



Beredning för folkhälsa och social hållbarhet

## **Ansökan om organisationsstöd för år 2022**

NTF-förbunden i Västra Götaland – NTF Skaraborg, NTF FyrBoDal och NTF Väst ansöker härmed gemensamt om organisationsstöd för 2022.

För 2021 erhöll NTF-förbunden 7 229 000 kr i verksamhetsbidrag från Folkhälsokommittén. Inför årets ansökan framfördes från företrädare för avdelningen Folkhälsa och Social hållbarhet att 2022 års organisationsstöd inte kommer att uppräknas.

För 2022 års verksamhet är förbunden beredda att genomföra verksamhet enligt bifogad verksamhetsplan.

### **Framställan**

NTF-förbunden ansöker härmed om ett organisationsstöd för år 2022 med 7 229 000 kr.

För NTF-förbunden i Västra Götaland

Mariestad 2021-11-04

Alex Bergström  
Ordförande NTF Skaraborg

Petra Hansson  
Verksamhetschef NTF Skaraborg

# Verksamhetsplan 2022

## NTF-förbunden i Västra Götalandsregionen

### Inledning

NTF-förbunden i Västra Götaland arbetar för allas rätt till en säker trafik. Det övergripande målet för vår verksamhet är Nollvisionen, det vill säga inga dödade eller allvarligt skadade i trafiken.

Vi är en sammanhållande kraft för medlemsorganisationer och nätverk och samordnar det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Genom information och utbildning förmedlar vi kunskap som kan bidra till att öka människors förmåga och vilja att ställa krav på och själva bidra till ökad trafiksäkerhet. Härigenom vill vi medverka till att minska antalet trafikolyckor och skapa förutsättningar för en bättre och mer jämlik hälsa.

Vårt påverkansarbete sker med utgångspunkt i trafikförordningen och trafiksäkerhetsforskningen. Vi värnar oskyddade trafikanter och möter samtidigt varje trafikant med grundsynen att alla har ett ansvar för att visa varandra hänsyn och vara uppmärksamma i trafiken.

NTF verkar i enlighet med den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering om *Öka inkluderingen* samt kraftsamlingen för *Fullföljda studier*. Arbetet har även bäring på folkhälsans prioriteringar att *Skapa goda och trygga uppväxtvillkor* och *Levnadsvanor*. NTF:s arbete ger en unik möjlighet att knyta ihop flera dimensioner av samhällsnytta inom områdena hållbarhet, hälsa, minskad ojämlikhet och trafiksäkerhet. Vi har ett riktat arbete mot skolor för att bidra till att öka andelen som går eller cyklar till skolan och medverkar på så vis till målen i *Handlingsplan Fysisk aktivitet hos barn och unga 2019-2022*. NTF arbetar också mot de globala hållbarhetsmålen enligt Agenda 2030.

Situationen med pandemin som uppstod under våren 2020 innebar att vi har ställt om och utvecklat alternativa metoder för att möta och informera våra målgrupper. NTF-förbunden erbjuder nu även digitala informationsmöten, vi informerar via filmer med efterföljande frågestunder i realtid samt fysiska informationsmöten utomhus. Dessa alternativ till fysiska möten inomhus kommer att erbjudas även under 2022.

## Ledning och ansvar

NTF:s verksamhet i Västra Götalandsregionen bedrivs av tre NTF-förbund; NTF Skaraborg med säte i Mariestad, NTF Väst med säte i Göteborg och NTF FyrBoDal med säte i Trollhättan. Chef i respektive förbund är ansvarig för att uppdragen utförs enligt plan. Verksamheten anpassas utifrån lokala behov i alla kommuner och prioriteringar görs löpande för att skapa största möjliga trafiksäkerhetsnytta.

## Kunskapsområden

Verksamheten utgår från kunskapsområden; barn i bil, hastighetsefterlevnad och distraktion, trafiknykterhet, bältesanvändning, moped, säker cykling, reflexer och fallolyckor.

### Barn i bil

Jämfört med många andra länder är det få barn i Sverige som dör eller skadas svårt i bilolyckor, mycket tack vare att vi låter barnen åka bakåtvänt längre. I andra länder där bakåtvänt åkande upphör vid 9-15 månaders ålder ser man en ökning av antalet dödade och skadade barn i bil. Den svenska hållningen är att barnen bör sitta bakåtvända till minst fyra års ålder, då detta är betydligt säkrare. Ändå vänds många barn till framåtvänt åkande i alltför tidig ålder. Tidigare forskning visar också att socioekonomiska faktorer (utbildning, yrke och inkomstnivå) samt etnicitet inverkar på individens kunskapsnivå om trafiksäkerhet. Vi vill verka för att öka användandet av bakåtvända bilbarnstolar och övrig skyddsutrustning för barn bil, samt att i övrigt öka föräldrars kunskap om hur barn åker säkert i bil. Särskilt viktigt är detta i socioekonomiskt utsatta områden och områden där många invånare har en annan etnicitet.

### Hastighetsefterlevnad och distraktion

Hastigheten på våra fordon är den enskilt mest avgörande faktorn för hur allvarig en trafikolycka blir. Vid ökade hastigheter ökar dessutom bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kraftigt utan att väsentliga tidsvinster görs. Människan har en medfödd förmåga att uppfatta risken med höjder, men detsamma gäller inte för risken med hastighet.

Distraktion genom användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning ökar också riskerna i trafiken. Vi förväntas vara nåbara dygnet runt, även när vi kör bil. Sedan 2018 finns det en lag som säger att vi ej får hantera mobiltelefonen när vi kör genom att hålla den i handen. Behovet kvarstår dock att öka kunskapen bland bilförare kring riskerna vid användandet av mobiltelefon under färd.

Vi vill verka för en ökad hastighetsefterlevnad och bättre förståelse för riskerna med användning av mobiltelefon vid bilkörning.

### **Trafiknykterhet**

Sverige har kommit långt vad gäller trafiknykterhet, men även om andelen påverkade förare är låg i jämförelse med andra länder är riskerna i varje enskilt fall så betydande att kraftfulla insatser är motiverade. 2020 omkom 57 personer i trafiken i en alkohol- eller drogrelaterad olycka, vilket motsvarar 28 procent av alla omkomna i trafiken. En stor del av de omkomna var oskyddade trafikanter (motorcykel, cykel, moped eller gående). Tillgängligheten på alkohol och droger är stor, inte minst för ungdomar. Forskning visar att en ökad konsumtion leder till ett ökat rattfylleri. Vi vill därför verka för ökad rattnykterhet i trafiken.

### **Bältesanvändning**

Bältesanvändningen i Sverige är generellt hög med en genomsnittlig användning om 96 procent, vilket är densamma som i Västra Götaland. Variationerna mellan kommunerna är dock hög och spannet i Västra Götaland ligger mellan 83-99 procent. Bilbältet är det mest effektiva sättet att minska skaderisken i en kollision. Risken att dö eller skadas svårt i en trafikolycka fördubblas utan bilbältet. Forskning visar att socioekonomiska faktorer samt etnicitet samvarierar med individens användning av skyddsutrustning i bil. Det finns därför ett stort behov av information om vikten av bältesanvändning i dessa grupper. NTF vill verka för att öka bältesanvändningen i allmänhet och för dessa utsatta grupper i synnerhet.

### **Moped, mopedbil och A-traktor**

Mopedolyckor är det trafikslag som skadar flest ungdomar, och Västra Götalands län har den näst högst andelen skadade efter Stockholms län i Sverige, enligt en statistiksammanställning från åren 2008-2019 som If har tagit fram (bygger på data från Strada). Vi vet sedan tidigare att alltför många ungdomar trimmar sina fordon. Sverige fick en ny lag om utbildning för att köra moped år 2009. Den nya lagen tillsammans med minskade årskullar av 15-åringar bidrog till att både antalet mopeder och antalet ungdomar som körde moped minskade. Nu ser vi större kullar av 15-åringar och intresset och användandet av mopeder, A-traktorer och mopedbilar har ökat kraftigt och därmed också en risk för att olyckorna kommer att öka igen. I denna åldersgrupp tar ungdomarna ett stort kliv in i vuxenvärlden. Rörelsemönstret ändras och de förflyttar sig längre sträckor i trafiken på egen hand. Vi vill verka för att färre ungdomar är representerade i trafikolyckor.

### **Säker cykling**

Många kommuner har idag arbetat fram cykelplaner för att skapa trafikmiljöer som inbjuder till ökad cykling. Vi ser också en utveckling när det gäller olika typer av cyklar där el-cykeln står för den modell som ökar mest. Ökad cykling medför positiva effekter för folkhälsan i form av vardagsmotion, miljövinster genom minskade utsläpp och det ger även positiva effekter för framkomligheten i städer. De allvarliga cykelolyckorna har dock ökat under flera år. Varje dag skadas personer i cykelolyckor så allvarligt att de måste läggas in på sjukhus. Cykelhjälmen mer än halverar risken för en allvarlig skada vid en

olycka och är därför en viktig skyddsutrustning. Det är dock alltför få som använder cykelhjälm. För att kunna nå Nollvisionens etappmål 2030 gällande maximalt 133 dödade och 3100 allvarligt skadade i trafiken ligger ett förslag att 80 procent av cyklister ska använda hjälm. I 2021 års mätning av cykelhjälmsanvändningen använde 67 procent av barn under 15 år och 40 procent av vuxna i Västra Götalandsregionen cykelhjälm. Jämfört med resultatet för riket vid 2021 års mätning låg användningen bland barn på 64 procent och bland vuxna 42 procent. 2005 fick vi en lag i Sverige att alla barn upp till 15 år ska använda cykelhjälm. Användningen är större i denna åldersgrupp men långt ifrån tillfredsställande. Mot denna bakgrund vill vi verka för att fler använder cykelhjälm. Därutöver vill vi även öka kunskapen om trafikregler för cyklister, hur man hanterar cykeln på olika underlag samt vikten av synlighet.

### **Reflex**

40 procent av alla trafikolyckor där gående är inblandade inträffar när det är mörkt. Genom att bära reflexer minskar risken för att råka ut för en olycka betydligt. Reflexer hör inte bara hemma på mörka landsvägar. Även i stadstrafik är det viktigt att bära reflex. De flesta olyckor med gående sker i tätbebyggda områden, i upplyst stadsmiljö. Vi vill informera om vikten av att använda reflexer och belysning på ett sätt som ökar synbarheten.

### **Falloyckor**

Falloyckor i trafikmiljön är ett omfattande problemområde som får allt större uppmärksamhet. Ungefär 3 000 fotgängare skadas allvarligt årligen i falloyckor i trafiken i Sverige, vilket kan jämföras med att 100 fotgängare skadas allvarligt i kollision med fordon. Äldre över 65 år är överrepresenterade i olycksstatistiken. Orsaken är att benskörhet ökar med åldern och att balans och muskelstyrka minskar. Kvinnor, som drabbas hårdare av benskörhet än män, är dubbelt så skadedrabbade som män. Ett olycksfall som för en yngre människa resulterar i en lindrig skada med snabb återhämtning kan för den äldre innebära livslång konvalescens och permanent nedsatt funktionsförmåga. Forskningen bedömer att förebyggande av halkolyckor vintertid har en stor potential att minska falloyckor. Vid sidan av en förbättrad vinterväghållning på gångytor så är halkskydd eller skor med inbyggda dubbar en bra investering för att hålla sig på benen vintertid. Vi vill bidra med information till äldre fotgängare om vikten av att använda halkskydd samt om hur halkskydden bör provas ut.

### **Målgrupper**

Vårt arbete riktas mot fem prioriterade målgrupper; barn 0-5 år, barn och unga 6-16 år, nya svenskar, äldre 65 + samt konsumenter. Transportsystemen är utformade och anpassade efter den vuxna, arbetsföra människan, varför barn och gamla är särskilt utsatta och sårbara i trafiken. Barn och unga har inte nått full trafikmognad och äldre har en ökad skörhet som gör att de skadas mycket svårare i en trafikolycka än vad yngre personer gör. Nya svenskar är en prioriterad målgrupp utifrån att många nyanlända har bristfälliga trafiksäkerhetskunskaper och jämlik trafiksäkerhet är en viktig integrationsfråga.



Som oberoende aktör på trafiksäkerhetsområdet får NTF många konsumentfrågor om trafiksäkerhet, t.ex. bilbarnstolar, skolskjutsar, reflexer och mopeder. För att i en förlängning bidra till mer trafiksäkra produkter och tjänster och rätt användning av dessa är det viktigt att det finns en lokal och oberoende konsumentupplysning för boende i Västra Götaland. Inom ramen för konsumentupplysningen möter vi människor i alla åldrar, utifrån deras behov som konsumenter.

Vid sidan av de direkta målgrupperna arbetar vi mot flera indirekta målgrupper som är viktiga i egenskap av att de påverkar de direkta målgrupperna, så som föräldrar, BVC-personal och skolpersonal.

### **Barn 0-5 år**

*Vi avser att:*

- Bedriva uthyrningsverksamhet av babyskydd till nyblivna föräldrar i Västra Götaland.
- Bistå mödravårdspersonal/distriktssköterskor på BVC med utbildning/information och material för att påverka att barn åker bakåtvänt till minst fyra års ålder, samt informera om barnhjälm med grönt spänne, cykelhjälm, reflexer och cykelbelysning.
- Sprida vårt informationsvykort kring vikten av att barn ska åka bakåtvänt och användande av bilkudde längre upp i åldrarna.
- Informera föräldrar i samarbete med BVC/familjecentraler och på Öppna förskolor om bilbarnstolar och bakåtvänt åkande samt om barnhjälm med grönt spänne, cykelhjälm, reflexer och cykelbelysning.
- Sprida materialet som vi tagit fram som ett stöd till förskolepedagogerna för att de på ett enkelt sätt ska kunna väva in trafik kunskap till barn i åldern 3-5 år i den ordinarie verksamheten på förskolan.

### **Barn och unga 6-16 år**

*Vi avser att:*

- Informera skolpersonal om vikten av att trafik är en del av den ordinarie undervisningen samt sprida kunskap om undervisningsmaterial och pedagogiska metoder.
- Informera skolpersonal om hur man kan arbeta för en säkrare trafikmiljö vid skolan samt bistå med informationsmaterial som skolan kan använda på föräldramöten och i utskick till föräldrar.
- Informera unga i högstadieålder om säker mopedkörning med särskilt fokus på hjälmanvändning och riskerna med trimning.
- Undersöka möjligheten att samarbeta med kommuner där barns cykelhjälm användning är låg. Detta för att sedan tillsammans med skolan göra aktiviteter som främjar en ökad och säker cykling.

## Nya svenskar

*Vi avser att:*

- Informera om trafiksäkerhet i samarbete med invandrarföreningar/grupper, folkhälsoplanerare eller SFI-undervisningen.
- Söka efter arenor där vi kan möta och stötta utlandsfödda småbarnsföräldrar gällande trafiksäkerhetsfrågor. Särskilt viktigt är detta i socioekonomiskt utsatta grupper. Utlandsfödda småbarnsföräldrar hittas inte alltid i de traditionella BVC-grupperna.

## Äldre 65+

*Vi avser att:*

- Arrangera trafiksäkerhetsutbildningar för pensionärsorganisationernas trafikombud, som i sin tur kan sprida trafiksäkerhetsinformation vidare till sina föreningsmedlemmar i kommunerna.
- Utveckla och uppdatera informationsmaterial som trafikombuden kan visa i sina föreningar.
- Söka efter forum för att nå äldre som ej är organiserade i pensionärsföreningar.
- Medverka på trafiksäkerhetsdagar i kommunerna, t.ex. på seniordagar, äldredagar och pensionärsträffar.

## Konsument

*Vi avser att:*

- Genom personlig service svara på frågor och vid behov lotsa vidare till rätt instans.
- Medverka på trafiksäkerhetsdagar, mässor och liknande som genomförs i kommunerna för att öka trafiksäkerheten.
- Genom hemsida, e-post, nyhetsbrev, seminarier, sociala medier, etc. förmedla kunskap inom olika områden som bidrar till ökad trafiksäkerhet.

## Övrig verksamhet inom NTF-förbunden

Västra Götalandsregionens invånare gynnas även av annan verksamhet som NTF-förbunden arbetar med. NTF-förbunden jobbar t.ex. i nationella projekt som finansieras av Trafikverket. Resultaten av projekten delges i många fall media i syfte att höja allmänhetens kunskap och bilda opinion som kan stärka ett trafiksäkert beteende. Även beslutsfattare inom t.ex. kommuner delges resultatet. Exempel på andra forum där resultat presenteras och diskuteras är seminarier.

Lärande samt utveckling av både personal och verksamhet är viktigt för NTF-förbunden i Västra Götaland. Vi finns representerade på nationella kurser och konferenser samt har en nära relation till SAFER, som är en bred plattform för multidisciplinär forskning inom trafiksäkerhet, där intressenter från olika delar av fordonsindustrin och samhället samverkar.