

Strategiska rekommendationer för förbättrad trafiksäkerhet genom ökat medborgarperspektiv



Författare:

Malin Levin, SAFER Vehicle and Traffic Safety Centre at Chalmers

Tania Dukic Willstrand, DuWill AB

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	2
Sammanfattning.....	3
Summary in English.....	4
Bakgrund och syfte.....	6
Erhållen trafiksäkerhetsnytta	7
Metod.....	7
Om ideella organisationer.....	9
Om NTF	11
Om systerorganisationer	13
Trygg Trafikk, Norge.....	13
Sikker Trafik, Danmark.....	15
Liikenneturva – Trafikskyddet i Finland	17
AP2: Intervjuer	20
AP3: Workshop med NTF:s regionala förbund.....	22
AP4: Medverkan i NTR-konferensen i Danmark.....	22
AP5: Workshopdialog med svenska aktörer	24
Civilsamhällets kontraktshjul	25
Strategiska rekommendationer.....	32
1. Definiera roll och syfte.....	32
2. Commitment – skapa en gemensam målbild med det offentliga	34
3. Bygg kapacitet för samhällspåverkan – säkra kompetens och organisation.....	35
4. Finansiering som möjliggörare för NTF:s roll i samhällskontraktet	37
5. Verksamhet med genomslag	40
Slutsatser.....	46
Spridning och implementering.....	47
Referenslista.....	47
Bilaga A: NTF:s verksamhet i förhållande till de nationella målen och Agenda 2030.....	50

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Skyltfonden, Trafikverket. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Sammanfattning

Det svenska trafiksäkerhetssystemet har länge varit internationellt ledande, byggt på ett nära samspel mellan stat, näringsliv, akademi – och civilsamhälle. Under senare år har dock den ideella sektorns roll försvagats, samtidigt som nya samhällsutmaningar och ökade krav på kunskapsstyrning, delaktighet och medborgardialog växer fram. I detta förändrade landskap väcks frågan: Vilken roll kan – och bör – ideella organisationer spela i framtidens trafiksäkerhetsarbete? I projektet har specifikt förutsättningarna för **Nationella trafiksäkerhetsförbundet NTF** undersökts.

Denna studie, genomförd med stöd från Skyltfonden, syftar till att undersöka hur trafikanter kan ta till sig och omsätta ny kunskap i trafiksäkrare beteenden – och om detta kan främjas genom en nystart av NTF. Genom dokumentanalys, omvärldsbevakning och ett tjugotal intervjuer med nyckelaktörer från myndigheter, akademi, civilsamhälle och näringsliv – både i Sverige och internationellt – har vi analyserat frågeställningen samt NTF:s historiska och nuvarande roll, dess styrkor och utmaningar, och framtida förutsättningar. Vi har även belyst alternativa styr- och finansieringsmodeller.

Syftet med rapporten är att identifiera strategiska vägval och ge rekommendationer för hur NTF kan ta en tydligare och mer relevant roll som företrädare för trafikantperspektivet och som aktör i omställningen till ett hållbart transportsystem. Studien visar att det finns ett fortsatt behov av en oberoende, ideell och samlande kraft inom trafiksäkerhetsområdet. Men för att möta framtidens krav krävs en förnyad organisering, stärkt finansiering och tydligare strategisk riktning.

Våra rekommendationer följer strukturen i **Civilsamhällets kontraktshjul** – en modell i fem steg som utvecklats inom ramen för detta projekt. Författarna rekommenderar att NTF metodiskt och kronologiskt arbetar sig igenom varje steg i modellen. Det är en långsiktig utvecklingstrappa där kapacitet successivt byggs upp, med målet att etablera NTF som en modern, relevant och strategiskt positionerad civilsamhällesaktör inom trafiksäkerhet. Arbetet behöver starta så snart som möjligt – och bedrivas målmedvetet över tid.

Studien visar tydligt att det finns ett fortsatt behov av en oberoende, ideell och förtroendeingivande aktör som företrädar trafikantens perspektiv, stärker folkbildningen och bidrar till ett demokratiskt och kunskapsbaserat trafiksäkerhetsarbete. För att NTF ska kunna ta denna roll krävs följande insatser, kopplade till de fem stegen i Civilsamhällets kontraktshjul:

1. Roll och identitet

NTF behöver tydliggöra sitt syfte i en ny samhällskontext: Vilket värde kan organisationen skapa, och för vem? Vi rekommenderar att NTF formulerar ett tydligt, uppdaterat uppdrag med fokus på systempåverkan, medborgarperspektiv och kunskapsbaserad folkbildning. Detta är grunden för att bygga ett nytt samhällskontrakt mellan civilsamhälle och stat – där roller, ansvar och ömsesidiga förväntningar tydliggörs.

2. Gemensamma mål med det offentliga

För att bidra till nationella mål inom trafiksäkerhet, klimat och folkhälsa behöver NTF utveckla relevanta indikatorer och arbetssätt som gör organisationens insatser mätbara och synliga. Genom en modernisering av uppdraget och en starkare koppling till forskning och analys kan NTF positionera sig som en strategisk partner i det offentliga systemet. Organisationens roll som kunskapsbärare och folkbildare bör särskilt lyftas fram. Ett förnyat samhällskontrakt mellan staten och organisationen bör vila på principer om ömsesidigt ansvarstagande – något som förutsätter en tydlig och gemensam handskakning kring mål, uppdrag och ansvar.

3. Verksamhet med genomslag - tillit, kommunikation och påverkan

Författarna rekommenderar att NTF genomför en strukturell förnyelse av sin organisation, med särskilt fokus på kompetensförsörjning, analyskapacitet och kommunikation. Det kan innebära en ny geografisk och organisatorisk struktur där ett nationellt kansli driver nationellt strategiarbete och lokala enheter skapar konkret nytta. Bygg vidare på NTF:s unika styrkor: lokal närvaro, trovärdighet och opartiskhet.

4. Långsiktig och oberoende finansiering

För att möjliggöra strategisk kapacitetsuppbyggnad behövs en stabil och tillitsbaserad finansiering. Vi rekommenderar en flerårig statlig basfinansiering genom exempelvis ramavtal, kompletterat med diversifierade intäktskällor såsom näringslivssamarbeten, försäljning och medlemskap. En ny finansieringsmodell bör utformas så att den stärker NTF:s oberoende, transparens och långsiktighet – i linje med organisationens värderingar och uppdrag.

5. Framgångsfaktorer med starka allianser och strategisk samverkan

NTF:s förmåga att bygga och underhålla långsiktiga allianser är viktigt för framtida legitimitet och genomslag. Vi rekommenderar ett aktivt arbete med att utveckla strategiska samarbeten över sektorsgränser, mellan nivåer och discipliner – både nationellt och internationellt. Dessa allianser ska spegla vilken roll NTF vill spela i ekosystemet för trafiksäkerhet. En organisation definieras inte enbart av vad den gör, utan av vilka sammanhang den verkar i och vilka aktörer den omger sig med.

Våra slutsatser pekar på fem förutsättningar för att NTF ska kunna ta en ledande roll i framtidens trafiksäkerhetsarbete:

1. Ett förnyat uppdrag med tydlig systempåverkan och folkbildande roll.
2. Långsiktig och oberoende finansiering.
3. Ett nytt samhällskontrakt mellan civilsamhälle och stat.
4. Modern organisation med relevant kompetens och analyskapacitet.
5. Ökad samverkan och närvaro på strategiska arenor – nationellt och internationellt.

Med rätt förutsättningar kan NTF utvecklas till en kraftfull, modern civilsamhällesaktör i ett av världens mest framstående trafiksäkerhetssamhällen – och samtidigt bidra till att fördjupa demokratin och kunskapsstyrningen i det svenska trafiksäkerhetsarbetet.

Summary in English

Sweden's road safety system has long been internationally recognised, built on close collaboration between the state, industry, academia – and civil society. In recent years, however, the role of the non-profit sector has weakened. At the same time, new societal challenges and increasing demands for knowledge-based governance, citizen involvement, and democratic dialogue have emerged. In this changing context, a key question arises: What role **can and should** non-profit organisations play in the future of road safety work? This project specifically investigates the conditions for the National Society for Road Safety (NTF).

This study, supported by the Swedish Skyltfonden, aims to provide a knowledge base for a potential renewal of NTF. Through document analysis, environmental scanning, and around twenty interviews with key stakeholders from government agencies, academia, civil society, and industry – in Sweden

and internationally – we have analysed NTF's historical and current role, its strengths and challenges, and its future potential. We have also examined alternative models for governance and funding.

The purpose of the report is to identify strategic options and offer recommendations on how NTF can take a clearer and more relevant role as a voice for road users and as an actor in the transition towards a sustainable transport system. The study shows that there is still a need for an independent, non-profit, and unifying organisation in the field of road safety. However, to meet future demands, renewed organisation, stronger financing, and a clearer strategic direction are necessary.

Our recommendations follow the structure of the "Civil Society Contract Wheel" – a five-step model developed within this project. We recommend that NTF works through each step methodically and in order. This is a long-term development process, where capacity is gradually built, with the goal of positioning NTF as a modern, relevant, and strategic civil society actor within road safety. This work needs to start as soon as possible – and be pursued with focus over time.

The study clearly shows that there is a continued need for an independent, non-profit, and trustworthy actor to represent road users, promote public education, and support a democratic and evidence-based approach to road safety. To take on this role, NTF needs to take the following actions, based on the five steps of the Contract Wheel:

1. Role and identity

NTF needs to clarify its purpose in today's society: What value can the organisation create – and for whom? We recommend that NTF defines a clear and updated mission with focus on systemic influence, citizen perspectives, and evidence-based public education. This forms the foundation for building a new "social contract" between civil society and the state – where roles, responsibilities, and mutual expectations are clearly defined.

2. Shared goals with the public sector

To contribute to national goals in road safety, climate, and public health, NTF should develop relevant indicators and working methods to make its contributions measurable and visible. By modernising its mission and strengthening its links to research and analysis, NTF can position itself as a strategic partner to the public sector. Its role as a knowledge-based and educational actor should be particularly emphasised. A renewed social contract between the state and the organisation should rest on shared responsibilities – based on a clear agreement on goals, mission, and roles.

3. Effective operations – trust, communication and influence

We recommend that NTF undertakes a structural renewal, with a focus on competence, analytical capacity, and communication. This may involve a new geographical and organisational structure – better adapted to today's society – with a central office leading national strategy and local branches creating practical value. NTF should build on its unique strengths: local presence, credibility, and neutrality.

4. Long-term and independent financing

To build strategic capacity, stable and trust-based financing is needed. We recommend long-term public funding (e.g., through framework agreements), complemented by diversified income sources

such as business partnerships, sales, and memberships. A new funding model should strengthen NTF's independence, transparency, and long-term sustainability – in line with its values and mission.

5. Success factors – strong alliances and strategic collaboration

NTF's ability to build and maintain long-term alliances is vital for its future legitimacy and impact. We recommend active work to develop strategic partnerships across sectors, levels, and disciplines – nationally and internationally. These alliances should reflect the role NTF wants to play in the road safety ecosystem. An organisation is defined not only by what it does – but also by the contexts it operates in and the actors it collaborates with.

Conclusion

We identify five key conditions for NTF to take a leading role in future road safety efforts:

1. A renewed mission with system-level influence and a strong educational role.
2. Long-term and independent funding.
3. A new social contract between civil society and the state.
4. A modern organisation with relevant competence and analytical capacity.
5. Increased collaboration and presence in strategic arenas – nationally and internationally.

With the right conditions, NTF can evolve into a powerful, modern civil society actor in one of the world's leading road safety societies – while also contributing to strengthening democracy and evidence-based governance in Sweden's road safety work.

Bakgrund och syfte

Civila samhällsaktörer har länge spelat en avgörande roll i att bygga samhällen där medborgare och företag aktivt bidrar till den positiva förändring som politiken och det offentliga strävar efter. Deras betydelse blir särskilt framträdande i en tid av omfattande samhällsomställning, där en öppen dialog om riktning och syfte visar sig vara central för att skapa acceptans och samla gemensamma krafter. Den pågående omställningen mot ett hållbart samhälle förstärker detta behov ytterligare. Hållbar mobilitet utgör en viktig del av denna omställning, där trafiksäkerhet spelar en nyckelroll – både som ett eget mål och som en möjliggörare för ökad gång-, cykel-, mikromobilitet, delad mobilitet och kollektivtrafik.

Mot denna bakgrund genomfördes projektet med syftet att undersöka hur civila samhällsaktörer – såsom idéburna organisationer – skulle kunna nyttjas än mer strategiskt i arbetet för ett hållbart transportsystem. Flera andra länder, särskilt våra nordiska grannländer samt Nederländerna, har tagit stora steg framåt inom trafiksäkerhet genom ett mer fokuserat, strategiskt och engagerat arbete. Samtidigt upplevdes ett minskat fokus på området i Sverige. Frågan väcktes om Sverige riskerade att förlora sin ledande position inom trafiksäkerhet. Det svenska varumärket, som Nollvisionens grundare, genomförare och främsta missionär, har stor potential att vidareutvecklas. I projektet ville vi därför undersöka hur detta kunde stärkas – genom samhällsengagerade organisationer och nya strategiska samarbeten.

En särskild aspekt som har belysts i studien är hur trafikantens röst – det så kallade medborgarbenet – skulle kunna stärkas genom dialog och strategisk samverkan med civilsamhällets aktörer. Studien

syftade till att tydligare och mer strategiskt representera trafikantperspektivet i olika projekt och förändringsprocesser, samt att förstå hur trafikanter kan ta till sig och omsätta ny kunskap i trafiksäkrare beteenden.

En viktig aktör i denna analys var Nationella trafiksäkerhetsförbundet NTF, en ideell organisation som under lång tid haft en viktig roll inom svensk trafiksäkerhet. NTF har spelat en viktig roll i att sprida kunskap, påverka policyutveckling och bidra till en säkrare trafikmiljö. Genom sina tio regionala förbund och medlemsorganisationer har NTF haft en stark förankring i hela landet och en förmåga att nå ut brett med sitt arbete. Under senare år har dock förändringar i finansieringslandskapet och samhällsstrukturer påverkat organisationens möjligheter att verka effektivt. Bristen på långsiktig statlig grundfinansiering skapar osäkerhet kring NTF:s framtid och begränsar dess handlingsutrymme.

Syftet med rapporten är att analysera NTF:s situation, identifiera utmaningar och möjligheter samt ta fram strategiska rekommendationer för hur organisationen kan stärka sin roll i det framtida trafiksäkerhetsarbetet – både som företrädare för trafikantperspektivet och som en nationell aktör i omställningen till ett hållbart transportsystem. Målet har även varit att bidra till en bredare förståelse för civilsamhällets potential i detta sammanhang och att visa hur ideella föreningar kan bidra till att Sverige fortsatt kan vara en vägvisare inom trafiksäkerhet på den internationella arenan.

Författare och projektgrupp

I projektgruppen har följande personer medverkat:

- Agneta Berlin, NTF
- Malin Levin, SAFER
- Malin Lundgren, NTF
- Tania Dukic Willstrand, DuWill AB

Projektrapporten är författad av Malin Levin och Tania Dukic Willstrand.

Erhållen trafiksäkerhetsnytta

Projektets trafiksäkerhetsnytta ligger i att stärka civilsamhällets roll i att skapa ett säkrare transportsystem – genom att lyfta trafikantens perspektiv och främja säkrare beteenden i trafiken. Detta bidrar till färre döda och skadade, ökad trygghet och ett mer hållbart samhälle. Projektet kan även bidra till att befästa Sveriges position som föregångsland inom trafiksäkerhet, med positiva ringar på vattnet globalt.

Metod

För att skapa en gedigen grund för analysen och de strategiska rekommendationerna i denna rapport tillämpades en kvalitativ metodansats. Datainsamlingen skedde genom semistrukturerade intervjuer, workshops, fördjupade samtal samt en översiktlig forskningsgenomgång. Arbetet organiserades i sex arbetspaket (AP), med stöd från en referensgrupp som löpande bidrog med inspel kring urval, analys och slutsatser.

AP1 – Metodik och utformning av intervjuguider

Projektet inleddes med framtagning av en metodik och intervjuguider anpassade till olika målgrupper – från beslutsfattare och civilsamhällesrepresentanter till internationella experter. Intervjuguiderna fokuserade på teman såsom roll och identitet, organisatoriska förutsättningar, finansiering, tjänsteutbud, samverkansformer och trafikantperspektivets roll i trafiksäkerhetsarbetet.

AP2 – Intervjuer med svenska och internationella nyckelpersoner

Totalt genomfördes 13 intervjuer. Dessa inkluderade nyckelpersoner i Sverige samt representanter från Norge, Danmark, Finland, Frankrike och en EU-baserad organisation med inblick i policyutveckling relaterad till NGOs, trafiksäkerhet och hållbar mobilitet. Intervjuerna syftade till att belysa bland annat:

- De intervjuades respektive organisations finansiella utveckling över tid och framtida förutsättningar
- Deras roll och samarbetet med staten
- Organisationernas huvudsakliga verksamhet, tjänster och uppdrag
- Deras målgrupper, intressenter och samarbetspartners

I Sverige intervjuades även trafiksäkerhetsexperter på nationell, regional och kommunal nivå för att identifiera vilka roller NTF historiskt spelat, och hur framtida behov skulle kunna mötas.

AP3 – Workshop med NTF:s regionala förbund

En workshop hölls med representanter från NTF:s tio regionala förbund (verksamhetsledare och styrelseordföranden), med cirka 20 deltagare. Fokus låg på frågor som identitet, möjligheten att göra sin röst hörd i samhällsdebatten och utmaningar kopplade till långsiktig finansiering. Workshopen gav viktiga insikter om NTF:s interna sammanhang och framtida potential.

AP4 – Dialogworkshop vid Nordiska trafiksäkerhetsrådets konferens

I maj 2025 genomfördes en dialog inom ramen för Nordiska trafiksäkerhetsrådets konferens. Nordiska Trafiksäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan för ideella trafiksäkerhetsorganisationer i Norden med syfte att stärka kunskapsutbyte och gemensamma insatser för ökad trafiksäkerhet. Medlemmar kommer från Danmark (Rådet for Sikker Trafik), Finland (Liikenneturva/Trafikskyddet), Island (Umferdarstofa), Norge (Trygg Trafikk), Sverige (Nationella Trafiksäkerhetsförbundet NTF) samt Färöarna (Radid fyrir ferðslutrygd). Här presenterades preliminära resultat och diskuterades i ett bredare nordiskt sammanhang. Konferensen möjliggjorde dialog kring gemensamma utmaningar och framtida samarbetsmöjligheter mellan civilsamhällesaktörer i Norden.

AP5 – Workshop/Dialog med svenska aktörer

En avslutande dialog samlade svenska aktörer från myndigheter, civilsamhället och akademien. Syftet var att fördjupa förståelsen för civilsamhällets roll i framtidens trafiksäkerhetsarbete, och att gemensamt reflektera över möjliga vägar framåt för ökad samverkan, synlighet och strategisk påverkan.

AP6 – Summering, analys och rekommendationer

Med utgångspunkt i det insamlade materialet genomfördes en analys och sammanställning av strategiska rekommendationer. Fokus låg på att belysa hur civilsamhällets aktörer, med särskilt fokus på NTF, kan ta en tydligare roll i trafiksäkerhetsarbetet och omställningen till ett hållbart transportsystem – samt hur detta samtidigt kan bidra till att åter stärka Sveriges roll som internationell förebild.

Kompletterande forskningsgenomgång

Parallellt med de empiriska aktiviteterna genomfördes en översiktlig genomgång av aktuell forskning om civilsamhällets roll i samhällsomställning, trafiksäkerhet och policyutveckling.

Referensgrupp

Projektet hade en referensgrupp knuten till sig, bestående av Anna Nilsson Ehle, Vinnova och Ingrid Skogsmo, VTI, vilka är representanter med bred kunskap inom trafiksäkerhet och civilsamhällesfrågor. Gruppen bidrog med återkoppling under hela processen, från val av intervjupersoner till analys och slutsatsformulering.

Begränsningar i studien

Det är viktigt att understryka att denna studie enbart har fokuserat på den ideella organisationens roll i samhällskontraktet – i detta fall NTF. Syftet har varit att analysera hur en NGO (Non Governmental Organisation) kan utvecklas för att vara en relevant, kapabel och attraktiv aktör i samhället, med särskilt fokus på dess förutsättningar att bidra till trafiksäkerhetsarbetet.

Vi har inte fördjupat oss i statens åtaganden inom samhällskontraktet, vilket innebär att frågor om hur det offentliga behöver vara organiserat, vilken kompetens som krävs och på vilket sätt staten kan bidra till ett fungerande partnerskap har inte analyserats i detalj. Detta är dock avgörande frågor för att samverkan ska kunna utvecklas.

Ett starkt samhällskontrakt förutsätter att båda parter – civilsamhälle och stat – är rustade för samverkan. För att uppnå verklig effekt, såsom förbättrad trafiksäkerhet, krävs det att båda parter har tydliga roller, tillräckliga resurser och en gemensam förståelse för målen. Dessa aspekter bör studeras vidare i framtida arbete.

Vi vill också tydliggöra att vi i rapporten använder begreppet *stat* i en bred och ännu inte avgränsad betydelse. Det är inte närmare analyserat vilken del av staten som skulle kunna vara den mest lämpliga parten i ett samhällskontrakt – det skulle till exempel kunna vara en myndighet, men även andra statliga aktörer kan vara aktuella. Detta behöver undersökas vidare.

Om ideella organisationer

En ideell organisation är, enkelt uttryckt, en organisation som arbetar utan vinstintresse och med ett ideellt syfte. Det handlar om icke-statliga aktörer där människor frivilligt går samman för en gemensam sak – till exempel för att främja mänskliga rättigheter, idrott, kultur eller andra samhällsmål – utan att ekonomiskt överskott delas ut till medlemmar eller ägare. Enligt en etablerad definition kännetecknas ideella organisationer av att de är formella (med stadgar och möten), privata (fristående från staten), självstyrande och har ett inslag av idealitet i sin verksamhet. I praktiken kan ideella organisationer ha olika former, som föreningar, stiftelser eller trossamfund, men gemensamt är att drivkraften är samhällsnytta framför privat vinst. Många politiker och forskare framhåller att dessa organisationer spelar en betydande roll för att hålla samman samhället och driva på positiv förändring.



Över 80% av
medborgarna i
Sverige är medlem
i en ideell
organisation

Ideella organisationer har en stark ställning i Sverige. Faktum är att *Föreningssverige* ofta lyfts fram som unikt – med hundratusentals föreningar spridda över landet och ett medlemsengagemang som få andra länder kan mäta sig med. Senaste

uppskattningarna visar att det finns omkring 200 000 ideella föreningar i Sverige och att över 86 % av alla svenskar i åldern 16–84 år är medlemmar i minst en förening. Det betyder att nästan varje medborgare är engagerad i någon form av ideell verksamhet, vare sig det är en idrottsklubb, en kulturförening, ett välgörenhetsinitiativ eller en intresseorganisation. Föreningslivet genomsyrar det svenska samhället; det skapar gemenskap, kanaliserar medborgarengagemang och bidrar dagligen till allt från fritidsaktiviteter och folkbildning till socialt stöd. Dessa organisationer fungerar ofta som en ”demokratiskola” – ett första steg för medborgare att lära sig mötesteknik, ledarskap och hur man samarbetar för en gemensam sak. Genom föreningar och folkrörelser har generationer av svenskar fått träning i demokrati och en känsla av gemenskap baserad på jämlikhet och solidaritet. Med andra ord bidrar ideella aktörer inte bara med konkreta insatser, utan också med att stärka det sociala kapitalet och förtroendet mellan människor.

Historiskt har ideella organisationer – särskilt de svenska folkrörelserna – spelat en väsentlig roll för samhällsutvecklingen. Till de klassiska folkrörelserna räknas väckelserörelsen, nykterhetsrörelsen och arbetarrörelsen, som alla växte fram i mitten av 1800-talet. Folkrörelserna var frivilliga massorganisationer byggda på demokratiska principer och reagerade mot det odemokratiska överhetssamhälle som rådde. De gav vanliga människor – arbetare, bönder, kvinnor och andra – möjlighet att organisera sig, bilda opinion och kräva reformer. Resultatet lät inte vänta på sig: folkrörelsernas engagemang bidrog bland annat till allmän rösträtt, bättre arbetsvillkor, nykterhetslagar och en utbyggd välfärdsstat. Flera av dagens centrala institutioner kan faktiskt spåras tillbaka till ideella initiativ. Till exempel har arbetslöshetskassorna och sjukförsäkringen sina rötter i avtal mellan fackföreningar och arbetsgivare, och förskolan, folkbiblioteken, fritidsgårdarna samt mödra- och barnavårdscentralerna växte delvis fram ur ideella och folkrörelsebaserade initiativ. Med tiden utvecklades en svensk samarbetsmodell där staten och civilsamhällets organisationer verkade sida vid sida. Redan under 1900-talets första hälft blev det vanligt att folkrörelser och föreningar involverades i utredningar och remissarbete, vilket gav dem en röst i utformningen av politik och reformer. Det offentliga samhället kom att lita på att ideella krafter både kunde komplettera statens insatser och fungera som en kritisk vän – en partner som ibland utmanar och ibland stöttar, men alltid med medborgarnas bästa för ögonen.

I modern tid fortsätter Sveriges ideella sektor att vara en central samhällsaktör, även om den förändrats och professionaliserats på vissa håll. Ideella organisationer i Sverige bidrar på flera sätt till samhällsnytta och till att uppfylla viktiga nationella mål. De främjar folkhälsa (genom idrotts- och friluftsföreningar), bildning (genom studieförbund och kulturföreningar), integration och social sammanhållning (genom exempelvis frivilligorganisationer som stödjer utsatta grupper). Staten erkänner denna betydelse och strävar efter att stärka samspel och partnerskap med den ideella sektorn. Ett tydligt exempel är de överenskommelser som ingåtts – både nationellt och regionalt – för att utveckla idéburet offentligt partnerskap. Syftet med sådana partnerskap är att ta tillvara civilsamhällets resurser för att stärka demokratin, öka medborgarnas delaktighet och minska utanförskapet. Man vill synliggöra och stärka den ideella sektorns oberoende roll som röstbärare och opinionsbildare, samtidigt som sektorn uppmuntras att vara en viktig aktör i välfärdens utveckling. Med andra ord ses ideella organisationer i Sverige som både medspelare och bollplank i arbetet mot gemensamma samhällsmål. Deras legitimitet kommer av att de bottnar i folkligt engagemang och förtroende – en tillgång som varken stat eller marknad kan ersätta.

Hur står sig då den svenska modellen i ett internationellt perspektiv? Jämfört med många andra länder framstår Sveriges civilsamhälle som unikt på flera sätt. Dels är det ovanligt föreningstätt och medlemsbaserat – få andra demokratier kan uppvisa en så bred folklig förankring i ideella organisationer. Dels har det svenska civilsamhället en särpräglad relation till staten, präglad av både

samverkan och självständighet. I andra länder ser det annorlunda ut. I USA fyller ideella organisationer ofta en mer direkt serviceroll i samhället, till stor del eftersom välfärdsstaten där är mindre utbyggd. Amerikanska non-profit-organisationer driver många sjukhus, universitet och sociala inrättningar och är beroende av filantropi och privata donationer i mycket högre grad än svenska ideella föreningar. I Tyskland och flera andra europeiska länder råder den så kallade subsidiaritetsprincipen, där staten stöttar stora ideella leverantörer av välfärdstjänster. Till exempel driver religiösa och ideella sammanslutningar (som Caritas och Diakonie i Tyskland) en betydande del av äldreomsorgen och sjukvården, ofta med offentliga medel. Den tyska ideella sektorn är alltså integrerad i välfärden på ett mer strukturerat sätt, men är inte lika medlemsdriven som den svenska.

I de nordiska grannländerna finns förstås mycket gemensamt med Sveriges modell – historiskt starka folkrörelser, hög föreningsaktivitet och ett nära samspel mellan stat och civilsamhälle – men också nyansskillnader i hur civilsamhället verkar. Generellt sett brukar både Sverige och övriga Norden samt exempelvis Nederländerna rankas bland de länder med allra högst andel volontärer och föreningsdeltagande i befolkningen. Samtidigt har idéburna organisationer utomlands ofta en större roll som utförare av offentliga tjänster, något som i Sverige länge hölls tillbaka av den starka offentliga sektorns dominans inom välfärden. En internationell utblick visar att ideella aktörer i många länder är huvudleverantörer av välfärdstjänster, medan de i Sverige – trots livligt föreningsliv – länge var nästan helt frånvarande inom exempelvis vård, skola och omsorg. Denna skillnad bottnar delvis i historiska förklaringar: svenska kommuner och landsting byggde under 1900-talet ut offentliga tjänster på ett sätt som trängde undan både privata och ideella utförare. Först på senare år har Sverige, inspirerat av omvärlden, börjat öppna upp för större idéburen medverkan i välfärden, dock med försiktiga steg.

Sammanfattningsvis präglas den svenska ideella sektorn av en rik folkrörelsetradition, ett brett medborgarengagemang och en nära – om än ibland spänningsfylld – relation till staten. Ideella organisationer i Sverige bidrar till samhället genom att skapa gemenskap och engagemang, vara en röst för medborgarna och komplettera samhällets insatser där det behövs. De har historiskt varit motorer för sociala reformer och utgör än idag en viktig del av det "lim" som håller samman vårt demokratiska samhälle. I de kommande delarna av rapporten tar vi avstamp i denna unika svenska kontext för att diskutera hur en ideell aktör kan utvecklas strategiskt – med lärdomar från historien, insikter i dagens förutsättningar och ett öga på såväl nationella mål som internationella erfarenheter.

Om NTF



Nationella Trafiksäkerhetsförbundet NTF är en ideell idéburen organisation som arbetar för allas rätt till en säker och hållbar trafik. Verksamheten bedrivs nationellt av tio regionala NTF-förbund som arbetar i samverkan. NTF verkar för en säker trafik för samtliga trafikantgrupper. Nollvisionen, det vill säga att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken är det övergripande målet.

Organisation och styrning

Verksamheten bedrivs på ideell och demokratisk grund. I samverkan leder de regionala förbunden trafiksäkerhetsarbetet och utgör en sammanhållande kraft för medlemsorganisationer och nätverk. Härigenom når NTF:s verksamhet samtliga kommuner.

I januari 2023 bildade de regionala förbunden en ny gemensam nationell förening, Nationella trafiksäkerhetsförbundet NTF. NTF:s nationella styrelse utgörs av ordförandena i respektive regionalt NTF-förbund. Den nationella NTF-föreningen har ingen anställd personal. Det operativa arbetet utförs av de regionala NTF-förbunden som tillsammans har ca 30-talet medarbetare anställda.

Finansiering

Det nationella NTF-förbundet har en årlig budget på 500 000 kr som utgörs av medlemsavgifter som betalas in av de tio regionala NTF-förbunden. NTF-förbunden kan söka nationella projektmedel från Trafikverkets stöd till ideella organisationer. Projekten är ettåriga, är oftast nationella, involverar oftast flera NTF-förbund och för 2025 beviljades projekt för 7,3 Mkr. Utöver Trafikverkets finansiering av projekt varierar finansieringen mellan NTF-förbunden. Några förbund har t ex ett större bidrag från region och/eller kommuner medan andra inte har någon regional finansiering. Avsaknaden av ett långsiktigt nationellt organisationsstöd gör att organisationen har svårt att utveckla verksamhet och att arbeta strategiskt.



Samverkan

NTF är en obunden organisation. Den ingår inte i någon myndighet eller annan statlig eller privat verksamhet. NTF:s trafiksäkerhetsarbete sker med utgångspunkt i trafikförordningen och i aktuell trafikforskning samt bidrar till FN:s hållbarhetsmål enligt Agenda 2030. NTF värnar om den oskyddade trafikanten och möter samtidigt varje trafikant med grundsynen att alla har ett ansvar att följa trafikregler, visa hänsyn, omdöme och ansvar.

NTF strävar efter att vara nära den enskilde trafikanten och med engagemang och dialog skapa medvetenhet om och vilja till trafiksäkert beteende. Härigenom ökar NTF:s kunskap om trafikantens egna utmaningar och kan företräda trafikanten i utvecklingen av trafiksystemet.

Genom information, utbildning och påverkansarbete ökar NTF politikernas, myndigheters, organisationers, företags och enskilda medborgares medvetenhet att fatta trafiksäkra beslut.

Framtida utmaningar

Trafikantens förmåga att själva ta ansvar för sitt trafiksäkra beteende är viktigt. Området är eftersatt efter många år av fokus på fordon och infrastruktur. Mikromobilitet och ungdomars mobilitet är två områden som kräver stora insatser. Trafikinformation för föräldrar, nya svenskar och skolbarn behövs kontinuerligt. Individens roll i säkra resor i tjänsten och till och från arbetet är ytterligare områden att lägga kraft på.

NTF har ambitioner och vilja att ta ett större ansvar för trafikantperspektivet i det svenska trafiksäkerhetsarbetet. För att kunna ta detta steg behövs en långsiktig finansiering där organisationen både får och tar emot ett uttalat samhällsuppdrag. Projekt kan sökas och utföras enligt erhållna anslag men det långsiktiga och strategiska trafiksäkerhetsarbetet behöver en stabil grund för att vara trovärdigt.

Om systerorganisationer

Trygg Trafikk, Norge

Trygg Trafikk är en norsk ideell organisation och nationellt råd för trafiksäkerhet som grundades



1956. Den uppstod genom ett samarbete mellan myndigheter, försäkringsbranschen och frivilligsektorn, med syftet att samordna och stärka det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet i hela landet. Organisationen är i dag den enda aktören i Norge som enbart fokuserar på trafiksäkerhet och spelar en nyckelroll som länk mellan civilsamhället och det offentliga.

Trygg Trafikks huvuduppdrag är att förbättra trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper genom utbildning, information och samverkan – i linje med den norska Nollvisionen. Fokus ligger särskilt på att säkra barns och ungas väg i trafiken samt att påverka beteenden genom kunskapsbaserad kommunikation.

Organisation och styrning

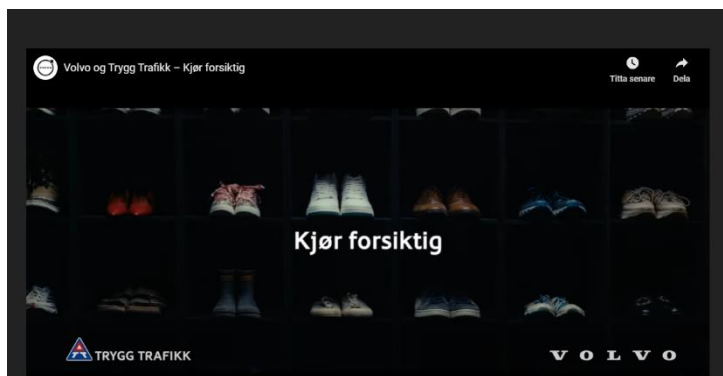
Trygg Trafikk är en medlemsbaserad organisation med brett stöd i samhället, där både nationella organisationer, kommuner, fylken (regioner), företag och föreningar är medlemmar. Organisationen styrs av ett landsmöte och en styrelse och har sitt huvudkontor i Oslo, samt regional närvaro i samtliga 15 fylken genom anställda distriktsledare.

Totalt arbetar cirka 65 personer inom organisationen – ett trettioital vid huvudkontoret och resten i regionerna. Kompetensen är bred och inkluderar lärare, trafikingenjörer, poliser, körskolelärare, samhällsvetare och experter på kommunikation och beteendeförändring. Trygg Trafikk har också strategiska planer för att utveckla kompetens inom organisationen och säkerställa kvalitet i samtliga delar av verksamheten.

Finansiering och stabilitet

Trygg Trafikk har en årlig budget på omkring 114 miljoner norska kronor (ca 110 miljoner SEK). Finansieringen är stabil och består huvudsakligen av tre delar:

- Statligt anslag (ca 60 %, 68,5 mNOK), som förmedlas via statsbudgeten från transportdepartementet.
- Bidrag från fylkena (30,7 mNOK), som används för lokala aktiviteter och där Trygg Trafikks regionala representanter har nära samarbete med respektive fylke.
- Försäkringsbranschen (12,6 mNOK), via branschens paraplyorganisation. Detta stöd möjliggör exempelvis kampanjer som "Säkra skolvägar" och andra initiativ riktade till skolor.



Utöver detta tillkommer inkomster från försäljning av utbildningsmaterial, medlemsavgifter, sponsorskap (t.ex. från Volvo) och den årliga nationella trafiksäkerhetskonferensen. Budgeten justeras årligen utifrån inflation, och organisationen betraktar finansieringen som trygg – även om framtida statliga nedskärningar skulle kunna utgöra ett hot.

Det faktum att organisationen inte behöver ansöka om sina basmedel årligen, utan istället arbetar utifrån ett långsiktigt mandat, skapar stabila förutsättningar för strategisk utveckling.

Roll och mandat

Trygg Trafikk är en självständig organisation utan formella kopplingar till myndigheter i styrelsen. Samtidigt har man en tydligt definierad roll i den nationella planen för trafiksäkerhet, som beslutas vart fjärde år. Där anges vad Trygg Trafikk ska bidra med, bland annat som förbindelselänk mellan staten och frivilligsektorn.

Organisationen fungerar också som en oberoende röst, men är starkt integrerad i det nationella arbetet. Genom regelbunden dialog med departement och myndigheter bidrar Trygg Trafikk till att driva utvecklingen framåt – inte som en utökad myndighetsarm, utan som en trovärdig aktör med förmåga att påverka. Till skillnad från vissa andra länder (t.ex. Danmark), där trafiksäkerhetsorganisationer är närmare regeringen, värnar Norge om att Trygg Trafikk ska vara oberoende men samverkande.

Strategi, mätning och uppföljning

Trygg Trafikks arbete vilar på långsiktiga strategier som tas fram centralt och sedan implementeras lokalt av de regionala kontoren. Man arbetar med strategiska planer inom 5–8 prioriterade områden, där regionala aktiviteter anpassas efter lokala behov – men alltid inom ramen för den gemensamma planen.

Organisationen har en välutvecklad uppföljnings- och utvärderingskultur, där alla projekt redovisas mycket noggrant – ofta i form av omfattande rapporter flera gånger per år (t.ex. var fjärde månad). Kvalitativa bedömningar kombineras med trendbaserade indikatorer, och särskilt ansvar tas för uppföljning inom områden som reflexanvändning, korrekt användning av bilbälte och cykelhjälm.

Tilliten till Trygg Trafikk – som byggts upp sedan 1956 – är stark, och upplevs som en förutsättning för att få fortsatt inflytande. Organisationens betraktar förtroende som sin främsta tillgång.

Samverkan och kunskapsutveckling

Trygg Trafikk samarbetar med ett brett spektrum av aktörer – från kommuner och skolor till polisen, universitet och branschorganisationer. Man initierar och deltar i forskning, köper in kunskap och utvecklar egna utbildningssatsningar. En betydande del av arbetet sker decentraliserat, men med starkt metodstöd från centralt håll.

Trygg Trafikk är också aktiv i nordiskt och europeiskt samarbete, bland annat genom Nordiska trafiksäkerhetsrådet (NTR) och medlemskap i European Transport Safety Council (ETSC).

Den norske hjelmtesten

Trygg Trafikk har sammen med Tryg Forsikring testet sykkelhjelmer for voksne hos RISE Research Institutes of Sweden. I den norske hjelmtesten legger vi vekt på sikkerhet og hjelmene er rangert etter hvor god beskyttelse de gir.



Trygg Trafikk samarbeitar breitt – frå skolor til polis og forskning

Utmaningar och framtid

Trygg Trafikk ser flera framtida utmaningar. En är att fortsätta vara relevant i ett samhälle där trafiksäkerhet inte alltid är politiskt prioriterat. Teknikutvecklingen i fordon och förändrade mobilitetsmönster kräver att organisationen omvärderar sin roll. En annan utmaning är att bättre länka trafiksäkerhet till bredare samhällsmål – såsom hållbarhet och folkhälsa.

I dag saknas en tydlig nationell koppling mellan vägtrafiksäkerhet och FN:s hållbarhetsmål, men Trygg Trafikk använder dessa mål som argument i kommunikationen – exempelvis gentemot hälsosektorn. Organisationen tycker det är viktigt att fortsätta bygga kunskap och samarbete, samtidigt som man vårdar det arv och förtroende man förvaltar.

Sikker Trafik, Danmark

Rådet for Sikker Trafik, ofta kallat *Sikker Trafik*, är en oberoende, nationell organisation i Danmark som arbetar för att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken.



Organisationen grundades redan 1935 och har sedan dess varit en central aktör i det danska trafiksäkerhetsarbetet. Med visionen att alla ska komma ut – och hem igen – säkert, är fokus helt och hållet på vägtrafiksäkerhet, med särskild betoning på kunskapsspridning, beteendepåverkan och utbildning.

Uppdrag och verksamhet

Sikker Trafik är unik i sin tydliga inriktning på trafiksäkerhet, där man medvetet valt att *inte* inkludera närliggande frågor som trygghet, klimat eller folkhälsa – trots att dessa ofta diskuteras parallellt i andra länder. Det är ett medvetet fokus, men också något som organisationen själv reflekterar kring i sin strävan att vara fortsatt relevant i framtiden.

Organisationens arbete består huvudsakligen av informationskampanjer, utbildningsinsatser och samarbete med skolor, företag och kommuner. Barn och unga är prioriterade målgrupper, och mycket

arbete sker genom skolrelaterade insatser, särskilda konferenser och lokala ambassadörer. Andra viktiga målgrupper är privatpersoner, fackföreningar och transportsektorn.

Organisation och styrning

Sikker Trafik är en medlemsbaserad organisation med cirka 50 medlemsorganisationer, däribland polis, kommuner, fackföreningar, företag, konsumentorganisationer och intresseföreningar såsom Cyklistförbundet. Två gånger per år samlas dessa i rådets högsta beslutande organ. Där utses också styrelsen, som består av sju ledamöter och möts ungefär sju gånger per år.

Verksamheten drivs från ett kontor i Köpenhamn med omkring 30 anställda. Samtliga arbetar nära varandra i en platt struktur, vilket ger effektiv samverkan mellan kampanjer, analys, skolmaterial och kommunikation. Organisationen har ett mycket nära samarbete med dansk polis – bland annat genom en årlig gemensam kampanjkalender och riktade pressmaterial som utformas efter polisens lokala behov.

Finansiering

Sikker Trafik har en stabil finansieringsmodell där cirka två tredjedelar av medlen kommer från staten via finanslagen, medan resterande tredjedel kommer från fonder, försäkringsbranschen (via paraplyorganisationer för försäkring och pension), samt särskilda projektmedel. Budgeten omfattar omkring 60 miljoner DKK per år (cirka 100 miljoner SEK). Till skillnad från många andra ideella organisationer behöver Sikker Trafik inte ansöka om sina grundmedel – finansieringen sker strukturerat, med fördelning mellan personal, kampanjer och analys. Budgeten följer inflationen och betraktas som långsiktigt stabil, även om stora statliga nedskärningar förstås skulle kunna påverka.

Samverkan och partnerskap

Sikker Trafik har på senare år börjat utveckla en ny partnerstrategi, även med kommersiella aktörer. Exempelvis samarbetar man med cykellag och hjälmtillverkare. Samverkan med forskarsamhället har dock minskat jämfört med tidigare decennier – i dag är kontakten med universitet och forskare mer informell och begränsad. Däremot är samarbetet med polis, kommuner och skolor mycket starkt. Organisationen beskriver sig själv som oberoende, men samtidigt en naturlig samtalspartner för myndigheter – ett slags "förlängd arm", särskilt i frånvaro av politiskt intresse för frågan.

Sikker Trafik deltar även internationellt, bland annat inom European Road Safety Charter och samarbetar med systerorganisationer i Norden, såsom Trygg Trafikk i Norge.

Metod och resultat

Organisationen arbetar systematiskt med effektmätning av sina kampanjer – varje större insats testas innan den lanseras och följs upp efteråt. Tematiska fokusområden styr insatserna, till exempel hastighet, alkohol, distraktion eller barns säkerhet. En omfattande årlig rapport redovisar indikatorer, effekt och räckvidd. Enligt Sikker Trafik är deras organisation mycket välkänt i Danmark – de flesta vet vad organisationen gör, även om det finns utmaningar.



Framgångsrik kampanj från Sikker Trafik i Danmark – med noggrant genomförda effektmätningar.

Framtida utmaningar

Organisationen står inför nya utmaningar, trots att antalet dödade i trafiken minskar. Teknikutvecklingen i fordon förändrar snabbt förutsättningarna för säkerhet, och det blir allt viktigare att hålla sig relevant i ett samhälle där trafiksäkerhet inte alltid är politiskt prioriterat. En annan utmaning är att bredda begreppet säkerhet till att också inkludera *trygghet*, för att bättre nå ut till bredare grupper och ta plats i samhällsdebatten om hållbar mobilitet.

Liikenneturva – Trafikskyddet i Finland

Liikenneturva, på svenska Trafikskyddet, är Finlands nationella trafiksäkerhetsorganisation med ett tydligt uppdrag: att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken. Organisationen grundades i sin nuvarande form 1971 och regleras sedan 2003 av en särskild lag. Liikenneturva är inte en ideell förening i klassisk bemärkelse, utan en offentligrättslig organisation med ett tydligt definierat samhällsuppdrag.



Organisationens vision är att alla ska kunna färdas tryggt i trafiken – ett arbete som sker i linje med den finska nollvisionen. Arbetet omfattar utbildning, kommunikation, kampanjer, påverkansarbete och samverkan med myndigheter, kommuner och civilsamhälle. Organisationens roll beskrivs ofta som en brygga mellan staten och samhället.

Struktur, styrning och personal

Liikenneturva har sitt huvudkontor i Helsingfors samt tolv regionala kontor runtom i landet. Sammanlagt arbetar cirka 45 personer i organisationen – ungefär hälften vid huvudkontoret och hälften i de regionala kontoren.

Organisationens styrelse består av tolv personer. Fyra av dessa utses av regeringen och representerar nyckelmyndigheter, medan övriga sju väljs av medlemsorganisationerna. I styrelsen finns även alltid en representant från Transportministeriet. Liikenneturva har ett medlemsnätverk bestående av cirka 50 organisationer från olika delar av samhället, inklusive kommuner, trafikorganisationer och försäkringsbranschen.

Organisationens verksamhet är uppdelad i fem huvudområden: kommunikation och kampanjer, utbildning och förarträning, informationsspridning och påverkan, regionalt arbete samt styrning och administration.

Finansiering och koppling till lagstiftning

Finland har en unik modell för att finansiera trafiksäkerhetsarbete. Alla fordon i landet måste vara trafikförsäkrade, och 1,3 % av premierna öronmärks för trafiksäkerhet. Dessa medel går till staten och återförs via ett reglerat system till Liikenneturva och en annan aktör som ansvarar för olycksanalys. Det är endast dessa två som enligt lag kan ansöka om medlen.

Liikenneturva ansöker varje år om medel, och anslagen kontrolleras av en statlig tillsynsmyndighet. Organisationen har en lagstadgad rätt att utföra sitt uppdrag, men måste samtidigt kunna visa att pengarna används korrekt. Denna modell har varit stabil under många år, vilket möjliggjort långsiktig planering.



Nästan hälften av finländarna är oroade över trafiken i sin hembygd

31.03.2025

I fjol inträffade det i cirka två av tre kommuner i Finland inga vägtrafikolyckor med dödlig utgång. En fjärdedel av kommunerna har hållit denna nollinje i åtminstone fem år. Enligt Trafikskyddets enkät anger ändå hälften av finländarna att de är oroliga för trafiksäkerheten i sin hembygd.

Roll och självständighet

Liikenneturva är juridiskt sett inte en myndighet, men har ett formellt mandat enligt lag och en nära relation till statens trafikmyndigheter. Organisationen är självständig i sitt arbete men står under statlig tillsyn. En särskild myndighet kontrollerar hur medlen används, men utan att styra innehållet i verksamheten.

Liikenneturva driver politiska frågor och framför medborgarnas röst.

Organisationen beskrivs som neutral i politiska frågor och har genom åren lyckats hålla en oberoende linje, trots att politiker ingår i styrelsen. Rollen som mellanled mellan regeringen och civilsamhället är central – Liikenneturva driver på utvecklingen, men fungerar samtidigt som rådgivare och partner till staten.

Verksamhet och initiativ

Liikenneturva arbetar brett med trafiksäkerhet på både nationell och lokal nivå. De regionala representanterna arbetar tillsammans med kommunerna – i över 80 av Finlands cirka 300 kommuner finns aktiva trafiksäkerhetsgrupper där Liikenneturva deltar.

De tre viktigaste verksamhetsgrenarna är:

- **Utbildning och förarutbildning:** Detta är det största området. Organisationen tar fram läromedel, föreläser i skolor och arbetar med barn, unga och vuxna. Förarutbildning är ett särskilt fokusområde.
- **Kommunikation och kampanjer:** Nationella kampanjer utformas varje år. Dessa handlar ofta om hastighet, nykterhet, bältes- och hjälmanvändning. Kampanjerna baseras på beteendedata och forskning.
- **Informationsarbete och påverkan:** Organisationen fungerar också som expert och rådgivare till beslutsfattare, och arbetar med attitydpåverkan och opinionsbildning. Liikenneturva har deltagit i flera lagstiftningsprocesser, särskilt när det gäller barns trafiksäkerhet.

Uppföljning och utvärdering

Liikenneturva använder flera olika metoder för att följa upp sitt arbete:

- **Reach och genomslag:** Man mäter spridningen av kampanjer, deltagarantal i utbildningar och mediegenomslag.
- **Beteendedata:** Man följer upp hjälm- och bältesanvändning samt andra indikatorer genom observationer och enkäter.
- **Theory of Change-modellen:** En modell används för att tydligare formulera orsak-verkan mellan insatser och långsiktig påverkan.
- **Årsrapportering:** En gång om året rapporterar organisationen till staten i form av en övergripande resultatrapport. Indikatorerna är ofta kopplade till nationella mål, som att ha under 100 dödsfall i trafiken 2030.
- **Effektmätning** är en prioritet, men man är också öppen med att det är svårt att direkt koppla minskade olyckstal till en enskild kampanj eller insats.

Samverkan och nätverk

Liikenneturva samarbetar nära med:

- Myndigheter som Transportministeriet, polisen och kommunerna.
- Försäkringsbranschen, som både finansierar och deltar i vissa projekt.
- Medlemsorganisationerna, som utgör ett viktigt nätverk för förankring och spridning.
- Forskning och akademi, men här uttrycks viss oro – kompetensen inom trafiksäkerhet i akademien har minskat markant, vilket försvårar samarbeten.

Organisationen bygger också upp kunskap internt genom egna projekt och datainsamling. Man deltar i nordiskt samarbete och menar att kulturella likheter gör det lätt att dela och anpassa metoder.

Framtida utmaningar

Liikenneturva står inför flera utmaningar:

- **Att behålla relevans:** I en tid där klimat och trygghet dominerar samhällsagendan behöver trafiksäkerhet fortsatt ta plats.
- **Att bygga vidare på förtroendet:** Organisationen har ett starkt varumärke, men måste fortsätta visa att insatserna ger resultat.
- **Att möta kompetensbrist:** Bristen på forskare inom trafiksäkerhet är ett växande problem, och man ser behov av nya akademiska samarbeten.

- Att vinna det moraliska argumentet: För att samhället ska prioritera trafiksäkerhet krävs mer än fakta – berättelser, engagemang och värdegrund blir allt viktigare.

AP2: Intervjuer

En stor del av projektet var den kvalitativa intervjustudien som genomfördes med 13 nyckelpersoner inom trafiksäkerhet och civilsamhälle, både från Sverige och övriga Norden samt Europa. Varje samtal varade cirka 60 minuter och följde en gemensam frågemall som skickades ut i förväg, vilket gav deltagarna möjlighet att förbereda sina tankar. Samtalen fördes under förtroliga former, spelades in enbart för vårt analysarbete och dokumenterades noggrant – dock utan avsikt att sprida materialet vidare.

Vi genomförde intervjuer med följande personer:

- Claes Tingvall, En av Nollvisionens grundare och tidigare måldirektör vid Trafikverket
- Maria Krafft, Måldirektör på Trafikverket
- Jan Johnsen, Trygg Trafik, Norge
- Pasi Anteroine, Liikenneturva, Finland
- Jakob Bøving Arendt, Sikker Trafik, Danmark
- Christophe Ramond, Association prévention routière, France
- Antonio Avenoso, European Transport Safety Council
- Mattias Goldmann, Sekretariat 2030 (och tidigare Gröna Bilister mm)
- Jan Linde, Ordförande på Länsnykterhetsförbundet Västra Götaland (och kommunpolitiker och engagerad i fler ideella organisationer)
- Helena Gellerman, Trafikutskottet (Liberalerna)
- Lena Lindgren, Göteborgs Universitet
- Anne Svensson, Kulturnämnden, Västra Götalands Regionen
- Jenny Wester, Polisen

Målet med intervjuerna var att hämta inspiration från framgångsrika ideella organisationer – att förstå hur de skapar värde, bygger tillit, organiserar sig och arbetar för långsiktig hållbarhet. Syftet var också att samla idéer kring vilken roll, vilket uppdrag och vilka typer av aktiviteter NTF skulle kunna ta sig an i framtiden.

Under samtalen utforskades bland annat följande frågor:

- 1. Syfte och värde:** Vad är er roll i samhället – vilken roll bör NTF ta?
- 2. Roll och identitet:** Vad tillför ni som andra inte gör?
- 3. Tillit och transparens:** Hur bygger man långsiktigt förtroende?
- 4. Samverkan:** Vilka samarbeten och allianser är lämpliga?
- 5. Nyttiggörande:** Hur visar ni er samhällsnytta?
- 6. Resurser:** Hur säkrar ni långsiktig finansiering?
- 7. Medarbetare:** Vilka kompetenser bygger en stark ideell organisation?
- 8. Påverkan och offentlig närvaro:** Hur gör ni er röst hörd? Vilka aktiviteter gör ni?
- 9. Uppföljning:** Hur följer ni upp nytta och utvecklar ert arbete över tid?

Det som slog oss redan från början var hur generösa och engagerade alla deltagare var i att dela med sig av sina insikter. Det fanns en gemensam vilja att bidra till något större – en utveckling av civilsamhällets roll inom trafiksäkerhet, där förtroende och långsiktighet är grundpelare. Flera uttryckte en önskan om att det civila samhället inte bara ska vara en aktör bland andra, utan en katalysator för förändring. Som en person som intervjuades uttryckte det: *"En NGO bör aldrig vara en förlängd arm av staten, utan en oberoende granskare och påverkare."* Det är i detta spänningsfält – mellan närhet till myndigheter och oberoende från dem – som många av samtalen rörde sig.

Övergripande ser vi i intervjuerna en vilja att bredda perspektiven kring trafiksäkerhet. Det handlar inte enbart om olyckor och beteenden, utan om att se trafiken som en del av ett större system – där hälsa, klimat, social hållbarhet och trygghet vävs samman. En annan person påpekade: *"Vi måste skifta perspektivet från att uppfostra individer till att adressera trafik som en arbetsmiljöfråga."* Det finns en längtan efter ett paradigmskifte, där trafiksäkerhet inte blir en isolerad ö, utan en integrerad del av samhällsbygget.

En återkommande fråga i samtalen var NTF:s finansieringsmodell, som flera ansåg vara både kortsiktig och sårbar. Bristen på stabil och förutsägbar kärnfinansiering från staten ses som ett av de största hindren för att NTF ska kunna agera som en kraftfull och oberoende aktör. *"Kombinationen av offentliga och privata medel är optimal, men kärnfinansiering från staten är avgörande för långsiktig stabilitet,"* som en medverkande uttryckte det. Erfarenheter från våra nordiska grannländer visar att fleråriga statliga anslag och finansiering via försäkringssystem är nyckelfaktorer för att skapa den robusthet som behövs för att planera och bedriva ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete. Systerorganisationer i Norden har hittat modeller som kombinerar statlig finansiering med andra källor, vilket ger en stabil grund att stå på – något som Sverige och NTF ännu saknar.

Den finansiella osäkerheten får dessutom konsekvenser för organisationens möjlighet att följa upp och utvärdera sina insatser. Många pekade på att uppföljning och effektmätning är en grundbult för att kunna bygga förtroende, visa på relevans och skapa lärande över tid. En systerorganisation i Norden betonade att deras kampanjer alltid testas noga och följs upp med systematisk effektmätning – något som kräver både resurser och långsiktiga processer. Utan denna återkopplingslinga riskerar arbetet att bli reaktivt och kortsiktigt, snarare än strategiskt och utvecklingsinriktat.

Utöver finansieringsfrågorna och behovet av systematiskt lärande lyfte intervjuerna fram en större existentiell fråga: Vad är egentligen civilsamhällets roll i trafiksäkerhetsarbetet idag och framåt? Flera var inne på att otydligheten kring NTF:s roll – om organisationen ska vara folkbildare, granskare, påverkare eller kanske allt detta samtidigt – har bidragit till att underminera dess trovärdighet. Här formulerade en av intervjupersonerna det väl: *"Civilsamhället bör fokusera på systemansvar snarare än individbeteenden och fungera som en oberoende kraft."*

Det är i denna väv av tankar och erfarenheter som **civilsamhällets kontraktshjul** växte fram (se sidan 25) – en modell som samlar de olika aspekter som krävs för att bygga ett robust och hållbart samhällskontrakt mellan ideella organisationer och det offentliga. Intervjuerna blev inte bara en metod för att samla data, utan ett rum för gemensam reflektion över civilsamhällets framtida riktning.

AP3: Workshop med NTF:s regionala förbund



Den 3 april 2025 samlades verksamhetsledare och styrelseordföranden från NTF:s olika förbund till en eftermiddag med dialog och reflektion. Med utgångspunkt i projektets slutsatser, diskuterade vi tre centrala teman: **roll och identitet, finansiering och påverkansarbete**. De konkreta förslagen och slutsatserna finns samlade i avsnittet **Strategiska rekommendationer**, och här följer en mer övergripande betraktelse av samtalen.

Det blev snabbt tydligt att NTF befinner sig i ett sökande mellanläge – en organisation med djupa rötter i trafiksäkerhetsfrågan, men som i dag brottas med fragmenterad identitet, kortsiktig finansiering och otydlig roll i samhällsdebatten. Beskrivningar som *haltande*, *ängslig* och *projektbaserad* nämndes – men lika tydlig var bilden av en organisation med starkt engagemang, kreativa krafter och en vilja att återta en självklar och tydlig roll: som opinionsbildare, påverkare och kunskapsförmedlare med

trafikantens perspektiv i centrum.

Ekonomisk stabilitet lyftes som en nyckel för att ta plats. Diskussionen kretsade kring allt från statlig kärnfinansiering och partnerskap med försäkringsbolag och småföretag, till certifiering av auktoriserade bilhandlare kring barnsäkerhet – ett exempel där NTF kan kombinera kunskap, påverkan och affärsmässighet. Och mitt i det hela fick vi en blinkning till tidigare kreativa inslag – som budskapet "Barn är mjuka – bilar är hårda" eller kampanjen "Elefanten i baksätet". En påminnelse om att kommunikation och identitet också handlar om att våga sticka ut, beröra och bli ihågkommen.

Påverkansarbetet diskuterades som en process snarare än projekt, med behov av systematik, uppföljning och kontinuitet. Vi konstaterade att påverkan inte bör ske ad hoc, utan behöver planeras, mätas och återkopplas – både internt och externt. Nya indikatorer föreslogs, där trafiksäkerhetens koppling till folkhälsa, hållbar mobilitet och arbetsmiljö tydligare kan visa på samhällsnyttan av NTF:s arbete. Samtidigt betonades vikten av långsiktiga relationer med politiken, industrin och andra samhällsaktörer, för att både lyfta trafiksäkerhetsfrågorna och stärka NTF:s position.

Sammanfattningsvis präglades dagen av en vilja att gå från tvekan till tydlighet – att ta plats, definiera vilka NTF är, och skapa en identitet som både engagerar och övertygar.

AP4: Medverkan i NTR-konferensen i Danmark

Vid årets NTR-konferens den 20–21 maj 2025 samlades Nordens trafiksäkerhetsorganisationer för att utbyta kunskap, diskutera aktuella utmaningar och inspireras av varandras arbetssätt. Deltagande organisationer, förutom NTF från Sverige, var Trygg Trafikk (Norge), Liikenneturva (Finland), Rådet for Sikker Trafik (Danmark), Samgöngustofa (Island) samt Ráðið fyri Ferðslutrygd (Färöarna). Under två dagar i Köpenhamn skapades en gemensam bild av trafiksäkerhetsläget och trenderna i respektive

land. Samtalen fördjupades inom teman som unga förare, alkohol och droger i trafiken, trötthet, politiska beslut med trafiksäkerhetspåverkan samt behovet av lägre hastigheter i stadsmiljö.

I samband med konferensen presenterades slutsatser och rekommendationer från projektet om civilsamhällets roll i trafiksäkerhetsarbetet – bland annat civilsamhällets kontraktshjul som tagits fram. Samtliga organisationer kände igen sig i utmaningen att behålla sin relevans i ett föränderligt politiskt landskap, trots en historiskt stabil position.



Inspirerande dagar på NTR i Köpenhamn när vi presenterade projektet och delade erfarenheter mellan ländernas organisationer. Lise Heiner Schmidt, Sikker Trafik till vänster och Tania Dukic Willstrand till höger.

Tydligare position och mod att driva frågor

Organisationer som Trygg Trafikk och Rådet for Sikker Trafik driver aktivt frågor, även där staten inte är en tydlig beställare. Ett aktuellt exempel är arbetet i Norge med att införa lag på cykelhjälm – något som Trygg Trafikk varit en drivande kraft bakom. Frågan väcks om inte även NTF skulle kunna ta sig an liknande frågor i Sverige. Ett starkare ägarskap kan öka både organisationens synlighet och upplevda relevans.



Bygg förtroende – visa nyttan

Trygg Trafikk betonade att förtroende – “trust” – är en grundläggande faktor för långsiktig finansiering. Rådet for Sikker Trafik lyfte vikten av att bygga strategiska allianser för att tillsammans skapa en starkare röst. De pekade också på vikten av samverkan, kampanjer och skolförankring som grunder för legitimitet. För att återvinna förtroende behöver NTF bygga ett strukturerat ramverk som synliggör nyttan av sitt arbete.

Pasi Anteroineen från Liikenneturva i Finland presenterade deras strategi –modig, skarp och imponerande tydlig i en enda slide. En inspirerande one-pager som verkligen väckte tankar.

Lokal närvaro utan kontor – struktur och uppföljning

Rådet for Sikker Trafik beskrev hur de når lokal förankring utan fysiska kontor genom skolambassadörer, lärarseminarier och kommunala nätverksträffar. Här möts exempelvis skolor, tekniska kontor och kommunikationsavdelningar. Trygg Trafikk arbetar med lokala trafikråd och är noga med hur de positionerar sig lokalt. Det som särskilt betonades var vikten av dokumentation och uppföljning – att visa att arbetet ger resultat.

Gemensamt narrativ – återta positionen

Ráðið fyri Ferðslutrygd efterfrågade tydligare svar på vad det svenska trafiksäkerhetsarbetet faktiskt levererar i dag. Flera uttryckte att Sverige åter behöver bli en tydlig och stark röst i det nordiska trafiksäkerhetsarbetet. Liikenneturva påminde om Sveriges starka historik som trafiksäkerhetsnation, och att det finns värde i att åter lyfta fram den berättelsen. Narrativ är viktiga i politiska processer. Den finska kollegan lyfte fram mod som en avgörande framgångsfaktor – deras organisation ser det som sin uppgift att med kraft ta plats i samhällsdebatten och driva på förändring. Även i Sverige krävs nu mod att formulera ett nytt gemensamt narrativ, våga ta ledartröjan och åter inta den position som en gång byggdes med kunskap, integritet och visionärt tänkande.

Intern samling och riktning framåt

Rådet for Sikker Trafik framhöll vikten av att hela organisationen – från lokal till nationell nivå – står bakom en gemensam strategi. Beteendepåverkan måste vara en självklar del av trafiksäkerhetsarbetet, inte en ersättning för infrastruktur, utan ett nödvändigt komplement. Och NTF behöver leda detta arbete.

Förnyad nordisk samverkan

Avslutningsvis uttryckte flera organisationer en vilja att förnya det nordiska samarbetet inom NTR. Tidigare gemensamma forskningsinsatser, kampanjidéer och arbeten med särskilda målgrupper har gett positiva resultat. Det finns stor potential i att dela resurser, metoder och material – och i att gemensamt synliggöra den nordiska trafiksäkerhetskompetensen.

AP5: Workshopdialog med svenska aktörer

Under arbetsprocessen samlades ett antal nyckelaktörer från det svenska trafiksäkerhetsekosystemet – med både klokskap, erfarenhet och egna behov – för en gemensam dialog om NTF:s framtida roll. Syftet med dagen var att förankra de framtagna rekommendationerna, vilket också lyckades: gruppen uttryckte tydligt sitt stöd för de vägval som presenterades. Samtidigt genererade mötet värdefulla nya idéer kring hur NTF ytterligare skulle kunna bidra till det nationella trafiksäkerhetsarbetet.

Dialogen visade på en stark samsyn kring behovet av att NTF återtar en tydlig, självständig och samhällsrelevant roll i trafiksäkerhetssystemet. Flera aktörer beskrev hur dagens NTF uppfattas som försiktig och begränsad av projektfinansiering, vilket hämmar dess möjligheter att fullt ut möta samhällets behov. Samtidigt betonades att det finns ett tydligt utrymme för en aktör som med mod och trovärdighet representerar trafikanternas röst, verkar för säkrare och mer hållbara transportlösningar, och fungerar som både folkbildare och påverkare.

Det fanns ett brett stöd för att NTF:s framtida identitet bör bygga på en kombination av kunskapsspridning, lokal närvaro och nationell påverkan – i ett sammanhang där organisationen uppträder med förnyad modernitet och skärpa. Det lyftes även vikten av att bygga långsiktiga partnerskap, särskilt med aktörer inom klimat, folkhälsa och arbetsliv, samt att ta större plats i

nordiska och europeiska samarbeten. Att NTF tydligare kan visa sin påverkan på nationella mål och indikatorer sågs som en central framgångsfaktor.

I dialogen medverkade Anna Nilsson-Ehle, Vinnova, Christoffer von Bothner, SKR, Ingrid Skogsmo, VTI, Magnus Granström, SAFER, Maria Krafft och Johan Lindberg från Trafikverket tillsammans med projektgruppen.

Civilsamhällets kontraktshjul

Att vårda och utveckla samhällskontraktet – ideella organisationers roll i ett hållbart samhälle

Ideella organisationer är en avgörande del av samhällsbygget. Genom engagemang, närhet till människor och förankring i samhället bidrar de med värden som varken marknaden eller staten alltid kan skapa på egen hand. De fångar upp behov som riskerar att hamna mellan stolarna, och agerar broar mellan människor och offentligheten.

För att detta bidrag ska kunna vara långsiktigt, stabilt och strategiskt krävs ett starkt och levande samhällskontrakt – ett ömsesidigt åtagande mellan det offentliga och civilsamhället, byggt på tillit, ansvar och gemensamma mål.

Men i takt med att välfärdens förutsättningar förändras, samhällsutmaningarna blir mer komplexa och relationen mellan sektorer prövas, växer också behovet av att vårda och vidareutveckla kontraktet. Ideella organisationer behöver ta plats som proaktiva, professionella och strategiska aktörer i samhällsutvecklingen – utan att förlora sin värdegrund eller självständighet.

Centralt för ett samhällskontrakt är att både kunna ta ansvar – och ställa krav. Men det är först när dessa båda sidor vilar på en stabil grund av förtroende som kontraktet får verklig kraft. Tillit är inte ett givet tillstånd – den byggs genom handling, öppenhet och konsekvens. Tillit byggs genom:

- **Förutsägbarhet** i relationer och samspel
- **Transparens** i metoder, ekonomi och syfte
- **Tydliga uppföljningsmekanismer**, med gemensamma sätt att bedöma nytta och resultat

Civilsamhällets kontraktshjul – fem steg för att stärka samhällskontraktet

Nedan presenterar vi **fem steg** som, enligt vår analys, kan stödja ideella organisationer i att ta en stark och långsiktig roll i ett hållbart samhälle. Modellen – framtagen av projektteamet – utgör ett verktyg för reflektion, utveckling och strategiskt agerande. Den kan användas som inspiration för såväl intern utveckling som dialog med beslutsfattare, finansiärer och samverkanspartners.



Civilsamhällets kontraktshjul

1. Definiera roll och syfte i samhällsbygget och position som självständig samhällspartner

För att ett samhällskontrakt med ideella organisationer ska vara meningsfullt krävs att organisationerna själva tydligt formulerar sin roll - sitt existensberättigande - varför man finns, inte bara vad man gör. Det handlar om att synliggöra sitt värde, syfte och bidrag till samhället, samt även att definiera sin nisch – sin unika plats i samhällets ekosystem.

Utgångspunkten är att identifiera det samhällsproblem man adresserar, och hur organisationens arbete till exempel stärker demokrati, jämlikhet, inkludering och social hållbarhet. Det innebär också att lyfta fram vilka behov man svarar på – inte minst de som riskerar att hamna mellan stolarna i välfärdssystemet – och att visa på sin förmåga att bygga relationer och skapa förtroende i människors vardag.

Men existensberättigandet handlar inte bara om att stå för något – det handlar också om hur man förhåller sig till andra samhällsaktörer. En stark ideell organisation behöver värna sin självständighet och ideologiska förankring, men samtidigt agera som en konstruktiv och långsiktig samhällspartner. Det offentliga behöver civilsamhället – och civilsamhället behöver vara berett att bidra i policyskapande, samverka strategiskt och visa på alternativa lösningar.

Det är viktigt att inte fastna i en roll som tillfällig projektleverantör eller utförare på beställning. Ett verkligt samhällskontrakt bygger på ömsesidig respekt och dialog, där civilsamhällets unika värdegrund och perspektiv bidrar till att *forma* samhället – inte bara leverera i det.

I NTF:s fall handlar det om att vara en folkbildande röst för trafiksäkerhet, oberoende från kommersiella och politiska intressen, och att stå upp för trafikantperspektivet i en miljö där andra

aktörer har andra drivkrafter. Det är ett bidrag som inte bara kompletterar – utan ofta möjliggör – en säker trafik för alla. Samverkan är viktig, men måste ske på civilsamhällets villkor och med bevarad integritet.

En ideell organisation bör därför ställa sig följande frågor:

- **Varför finns vi?**
- **Vad bidrar vi med till samhället?**
- **Vad skulle gå förlorat utan oss?**
- **Hur kan vi vara både självständiga och relevanta i samverkan med andra?**

2. Commitment – skapa en gemensam målbild med det offentliga

Ett samhällskontrakt bygger på ömsesidighet. Det handlar inte om att underordna sig det offentliga, utan om att forma ett gemensamt *vi* – där ideella organisationer och myndigheter samverkar för att uppnå samhällsnytta.

Den ideella organisationen bör sätta sig tillsammans med politiker, myndigheter och andra offentliga aktörer för att identifiera gemensamma mål – till exempel Nollvisionen inom trafiksäkerhet. När målen överlappar finns möjlighet att skapa långsiktiga partnerskap, där respektive parts styrkor tas tillvara.

Ett konkret verktyg kan vara att ta fram gemensamma handlingsplaner eller överenskommelser, som tydliggör mål, ansvar och samarbetsformer. För att detta ska få effekt krävs också arenor för strategisk dialog, där civilsamhället bjuds in som jämbördig part. Genom gemensam målbild, gemensamma indikatorer, och gemensamt ansvar skapas grunden för ett samhällskontrakt som både är förpliktigande, kraftfullt och berikande.

När mål har satts behöver de också kunna följas upp. Därför bör organisationen:

- Identifiera indikatorer kopplade till de gemensamma målen, för att mäta effekt och framsteg.
- Sträva efter att integrera indikatorerna i nationella planer, så att arbetet blir synligt och relevant i en större struktur.
- Rapportera regelbundet på dessa indikatorer – det är genom synliggörande som ansvar kan tas och förtroende byggas.



Principerna för ett starkt samhällskontrakt mellan staten och organisationen bygger på ömsesidigt ansvarstagande.

3. Bygg kapacitet för samhällspåverkan – säkra kompetens och organisation

Kompetens handlar om vilka människor och vilken kunskap som behövs för att ta plats i systempåverkan. Organisation handlar om hur man riggar strukturer, processer och arbetssätt för att den kompetensen ska komma till sin rätt och göra skillnad för att nå den gemensamma målbilden genom samhällskontraktet.

Att vara en relevant och trovärdig part i ett samhällskontrakt kräver mer än engagemang – det kräver strategiskt riggad kapacitet från båda håll. Ideella organisationer behöver säkra eller utveckla professionell kompetens inom områden som till exempel policyförståelse, strategisk kommunikation, samverkan, ledarskap och effektmätning. Det är dessa förmågor som gör det möjligt att agera i dialog med myndigheter, påverka på systemnivå och bidra med kunskap i både lokal och nationell kontext. Här behöver civilsamhället se kompetensförsörjning som en strategisk grundbult; kompetens är väsentlig för att organisationen ska kunna vara relevant, trovärdigt och handlingskraftig.

Men kapacitet handlar inte bara om individer – utan också om hur organisationen är uppbyggd. Många ideella organisationer har strukturer som främst är anpassade för att genomföra projekt, men dagens samhällsutmaningar kräver något mer: förmågan att förstå och påverka system, agera långsiktigt och skapa horisontella samarbeten. Det kan innebära behov av stärkt analyskapacitet, nya digitala verktyg, bättre beslutsstrukturer, nya former för medlemsengagemang eller arenor för kunskapsöverföring. En samhällsbärande organisation behöver strukturer som möjliggör lärande, samverkan, förnyelse och strategisk riktning. Då blir organisationen inte bara en duktig genomförare – utan en partner i samhällsutvecklingen.

4. Agera strategiskt för långsiktig och oberoende finansiering

Skapa en ekonomi som möjliggör verklig påverkan

Ett samhällskontrakt kräver inte bara gemensamma mål och god vilja – det kräver också materiellt stöd. Om ideella organisationer ständigt lever på kortlivade projektmedel urholkas deras förmåga att agera långsiktigt, strategiskt och systempåverkande. Det hotar i förlängningen samhällskontraktets hållbarhet.

För att kunna ta sin fulla plats i samhällsbygget behöver ideella organisationer en bred, stabil och långsiktig finansieringsstrategi. Det innebär att:

- Säkra fleråriga anslag som ger förutsägbarhet.
- Bredda intäktskällorna genom att bygga strategiska samarbeten.
- Identifiera finansieringsformer som stärker oberoendet och stöder organisationens unika uppdrag.

Många ideella organisationer fastnar i en projektlogik där innovation premieras mer än stabilitet. Det riskerar att reducera civilsamhället till en tillfällig projektaktör, snarare än en långsiktig partner i välfärdssystemet.

Därför behöver organisationerna själva – både internt och externt – driva frågan om basfinansiering och institutionellt stöd. Det handlar om att få sin strukturella roll i samhället erkänd, inte bara sin projektkapacitet.

Det är också en internationell fråga. Exempelvis lyfter WHO i sitt arbete med trafiksäkerhet vikten av att stärka civilsamhällets roll genom långsiktig finansiering. För att NTF – och andra ideella aktörer – ska kunna vara en stark, fri och folkbildande röst i frågor som trafiksäkerhet, behövs ekonomiska förutsättningar som stödjer kontinuitet och verklig påverkan.

5. Driv verksamheten med förtroende, transparens och påverkan

Bygg legitimitet genom handling, samverkan och en stark röst i samhället

Samhällskontraktet förverkligas i vardagen – i hur man kommunicerar, samverkar, påverkar och följer upp. Det kräver mod, integritet och tydlighet. För att kunna ställa krav på förändring måste organisationen visa att den själv står stadigt. Legitimitet är inget man *ges*, det är något man *förtjänar och förvaltar* – i handling, ord och riktning.

Bygg tillit genom transparens och ansvarstagande

Tillit är den tysta ryggraden i varje samhällskontrakt. Den byggs inte av ord, utan av handling över tid. Det handlar om att:

- vara öppen med sitt arbete, mål och resultat
- redovisa hur offentliga medel används
- följa upp löften och visa vad man åstadkommer
- stå fast vid sina värderingar – även när det blåser

Visa både i siffror och berättelser vad ni gör, varför det är viktigt, och vilken förändring ni bidrar till. Tillit växer där det finns förutsägbarhet, transparens och tydliga uppföljningsmekanismer.

För att vara en relevant aktör i samhällsutvecklingen behöver den ideella organisationen också ha en tydlig koppling till större mål – som Sveriges klimatmål, folkhälsopolitiken eller de globala hållbarhetsmålen. Genom att positionera sig i relation till dessa kan organisationen visa både riktning och ansvar.

Delta i samhällsdebatten – påverka policy och forma normer genom stark kommunikation

Ideella organisationer är inte bara genomförare – de är också bärare av värderingar. Att delta i samhällsdebatten är en demokratisk handling. Genom att lyfta sina erfarenheter, formulera motbilder och synliggöra det som annars riskerar att osynliggöras, kan den ideella organisationen bidra till en mer nyanserad och inkluderande samhällsdiskussion.

- Skriva debattartiklar
- Delta i offentliga utredningar
- Följa lagstiftning och påverka remissrundor
- Och framför allt: **synliggöra medborgarnas röst**

Påverkan handlar inte bara om att påverka beslut – utan om att forma samtalston, tankemönster och föreställningar. Det är konsten att göra trafiksäkerhet till en samhällsfråga som ingen kan bortse ifrån.

Bygg starka allianser för legitimitet, lärande och förändringskraft

Ett samhällskontrakt bär man inte ensam. Ideella aktörer behöver rikta blicken både uppåt och åt sidan. Bygg starka allianser med:

- andra ideella aktörer
- forskare
- brukarorganisationer
- fackförbund
- sociala initiativ
- allmänheten

Dela kunskap, samordna röster och sök gemensamma arenor. En samlad kraft ger större tyngd i dialogen med beslutsfattare – och ökar chansen att skapa verklig förändring. Se till att det finns tydliga roller, delat ansvar och gemensam riktning i samarbetena.

Sök också kontakt bortom den egna bubblan: bredda nätverken, bygg långsiktiga relationer med politiken och stärkt samverkan med akademien för ett mer evidensbaserat arbete.

Utvärdera med kvalitet – följ upp, analysera, agera

Uppföljning är inte bara ett krav – det är en kraft. Genom både summativ och formativ uppföljning byggs legitimitet i realtid, stärker kvaliteten i verksamheten och skapar förtroende hos både finansiärer och allmänhet.

- **Summativ uppföljning** visar vad som har uppnått – resultat, effekter, nytta (till exempel effekter av insatser, som ökad hjälmanvändning efter ett föredrag på en skola).
- **Formativ uppföljning** sker under arbetets gång – för att justera, förbättra och öka träffsäkerheten (till exempel genomförda aktiviteter, som utdelning av 100 reflexer).

- **Processbaserad utvärdering** – där lärande och resultat går hand i hand – skapar kvalitet i varje led-

Använd indikatorer för att visa utveckling, skapa nyhetsvärde och underlätta samverkan. Återkoppling är inte en punkt i slutet – det är en röst som bär legitimitet framåt.

Följ upp och förvalta kontraktet över tid

Ett samhällskontrakt är inte statiskt – det är levande. Samhällen förändras, maktförhållanden förskjuts och nya behov växer fram. Det innebär att den ideella organisationens roll också behöver omprövas och justeras över tid.

Detta kräver:

- regelbunden dialog med offentliga aktörer
- strukturer för att utvärdera organisationens roll och strategi
- beredskap att förändras – utan att kompromissa med den egna värdegrunden

Att bära ett samhällskontrakt kräver inte bara kraft – utan också vaksamhet, ödmjukhet och uthållighet.

Strategiska rekommendationer

Våra rekommendationer nedan är kopplade till Civilsamhällets kontraktshjul, vilken beskrivs i avsnittet ovan.

1. Definiera roll och syfte

Roll, nisch och identitet i trafiksäkerhetsarbetet

Frågan om NTF:s roll och identitet stod i centrum både i de externa intervjuerna och i den interna workshop som genomfördes med NTF:s verksamhetsledare och styrelseordföranden. Det blev tydligt att NTF står vid ett vägska: att fortsätta i ett otydligt mellanläge riskerar att ytterligare underminera organisationens legitimitet, medan en tydlig, medveten och kraftfull positionering kan återta förtroende och göra NTF outhärlig i trafiksäkerhetsarbetet.



Roll, nisch och identitet handlar om varför organisationen finns, vilken plats den har i samhället och hur den uppfattas

Roll, nisch och identitet handlar om mer än vad organisationen *gör* – det handlar om varför NTF finns, vilken plats organisationen har i ekosystemet, och hur den uppfattas av omvärlden och sig själv. Det handlar om att sätta ord på organisationens kärna och utifrån det skapa relevans och riktning.

Externa perspektiv: Rollens betydelse för trovärdighet och legitimitet

I de externa intervjuerna lyfte nästan alla respondenter att NTF:s oklara roll är en huvudorsak till organisationens minskade synlighet och inflytande. Historiskt har NTF varit en folkbildande organisation, med individen i fokus – men det är en roll som inte längre räcker. Som en person i studien uttryckte det:

”Att uppfostra individer fungerar inte när systemet inte är utformat för att hantera mänskliga misstag.”

När NTF har försökt omdefiniera sig till en pådrivande och granskande aktör har det dock skett trevande och utan tydlig förankring, både internt och externt. Det har lett till att organisationen ibland uppfattas som varken det ena eller det andra – vilket skapar identitetsosäkerhet. En av de som intervjuades betonade att civilsamhället aldrig får bli en förlängd arm av staten:

”Det civila samhället måste vara den oberoende rösten, granskaren, den som vågar utmana.”

Flera lyfte också behovet av att bredda perspektivet kring trafiksäkerhet för att återta relevansen. En röst ur materialet sammanfattade det träffsäkert:

”Trafiksäkerhet måste kopplas till hälsa, miljö och hållbarhet för att engagera fler.”

Det finns alltså ett utrymme för NTF att definiera sin nisch som en aktör som binder samman trafiksäkerhet med folkhälsa, klimat och social hållbarhet – en roll som idag saknas i Sverige.

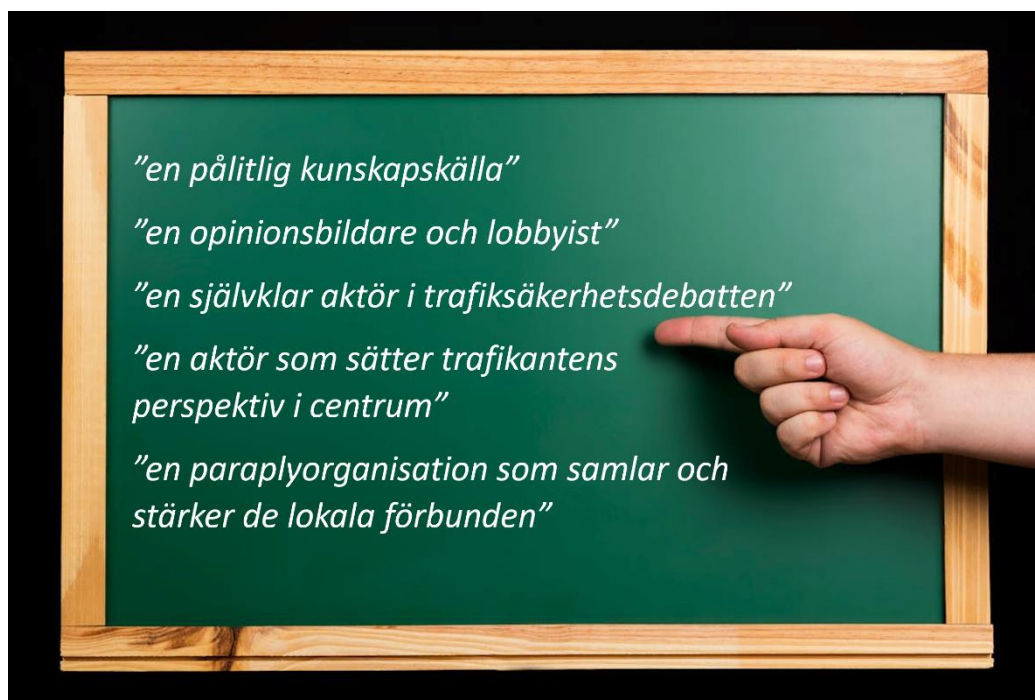
Dessutom betonades vikten av att äga sin roll som brobyggare mellan forskning och politik:

”Det saknas en aktör som kan översätta forskning till policy och konsumentupplysning,” konstaterade flera. Här kan NTF fylla ett tydligt systemtomrum – och bygga sin identitet kring det.

Interna reflektioner: Självbild, drömmar och handlingsvägar

I NTF:s interna workshop speglades samma osäkerhet. Självbilden formulerades som *"en haltande organisation"*, *"en ängslig aktör"*, *"vi lider av kortsiktig finansiering"*, och kanske allra mest talande: *"Vi är en ideell organisation som utför trafiksäkerhetsprojekt, men vi är identitetslösa."*

Samtidigt fanns en tydlig vilja och ambition att stärka rollen och identiteten. Deltagarna lyfte att NTF kan och bör bli:



Detta speglar en önskan att gå från att vara utförare till att bli påverkare – från att vara fragmenterad till att bli en sammanhållen kraft.

En annan fråga i workshopen var: Vad kan NTF göra som ingen annan gör? Här kom fram konkreta exempel som bidrar till nisch och identitet:

- **Bära "NTF anser":** Att vara den självklara rösten för trafiksäkerhet i Sverige, med en stark och tydlig opinionsbildande roll.
- **Kombinera strateg och doer:** Att både utforma policyförslag och genomföra utbildningar och insatser lokalt.
- **Historisk trovärdighet:** Att använda NTF:s arv som nollvisionens trumpet och budbärare – och våga bygga vidare på det.
- **Erbjuda unika tjänster:** Skräddarsydda utbildningar och rådgivning.

En annan viktig aspekt var att stärka synergier mellan nationell och lokal nivå – att bygga en sammanhållen identitet, där förbunden ses som en del av NTF:s kraft, inte som separata enheter.

Sy ihop: En ny identitet som bygger på både historia och nisch

Tillsammans visar de externa och interna perspektiven att **NTF:s identitet** kan byggas kring tre delar:

1. **Pådrivare och granskare i systemet:** Våga vara den som utmanar Trafikverket och andra myndigheter, med vetenskaplig förankring och systemperspektiv. Här finns ett glapp att fylla.

2. **Brobyggare mellan forskning, policy och medborgare:** Ta rollen som den som översätter forskningsresultat till politik och praktisk konsumentupplysning – ingen annan gör det fullt ut.
3. **Sammanhållande paraply och lokal kraft:** Bygg en identitet som kombinerar nationell legitimitet och lokal närvaro. Samordna förbunden och använd deras kompetens för att leverera på bred front – från opinionsbildning till konkret verksamhet.

Rekommendationer för att stärka roll, nisch och identitet:

- **Definiera en tydlig roll och kommunicera den:** Bestäm balansen mellan pådrivare, granskare, folkbildare och genomförare. Gör det till en levande berättelse. Släppa det uppfostrande perspektivet – fokusera på lösningar och samhällsnytta.
- Var en **oberoende röst** för medborgarna – trafikanterna; ”ställföreträdande trafikant”.
- **Äg er nisch:** Fyll systemglappen – var den oberoende röst, den motkraft som utvärderar och accelererar. Koppla trafiksäkerhet till folkhälsa, klimat och hållbarhet. Vara en *brygga mellan forskning, samhällsmål och människors vardag*.
- **Bygg ett starkare varumärke:** Var modiga, synliga och igenkännbara. Använd både symboler (kläder, YouTube-kanal) och opinionsbildning för att skapa identitet och genomslag.
- **Samla förbunden och skapa en sammanhållen identitet:** Samla förbunden i en tydlig och sammanhållen identitet där de lokala styrkorna blir en del av en gemensam berättelse. Skapa synergier mellan nationell legitimitet och lokal närvaro – med samordning, gemensam riktning och starkare genomslag.

2. Commitment – skapa en gemensam målbild med det offentliga

För att uppnå ett verkligt partnerskap mellan NTF och staten krävs en fördjupad och strukturerad relation som bygger på ömsesidigt ansvarstagande, transparens och uppföljning. En sådan relation måste vara förutsägbar och institutionaliserad, med tydliga mekanismer för både återkoppling och påverkan. För att detta ska vara möjligt krävs följande:



Ett verkligt partnerskap mellan NTF och staten kräver en tydlig, ömsesidig relation med ansvar, transparens och uppföljning – förutsägbar och förankrad i fasta strukturer.

1. En tydlig, institutionaliserad relation mellan staten och NTF, där båda parter delar en gemensam bild av vad som ska göras och vilka mål som ska uppnås.
2. NTF behöver regelbundet informera om sin verksamhet, föra dialog med staten om vad som fungerar bra, vad som behöver utvecklas, samt vilka positiva eller negativa konsekvenser som uppstår.
3. Staten behöver agera utifrån den gemensamma målbilden, och i de fall det är relevant, förändra sitt beteende för att stödja ett förbättrat trafiksäkerhetsarbete i Sverige.

En institutionaliserad relation innebär att parterna har identifierat var och hur de ska mötas, med en tydlig agenda och fastställda tidpunkter för dialog. Båda parter vet vad som ska göras och vilka leveranser som förväntas. Dokumentation av aktiviteter och resultat är centralt – utan tydlig rapportering kan ingen meningsfull uppföljning eller återkoppling ske.

NTF ska kunna redovisa vilka insatser som genomförts och vilka effekter de haft eller förväntas få. Samtidigt behöver staten vara aktiv i återkopplingen, och tydligt kommunicera vad som fungerar, vad som kan förbättras och hur detta bör ske. I ett fungerande samarbete förväntas staten agera utifrån de resultat och insikter som NTF bidrar med – i syfte att stärka trafiksäkerheten i Sverige.

Framgångsfaktorer för en ömsesidig relation:

- **Förutsägbarhet:** Båda parter måste veta vad som gäller, vad som kommer att ske och när.
- **Transparens:** En långsiktig relation kräver engagemang, kontinuitet i personkontakter och löpande dokumentation av vad som görs.
- **Tydliga uppföljningsmekanismer:** Indikatorer för uppföljning bör fastställas i förväg, före insatser påbörjas. Dessa kan utgå från befintliga nationella indikatorer eller anpassas för det specifika samarbetet.

3. Bygg kapacitet för samhällspåverkan – säkra kompetens och organisation

För att kunna vara en trovärdig och relevant part i ett framtida samhällskontrakt krävs mer än engagemang – det krävs strategiskt riggad kapacitet. Det handlar om *vilka människor* som finns i organisationen, *vilken kunskap* de bär på, och *hur strukturer och processer* är utformade för att skapa samhällsnytta.

Denna insikt, hämtad från kontraktshjulets tredje pelare "*Bygg kapacitet för samhällspåverkan – säkra kompetens och organisation*", har stärkts genom både djupintervjuerna och den strategiska workshopen i arbetspaket 3. Input från båda dessa källor pekar på ett tydligt behov av att utveckla NTF:s organisatoriska styrka, kompetensprofil och arbetssätt för att fullt ut kunna ta en plats i den nationella trafiksäkerhetsinfrastrukturen.

1. Bygg en kompetensprofil för systempåverkan

Att vara en samhällsbärande aktör inom trafiksäkerhet kräver professionell kompetens inom flera nyckelområden. Det handlar om att kunna förstå komplexa policyprocesser, kommunicera träffsäkert, analysera samhällsutmaningar och omsätta forskning till konkreta rekommendationer. Följande kompetenser har lyfts:

- **Kommunikation** – för att nå både beslutsfattare och allmänhet på ett engagerande och trovärdigt sätt.
- **Policypåverkan och strategisk analys** – för att kunna agera i dialog med politiken och bidra till lagstiftning, budgetprocesser och reformarbete.
- **Beteendevetenskap** – särskilt med fokus på hur människor agerar i trafikmiljöer och hur attityder och normer kan påverkas.
- **Forskningsförankring och faktaresonemang** – för att bygga trovärdighet och kvalitet i NTF:s ståndpunkter, utan att fastna i långa forskningsprocesser.
- **Samhällsanalys** – förståelse för bredare samhällsmål (till exempel klimat, jämlikhet, folkhälsa, arbetsmiljö) och hur trafiksäkerhet bidrar till dem.
- **Digital kompetens** – för att utnyttja data, verktyg och plattformar i både kommunikation och analys.

Flera exempel visar också på vikten av att bygga upp **tvärprofessionella team**, med bakgrunder från t.ex. forskning, journalistik, trafikundervisning, juridik och företagande – som i Trygg Trafikks modell.

2. Rigga organisationen för långsiktighet och förnyelse

Kompetens måste få stöd av rätt struktur. NTF:s nuvarande organisering är historiskt anpassad för projektgenomförande och lokal närvaro, men framtidens roll kräver också:

- En tydligare nationell plattform för påverkan, där NTF kan agera som samlande röst, kunskapsnav och partner till regeringen och myndigheter.
- En stark regional struktur, med lokal närvaro i regioner och kommuner – exempelvis genom samverkansplattformar, partnerskap och nätverk.
- Smarta organisationsformer, t.ex. ett ideellt förbund kombinerat med ett bolag för tjänsteverksamhet eller ett nätverk av auktoriserade experter.
- Arena för kunskapsöverföring – mellan generationer, roller och delar av organisationen.

Frankrikes modell med representation på regional nivå, starka kampanjaktiviteter, medlemskap i europeiska expertorgan (ETSC) och samarbete med forskningsinstitutioner visar hur en organisation kan kombinera lokal närvaro med nationellt inflytande.

3. Strategiska prioriteringar för kapacitet i organisationen

För att förverkliga ambitionen om att bli en nationell aktör med systempåverkande roll, föreslås NTF arbeta efter följande prioriteringar:

a) Inventera och utveckla kompetensen

- Genomför en kompetenskartläggning för att identifiera nuvarande styrkor och luckor.
- Utforma en långsiktig kompetensutvecklingsplan kopplad till organisationens nya strategiska mål.
- System för lärande, uppföljning och intern kapacitetsutveckling, som ger möjlighet till kontinuerlig förbättring.
- Rekrytera nyckelkompetenser inom förändringsprocesser, kommunikation, policyanalys, affärsutveckling och forskningssamverkan.

b) Utveckla organisationsmodellen

- Se över den geografiska och organisatoriska uppdelningen – och forma en modern struktur där ett nationellt kansli driver strategi och påverkan nationellt, medan lokala aktörer fokuserar på konkret nytta nära människors vardag. För att möjliggöra detta krävs en sammanhållen ledningsstruktur med en gemensam styrelse och en verkställande direktör för hela organisationen.
- Skapa en strategisk balans mellan nationellt och regionalt arbete.
- Etablera strukturer för partnerskap med forskare, företag och andra civilsamhällesaktörer.

- Utforska hur ett eventuellt NTF-bolag kan komplettera den ideella strukturen med säljbara tjänster, certifiering eller utbildning.

c) Stärk engagemanget och medlemsnyttan

- Utveckla nya former för medlemskap, inklusive personliga medlemskap med utbildningar, nätverk och kunskapsmaterial.
- Identifiera nya målgrupper för ideellt engagemang – t.ex. unga, pensionerade yrkespersoner, eller trafikskolepersonal.
- Skapa flexibla sätt att delta – korta uppdrag, digitala plattformar, lokal mobilisering.

d) Benchmarking och lärande

- Lär av andra framgångsrika organisationer – även utanför trafiksäkerhetsområdet – t.ex. inom klimat, hälsa eller civilsamhällesutveckling.
- Etablera benchmarking-rutiner och omvärldsbevakning som en del av strategiarbetet.

Sammanfattande rekommendationer

För att bli en relevant samhällspartner och långsiktig aktör i det svenska trafiksäkerhetsarbetet bör NTF:

1. Säkerställa att organisationen har rätt kompetens för policy, påverkan och kommunikation.
2. Utveckla en modern organisationsstruktur som kombinerar lokal närvaro med nationell påverkan.
3. Etablera strategiska samarbeten med forskningsaktörer, myndigheter och andra civilsamhällesorganisationer.
4. Skapa interna system för lärande, uppföljning och kontinuerlig kompetensutveckling.
5. Göra medlemskapet meningsfullt – både för enskilda och organisationer – genom värdeskapande erbjudanden och smartare engagemangsformer.

4. Finansiering som möjliggörare för NTF:s roll i samhällskontraktet

En avgörande insikt från både de nordiska intervjuerna och den strategiska workshopen i arbetspaket 3 är att hållbar och strategisk finansiering är en nyckelfråga för att NTF ska kunna inta sin rättmätiga plats som en nationell aktör för trafiksäkerhet. För att fylla en systempåverkande roll i samhällsbygget – som en del av ett nytt samhällskontrakt mellan stat och civilsamhälle – krävs inte bara vilja och kunskap, utan även ekonomiska förutsättningar som stödjer långsiktighet, trovärdighet och handlingskraft.



Erfarenheter från andra länder, dialoger med civilsamhällets företrädare samt idéer från workshopdeltagare visar att det finns både realistiska och innovativa vägar framåt.

I kontraktshjulets princip "*Agera strategiskt för långsiktig och oberoende finansiering*" framhålls att kortlivade projektmedel underminerar kapaciteten att bygga struktur, allianser och strategisk påverkan.

Mot en mångsidig och långsiktig finansieringsstrategi

För att skapa en ekonomi som möjliggör verklig påverkan bör NTF utveckla en strategiskt sammansatt finansieringsmodell med följande komponenter:

1. Statlig basfinansiering som erkänner organisationens strukturella roll

- Driv på för fleråriga, icke-öronmärkta anslag – gärna genom ett ramavtal mellan staten och NTF, där NTF:s roll i arbetet med Nollvisionen tydliggörs.
- Ta inspiration från nordiska grannländerna som har stabila offentliga modeller.

2. Regional samverkan och offentlig samfinansiering

- Utforska möjligheten att skapa en fördelningsmodell mellan nationell och regional nivå (likt hur det fungerar i Norge).
- Involvera regioner och kommuner via till exempel Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och andra offentliga nätverk, inklusive differentierade medlemsavgifter och riktade insatser.

3. Näringslivssamarbeten och försäkringsbranschens engagemang

- Bygg strategiska samarbeten med exempelvis försäkringsbolag, pensionsfonder och större företag – exempelvis inom logistik, fordon och teknik. Utöka befintligt samarbete med till exempel Trafikförsäkringsföreningen.
- Dra lärdom av Trygg Trafikk som får över 12 miljoner NOK från försäkringsindustrin.
- Utforska samverkan med auktoriserade bilhandlare, småföretag och trafikskolor som har direkt koppling till trafiksäkerhetsfrågor.
- Indexera avgifter beroende på aktörens storlek eller funktion – t.ex. för skolor, kommuner och mindre verksamheter.
- Tydliggör samhällsekonomiska vinster – t.ex. att en *ickehändelse* (undvikna olyckor) har ett högt värde – som underlag för företagsengagemang i form av sponsring eller medlemskap.

4. Produkt- och tjänsteförsäljning

- Erbjud avgiftsbelagda utbildningar, certifieringstjänster och rådgivning som en del av organisationens portfölj.
- Skapa egna säljbara produkter kopplade till trafiksäkerhet.
- Använd det faktum att NTF är en oberoende aktör för att erbjuda trovärdiga tjänster som inte färgas av vinstintressen.

5. Egen affärsverksamhet och bolagsstruktur

- Överväg att skapa ett separat bolag knutet till NTF:s ideella förbund, som hanterar kommersiella aktiviteter utan att påverka organisationens ideella kärnuppdrag.
- Skapa synergier mellan förbunden!

6. Projekt- och fondfinansiering

- Fortsätt söka stöd från Skyltfonden, Trafikverkets stöd till ideella organisationer, Arvsfonden, regionalt stöd, EU-program och olika investeringsfonder.
- Utveckla större och mer långsiktiga projekt för ökad effekt och trovärdighet.
- Undvik att fastna i en projektlogik – låt projektmedel stödja övergripande strategiska mål.

7. Internationell samverkan som inkomstkälla

- Utforska möjligheten att sälja svensk trafiksäkerhetskompetens till andra länder, exempelvis inom ramen för NTR (Nordiska Trafiksäkerhetsrådet) och Business Sweden.
- Identifiera kunskapspaket, utbildningar eller modeller som kan erbjudas internationellt.
- Visa på Sveriges historiska roll i Vision Zero och positionera NTF som en global kunskapspartner.

8. Andra kompletterande intäktskällor

- Bredda medlemsmodellen – både genom nya medlemskapstyper och justering av nivåer.
- Använd crowd funding för att väcka opinion och samla stöd för specifika frågor.
- Kombinera finansiering med opinionsbildning – ibland kan ett mindre betalt deltagande i ett viktigt sammanhang ge långsiktig utdelning i form av nya allianser eller framtida finansiering.

Sammanfattande rekommendationer:

För att säkra sin roll som en **långsiktig och trovärdig aktör inom trafiksäkerhet**, bör NTF:

1. Etablera flerårig statlig basfinansiering genom ramavtal eller andra strukturer.
2. Bygga en ekonomisk struktur som stärker oberoende, transparens och påverkan.
3. Diversifiera sina intäktskällor genom näringslivssamarbeten, försäljning och medlemskap.
4. Agera strategiskt för att bli en självklar partner när det gäller trafiksäkerhet.
5. Säkerställa att finansieringsstrategin alltid stödjer NTF:s uppdrag, värderingar och samhällsroll.

5. Verksamhet med genomslag

Bygga starka allianser och samarbeten

Ett av de mest återkommande budskapen under intervjuerna och i våra workshops har varit vikten av starka, långsiktiga allianser för att stärka både NTF:s roll och identitet. Nästan samtliga samtal kretsade någon gång kring att trafiksäkerhetsarbetet är alltför komplext för att drivas i ensamhet – det krävs samverkan över sektorsgränser, mellan nivåer och mellan discipliner för att uppnå effekt och skapa legitimitet.

Samtidigt betonades att samarbeten i sig inte räcker – de måste vara strategiska, proaktiva och bygga identitet. Det handlar om att allianserna speglar vem NTF vill vara och vilken plats i ekosystemet man vill inta. Att bygga allianser är därför inte bara en praktisk fråga, utan en del av identitetsbygget. En organisation definieras inte bara av vad den gör – utan också av *vem den omger sig med* och *vilka arenor den finns på*.

Exempel på allianser som identifierats i samtalen:

1. **Samverkan med hälsa och arbetsmiljö:** Många såg stora möjligheter i att bygga broar mot Arbetsmiljöverket och Folkhälsomyndigheten, särskilt kring frågor om barns rörelsefrihet, luftkvalitet och trafiken som en arbetsmiljö. Här finns en tydlig överlappning i intressen som kan stärka NTF:s relevans och bredda organisationens roll.
2. **Politiska allianser och nyckelkontakter:** Flera betonade vikten av att NTF bygger långsiktiga relationer med politiker – inte bara när det är dags att söka pengar eller påverka enskilda beslut. *"Var proaktiv, driv en agenda och var med i samtalen innan de formellt startar,"* som en av deltagarna uttryckte det.
3. **Samarbete med regionala och lokala aktörer:** Trots begränsade resurser ansågs detta vara prioriterat av många. Exempelvis samverkan med regioner kring folkhälsa eller kollektivtrafiknämnder kring säkra resor diskuterades som konkreta vägar framåt.
4. **Nordiskt samarbete:** Trygg Trafikk i Norge och Sikker Trafik i Danmark lyftes ofta fram som förebilder, både i hur de bygger relationer med staten och i deras sätt att driva på arbetet nationellt. Många såg en potential i att fördjupa samarbetet med de nordiska systerorganisationerna – både för erfarenhetsutbyte och som strategiskt stöd i NTF:s egen ompositionering. *"Använd det nordiska samarbetet för att öka legitimiteten i Sverige,"* löd en rekommendation.
5. **Akademi, industri och offentlig sektor – trippelhelix-samarbete:** Ett annat återkommande tema var vikten av att bygga allianser med forskningsinstitut, universitet och företag för att kunna stärka den vetenskapliga grunden i arbetet. NTF kan här inta en roll som brygga mellan forskning och praktisk implementering, exempelvis genom att delta i forskningsprojekt eller bidra med civilsamhällets perspektiv.
6. **Samarbeten med civilsamhällesorganisationer utanför trafiksäkerhetsfältet:** Flera samtal kretsade kring vikten av att bredda allianserna bortom det givna. För att öka genomslagskraften och relevansen föreslogs samarbete med exempelvis Astma- och Allergiförbundet, pensionärsförbund, barn- och ungdomsorganisationer, Cykelfrämjandet, fackföreningar och miljöorganisationer. Här finns både nya målgrupper och möjligheten att koppla trafiksäkerhet till andra samhällsfrågor.

7. **Bygg bredare nätverk och referensgrupper:** Ett konkret exempel som lyftes var Danmarks modell med 50-partnersnätverk, där olika organisationer bidrar med input och styr verksamhetens inriktning. Ett sådant nätverk kan ge NTF både legitimitet och nya perspektiv.
8. **Stärk samarbetet med polisen:** Polisens roll i trafiksäkerhetsarbetet är central, och flera såg möjligheter i att samordna kampanjer och kontroller, likt det nära samarbete som finns i Danmark.



Samverkan med folkhälsa och arbetsmiljö lyftes fram som viktigt i intervjuerna, särskilt kring barns rörelsefrihet, luftkvalitet och trafik som en del av arbetsmiljön.

Rekommendationer för att bygga starka allianser:

1. **Se samarbeten som en del av identiteten:** Bygg relationer som speglar vilken roll NTF vill ha och vilka frågor ni vill äga. Låt allianserna vara ett uttryck för er nisch.
2. **Nationellt råd:** Initiera ett nationellt råd eller forum tillsammans med andra civilsamhällesaktörer, som till exempel inom klimat, hälsa och hållbarhet.
3. **Fördjupa det nordiska samarbetet:** Använd relationerna med Trygg Trafikk, Sikker Trafik och Liikenneturva för att stärka NTF:s position och utveckla gemensamma initiativ.
4. **Breda perspektiven genom nya samarbeten:** Sträck ut handen till organisationer inom hälsa, arbetsmiljö, klimat och social hållbarhet. Bygg allianser som stärker sambanden mellan trafiksäkerhet och andra samhällsfrågor.
5. **Bygg långsiktiga politiska relationer:** Etablera kontakt med politiker och tjänstemän tidigt och arbeta strategiskt över mandatperioder. Var en proaktiv samtalspartner.
6. **Etablera en bred referensgrupp:** Inspireras av Danmarks 50-partnersmodell för att förankra arbetet i ett större nätverk och dra nytta av fler perspektiv.
7. **Förstärk kopplingen till forskning och industri:** Delta i forskningsprojekt, samverka med akademi och industri för att bygga vetenskaplig legitimitet och omsätta forskning i praktisk handling.
8. **Satsa på lokala och regionala samarbeten:** Utveckla relationer med regioner, kommuner och kollektivtrafiknämnder, särskilt i frågor som rör beteendepåverkan, säker mobilitet och trygghet i trafikmiljön, liksom skola och utbildningssektorn – påverka unga tidigt.

9. **Polisen:** Initiera ett tätare och mer strategiskt samarbete med polisen kring gemensamma insatser och kunskapsutbyte i trafiksäkerhetsarbetet.

Kommunikation och påverkansarbete – en grundbult för roll och identitet

I både intervjuerna med externa aktörer och i NTF:s egen workshop lyftes kommunikation och påverkansarbete fram som väsentlig för NTF:s roll och identitet. Det handlar inte bara om *hur* man kommunicerar, utan om att kommunikationen är en del av *vem* NTF är – hur organisationen tar plats, syns och uppfattas i samhället.



De externa perspektiven var tydliga:

Trafiksäkerhetsfrågor kämpar för utrymme i en politisk och medial kontext där andra frågor, som klimat och folkhälsa, ofta prioriteras högre. Därför behöver NTF stärka sin röst och skapa efterfrågan kring trafiksäkerhetsfrågor – genom att koppla dem till andra stora samhällsutmaningar och använda berättelser som engagerar.

Samtidigt uttryckte NTF:s interna ledare frustration över att påverkan ofta blir projektbaserad och kortsiktig. Flera beskrev att man genomför debattartiklar och kampanjer, men att det saknas systematik och uppföljning för att verkligen kunna mäta och utveckla arbetet.

"Vi ger en slutrapport till uppdragsgivaren – men ger vi tillbaka till organisationen för att lära?" var en fråga som ställdes. Det pekar på ett behov av att bygga in påverkan i hela organisationens identitet och att ha tydliga indikatorer för påverkan – inte bara för synlighet, utan för faktisk förändring.

Externa perspektiv: Bygg en tydlig och relevant röst

Från intervjuerna var budskapet tydligt: För att NTF ska kunna återta och stärka sin roll krävs en tydlig, konsekvent och modig kommunikation. Organisationen måste vara en stark och trovärdig röst, som vågar sätta agendan.

Flera betonade vikten av att göra komplexa frågor begripliga och paketera budskap som engagerar. EuroNCAP:s arbete nämndes som exempel på något som behöver paketeras så att det blir informativt för allmänheten: *"Förenkla resultaten och visa hur de påverkar vanliga människors liv."*

Även kopplingen till samhällsekonomiska kostnader av olyckor lyftes:

"Bygg argumentationen kring vad trafiksäkerhetsarbete sparar samhället – det går hem i politiken."

Det handlar om att vinna den **moraliska argumentationen** – att visa varför trafiksäkerhet är en angelägen samhällsfråga och inte ett löst tekniskt problem.

Synlighet i media och politik var ett återkommande tema:

- Arbeta med *modern kommunikation* och uttryck som engagerar ("influencers för trafiksäkerhet").
- Utveckla en stark medieprofil med återkommande kampanjer och tydliga budskap.
- Synka med andras kalendrar (t ex. internationella dagar, regeringsinitiativ) för att vara proaktiv och ta plats i debatten.
- Reagera snabbt på samhällsfrågor där trafiksäkerhet har en koppling – men såklart med egna vinklar.

Det strategiska arbetet mot politiken lyftes särskilt fram. Det handlar om att arbeta på två nivåer:

1. Långsiktigt – via ministerier och expertgrupper.
2. Kortsiktigt – genom media och direkta kontakter med politiker.

Flera lyfte också att NTF:s relevans stärks om organisationen kopplar sitt arbete till befintliga mål, såsom Sveriges klimatmål och FN:s hållbarhetsmål (#3: Hälsa och välbefinnande). NTF behöver inte nödvändigtvis ha helt egna mål, utan kan positionera sig som en aktör som bidrar till nationella ambitioner.

Interna reflektioner: Från projekt till systematisk påverkan

I NTF:s interna workshop återkom frågan om hur påverkan kan bli mer systematisk och strategisk. I dag sker mycket påverkan genom enskilda projekt eller tillfälliga insatser, men det saknas en gemensam strategi och uppföljning.

Det var flera som betonade hur viktigt det är att:

- Ha kontinuerliga möten med politiker, både riksdagsledamöter och regeringsföreträdare.
- Bli mer aktiva i att bjuda in sig själva till konferenser och seminarier.
- Satsa mer på debattartiklar, påverkansverksamhet och närvaro i kommun- och regionfullmäktige.

För att kunna följa upp påverkan diskuterades nya indikatorer, såsom:

- Folkhälsa – t.ex. hur trafiksäkerhetsbrister påverkar samhällsekonomin.
- Hållbar mobilitet – hur trafiksäkerhet kan bidra till mer hållbara resvanor.
- Arbetsmiljö och beredskap för krissituationer – exempelvis fortbildning för bilförare i tjänst.

Man efterlyste också bättre återkoppling internt – att erfarenheter och lärdomar delas i organisationen för att skapa långsiktigt lärande och utveckling.

Rekommendationer för kommunikation och påverkan:

1. **Utveckla en sammanhållen kommunikationsstrategi:** Definiera NTF:s kärnbudskap och säkerställ att alla medarbetare och förbund bär samma berättelse. Använd modellen från Trygg Trafikk – där samma centralt utvecklade kärnbudskap genomsyrar all kommunikation.
2. **Bli en röst som äger sakfrågan:** Översätt komplex forskning och statistik till begripliga budskap för media, allmänhet och politiker. Lyft fram samhällsekonomiska argument och mänskliga berättelser.

3. Synka proaktiv och reaktiv strategi:

- Proaktivt: Planera årliga kampanjer och insatser, knyt trafiksäkerhet till klimatmål, folkhälsa och andra samhällsmål.
- Reaktivt: Ha beredskap att agera snabbt på aktuella samhällsfrågor – med egna perspektiv och budskap.

4. Bygg politiska relationer långsiktigt och brett: Etablera kontinuerlig dialog med regeringen, trafikutskottet, kommuner och regioner – inte bara vid kampanjer eller finansieringsbehov.

5. Sätt upp påverkan som en process – inte ett projekt:

- Inför indikatorer för påverkan (synlighet, politisk påverkan, samhällsekonomiska effekter).
- Säkerställ återkoppling internt – lär av insatser, dela erfarenheter och bygg en påverkanskultur.

6. Knyt kommunikationen till roll och identitet:

- Använd kommunikationen för att bygga varumärket "NTF anser".
- Lyft fram NTF:s unika position som oberoende, trovärdig och samhällsrelevant.

Genom att äga kommunikationen som en del av identiteten och genom att systematisera påverkan, kan NTF inte bara stärka sin roll – utan också vinna tillbaka utrymmet i debatten och skapa genomslag för trafiksäkerhetsfrågor i ett bredare samhällsperspektiv.

Förslag till aktiviteter för att stärka NTF:s roll och genomslag

Ett av de tydligaste resultaten från både intervjuer och interna samtal är att NTF:s roll och identitet byggs genom vad organisationen gör.

Nedan presenteras en förslagslista med aktiviteter som kan bidra till att stärka NTF:s roll, synlighet och finansiering, samtidigt som de speglar organisationens unika nisch och värde. De föreslagna insatserna bör utvecklas vidare med tydliga mål och indikatorer, så att deras effekt och bidrag till samhället kan mätas och kommuniceras. Se även bilaga A - NTF:s verksamhet i förhållande till de nationella målen och Agenda 2030

Opinionsbildning och påverkan – bygga trovärdighet och genomslag

- Arrangera seminarier i riksdagen för att presentera forskning, visa internationella exempel (såsom Norges modell för finansiering av civilsamhällets trafiksäkerhetsarbete) och stärka kontakten med beslutsfattare. Mät effekten genom uppföljning av policyförändringar och politiska beslut som ligger i linje med rekommendationerna.
- Utveckla en långsiktig mediestrategi med återkommande debattartiklar, närvaro i media och initiativ riktade till politiker på nationell och regional nivå. Utvärdera synligheten genom både kvantitativa och kvalitativa mått, exempelvis räckvidd, medieton och påverkan på samhällsdebatten.

- Samordna kampanjer och kommunikation med andra aktörer för att synliggöra trafiksäkerhetens koppling till bredare samhällsmål såsom folkhälsa och klimat. Kampanjer bör inkludera testning och effektutvärdering, liknande Danmarks modell.
- Satsa på fysisk synlighet, exempelvis genom vägskyltar i samarbete med kommuner. Följ upp insatser genom mätning av beteendeförändringar, såsom ökad reflex- eller hjälmanvändning.
- Koppla påverkan till nationella indikatorer och samhällsmål för att visa hur insatser bidrar till exempelvis minskad dödlighet, bättre hälsa eller hållbar mobilitet. Utvärdera dessa kopplingar löpande för att säkerställa att arbetet förblir relevant.

Konsumentupplysning och utbildning – öka närvaron och påverkan i samhället

- Certifiera auktoriserade bilhandlare kring barnsäkerhet och mät hur många konsumenter som nås och hur rådgivningen påverkar deras val och beteenden.
- Stöd mindre och medelstora kommuner med utbildning och vägledning kring trafiksäkerhetsprioriteringar i exempelvis länsplaner. Följ upp med indikatorer kring hur många kommuner som involverats och vilka resultat det gett.
- Utveckla samarbeten med regioner och kollektivtrafiknämnder för att lyfta säkra resor i mobilitetsplanering. Utvärdera hur många resenärer som nås av insatserna och om dessa lett till förändrade resebeteenden.
- Utveckla trafiksäkerhetsutbildningar för nyanlända och äldre trafikanter. Mät insatsernas räckvidd och kvalitet genom antalet deltagare, förändrat kunskapsläge och beteendeförändringar.
- Använd kreativa grepp i konsumentupplysningen, likt tidigare initiativ som *“Barn är mjuka, bilar är hårda”* eller *“Elefanten i baksätet”*. Följ upp dessa initiativ med effektutvärdering av synlighet och attitydförändringar.

Kampanjer och kommunikation – skapa engagemang och bredd

- Genomför årliga kampanjer med tydlig uppföljning och effektmätning, inspirerade av Danmarks metod. Mät beteendeförändringar och samhällsekonomiska effekter, exempelvis hur många som bär reflex efter en kampanj eller hur resvanor förändras.
- Bredda agendan till trygghet och hållbarhet och inkludera indikatorer som upplevd trygghet i trafikmiljön eller luftkvalitet.
- Satsa särskilt på barn och unga genom riktade kampanjer, utbildningar och samarbete med aktörer som exempelvis Fritidsbanken. Mät antal nådda barn, skolor och beteendeförändringar.
- Visa på samhällsnyttan genom indikatorer som kopplar trafiksäkerhet till exempelvis folkhälsa eller klimatarbete, för att öka legitimiteten i debatten.

Samverkan och allianser – stärka legitimiteten

- Bygg strategiska allianser med industrin och andra samhällsaktörer och utvärdera hur samarbeten leder till gemensamma initiativ och påverkan på policy och praxis.

- Delta i upphandlingar och certifieringssystem och följ upp antal genomförda uppdrag, kundnöjdhet och effekter på trafiksäkerhet.

Slutsatser

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige står inför ett strategiskt vägval. De traditionella rollerna mellan stat, marknad och civilsamhälle behöver inte bara omförhandlas – de behöver *omformas*. Denna studie visar att det finns både ett tydligt behov och en konkret möjlighet att återetablera en ideell och oberoende aktör som NTF i en strategisk roll. Men det kräver en genomgripande förnyelse av uppdrag, organisering och finansiering. Fem slutsatser är särskilt viktiga:

1. Ett oberoende civilsamhälle är en nödvändig del av ett effektivt trafiksäkerhetssystem

När offentliga aktörer i allt högre grad lämnar det främjande och uppsökande arbetet, ökar behovet av en ideell röst som kan företräda medborgarperspektivet, bedriva folkbildning och bygga relationer i hela samhället. Civilsamhället skapar legitimitet, driver beteendeförändring och stärker tilliten i systemet – tre väsentliga faktorer för att nå Nollvisionen.

2. NTF har ett starkt arv – men behöver en tydlig och samtidsanpassad roll

NTF:s historia, struktur och lokala närvaro är en styrka, men organisationen behöver gå från kortsiktiga projektinsatser för att i stället positionera sig som en strategisk, kunskapsdriven aktör. Det kräver ett tydligare uppdrag, en modern arbetsmodell och en förankring i forskning och systemförståelse.

3. Ett nytt samhällskontrakt är viktigt för NTF:s framtid

Civilsamhällets roll i trafiksäkerheten måste formaliseras genom ett nytt samhällskontrakt mellan staten och ideella aktörer. Ett sådant kontrakt ska tydliggöra roller, ansvar, ömsesidiga förväntningar och långsiktiga mål – byggt på tillit, samverkan och ett gemensamt ansvar för säkerheten i transportsystemet. Sverige har här möjlighet att visa vägen även internationellt.

4. Finansieringen måste spegla uppdragets långsiktighet och oberoende

Projektlogik och konkurrensutsatta bidrag undergräver den stabilitet och integritet som krävs för att bedriva strategiskt påverkningsarbete. NTF behöver en flerårig, tillitsbaserad finansieringsmodell – förslagsvis genom ett ramavtal med staten – kompletterat med diversifierade intäkter från andra samhällsaktörer. Ekonomisk hållbarhet är en förutsättning för att kunna agera fritt och långsiktigt.

5. Strategisk kapacitet, spetskompetens och smart samverkan är nyckeln framåt

NTF behöver förstärka sin interna kapacitet inom analys, policyutveckling, kommunikation och systemförståelse – och aktivt bygga nätverk och kunskapsallianser med akademi, myndigheter och andra ideella aktörer. Samverkan ska vara långsiktig, strategisk och spegla den roll NTF vill inta i ekosystemet för trafiksäkerhet. Organisationer definieras inte bara av vad de gör, utan av vilka de samverkar med.

Med rätt förutsättningar kan NTF utvecklas till en kraftfull, modern civilsamhällesaktör i ett av världens mest framstående trafiksäkerhetssamhällen - och samtidigt bidra till att fördjupa demokratin och kunskapsstyrningen i det svenska trafiksäkerhetsarbetet.

Genom att kombinera folkbildning med systempåverkan, lokal närvaro med strategisk skärpa, och ideellt engagemang med professionell kapacitet, kan NTF bidra till att både fördjupa demokratin och säkra framtidens trafiksäkerhetsarbete – i Sverige och bortom.

Spridning och implementering

För att säkerställa att de strategiska rekommendationerna i vår studie får genomslag och skapar värde i praktiken, planerar vi att presentera resultaten för samtliga lokala NTF-förbund i Sverige under hösten. Syftet är att ge förbunden möjlighet att reflektera över och diskutera hur rekommendationerna kan tillämpas i deras respektive kontexter.

Utöver detta vill vi gärna föra en fördjupad dialog inom GNS (Gruppen för Nationell Samverkan kring Nollvisionen), där flera av medlemmarna utgör centrala aktörer i det ekosystem som omger de ideella organisationerna. En sådan diskussion kan bidra till att identifiera samverkansmöjligheter och ökad strategisk tydlighet för framtiden.

Vi kommer även att arbeta för att boka in ett möte i riksdagen med relevanta beslutsfattare, för att diskutera hur ett starkare fokus på medborgarengagemang och ideella organisationers roll i trafiksäkerhetsarbetet kan utvecklas, med utgångspunkt i de principer som vår studie lyfter fram.

Referenslista

Lista på rapporter och forskning

- [Kvalitetsdialog på vetenskaplig grund- för en stärkt ansvarsfunktion, Lena Lindgren, Förvaltningshögskolan, Göteborgs universitet & Jonas Österberg, Göteborg stads grundskoleförvaltning](#)
- [Varken privat eller offentligt Folkbildningsrådet "i myndighets ställe", Lena Lindgren, Förvaltningshögskolan, Göteborgs Universitet](#)
- [Den ideella sektorn i förändring - Har de tappat tron för att behålla plånboken?](#)
- [Så kan framtiden se ut för ideella organisationer, Giva Sverige](#)
- [Staten, kapitalet eller medborgaren – vem finansierar civilsamhället?](#)
- [Utmaningar och möjligheter för ideell sektor 2018](#)
- [Det civila samhället 2021-Slutrappport inkl. satelliträkenskaper](#)
- [Idéburen välfärd i Sverige – en systematisk litteraturstudie, Ebba Henrekson Civilsamhällesforskning vid Marie Cederschiöld högskola, Truls Neubeck, Södertörns högskola](#)
- [Ideella organisationer på entreprenad för kommunen - Mot en alltmer likriktad ideell sektor?, Ebba Cedergren, Kristina Hermelin](#)
- **Uppsala kommun (2013). Partnerskap med idéburna organisationer – motion KSN-2013-0544.** Innehåller definition av ideell organisation enligt Johns Hopkins-projektet samt historiska exempel på ideella initiativ inom svensk välfärd.

- **Wikipedia (Ideell organisation).** Allmän beskrivning av ideella organisationer som icke-vinstdrivande och frivilliga sammanslutningar.
- **Jeppsson Grassman & Svedberg (2013).** *”Svenskarnas engagemang är större än någonsin”*, Regeringskansliet. Rapport som redovisar omfattningen av det svenska föreningslivet (ca 150 000–200 000 föreningar; 86 % medlemskap) och pekar ut den svenska modellen som unik i internationell belysning.
- **SO-rummet (Folkrörelser).** Pedagogisk historik över svenska folkrörelser. Beskriver folkrörelsernas framväxt på 1800-talet och deras roll som demokratiska massorganisationer byggda på jämlikhet och solidaritet ([Folkrörelser](#) | [Historia](#) | [SO-rummet](#)).
- **Von Essen, Johan m.fl. (2015).** *Medborgerligt engagemang i Sverige 1992–2014*. Ersta Sköndal Bräcke högskola. Diskuterar den nordiska folkrörelsetraditionen och hur föreningslivet setts som en förutsättning för demokrati.
- **Uppsala kommun (2013).** Ibid. Redogör för överenskommelser mellan offentlig och idéburen sektor, med fokus på att stärka demokratin, öka delaktigheten och minska utanförskapet i regioner. Jämför internationellt: konstaterar att idéburna aktörer i många länder är dominerande välfärdsleverantörer, medan de i Sverige har liten roll på detta område. Detta belyser skillnader mellan svenska ideella sektorns roll och exempelvis den i USA och Tyskland.
- Webbplatsen forening.se erbjuder en omfattande översikt över det svenska föreningslivet och ideella organisationer.
- Artikeln "[Meningen med föreningen](#)" från Studieförbundets tidning Cirkeln erbjuder en djupgående analys av det svenska föreningslivets betydelse för både individ och samhälle.

Övriga referenser

Källor för Trygg Trafikk

- Trygg Trafikk – Officiell webbplats: <https://www.tryggtrafikk.no>
- Intervjumaterial med representant från Trygg Trafikk, våren 2025
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025
- Samferdselsdepartementet – Statlig finansiering och mandat
- European Transport Safety Council (ETSC) – Country Overview: Norway
- Årsrapporter och aktivitetsplaner från Trygg Trafikk
- Statistikk og analyser – Statens vegvesen
- Nordiska trafiksäkerhetsrådet (NTR)

Källor för Sikker Trafik

- Rådet for Sikker Trafik – Officiell webbplats: <https://www.sikkertrafik.dk>
- Intervjumaterial med representant från Rådet for Sikker Trafik, våren 2025
- Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2020–2030
- Danmarks Finanslov – Budgetanslag till trafiksäkerhetsarbete
- Transportministeriet – Politik och lagstiftning
- European Road Safety Charter – Medlemsorganisationer
- Dansk Statistik – Trafikulykker och indikatorer

- Historiska källor via Wikipedia: "Rådet for Større Færdselssikkerhed"
- Samverkansprojekt och kampanjmaterial från Sikker Trafik
- Årsrapporter och evalueringer från Sikker Trafik
- Nordiska trafiksäkerhetsrådet (NTR)

Källor för Liikenneturva – trafikskyddet i Finland

- Liikenneturva – officiell webbplats: <https://www.liikenneturva.fi>
- Lag om Trafikskyddet (278/2003) – Finlex
- Intervjumaterial med representant från Liikenneturva, våren 2025
- ETSC – Country Overview: Finland
- Liikenneturvas årsrapporter och kampanjmaterial
- Transport- och kommunikationsministeriet, Finland
- Statistik från Traficom och VTV (Finlands riksrevision)

Bilaga A: NTF:s verksamhet i förhållande till de nationella målen och Agenda 2030

Utifrån de nationella målen avseende trafiksäkerhet och hållbarhet har vi tittat på hur NTF:s verksamhet kopplar an till dem. De nationella trafiksäkerhetsmålen har vi kategoriserat inom följande områden: Rätt hastighet, Nykter trafik, Säker cykling, Säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor och synlighet i mörker), Insatser mot självmord i vägtransportsystemet och Ledarskap för säker vägtrafik. Detta följer även indelningen i Aktionsplanen för säker vägtrafik 2026-2030. I Agenda 2030 har vi plockat ut de mål där det finns en koppling till trafiksäkerhet: Mål 3 God hälsa, Mål 4 Utbildning, Mål 5 Jämställdhet och välbefinnande, Mål 10 Minskad ojämlikhet, Mål 11 Hållbara städer och samhällen.

NTF:s verksamhet	Aktionsplanens insatsområden	Agenda 2030	Ekosystem - Samarbetspartners/ aktörer vi är beroende av
Informationsbesök i grundskolan om säker gång, cykling, moped, mopedbil och A-traktor.	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet	Skolor
Tillhandahålla utbildningsmaterial för skolan om trafik och hållbara resor	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet	Skolor
Informationsbesök på BVC och familjecentraler, fokus barn i bil och säker cykling	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet	Regionen

Informationsbesök i SFI, asylboenden och invandrarföreningar, generellt om trafiksäkerhet	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet	Skolor Föreningar Boenden
Information på föräldramöten om säker skolväg	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet	Skolor
Informationsaktiviteter och kampanjer till allmänheten, t ex synlighet i mörker, cykelhjälm, elsparkcykel, hastighet	Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen	Kollektivtrafik Kommuner
Informationsbesök i föreningar och på seniordagar	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet Mål 5, jämställdhet	Pensionärsföreningar Kommuner
Utbildning äldre kvinnor och bilkörning	Rätt Hastighet Nykter trafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet Mål 5, jämställdhet	Pensionärsföreningar Kommuner

Inventeringar: GCM, skolskjutshållplatser, säkra skolvägar, vägutformning avseende suicidprevention	Rätt Hastighet Säker cykling Säker gångtrafik Insatser mot självmord i vägtransportsystemet	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 10, minskad ojämlikhet	Kommuner
Mätningar: Hastighet, Bilbälte, Cykelhjälm mm.	Rätt Hastighet Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen	Kommuner Företag/Organisationer Polisen Vägföreningar Media
Babyskyddsuthyrning och rådgivning barn i bil och säker cykling	Rätt Hastighet Säker cykling	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet	Kommuner, Regioner (Bl a MVC, BVC) Försäkringsbolag, Privatpersoner
Kunskapsspridning via konferenser och seminarier, tex barns vardagsrörlighet i trafiken	Rätt Hastighet Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet (Mål 5, jämställdhet)	Kommuner Regioner Företag/Organisationer Polisen
Informationsinsatser för att förändra resvanor/grön omställning i mobilitetsfrågor, målgrupp vuxen allmänhet	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet	Kommuner Regioner Företag/Organisationer Polisen Media

		Mål 5, jämställdhet	
Opinionsbildning, t ex debattartiklar	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet Mål 5, jämställdhet	Kommuner Regioner Företag/Organisationer Polisen Media
Informera om trafiksäkra resor i tjänsten (arbetsmiljö)	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet Mål 5, jämställdhet	Kommuner Regioner Företag/Organisationer Polisen Media
Medverka i olika nätverk och expertgrupper	Rätt Hastighet Nykter trafik Säker cykling Säker gångtrafik	Mål 3, God hälsa och välbefinnande Mål 11 Hållbara städer och samhällen Mål 4, utbildning Mål 10, minskad ojämlikhet Mål 5, jämställdhet	Kommuner Regioner Företag/Organisationer