



Reference	<i>CP68</i>
Project Title	Knowledge transfer from the founders of Vision Zero to new generations – on the three dimensions ethics, responsibility and solutions
Coordinator	<i>Guidance to Zero AB</i>
Project Manager	<i>Sanna Eveby (sanna@guidancetozero.com)</i>
Project Duration	May 2024 – February 2025
Author(s)	Sanna Eveby, Suzanne Falk, Maria Håkansson
Confidentiality	

Contents

Summary	4
1. Bakgrund.....	6
2. Projektupplägg	6
2.1 Syfte	6
2.2 Mål	6
2.3 Avgränsningar	6
2.4 Projektperiod.....	6
2.5 Partners.....	6
2.6 Referensgrupp	6
3. Metod och aktiviteter	7
4. Varför.....	8
5. Litteraturstudie	12
5.1 Övergripande strategiska dokument.....	12
5.2 Grundläggande förutsättningar	13
5.3 Underlag för stöd i planering och utformning	13
5.4 Litteraturstudien visar	13
5.5 Grundutbildningar och kontinuerliga vidareutbildningar.....	14
6 Enkätstudie	15
6.1 Resultat	15
6.2 Organisatoriska förutsättningar	16
6.3 Attityder	16
6.4 Kunskap	18
6.5 Utmaningar	21
7 Slutsatser.....	22
8 Rekommendationer.....	23
9 Spridning.....	24
10 Tack	24
11 Referenser.....	24
Bilaga 1 Enkäten.....	26

Summary

It will soon be 30 years since the birth of Vision Zero and road safety became something everybody working with traffic and urban planning is expected to have knowledge of. A generational change is now taking place where the founders of Vision Zero are planning their retirement and many of those who are starting their working lives lack the knowledge that formed the basis for the changed way of thinking about traffic and road safety. Today, when road safety is a part of the Agenda2030, it is also vital to work with a holistic approach and understand in which ways road safety is important and a driving force in the sustainability work. To just follow guidelines and requirements someone else has developed without understanding the background to them leads to priorities and deviations being made suboptimally. For example, to achieve an increased proportion of active travel, the conditions for pedestrians and cyclists must also be safe for traffic.

How do we ensure that conclusions and experiences from previous research and work live on when new generations take over? For example, the very essence of Vision Zero.

The purpose of this pre-study was to identify the knowledge gap that has been found in several municipal organizations, define what of new research and new practice that needs to be included and review how the knowledge most easily reaches those who need it. The target group has been traffic and urban planners working in Sweden.

The literature study and the poll conducted during the pre-study indicates that the link between road safety and other sustainability issues is not obvious, neither among traffic planners with good traffic safety knowledge nor among those who work with related issues.

Professionals who are to present proposals often find it difficult to get their arguments for traffic safety heard for and perceive that there is a lack of priority and knowledge among decision-makers. This may be due to a low level of knowledge higher up in the organization and among politicians, but also because many are unable to work holistically.

If Sweden is to achieve Agenda 2030, the halving target by 2030 and Vision Zero, it is necessary to raise the level of knowledge among both professionals and decision-makers.

We need to build new knowledge and a new commitment to traffic safety in new areas, such as climate, work environment and procurement. At the same time, we need to maintain and develop the knowledge in safe road and street design. On all sides, we need to increase knowledge and the ability to work holistically.

To achieve this, we recommend that there are:

- Courses in both the technical and the social sciences in traffic safety and the sustainable transport system. It is important that students gain a good

understanding of the global sustainability goals and good tools to work holistically and target-oriented.

- Complementary training opportunities for professionals. Available to as many people as possible in terms of time, location (onsite/digital) and cost.
- A smorgasbord of easily accessible professional development
 - Webinars, such as the Swedish Transport Administration's webinar series on road safety
 - An annual road safety conference with training elements
 - Shorter courses offered by SAFER, the universities, SKR, the Swedish Transport Administration and consulting or training companies

1. Bakgrund

Snart har det gått 30 år sedan Nollvisionen föddes och beslutades och trafiksäkerhet blev något som alla som arbetar med trafik- och samhällsplanering förväntas ha kunskap om och arbeta för. En generationsväxling pågår nu, där första generationens bärare av Nollvisionen har gått, eller planerar att gå, i pension och många av dem som precis har börjat sina yrkesliv saknar den kunskap som ligger till grund för Nollvisionens förhållningssätt till trafik och trafiksäkerhet. Idag, när trafiksäkerhet är en del av Agenda 2030, är det också avgörande att arbeta utifrån ett helhetsperspektiv och förstå på vilka sätt trafiksäkerhet är viktigt och kan vara en drivkraft i hållbarhetsarbetet. I klimatarbetet är omställningen till hållbara resval en väsentlig del. För att till exempel uppnå en ökad andel aktivt resande, måste förutsättningarna för fotgängare och cyklister också vara en säker trafikmiljö.

Hur säkerställer vi att slutsatser och erfarenheter från tidigare forskning och arbete lever vidare när nya generationer tar över?

2. Projektupplägg

2.1 Syfte

Syftet med denna förstudie har varit att identifiera kunskapsluckan som har uppmärksammats i flera kommunala organisationer, definiera vilken ny forskning och praxis som behöver inkluderas och granska hur kunskapen enklast når de som behöver den.

2.2 Mål

Målet är att säkerställa att värdefull forskning och kunskap förs vidare till nya generationer.

2.3 Avgränsningar

Målgrupp för förstudiens litteraturstudie och enkät har i första hand varit yrkesverksamma trafik- och samhällsplanerare och trafikdesigners. Det finns många fler yrkeskategorier som arbetar, eller bör arbeta, med trafiksäkerhet utifrån Agenda 2030, som exempelvis upphandlare och arbetsmiljöansvariga. Det bedömdes inledningsvis som för komplext att rikta enkäten till för många olika yrkeskategorier, vilket ligger till grund för avgränsningen.

Förstudien har avgränsats till trafiksäkerhet på väg och huvudsakligen med fokus på aktiva i den kommunala planerings- och väghållarprocessen.

2.4 Projektperiod

Arbetet påbörjades i maj 2024 och rapporten färdigställdes i februari 2025.

2.5 Partners

Förstudien har tagits fram av Guidance to Zero och Göteborgs stad.

2.6 Referensgrupp

Förstudiens referensgrupp har bestått av

- Claes Tingvall – Chalmers/AFRY

- Anders Kullgren – Folksam
- Charlotta Johansson – Luleå tekniska universitet
- Aliaksei Lareshyn – Lunds Tekniska Högskola
- Malin Lundgren – NTF Väst
- Hanna Wennberg – Trafikverket
- Mathias Wärnhjelm – Trafikverket
- Ingrid Lembke von Schéele – Uppsala kommun
- Astrid Linder – VTI

3. Metod och aktiviteter

Förstudien undersökte om det finns ett behov av nya tillvägagångssätt för hur trafiksäkerhetsrelaterad kunskap kommuniceras och vad detta behov är. I ett kommande steg finns möjlighet att, utifrån denna studies resultat, arbeta vidare med hur behovet uppfylls och vilka aktörer som bär olika uppgifter och ansvar.

Litteraturstudie. Förstudien analyserade befintlig kunskapsbas utifrån dess aktualitet och hur den används idag. Litteraturen utvärderades utifrån om och hur väl den hanterar frågan om varför.

Referensgrupp. Som stöd i arbetet bjöds representanter inom SAFER-plattformen in för att lämna sina synpunkter och behov. De organisationer som bjöds in att delta i referensgruppen var Chalmers tekniska högskola, Lunds tekniska högskola, Luleå tekniska universitet, VTI, Trafikverket, Folksam, NTF Väst samt Uppsala kommun. Referensgruppens roll var även att säkerställa att viktig litteratur inte förbisågs.

Enkätstudie. En enkät riktad till yrkesverksamma inom trafik- och samhällsplanering (personer som arbetar på kommuner, Trafikverket, konsultföretag och ideella organisationer) togs fram med stöd av referensgruppen. Enkäten granskades även av Göteborgs stads kommunikatör. Enkätens frågor behandlade hur väl de yrkesverksamma känner att trafiksäkerhet är integrerat i arbetet, hur de skattar sin kunskap och sitt kunskapsbehov och hur de upplever stödet från organisationen och i litteraturen.

4. Varför

Väghtrafikolyckor leder till att cirka 1,19 miljoner människor dör runt om i världen varje år och att mellan 20 och 50 miljoner människor skadas allvarligt (WHO 2023). Mer än hälften av alla dödsfall i trafiken inträffar bland oskyddade trafikanter, såsom fotgängare, cyklister och motorcyklister. Dödsfall och skador i trafiken är fortfarande en stor global hälso- och utvecklingsutmaning. Vägtrafikolyckor är, baserat på data från 2019, den vanligaste dödsorsaken för barn och ungdomar i åldern 5 till 29 år och är den 12:e vanligaste dödsorsaken när alla åldrar beaktas. Två tredjedelar av dödsfallen förekommer bland personer i arbetsför ålder (18-59 år), vilket har en enorm hälsomässig, social och ekonomisk påverkan på samhället.

Närmare 50 % av väghtrafikolyckorna med dödlig utgång sker i något företags eller någon organisations värdekedja, det vill säga någon part i olyckan var i tjänst eller på väg till eller från arbetet. 36 % av dödsolyckorna i Sverige 2019 var upphandlingsrelaterade, det vill säga en upphandlad transporttjänst var inblandad i olyckan. (Kullgren et al, 2023)

Nollvisionen är en svensk policyinnovation, som instiftades 1995 av en grupp trafiksäkerhetsexperter på Vägverket (idag Trafikverket) under ledning av trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall. I oktober 1997 antog Sveriges riksdag, med stor majoritet, propositionen 1996/97:137 och beslutade att nollvisionen ska ligga till grund för det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs i Sverige. Den fick tidigt ett starkt politiskt stöd och fick ett brett fäste tack vare ett stabilt samarbete mellan de olika aktörerna inom trafiksäkerhetssektorn.

Genom ett systematiskt arbetssätt och mätbara mål ska Nollvisionen nås. I februari 2020 beslutade Regeringen om ett nytt etappmål, där antalet omkomna i väghtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen år 2017–2019. Som komplement till etappmålen har aktörer i Sverige tagit fram gemensamma mål om att minska antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, och antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom väghtrafiken.



Figur 1 Nollvisionen är en svensk policyinnovation.

Den grundläggande utgångspunkten för Nollvisionen är det etiska ställningstagandet att ingen ska dödas eller allvarligt skadas på grund av trafiken. Det innebär att begreppet säkerhet i vägtransportsystemet sammanfaller med de värderingar som gäller för säkerhet i samhället i stort. På arbetsplatsen och inom järnväg, sjöfart och flyg är det självklart att inga dödsfall ska inträffa till följd av olyckor.

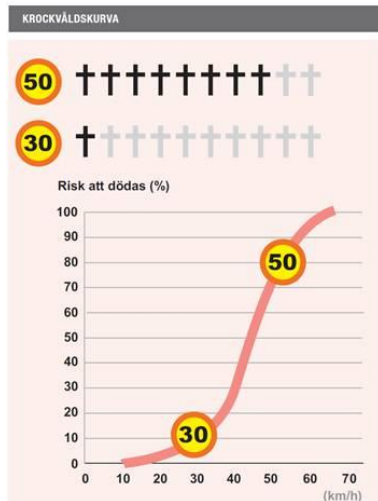
Nollvisionen kan enklast beskrivas i tre dimensioner eller skikt (Lindberg och Håkansson, 2017):

- Etiken. Folk ska inte behöva dö i trafiken.
- Ansvaret. De som utformar systemen måste inse att människan gör fel.
- Lösningarna. Hitta fungerande kombinationer.

Det mest fundamentala är att liv är viktigare än allt annat. Den ekonomiska nyttan av trafik och mobilitet för samhället ska inte behöva gå före människors liv. System kan inte och bör inte utformas för att undvika varje krasch, men de bör hålla människor vid liv och vid full hälsa.

The Safe System Approach är en bärande del i trafiksäkerhetsarbetet, det innebär att vi ser att människor gör misstag och att olyckor kan ske men att de misstagen inte ska resultera i att någon dör eller skadas allvarligt. Det innebär även att ansvaret för att förebygga olyckor, och minimera de negativa effekterna av en olycka, är delat. De som planerar och bygger vägar och fordon måste alltid räkna med, och ta ansvar för, att folk gör fel och därför bygga skyddande filter runt människan i trafiken. Ju bättre filter, desto högre hastighet kan tillåtas på vägen. På så sätt ska hela hastighetsgränssystemet vila på Nollvisionen.

När vi utformar transportsystemet måste vi göra det utifrån vår kunskap om människokroppens förmåga att klara krockvåld. Det ska vara lätt att göra rätt i trafiken och misstag ska inte straffas med döden. Vägar, gator och fordon ska anpassas och utformas efter människans förutsättningar.



Figur 2 Krockvåldskurva. Bild: Göteborgs stad.

Blir du påkörd av en bil som kör i 50 km/h är risken överhängande att du dör, särskilt om du är ett barn eller äldre. Kör bilen i 30 km/h eller lägre finns det fortfarande en risk, men den är betydligt lägre. Den som kör i max 30 km/h har dessutom bättre förutsättningar att se dig och hinna reagera och sänka farten eller stanna.

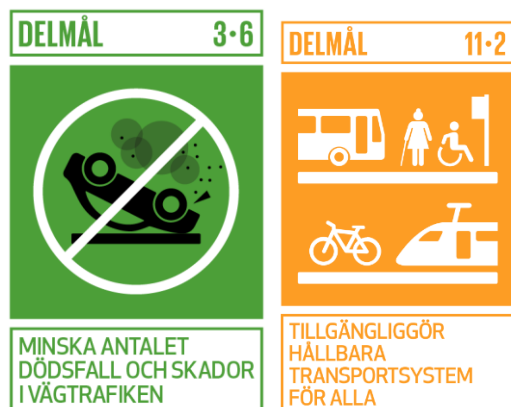
Den som arbetar med trafiksäkerhet ställs förr eller senare inför en pedagogisk utmaning grundad i mänsklig biologi; vi upplever lägesenergi som ett hot, men inte rörelseenergi. Därför har det tagits fram flera bilder som jämför hastighet med höjd.



Figur 3 Bilden visar jämförelse mellan rörelseenergi (bli påkörd av bil i x km/h) och lägesenergi (fälla från våning Y). Bild: Trafikverket

2015 inkluderades trafiksäkerhet uttryckligen för första gången som en del av den globala utvecklingsagendan. Både som ett mål i sig, SDG 3.6, och som en del av och möjliggörare för flera andra mål, se till exempel SDG 11.2. Detta erkännande gör att trafiksäkerhet räknas på samma nivå som klimat-, hälso- och rättvisefrågor, och innebär att trafiksäkerhet inte längre

kan bytas ut mot andra behov. Att den finns med bland målen för hållbar utveckling innebär också att trafiksäkerheten är ett ansvar för ett brett spektrum av intressenter, både offentliga och privata.



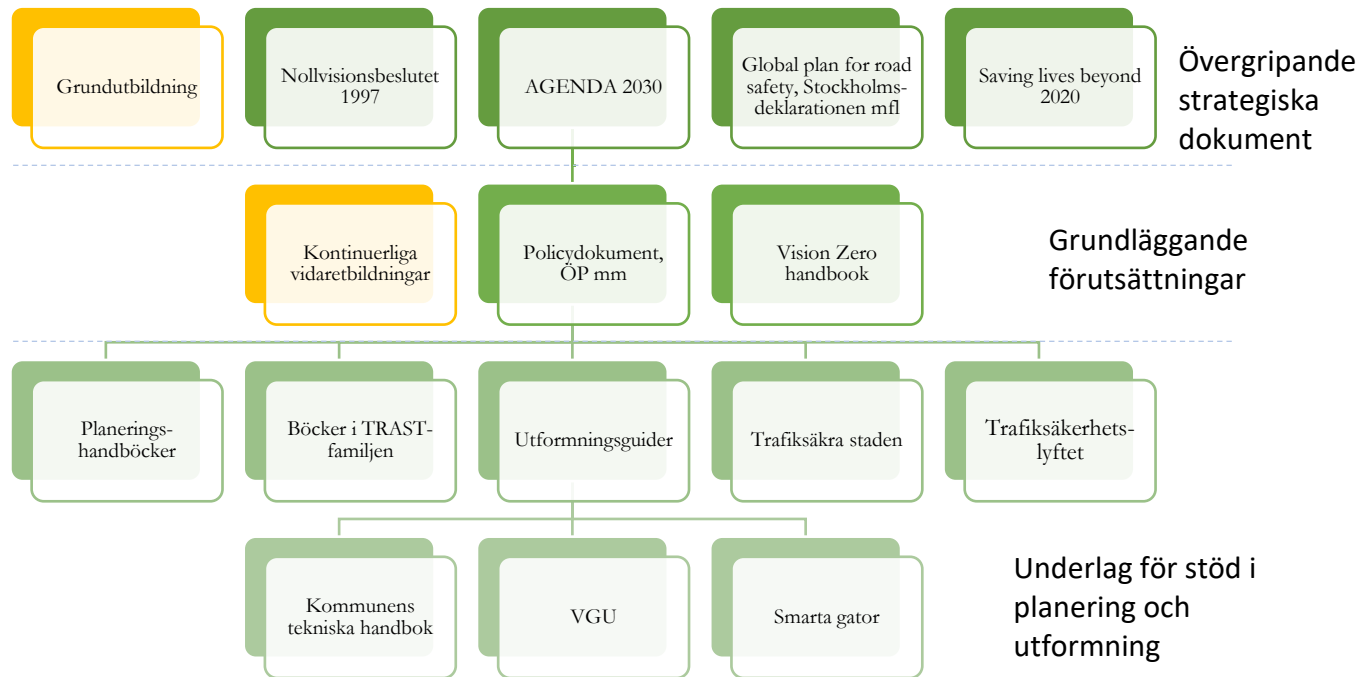
Den helhetssyn som krävs för att nå mål och delmål som är integrerade och odelbara, är både en utmaning och en stor möjlighet för att skapa betydligt mer attraktiva stadsmiljöer. Precis som med Nollvisionen inom trafiksäkerhetsområdet behöver alla berörda aktörer förbinda sig att arbeta för att morgondagens transportsystem ska vara fritt från buller, fossila bränslen och föroreningar. Samhället måste också vara tillgängligt för alla, oavsett ålder, ekonomi, kön eller andra faktorer som kan spela roll för möjligheten att förflytta sig.

WHO pekar även på att fysisk inaktivitet är en ledande bidragande orsak till den globala dödligheten. Det uppskattas att mellan fyra och fem miljoner dödsfall per år skulle kunna undvikas om världens befolkning var mer aktiv. Globala uppskattningar av fysisk inaktivitet visar att 27,5 % av de vuxna och 81 % av ungdomarna inte uppfyllde WHO:s rekommendationer från 2010 under 2016. Trenddata visar på en begränsad global förbättring under det senaste decenniet (WHO, 2020).

Aktiv rörlighet som promenader och cykling gör det möjligt för individer att införliva fysisk aktivitet i det dagliga livet. Aktiv mobilitet är därför i linje med målen för hållbar utveckling. Aktiv mobilitet är dock inte riskfritt. Globalt sett står fotgängare för cirka 20 % av alla dödsolyckor inom vägtransportsystemet och cyklister står för 5 % (WHO, 2023). Europeiska kommissionen uppskattar att för varje person som dödas i trafikolyckor får ytterligare fem allvarliga skador. I EU är fotgängare den trafikantgrupp som har den högsta andelen olyckor som leder till sjukhusinläggning. En studie visade att huvuddelen av skadorna bland fotgängare i Sverige berodde på ett fall (Kjeldgård et al, 2021). Äldre är överrepresenterade när det gäller fallolyckor, och de är också mer benägna att få frakturer när de faller.

5. Litteraturstudie

I litteraturstudien undersöktes i första hand den litteratur som vanligtvis används inom planering och utformning av våra stads-, väg- och gatumiljöer. Litteraturen strukturerades upp enligt Figur 4 nedan.



Figur 4 Hierarki för den genomgångna litteraturen. De gulmarkerade Grundutbildning och Kontinuerliga vidareutbildningar har diskuterats med universiteten och hanteras separat.

5.1 Övergripande strategiska dokument

Övergripande strategiska dokument pekar ut riktningen; vilka mål som ska nås och varför. I grunden ligger regeringens proposition 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället som togs av Sveriges riksdag i oktober 1997. Med Agenda 2030 blev trafiksäkerhet tydligt en hållbarhetsfråga.

Global Plan, som är riktlinjer framtagna för att stödja genomförandet av UN General Assembly Resolution 74/299 Decade of Action for Road Safety 2021-2030, beskrivs The Safe System Approach. Den innehåller även rekommendationer inför kommande utveckling. Målet är att minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafikolyckor med 50 % under perioden.

Inför den tredje ministerkonferensen om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm 2020 tog den akademiska expertgruppen fram nio rekommendationer, presenterade i Saving Lives Beyond 2020: The Next Steps. Stockholmsdeklarationen godkändes strax efter konferensen av FN:s generalförsamling genom en resolution om att förbättra den globala trafiksäkerheten (A/RES/74/299). I februari 2025 hålls den fjärde ministerkonferensen

om trafiksäkerhet i Marrakech och den akademiska expertgruppen har tagit fram nya rekommendationer, *Saving Lives Beyond 2025*.

5.2 Grundläggande förutsättningar

Vision Zero Handbook (Edvardsson Björnberg et al, 2023) beskriver varför trafiksäkerhet är en bärande del av en hållbar samhällsutveckling och hur trafiksäkerhet kopplar till övriga hållbarhetsmål men boken är omfattande och akademiskt skriven, planerare och utförare i den offentliga sektorn upplevs inte vara en målgrupp för boken.

I policydokument så som översiktsplaner, trafikprogram, cykelplaner och liknande nämns trafiksäkerhet främst i de dokument som direkt handlar om trafiksäkerhet, så som trafiksäkerhetsprogram eller handlingsplaner för trafiksäkerhet. I övriga, trafikrelaterade, policydokument nämns trafiksäkerhet ofta som något som ska beaktas men inte hur eller varför.

Litteraturstudien har inte omfattat enskilda forskningsrapporter.

5.3 Underlag för stöd i planering och utformning

I de underlag för stöd i planering och utformning så som planeringshandböcker och utformningsguider beskrivs ofta *hur* något ska utformas men inte *varför*. Se Tabell 1 nedan.

Tabell 1 Planeringshandböcker och utformningsguider som gått igenom.

	Hanterar trafiksäkerhet som en grundläggande hållbarhetsfråga	Svarar på frågan varför?	Ger stöd vid frågor gällande avsteg och prioritering
Trafiksäkerhetslyftet	Ja	Ja	Ja
TRAST	Ja	Ja	Ja
Trafiksäkra staden	Ja	Ja	Delvis
Göteborgs stad, Teknisk handbok	Nej	Nej	Nej
Stockholms stad, Teknisk handbok	Nej	Nej	Nej
Sundbybergs stad, Teknisk handbok	Nej	Nej	Nej
VGU krav	Nej	Nej	Nej
VGU råd	Nej	Nej	Nej
Smarta gator	Ja	Ja	Ja
The Global Street Design Guide	Ja	Ja	Ja
Vision Zero Handbook	Ja	Ja	Nej

5.4 Litteraturstudien visar

I många delar av litteraturen hittar vi vad vi behöver göra, exempelvis hur en gata eller väg ska utformas, men inte varför det bör göras just så. Avsaknaden av varför vi gör på vissa sätt försvårar förståelsen vid avvägning mellan olika aspekter och stödet är svagt för hur prioriteringar och avvikelser ska och bör hanteras.

Hur trafiksäkerhet hänger ihop med hållbarhetsfrågan i stort finns i övergripande litteratur men saknas i den mer verksamhetsnära.

5.5 Grundutbildningar och kontinuerliga vidareutbildningar

Trots att det bedrivs en omfattande forskning inom området, erbjuds mycket få kurser i trafiksäkerhet i de svenska grundutbildningarna. Utbudet av vidareutbildningar för yrkesverksamma är även det nästan obefintligt idag. När nollvisionen kom 1997 så hölls det många kurser för yrkesverksamma, bland annat höll SKR och Trafikverket kurser när Argus, TRAST mm togs fram och rullades ut. Det görs inte på samma sätt idag.

LTH erbjuder en kurs i trafiksäkerhet som är en valbar kurs för i första hand studenterna på väg- och vattenbyggnad. Kursens syfte är att ge en fördjupad kunskap inom trafiksäkerhetsområdet och med en vetenskaplig ansats förmedla en systemsyn inom området.

Trafiksäkerhetsproblematiken analyseras på såväl internationell som nationell nivå. Principer och åtgärder diskuteras. På lokal nivå tar kursen upp aspekter som trafiksäkerhetshöjande åtgärder, utvärdering, och olika trafikantgruppers och trafikslags förutsättningar. Utöver detta har LTH hållit en kurs i trafiksäkerhet internationellt och håller för närvarande på att utarbeta en kurs för yrkesverksamma.

Chalmers erbjuder kursen Traffic safety epidemiology vars syfte är att ge deltagarna en överblick över epidemiologisk terminologi, datainsamling och statistiska metoder och överväganden för analys i trafiksäkerhetssammanhang. Kursen riktar sig till civilingenjörer och doktorander samt trafiksäkerhetsexperten från industri, institut och myndigheter som har intresse av trafiksäkerhet som ett samhällsproblem och vill lära sig mer om hur man gör trafiksäkerhetsanalyser.

Kurser i till exempel trafikteknik inom civilingenjörsutbildningarna har enstaka moment om trafiksäkerhet. Trafikverksskolan har en kurs i trafiksäkerhet och Trafikverkets långsiktiga mål.

LTH håller en uppdragsutbildning av Trafiksäkerhetsgranskare, i enlighet med TSFS 2011:99. Syftet med kursen är att ge yrkesverksamma med erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhetsfrågor träning i att genomföra trafiksäkerhetsgranskningar, vilket vägsäkerhetslagen kräver för TEN-T vägnätet. Efter avslutad utbildning är det Transportstyrelsen som utfärdar behörighetsbevis efter ansökan om det, förutsatt att sökanden uppfyller alla krav.

Linköpings universitet erbjuder uppdragsutbildningar inom trafiksäkerhetshantering, trafiksäkerhet i urbana miljöer och revision, inspektion och riskbedömning av trafiksäkerhet.

Vid nyrekryteringar har kommuner och konsultföretag i många år sett en trend att de sökande i allt högre utsträckning inte har läst någon teknisk utbildning utan i stället en högskoleutbildning inom samhällsplanering eller liknande. Dessa utbildningar har inga kurser inom trafiksäkerhet.

Antalet individer som läser en teknisk utbildning ökar inte i samhället, och inte heller de som läser någon form av trafikteknisk utbildning. Det är därför viktigt att även titta på samhällsplanering, fysisk planering och andra samhällsvetenskapliga utbildningar. Dels för att undersöka om det är möjligt att få in kunskap om trafiksäkerhet och hållbara transporter i dem, dels för att ha det i beaktande vid utformningen av vidareutbildningar för yrkesverksamma.

På universiteten är det ofta svårt med samarbete tvärs fakulteterna, det är mycket arbete i silos, samtidigt som behovet av att kunna arbeta holistiskt mot flera mål är trängande.

NTF Väst tar kontakt med ett antal nämnder och åker ut och berättar och pratar om trafiksäkerhet med kommunpolitiker, och hur frågan hänger ihop med allt från utformning till arbetsmiljö.

6 Enkätstudie

Enkätstudien genomfördes under tre veckor i slutet av augusti och början av september 2024. Den bestod av 21 frågor uppdelade i fyra kategorier

- Frågor om hur trafiksäkerhet är integrerat i arbetet
- Kunskap, stöd och kunskapsbehov
- Litteratur och informationsinhämtning
- Den svarandes bakgrund

Enkäten togs fram via SAFERs webbaserade verktyg och spreds via e-post till kommuner, regioner, Trafikverket, konsulter och andra representanter inom trafiksäkerhet i våra nätverk, av SKR samt via LinkedIn.

Enkäten återfinns i bilaga.

6.1 Resultat

Totalt svarade 91 yrkesverksamma inom trafik- och samhällsplanering samt trafikdesign på enkäten. Engagemanget var stort med många långa och utförliga fritextsvar. De svarande kom från olika organisationer och de flesta hade arbetat mer än 5 år.

43 kommunanställda,
varav 26 från större
kommuner
22 konsulter
18 Trafikverksanställda
8 från annan organisation

11 % har arbetat i 0-4 år
28 % har arbetat i 5-9 år
19 % har arbetat i 10-15
år
24 % har arbetat över 15
år

45 % har en ingenjör-
utbildning inom trafik-
eller samhällsplanering
30 % har annan
högskoleutbildning inom
trafik- eller
samhällsplanering
23 % har annan
högskoleutbildning
8 % har annan form av
utbildning

6.2 Organisatoriska förutsättningar

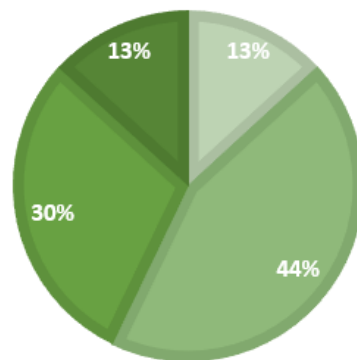
68 % av de svarande anger att nollvisionen helt eller delvis ligger till grund för beslut och prioriteringar medan drygt 30 % inte håller med om det. Det innebär att uppemot en tredjedel av de verksamheter som arbetar med att underhålla, planera och bygga vårt trafiksystem inte arbetar utifrån nollvisionen. Trots det håller så många som 97 % av de svarande med om att trafiksäkerhet är en integrerad del av de frågor de jobbar med.

Omkring 60 % av de svarande upplever att det sker en kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbetet, detta överlappar till viss del, organisatoriskt, med de som inte håller med om att trafiksäkerhetsarbetet kvalitetssäkras.

På frågan om ledarskapet inom organisationen har tillräcklig kunskap om trafiksäkerhet svarar nästan 60 % att de inte har det. Ledarskapet i det här fallet inkluderar både förvaltningsledning och den politiska ledningen.

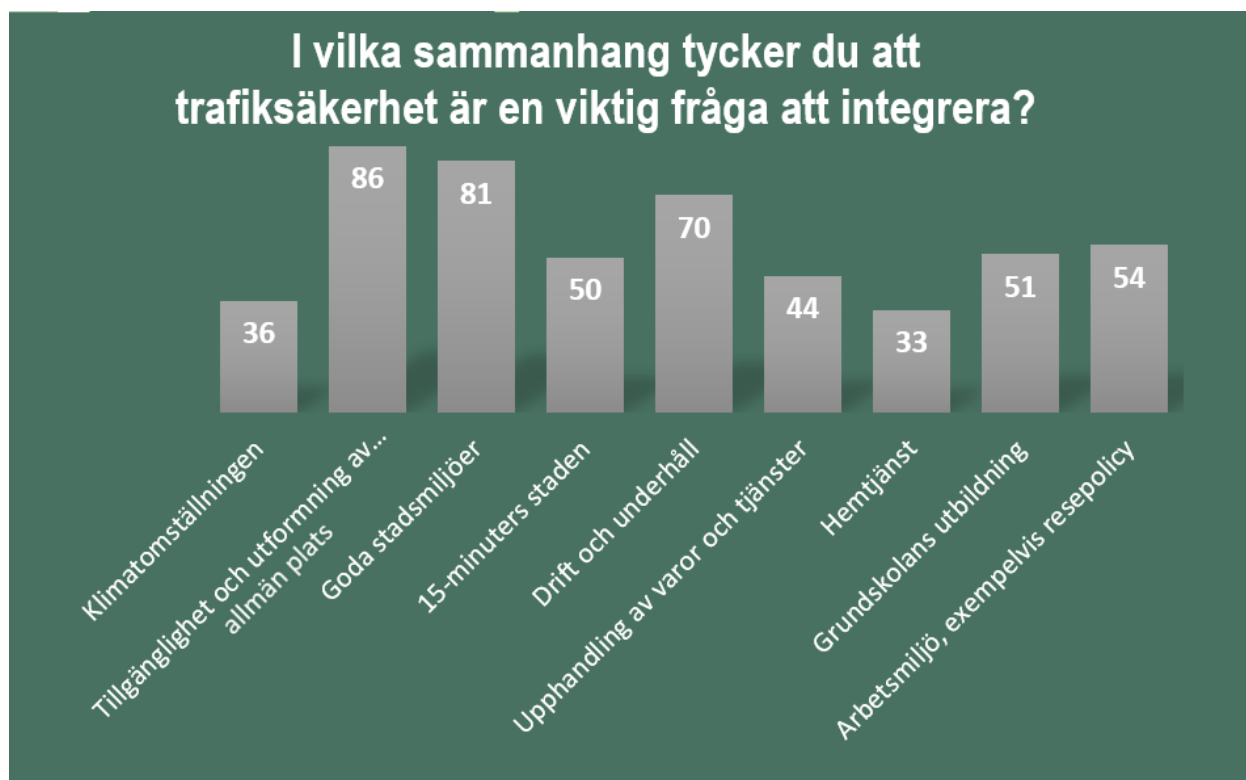
JAG UPPLEVER ATT LEDARSKAPET HAR TILLRÄCKLIG KUNSKAP OM TRAFIKSÄKERHET

■ 1-Håller inte med alls ■ 2-Håller inte med ■ 3-Instämmer ■ 4-Instämmer helt



6.3 Attityder

För att säkerställa ett holistiskt arbete runt trafiksäkerhet är det viktigt att involvera flera delar av samhället, både för att uppnå nollvisionen och för att lyckas med andra mål. En bärande fråga i undersökningen, både för att få en ökad förståelse inför analys av andra frågor och för att kartlägga kunskapsnivån handlar om i vilka sammanhang trafiksäkerhet är en viktig fråga att integrera. För denna fråga gick flera/alla svarsalternativ att välja.



Det går inte att utläsa någon signifikant skillnad i svarsalternativen mellan olika års erfarenhet. Det finns en viss skillnad i svaren utifrån vilken arbetsgivare den svaranden tillhör men andelen svar är för få för att dra några säkra slutsatser. Generellt kan vi dock se en lägre koppling mellan trafiksäkerhet och stadsmiljöer, både Goda stadsmiljöer och 15-minuters staden, hos Trafikverket. Kopplingen mellan trafiksäkerhet och drift- och underhåll var högre för kommuner och Trafikverket än för konsulter och regionanställda. Trafikverket såg i något större utsträckning än övriga kopplingen till Upphandling och till Arbetsmiljö. Det är anmärkningsvärt hur få som anser att det är viktigt att integrera trafiksäkerhet med andra frågor. Samtidigt var det många som svarade på frågan hur de ser på relationen mellan trafiksäkerhet och ett hållbart transportsystem som ser att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga.

"Trafiksäkerhet är en förutsättning för ett hållbart transportsystem."

"En trygg och säker trafikmiljö är en grundförutsättning för att fler ska välja gång, cykel och kollektivtrafik."

"Trafiksäkerhet är en av många hållbarhetsaspekter för transportsystemet. Nödvändigt för att främja aktiv mobilitet och oskyddade trafikanter."

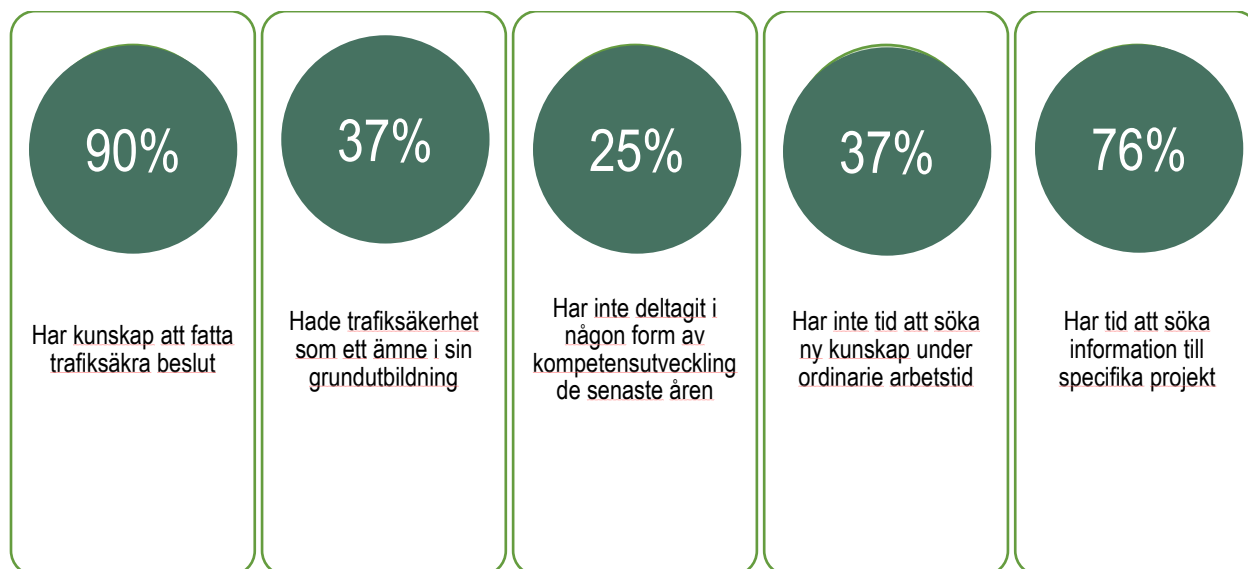
Ett hållbart transportsystem är för många synonymt med att fler går, cyklar och åker kollektivt och att det finns goda förutsättningar för att de ska kunna göra det på ett tryggt och säkert sätt. Några stycken lyfte att de ser en tendens att ur trafiksäkerhetshänseende vilja hålla nere

hastigheterna för cykeltrafiken mer än för biltrafiken, vilket skulle motverka en överflyttning till cykel.

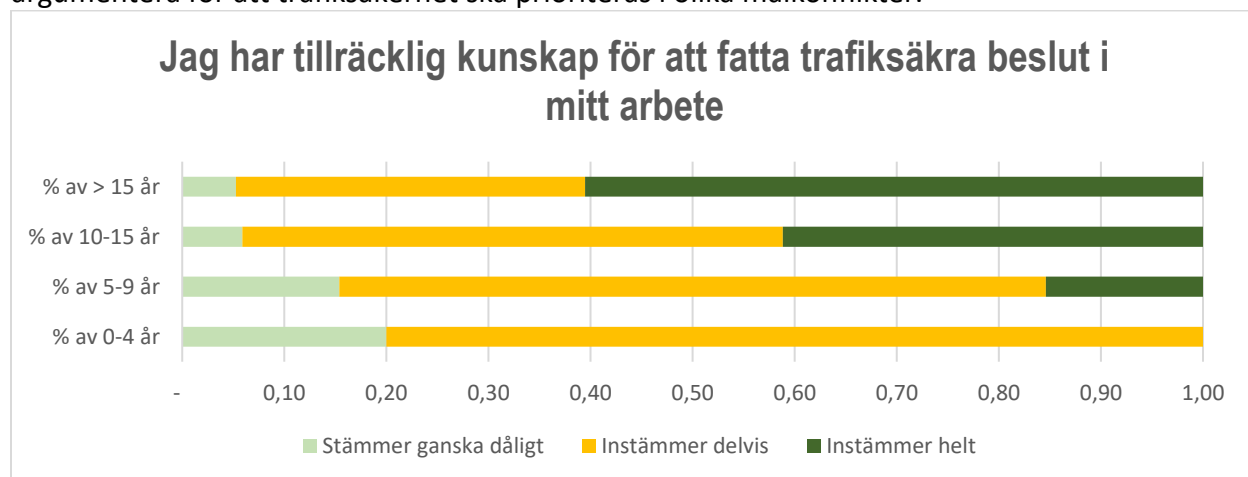
Flera svarade att trafiksäkerhet och hållbarhet är två frågor som kan samverka, medan några svarade att det ofta uppstår konflikt mellan trafiksäkerhet och hållbarhet så att man får prioritera en på bekostnad av den andra. Till exempel "När vi bygger trafiksäkert blir det inte alltid med miljö i fokus." En svarade "ser ingen konflikt, även om det inte är samma sak".

6.4 Kunskap

En övervägande del av frågorna hanterade kunskap, både en självskattning av den egna kunskapen, kollegors kunskap och möjligheten att ta del av ny kunskap.



Av de som upplever att de har tillräcklig kunskap för att fatta trafiksäkra beslut i sitt arbete så ökar den känslan i takt med antal års erfarenhet. Även om 90 % känner sig ha tillräcklig kunskap för att fatta trafiksäkra beslut var det många som i fritextsvaren uttryckte att de har svårt att argumentera för att trafiksäkerhet ska prioriteras i olika målkonflikter.



Många ser ett behov av vidareutbildning, både för egen del och för andra. Det efterfrågas

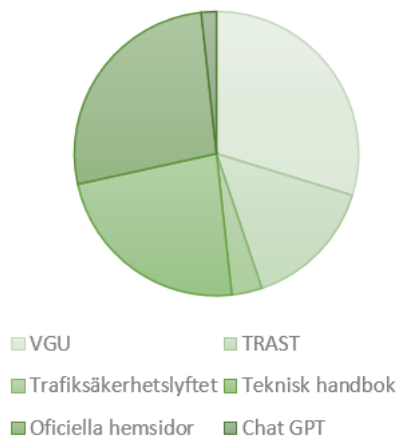
- Grundläggande kunskap om nollvisionen, krockvård, samspel mellan olika trafikslag och samband med andra hållbarhetsmål. För trafik- och samhällsplanerare men också för andra yrkesgrupper, ledning och politiker.
- Fördjupningar i hur vi utformar infrastruktur och urbana miljöer i enlighet med nollvisionen och Agenda 2030. Både vid exploatering och befintliga miljöer. Särskilt fokus på fotgängare och cyklister men även kollektivtrafik. Nya sätt att tänka kring samspel mellan olika trafikslag som shared space, hastighetssänkningars påverkan på utformning. Flera trycker särskilt på barnperspektivet och hur trafikmiljöers utformning påverkar barn och barns trafiksäkerhet.
- Stöd och verktyg för att kunna göra platsspecifika avvägningar kring vilken trafiksäkerhetsnivå som är rimlig i förhållande till framkomlighet.
- Evidensbaserade underlag på vilka effekter olika typåtgärder har för trafiksäkerhet, hållbarhet, tillgänglighet, buller, strategier och policys, med mera. Liksom trafiksäkerhetseffekter av överflyttning mellan trafikslag.
- Kunskap om hållbara material och att de som bygger anordningarna har kunskap och förståelse så att det byggs rätt från start och på ett sätt som gör att det håller bättre över tid. Också att det arbetas mer med trafiksäkerhet under byggtid.
- Drift och underhåll. Särskilt för fotgängare och cyklister. "Jag tror att inte alla yrkesverksamma förstår magnituden av halkolyckor i stadsmiljöer och hur det påverkar tillgängligheten till samhällslivet framför allt för äldre personer."
- Trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Fotgängares och cyklisters singelolyckor samt se synergier och arbeta integrerat med frågor som trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet, mm.
- Hjälp med att skapa en metodik för ett ärende från start till mål. Hur man får trafiksäkerhetsåtgärder att implementeras och hur man kommunicerar pedagogiskt med allmänheten. " Kan ibland svårt att få gehör för trafiksäkerheten i investeringsprocessen gentemot andra avvägningar som projektledningen ska förhålla sig till. Trafiksäkerheten behöver även beaktas i ti den strategiska planeringen i tidiga skeden."
- Utbildning i nya trafikregler som påverkar vägmärken och vägmarkering.
- Utbildning kring hur pressade tider för alla som kör yrkesmässigt påverkar trafiksäkerheten.
- Mer kunskap om upphandling som styrmedel och vilka krav som bör och kan ställas inom upphandling av olika typer av transporter.
- Öka kunskap om till exempel hastighetens betydelse hos olika operatörer ute i trafiken - taxi, kollektivtrafik och andra företag som rör sig på vägarna.

Det framkommer önskemål om att kunna analysera och ta beslut som leder till verklig trafiksäkerhet baserat på den rådande situationen, inte att bara utgå från teknisk handbok och andra regler. Att lyssna på trafikanter för att förstå situationer där de upplever bristande

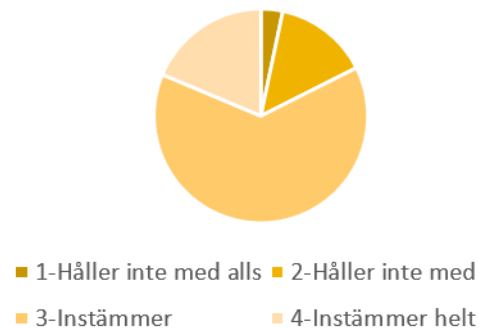
säkerhet, även om det inte finns en gällande regel för just den situationen. En annan sak som lyfts är hur viktigt det är att göra uppföljning av åtgärder.

Kunskapsdelen kopplas tydligt ihop med projektets litteraturstudie när vi undersöker vilken typ av litteratur de svarande använder sig av och om de tycker att den ger ett bra stöd.

Vilka handböcker/litteratur använder du dig av?



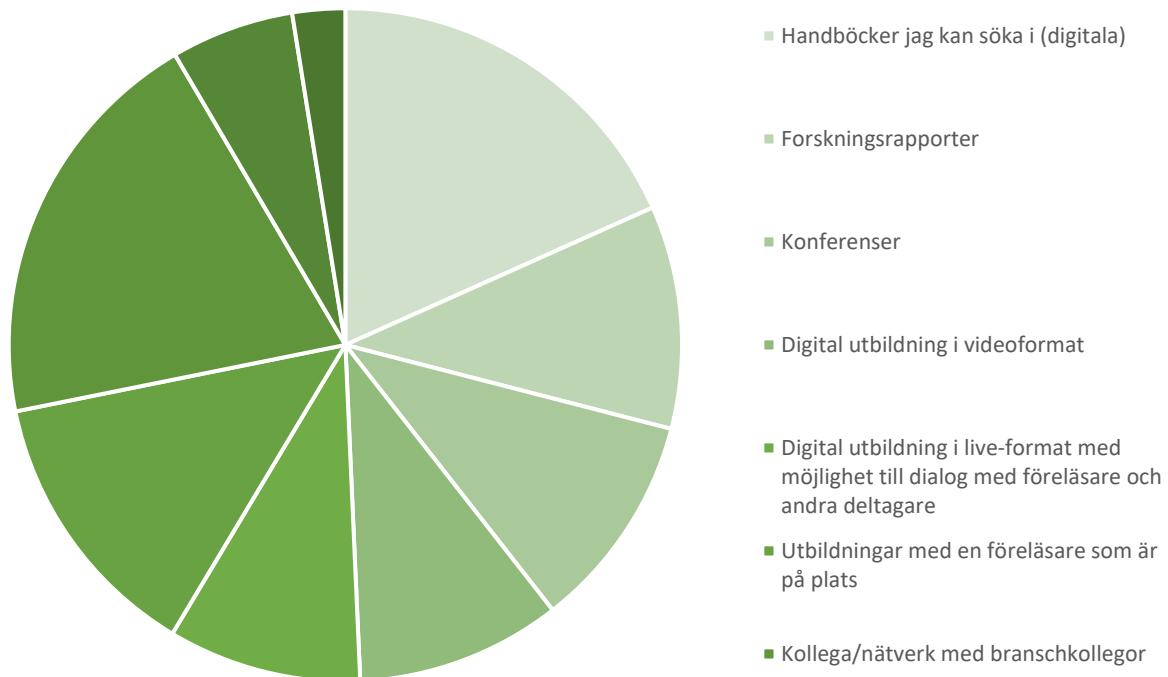
Det finns tillräckligt med stöd inom trafiksäkerhet i handböckerna jag använder för att jag ska kunna utföra mina arbetsuppgifter på ett sätt som känns bra?



VGU och tekniska handböcker är den populäraste litteraturen att använda sig av. De svarande upplever att de får tillräckligt med stöd inom trafiksäkerhet för att kunna utföra sina arbetsuppgifter på ett bra sätt. Vi ser ingen skillnad i vilken litteraturpreferens de har mellan olika års erfarenhet. Bland officiella hemsidor är det i första hand Trafikverkets hemsida som används.

När det gäller ny kunskap var det stor spridning i svaren, det gick att välja flera svarsalternativ. Digitala handböcker och nätverk med kollegor och branschen attraherade drygt 20 % vardera. Bland utbildningsalternativen var det något fler som valde utbildning med en lärare som är på plats.

Hur tar du bäst till dig ny information/kunskap?



Alternativet Konferenser fick relativt låg valfrekvens med bara 11 % som föredrar dem som ett sätt att ta till sig ny kunskap. Bland deltagarna som arbetat 0-4 år valde ingen det alternativet. Dessa personer började arbeta under eller strax efter pandemin och utbudet av konferenser har sedan dess varit lågt. De har då heller inte haft möjlighet att bygga ett nätverk i dessa sammanhang. Nätverk kan byggas digitalt, men fysiska möten odlar mellanmänniska relationer.

6.5 Utmaningar

I fritextsvaren lyfts flera olika utmaningar. Några exempel:

- Målkonflikter. Exempelvis mellan trafiksäkerhet och framkomlighet. "Vår organisation säger att tillgänglighet och framkomlighet ska utvecklas inom ramen för trafiksäkerhet men när det väl kommer till kritan så är och blir det inte så."
- Vår trafikplan ofta känns som en skrivbordsprodukt på grund av att det är svårt att följa prioriteringarna av trafikslagen i exempelvis detaljplanearbetet. Politiker vill inte fatta obekväma beslut.
- Brist på resurser och medel. "Budget och intresset från övriga organisationen. Trafiksäkerhet halkar ner på agendan senaste åren. Intresset från allmänheten består dock." "Driftorganisationen på kommunen inte får tillräckliga medel avsatta för att snäppa upp driftinsatserna."
- Intressekonflikter och brist på förståelse från andra kompetensområden i situationer när man måste kompromissa.

- Kunskapsnivån som regel verkar skrämmande låg samtidigt som inga krav på att faktiskt ha koll från ledningsnivå.
- Att arbetet är tidspressat och stressigt.
- Utmaningar i organisationen vad gäller ansvar och processer.
- Att trafiksäkerhetsarbetet sällan gynnar oskyddade trafikanter vid målkonflikter. Då trafiksäkerheten ska öka för exempelvis bilister sker det på bekostnad av tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer.
- Det är många olika kompetensområden som behöver känna och ta ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna. Att göra denna "överflyttning" från en traditionell trafikplaneringsfråga är utmanande.
- Bristande kunskaper och önsketänkande gör att lösningar dyker upp i nya projekt trots att tidigare erfarenheter visat att det inte fungerar.
- Exploatering i olämpliga lägen för skolor mm i förhållande till bostäder fortsätter trots att vi påtalar olämpligheten.
- Metoder för halkbekämpning som är ekonomiskt försvarbara.
- Problematiken med singelolyckorna hos oskyddade trafikanter. Utvecklingen går inte i en positiv riktning trots vissa insatser inom t.ex. drift och underhåll.

Från kommunalt håll lyfter flera att det är en utmaning att Trafikverket inte följer nollvisionen i sina egna projekt. "När saker blir för dyrt så är det gång- och cykelsäkerheten man tar bort först." "Trafikverket fortsätter att bygga dödsfällor på grund av att de bedömer att kostnaderna blir för höga att bygga RÄTT."

7 Slutsatser

I det traditionella trafikdesignarbetet upplever de trafik- och samhällsplanerare som svarade på enkäten att de får ett bra stöd i litteraturen. Vår litteraturstudie visade på att samma litteratur inte behandlar frågan varför utan mer fokuserar på hur. Att bara följa riktlinjer och krav som någon annan har utvecklat utan att förstå bakgrunden till dem leder till att prioriteringar och avvikelser görs på ett suboptimalt sätt.

Kopplingen mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsfrågor är inte självklar, varken hos trafikplanerare med god trafiksäkerhetskunskap eller hos de som arbetar med angränsande frågor.

Tjänstepersonerna som ska lägga fram förslag har svårt/saknar underlag för att sätta trafiksäkerhet i ett större perspektiv och uppfattar att det är bristfällig prioritet och kunskap bland beslutsfattare, dvs förvaltningsledning och politik. Detta kan bero på en låg kunskapsnivå högre upp i organisationen och hos politikerna.

Inom universiteten finns det stuprör som gör det svårt att arbete ämnesövergripande och inkludera trafiksäkerhet i övriga hållbarhetsfrågor.

8 Rekommendationer

Ska Sverige nå Agenda 2030, halveringsmålet till 2030 och nollvisionen krävs det att kunskapsnivån höjs hos såväl tjänstepersoner som beslutsfattare.

Vi behöver bygga ny kunskap och ett nytt engagemang för trafiksäkerhet inom nya områden, som klimat, arbetsmiljö och upphandling. Samtidigt som vi upprätthåller och utvecklar kunskapen inom säker väg- och gatuutformning. På alla håll behöver vi höja kunskapen och förmågan att arbeta holistiskt.

För att uppnå detta, rekommenderar vi att det finns:

- Kurser inom såväl de tekniska som de samhällsvetenskapliga grundutbildningarna i trafiksäkerhet och det hållbara transportsystemet. Det är viktigt att studenterna får en god förståelse för de globala hållbarhetsmålen och bra verktyg för att arbeta holistiskt och målstyrt.
- Kompletterande utbildningsmöjligheter för yrkesverksamma. Tillgängliga för så många som möjligt i fråga om tid, plats (på plats/digitalt) och kostnad.
- Ett smörgåsbord av lättillgänglig kompetensutveckling
 - Webinarier, till exempel Trafikverkets webinarserie om trafiksäkerhet
 - En årligen återkommande trafiksäkerhetskonferens med utbildningsmoment
 - Kortare kurser som erbjuds av SAFER, universiteten, SKR, Trafikverket och konsult- eller utbildningsföretag

Det finns ett stort behov av att arbeta med trafiksäkerhet ämnesövergripande och tvärvetenskapligt. Där fyller forskningsplattformar som SAFER en viktig roll i att samla olika typer av aktörer och kompetensområden.

Enkätsvaren visar att många läser forskningsrapporter, det kan därför finnas ett behov av att studera vilka forskningsrapporter som läses av vilka och om det finns ett behov av att tillgängliggöra ett bredare spektrum av forskning för fler.

Sedan arbetet med förstudien påbörjades har det hänt en del

- SAFER fått i uppdrag att anordna en trafiksäkerhetskonferens hösten 2025. Planering pågår.
- LTH planerar en kurs i nollvisionen för yrkesverksamma.
- Trivector erbjuder från och med 2025 en kurs i trafiksäkerhetslyftet.
- Guidance to Zero erbjuder från och med 2025 ett individanpassat utbildningsprogram inom trafiksäkerhet med fokus på coachning.

9 Spridning

Resultatet har presenterats

- på SAFER Research day, 27 november 2024
- För Trafiksäkerhetsnätverket på Göteborgs stad
- via en poster på Transportforum 2025

10 Tack

Vi vill rikta ett stort tack till vår kloka och engagerade referensgrupp och till alla som tog sig tid att svara på enkäten.

11 Referenser

Edvardsson Björnberg, Karin, Hansson, Sven Ove, Belin, Matts-Åke, Tingvall, Claes (Editors); The Vision Zero Handbook. Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy. Springer. ISBN 978-3-030-76504-0. 2023.

Göteborgs stad; Historik, kunskap och analys för trafiksäkerhetsprogram 2010-2020

Göteborgs stad; Teknisk handbok, TH2024:1, [Teknisk Handbok \(goteborg.se\)](#)

Kjeldgård, Linnea, Stigson Helena, Klingegård Maria, Friberg Emilie; Sickness absence and disability pension among injured working-aged pedestrians - a population-based Swedish register study. BMC Public Health. 21:2279. 2021.

KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco och White; Designguide för smarta gator, 2022, [Smarta gator – Spacescape](#)

Kullgren, A., Stigson, H., Rizzi, M., Tingvall, C. (2023). Fatalities in value chains—an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the United Nations General Assembly resolution 74/299. Traffic Safety Research 5 (2023) 000027.

Lindberg Hanna; Håkansson Maria: Hur drömmar kan bli verklighet – Nollvisionen 20 år. ÅF, 2017.

SKR; Trafiksäkerhetslyftet, [Handledning för ett dialogbaserat genomförande](#)

Stockholmsdeklarationen 2020 och FN:s resolution om trafiksäkerhet (A/RES/74/299)

Stockholms stad; Teknisk handbok, revisionsdatum 2024-05-15, [teknisk-handbok-samlingsdokument-20240515.pdf](#)

Sundbybergs stad; Teknisk handbok, 2021, [Teknisk handbok Anvisning för hållbara och nytänkande stadsmiljölösningar](#)

The Global Street Design Guide, [A New Approach to Street Design - Global Designing Cities Initiative](#)

Trafikverket, Boverket och SKR; Handbok för trafikstrategiskt arbete - Tillgänglighet i ett hållbart samhälle (ersätter TRAST). 2022:164, ISBN 978-91-8045-094-2

Trafikverket; Trafiksäkra staden: Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram, 2022:010, ISBN: 978-91-7725-997-8

Trafikverket; Vägar och gators utformning (VGU), 2022:001 – 2022:003, [Vägar och gators utformning \(VGU\) - Bransch](#)

Trafikverket: Saving Lives Beyond 2020: The Next Steps, Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety. TRV 2019:209.

UNDP Sverige; Agenda 2030, [Globala målen - Läs om Globala målen - 17 mål för hållbar utveckling](#)

Transport for London; Vision Zero for London, [Vision Zero for London - Transport for London \(tfl.gov.uk\)](#)

WHO: WHO guidelines on physical activity and sedentary behavior. Geneva: World Health Organization; 2020. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. 2020.

WHO: Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. 2023.

WHO; Global Plan for Road Safety 2021-2030, Safe system approach and recommended actions, [Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030 \(who.int\)](#)

Bilaga 1 Enkäten

Del 1, frågor om hur trafiksäkerheten är integrerad i ditt arbete
(5 frågor)

Jag upplever att nollvisionen ligger till grund för beslut och prioriteringar inom min organisation *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4

Trafiksäkerhet är en integrerad del av de frågor jag jobbar med *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4

I vilka sammanhang tycker du att trafiksäkerhet är en viktig fråga att integrera? *

(flera svarsalternativ möjliga)

- ☐ Klimatomställningen
- ☐ Tillgänglighet och utformning av allmän plats
- ☐ Goda stadsmiljöer
- ☐ 15-minuters staden
- ☐ Drift och underhåll
- ☐ Upphandling av varor och tjänster
- ☐ Hemtjänst
- ☐ Grundskolans utbildning
- ☐ Arbetsmiljö, exempelvis resepolicy
- ☐ Annat

Vi kvalitetssäkrar vårt trafiksäkerhetsarbete i min organisation *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4

På vilket sätt?

Hur ser du på relationen mellan trafiksäkerhet och ett hållbart transportsystem?

Del 2, kunskap, stöd och kunskapsbehov
(10 frågor)

Jag har tillräcklig kunskap för att fatta trafiksäkra beslut i mitt arbete *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

☐ 1
☐ 2
☐ 3
☐ 4

Jag har organisationens stöd i att fatta trafiksäkra beslut *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

☐ 1
☐ 2
☐ 3
☐ 4

Jag upplever att ledarskapet och/eller politikerna har tillräcklig kunskap om trafiksäkerhet *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

☐ 1
☐ 2
☐ 3
☐ 4

Trafiksäkerhet var ett ämne i min grundutbildning *

-- välj --

Jag har deltagit i kompetensutveckling, exempelvis seminarier, kurser eller liknande, kopplat till trafiksäkerhet under de senaste åren *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

☐ 1
☐ 2
☐ 3
☐ 4

Inom vilka områden, kopplat till trafiksäkerhet, ser du behov av vidareutbildning för dig själv och dina närmaste kollegor

Inom vilka områden, kopplat till trafiksäkerhet, ser du behov av vidareutbildning för andra?

(ange ansvarsområde/roll)

Jag har tid och möjlighet att söka ny kunskap, generellt, under ordinarie arbetstid *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4

Jag har tid och möjlighet att söka information till specifika projekt under ordinarie arbetstid *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4

Vilka är dina största utmaningar i arbetet med trafiksäkerhet, idag och framåt?

Hur tar du bäst till dig ny information/kunskap?

(upp till 5 svarsalternativ möjliga)

- ☐ Handböcker jag kan söka i (digitala)
- ☐ Forskningsrapporter
- ☐ Konferenser
- ☐ Frågar Chat GPT (eller motsvarande tjänst)
- ☐ Digital utbildning i videoformat
- ☐ Digital utbildning i live-format med möjlighet till dialog med föreläsare och andra deltagare
- ☐ Utbildningar med en föreläsare som är på plats
- ☐ Kollega/nätverk med branschkollegor
- ☐ Korta informationsvideos med tydliga teman
- ☐ Sociala medier med ämnesinriktning
- ☐ Annat:

Annat nämligen:

Del 3, litteratur och informationsinhämtning
(3 frågor)

Vilka handböcker/litteratur använder du dig av? Jag använder mig främst av dessa: *
(flera svarsalternativ möjliga)

- ☐ VGU
- ☐ Teknisk handbok
- ☐ SKR Trafiksäkerhetslyftet
- ☐ TRAST och litteratur inom TRAST-familjen (tex Rätt fart i staden och Trafiksäkra staden)
- ☐ Chat GPT eller annan liknande tjänst
- ☐ Söka på officiella hemsidor, tex Trafikverket eller SKR
- ☐ Annat:

Annat nämligen:

Det finns tillräckligt med stöd inom trafiksäkerhet i handböckerna jag använder för att jag ska kunna utföra mina arbetsuppgifter på ett sätt som känns bra? *

(Svara på en skala 1-4 där 1 är Håller inte med alls och 4 är Instämmer helt)

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4

Del 4, bakgrund
(4 frågor)

Jag jobbar inom: *

- ☐ Stockholms stad
- ☐ Göteborgs stad
- ☐ Malmö stad
- ☐ Annan kommun
- ☐ Trafikverket
- ☐ Konsultbolag
- ☐ Annat:

Annat nämligen:

Vilken är din roll?

Hur länge har du jobbat med trafik- och samhällsplaneringsfrågor? *

- ☐ 0-4 år
- ☐ 5-9 år
- ☐ 10-15 år
- ☐ över 15 år

Vilken är din huvudsakliga utbildningsbakgrund? *

- ☐ Ingenjörsutbildning inom trafik och/eller samhällsplanering
- ☐ Annan högskoleutbildning inom trafik och/eller samhällsplanering
- ☐ Annan ingenjörsutbildning
- ☐ Annan högskoleutbildning
- ☐ KY-utbildning eller motsvarande
- ☐ Annat