

Metodguide

Beteendedesign för hållbar och säker trafik

INSAMLINGS-METODER

Attityder och upplevelser är viktig kunskap om hur tra cillid vad som styr beteendet i stunden. Det är därför vi pberar dessa beteendee och vad som faktiskt gör det. E beteendee kombinerats med både kvantitativa och kv gilla insamlingsmetoder som kan hjälpa er att få en bättre

EFFEKT MÅL

Varför behövs projekter?

Effektmål beskriver varför projekter genomförs och vilka ändringar vi vill åstadkomma. Det är den långsiktiga riktningen för minskade olyckor genom ökad trafiksäkerhet, förbättrade möjligheter eller minskade klimatpåslag genom fler hållbara sätter riktning, men det är inte tillräckligt för att leda till behov av ett mer konkret projektmål.

EXEMPEL CASE

I Sundbygränd har kommunens trafik- och stadsmiljöber trafikskolansheter vid skolor. Arbete sker på en trafikplan en samordnare för hållbart resande, Barn- och utbildningskontoret och kommunens trafik- och stadsmiljöber beteendeperspektiv kan komplettera befintliga åtgärder.

Utöver flera av kommunens skolor är biltrafik höj under En stor andel elever skickas med bil trots att många har cykelvägar. Det leder till trängsel, ökad miljö och en dominerans av bilar.

EFFEKT MÅL

Att öka trafiksäkerheten vid skolorna i Sundbygränd kommun.

ÖVNING

Formulera ett effektmål. Vilken övergripande förändring vill ni åstadkomma?

För ett skapad projekt som leder till ökad förändring behöver arbetet börja i rätt ände. I stället för att utgå från lösningar eller aktiviteter handlar det om att förstå varför projekter genomförs, vad som ska uppnås och vilka beteendee som behöver förändras för att nå dit. Ett sätt att göra detta är att arbeta utifrån en modell för effektmål. Inom beteendeförändringsarbete, i följande kapitel beskrivs modellens delar och hur de tillsammans bidrar till projektets riktning och resultat.

EFFEKT MÅL

Anger varför projekter finns - det är den långsiktiga riktningen mot vilka åtgärder, lösningar eller minskade utsläpp. Det sätter riktningen men är för stort för att driva det praktiska arbetet.

BETEENDE LABBET

HÅLLBAR & SÄKER TRAFIK

EN METODGUIDE I BETEENDEDESIGN

Slutrapport

Skyttfonden TRV2025/27248

Datum: 2026-04-24

Medverkande

Beställare: Skyltfonden

Kontaktperson:

Projektgrupp: Ida Lemoine, Elsa Stålner Correia, Kajsa Wallin Lindström och Linda Lindström

Projektansvarig: Ida Lemoine

Förord

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.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning av projektet	4
Erhållen trafiksäkerhetsnytta	4
Bakgrund	5
Problembild	5
Varför beteendedesign?	5
Beskrivning av metod och material	7
Resultatredovisning	8
Hur spridning och implementering av resultatet och erfarenheter av projektet sker och till vem	9

Sammanfattning av projektet

Beteendelabbet har utvecklat en metodguide för beteendeförändrande arbete inom trafikplanering, mobility management och stadsutveckling. Guiden bygger på arbetsprocessen, beteenderesan som leder användaren genom en projektprocess från analys och insikt till utformning, genomförande och uppföljning av insatser. Metoden syftar till att stödja kommuner i att gå från övergripande mål till konkreta, mätbara beteenden samt att utforma och följa upp insatser på ett mer träffsäkert sätt.

Projektets genomförande har omfattat litteraturstudier, kartläggning av befintliga arbetssätt och stödmaterial, analys av nationella och internationella exempel samt dialog och intervjuer med yrkesverksamma inom trafikplanering och mobility management.

Sammantaget bidrar projektet med ett konkret och användbart beteendeperspektiv i kommunal trafikplanering, med potential att öka effektiviteten i åtgärder och bidra till uppfyllandet av nationella mål inom trafiksäkerhet och hållbar mobilitet.

Erhållen trafiksäkerhetsnytta

Eftersom metodguiden ännu inte har implementerats och testats i kommunal verksamhet finns i nuläget ingen uppmätt trafiksäkerhetsnytta kopplad till projektet.

Projektets potentiella trafiksäkerhetsnytta bedöms dock som betydande, då det adresserar en central utmaning inom trafik- och mobilitetsarbetet, nämligen att omsätta övergripande mål till konkreta insatser. Detta gäller exempelvis hastighetsefterlevnad, val av färdstätt och beteenden i komplexa trafikmiljöer där små förändringar kan få stor betydelse för olycksrisk.

Den framtagna metodguiden bidrar med ett strukturerat och praktiskt tillämpbart arbetssätt för att systematiskt identifiera, analysera och påverka beteenden. Genom att tydliggöra kopplingen mellan effektmål, projektmål och konkreta målbeteenden skapas bättre förutsättningar för att rikta insatser mot de beteenden som har störst påverkan på trafiksäkerheten. Guiden inkluderar även stöd för att förstå bakomliggande psykologi för beslutsfattande och principer från både beteendedesign och tjänstedesign.

En central del av metodiken är att arbeta iterativt och testa insatser i verkliga miljöer, exempelvis genom fältexperiment, vilket möjliggör lärande och successiv förbättring av åtgärder över tid. Detta skapar förutsättningar för mer kostnadseffektiva och träffsäkra insatser jämfört med traditionella angreppssätt.

Sammantaget har metodguiden potential att stärka kvaliteten i kommuners trafiksäkerhetsarbete genom att integrera ett tydligt beteendeperspektiv i planering, genomförande och uppföljning. På sikt kan detta bidra till att fler åtgärder leder till faktisk beteendeförändring och därmed till minskat antal olyckor, förbättrad regelefterlevnad och en mer förlåtande och säker trafikmiljö. Metodguiden har distribuerats till deltagare från lanseringswebbinariet och görs tillgänglig digitalt via projektets kanaler.

Bakgrund

Problembild

Projektidén bygger på en hypotes formulerad utifrån tidigare forskning och praktiska erfarenheter som visar att relativt små förändringar i trafikmiljön, såsom visuella signaler, utformning av gaturum, placering av skyltar eller andra justeringar i den fysiska och kommunikativa miljön, kan påverka trafikantbeteenden i en positiv riktning¹. Sådana åtgärder har visat potential att bidra till ökad trafiksäkerhet, minskad olycksrisk och ett mer hållbart resande.

Forskning och praktisk erfarenhet visar att många trafiksäkerhetsutmaningar i grunden är beteenderelaterade². Infrastruktur, lagstiftning och riktlinjer skapar viktiga förutsättningar, men den faktiska effekten uppstår först i hur människor agerar i konkreta trafiksituationer³. Trots detta saknas ofta etablerade arbetssätt som gör det möjligt att systematiskt integrera ett beteendeperspektiv i planering, genomförande och uppföljning av trafik- och mobilitetsåtgärder.

Parallellt finns ett växande behov hos kommuner att arbeta mer systematiskt och resurseffektivt för att nå uppsatta mål kopplade till trafiksäkerhet, klimat och hållbart resande. Detta ställer krav på arbetssätt som inte enbart fokuserar på åtgärder i sig, utan på vilka beteenden som behöver förändras för att åtgärderna ska få avsedd effekt.

Varför beteendedesign?

Mot denna bakgrund blir det relevant att utveckla arbetssätt som i större utsträckning utgår från beteenden.

Under senare år har intresset ökat för beteendevetenskapliga angreppssätt, såsom nudging och beteendedesign, som komplement till traditionella styrmedel och fysiska åtgärder. Dessa perspektiv bidrar med kunskap om drivkrafter, hinder och beslutssituationer som påverkar människors val, men tillämpningen inom kommunal praktik är fortfarande begränsad och ofta fragmenterad.

I ett första skede avsåg vi att formulera guiden med nudging som centralt styrmedel och med trafiksäkerhet som huvudfokus. Under arbetets gång blev det dock tydligt att detta perspektiv var för snävt. Många av de utmaningar som kommuner står inför handlar inte enbart om

¹ Fyhri, A., et al. (2021). *Distracting or informative? Examining signage for cyclists using eye-tracking samt Behavioural Insights Team (2014). EAST: Four Simple Ways to Apply Behavioural Insights.*

² Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2017). *Behavioural Insights and Public Policy: Lessons from Around the World.*

³ Trafikverket (2023). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2030.*

enskilda beslutssituationer, utan om mer komplexa beteendemönster som påverkas av flera faktorer samtidigt, såsom vanor, normer, fysisk miljö och strukturella förutsättningar⁴.

Samtidigt blev det tydligt att trafiksäkerhet och hållbart resande i hög grad hänger samman. Insatser som främjar gång, cykling och kollektivtrafik kan bidra till både minskad olycksrisk och minskad klimatpåverkan, samtidigt som åtgärder för ökad trafiksäkerhet ofta skapar bättre förutsättningar för hållbara resval. Trafiksäkerhet och hållbart resande hänger i hög grad samman och behandlas i metodguiden som nära integrerade områden.

För att bättre spegla denna verklighet valde vi därför att bredda både metodik och ämnesområde. Vi utvecklade en metodguide i beteendedesign, med fokus på både trafiksäkerhet och hållbart resande, och med ambitionen att stödja ett mer samlat och effektivt arbete över organisatoriska gränser.

Skillnaden mellan nudging och beteendedesign är att beteendedesign är en tvärdisciplinär metod som kombinerar insikter från psykologi, design och ekonomi och ger ett bredare perspektiv för att förstå och påverka beteenden, medan nudging är ett av flera styrmedel som påverkar beteenden genom förändringar i beslutsmiljön.

Begreppsförklaring

Beteendedesign är ett övergripande arbetssätt för att förstå och påverka beteenden.

Nudging är en metod inom beteendedesign som innebär att utforma beslutsmiljöer så att det blir lätt att göra önskade val.

Beteendetekniker är konkreta sätt att påverka beteenden i praktiken, exempelvis genom att göra ett val enklare, mer synligt eller mer attraktivt.

Genom att utgå från beteendedesign kan guiden därför ge stöd i hela processen, från analys till utformning och uppföljning av insatser. Detta skapar en mer användbar och relevant metodguide som kan användas av fler aktörer och bidra med ett bredare och mer sammanhållet kunskapsstöd.

Syftet med projektet

Syftet med projektet har varit att utveckla ett användarvänligt och konkret metodstöd för praktiskt arbete inom kommunal trafikplanering och mobility management. Ambitionen har varit att skapa ett material som inte bara förmedlar kunskap, utan också underlättar genomförandet av beteendeanpassade åtgärder genom praktiska övningar och exempel.

Målgruppen är i första hand tjänstepersoner inom kommunal trafikplanering, trafiksäkerhet och mobility management, men även andra aktörer inom stadsutveckling. Projektet har haft särskilt fokus på att förenkla arbetet med beteendeförändring genom arbetsprocessen

⁴ Forward, S. (2023). *Resebeteenden – så får vi fler att resa aktivt och hållbart*

Beteenderesan, som ger stöd i att gå från övergripande mål till konkreta och påverkbara beteenden.

Genom att kombinera forskning, praktiska exempel och verktyg är målsättningen att sänka tröskeln för att arbeta med beteendedesign i kommunal verksamhet. Guiden är tänkt att fungera som stöd genom hela processen från problemformulering till uppföljning.

Sammantaget syftar projektet till att bidra till ett mer träffsäkert och effektivt arbete med trafik- och mobilitetsfrågor.

Beskrivning av metod och material

Metodguiden har utvecklats genom en kombination av litteraturstudier, empirisk datainsamling och samskapande aktiviteter. Arbetet inleddes med en övergripande kartläggning av forskningsläget inom trafik, resande och trafiksäkerhet, samt en genomgång av kommuners nuvarande arbetssätt, utmaningar och behov. Denna kartläggning omfattade både nationella och internationella studier, rapporter och praktiska exempel, med syfte att identifiera relevanta angreppssätt, framgångsfaktorer och återkommande utmaningar inom arbete med hållbara och trafiksäkra beteenden. Detta angreppssätt har valts för att säkerställa att metodguiden vilar på både vetenskaplig grund och praktisk tillämpbarhet⁵.

Som en del av kunskapsinhämtningen analyserades ett urval centrala publikationer och vägledningar, däribland Trafikverket (2022)⁶, Forward, S. (2023)⁷ samt Riksförbundet M:s förslag för ökad trafiksäkerhet. Även befintliga handböcker och stödmaterial, såsom Trafiksäkerhetslyftet, Rätt fart i staden och Hållbart resande i praktiken, granskades i syfte att positionera metodguiden i relation till existerande kunskap och identifiera kompletterande behov. Resultatet av litteraturöversikten har inte sammanställts som en separat rapportdel, utan integrerats i metodguidens upplägg, struktur och innehåll. De insikter som identifierats återfinns i guidens olika steg och verktyg.

Kartläggningen kompletterades med analys av genomförda insatser och beteendestudier inom trafik och mobilitet, inklusive både forskningsprojekt och praktiska tillämpningar. Exempel på sådana är MeBeSafe, Beat the Street, Vintercyklisten samt studier kring utformning av cykelinfrastruktur och dess påverkan på beteende. Genom denna genomgång har insikter samlats kring vilka typer av åtgärder som bedömts som effektiva, vilka målgrupper som nåtts samt under vilka förutsättningar insatser upplevts fungera väl. Dessa framgångsfaktorer och utmaningar har inte redovisats som en separat sammanställning, utan integrerats i metodguiden i form av vägledande principer, exempel och rekommendationer i respektive steg av Beteenderesan.

⁵ Behavioural Insights Team (2012). *Applying behavioural insights to reduce fraud, error and debt*. London: Cabinet Office

⁶ Trafikverket (2022). *Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Trafikverket.

⁷ Forward, S. (2023). *Resebeteenden – så får vi fler att resa aktivt och hållbart*. K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

För att fånga praktiska erfarenheter och behov genomfördes även intervjuer med kommunala tjänstemän inom mobility management, trafikplanering och trafiksäkerhet. Dessa intervjuer bidrog med kunskap om pågående initiativ, lokala förutsättningar samt utmaningar kopplade till uppföljning och spridning av insatser. Parallellt genomfördes workshops med yrkesverksamma, däribland en kunskapsutbytesworkshop i november 2025, i syfte att fördjupa förståelsen för hur befintliga stödmaterial används och vilka behov som finns av ytterligare vägledning.

Metodguidens innehåll och utformning har därutöver utvecklats iterativt genom dialog med potentiella användare. Dessa samskapande moment har bidragit till att säkerställa relevans, användbarhet och anpassning till målgruppens behov.

Den struktur som metodguiden bygger på, den så kallade Beteenderesan, utgår från ett tvärdisciplinärt arbetssätt som integrerar perspektiv från psykologi, beteendekonometri och tjänstedesign. Arbetssättet har utvecklats och tillämpats i praktiken under en längre tidsperiod och syftar till att hantera komplexa beteenderelaterade utmaningar genom att kombinera flera kunskapsområden⁸.

Sammantaget har metodguiden tagits fram genom en systematisk och flerstegad process där forskning, praktiska erfarenheter och användarperspektiv integrerats. Detta har möjliggjort utvecklingen av ett stödmaterial som både vilar på etablerad kunskap och är anpassat till de behov som identifierats i kommuners arbete med hållbar och trafiksäker mobilitet.

Resultatredovisning

Projektet har konkret resulterat i:

- En metodguide för beteendedesign inom trafik och mobilitet
- Praktiska verktyg och övningar för analys och genomförande
- Exempelsamling av insatser och tillämpningar
- Underlag för vidare implementering (webbinarium och digital kurs)

Materialet har utvecklats med utgångspunkt i forskning, praktisk erfarenhet av beteendeförändringsarbete samt insikter från intervjuer och workshops med yrkespersoner inom trafikplanering och mobilitet. Resultatet är ett användarvänligt stödmaterial som kan användas av kommuner och andra aktörer som vill integrera ett beteendeperspektiv i arbetet med trafiksäkerhet och hållbar mobilitet. Metodguiden innehåller både en övergripande arbetsprocess och konkreta verktyg för analys, utformning och test av insatser. De delar som benämns beteendetekniker motsvarar praktiska sätt att påverka beteenden i specifika situationer, där nudging utgör en central komponent.

⁸ Lindström, K., Lemoine, I., Lindström, L. & Salzer, S. (2019). *Nudging i praktiken: så gör organisationen det lätt att göra rätt*. Natur & Kultur.

Metodguiden stödjer arbetet med att konkretisera mål till specifika och påverkbara beteenden, vilket skapar bättre förutsättningar för prioritering, genomförande och uppföljning av insatser (OECD, 2017)⁹.

Vidare visar projektet att effektiva insatser ofta kräver en kombination av olika styrmedel och beteendetekniker, anpassade till målgrupp och situation (Trafikverket, 2022)¹⁰. Testning i mindre skala möjliggör lärande och utveckling av mer träffsäkra insatser (OECD, 2017). Sammantaget svarar metodguiden mot behovet av praktiskt tillämpbara verktyg för att integrera ett beteendeperspektiv i kommuners arbete.

Hur spridning och implementering av resultatet och erfarenheter av projektet sker och till vem

Den 22 april genomförde vi ett digitalt webinarium riktat till aktörer med intresse för trafikplanering, mobility management och stadsutveckling för att lansera metodguiden. Ett femtiotal personer närvarade under webinariet vars inbjudan spreds dels genom det nätverk som Beteendelabbet har etablerat inom ramen för projektet, bland annat via intervjuer och workshops, dels genom befintliga kontakter inom branschen. Utöver detta kommunicerades webinariet även i Beteendelabbets egna kanaler, inklusive sociala medier och nyhetsbrev, för att nå en bredare målgrupp. I deltagarlistan är kommuner som Lund, Malmö, Stockholm och Piteå representerade såväl som välkända aktörer som NTF och Länsstyrelsen. Metodguiden distribueras till deltagare från lanseringswebinariet och görs tillgänglig digitalt via Beteendelabbets hemsida.

I kommunikationen av metodguiden tydliggörs att arbetet är iterativt och att detta är en första version som behöver testas i praktiken. Vi planerar att under hösten 2026 samla insikter från kommuner och aktörer som använts sig av guiden för att ytterligare kunna slipa och anpassa materialet för den kommunala verkligheten och säkerställa att den är fortsatt relevant.

Inför hösten 2026 kommer Beteendelabbet att ta fram och lansera en utbildning baserad på metodguidens innehåll och Beteenderesan som arbetsprocess för trafik- och reseinsatser. På så sätt skapas långsiktiga förutsättningar för att projektets resultat ska kunna användas, testas och vidareutvecklas i kommunal praktik, vilket är en förutsättning för att realisera projektets långsiktiga trafiksäkerhetsnytta.

⁹ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2017). *Behavioural Insights and Public Policy: Lessons from Around the World*. Paris: OECD Publishing.

¹⁰ Trafikverket (2022). *Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Trafikverket.

Referenser

Behavioural Insights Team (2012). *Applying behavioural insights to reduce fraud, error and debt*. London: Cabinet Office.

Behavioural Insights Team (2014). *EAST: Four Simple Ways to Apply Behavioural Insights*.

Forward, S. (2023). *Resebeteenden – så får vi fler att resa aktivt och hållbart*. K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Lindström, K., Lemoine, I., Lindström, L. & Salzer, S. (2019). *Nudging i praktiken: så gör organisationen det lätt att göra rätt*. Natur & Kultur.

OECD (2017). *Behavioural Insights and Public Policy: Lessons from Around the World*. OECD Publishing.

Trafikverket (2022). *Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Trafikverket.

Trafikverket (2023). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030*. Trafikverket.