

Kjære alle sammen!

Det er en stor glede for meg å ønske dere alle hjertelig velkommen til landsmøte i Trygg Trafikk. Velkommen til medlemmer, til styre og valgkomite, til Trygg Trafikks revisor og ikke minst til alle våre dyktige og dedikerte ansatte.

Vi er nå tilbake i de samme rammene som før pandemien, altså i 2019, der disse landsmøtene utelukkende ble avholdt ved fysisk oppmøte.

For egen del må jeg si at det kjennes godt og trygt å ha dere alle foran meg, fysisk til stede i samme rom. Uansett teknologisk utvikling som har velsignet oss med fantastiske verktøy, så er dette den aller beste måten å gjennomføre et landsmøte på.

Trygg Trafikk er en ideell organisasjon med et offentlig oppdrag. Vi skal bidra til at færrest mulig omkommer på veiene våre og det meste av finansieringen vår kommer fra staten, fra fylkene og fra forsikringsselskapene.

Vårt samfunnsoppdrag er definert i våre vedtekter og slik sett så har det aldri vært tradisjon for at vår policy skapes på våre landsmøter. Trygg Trafikks arbeid preges først og fremst av kunnskap, forskning og alt det som kan dokumenteres innen vårt felt.

Organisasjonens strategier og satsinger henger i stor grad sammen med nasjonalt, regionalt og lokalt planverk og en av mange viktige roller vi forsøker å fylle, er å være limet mellom forvaltningsnivåene.

Samferdselsdepartementet skal godkjenne eventuelle vedtektsendringer i Trygg Trafikk før de kan effektueres, og skulle den dag noen gang komme - gud forby - så er det også bare samferdselsdepartementet som kan godkjenne oppløsning av organisasjonen.

I sum betyr dette at Trygg Trafikks arbeid, fokus, policy og innretning IKKE kan være summen av alle våre medlemmers interesser. Hos oss er det «saken» som er det helt sentrale.

La det allikevel ikke være noen som helst tvil om at landsmøter og medlems-samlinger i Trygg Trafikk uansett er svært viktige for oss, for forankring, for å vise frem bredden i vårt arbeid, men også for å kunne motta viktige signaler fra våre medlemmer som kommer fra regional og lokal forvaltning, landsdekkende organisasjoner og næringer.

Vi ser alle «bildet» fra ulike ståsteder og med ulike vinklinger og for oss er det **alltid** viktig å få ny kunnskap og nye innspill, i det utrettelige arbeidet med å finne gode tiltak og effektive prosesser.

Gode trafikksikkerhetsvenner!

Alle vi som er samlet i dette landsmøte har både stor interesse for og innsikt i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Vi nedlegger sammen en enorm innsats i å bidra til en så sikker trafikk som overhodet mulig.

Jeg tror jeg har mine ord i behold når jeg sier at det trafikksikkerhets-år vi har lagt bak oss, det er året vi ikke absolutt **ikke** ønsket oss.

Allerede i slutten av juni måned inviterte Samferdselsministeren og Vegdirektøren til «krisemøte» der de sentrale nasjonale aktørene drøftet situasjonen og så på avdempende tiltak.

Trygg Trafikk – ved direktøren – var invitert til møtet og deltok i drøftingen. Bakgrunnen var som alle kjenner til en trist vår med alt for mange omkomne i trafikken. Nå fortsatte ulykkessituasjonen heldigvis ikke ut året, men også en trist august måned bidro til at antallet omkomne i 2022 til slutt ble 118. Dette var en økning fra 2021 på 48 %!

Siden 1970, som er det hittil verste trafikksikkerhetsåret i historien, har vi bare opplevd tre enkelt-år som kan sies å ha hatt en statistisk signifikant økning av omkomne i trafikken fra året før. 2022 var ett av disse årene.

De endelige tallene for omkomne og hardt skadde i 2022-trafikken vil ikke være klare fra SSB før om en måneds tid.

Men vi har en god stund visst at vi vil få en økning, spesielt skyldes det den betydelige økningen i antallet omkomne.

I fjor på denne tid kunne jeg fra denne talerstol melde at antallet omkomne i trafikken i 2021 representerte det laveste antallet omkomne så langt tilbake som på midten av 1940-tallet da antall registrerte kjøretøy i Norge var bare rundt 3 % av dagens nivå.

Og akkurat der ligger nok mye av forklaringen på den signifikante økningen i 2022. 2021 var rett og slett ett år der antallet omkomne i trafikken ble redusert til et uforklarlig lavt nivå.

Vi må leve med at vi aldri blir kvitt tilfeldig variasjon i antall ulykker, skadde og drepte. Og når antallet omkomne etter hvert har kommet ned på et lavt nivå så vil den tilfeldige variasjonen fra år til år kunne være relativt stor. Et enkelt «dårlig år» betyr ikke nødvendigvis at en langsiktig trend har snudd.

Når det er sagt så er denne type analyser og statistikk definitivt ikke til trøst for alle de som har mistet sine kjære, også i året som gikk. Og for alle oss så gir disse tallene god grunn til å tenke igjennom om det er ytterligere tiltak som kan eller bør iverksettes på kort eller mellomlang sikt.

Og som vi ser av grafene på tavlen bak meg så gir året vi la bak oss god grunn til bekymring over om vi vil kunne nå 2030-målet om maksimalt 350 omkomne og hardt skadde, derav maksimalt 50 omkomne.

Det foreløpige antall omkomne og hardt skadde i 2022 er estimert til å være ca. 680. Det er ca. 130 flere enn det som er angitt i «siktlinja» for året i henhold til 2030-målet, og det

lengste vi har vært unna denne siktlinja eller målkurve siden vi satte oss langsiktige mål frem mot nullvisjonen.

I Trygg Trafikk legger vi nå stor innsats i pådriverarbeidet inn mot den nye og fremskyndte NTPn. Denne MÅ vise veien mot 2030-målet og inneholde klare prioriteringer og et tydelig signal om hvilke områder innsatsen må skjerpes på, for å komme i takt med viktige nasjonale målsetninger.

Ute i Europa har man også gjort en foreløpig oppsummering av året som gikk og for kort tid siden EU foreløpige tall.

Med knapp margin, og med bakgrunn i den store økningen av omkomne i fjor, mistet Norge posisjonen som Europas tryggeste land å ferdes i til Sverige.

Etter å ha tronet på topp i syv år på rad fra 2015 så er altså våre naboer tilbake i en posisjon de tidligere har hatt.

Så er det allikevel, og heldigvis, slik at Norge fortsatt er et av de aller tryggeste land å ferdes i. Som dere ser så ligger vi langt under EU-gjennomsnittet på 46 omkomne pr. mill. innbyggere, og vi ligger også godt under øvrige Skandinaviske land.

Mange av dere husker sikkert at Sverige hadde sitt «annus horribilis» i trafikken i 2018 da antallet omkomne økte med 30 % fra året før. Allerede året etter i 2019 etablerte Sverige et nivå godt under der de lå frem mot 2017 og nå ligger de altså lavest på EUs målinger.

Lærdommen fra Sverige er på mange måter at det ikke er grunn til å få «panikk» over et enkelt år, men heller stole på det langsiktige og kunnskapsbaserte arbeidet og så hele tiden jage nye muligheter, nye aktiviteter og ny kunnskap som kan omsettes i effektivt forebyggende arbeid.

Det er i denne sammenheng også interessant å se på utviklingen over tid i verden rundt oss. For et par år siden kunne vi melde at EU tok et stort steg mot 2020-målet pga. pandemi og betydelig trafikkreduksjon.

Ca. 20.600 omkomne i EU i 2022 representerer en vekst på 3 % fra 2021, og også en vekst fra 2020 på rundt 10 %. Denne veksten betyr også at EU krysser mållinjen frem mot sitt 2030-mål i feil retning.

I Norge har vi med 2022-tallene en vekst av omkomne i trafikken målt mot 2020 på 27 %. Altså betydelig høyere enn i Europa for øvrig.

De siste 6-7 måneder gir dog heldigvis håp om at vi er på vei tilbake til en tilnærmet «normalsituasjon» - altså slik vi opplevde situasjonen i 2020 og 2021 der vi begge årene hadde mindre enn 100 omkomne i trafikken i Norge.

Det var en liten oppsummering på hvordan vi i Trygg Trafikk ser og tolker ulykkesbildet, også i et internasjonalt perspektiv.

Da skal jeg avslutte med å orientere kort om hvilke større saker styret hadde sitt fokus på i

Trygg Trafikk-året som gikk.

Som i alle andre virksomheter og organisasjoner så handler også i styrearbeidet i Trygg Trafikk om å sikre at den daglige driften skjer forsvarlig, etter klare retningslinjer, med kontroll og tilpasning av bedriftens aktiviteter.

Styret skal også ivareta det overordnede ansvaret for både kortsiktige og langsiktige planer, prognoser, budsjetter, økonomiske oversikter etc.

Som et tillegg til lov- og rammeverk for styrearbeid har vi også en egen «styreinstruks» i Trygg Trafikk. Denne regulerer i hovedsak hvordan vi fordeler oppgaver og ansvar med direktøren.

Det er en glede å kunne meddele at styrearbeid i Trygg Trafikk er svært spennende, givende og opplysende. Jeg vet at jeg har hele styret bak meg når jeg på det sterkeste oppfordrer medlemmene våre til å foreslå kandidater til styret når anledningen byr seg.

Også det siste året har vært travelt for både administrasjon og styre i Trygg Trafikk. 2022 har vært et utpreget «plan-år», der både interne og nasjonale planer, med vår medvirkning, har sett dagens lys.

Etter 5 års drift under «gammel strategiplan» var tiden moden for å ta denne frem på nytt og gjøre nødvendige endringer. Ny **strategiplan** er ikke en fullstendig omveltning av Trygg Trafikks virksomhet og rammeverk, men mer en tilpasning til tiden og de utfordringer denne bærer med seg, slik at vi fortsetter å løse samfunnsoppdraget vårt på en optimal måte. Planen er åpen og tilgjengelig, og kan leses eller lastes ned på våre hjemmesider.

Med ny strategi er det også laget en ny ramme for **handlingsplanen** i Trygg Trafikk. Styret er svært fornøyd med at handlingsplanen, og den frekvente rapporteringen på denne, følger samme struktur som innholdet i strategiplanen. På den måten sikrer vi at strategien er et «levende» planverk som tas igjen i aktivitetene som en rød tråd.

2022 var året da de nasjonale aktørene, under ledelse av Statens Vegvesen, leverte en ny **Nasjonal tiltaksplan** til samferdselsministeren. 11. mars skjedde dette.

Trygg Trafikk skal delta direkte eller indirekte i 42 av de 174 tiltakene i planen, og arbeidet med å levere på planen har høyt fokus i organisasjonen.

Tiltaksplanen i fjor var jo svaret på **Nasjonal Transportplan 2022-2023** og under normale omstendigheter ville det vært fire år til neste gang denne jobben skulle gjøres.

Nå har imidlertid regjeringen, som de fleste vil vite, fremskyndet den neste NTPn med ett år, og i Trygg Trafikk har vi allerede deltatt på flere innspillsmøter til den nye planen.

Styret er alltid godt orientert og involvert i denne type nasjonalt planarbeid der Trygg Trafikk tar en foroverlent rolle.

For et par år siden ba styret om at administrasjonen etablerte konsistente rutiner for jevnlig å kartlegge **risiko- og sårbarhetsforhold** som kan svekke organisasjonens evne til å nå overordnede mål for virksomheten.

Bakgrunnen var de økonomiske utsiktene rundt oss og internasjonal uro som så ut til å kunne ha betydelige effekter også på norsk økonomi og norske forhold.

I februar hvert år mottar og drøfter styret disse risiko- og sårbarhetsanalysene. De gir et godt bilde av hvilke helt konkrete områder vi bør ha et ekstra blick på og også hvilke avbøtende tiltak vi ser for oss for å minimere risiko.

Trygg Trafikks **budsjett for 2023** ble vedtatt i styremøtet i desember i fjor. Etter flere år med god økonomi begynner også vi å kjenne på at det «strammer seg til». Helt konkret så har vi gjennom tre budsjettår ikke fått kompensasjon for den løpende inflasjonen, noe som pr budsjettåret 2022 er beregnet til å være en «manko» på rundt 5 mill. kr. Slik sett er det økonomiske handlingsrommet vårt nå snevert, noe som preger våre prioriteringer.

Som følge av ny strategi og de prosessene som foregår politisk rundt reversering av regionreformen, så valgte direktøren og ledergruppen hans å gjøre visse **organisasjonsmessige tilpasninger** gjennom det siste året. Poenget med disse har vært å sikre en «skarp» organisering som kan svare på nye utfordringer og ikke minst som sikrer at kompetansen vi besitter får de beste vilkårene mulig for å kunne svare på samfunnsoppdraget vårt.

Styret blir jevnlig oppdatert på drift og utvikling i organisasjonen gjennom omfattende skriftlige driftsrapporter fra direktøren og hans ledergruppe. Disse er et godt verktøy for styret som gir god forankring og grunnlag for drøftinger.

I styrets beretning som dere finner i årsrapporten ser dere hvordan vi vurderer året som gikk. Denne skal jo behandles formelt senere i landsmøtet, så jeg går ikke inn på denne nå.

Beretningen avslutter med en stor TAKK! for samarbeidet til alle viktige aktører i og rundt Trygg Trafikk.

Det passer godt for meg å muntlig gjenta det vi har skrevet her fra talerstolen.

Tusen takk til våre hovedsamarbeidspartnere i Samferdselsdepartementet, i fylkene, i Finans Norge, i Politiet og i Statens Vegvesen. Tusen takk også til alle våre medlemmer for øvrig for godt samarbeid og kunnskapsdeling.

Hele grunnlaget for vårt arbeid er nettopp samarbeid om den gode sak.

Sist, men ikke minst, tusen takk for en fremragende innsats til alle våre dyktige og engasjerte ansatte som har et helt unikt blick på alle de utrolig viktige driverne, som gjør at vi alle forhåpentlig kan unngå å bli utsatt for en alvorlig trafikulykke.

Styret blir gjennom et driftsår godt orientert om og inkludert i mange ulike deler av arbeidet og gjennom dette møter vi mange ansatte.

Vi er imponert over den glød, entusiasme og kunnskap som vi møter og kan ikke forstå noe annet enn at nettopp denne utrolig viktige ressursen, menneskene i Trygg Trafikk, gir god grunn til optimisme med henblikk på organisasjonens arbeid også i fremtiden.

På bildet bak meg ser dere nesten hele Trygg Trafikk kollegiet samlet på årets ansattesamling i Sandefjord i september i fjor.

Da gir jeg ordet til fire av våre dyktige avdelingsledere som hver for seg skal summere opp året som gikk. For hvem er vel egentlig bedre til å gjøre nettopp dette enn de som hadde det direkte ansvaret.

Mye skjedde også i året som gikk og aktiviteten på tvers av organisasjonen var høy, både ute i fylkene og inne på hovedkontoret.

Først skal vi høre kommunikasjonssjef Cecilie Bryner, deretter Tanja Loftsgarden fra Fag & analyseavdelingen, så kommer Kristin Strømme, som tidligere var opplæringsjef og nå fagsjef for prosjekt og metode, og til slutt Knut Skjetne som leder vårt arbeid i fylkene.

Da sier jeg takk for meg og ønsker dere alle et godt landsmøte i Trygg Trafikk!