

NTF:s verksamhets- inriktning

2010 – 2011

**Fastställd av
NTF:s kongress 25 april 2009**

Föreningen NTF:s utgångspunkter

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda.

NTF:s nätverk består av ett 70-tal nationella medlemsorganisationer. I NTF:s 23 länsförbund finns över 100 lokala trafiksäkerhetsföreningar och kommittéer.

NTF:s verksamhetsidé

- NTF arbetar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken
- NTF utgör en sammanhållande kraft för medlemsorganisationer och nätverk
- NTF:s opinionsbildning ska öka politikernas, myndigheters, organisationers, företags och enskilda medborgares förmåga och vilja att ställa krav på och själva bidra till bättre trafiksäkerhet och folkhälsa
- Genom NTF:s lokala förankring, närheten till människan och medlemsorganisationerna är vi en attraktiv samarbetspartner för trafiksäkerheten i hela Sverige

Nollvisionen

Nollvisionen som beslutades av Riksdagen 1997 är det långsiktiga målet för trafiksäkerheten. Den innebär på sikt att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen utgör grunden i NTF:s arbete. Nollvisionen vilar på några olika fundament:

- Det etiska ställningstagandet att inte acceptera att någon dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Det delade ansvaret mellan de som utformar trafiksystemet och trafikanten.
- En säkerhetsfilosofi som tar hänsyn till och accepterar att människor gör misstag.
- En prioritering av skadeförebyggande arbete före olycksförebyggande arbete.
- De svagaste trafikanternas behov ska vara dimensionerande.

NTF bedömer att de trafiksäkerhetsåtgärder som hittills vidtagits under Nollvisionen har varit mycket framgångsrika. Utan Nollvisionen hade betydligt flera personer dödats och skadats i trafiken. Vi har dock konstaterat att det finns flera fordonsslag som inte fått tillräckligt stort utrymme i de grundläggande strategier om t.ex. hastighet och krockvåld som lagts upp för Nollvisionen. Hit hör t.ex. lastbilar som, helt oberoende av vem som är vållande, genom sin höga vikt och hastighet skapar ett mycket högt krockvåld i en kollision. Hit hör också mopeder, motorcyklar, snöskotrar och olika fyrhjulingar som, genom att de som färdas på dem är oskyddade och färdas i höga hastigheter, själva utsätts för ett mycket högt krockvåld i en kollision. NTF arbetar också för att utveckla Nollvisionens filosofi så att vi kan fylla dessa luckor och att Nollvisionen därmed kan omfatta alla trafikantgrupper.

Delat ansvar

Nationellt har fokus i trafiksäkerhetsarbetet lagts på vägmiljön, teknisk utveckling m.m. Åtgärderna har varit framgångsrika, men trafikantens förutsättningar att ta sin del av Nollvisionens ansvar har inte prioriterats. För NTF är det angeläget att insatser görs för att förbättra trafikanters kunskaper, insikter, attityder och motivation. En högre prioritering av individen i trafiken får dock inte göras på bekostnad av andra insatser.

Systemsyn och samordning

NTF har en systemsyn på trafiksäkerhet. Det betyder att de olika komponenterna i trafiken, där de viktigaste är fordonet, vägmiljön och trafikanten, måste samverka på ett optimalt sätt för att en säker användning av trafiksystemet skall uppstå.

Ytterligare ett systemperspektiv ligger i Nollvisionens delade ansvar mellan systemutformare och trafikant. NTF menar att båda dessa måste samverka. Systemutformarens roll är att utforma vägtransportsystemet så att en säker användning blir möjlig och trafikantens roll är att följa regler, visa hänsyn och i övrigt bete sig på ett säkert och förnuftigt sätt. En ensidig satsning på en av dessa kommer inte att räcka.

En central del i svenskt trafiksäkerhetsarbete är samverkan och samordning. Genom en helhetssyn och ett samarbete där olika aktörer och åtgärder med samma mål samverkar uppnår man värdefulla synergieffekter. NTF har en unik förutsättning att ta en roll som nav för denna samordning.

Trafiksäkerhet är folkhälsa

Skadade och dödade människor i trafiken är fortfarande ett av våra stora folkhälsoproblem. För att tydligare lyfta fram trafiksäkerhet som en del i folkhälsoarbetet krävs att samarbetet mellan dessa två områden stärks. Ett fördjupat samarbete med hälsosektorn ger tillgång till nya analysmetoder och nya åtgärdsstrategier som traditionellt inte ingått i trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhet och god miljö

Trafiken påverkar hälsa och miljö både positivt och negativt. Positivt påverkas individer t.ex. genom ökad mobilitet och ökad fysisk rörlighet. Gående och cykling är dessutom positivt för den fysiska hälsan. Negativa effekter för individen är utöver trafikskador t.ex. påverkan från partiklar, buller och avgaser. För den långsiktigt hållbara utvecklingen har transportsystemet också en stor betydelse för t.ex. det globala klimatets utveckling och graden av energiförbrukning. Därför behöver trafiksäkerhetsarbetet i högre grad samordnas med miljöfrågorna.

NTF vill därför på sikt verka för att behovet av icke miljövänliga vägtransporter minskas och att dessa förs över till miljövänligare och säkrare alternativ. Eftersom trafiksäkerhet och miljö är starkt kopplade till varandra ser NTF således ett behov att bli mer aktiva i debatten om trafikens miljöpåverkan i de fall det finns nära koppling till trafiksäkerhet.

För NTF gäller att sträva efter gemensamma lösningar men att trafiksäkerheten ska prioriteras i de få fall då detta inte är möjligt.

Alternativ till biltrafik

En fortsatt stark tillväxt av vägtransporterna kommer att göra det svårt, för att inte säga omöjligt att nå de trafikpolitiska målen för både trafiksäkerhet och miljö. EU-kommissionen har t.ex. konstaterat att energiförbrukningen måste reduceras kraftigt om vi vill behålla ett väl fungerande transportsystem på lång sikt. Detta kommer att få stor betydelse för vilka transportslag vi väljer och hur de framtida fordonen kommer att utformas. Båda dessa förändringar kommer att ha mycket stor betydelse för trafiksäkerheten.

Speciellt behövs ett skifte från väg till järnväg/sjöfart och till kollektiva persontransporter i tåg och buss. En konkurrenskraftig kollektivtrafik samt fler och bättre cykel- och gångvägar är viktiga steg i utvecklingen för såväl högre trafiksäkerhet som en bättre miljö. Många kortare bilresor inom tätorterna kan därigenom ersättas med kollektiva resor eller cyklande.

Ett jämställt transportsystem

Riksdagens nya transportpolitiska mål handlar om att transportsystemets huvudfunktion skall vara hög tillgänglighet och att detta skall uppnås genom att vissa villkor skall uppfyllas. Ett sådant villkor är god jämställdhet. Delmålet om jämställdhet har utökats jämfört med det tidigare till att omfatta kön, ålder, funktionshinder, socioekonomiska grupper, inom och mellan regioner.

Enligt NTF finns det en rad åtgärder som skulle förbättra situationen, t.ex. att kvinnors värderingar får lika stort genomslag i trafikpolitiken som mäns. För NTF:s del skulle en ökad andel kvinnor, unga och personer med utländsk bakgrund i NTF:s styrelser och medlemsorganisationer vara exempel på åtgärder som skulle kunna främja jämställdheten.

NTF i internationellt arbete

Svensk trafiksäkerhet utvecklas i samverkan med andra länder och Sverige bidrar med sina framgångar inom trafiksäkerhet till förbättringar i andra länder. Utbytet är ömsesidigt. För NTF är det framför allt tre organisationer som är centrala för detta kunskapsutbyte, NTR (Nordiska Trafiksäkerhetsrådet), ETSC (European Transport Safety Council) och NVF (Nordiskt Vägforum).

Forskningsanknytning

Trafiksäkerhetsarbetet måste så långt det är möjligt bygga på en vetenskaplig grund. För NTF är det avgörande att vara uppdaterad på forskning inom transportområdet. Forskningsbevakning, kompetensutveckling om nya forskningsresultat och fortlöpande uppdatering till den egna organisationen och till medlemsorganisationerna är nödvändigt för att verksamheten ska kunna bedrivas på en hög nivå.

Utveckling av NTF

NTF behöver utveckla nya arbets- och finansieringsformer för verksamheten. Följande strategiska satsningar ska göras under kongressperioden.

NTF:s varumärke

En viktig del i arbetet med att stärka NTF:s roll i det nationella trafiksäkerhetsarbetet är att göra NTF mera känt också i den yngre generationen. NTF har under senare år förskjutit sin prioritering från att kommunicera med trafikanter direkt till att fokusera på opinionsbildning

bland beslutsfattare och nyckelpersoner. Detta har medfört att allmänheten mer sällan än tidigare träffar på NTF. NTF:s varumärke har för många därför förlorat en del av sin betydelse, speciellt i den yngre generationen. Därför ska nya metoder utvecklas, något som skall prioriteras högt under kongressperioden 2010-2011.

Fördjupat samarbete med medlemsorganisationerna

Genom att Vägverket inte längre behåller sitt ramanslag för NTF:s projekt måste NTF ansöka om medel för varje enskilt projekt. Detta kan innebära antingen att NTF konkurrerar med de egna medlemsorganisationerna om en begränsad summa pengar eller att NTF ansöker om dessa projektanslag i samarbete med medlemsorganisationerna. NTF:s avsikt under kongressperioden är att projektanslag i största möjliga utsträckning skall sökas i samarbete. För detta krävs också ett fördjupat samarbete med medlemsorganisationerna generellt, både lokalt och nationellt.

Nya finansieringsformer

NTF behöver utveckla nya finansieringsformer. Den nya situationen har inneburit att NTF, mer aktivt än tidigare behöver delta i upphandlingar av trafiksäkerhetsprojekt. Den har också medfört att NTF i betydligt högre grad måste söka alternativa finansieringskällor, t.ex. genom ökat samarbete med andra nationella myndigheter än Vägverket, bidrag från enskilda, samverkan med forskningsinstitutioner, projektspensring eller CSR (Corporate Social Responsibility) från privata företag.

NTF kommer genom sådana förändringar att utöver att vara opinionsbildare i samhället också i högre grad att verka som konsult. För NTF är det avgörande att trots viss privat finansiering, behålla sitt oberoende och sin roll som ideell organisation.

Kompetensutveckling inom NTF

I en kartläggning av kompetensnivån inom NTF:s gemensamma kansli och NTF:s länsförbund har konstaterats att kompetensen är hög. Det finns variationer runt om i landet men de flesta länsförbund eller regioner har hög kompetens inom de trafiksäkerhetsområden som NTF har prioriterat. Även inom medlemsorganisationerna finns kompetenser inom olika områden som behöver tas till vara i högre utsträckning. En grundutbildning i de verksamhetsområden som NTF prioriterar kommer att erbjudas regionalt eller nationellt och efter behov. Ett ytterligare steg som kommer att tas under perioden är att utveckla en organisation där vi inom hela NTF friare och effektivare utnyttjar spetskompetens inom olika trafiksäkerhetsområden och andra för organisationen viktiga områden.

Med tanke på den nya finansieringssituationen för NTF kommer också kompetensen inom marknadsföring, upphandling och sponsring att behöva stärkas.

NTF:s prioriteringar för trafiksäkerheten 2010-2011

Prioriterade områden

I dokumentet "NTF anser..." identifieras 23 områden inom vilka vi genom våra ställningstaganden verkar och formar opinion. NTF måste driva både ett kortsiktigt och ett långsiktigt arbete för att på sikt uppnå det trafiksäkra samhället. En starkt utvecklad och reformerad trafiksäkerhetsutbildning i skolorna och i förarutbildningen är viktiga komponenter för att uppnå detta. NTF har beräknat effekter av förändrade beteenden på olika områden. Följande tre områden är högprioriterade:

- Sänkta hastigheter
- Ökad trafiknykterhet, drogfrihet och minskad trötthet
- Ökad användning av skyddssystem

Sänkta hastigheter

Hastigheten är avgörande både för en förares möjligheter att undvika en olycka och för en olyckas konsekvenser. För hög hastighet är därmed en av de viktigaste orsakerna bakom att människor dödas och skadas i trafikolyckor. Genom att anpassa hastighetsgränser efter de förhållanden som råder lokalt och genom att få förare att anpassa hastigheten till dessa gränser och till trafikmiljön i övrigt, uppnås det bästa bidraget till en ökad trafiksäkerhet. För NTF är det därför av högsta prioritet att verka för att trafiksäkerhetskriterier får en stor vikt vid beslut om hastighetsgränser och att arbeta för att förare av personbilar, tunga fordon, motorcyklar och mopeder anpassar sin hastighet.

Ökad trafiknykterhet, drogfrihet och minskad trötthet

Internationellt sett har Sverige en god trafiknykterhet men rattfylleri svarar för en alldeles för stor del av olyckor, skador och dödsfall. Andelen drogpåverkade förare som upptäcks av polisen ökar också och utgör nu ca en tredjedel av de som upptäcks i polisens nykterhetskontroller. En mycket liten andel av förarna svarar, genom sitt rattfylleri för en mycket stor andel av dödsolyckorna. Kraftfulla insatser, t.ex. obligatoriskt alkoholås i nya bilar, bättre metoder för kontroll av droger, utbildning av förare och snabba vårdinsatser för de rattfyllerister som upptäcks, är nödvändiga för att motverka denna ökning och vända trenden.

Trötthet har uppmärksamats på senare tid som en starkt bidragande orsak till olyckor, speciellt bland unga förare och yrkesförare. Här behövs kraftfulla åtgärder i regelsystem, övervakning, utbildning och teknikutveckling.

Ökad användning av skyddssystem

Bilbälte, bilbarnskydd och krockkuddar är de viktigaste skyddssystemen i bilen. Om man använder bilbälte halveras risken att dödas i en olycka. De flesta bilisterna använder bilbälte men det finns fortfarande runt 5 procent i framsätet och ca 20% i baksätet som inte gör det. Trots den lilla andelen icke-användare är ca 40 procent av de bilförare och passagerare som dödas i trafikolyckor obältade. Det är därför avgörande för utvecklingen att även de sista 5

procenten börjar använda bälte. Detta kräver attitydpåverkan, bättre utbildning, bättre övervakning och bältesvarnare i alla nya bilar.

Till skyddssystemen hör också hjälmar för cykel, motorcykel, moped och fyrhjulingar. Även här kan man konstatera att alltför många skador beror på att man inte använt hjälm eller inte knäppt fast den. Bland cyklister är speciellt de äldre utsatta för skallskador som skulle kunna förhindras med hjälm. Bland mopedister har det visat sig vanligt att hjälmen inte knäpps fast vilket innebär att den faller av vid en olycka. Här krävs cykelhjälmslag för alla, utbildning och övervakning.

Prioriterade trafikantgrupper

I dokumentet "NTF anser..." finns 11 grupper omnämnda där NTF uttrycker åsikter om vad som bör göras. Liksom för de prioriterade områdena ovan har också prioriteringar gjorts för målgrupper där störst fokus ska läggas under kongressperioden. Dessa målgrupper är:

- Barn 0-17 år
- Unga bilförare 18-24 år
- Äldre
- Nya svenskar
- Yrkesförare
- Motorcyklister och mopedister

Barn 0-17 år

De yngre barnen, 0 - ca 12 år är en särskilt utsatt grupp där ansvaret för deras säkerhet ligger på föräldrarna. Antalet skadade och dödade barn ökar med ökad ålder. De yngsta drabbas mest av olyckor där de suttit i bil med felaktigt monterade skydd. De något äldre, ca 13-17 år, blir nya förare på cykel och moped och utsätts för de nybörjarrisker som forskningen tydligt visat finns. Speciellt viktigt är att följa utvecklingen för ungdomar på moped. Förutom barnen själva är deras föräldrar och skolan viktiga målgrupper. Ett för NTF angeläget område är skolans arbete med trafiksäkerhet. Utan att skolan tar ett större ansvar för barns utveckling i detta avseende kommer många barn och ungdomar att växa upp utan förståelse för att trafiksäkerhet är viktigt.

Unga bilförare 18-24 år

Unga bilförare har en kraftigt förhöjd risk jämfört med äldre. Det är också stora skillnader mellan män och kvinnor, både när det gäller körbeteende och olycksrisk. Kvinnor klarar sig betydligt bättre än män i den här åldersgruppen. Andelen yngre i denna grupp kommer att öka de närmaste åren, vilket troligen innebär att antalet unga körkortstagare också kommer att öka. För NTF är det av hög prioritet att verka för en reformerad körkortsutbildning där utbildningsmål, utbildningens genomförande och prov fungerar i harmoni med varandra.

Äldre

Andelen äldre ökar kraftigt, en påtaglig skillnad kommer att märkas redan om 10 år. Äldre är speciellt utsatta som oskyddade trafikanter och i komplicerade situationer i bil. Åtgärder införs

vid utformning av gator och vägar, t.ex. säkring av övergångsställen och införande av 30 km/tim i tätortsområden. För NTF är det angeläget att medverka till att förbättringar för äldre genomförs i snabbare takt.

Nya svenskar

Av Sveriges befolkning är över 13 procent utlandsfödda. Forskning visar att det bland dessa nya svenskar finns grupper som är drabbade av högre olycksrisk än svenskfödda. Orsaken är bl.a. brist på information om hur den svenska trafiken fungerar. NTF menar att för lite görs för att förbättra de utlandsföddas förutsättningar i den svenska trafiken. En ökad satsning på stöd, utbildning och information till nya svenskar har därför hög prioritet för NTF.

Yrkesförare

Tunga lastbilar är inblandade i en betydligt större del av de allvarliga trafikolyckorna än vad som motsvarar deras andel av trafikarbetet. Även om de inte är vållande i högre utsträckning orsakar ändå de tunga fordonen ett mycket högt krockvåld, något som leder till ökade skadekonsekvenser. Det faktum att huvuddelen av den tunga lastbilstrafiken körs i hastigheter över gällande hastighetsgränser förstärker kraftigt denna effekt. Eftersom den tunga trafikens andel av den totala trafiken ökar är det extra angeläget att förbättra situationen.

Många företag och åkerier har tagit problemen på allvar och genomfört en rad trafiksäkerhetsåtgärder för att t.ex. minska hastighetsöverträdelser. Privata och offentliga upphandlare av transporter har också ökat sitt intresse för trafiksäkerhet genom att ställa ökade krav på trafiksäkerhet i sina upphandlingar. Det är angeläget att detta arbete fortsätter så att normerna för trafiksäkert beteende inom yrkestrafiken förbättras på bred front.

Motorcyklister och mopedister

Antalet mopeder klass 1 liksom antalet motorcyklar har ökat kraftigt i trafiken och med dem antalet dödade och svårt skadade. Vi har konstaterat att inget av dessa fordonsslag rymms i de grundprinciper om vägtransportsystemets utformning som formulerats i Nollvisionen. Även om trenden med ökande antal olyckor bröts under 2008 krävs krafttag för att minska den överrisk som är förknippad med de tvåhjuliga motorfordonen. NTF vill prioritera arbetet med att öka trafiksäkerheten för dessa trafikanter.

NTF:s arbetsmetoder

Opinion, information och politisk påverkan

Effekterna av NTF:s arbete uppstår dels genom att NTF lyckas påverka systemutformare att prioritera trafiksäkerhet högre, dels genom att enskilda trafikanter påverkas till ett säkrare beteende. Påverkan sker på alla nivåer, centralt, regionalt och lokalt, genom förtroendevalda, frivilliga, medlemsorganisationer och NTF-tjänstemän. Påverkan sker genom att NTF:s synpunkter framförs i massmedia, vid sammankomster, i remissvar, genom utbildning, genom personlig kommunikation och i lokala NTF-föreningar och opinionsgrupper.

Nationella projekt

Ett av NTF:s viktigaste verktyg för genomförande av trafiksäkerhetsarbetet är de nationella projekten som genomförs av alla länsförbund. För att genomföra nationella projekt med hög kvalitet behövs en hög kompetens inom de prioriterade områdena/målgrupperna. Detta kräver en ökad satsning under kongressperioden på kompetensutveckling och på en organisation där specialistkunskaper kan utnyttjas effektivt inom länsförbund, medlemsorganisationer och nätverk.

Konsumentupplysning

NTF förmedlar en saklig och rekommenderande konsumentupplysning och ser denna som ett viktigt verktyg att driva opinion som skapar efterfrågan på ökad trafiksäkerhet. Konsumentupplysningen omfattar trafiksäkra produkter och tjänster samt trafiksäkra väg- och trafikmiljöer. Konsumentupplysningen ges främst via NTF:s hemsida.

Direkta kontakter med aktörer

I strategin för arbetet med nya etappmål för trafiksäkerheten i Sverige framhålls vikten av ett aktörsnära arbete. Med aktörer avses nationella och lokala beslutsfattare inom politiska organ, myndigheter, organisationer och företag. NTF har under tidigare år varit framgångsrikt engagerade i denna typ av motiverande arbete genom Nationell och Regional Samling och fortsätter med detta under kongressperioden men under de nya former som det nya målstyrda trafiksäkerhetsarbetet anger. NTF ska bidra till att antalet aktörer som engagerar sig för ökad trafiksäkerhet och faktiskt genomför trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar i landet, såväl lokalt som regionalt och nationellt.

Direkta kontakter med trafikanter

NTF verkar, förutom mot nyckelpersoner, organisationer och företag också direkt mot olika trafikantgrupper. För NTF har det övergripande bedömts vara mer kostnadseffektivt med de indirekta kontakterna mot ledarskap där dessa skall sprida trafiksäkerhetsarbetet vidare i sina egna organisationer. I många sammanhang bedöms det dock som framgångsrikt att också bedriva direkt trafiksäkerhetsarbete mot trafikanter. Exempel på detta är trafikundervisning i skolan, utbildning av nya svenskar, mopeduldbildning, riskutbildning av förare, fortbildning av äldre bilförare, lokala informationssatsningar t ex kring långhelger eller insatsveckor kring hastighet, trafiknykterhet eller bältesanvändning.

Styrelsemedlemmarnas nätverk

NTF:s styrelser, både på riks- och länsplanet har goda kontakter med organisationer, kommuner, landsting, företag m.m. Styrelseledamöterna är viktiga ”dörröppnare” för organisationer och företag. NTF skall verka för att antalet styrelseledamöter, som aktivt engagerar sig i detta arbete, ökar.

Medlemsorganisationer och nätverk

NTF:s nätverk består bland annat av ett 70-tal centrala och ca 1250 lokala medlemsorganisationer. I NTF:s 23 länsförbund finns över 100 lokala trafiksäkerhetsföreningar och kommittéer. Föreningarnas existens garanterar den lokala förankringen och ger det enskilda NTF-förbundet möjlighet att bedriva verksamhet i en större del av länet. NTF ska därför, både på nationell och regional nivå, genomföra samlingar för medlemsorganisationerna där åtgärder för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete diskuteras. NTF ska också fortlöpande entusiasmera och stötta medlemsorganisationerna i utformningen och implementeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i den egna organisationen. Utbildning fyller här en viktig funktion för att frivilligarbetarna skall känna entusiasm. NTF skall också arbeta för att fler medlemmar i befintliga medlemsorganisationer aktiverar sig i trafiksäkerhetsarbetet.

Media

Att skapa redaktionellt intresse och utrymme för trafiksäkerhet i media är en effektiv metod för opinionsbildning. NTF utvecklar hela tiden sin kompetens centralt och regionalt för att skapa ett ökat medieintresse. Det är viktigt att medlemsorganisationernas insatser i det arbete som får medieutrymme framhålls. Medlemsorganisationernas tidningar och hemsidor når ett stort antal människor. Under kongressperioden ska NTF ge service till medlemsorganisationernas egna tidningar och bidra till att antalet artiklar och debatter om trafiksäkerhet i dessa ökar.

Omvärldsbevakning

En strävan i NTF:s arbete är att hålla sig uppdaterad med vad som händer i omvärlden och att själv bidra till den internationella utvecklingen genom att sprida goda exempel och egna erfarenheter. För detta ändamål är det avgörande att NTF har ett effektivt samarbete med internationella forskare, opinionsbildare och beslutsfattare. Att vara aktiv i ETSC (European Transport Safety Council), i NTR (Nordiska Trafiksäkerhetsrådet) och NVF (Nordiskt Vägforum) är viktiga kanaler för detta. Till den internationella bevakningen hör också att följa det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs internationellt inom EU, FN och WHO. NTF:s omvärldsbevakning ska bibehållas på en hög nivå.

Utvärdering

Allt trafiksäkerhetsarbete inom NTF-organisationen behöver utvärderas. Huvudsyftet med utvärdering är att ta reda på om det arbete som läggs ned är meningsfullt, om det leder till önskade mål och om arbetet kan förbättras, t.ex. genom utveckling av nya arbetsmetoder. En ytterligare anledning till att utvärderingar behövs är att NTF ska kunna redovisa för uppdragsgivare och viktiga beslutsfattare i samhället att trafiksäkerhetsarbetet är effektivt och bidrar till minskade skador i trafiken. NTF måste svara för att kompetensen för utvärdering finns i organisationen så att länsförbund och medlemsorganisationer får det stöd de behöver.