



med trafiksäkerhet





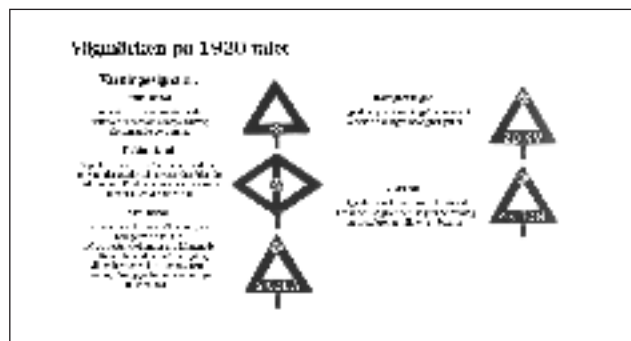
100 år med trafiksäkerhet!



När bilismen tog fart i början av 1900-talet kom också behovet av trafiksäkerhetsåtgärder. Redan 1906 utfärdades den första förordningen om automobiltrafik.

Under senare hälften av 1800-talet skapades bilen som vid sekelskiftet började likna vad vi idag kallar en bil. Farten var makliga 15-20 km/tim.

Till en början var bilarna få och utgjorde inte något större hot mot övriga trafikanter. Trots det föreskrevs i England att en man med röd flagga skulle gå framför bilen. Så småningom resulterade det ökande antalet bilar i trafikolyckor.



En karta över de första trafikmärkena som lanserades i början av 1920-talet.

Sekelskiftet 1900

1906 utfärdades den första förordningen om automobiltrafik i vilken belastningen på vägen reglerades genom bestämmelser om bredden på de massiva gummihjulen på lastbilar. I början av 1920-talet kom de första trafikmärkena i Sverige.



- > 1914 bildades Svenska Vägföreningen som aktivt bidrog till väghållningens modernisering genom opinionsbildning, maskindemonstrationer, kurser m.m.
- > 1922 infördes automobilskatt.
- > 1924 blev det förbjudet att sätta upp reklamskyltar närmare än 3,5 meter från vägkanten, ett första steg i arbetet för en säker trafikmiljö. Fortfarande var bilen ett blygsamt inslag i gatubilden.

1930-talet

1934 – bilismen stod inte att hejda och därmed ökade också olyckorna i oroande grad. I Sverige fanns ca 195.000 fordon som orsakade ca 10.000 olyckor. Motororganisationerna och myndigheterna diskuterade vad som skulle göras.

- > På initiativ av dåvarande kommunikationsministern, Henning Leo, bildades Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens



Främjande. Året var 1934. Syftet var "att verka för höjd trafikultur och ökad trafiksäkerhet i Sverige, främst på gator och vägar".

Förutom 2.340 kr i medlemsavgifter finansierades NTF med 50.000 kr från staten och 20.000 kr från trafikförsäkringsbolagen. Dessutom inflöt gåvor från organisationer, företag och enskilda.

- > I 1934 års väglag stadgades förbud att uppföra byggnad närmare än 12 m från vägbansans mitt. Förbud enligt samma lag mot reklamskylt närmare än 50 m från vägbansans mitt.

> Redan från början stimulerade NTF kommunerna till att bilda lokala trafiksäkerhetsorgan. Skellefteå var först. Successivt bildades sedan trafiksäkerhetsförbund i de olika länen.

> 1935 fick svenska folket för första gången höra NTFs trafikmaningar i radioapparaterna. Samma år kom också den första informationsfoldern med regler för gående och speciella ordningsföreskrifter.

NTFs första direktör Ernst Killander kom med en programförklaring.



> Med affischer, foldrar och annan information försökte man lära ut trafikvett.



Men alla följde inte reglerna som den här cyklisten som stoppats för någon förseelse.



De gående stod inte särskilt högt i kurs.

> Skolbarnen stod tidigt i fokus.

Material togs fram och man utbildade lärarna i skolan, senare kom också de trafikundervisande poliserna in i skolan.



> På 1930-talet blev det lite av ett mode att turista med bilen, till och med till främmande länder!



1940-talet

Så kom andra världskriget och privatbilismen fick en andningspaus. Hästskjutsarna kom till heders igen. Cyklandet och cykelolyckorna ökade.



NTFs verksamhet inriktades snabbt på dessa nya trafikantgrupper, inte minst beträffande vådan av styrstångs- och kuskbocksfylleri.



- > 1942 fattade Riksdagen principbeslut om väghållningens förstatligande.
- > 1943 utfärdades ny väglag. Anvisningar utges om placering av mjölkbord eller mjölkpallar.
- > 1944 – Kronan övertog väghållningen med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som väghållare.
- > 1944 arrangerade NTF en kongress under temat "Efterkrigstidens trafiksäkerhetsproblem".

När freden närmade sig insåg man den farsot som hotade. NTFs vd Otto Wallenberg gick ut med sitt idag klassiska budskap:



Det var dock glest mellan bilarna när efterkrigsamerikana började synas på våra vägar.



För NTFs del betydde freden en våldsam stegring i behovet av insatser på trafiksäkerhetsområdet. Trots bristen på pengar kunde den viktiga informationen nå allt större grupper tack vare frivillighet och idealism.

1950-talet

En bit in på 1950-talet kunde stadstrafiken vara så här idyllisk (Nyköping).



Trafikundervisning i skolorna som prövats redan 1938 kommer 1952 in i ett nytt skede. Tillsammans med Skolöverstyrelsen producerade NTF världens första lärarhandledning för trafikundervisning.



I skolan fick barnen lära sig om trafik med hjälp av populära skolplanscher.



> Trafiksäkerhetsmaningarna tog ny fart.

> Gående-reflexen introduceras, en innovation av NTFs dåvarande vd, Alvar Thorson. Samtidigt introducerade NTF varningstriangeln som blev obligatorisk i alla bilar.

> 1955 avskaffas "Motboken" där alla inköp av alkohol

registreras. Nykterhet bakom ratten blir ett högprioriterat område. I kampanj efter kampanj lär sig svenskarna inse att den berusade föraren är en fara inte bara för sig själv utan för alla på vägen.

> 1956 började Sveriges Bilradio sändas med C-G Hammarlund. Programmet sändes under hela 17 år! C-G Hammarlund var NTFs vd under 1970-1980-talet.

> I slutet av 1950-talet började NTF propagera för att man frivilligt skulle montera säkerhetsbälten i sin bil. Den goda idén bromsades en del av att det var tvåpunktsbälten som inte var självjusterande vilket upplevdes som krångligt.



Nu dyker det första hastighetsbudskapet i modern tid upp.

1960-talet

Hastighetsfrågan aktualiseras allt mer. NTF gjorde stora insatser för att sprida information om de försök med periodiserade hastighetsbegränsningar som genomfördes under början av 1960-talet.



> Halvljus eller inte under dagtid? Frågan diskuterades och NTF arbetade för en lagstiftning som också kom så småningom.

> 1961 överges enbuskar som material för stickbuskar vid kantmarkering för snöplogningen.

> En betydande verksamhet under främst 1960-talet var praktiska bilkörningskurser. NTF anordnade en mängd kurser för instruktörer i motororganisationerna och från kommuner i hela landet. Särskilt populära var vinterkurserna i Östersund. Vinterkörningsövningarna var embryot till dagens övningar på halkbanor. Så småningom gjordes också specialinriktade kurser för olika företag.



Praktiska bilkörningskurser, inte minst vinterkurserna i Östersund var väldigt populära.

> 1967 omorganiserades Kungliga Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Statens Vägverk (sedan 1983 Vägverket) och blev ett renodlat verk för väghållning. Vägtrafikbyrån överfördes till det nybildade Statens Trafiksäkerhetsverk.



> Den 3 september 1967 gick Sverige över till högertrafik. NTF var hårt engagerad. Olyckskurvan gjorde en djupdykning till viss del beroende på osäkerhet men framför allt tack vare de låga hastighetsgränser som gällde vid övergången.



En klassisk bild från Kungsgatan i Stockholm klockan fem på morgonen den 3 september 1967.

> Året är 1969 och Barnens Trafikklubb med tant Anita och Televinken drog igång. Redan efter ett halvår hade klubben 50.000 medlemmar!



Under en lång följd av år sände Sveriges Television barnprogram där Televinken blev en favorit.

1970-talet

Hastighetsproblematiken aktualiserades igen och den 1 juni 1971 infördes 70 km/tim som bashastighet på de svenska vägarna.



> 1971 bildades VTI, Statens väg- och trafikinstitut genom en sammanslagning av dåvarande Statens väg-institut, med rötter i KAK:s väginstitut från 1923, och den del av Statens trafiksäkerhetsråd som bedrev egen forskningsverksamhet. Man skapade förutsättningar för en tvärvetenskaplig organisation med samordnad FoU-verksamhet inom vägteknik, fordonsteknik, trafikmedicin, trafikantbeteende och trafikteknik. Sedan 1993 heter VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.

> Under 1950- och 1960-talen ökade blyutsläppen från trafiken p.g.a. fler bilar och närmade sig i tätorterna skadliga nivåer. Under 1970-talet vändes denna utveckling genom ett successivt införande av blyfri bensin.

> En viktig uppgift för NTF var att stimulera de olika medlemsorganisationerna till insatser för trafiksäkerheten.



> Inom skolan ökade fokus på cykelhjälm.



Skolpolisverksamheten hade sin glanstid på 1970-talet.

> 1973 gjordes försök med hastighetsbegränsning till 30 km/tim vid skolor och i bostadsområden.



> I mitten av 1970-talet bildade NTF ett ungdomsråd. Bakgrunden var den tragiska olycksutvecklingen.

> Nu kom nya klatschiga idéer och gärna lite utmanande!



> 1974 genomfördes Trafikborgarmärket där trafikborgarmärket introducerades.

> 1975 blev det lag på att använda bälte i framsätet.

– Vem vill sitta fastbunden i en bil! Så kommenterade skeptikerna för- och nackdelar med bilbälte. Krockprov i full skala övertygade dock de flesta om fördelarna med bilbälte.



> I maj 1975 kom hjälm lag för motorcyklister. NTF protesterade mot att den nya lagen inte omfattade mopeder och 1978 kom hjämlagen även att omfatta denna grupp.



> 1976 startade Mamma, Pappa, Barn – en reflexaktivitet som Kvinnliga Bilkåren genomförde under många år med stöd av bl.a. NTF.



> På 1970-talet var NTFs verksamhet i skolan fortfarande högt prioriterad. Inte minst genom de riksomfattande tävlingar som startade redan på 1950-talet (Visby).



En lite udda samarbetspartner var Kalle Anka.

> System med differentierade hastighetsbegränsningar (70, 90, 110 och 130 km/tim) blev permanent.

> Trafiksäkerhetsförbunden och trafiksäkerhetsföreningarna i de tre storstäderna ökade sin verksamhet. Man hade utställningsvagnar som dök upp vid olika evenemang ute i kommunerna.



1980-talet

Under flera år på 1980-talet spreds trafiksäkerhetsinformation sommartid genom ett samarbetsprojekt mellan bl.a. NTF och radions Hallå trafikant och Systembolaget.



> Under alla år har NTF bedrivit landsomfattande verksamhet i skolorna kring trafiksäkerhet.

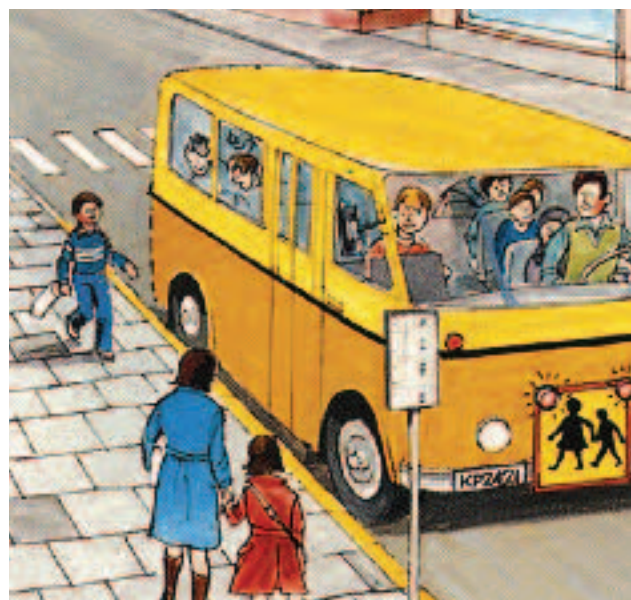


Bild från utbildningsmaterialet "Ut och upptäck".



> 1983 genomfördes ett nordiskt trafiksäkerhetsår med samarbete över gränserna. Man tipsade om idéer även om vi inte vågade satsa så djärvt som våra danska vänner.

> Med start i mitten av 1980-talet medverkade NTF med trafiksäkerhetsinslag under en följd av år i det populära TV-programmet "Café Norrköping".

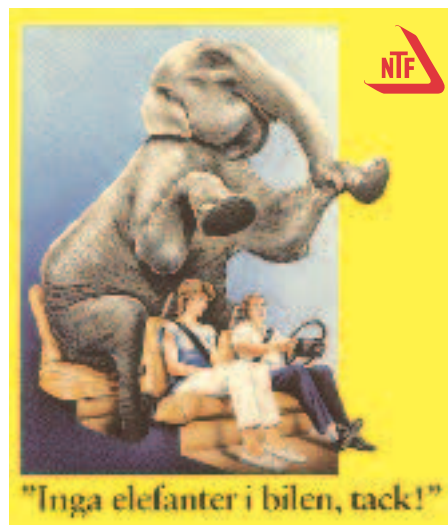


Den intensiva TV-satsningen omfattade också medverkan i en serie TV-program från Utbildningsradion.



Mediabearbetningen var intensiv då liksom idag.

> Nya grepp i bältesfrågan togs.



Allt ifrån apor till elefanter engagerades och barnens säkerhet kom i fokus igen.



> Yrkestrafiken var en viktig målgrupp. NTF bildade yrkesförarråd för att öka engagemanget för trafiksäkerhet inom denna grupp.

> En viktig del av påverkan stod och står fortfarande NTF-medhjälpare ute i landet för. Framst NTF-förbunden har med sina vältebilar övertygat många tveågsna att använda bältet. (Stockholm).



> Diskussionerna om bilismens konsekvenser på miljön blev allt intensivare. De största miljöproblemen var och är fortfarande avgaser och buller. Bilavgaserna består främst av de skadliga avgaserna kväveoxider, kolmonoxid och kolväten vars halter steg oroväckande speciellt i tätorter samt av klimatgasen koldioxid.

> Katalysatorrening blev obligatorisk på nya bilar 1989. Katalysatorn tar under bilens livstid bort 55-75% av kväveoxiderna och 70-90% av kolmonoxiden och kolvätena men den har ingen effekt på koldioxidutsläppen.

> En bullerutredning gjordes som bl.a. gav upphov till byggandet av bullerplank.

> I slutet av 1980-talet drevs flera lokala försökskampanjer. Ibland anspelades på intelligensen, ibland väddades till förnuftet (Sala).



> I slutet av 1980-talet accelererade insatserna kring hastighet. Den vanliga bilföraren, men tyvärr också mycket trafiksäkerhetsfolk både inom information, polis och vägsidan hade i det längsta vägrat att ta till sig de klart vetenskapliga belägg som fanns om hastighetens stora betydelse ur säkerhetssynpunkt. Dämpa farten blev en startsignal för nytänkandet.



> 1986 blev det lag på bältesanvändning i baksätet fr.o.m 15 års ålder. 1988 kom lag om att barnen ska vara bältade i bilen. Åldersgränser slopades.

1990-talet

Under 1990-talet utvecklades nya metoder för att säkra hastigheten. NTF-medhjälpare mätte hastigheten i kommunerna, dels för att samla statistik, dels för att kontakta bilförare som hade för bråttom. Bältesmätningar gjordes också.



> Ett annat lika viktigt problemområde var rattfylleriet som NTF ständigt haft på sin agenda samtidigt som lagstiftningen skärpts.

> 1990 sänktes straffbarhetsgränsen för rattfylleri från 0,5 till 0,2 promille. Med polissamarbete kombinerade man lokal övervakning och NTFs information.



> 1991 fick Barnens Trafikklubb en ny frontfigur, Trafik-Trolle. Samtidigt producerades ett nytt, omfattande klubbmaterial anpassat till ett modernt barn- och trafiktänkande, t.ex. att man ska ställa krav på en säker trafikmiljö. Så småningom fick klubben en egen medlemstidning, TrolleBladet, som vände sig till föräldrarna.

Föräldrarna i Barnens Trafikklubb blev en alltmer viktig grupp för undersökningar av olika slag.



> Året är 1993 och Trafiksäkerhetsverket läggs ner. Vägverket blir ansvarigt för trafiksäkerheten.

> Samma år blev det tillåtet att börja övningsköra från 16 års ålder.

> Straffbarhetsgränsen för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 promille.

> Samarbetet med polisen har alltid varit gott och under 1990-talet tog NTF fram speciella skyltar för att synliggöra polisens övervakning.



Påverkan skedde på många olika sätt.



nollvisionen

> Nollvisionen – visionen om noll döda och noll allvarligt skadade i trafiken – antogs 1997 som Riksdagens långsiktiga mål för trafiksäkerheten.

> Ett nätverk bildas, ”Familjer för Nollvisionen”. Syftet är ge medlemmarna kunskap och därmed skapa insikt, bl.a. om hur de kan agera för att få en säkrare trafikmiljö. Ambitionen är också att de ska bli ambassadörer för och vidareförmedlare av trafiksäkerhetstänkande. Nätverket drivs ett par år men läggs så småningom ned på grund av kostnadsskäl.

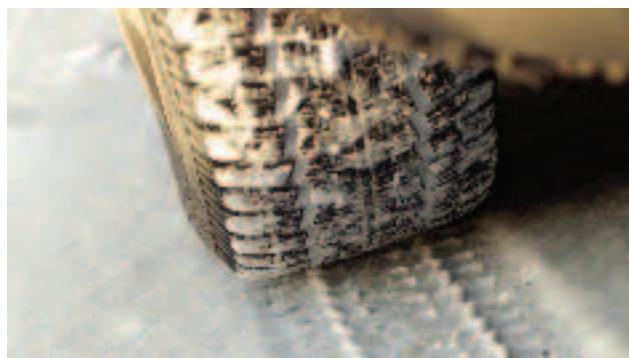


> Arbetet med att förbättra säkerheten för fotgängare, cyklister och andra oskyddade trafikanter fick extra skjuts med Nollvisionen. Stor vikt lades vid att separera cyklister från övrig trafik. NTFs förlag gav ut handboken ”Planera för cykeln” som framför allt vände sig till samhällsplanerare, vägbyggare m.fl.

> Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten är och har varit ett ständigt återkommande diskussionsämne. I slutet av 1990-talet gav NTFs förlag ut boken ”Staden, bilen, farten” som ett inlägg i debatten.



> Efter påtryckningar från bland annat NTF presenterade näringsminister Björn Rosengren 1999 ett 11-punktsprogram för trafiksäkerheten.



Vinterdäckslagen blev som en av punkterna verklighet vintern 1999.

> Katalysatorerna stoppade ökningen av de skadliga avgaserna och vände utvecklingen mot en minskning. Effekterna har dock endast gradvis gjort sig gällande. Biltrafiken har fortsatt att öka, och fortfarande används många äldre bilar utan katalysator. Tätortsluftens innehåll

av kväveoxider och kolväten minskar därför i förhållandevis långsam takt.

Dieselavgaser är svårare att rena än avgaser från bensinmotorer och innehåller dessutom partiklar som kan vara cancerframkallande. Trots att gränsvärdena efterhand har skärpts även för de dieseldrivna fordonens utsläpp svarar de för en ökande andel av tätortsluftens innehåll av hälsofarliga ämnen.

> Bullret från trafiken har visat sig svårt att bemästra. Trots skärpta krav på tystare fordon, byggandet av bullerskydd och andra åtgärder är antalet människor som störs av trafikbuller 1,5 miljoner och siffran ligger ganska konstant.

> Klimateffekterna av biltrafiken uppmärksammas alltmer och det står allt klarare att de politiska målen för minskning av koldioxidutsläppen blir svåra att nå.



En rofylld miljö som på bilden önskar sig många men faktum är att 1,5 miljoner människor störs av trafikbuller.

2000-talet

Trafikansvarsutredningen lägger år 2000 fram förslaget att systemutformarnas ansvar ska regleras i lag samt att en särskild Vägtrafikinspektion inrättas. Något som NTF länge arbetat för.



> Under 2000-talet drar NTF igång NTF Konsument. Syftet är att öka kunskapen hos konsumenter om t.ex. bälte, bilbarnskydd och alkoholsets betydelse för trafiksäkerheten. Målet är att konsumenterna ska göra medvetna val som påverkar trafiksäkerheten positivt. Ett annat mål är att få konsumenterna att använda rätt produkter på rätt sätt.

> Med successiv nedtrappning läggs Barnens Trafikklubb ned. Trafik-Trolle blev en älskad figur för många barn och många saknade honom. Vid nedläggningen har Barnens Trafikklubb funnits i mer än 30 år och över en miljon barn har varit medlemmar i klubben. Anledningen till att klubben läggs ned är framför allt att det inte finns resurser till fortsatt drift.

> Årsskiftet 2002-2003 höjs bötesbeloppet för den som inte använder bälte från 300 kr till 600 kr. I samband med böteshöjningen genomförs en omfattande bälteskampanj i samverkan med Vägverket och Polisen. Emotionella budskap på stortavlor, annonser i dagspress och radiospottar kombinerat med bälteskontroller, mätningar och omfattande opinionsbildning i media ökar bältesanvändningen med 4 procentenheter.



> Sedan några år tillbaka finns EU-mopeden som får gå i högst 45 km/tim. Föraren måste vara 15 år och ha förarbevis. Många trimmar sin moped och kommer upp i höga hastigheter, vilket lett till att mopedolyckorna kraftigt ökat. Med i första hand föräldrar som målgrupp har NTF under 2004 informerat om problematiken kring EU-moped.



> I början av 2000-talet startade NTF Certifiering. Med certifieringen vill NTF vägleda föräldrar att välja en barnack- eller bilhandel med god kunskap om barn i bil och att genom konsumentupplysning skapa efterfrågan på ökad säkerhet för barnen.



> Nationell samling för trafiksäkerhet – näringsminister Björn Rosengren tog den 8 augusti 2002 initiativ till en nationell samling för att öka trafiksäkerheten. Det finns en bred uppslutning kring några viktiga problemområden

som är kritiska för möjligheterna att nå trafiksäkerhetsmålen 2007 (högst 270 döda).

> NTFs avsiktsförklaring, Nationell samling – NTFs verksamhet under kommande år koncentreras till de områden som snabbast leder till uppfyllandet av etappmålet för Nollvisionen – högst 270 dödade år 2007. Fokus ligger på sänkta hastigheter, ökad nykterhet och drogfrihet samt ökad användning av skyddssystem.

> Antalet äldre ökar. Det är viktigt att anpassa trafikmiljön till äldres behov. Under 2000-talets första år genomförs i samarbete med pensionärsorganisationerna ett omfattande nationellt projekt där äldre efter utbildning inventerar trafikmiljön och gör skrivelser till väghållarna. Resultatet blir att över 5000 trafikfallor åtgärdas! NTF ger ut boken "Äldre, mobilitet och nollvision" som kan ses som ett inlägg i debatten om hur vi ska skapa en trafikmiljö som utgår från äldres förutsättningar. Boken ingår också i ett nytt studiematerial, "Äldre och klokare".



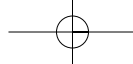
> Den 28 maj 2004 överlämnade infrastrukturminister Ulrica Messing propositionen "Fortsatt arbete för en säker vägtrafik" till riksdagen. I propositionen föreslår Regeringen att krav på alkolås i alla nya bilar skall införas från 2012. Vägverket ges i uppdrag att ta fram en strategi för införandet av ett nytt system för att anpassa hastighetsgränserna till olika vägars förutsättningar. Propositionen innehåller också förslag om att Systemet med Automatisk Trafiksäkerhetskontroll med kamera ska fortsätta. Bötesbeloppen för trafikbrott ska höjas enligt förändringen av penningvärdet sedan 1992 då de senast ändrades.

> Från årsskiftet 2004/2005 införs en obligatorisk riskutbildning med fokus på alkohol och hastigheter för körkortstagare och deras handledare. I propositionen fokuseras på åtgärder som kan dämpa hastigheterna, minska alkoholen i trafiken och stimulera teknikutvecklingen.

> Årsskiftet 2004/2005 införs hjälm tvång för alla barn upp till 15 år. NTF, som under många år propagerat för hjälm, anser att förordningen ska gälla alla men det är ändå ett steg i rätt riktning.

> Information och påverkansarbete kring cykelhjälm är ett stående inslag i NTFs arbete. 2004 genomförs aktiviteter över hela landet som framför allt vänder sig till cykelpendlare, familjer, barn och äldre.





NTF-organisationens utveckling 1934 - 2004

- > 1934. Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande bildas. Arbetet inriktas på trafiksäkerhetsfostran i skolan. Trafiksäkerhetsundervisning i skolan blev fortsättningsvis en betydande del av NTFs arbete under 1930-, 1940- och 1950-talet, bl.a. i samarbete med Skolöverstyrelsen och så småningom även Utbildningsradion.
- > 1935. NTFs första trafikmaning i radio.
- > 1944. NTF arrangerar en kongress "Efterkrigstidens trafiksäkerhetsproblem".
- > 1952-1954. I 22 av landets län bildades på initiativ av NTF länskommittéer alternativt länskontaktmän.
- > I början av 1960-talet fanns länskommittéer eller kontaktmän och i tusentalet städer och kommuner fanns trafiksäkerhetsorgan som spred NTF-information.
- > 1965 fanns i samtliga län och i de tre storstäderna trafiksäkerhetskommittéer. Enligt nya stadgar kunde de regionala organen bli medlemmar i NTF. Nio regionala organ ingick första året.
- > 1967 ingick samtliga länskommittéer och trestadsorgan som medlemmar i NTF. De ombildades så småningom till trafiksäkerhetsförbund (TSF) respektive trafiksäkerhetsföreningar.
- > 1969 startade Barnens Trafikklubb.
- > Under 1960-talet bildades NTFs yrkesförarråd.
- > 1975 såg NTFs Ungdomsråd dagens ljus.
- > 1977 hade sex av de 27 regionala NTF-organen minst en heltidsanställd konsulent.
- > 1979 beslöt riksdagen om en omorganisation av det lokala trafiksäkerhetsarbetet. NTF och de regionala organen ägnade mycket kraft åt utbildning av kommunfolk och bevakning av frivilligrepresentation inom kommunernas trafiksäkerhetsarbete.
- > 1982 omfördelade riksdagen resurserna för trafiksäkerhetsinformation. NTF fick ett utökat ansvar för den s.k. pläderande informationen.
- > 1983 kom en ny hälso- och sjukvårdslag där friskvård var ett honnörsord. NTF argumenterade för trafiksäkerhetsarbetet som en viktig friskvårdsinsats.
- > 1984 hade 19 av de 27 trafiksäkerhetsförbunden/föreningarna minst en heltidsanställd konsulent. 1986 var motsvarande siffra 26.
- > 1990 hade två förbund beteckningen NTF-förbund och 1993 hade sex förbund denna beteckning. Utvecklingen med ett gemensamt begrepp fortsatte och 1997 hade 18 förbund beteckningen NTF-förbund. 2004 har i princip alla förbund anammat det gemensamma begreppet NTF.
- > 1993 fick Vägverket totalansvaret för trafiksäkerhetsarbetet. NTF fick "utförande"-rollen medan Vägverket blev beställare.
- > 1997 kom Nollvisionen som ett riktärke för trafiksäkerhetsarbetet och har sedan dess varit ledstjärna för NTF.
- > 2001-2002 genomfördes en organisationsöversyn av NTF. Syftet med översynen var att se vilka åtgärder som behöver göras för att ytterligare effektivisera trafiksäkerhetsarbetet och hitta de bästa formerna för NTFs arbete och finansiering.
- > 2004. NTF deltar i förberedelsearbetet för världskongressen inom ITS som 2009 arrangeras i Sverige. (ITS = Intelligent Transport System och Tjänster). ITS-kongressen fungerar som en global mötesplats för verkssamma inom bilindustrin, tjänstetillhandahållare, telekom, räddningstjänst, kommuner, landsting, polis, transportföretag, logistikindustri och många andra. Syftet med kongressen är att dela kunskaper och erfarenheter så att transportsystemen kan spara liv, pengar, tid och miljö. Det är första gången som kongressen genomförs i Skandinavien. Arrangör 2003 är Spanien, 2004 Japan, 2005 San Francisco och 2006 London.

NTFs länsförbund

NTF Blekinge, NTF Dalarna, NTF FyrBoDal, NTF Gotland, NTF Gävleborg, NTF Halland, NTF Jämtland, NTF Jönköpings län, NTF Kalmar län, NTF Kronoberg, NTF Norrbotten, NTF Skaraborg, NTF Skåne, NTF Stockholms län, NTF Sörmland, NTF Uppsala län, NTF Värmland, NTF Väst, NTF Västerbotten, NTF Västernorrland, NTF Västmanland, NTF Örebro, NTF Östergötland

NTFs medlemsorganisationer

Biltrafikens Arbetsgivareförbund | AB Svensk Bilprovning | Caravan Club | Centralförbundet för Alkohol- och Narkotikaupplysning, CAN | Centralförbundet för Befälsutbildning | Cykelfrämjandet | Däckbranschens Info.råd | FAK, Frivilliga Automobilkärnans Riksförbund | FMCK, Frivilliga Motorcykelkärnans Riksförbund | FOT, Föreningen för de Oskyddade Trafikanterna | FMK, Försvarets Motorklubb | Glasbranschföreningen | Gröna Bilister | Handelsanställdas Förbund | KAK, Kungl Automobilklubben | Kooperativa Förbundet | LO, Landsorganisationen i Sverige | Landstingsförbundet | Lärarförbundet | Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF | M, Motormännens Riksförbund | MHF, Motorförarnas Helykterhetsförbund | MHF Ungdom | Moped- & Motorcykelbranschens Riksförbund, McRF | MRF, Motorbranschens Riksförbund | Nykterhetsrörelsens Bildningsverksamhet, NBV | OK Marknadsservice AB | Polisens Motorklubb | PRO, Pensionärernas Riksorganisation | Riksförbundet Hem och Samhälle | RHS, Riksförbundet Hem och Skola | RPG Riksförbundet PensionärsGemenskap | RTP, Riksförbundet för Trafik- och polioskadade | Riksorganisationen för ett Drogfritt Sverige | SEKO, Facket för Service och Kommunikation | SKBR, Sveriges Kvinnliga Bilkärs Riksförbund | SKPF, Svenska Kommunalpensionärernas Förbund | SMART, Samverkan mot Alkohol och Rus i Trafiken | SMC, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation | SNOFED, Sveriges Snökoterägares Riksförbund | SPF, Sveriges Pensionärsförbund | SPRF, Sveriges Pensionärers Riksförbund | Svensk Trafikmedicinsk Förening | STR, Sveriges Trafikolors Riksförbund | Svenska Bandyförbundet | Svenska Bilsportförbundet | Svenska Cykelsällskapet | Svenska Blå Stjärnan | Svenska Bussbranschens Riksförbund | Svenska Livsmedelsarbetareförbundet | Svenska Kommunal-tekniska Föreningen | Svenska Kommunförbundet | Svenska Kommunalarbetsareförbundet | Svenska Lokaltrafikföreningen | Svenska Metallindustriarbetareförbundet | Svenska Motorcykel- och snökoterförbundet | Svenska Polisförbundet | Svenska Röda Korset | Svenska Statoil AB | Svenska Taxiförbundet | Svenska Transportarbetareförbundet | Sveriges Försäkringsförbund | Sveriges Kommunal tjänstemannaförbund | Pensionärssektionen SKTF | Sveriges Skid Car Banors Riksorganisation | Sveriges Åkeriföretag | Telia Motorklubb | Tjänstemannaförbundet HTF | Trafikförsäkringsföreningen | Trafikutbildarnas Riksorganisation | TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd | Ålgskadefonds-föreningen



Säker trafik

