



## Motioner ställda till NTF:s kongress samt styrelsens yttrande och förslag till beslut

---

1. NTF:s styrelses sammansättning
2. Tillsättande av organisationsutredning
3. Användning av mobiltelefon vid bilkörning
4. Användning av cykelhjälm för alla
5. Analysera NTF:s ändamål och värderingar



### **Motion till NTF**

Som läget är just nu så är medelåldern på styrelseledamöterna relativt hög. Dessutom är representationen inte i närheten av en spegelbild av Sveriges befolkning.

Motionen lyder:

Att NTF:s styrelse mycket mer ska spegla befolkningen i Sverige på ett mycket bättre sätt. Valberedningen måste arbeta mycket hårdare för att alla delar av Sveriges befolkning blir representerade och att åldersstrukturen blir mycket mer lik åldersstrukturen i Sverige. Detta skulle gynna trafiksäkerhetsarbetet och också gynna klimatet i trafiksäkerhetsorganisationen NTF.

NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland

Lars Nordquist

För styrelsen i NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland

### **Styrelsens yttrande**

Motionen lyfter frågan om åldersstrukturen i NTF:s styrelse och att den borde spegla befolkningen i Sverige på ett mycket bättre sätt. Att valberedningen måste arbeta hårdare för att alla delar av Sveriges befolkning blir representerade och att åldersstrukturen blir mycket mera lik åldersstrukturen i Sverige.

Valberedningen arbete är att lägga ett pussel där en mängd variabler ska tas hänsyn till. Som påpekas i motionen finns det ett värde att sammansättningen i styrelsen har en bred representation som tar hänsyn till en rad variabler, varav ålder är en av dem. Tillsammans med: Kön, erfarenhet, kompetens, geografisk tillhörighet, representation från förbund och medlemsorganisationer.

**Styrelsen föreslår kongressen att** anse motionen besvarad

## Gemensam motion från NTF Dalarna och NTF Gävleborg till NTF:s kongress 2017

### Tillsättande av organisationsutredning

#### Förslag

NTF Dalarna och NTF Gävleborg föreslår kongressen att uppdra åt NTF:s styrelse

1. att utreda och belysa konsekvenserna av hur förändrad länsindelning och införande av storregioner påverkar NTF:s framtida organisation och arbete,
2. att föreslå hur NTF ska finansiera och möta framtiden i den egna organisationen,
3. att planera uppdraget så konsekvensanalys, slutsatser och förslag kan presenteras i god tid inför NTF:s kongress 2019.

#### Bakgrund till förslaget

Landstingen och regionerna är viktiga samarbetspartner och bidragsgivare som har stor betydelse för verksamheten inom NTF:s olika länsförbund. Den nuvarande länsindelningen har varit föremål för omfattande utredningsarbete med förslag att i framtiden ersätta nuvarande län med storregioner. Visserligen har regeringen i höstas lagt förslagen i malpåse, men mycket talar dock för betydligt större regioner i framtiden där flera landsting ingår. För NTF föder det väsentliga frågeställningar kring den egna organisationen och hur framtiden ska mötas. Vår uppfattning är att NTF måste agera proaktivt för att vara förberedd för dessa förändringar i vår omvärld.

Vidare försattes det av NTF ägda bolaget Säker trafik AB i konkurs vid årsskiftet 2012/2013, vilket fick ekonomiska konsekvenser dels för NTF nationellt, dels för det totala länsförbundet som satsat pengar i bolaget. Efter konkursen inleddes en ny epok som främst tog sikte på länsförbundens fortlevnad som lokala och självständiga trafiksäkerhetsorganisationer. Det hela har på sina håll utvecklats väl men under den gångna fyraårsperioden har flera lokalförbund av ekonomiska skäl tvingats upphöra då man inte kunnat anpassa sig till rådande förutsättningar och verksamhetsklimat för NTF.

Utvecklingen mot färre länsförbund förväntas fortsätta, om än i en något lugnare takt. När ett länsförbund helt upphör ankommer det på främst angränsande förbund att hjälpa till och genomföra NTF:s rikstäckande projektåtagande gentemot Trafikverket så att inga vita fläckar uppstår. I den processen har NTF centralt en viktig uppgift som koordinator. Det finns goda exempel på sådana samarbetslösningar, men frågan är om det långsiktigt räcker då problemen som uppstår oftast måste lösas akut.

Mot bakgrund av ovanstående samt att ideella organisationer med jämna mellanrum bör se över sin egen organisation yrkar vi att kongressen beslutar enligt vårt förslag.

Falun och Gävle den 16 februari 2017



Mikael Prenler  
Ordf. NTF Dalarna



Hans Nordlund  
vice ordf. NTF Gävleborg

## Styrelsens yttrande

NTF har gått igenom stora förändringar de senaste åren. Nationellt förlorade man verksamhetsbidraget, genomförde kraftiga nedskärningar från ett stort kansli till ett slimmat centralt kansli med några få anställda. Överlevde med nöd och näppe försöket med Säker Trafik AB. Flera av förbunden drabbades också ekonomiskt då Säker Trafik AB gick i konkurs.

Situationen har förändrats för det centrala kansliet då Trafikverket införde ett organisationsbidrag för den nationella verksamheten, vilket säkrar ett centralt kansli. Med det så har det centrala möjlighet att i större utsträckning stötta förbunden för att hitta vägar att samverka utifrån behov och vilja. Detta har gjorts genom att utveckla webbsidan på ett sätt så att man lokalt bättre kan synliggöra sina kompetenser och erbjudanden. Chef och ordförandeträffar har haft fokus på just verksamhetsutveckling och samverkan. Frågan om hur förbunden samverkar och utvecklar sin verksamhet ligger i slutändan hos respektive förbund. Behoven av förändring ser också väldigt olika ut i förbunden, vilket naturligtvis också styr hur man närmar sig andra förbund. Det centrala kansliet tar nu också huvudansvaret projektprocessen och projektansökningar till Trafikverket.

Frågan om storregioner är precis som motionärerna skriver inte en aktuell fråga då det inte finns något stöd för detta i riksdagen. Sannolikheten att det kommer att finnas en majoritet för en indelning med stora regioner är också väldigt liten. Men det är ändå av stor vikt att man på lokal och regional nivå för en dialog med beslutsfattare om behovet och samhällsnyttan av ett regionalt stöd till trafiksäkerhetsarbetet. Det är vad som avgör i vilken utsträckning man får del av ett regionalt bidrag, oavsett hur länsindelningarna ser ut i framtiden. Även här ser förutsättningarna väldigt olika ut för förbunden då beslutet ligger i regionala och lokala politikernas syn på NTF och trafiksäkerhetsarbete.

Vad gäller den framtida finansieringen så behöver man se den i flera delar:

Nationellt: Organisationsbidrag till det centrala kansliet. Nationella projekt och partners

Förbund: Bidrag/uppdrag från landsting/region och kommuner. Intäkter via förbundens kompetenser och erbjudanden vilket vissa genomför via förbundens bolag. Hur detta bedrivs varierar kraftigt mellan förbund. Nationella projekt, partners.

Med det sagt så är det svårt att se hur en nationell översyn skulle vara till nytta för organisationen då frågan om lokal/regional finansiering endast kan byggas med lokala relationer.

Att hur man väljer att organisera förbunden bör botten i en lokal analys mellan respektive förbund, som tidigare sammanslagningar har gjorts.

Frågan om finansiering och organisation av förbunden ligger inte hos kongressen.

**Styrelsen föreslår kongressen att avslå motionen**



**Till**  
**NTFs kongress 2017**

Sundbyberg 20170220

**Motion gällande användning av mobiltelefon vid bilkörning**

Personskadeförbundet RTP anser att handhållen mobiltelefonanvändning vid bilkörning ska förbjudas.

Vi vet att det finns personer som skadats i trafiken på grund av att förare haft uppmärksamheten på mobiltelefonen.

Förarens uppmärksamhet och fokus ska ligga på framförandet av fordonet och så många störningsmoment som möjligt måste elimineras för att öka trafiksäkerheten.

Personskadeförbundet RTP yrkar att kongressen ger NTF:s förbundsstyrelse i uppdrag **att** driva frågan att handhållen mobiltelefonanvändning vid bilkörning ska förbjudas.

Marina Carlsson  
Förbundsordförande  
Personskadeförbundet RTP

## Styrelsens yttrande

Vägverket (som numera ingår i Trafikverket) hade år 2002 ett uppdrag från Näringsdepartementet att studera säkerhetsproblem med mobiltelefonerande och användande av annan informationsteknologi i vägtrafik (1). Utredningen omfattade 14 separata studier, som bland annat genomfördes vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Vägverkets utredningsgrupp granskade forskningsresultaten och kom fram till att det inte var motiverat med en lagstiftning som endast förbjuder användning av annan mobilutrustning än sådan som kan hanteras utan användning av händerna. Med andra ord, det är inte motiverat med en lag som endast förbjuder handhållen mobilutrustning. Anledningen var att forskningen tydligt visade att det främst var samtalet som sådant och dess komplexitet som belastade föraren och därmed distraherade henne eller honom. VTI svarade på den remiss som gällde Mobiltelefonerande i trafiken (dnr N2003/4935/TP) och skrev bland annat att "den säkerhetsrelaterade effekten av själva samtalet är väsentligt större än skillnaden i effekt mellan handhållen och handsfree telefon". Därför skulle, anser VTI, ett förbud mot enbart handhållna telefoner kunna bekräfta och förstärka förarens missuppfattning om att det är riskfritt att telefonera under färd om man använder handsfree. Vidare anges i remissvaret att "det bör beaktas att ett förbud, oavsett omfattning, troligen kräver omfattande uppföljning och övervakning för att få avsedd effekt".

På regeringens uppdrag sammanställde VTI år 2011 relevant forskning inom området användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning under körning (2). Flera hundra publikationer gick igenom och visade att ämnet är mycket komplext. Studierna visade att mobiltelefonanvändande under körning försämrar förarens prestationsförmåga, men författarna kunde inte slå fast hur och om detta verkligen påverkar trafiksäkerheten i termer av antal olyckor. Dagens trafikmiljö är mycket förlåtande, men om föraren är distraherad vid ett tillfälle då något oväntat händer så är sannolikheten högre att det slutar illa. Resultaten från studien sammanfattas i följande punkter (som är direkta citat):

- Kontrollerade studier i labbmiljö, i körsimulatorer och i fältförsök visar att förarens prestationsförmåga försämras av att prata i telefon.
- Det finns ingenting som pekar på att det skulle vara mindre farligt att använda handsfree jämfört med en handhållen telefon medan man pratar. Ändå tror många förare att det är mycket säkrare att använda handsfree än handhållen telefon.
- Uppgifter som att skriva ett sms eller slå ett telefonnummer, som kräver både visuell och motorisk uppmärksamhet, försämrar förarens prestationsförmåga. Hur mycket prestationsförmågan försämras beror på tiden det tar att slutföra uppgiften, hur svår uppgiften är, hur duktig föraren är samt den rådande trafiksituationen.
- Yngre förare och förare som tillbringar mycket tid bakom ratten tenderar att använda sin telefon till en högre grad än andra grupper. Män säger sig också använda sin telefon oftare än kvinnor.
- De flesta EU-länder tillåter endast handsfree-telefoner, men det finns inget land som har ett totalförbud mot mobiltelefoni under körning. Effekten av en lag håller i sig i ungefär ett år, sedan återgår telefonanvändandet till samma nivåer som före lagstiftningen. Studier från amerikanska försäkringsbolag visar att försäkringsanspråken inte har minskat vare sig till följd av lagar mot handhållna telefoner eller till följd av lagar som förbjuder sms.

Som resultat av regeringens uppdrag till VTI år 2011, samt ett ytterligare uppdrag där olika åtgärdsförslag togs fram, infördes ett tillägg i Trafikförordningen 2013-12-01. I Trafikförordningen (1998:1276), 4 kap, 10 e §, anges att "Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig

åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet.”

#### Referenser

- (1) Patten, C., Ceci, R., Malmström, T. och Rehnberg, K. (2003) Mobiltelefonerande i trafiken. Vägverkets utredning om användning av mobiltelefoner och andra IT-system under körning. Publikation 2003:91. Vägverket, Borlänge.
- (2) Kircher, K., Patten, C. och Ahlström, C. (2011) Mobiltelefoner och andra kommunikationsenheter och deras påverkan på trafiksäkerheten – en litteraturgenomgång. VTI rapport 729. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.

**Styrelsen föreslår kongressen att avslå motionen**

Yngve Wernersson yrkade på bifall och reserverade sig mot styrelsens beslut.





Till  
NTFs kongress 2017

Sundbyberg 2017-02-20

### **Motion gällande användning av cykelhjälm för alla**

Inom Personskadeförbundet RTP finns det många medlemmar som har hjärnskador efter cykelolyckor. Deras skador hade lindrats eller uteblivit om de använt cykelhjälm.

Från 1 januari 2005 gäller att den som cyklar på en tvåhjulig cykel och är under 15 år ska enligt lag använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd som motsvarar cykelhjälms skyddsförmåga. Lagen efterföljs av barn tills de är 12-13 år sedan minskar användandet av cykelhjälm.

En hjärnskada som kräver vård och rehabilitering kostar åtskilliga miljoner för samhället. Om den som skadats inte längre kan förvärvsarbeta så leder det till ytterligare samhällskostnader och även kostnader och personligt lidande för individen.

Vi tror inte cyklandet minskar om lagstiftningen gällande cykelhjälm införs för alla. I dag används hjälm vid mopedkörning och bilbälte används i hög grad.

Personskadeförbundet RTP yrkar att kongressen ger NTF:s förbundsstyrelse i uppdrag

**att** driva frågan om ändring i Trafikförordningen så att åldersgränsen tas bort gällande användning av cykelhjälm, vilket innebär att användning av cykelhjälm ska gälla för alla åldrar.

Marina Carlsson  
Förbundsordförande  
Personskadeförbundet RTP



## Styrelsens yttrande

Den 1 januari 2005 infördes en lag om obligatorisk användning av hjälm för barn upp till 15 år. NTF:s mätningar utanför skolor visar att hjälmanvändningen för barn i åldern 8-12 är 83 procent medan den ligger på 34 procent för 13-15 åringar. Användningen av cykelhjälm bland vuxna har sakta ökat och ligger i dag totalt på ca 32 procent. Cykelhjälmsanvändningen högre bland dem som cyklar till och från arbetet och den varierar mycket mellan olika regioner. Analyser av cykelolyckor visar att en stor del av äldre cyklister i olyckor inte använt hjälm. Ett effektivt sätt att minska dessa skador är att införa en cykelhjälmslag för alla.

NTF arbetar för fler säkra cykelvägar, som cyklist har du rätt till en säker cykelmiljö. NTF inventerat många kommuners GCM-passager och följt upp om kommunerna har ökat sin andel säkra passager genom möten med kommunrepresentanter samt fortsatt inventerat passagera på såväl det statliga vägnätet som de primära länsvägarna.

NTF driver idag frågan om en cykelhjälmslag även för vuxna då det både skulle rädda liv och förhindra lindriga och allvarliga skador på hjärnan.

Kongressen har tidigare fattat beslut om att lag om cykelhjälm ska gälla för alla.

”NTF anser att...

### Anpassning av trafikmiljön

- Cyklister har rätt till en säker trafikmiljö.
- Kommunerna och Trafikverket ska utveckla cykelvägnäten för att stimulera till ökat och säkrare cyklande.
- Cykeltrafiken ska i möjligaste mån separeras från biltrafik. Där så inte är möjligt ska hastigheten vara högst 30 km/tim i tätort.
- Cykelöverfarter ska hastighetssäkras och i övrigt utformas med tanke på cyklisternas säkerhet.
- Cyklister och fotgängare ska också, i möjligaste mån, separeras.
- Drift och underhåll av cykelvägar, även vintertid, ska prioriteras.
- Trafikverket måste i högre utsträckning beakta cyklisternas säkerhet på det statliga vägnätet.
- Cyklisters säkerhet måste beaktas vid anläggning av mittseparerade 2+1-vägar, t.ex. med anläggande av separat cykelled.

### Cykelhjälm

- Lag om cykelhjälm som omfattar alla cyklister ska införas.
- Åtgärder ska sättas in för att få barn upp till 15 år att följa lagen om cykelhjälm och för att få dem att fortsätta använda hjälm efter att de fyllt 15. ”

**Styrelsen föreslår kongressen att** anse motionen besvarad



## **Motion till NTF-kongressen 2017**

### Analysera NTF:s ändamål och värderingar

Det radikalt förändrade ekonomiska läget för NTF-familjen, finansieringen av dess verksamhet, har lett till nya utmaningar. Å ena sidan är vår förmåga att oberoende verka för trafiksäkerhet hotad på grund av bristande resurser. Å andra sidan är vår förmåga att skapa finansiering genom affärsmässig verksamhet - låg. Det brister i såväl kompetens som gemensam, ömsesidig fokusering, och kanske drivs vi av olika grundläggande värderingar.

NTF:s ändamål är enligt stadgarna:

"NTF (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande) 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."

Vi menar att det finns skäl att nu genomföra en analys av NTF:s ändamål. För att uppnå hållbarhet för verksamheten, matchande den förändrade kartbilden, bör det prövas om följande värderingar kan inarbetas i ändamålsparagrafen:

- Affärsmässigt trafiksäkerhetsarbete - på icke-vinstdrivande grund.
- Trafiksäkerhetspolitisk opinionsbildning - på partipolitiskt neutral grund.

Ansvarig för detta analysarbete ska vara riksstyrelsen, i samarbete med länsförbund och medlemsorganisationer. Parallellt ska riksstyrelsen verka för en utveckling i NTF-familjen, i linje med dessa principer och grundläggande värderingar.

Riksstyrelsen ska parallellt med denna ändamåls-analys uppdras att stimulera och verka för samordning av NTF-familjens affärsmässiga och trafiksäkerhetspolitiska arbete.

## **NTF Öst**

Frankie Spjut

Ordförande

## Styrelsens yttrande

Idag är NTF:s Ändamål:

### § 1

”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 ska arbeta för att ingen ska dödas eller skadad allvarligt i trafiken. NTF ska utgöra 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.”

Att NTF är en ideell organisation som är fri och självständig, dvs partipolitiskt obunden, utan några andra intressen än att verka för en säkrare trafik i Nollvisionens anda är NTF:s styrka. NTF nationellt skulle inte stärka sin position genom att arbeta affärsmässigt med trafiksäkerhet utan snarare tappa sin relevans som pådrivande och oberoende trafiksäkerhetsorganisation.

Det är en majoritet av förbunden som har behov av och förutsättningar att öka sina intäkter genom ett affärsmässigt trafiksäkerhetsarbete. Och för att stötta det så pågår det ett arbete idag för att öka samverkan mellan förbunden med målsättningen att öka förbundens kompetens och stärka förbundens intäkter.

Att på nationell nivå försöka ta fram/samordna affärsmässiga tjänster som ska säljas lokalt har prövats och utfallet var inte lyckat.

**Styrelse föreslår kongressen att avslå motionen**