsikringsforeningen, fylkeskommunene og øvrige samarbeidspartnere og medlemmer for god kontakt og godt samarbeid. Vi takker våre medarbeidere og tillitsvalgte for fremragende innsats også i 2025.

Oslo, 11. februar 2026

Karin Kirsti Bakklund
(styreleder)

Marianne Dobak Kvensjø
(nestleder)

Frank Halse

Lillian Vangberg

Eva Jakobson Vaagland

Roger Stenseth

Frode Tiller Skjervø

Jan Johansen
(direktør)

Trygg Trafikk og åpenhetsloven

«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

Vår kjernevirksomhet er definert i samfunnsoppdraget: trafikkopplæring av barn og unge, informasjon om risikofaktorer og bruk av sikkerhetsutstyr i trafikken.

Dette innebærer at Trygg Trafikks virksomhet hovedsakelig består av kunnskapsinnhenting, kunnskapsbearbeiding, informasjonsvirksomhet og pedagogisk formidling. Bestilling og frembringelse av fysiske produkter utgjør en svært liten andel av virksomheten. Målt i forhold til totale inntekter utgjør varesalg under 1 prosent.

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 følges og dens intensjoner ivaretas.

Trygg Trafikk innførte i 2024 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.

Vi vil ved nye avtaler eller forlengelse av eksisterende avtaler foreta bakgrunnsjekker, egevalueringer og samtaler – og på den måten gjøre det klart at vi 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 avvike samarbeidsforhold med våre 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: ÅPENSLOVEN i emnefeltet, så lover vi deg svar fra Trygg Trafikks administrasjon – innen tre uker.



Brakstad

STYRET

Bak fra venstre: Roger Stenseth, Frank Halse, Lillian Vangberg, Frode Tiller Skjervø.
 Foran fra venstre: Eva Jakobson Vaagland, Jan Johansen (direktør) og Karin Bakklund (styreleder).
 Marianne Dobak Kvensjø (nestleder) og Randi Kiil (1. vara) var ikke til stede da bildet ble tatt.

Oslo, 11. februar 2026

Karin Bakklund

Karin Kirsti Bakklund
(styreleder)

Marianne Dobak Kvensjø

Marianne Dobak Kvensjø
(nestleder)

Frank Halse

Frank Halse

Lillian Vangberg

Lillian Vangberg

Eva J. Vaagland

Eva Jakobson Vaagland

Roger Stenseth

Roger Stenseth

Frode Tiller Skjervø

Frode Tiller Skjervø

Jan Johansen

Jan Johansen
(direktør)

For likestilling og mot diskriminering

Trygg Trafikk arbeider målrettet for likestilling og mot diskriminering. Også i 2025 har vi tilnærmet full likestilling mellom kjønnene når det gjelder stillinger, arbeidsoppgaver og lønn. Vi har ansatte med nedsatt funksjonsevne og ansatte med annen etnisk bakgrunn enn norsk.

Tilstand for likestilling

Ved utgangen av 2025 (fjorårets tall i parentes), hadde vi 59 (62) ansatte inkludert direktør, herav 34 (37) kvinner og 25 (-) menn. Disse utgjør totalt 54,6 (56,6) årsverk. Kvinners lønn i prosent av menns lønn er 99,9 prosent i 2025 mot 96,9 prosent i 2024. Det er 8 (7) deltidsansatte, 1 kvinne og 7 (6) menn. Ingen av stillingene er ufrivillig deltid. Organisasjonens faglige og administrative ledelse består av direktør, fem avdelingsledere og HR-sjef. De 7 ledende stillingene er besatt av 4 kvinner og 3 menn. Kvinners lønn i prosent av menns lønn i ledergruppen er 103 prosent.

I 2025 har vi hatt 2 midlertidig ansatte kvinner og 6 menn. Alle stillinger er prosjektstillinger med egen arbeidskontrakt som tydelig beskriver midlertidighet. 1 mann har hatt 9 uker med 100 prosent foreldrepermisjon.

Styret har i 2025 bestått av 7 faste medlemmer og 1 fast møtende vara. Av faste medlemmer er det 4 kvinner og 3 menn, fast møtende vara er kvinne. Styreleder ble på landsmøtet 2025, mot etablert praksis, ekstraordinært gjenvalgt for 2 nye år for å sikre kontinuitet etter et år med flere utskiftninger i styret. Landsmøtet vil ved valget i april 2026 fremme nye kandidater som vil tilfredsstille kravene til kjønnsbalanse.

Arbeidet vårt for likestilling og mot diskriminering

Vi 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.

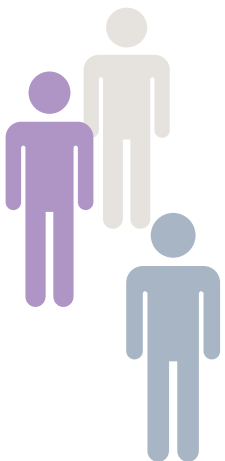
Noen av tiltakene våre for å forebygge diskriminering:

- Trygg Trafikk har inkludering som én av tre verdier. Verdiene er grunnlaget for personalpolitikken og 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 tiltak kan fremmes og drøftes.
- Vi deltar aktivt i nettverk med tilsvarende virksomheter samt i arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner der det er mulig å drøfte egen praksis, få innspill og identifisere risiko for uønsket atferd.
- I alle 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.
- I rekrutteringsprosesser deltar tillitsvalgte, og vi er alltid oppmerksomme på kjønns sammensetningen blant søkere og medarbeidere. Dette gjelder også ved innkalling til intervjuer ved ledige stillinger.
- Vi har gode tilrettelagte lokaler: heis, rullestolvennlige kontor og fellesarealer. 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.

Trygg Trafikk har i løpet av 2025 ikke hatt noen saker når det gjelder diskriminering eller klager på manglende likestilling.



Regnskap og noter 2025

RESULTATREGNSKAP	NOTE	2025	2024
Driftsinntekter og driftskostnader			
Salgsinntekt		1 602 724	1 801 288
Annen driftsinntekt		115 134 708	109 009 877
Sum driftsinntekter	1, 2	116 737 433	110 811 165
Varekostnad		550 895	362 758
Lønnskostnad	3, 4	62 244 892	60 407 041
Avskrivning på driftsmidler	5	33 571	148 129
Annen driftskostnad	4, 6	55 356 601	51 400 781
Sum driftskostnader		118 185 959	112 318 709
Driftsresultat		-1 448 526	-1 507 545
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		2 032 755	2 159 207
Annen rentekostnad		50 800	45 412
Resultat av finansposter		1 981 955	2 113 795
Resultat		533 429	606 251
Årsoverskudd		533 429	606 251
Overføringer			
Avsatt til annen egenkapital	7	533 429	606 251
Sum overføringer		533 429	606 251



BALANSE	NOTE	2025	2024
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	5	27 979	61 550
Sum varige driftsmidler		27 979	61 550
Sum anleggsmidler		27 979	61 550
Omløpsmidler			
Lager av varer og annen beholdning	8	631 245	219 563
Fordringer			
Kundefordringer		89 606	578 909
Andre kortsiktige fordringer		701 647	745 418
Sum fordringer		791 253	1 324 327
Bankinnskudd, kontanter o.l.	9	35 743 791	39 859 403
Sum omløpsmidler		37 166 290	41 403 293
Sum eiendeler		37 194 269	41 464 843
EGENKAPITAL OG GJELD			
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	7	15 548 814	15 015 385
Sum opptjent egenkapital		15 548 814	15 015 385
Sum egenkapital		15 548 814	15 015 385
Gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		2 632 613	5 930 790
Skyldig offentlige avgifter	10	4 373 921	4 441 177
Gjenst. prosj.midler, andre prosj.	2	1 206 885	2 949 298
Gjenst. prosj.midler, fylkene	2	5 537 816	6 085 319
Annen kortsiktig gjeld	10	7 894 220	7 042 875
Sum kortsiktig gjeld		21 645 455	26 449 459
Sum gjeld		21 645 455	26 449 459
Sum egenkapital og gjeld		37 194 269	41 464 843

Oslo, 11. februar 2026



Karin Bakklund
(styreleder)



Marianne Dobak Kvensjø
(nestleder)



Frank Halse



Roger Stenseth



Lillian Vangberg



Eva Jakobson Vaagland



Frode Tiller Skjervø



Jan Johansen
(direktør)

NULL VISJON NEEN

Innen 2030: maksimalt
350 drepte og hardt skadde,
hvorav 50 drepte.

INGEN skal omkomme
i veitrafikken i 2050.

NOTER TIL ÅRSREGNSKAP 2025

NOTE 1. REGNSKAPSPRINSIPPER

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

Generell informasjon

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

Inntekter

Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Medlemskontingenter inntektsføres når de er opptjent, det vil si i det regnskapsåret kontingenten gjelder. Øvrige inntekter inntektsføres når de er opptjent.

Driftstilskudd inntektsføres i det regnskapsåret tilskuddet er gitt til dekning av drift. Tilskudd og inntekter som gjelder bestemte aktiviteter eller prosjekter, inntektsføres når organisasjonen har juridisk rett til inntekten, og verdien kan måles pålitelig. Offentlige tilskudd som gjelder særskilte betingelser eller øremerkede aktiviteter, inntektsføres i takt med forbruk av midler knyttet til den støttede aktiviteten. Mottatte, ubenyttede midler til øremerkede prosjekter som ikke er ferdigstilt ved utgangen av regnskapsperioden, balanseføres som en forpliktelse under posten Gjenstående prosjektmidler.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

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

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

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler

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

Varer

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

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer forfaller ikke senere enn ett år

etter regnskapsårets slutt, og oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Det er pr. 31.12.2025 vurdert at det ikke foreligger behov for avsetning til tap på kundefordringer.

Pensjonsforpliktelser

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

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

Skatt

Trygg Trafikk er en ideell organisasjon hvor all virksomhet er rettet mot formålet å oppnå best mulig trafiksikkerhet 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 2025.

NOTE 2. DRIFTSINNTEKTER

Organisasjonens inntekter fordeler seg på følgende regnskapsposter:

Salgsinntekter	2025	2024
Varesalg	342 385	277 885
Andre inntekter og refusjoner	1 260 340	1 523 403
Sum salgsinntekter	1 602 724	1 801 288
Andre driftsinntekter		
Offentlig tilskudd fra Samferdselsdept.	68 500 000	65 800 000
Tilskudd og prosj.midler fra forsikring	12 711 180	12 217 626
Kontingenter medlemmer	993 000	991 698
Tilskudd til aktiviteter i fylkene	29 483 912	26 606 400
Tilskudd til øvrige prosjekter	1 156 700	1 177 500
Overført gjenst. prosj.midler fra i fjor *)	9 034 617	11 251 269
- Tilbakeført gjenst. prosj.midler i år **)	-6 744 701	-9 034 617
Sum andre driftsinntekter	115 134 708	109 009 877

*) Øremerkede prosjektmidler som ble overført fra 2024 til 2025.

***) Øremerkede prosjektmidler som overføres til 2026.



NOTE 3. LØNNSKOSTNADER M.M.

Spesifikasjon av lønnskostnader	2025	2024
Lønn	47 467 329	46 039 640
Arbeidsgiveravgift	7 457 634	7 471 103
Pensjonskostnader	5 601 980	5 925 490
Andre ytelser	1 717 949	970 808
Sum lønnskostnader m.m.	62 244 892	60 407 041
Antall årsverk	54,6	56,6

NOTE 4. YTELSER TIL LEDENDE PERSONER M.V.

	2025		2024	
	Lønn	Annen godtgj.	Lønn	Annen godtgj.
Direktør	1 916 437	155 772	1 852 542	164 916
Styret	111 988	-	105 124	-

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

	2025	2024
Revisor, revisjonshonorar	193 780	188 299
Revisor, annen bistand	35 793	32 203
Revisor, attestasjoner	-	-

Tallene presenteres inkl. mva.

NOTE 5. IMMATERIELLE OG VARIGE DRIFTSMIDLER

	Immaterielle	Varige	Totalt
Anskaffelseskost 1.1	-	235 000	235 000
+ tilgang i året	-	-	-
- avgang i året	-	-	-
- samlede av- og nedskrivninger	-	207 021	207 021
Bokført verdi 31.12	-	27 979	27 979

Prosentstans for ordinær avskrivning	10–33,3 %
Årets avskrivninger	33 571

NOTE 6. ANDRE DRIFTSKOSTNADER

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

	2025	2024
Opplæring	6 322 097	8 302 155
Kommunikasjon og kampanjer	7 643 779	4 983 022
Fag og analyse	4 640 421	4 609 063
Fylkesavdelingen	23 498 679	20 896 621
Fellestjenester	13 251 625	12 609 920
Sum andre driftskostnader	55 356 601	51 400 781

NOTE 7. EGENKAPITAL OG EIERE

Årets endring i egenkapital:	
Egenkapital 1.1.	15 015 385
+ Årsoverskudd	533 429
Egenkapital 31.12.	15 548 814

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

	2025	2024
Varebeholdning består av:		
Lager av varer innkjøpt for videresalg	631 245	219 563

Per 31.12.2025 er det vurdert at det ikke foreligger ukurante varer i varelageret.

NOTE 9. BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

	2025	2024
Bundne midler		
Innskudd depositum	1 533 348	1 521 178
Innskudd skattetrekk	3 351 380	3 385 674

NOTE 10. GJELD

	2025	2024
Skyldig offentlige avgifter		
Forskuddstrekk	2 156 455	2 194 391
Merverdiavgift	114 971	169 170
Arbeidsgiveravgift	2 102 495	2 077 616
Sum Skyldig offentlige avgifter	4 373 921	4 441 177
Annen kortsiktig gjeld		
Påløpne feriepenger	5 483 257	5 319 124
Påløpt kostn. og forskuddsbet. innt	2 391 982	1 713 471
Diverse kortsiktig gjeld	18 981	10 280
Sum Annen kortsiktig gjeld	7 894 220	7 042 875

NULL
VISJO
NEN

Nullvisjonen ligger til grunn
for alt arbeidet vi gjør.

Til landsmøtet i Trygg Trafikk

Uavhengig revisors beretning

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Trygg Trafikk.

<p>Årsregnskapet består av:</p> <ul style="list-style-type: none">Balanse per 31. desember 2025Resultatregnskap for 2025Noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper	<p>Etter vår mening:</p> <ul style="list-style-type: none">Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, ogGir årsregnskapet et rettviseende bilde av foreningens finansielle stilling per 31. desember 2025, 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 uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

Styret og direktør (ledelsen) er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av 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 daglig leders 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 avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

BDO AS

Cathrine Sæther Karlsen
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Organisasjon og ansatte

Trygg Trafikk er en landsdekkende organisasjon med en sentral administrasjon lokalisert i Oslo og med kontorer i alle landets fylker. Totalt antall ansatte var 59 personer i 2025 (54,6 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 trafiksikkerhet på vei. De jobber med å innhente og formidle forskning og kunnskap om trafiksikkerhet samt utviklingsarbeid, dokumentasjon og evaluering. Planlegging og gjennomføring av den nasjonale trafiksikkerhetskonferansen er et viktig prosjekt. Avdelingen har ansvar for godkjenningsordningen Trafikksikker kommune og godkjenner/regodkjenner trafiksikkerhetsarbeidet 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

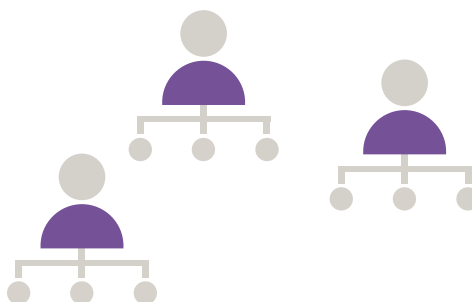
Avdelingen spiller en nøkkelrolle i vår strategiske og praktiske kommunikasjon. Effektiv formidling er et felles mål. Avdelingen utvikler og vedlikeholder våre kommunikasjonskanaler og ivaretar mediekontakt. Ansvarsområdet dekker i tillegg våre nasjonale trafiksikkerhetskampanjer med temaer som ungdom, 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 trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhetsutvalg 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 2025 hatt følgende sammensetning:

leder	Karin Bakklund	Trøndelag fylkeskommune	2021–2027
nestleder	Marianne Dobak Kvensjø	Nordland fylkeskommune	2024–2026
medlemmer	Frank Halse	Politiets Fellesforbund	2023–2027
	Roger Stenseth	Trafikkforsikringsforeningen	2025–2027
	Eva Jakobson Vaagland	Skadeforebyggende forum	2025–2027
	Frode Tiller Skjervø	ansattes representant	2025–2027
	Lillian Vangberg*	Vestland fylkeskommune	2025–2027
varamedlemmer	1. Randi Kiil*	Syklistforeningen	2024–2026
	2. Henrik Kierulf	Trøndelag fylkeskommune	2024–2026
	3. Ubesatt*		
	4. Elin Agdestein Gran	Ansatte valgt 1. vararepresentant	2025–2027
	5. Tone Helstad Glomsrud	Ansatte valgt 2. vararepresentant	2025–2027

*Styremedlem Jonas Andersen Sayed fra Rogaland fylkeskommune (2022–2026) ble valgt inn på Stortinget høsten 2025 og trådte av den grunn ut av styret. Det medførte at landsmøtevalgt 1. vara Lillian Vangberg rykket opp som fast medlem, 2. vara til 1. vara, og 3. vara til 2. vara. Landsmøtet 2026 velger ny 3. vara, som har vært ubesatt fra høsten 2025.

VALGKOMITEEN

Tomas Iver Hallem – leder

Knut Duesund – medlem

Jan Kristiansen – varamedlem

Jannicke Bergesen Clarke – medlem

SAMMENSETNING AV ARBEIDSMILJØUTVALGET VED UTGANGEN AV 2025

leder | Elisabeth Natvig

representant fra Delta | May-Lene Rasmussen Noddeland

| vara Davis Toftungen

representant fra NTL | Espen Marstein Aarnes

| vara Amad Nasir

representanter fra ledergruppen | Jørn Bremtun og Elisabeth Natvig

direktør | Jan Johansen

verneombud | Elin Agdestein Gran

| 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

Samarbeidspartnere

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

NASJONALT

Kontaktutvalget for trafikk sikkerhet (KTS)

direktør Jan Johansen
fagdirektør Tanja Loftsgarden

MC-rådet

fagsjef trafikk sikkerhet Bård Morten Johansen

Rusforum

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 trafikk sikkerhet Bård Morten Johansen

Mobilitetskonferansen

spesialrådgiver Renata Torquato Steinbakk

Samferdselstellet | Arendalsuka v/OFV

fagsjef myndighetskontakt Miriam Kvanvik

NORDISK

Nordisk Trafikk sikkerhetsråd (NTR)

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

Nordisk vegforum (NVF)

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

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

INTERNASJONALT

European Transport Safety Council (ETSC)

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

Kontaktpersoner i Trygg Trafikk

direktør Jan Johansen
fagdirektør Tanja Loftsgarden
fagsjef 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 2025

Trygg Trafikk hadde 256 medlemmer ved utgangen av 2025.

A LANDSOMFATTENDE ORGANISASJONER

Bilimportørens Servicekontor
MA – Rusfri Trafikk
NHO Transport
Norges Automobil-Forbund

Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilsportforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Trafikkskoleforbund

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

B ANDRE

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

TRYGG TRAFIKK TAKKER

Samarbeidet vårt med Trafikkforsikringsforeningen og forsikringsselskapene utgjør en vesentlig del av finansieringen av Trygg Trafikks forebyggende arbeid. Vi takker for stort engasjement, og takk til alle som har gitt gaver til arbeidet vårt i 2025!

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

redaktør | Cecilie Bryner
tekst | Nucleus og Trygg Trafikk
design | Trygg Trafikk





Norge er Europas, og kanskje verdens, mest trafikksikre land. Da må vi tørre å gå foran.

Jan Johansen, direktør



Omslagsillustrasjonene er fra kampanjen Ta vare på gutta: TikTokeren Gard «Mankegard» Øksendal på biltur med unge kjente profiler som prater om det å være ung mann i dag – og trafiksikkerhet (samarbeid med Volvo).