



# Förarprov för personbil

## Orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder

Sonja Forward  
Jonna Nyberg  
Per Henriksson



# **Förarprov för personbil**

## **Orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder**

Sonja Forward

Jonna Nyberg

Per Henriksson

Diarienummer: 2015/0431-7.3  
Omslagsbilder: VTI/Hejdlösa Bilder  
Tryck: VTI, Linköping 2015

---

## Referat

---

Denna studie är både kvalitativ och kvantitativ och har haft fyra syften: Det första syftet var att samla kunskaper med hjälp av en litteraturstudie om forskning, goda exempel och förslag på hur man hanterat problematiken med omprov. Det andra var att med hjälp av två intervjustudier och en enkätstudie undersöka orsaken till den vikande godkännandegraden hos körkortstagare för behörighet B. Det tredje syftet var att ta reda på om det fanns någon eller några specifika grupper av körkortstagare som visade på en lägre godkännandegrad. Det fjärde syftet var att utifrån resultaten presentera förslag på åtgärder som kan påverka körkortstagarens förberedelser och utbildning inför prov. Rent allmänt visar resultaten att en stor andel av körkortstagarna med underkänt prov inte är tillräckligt förberedda för provet vilket verkar bero på att de saknar förmågan att värdera sin egen förmåga. Även om själva provet är svårare än de förväntat sig anser de inte att de gjort något allvarligt fel, istället utgår de ifrån att förarprovaren varit för hård. Detta leder dem då till att boka nytt prov så fort som möjligt, och att de inte alltid övar inför nästa prov. Utifrån resultatet från denna studie presenteras en rad åtgärdsförslag som kan minska andelen omprov i framtiden.

<b>Titel:</b>	Förarprov för personbil – orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder
<b>Författare:</b>	Sonja Forward (VTI) Jonna Nyberg (VTI) Per Henriksson (VTI)
<b>Utgivare:</b>	VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut <a href="http://www.vti.se">www.vti.se</a>
<b>Serie och nr:</b>	VTI rapport 916
<b>Utgivningsår:</b>	2016
<b>VTI:s diarienummer:</b>	2015/0431-7.3
<b>ISSN:</b>	0347-6030
<b>Projektnamn:</b>	Godkännandefrekvensen vid B-prov
<b>Uppdragsgivare:</b>	Trafikverket Förarprov
<b>Nyckelord:</b>	B-prov, kunskapsprov, förarprov, körprov, själv-värdering, omprov, förarutbildning
<b>Språk:</b>	Svenska
<b>Antal sidor:</b>	95

---

## Abstract

---

This study had four objectives using both quantitative and qualitative methods: 1) to gather knowledge by means of a literature review of research, documented good examples, and proposals concerning ways of handling problems associated with retesting; 2) to examine, through two interview studies and one survey study, the reasons for the declining passing rate among those seeking class B driving licences; 3) to determine whether any specific groups of licence applicants have exhibited lower passing rates; and 4) to propose, based on the results, remedial measures to address the preparation and training of licence applicants before testing. In general, the results show that licence applicants who fail the tests many times lack the ability to assess their own abilities since they believe that they are well prepared. Even if the test then is harder than anticipated they do not feel that they had made any major mistakes, instead it is the examiner who was too strict. Therefore, they often scheduled their retests immediately after their unsuccessful attempts, meaning that some are unable to practice much or at all before the retest. Based on the results of this study, a number of remedial measures are suggested that could reduce the proportion of retests in the future.

<b>Title:</b>	Driving tests: reasons for the declining passing rate and proposed remedial measures
<b>Author:</b>	Sonja Forward (VTI) Jonna Nyberg (VTI) Per Henriksson (VTI)
<b>Publisher:</b>	Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) www.vti.se
<b>Publication No.:</b>	VTI rapport 916
<b>Published:</b>	2016
<b>Reg. No., VTI:</b>	2015/0431-7.3
<b>ISSN:</b>	0347-6030
<b>Project:</b>	Rate of approval for driving tests
<b>Commissioned by:</b>	Swedish Road Administration
<b>Keywords:</b>	Driving writing tests, driving practical test, self-assessment, re-test, driver training
<b>Language:</b>	Swedish
<b>No. of pages:</b>	95

---

## Förord

---

Denna studie har genomförts med ekonomiskt stöd från Trafikverket. Studien är genomförd av rapportens författare. Författarna vill tacka övriga medarbetare på VTI som på olika sätt har medverkat i detta projekt. Vi vill också rikta ett stort tack till de personer som deltagit i intervjustudien och som besvarat enkäten.

Linköping, november 2016

*Sonja Forward*  
*Projektledare*

---

## Kvalitetsgranskning

---

Extern peer review har genomförts den 17 november 2016 av Nils Petter Gregersen. Sonja Forward har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Åsa Aretun har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

---

## Quality review

---

External peer review was performed on the 17 November 2016 by Nils Petter Gregersen. Sonja Forward has made alterations to the final manuscript of the report. The research director Åsa Aretun examined and approved the report for publication. The conclusions and recommendations expressed are the authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.



---

## Innehållsförteckning

---

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>9</b>
<b>Summary .....</b>	<b>13</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>19</b>
1.1. Bakgrund.....	19
1.2. Syfte och metod .....	19
<b>2. Litteraturgenomgång.....</b>	<b>20</b>
2.1. Syfte och metod .....	20
2.1.1. Litteraturgenomgång.....	20
2.1.2. Urval .....	20
2.1.3. Genomförande .....	20
2.2. Resultat – Litteraturgenomgång.....	20
2.2.1. Förarutbildning och godkännandegrad i Sverige.....	20
2.2.2. Förarutbildning och godkännandegrad i andra länder .....	28
2.2.3. Orsaker till låg godkännandegrad och omprov .....	29
2.2.4. Goda exempel och förslag – åtgärder för att minska omprov .....	34
2.2.5. Sammanfattning.....	37
<b>3. Intervjustudie .....</b>	<b>38</b>
3.1. Syfte och metod .....	38
3.1.1. Intervjuer.....	38
3.1.2. Urval och rekrytering.....	38
3.1.3. Genomförande .....	38
3.2. Resultat – intervjustudie.....	40
3.2.1. Körkortstagare .....	40
3.2.2. Trafiklärare och förarprovare.....	48
3.3. Sammanfattning .....	53
<b>4. Enkätstudie .....</b>	<b>54</b>
4.1. Genomförande.....	54
4.1.1. Utformning av enkäten .....	54
4.1.2. Utskick .....	54
4.1.3. Svarefrekvens.....	55
4.1.4. Bortfallsanalys .....	55
4.1.5. Dataanalys.....	55
4.2. Resultat - enkätstudien .....	56
4.2.1. Kunskapsprovet .....	56
4.2.2. Körprovet .....	62
4.3. Sammanfattning .....	79
4.3.1. Kunskapsprovet .....	79
4.3.2. Körprovet .....	80
<b>5. Diskussion .....</b>	<b>82</b>
5.1. Metoddiskussion .....	82
5.2. Kunskapsprovet.....	82
5.2.1. Skillnaden mellan körkortstagare med godkänt respektive underkänt kunskapsprov .....	82
5.2.2. Kunskapsprov på svenska och annat språk än svenska.....	83
5.3. Körprovet .....	84

5.3.1. Skillnaden mellan körkortstagare med godkänt respektive underkänt körprov .....	84
5.3.2. Antal körprov innan provet blev godkänt .....	85
5.3.3. Körkort från ett land utanför EES-området.....	86
5.3.4. Anmälan till prov .....	87
<b>6. Åtgärdsförslag .....</b>	<b>89</b>
<b>Referenser .....</b>	<b>91</b>

---

## Sammanfattning

---

### Förarprov – orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder

av Sonja Forward (VTI), Jonna Nyberg (VTI) och Per Henriksson (VTI)

#### *Syfte*

Denna studie har haft fyra syften: Det första syftet var att samla kunskaper med hjälp av en litteraturstudie om forskning, goda exempel och förslag på hur man hanterat problematiken med omprov. Det andra var att med hjälp av två intervjustudier och en enkätstudie undersöka orsaken till den vikande godkännandegraden hos körkortstagare för behörighet B. Det tredje syftet var att ta reda på om det fanns någon eller några specifika grupper av körkortstagare som visade på en lägre godkännandegrad. Det fjärde syftet var att utifrån resultaten presentera förslag på åtgärder som kan påverka körkortstagarens förberedelser och utbildning inför prov.

#### *Metod*

Litteraturstudien genomfördes med hjälp av VTI:s bibliotek och omfattar huvudsakligen litteratur från 2006 och framåt.

Den första intervjustudien riktar sig till körkortstagare och den andra till trafiklärare och förarprovare. Intervjustudierna omfattar 8 körkortstagare, 4 trafiklärare och 2 förarprovare och är av kvalitativ karaktär.

Enkätstudien vänder sig till körkortstagare före respektive efter att de genomfört körprovet. Enkäten översattes till engelska, spanska, ryska, persiska och arabiska, vilket motsvarar de vanligaste utländska språken som körkortstagare väljer att genomföra kunskapsprovet på. Studierna behandlar de två olika proven som ingår i förarprovet. Enkätstudien har stort bortfall och dess generaliserbarhet är därför begränsad. En bortfallsanalys är genomförd som bland annat visar att andelen som svarat har en högre godkännandegrad än vad den nationella statistiken visar. För att kontrollera detta analyserades de med godkänt prov och underkänt prov separat.

#### *Resultat*

I litteraturgenomgången har endast ett fåtal studier påträffats som på ett djupare sätt förklarar orsakerna till omprov. På samma sätt förhåller det sig med litteratur över goda exempel på åtgärder för att reducera antalet omprov i förarutbildningen.

Det som litteraturgenomgången dock visar är att det finns många olika förklaringar till varför en person inte klarar förarprovet. Det är därför av vikt att identifiera om det finns specifika grupper av körkortstagare som gör omprov, om eventuella åtgärder ska kunna genomföras. Utifrån litteraturgenomgången rörande orsaker till låg godkännandegrad och omprov har ett antal grupper identifierats, men som givetvis kan vara överlappande. Om det i litteraturen har påträffats åtgärder/förslag på åtgärder är dessa satta inom parentes.

- Körkortstagare med sämre ekonomiska förutsättningar
- körkortstagare med annat modersmål än svenska (bättre och mer omfattande undervisningsmaterial på andra språk än svenska; nya kanaler för att informera om körkortstagande i Sverige)
- äldre körkortstagare

- personer med bristande insikt om sin egen förmåga
- körkortstagare med svår nervositet och stress inför förarprovet (bättre bemötande från förarprövare; upplägg av förarprov liknande det som finns i Nederländerna)
- privatister (marknadsföring av förarutbildningar med hög kvalitet kan locka körkortsaspiranter till trafikskolan. Obligatoriska körmoment innan förarprov)
- körkortstagare med inlärningsvårigheter.

Slutligen uppmärksammas i litteraturen en åtgärd som berör alla grupper av körkortstagare och som avser att öka förståelsen för varför man misslyckats. Detta innebär att informationen om provresultaten behöver bli bättre och att återkoppling även sker i efterhand.

Av intervjuerna med körkortstagare framkommer det att man inte alltid är tillräckligt förberedd inför förarprovet och som bland annat kan kopplas till att man inte har övningskört så mycket. Bland de som har gjort omprov berättas det också om nervositet innan och under körprovet. Några har förstått varför de inte har fått godkänt, medan andra inte riktigt förstått. Någon informant lyfter att förarprövaren varit okänslig och opedagogisk i sitt sätt att förmedla det negativa resultatet.

Bland de som gjort omprov ses det gemensamma att man ofta har bokat omprov direkt efter det misslyckade provet. Detta har inneburit att några inte hunnit öva så mycket inför det nya provet, alternativt inte hunnit öva alls. Vidare påtalar några av körkortstagarna att man inte varit riktigt nöjd med trafiklärare och aktuell trafikskola, och att man upplever att både trafiklärare och förarprövare har lurat dem att ta fler lektioner alternativt göra omprov, för att tjäna pengar. Då det handlar om Trafikverkets avdelning för förarprov kan man konstatera att körkortstagarna inte alltid var medveten om att de arbetar utan vinstintresse och att verksamheten styrs av självkostnadsprincipen. Sammantaget visar intervjuerna med körkortstagare att förutsättningar, förberedelser och upplevelser av förarutbildning och förarprov ser olika ut – det är ingen homogen grupp.

Sammanfattningsvis visar resultaten från intervjuerna med körkortstagarna följande anledningar till omprov:

- övat med privat handledare som inte ger feedback
- övat i för få miljöer med privat handledare
- inte alltid litat på skolan och därför bokat själv för tidigt, som privatist
- bokat nytt prov direkt efter ett underkänt prov och snabbt fått en ny tid
- övat mycket lite eller inget alls inför omprov
- inte riktigt förstått varför man fått underkänt
- sett provet som ett ”test”
- stress på grund av det sammanhållna provet
- fått för lite information om utbildning och prov.

Intervjuerna med trafiklärare och förarprövare styrker bilden av att körkortstagare kan komma oförberedda till förarprovet. Framförallt är det privatister som ses som en grupp som gärna chansar på förarprovet. Detta är en förklaring som ges till varför omprov sker. Ytterligare en aspekt är de svårigheter som möter körkortstagare med annat språk än svenska, och flera förslag ges på hur dessa problem skulle kunna mildras. Vidare påpekas det i intervjuerna att

undervisningsmaterial överlag kan vara undermåligt. Förarprovet i sig menar man dock är av god kvalitet: det är vägen dit som kan vara snårig för körkortstagaren. Med utgångspunkt i problemet med att körkortstagare inte alltid är förberedda inför förarprovet diskuterades i intervjuerna möjligheten att införa fler obligatorier i förarutbildningen, än vad som är gällande idag.

Resultaten från enkätstudien visar att körkortstagare med en låg godkännandegrad skiljer sig från de som godkänts. De med låg godkännandegrad kan delas in i tre övergripande grupper.

Den första gruppen ansåg att de var väl förberedda inför provet och trodde att de hade en stor chans att klara provet. När de sedan genomförde provet insåg de att det var svårare än de hade trott. Trots det ansåg de inte att de hade gjort något allvarligt fel. Detta ledde dem till att boka nytt prov så fort som möjligt, och att de inte alltid övat inför nästa prov: de trodde helt enkelt inte att orsaken till att de misslyckats berodde på dem själva.

Den andra gruppen är de som drabbats av svår nervositet i samband med prov, vilket framförallt gällde de som gjorde flera omprov.

Den tredje gruppen är de som inte genomförde kunskapsprovet på svenska. Andelen godkända körprov var lägre bland dessa. Förutom att de inte haft tillgång till utbildningsmaterial på det egna språket kunde de inte heller ta till sig de obligatoriska delarna, det vill säga riskutbildning och introduktionsutbildning som oftast genomförs på svenska. Detta i sin tur kan ha bidragit till att de inte förstått omfattningen av provet och därför känt sig lugnare inför provet, samtidigt som de också utgick ifrån att chansen var stor att de skulle klara provet.

Resultaten från enkätstudien visade också att de som började övningsköra tidigt (dvs. 16–17 år) och de som hade ett AM-körkort hade en högre grad av godkännande än de andra. Bland de med godkänt prov var det vanligare att man hade en handledare med mer än 10 års erfarenhet. Både de med godkänt och underkänt prov hade kombinerat en privat utbildning med en på trafikskola men denna kombination var vanligare bland de godkända.

### *Åtgärdsförslag*

Utifrån resultatet från denna studie presenteras följande åtgärdsförslag som kan minska andelen omprov i framtiden.

- *Kvalitetssäkring av trafikskolor.* Elevernas förtroende för trafikskolorna behöver bli bättre. Detta kan ske med marknadsföring, men för att den skall bli trovärdig behöver även dagens tillsyn av trafikskolorna förstärkas med fler tillsynstjänstemän. Tillsynen borde ske oftare men också i högre utsträckning än idag fokusera på den praktiska verksamheten med betoning på tips, råd och diskussion. Ett förslag är också att öka samverkan mellan Trafikverkets förarprovskontor och Transportstyrelsen eftersom förarprovskontoren har en betydligt bättre insyn i hur utbildningen bedrivs på trafikskolorna.
- *Introduktionsutbildningens roll.* Den obligatoriska introduktionsutbildningen är ett tillfälle där trafikläraren på ett bättre sätt än idag skulle kunna förmedla hur ett bra upplägg av förarutbildningen kan se ut. Det behöver säkerställas att körkortstagarna på ett bättre sätt kan ta till sig utbildningen, till exempel på annat språk än svenska.
- *Kombinera privat utbildning med trafikskola.* Resultaten från enkätstudien visar att de som kombinerar den privata utbildningen med en utbildning på trafikskola under hela sin utbildningsperiod klarar sig bättre än de som inte har detta upplägg. Mängdträning är också viktig eftersom de som börjar tidigt har visat sig klara sig bättre än de som börjat senare.

- *Självvärdering.* En stor andel av körkortstagarna med underkänt prov saknade förmåga att värdera sin egen förmåga. Enligt den nya kursplanen från 2006 ska självvärdering ingå i förarutbildningen men tyvärr omsätts detta inte alltid i praktiken. För att säkerställa att självvärdering ingår på ett tydligare sätt under hela utbildningen bör nya metoder och redskap tas fram.
- *Förbättring av språkmöjligheter.* Möjlighet att genomgå de obligatoriska delarna på sitt eget språk bör ökas, men även undervisningsmaterial på så många språk som möjligt, och av god kvalitet, bör finnas tillgängligt i högre grad än vad som är gällande idag. Ökad samverkan med SFI där trafiklärare kan berätta om det svenska förarprovet är av stor vikt i detta sammanhang. Ett annat alternativ är att utöka den samhällsintroduktion som nyanlända till Sverige får. I nuläget ingår trafiksäkerhet och miljöfrågor men i ganska begränsad omfattning.
- *Utveckling av tekniska översättningsmöjligheter är ytterligare en framtida möjlighet.* Som ersättning för språk kan även bilder användas under körprovet, där förarprovaren till exempel visar en bild på en bil som backar runt ett hörn. Detta har redan provats, med positiva resultat, varför det skulle kunna utvidgas som åtgärd.
- *Obligatoriska körmoment på trafikskola.* Ett antal obligatoriska körmoment på trafikskola torde kunna öka körkortstagarens förutsättningar att lyckas med förarprovet. Även ett införande av en provuppkörning på trafikskola innan det riktiga förarprovet, och som liknar förarprovet, borde göra körkortstagarna bättre förberedda. För de som är nervösa kan detta också vara en bra övning. Införandet av flera obligatoriska moment kan komma att kräva en mer genomgripande översyn av körkortsutbildningen så att mål, utbildningsinnehåll, genomförande och prov harmonierar med varandra.
- *Erbjuda körkortstagare med svår nervositet ett speciellt körprov.* En metod som används i Nederländerna med syfte att motverka nervositet kan rekommenderas. Personer med svår nervositet erbjuds en möjlighet att genomföra ett speciellt körprov av en förarprovare som är utbildad i att hantera personer med svår nervositet. Körkortstagaren får mer tid för att bli bekväm med situationen, och det finns även möjlighet att göra uppehåll under provet.
- *Åtgärder för att öka körkortstagarnas förståelse för provresultatet.* Alldeles för många av de som underkänns utgår ifrån att de inte gjort något allvarligt fel eller att förarprovaren varit för hård. Informationen till körkortstagaren behöver därför bli tydligare eftersom risken annars är stor att de inte är bättre förberedda inför nästa körprov. Man borde därför uppmuntra fler trafiklärare eller handledare att åka med vid uppkörning. Om körkortstagaren inte vill att någon följer med under körprovet kan denna person istället få chans att lyssna in vad förarprovaren säger direkt efter körprovet, och därefter diskutera detta med körkortstagaren i lugn och ro. Ett komplement kan vara att samtalet mellan förarprovare och körkortstagare spelas in på mobiltelefon.
- *Se över det sammanhållna förarprovet.* Det sammanhållna provet kan leda till stress och att man bokar ny tid även om man inte är redo. Av den anledningen behöver speciellt tidsramen för det sammanhållna provet ses över.

---

## Summary

---

### **Driving tests: reasons for the declining passing rate and proposed remedial measures**

by Sonja Forward (VTI), Jonna Nyberg (VTI), and Per Henriksson (VTI)

#### *Objectives*

This study had four objectives: 1) to gather knowledge by means of a literature review of research, documented good examples, and proposals concerning ways of handling problems associated with retesting; 2) to examine, through two interview studies and one survey study, the reasons for the declining passing rate among those seeking class B driving licences; 3) to determine whether any specific groups of licence applicants have exhibited lower passing rates; and 4) to propose, based on the results, remedial measures to address the preparation and training of licence applicants before testing.

#### *Method*

The literature study was conducted with the help of the Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) library, and mainly considered literature from 2006 on.

The first interview study targeted licence applicants, while the second targeted driving instructors and driving test examiners. The interview studies involved eight licence applicants, four driving instructors, and two driving test examiners and were qualitative in nature.

The survey study targeted licence applicants before and after they took the driving test. The questionnaire was translated into English, Spanish, Russian, Persian, and Arabic, the foreign languages in which licence applicants most commonly choose to take their driving tests. The studies address the two test sections included in the driving test process. The survey study had a high non-response rate, so its generalizability is limited. A non-response analysis indicated that the responders achieved a higher passing rate than the averages indicated by national statistics. Those who passed and those who failed the test were analysed separately to control for this.

#### *Results*

The literature review identified just a few studies that examine, in relatively great depth, the reasons for retesting. Furthermore, only a few studies considered good examples of driving instruction measures to reduce the number of retests.

However, the literature review found many explanations for why people fail their driving tests. It is important to identify whether any specific groups of licence applicants are frequently retested, and whether any remedial measures could be implemented to address this problem. Based on the literature on the reasons for low passing rates and retesting groups were identified, though there is some overlap between these groups. Any actual or proposed remedial measures found in the literature are presented in parentheses. The following categories of applicants were among those more likely to fail their driving tests:

- licence applicants with less favourable financial circumstances
- licence applicants whose first language is not Swedish (better or more comprehensive training materials in languages other than Swedish; new channels for providing information to licence applicants in Sweden)
- older licence applicants

- individuals with a lack of insight into their own abilities
- licence applicants who experience severe nervousness and stress before driving tests (better treatment by the examiner; a test set-up similar to that used in the Netherlands)
- students who only practice privately (marketing high-quality driver training courses to attract licence aspirants to driving schools; compulsory practice drives before the driving test)
- licence applicants with learning disabilities.

Finally, one measure applying to all groups of licence applicants and intended to improve their understanding of why they failed was noted in the literature: improved information about the test results, including feedback offered after testing.

The interviews with licence applicants revealed that they were not always sufficiently prepared for their driving tests, sometimes due to the lack of a learner's permit. Those who underwent retesting also reported being nervous before and during the driving test. Some understood why they had not passed, while others did not. Some respondents emphasized that the examiner was insensitive and uninformative in how he or she imparted the negative results.

A common trait of those who were retested is that they often scheduled their retests immediately after their unsuccessful attempts, meaning that some were unable to practice much or at all before the retest. Moreover, some of the retested licence applicants claimed that they were not satisfied with their driving instructors or driving schools, and believed that both the instructors and examiners had induced them to take more lessons or be retested so that they could make money. Clearly, the licence applicants were not always aware that the examiners, who are employed by the Swedish Transport Administration's department of driver testing, work without profit motive and that the department's operations are managed based on the prime cost principle. Overall, the interviews show that licence applicants' circumstances, preparations, and perceptions of driver training and driver testing differ, and that the group is not homogenous. In summary, the results of the interviews with licence applicants suggest various reasons for retesting:

- practiced with a private coach who provided no feedback
- practiced in too few environments with a private coach
- did not always trust the school, and consequently registered themselves too early as private students
- booked a new test immediately after their failed attempts, and quickly got a new appointment
- practiced very little or not at all for the retest
- did not understand why they had failed
- viewed the test as an "experiment" or "trial"
- experienced stress due to the combined written/driving test
- received too little information about training and testing.

The interviews with driving instructors and test examiners reinforced the perception that licence applicants may come to their driving tests unprepared. One explanation offered as to why retesting occurs is that private students are apt to take a chance on the driving test. Another has



to do with the problems encountered by licence applicants who speak languages other than Swedish, and several ways to alleviate such problems have been proposed. It was also noted in the interviews that the training materials are generally inadequate, though the interviewees believe that the driving test itself is of high quality: it is the path to the test, not the test as such, that can be problematic for applicants. Given that licence applicants are not always prepared for the driving test, the possibility of incorporating more compulsory elements in driver training than is currently the case, was also discussed.

The survey study results indicate that licence applicants with a low passing rate differ from those who pass and can be divided into three general groups.

Members of the first group believe that they were well prepared for the test, and thought that they had a good chance of passing. When they took the test, they realized that it was harder than anticipated. Despite this, they did not feel that they had made any major mistakes. This led them to schedule a retest as soon as possible, and they did not always practice for their next test: they simply did not feel that the reason for their failure had anything to do with them personally.

The second group consists of those who are extremely nervous about driver testing, which applies mainly to those who had taken multiple retests.

The third group consists of those who had not taken the written portion of the test in Swedish. A group who also were less likely to pass the driving test. In addition to not having access to training materials in their own language, they were also unable to assimilate the compulsory elements, i.e., the risk training and introductory training, which are usually conducted in Swedish. This may in turn have contributed to their failing to grasp the scope of the test, leading them to feel calmer about the test and to assume that their chances of passing were good.

The results of the survey study also indicated that those who started practicing driving at an early age (i.e. at 16–17 years old) and those who already had a moped licence passed at a higher rate than others. It was more common for those who passed their tests to have had a private coach with over 10 years of experience. Both those who passed and those who failed had combined private instruction with training at a driving school, but the combination was more common among those who had passed.

### *Proposed remedial measures*

Based on the results of this study, we propose the following measures that could reduce the proportion of retests in the future.

- *Quality assurance of driving schools.* Students need to have greater confidence in driving schools. This can be achieved through marketing, but for such marketing to be credible, the current oversight of driving schools needs to be expanded with more inspectors. Inspections should occur more often and should focus to a greater degree than at present on practical activities, emphasizing tips, advice, and discussion. Another measure would be to increase cooperation between the Swedish Transport Administration's driving test facilities and the Swedish Transport Agency, as test facility personnel have much better insight into how training is conducted at driving schools.
- *The role of introductory training.* The compulsory introductory training is an opportunity for driving instructors to communicate, better than at present, what a well-organized driver training programme should be like. There is a need to ensure that the licence applicants are better able to assimilate the training, for example, in a language other than Swedish.

- *Combine private instruction with driving school.* The results of the survey study indicate that those who combine private instruction with training at a driving school throughout the learning period fare better than those who do not. The amount of training is also important, as those who start practising driving at an early age do better than those who start later.
- *Self-evaluation.* Many licence applicants who fail their tests lack the ability to assess their own abilities. According to the new syllabus from 2006, self-evaluation is to be included in driver training; unfortunately, however, this has not always been put into practice. New methods and tools should be developed to ensure that self-evaluation is emphasized throughout the training process.
- *Improve language options.* Opportunities to complete the compulsory elements in one's first language should be expanded, and high-quality training materials in as many languages as possible should also be more readily available than is currently the case. Increased cooperation with Swedish for Immigrants (SFI)<sup>1</sup> to help driving instructors communicate about the Swedish driving test would be crucial in this context. Another option would be to expand the introduction to Swedish society given to new arrivals. Traffic safety and environmental issues are currently covered, but to a limited extent.
- *Developing technical translation options* is yet another future possibility. Pictures could be used as a complement to speech during the driving test, with the examiner showing, for example, a picture of a car reversing around a corner. This has already been tried, with positive results, and could therefore be expanded.
- *Compulsory practice drives at driving school.* Introducing a number of practice drives which must be done at driving schools could improve the chances of test success. Implementing a mock exam, at the driving school before the real test could also better prepare licence applicants for the real test. The mock exam could help to prepare the nervous licence applicants. The incorporation of more compulsory training elements could necessitate more comprehensive oversight of the licence training process, so that the goals, instructional content, execution, and testing are harmonized.
- *Offer licence applicants who are extremely nervous a special driving test.* This option is being used in the Netherlands to counteract nervousness and may be recommended. Highly nervous individuals are offered an opportunity to take a special driving test administered by an examiner who is trained in dealing with people with severe nervousness. The licence applicant is given more time to become comfortable with the testing situation, and it is also possible to take breaks during the test.
- *Measures to enhance comprehension of the test results among licence applicants.* Far too many of those who fail do not believe that they made any serious mistakes, instead it is the examiner who was too strict. The information provided to the licence applicant consequently needs to be clearer, as there is otherwise a serious risk that they will not be better prepared for their next driving test. More driving instructors or private coaches should be encouraged to ride along during the driving portion of the test. If the licence applicant does not want anyone to ride along during the driving test, the driving instructor or private coach may instead be given an opportunity to listen to what the examiner has to say immediately following the test, and then later discuss this with the

---

<sup>1</sup> SFI provides basic knowledge in Swedish and knowledge about Swedish society to adult immigrants and is free of charge.

licence applicant in a calm environment. One supplemental measure would be to record the conversation between the examiner and licence applicant on a mobile phone.

- *Review the combined written/driving test.* The combined written/driving test can lead to stress, which may lead some applicants to schedule new test appointments even though they are not ready. For this reason, the timeframe for the combined test should be reviewed.



---

## 1. Inledning

---

### 1.1. Bakgrund

Under perioden 2004 till 2015 har andelen godkända i det svenska förarprovet stadigt sjunkit (se Trafikverket, 2016). Effekterna har blivit en ökning av omprov.

Ökningen av omprov är ett problem ur flera synvinklar. Det är en samhällsekonomiskt stor kostnad, och om körkortstagaren till slut väljer att inte ta körkort kan detta även resultera i en begränsad arbetsmarknad för individen ifråga. En ökning av chanstagningar riskerar också att utvattna förarutbildningen i sin helhet, samtidigt som körkortstagaren lär för att klara av provet, och inte för att lära för livet (Rådet för utveckling av förarutbildningssystemet, 2015). Fler kunskapsprov måste utformas samtidigt som provets svårighetsgrad och innehållstyp måste behållas, och fler förarprovare krävs avseende körprov (Alger & Eklöf, 2016). Det ökade trycket med omprov kan även leda till arbetsmiljöproblem för förarprovare som allt oftare måste förmedla ett tråkigt budskap (Alger & Eklöf, 2016; Rådet för utveckling av förarutbildningssystemet, 2015).

Det finns mycket forskning kring det svenska förarprovet. Däremot saknas en djupare analys av orsakerna till den sjunkande godkännandegraden för förarproven. Ökade chanstagningar är en förklaring som ges. Men det kan även finnas andra faktorer, så som fysiologiska, psykologiska och sociologiska, men som inte har undersökts i någon större utsträckning för den svenska förarutbildningen (Forward & Gregersen, 2016). Med kunskap om orsaker till omprov kan åtgärder införas, med syfte att bryta den nedåtgående trenden med låg godkännandenivå och omprov.

### 1.2. Syfte och metod

Denna studie har tre syften: Det första var att med hjälp av två intervjustudier och en enkätstudie undersöka orsaken till den vikande godkännandegraden hos körkortstagare för behörighet B. Det andra syftet är att ta reda på om det fanns någon eller några specifika grupper av körkortstagare som visade på en lägre godkännandegrad. Det tredje syftet är att utifrån resultaten presentera förslag på åtgärder som kan påverka körkortstagarens förberedelser och utbildning inför prov.

Studien består av tre delprojekt. Det första är en litteraturgenomgång rörande dels orsaker till låg godkännandegrad och omprov, dels åtgärder för att motverka omprov. Det andra består av en intervjustudie där körkortstagare, trafiklärare och förarprovare har intervjuats. Det tredje är en enkätstudie riktad till körkortstagare som ansöker om förarprov, och som även fått svara på en enkät efter det genomförda förarprovet.

Redogörelse för vardera delstudiens syfte och metod presenteras mer utförligt i de kapitel som berör respektive delprojekt.

---

## 2. Litteraturgenomgång

---

### 2.1. Syfte och metod

#### 2.1.1. Litteraturgenomgång

Det inledande delprojektet, litteraturgenomgången, berör i första hand den svenska förarutbildningen och dess förarprov, såsom godkännandegrad och orsaker till omprov. Men även jämförelser med andra länder ingår, framförallt med syfte att se om det finns forskning, goda exempel och förslag på hur man hanterar problematiken med omprov.

Litteraturgenomgången utgör grund för de två efterföljande delprojekten (intervjustudie och enkätstudie), bland annat för utformande av intervjuguiden och enkäter.

#### 2.1.2. Urval

De länder, utöver Sverige, som ingått i litteraturgenomgången är Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland. Dessa länder representerar olika former av förarutbildningar, och som har både likheter och olikheter med den svenska förarutbildningen.

Litteratursökningarna är begränsade från år 2006 och framåt, med några få undantag då äldre litteratur är medtagen om detta har setts som relevant.

#### 2.1.3. Genomförande

Litteratursökningen har utförts av VTI:s biblioteks- och informationscenter, BIC. Sökningarna har genomförts i de bibliografiska databaserna TRID och Scopus. TRID innefattar referenser till vetenskapliga artiklar (men även publikationer i form av t.ex. rapporter, konferensbidrag och avhandlingar) inom trafik, transporter och infrastruktur, medan Scopus har fokus på vetenskapliga artiklar inom alla ämnesområden.

De sökord som använts är *driving test*, *driver test*, *written examination*, *examination*, *test*, *driver*, *driving*, *licence*, *fail*, *pass*, *approved*. Olika kombinationer av orden har använts och orden har alltid sökts med olika ändelser (för plural och singular t.ex.). Även olika stavningar av ord har tagits med.

Utöver sökningar i de bibliografiska databaserna har statistik rörande provresultat och omprov samlats in från ovan nämnda länder. Denna statistik har funnits åtkomlig på relevanta myndigheters hemsidor för respektive land, men har i vissa fall erhållits genom mejlkontakt.

## 2.2. Resultat – Litteraturgenomgång

Inledningsvis beskrivs förarutbildning och godkännandegrad i Sverige, följt av ett avsnitt om förarutbildning och godkännandegrad sju olika länder. Efter detta avsnitt beskrivs utifrån litteraturen möjliga faktorer som kan förklara varför man inte klarar förarprovet. Kapitlet avslutas med en presentation av goda exempel och förslag på åtgärder som identifierats i litteraturgenomgången avseende minskning av godkännandegrad.

### 2.2.1. Förarutbildning och godkännandegrad i Sverige

#### *Den svenska undervisningsformen för B-körkort*

I Sverige har den blivande körkortstagaren stora möjligheter att själv utforma sin förarutbildning. De enda obligatoriska delarna är riskutbildning och förarprov. I övrigt kan utbildningen genomföras antingen i privat regi eller på trafikskola, eller kombinerat privat/trafikskola. Om den blivande körkortstagaren väljer att övningsköra privat ska elev och handledare även ha genomgått en obligatorisk introduktionsutbildning. Cirka 80 procent av körkortstagarna väljer en kombination

mellan trafikskola och privat utbildning. Utbildning helt i privat regi genomförs av 10 procent, och en lika stor andel väljer att utbilda sig enbart genom trafikskola (Erlandsson & Johansson, 2014).

### Den nationella kursplanen och GDE-matrisen

Fokus i förarutbildningen är att körkortstagaren blir en trafiksäker förare. Den nationella kursplanen från 2006 (VVFS 2006:21) grundar sig på den så kallade GDE-matrisen (Goals for Driver Education, se Tabell 1). Denna matris är ett teoretiskt ramverk över de definierade kompetenser som en förare ska ha för att vara trafiksäker. Här ingår även självvärderingsaspekten, vilken inte fanns med i den tidigare kursplanen. Med självvärderingsaspekten poängteras att bilkörning är ett samspel mellan förarens egna förmågor och motiv (Keskinen, 2007).

Tabell 1. GDE-matrisen med exempel på förarkompetenser som kan ligga till grund för definition av utbildningsmål, utbildningsinnehåll och prov (svensk översättning efter Hatakka m.fl., 2002).

	Kunskaper och färdigheter	Riskhöjande faktorer	Självvärdering
<b>Personliga livsförutsättningar och strävanden (allmänt)</b>	<b>Kunskap om/kontroll över hur livsmål och personliga förutsättningar påverkar körbeteende:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• livsstil/livssituation</li> <li>• gruppnormer</li> <li>• motiv</li> <li>• självkontroll mm</li> <li>• personliga värderingar etc.</li> </ul>	<b>Risikfaktorer/tendenser:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• riskacceptans</li> <li>• självhävdelse,</li> <li>• sensationssökande</li> <li>• grupstryck</li> <li>• alkohol och droger</li> <li>• värderingar och attityder gentemot samhället etc.</li> </ul>	<b>Självvärdering/medvetenhet om:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• förmåga att kunna kontrollera egna impulser</li> <li>• risikfaktorer/tendenser</li> <li>• motiv som ej är trafiksäkra</li> <li>• personliga riskvanor etc.</li> </ul>
<b>Resande och bilkörning (mål med resan och dess kontext)</b>	<b>Kunskaper och förmågor gällande:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• effekter av resmål och körning</li> <li>• planering och val av färdväg</li> <li>• uppskattning av restid</li> <li>• effekterna av socialt tryck i bilen</li> <li>• värdering av färdväg – om resan är nödvändig etc.</li> </ul>	<b>Risker kopplade till:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• förarens tillstånd (trötthet, alkohol etc)</li> <li>• syftet med resan</li> <li>• resvägens omgivning (landsbygd/stad)</li> <li>• social kontext och resällskap</li> <li>• ytterligare motiv med resan (tävling etc.)</li> </ul>	<b>Självvärdering/medvetenhet om:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• egen förmåga att kunna planera resan</li> <li>• typiska resmål</li> <li>• typiska motiv för riskfylld körning etc.</li> </ul>
<b>Körning i/hantering av trafiksituationer</b>	<b>Kunskaper och förmågor gällande:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trafikregler</li> <li>• observering/avsökning</li> <li>• förutse utveckling av situationer</li> <li>• hastighetsanpassning</li> <li>• kommunikation/samspel</li> <li>• resväg</li> <li>• säkerhetsmarginaler etc.</li> </ul>	<b>Risk orsakat av:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• felaktiga förväntningar/antaganden</li> <li>• riskhöjande körstil (t.ex. aggressiv)</li> <li>• ej anpassad hastighet</li> <li>• utsatta/sårbara trafikanter</li> <li>• regelbrott/icke förutsägbart beteende</li> <li>• informationsöverflöd</li> <li>• svåra trafikförhållanden, t.ex. mörker</li> <li>• otillräcklig automatiserad körning/otillräckliga förmågor etc.</li> </ul>	<b>Självvärdering/medvetenhet om:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• starka och svaga egenskaper av grundläggande körförmågor</li> <li>• personlig körstil</li> <li>• personliga säkerhetsmarginaler</li> <li>• starka och svaga aspekter gällande förmågor i riskfyllda situationer</li> <li>• realistisk värdering av egen körförmåga etc.</li> </ul>
<b>Fordon och fordonsmanövrering</b>	<b>Kunskaper och förmågor gällande:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hantering/kontroll av fordonet, motorisk kompetens</li> <li>• däckgrepp och friktion</li> <li>• fordonssegenskaper</li> <li>• naturkrafter etc.</li> </ul>	<b>Risker kopplade till:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• otillräcklig automatiserad körning eller otillräckliga förmågor</li> <li>• ej anpassad hastighet</li> <li>• svåra förhållanden, tex. halka etc.</li> </ul>	<b>Medvetenhet om:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• starka och svaga egenskaper av grundläggande manövringsförmågor</li> <li>• starka och svaga egenskaper av fordonsmanövrering relaterade till riskfyllda situationer</li> <li>• realistisk värdering av sin egen förmåga etc.</li> </ul>

Den nationella kursplanens mål och innehåll avses styra körkortstagarens upplägg av förarutbildningen så att målen – de förarkompetenser som krävs – uppnås. Eftersom förarutbildningen till

stor del är oreglerad, innefattande fåtal obligatorium, är dock den svenska förarutbildningen i praktiken provstyrd, det vill säga förarprovet tenderar att styra utbildningens innehåll (Alger & Eklöf, 2014; Gregersen, 2010; Stave, 2011; Vägtrafikinspektionen, 2008). Förarprovets roll och betydelse blir härmed av stor vikt, eftersom det utgör det viktigaste redskapet för att mäta att körkortstagaren uppfyllt alla mål i kursplanen. Alger och Eklöf (2014, s. 1) skriver i detta sammanhang: ”Detta ställer stora krav på förarprovets kvalitet i termer av att det mäter vad man avser att mäta och att resultaten från proven är tillförlitliga.”

### *Förarprovet*

Sedan 2010 är det Trafikverket som ansvarar för förarprovsverksamheten, då myndigheterna Vägverket och Banverket lades ned. Frågor om tillstånd och tillsyn av förarprovning och trafikutbildare ansvarar Transportstyrelsen för.

Inom svensk forskning har flera studier vid Umeå universitet genomförts rörande förarprov och provresultat (se Alger & Eklöf, 2012, 2013, 2014, 2016; Alger, Henriksson & Sundström, 2008, 2009; Alger, Henriksson, Sundström & Wiberg, 2008; Alger, Henriksson & Wänglund, 2010; Alger & Sundström 2011a, b; Sundström, 2006; Sundström, Henriksson, Wiberg & Alger, 2008; Wiberg, 2006). Flera av dessa studier ligger också till grund för förändringar av förarprovet (Transportstyrelsen, 2014). En sådan förändring är det *sammanhållna förarprovet*, som infördes den 1 september 2008. Med det sammanhållna provet avsågs integreringen av teori och praktik öka. Detta förväntades i sin tur stoppa den negativa trenden med omprov och de köer som omproven orsakade (Transportstyrelsen, 2014).

Det sammanhållna förarprovet ska ses som ett enda prov, men uppdelat i två delar (ett kunskapsprov och ett körprov). Kunskapsprov och körprov hålls samman genom att de bokas vid ett och samma tillfälle och att de genomförs nära varandra i tid. I samband med bokningen erbjuds körkortstagaren som bokar sitt första sammanhållna förarprov (kunskapsprov och körprov) för behörighet B, en tid för kunskapsprovet inom två veckor och en tid för körprovet senast två veckor från kunskapsprovet på någon av provorterna

I samband med införandet av det sammanhållna provet genomfördes ytterligare en förändring: innan införandet var körkortstagaren tvungen att ha fått sitt kunskapsprov godkänt innan körprovet fick göras. Fortfarande ska körkortstagaren genomföra kunskapsprovet före körprovet, men behöver inte längre ha fått godkänt på kunskapsprovet inför körprovet (Alger & Eklöf, 2016).

I *kunskapsprovet*, som genomförs via dator och är 50 minuter långt, testas körkortstagarens teoretiska kunskaper. De ämnen som tas upp är fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler och personliga förutsättningar. Körkortstagaren får reda på provresultatet direkt efter genomförandet, vilket skickas till Transportstyrelsen. Ett godkänt resultat på kunskapsprovet är giltigt i två månader, och under denna tidsperiod ska körprovet ha genomförts och blivit godkänt för att körkortstagaren ska kunna få sitt körkort. Om kunskapsprovet blivit underkänt ska ett nytt prov bokas, genomföras och godkännas under den två månader långa giltighetstiden (Körkortsportalen, 2015a).

För att få genomföra *körprovet* ska körkortstagaren ha genomgått den obligatoriska riskutbildningen. Genom körprovet testas körkortstagarens omdöme och hantering av fordon i trafik och i olika trafikförhållanden under sammanlagt 45 minuter. De områden som bedöms är säkerhetskontroll av fordonet, manövrering, miljö och sparsam körning, trafikregler, trafiksäkerhet och beteende. Direkt efter körprovet lämnar förarprovaren besked om körprovet blivit godkänt eller inte. Om körprovet inte blivit godkänt ska förarprovaren muntligt redogöra för varför det inte blivit det. Resultatet från körprovet skickas sedan till Transportstyrelsen (Körkortsportalen, 2015b).

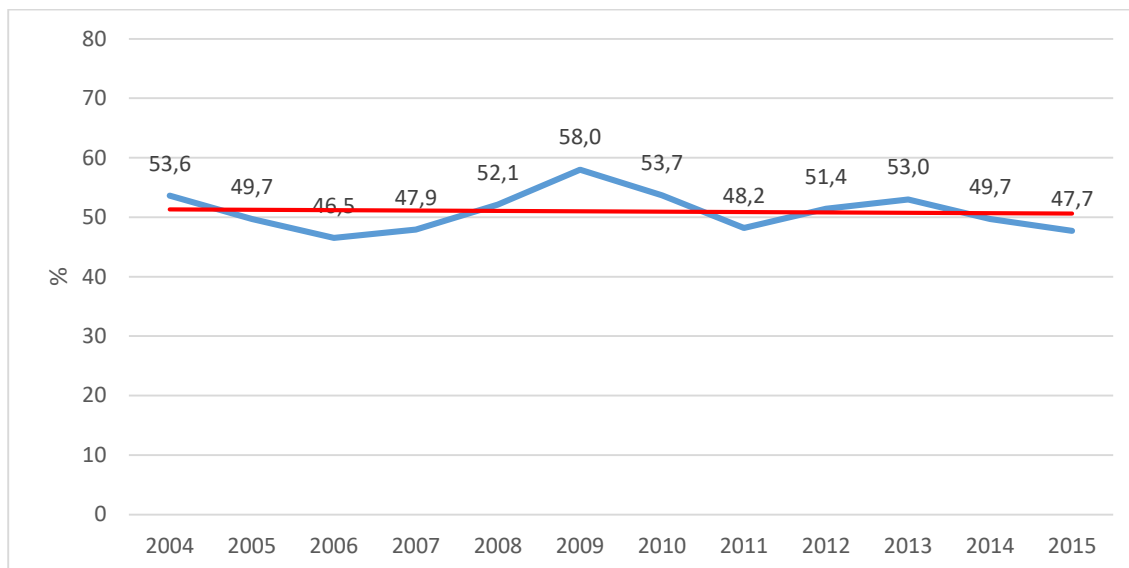
Medan kunskapsprovets resultat och bedömning sker på teknisk väg med hjälp av dator ska förarprovet bedömas av en förarprovare (jfr ovan). Även om förarprovaren har utbildning och givna mallar att gå efter i bedömningen innefattar den givetvis ett mått av subjektivitet. Alger, Henriksson



och Sundström (2008, 2009) har studerat likvärdigheten av körprovet, och där resultaten indikerade att överensstämmelsen mellan de förarprövare som ingick i studien var god. I 93 procent av fallen gjordes till exempel samma bedömning huruvida körkortstagares prov var godkända eller inte.

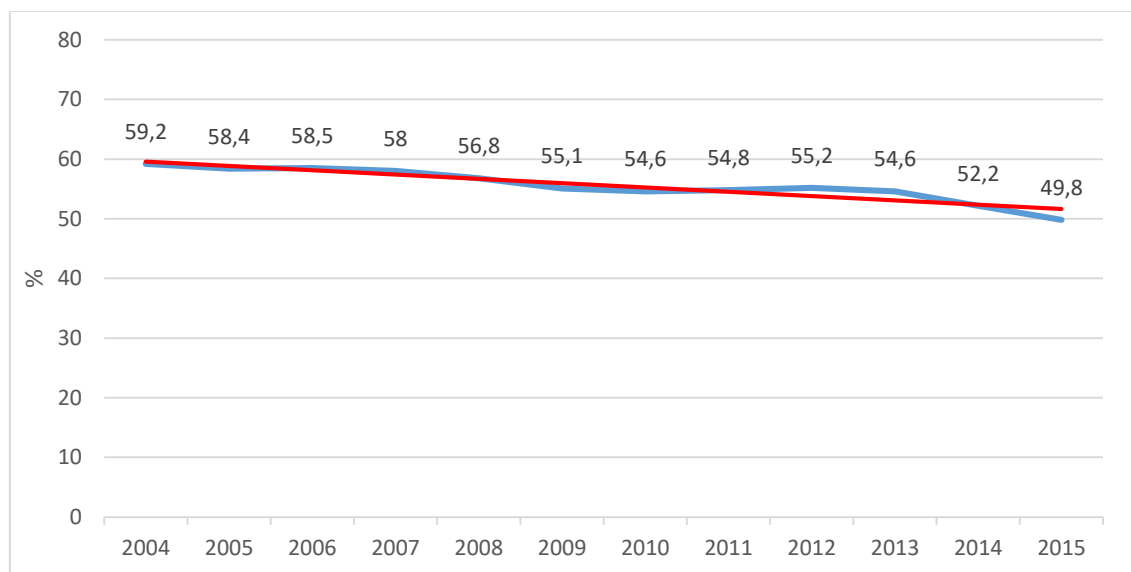
#### Godkännandegrad och antal prov

Statistik från Trafikverket visar andelen godkända kunskapsprov mellan 2004 till 2015, se Figur 1.



Figur 1. Andel godkända kunskapsprov, behörighet B. Källa: Trafikverket, 2016.

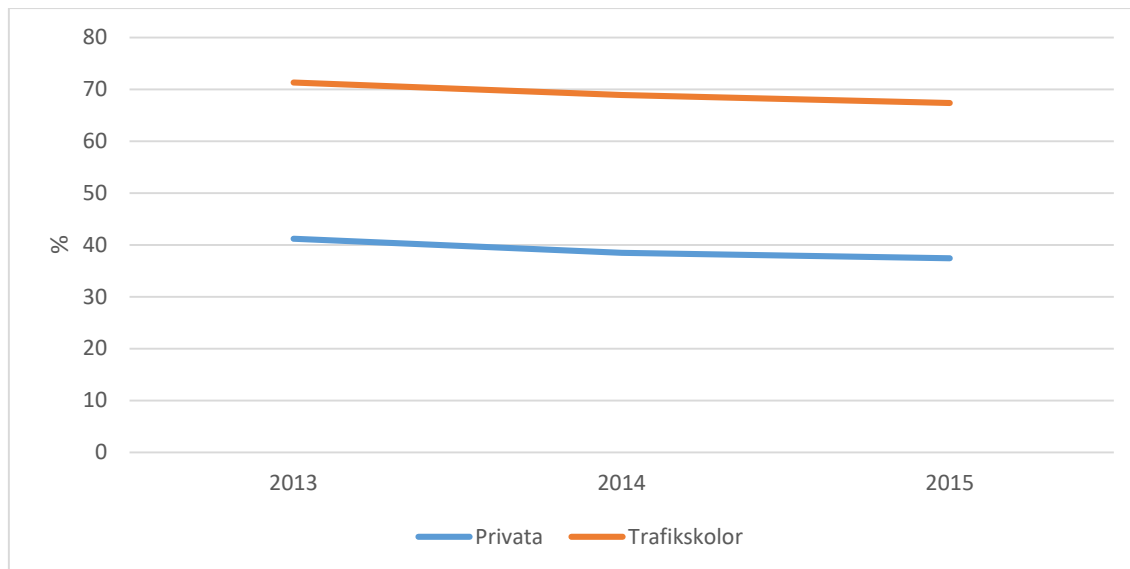
Figur 1 visar att trenden är relativt oförändrad då det handlar andelen godkända kunskapsprov eftersom den ibland ökar och ibland minskar. De sista två åren har det dock varit en minskning som även håller i sig första halvåret 2016, då andelen var 48,5 procent godkända. Figur 2 visar andelen godkända körprov. Rent allmänt klarar sig kvinnorna sig betydligt bättre än männen. Totalt godkändes 57 procent bland kvinnor men 50 procent bland män under 2013 (Forward & Gregersen, 2016).



Figur 2. Andel godkända körprov, behörighet B. Källa: Trafikverket, 2016.

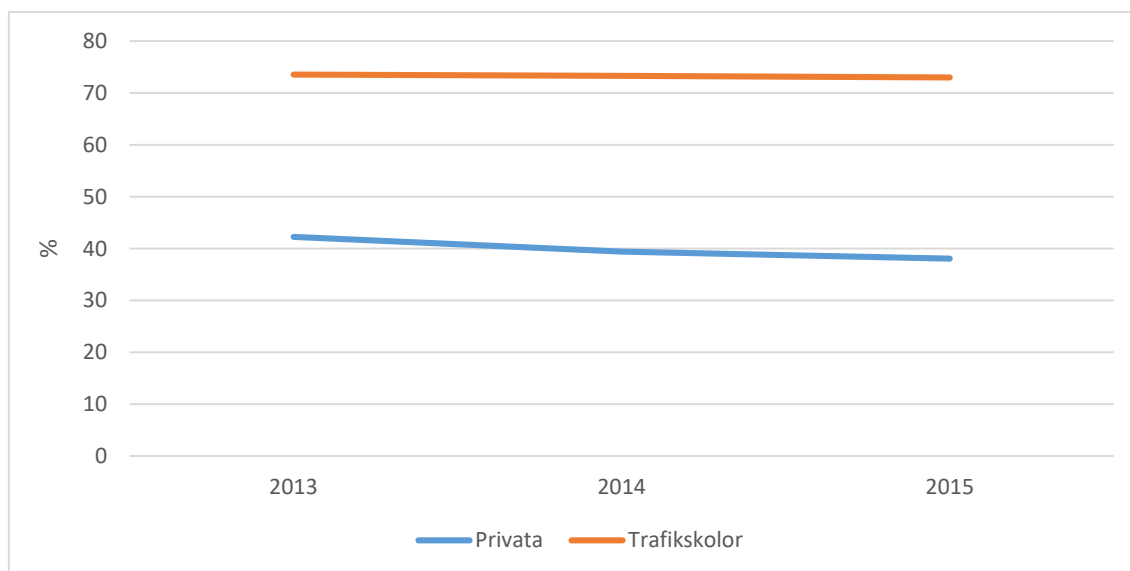
Den nedåtgående trenden som redovisas i Figur 2 håller även i sig under första halvåret 2016 då andelen godkända prov var 47,4 procent. Till skillnad från körprovet finns det ingen skillnad mellan män och kvinnor (Forward & Gregersen, 2016).

Statistiken visar också att andelen godkända kan kopplas till hur man anmält sig till provet, det vill säga om anmälan har gjorts privat eller via en trafikskola. I figur 3 och 4 belyses utvecklingen rörande godkända kunskapsprov respektive körprov från år 2013 och framåt, uppdelat på anmälningssätt.



Figur 3. Andel godkända kunskapsprov B: blått privata, orange trafikskolor. Källa: Trafikverket, 2015.

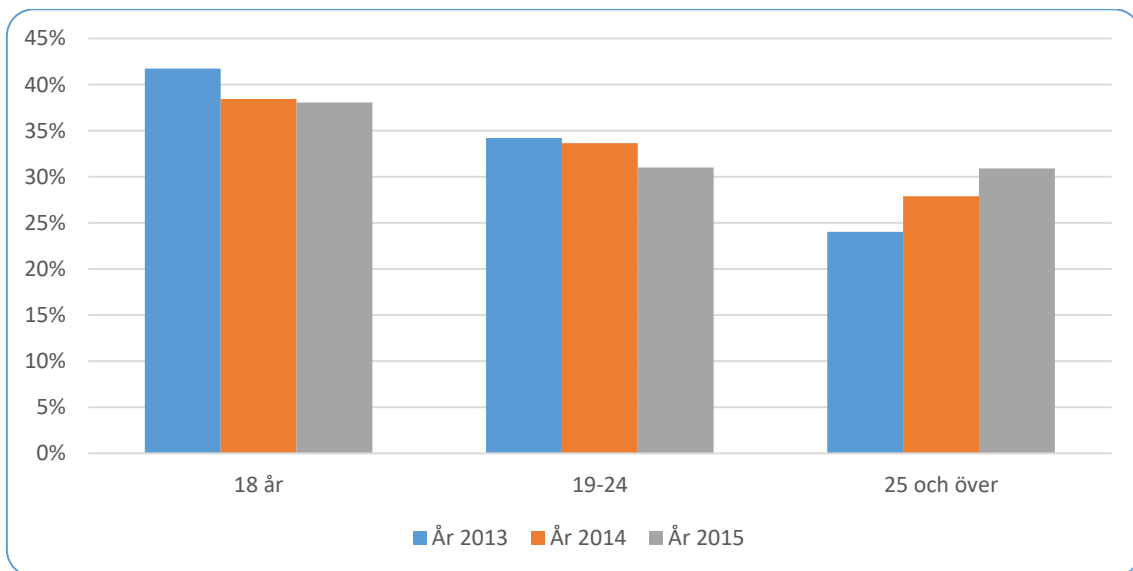
Figur 3 visar att andelen godkända kunskapsprov är betydligt lägre för de som anmält sig privat jämfört med de som anmält sig via en trafikskola. Figuren visar också att andelen godkända minskat något för båda grupperna.



Figur 4. Andel godkända körprov B: blått privata, orange trafikskolor. Källa: Trafikverket, 2015.

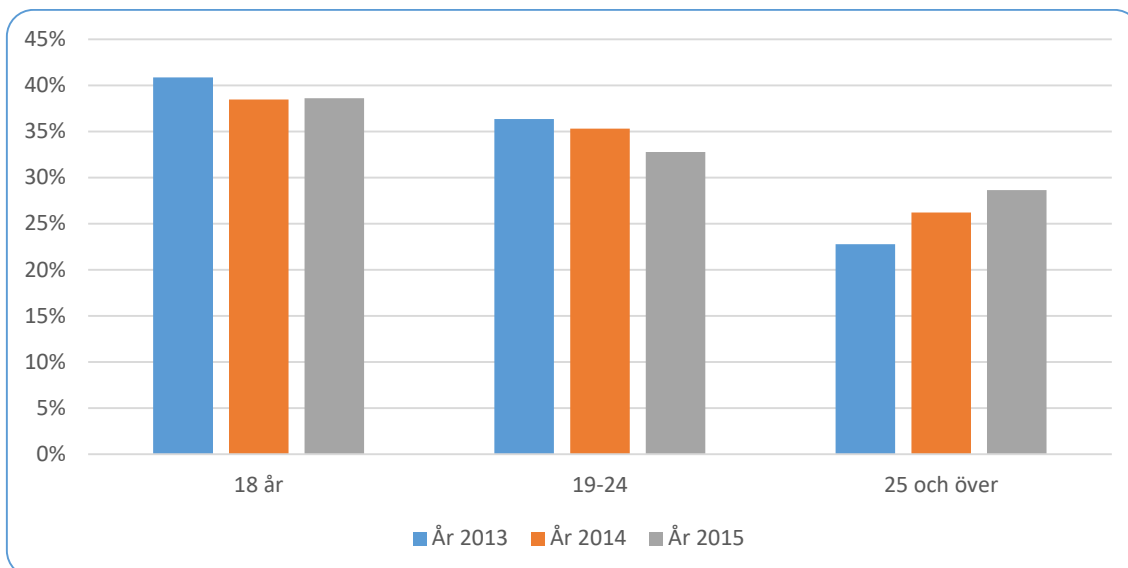
I likhet med Figur 3 ovan är det även en stor skillnad mellan de som anmälts sig privat respektive via trafikskola vad gäller körprovet. Detta kan ses i Figur 4, som även visar att för de som anmälts via trafikskola har andelen godkända legat på en stabil nivå medan andelen godkända bland de privatanmälda har minskat.

I analys av statistik av förarprovsdata är det emellertid av vikt att ta hänsyn till om det finns andra förändringar som kan förklara att andelen godkända minskat (Alger & Eklöf, 2016). Alger och Eklöfs (2016) studie har exempelvis visat att andelen körkortstagare som anmäler sig privat till proven ökat. Under 1998 var andelen personer som anmält sig privat 24 procent medan samma andel 2015 var 45 procent. Andra faktorer förutom anmälningssätt som kan påverka hur stor andel prov som blir godkända är ålder. Statistik visar att andelen provtagare 25 år och äldre har ökat, medan andelen 18-åringar minskat (Alger & Eklöf, 2016). Under 1998 utgjorde personer 25 år och äldre 18 procent av provtagarna, och under 2015 hade denna andel ökat till 31 procent. År 1998 var samma andel bland 18-åringarna 48 procent och 2015 hade samma andel minskat till 35 procent. Detta återspeglas också i Figur 5-7 som visar ålder men också kön vid godkänt körprov.



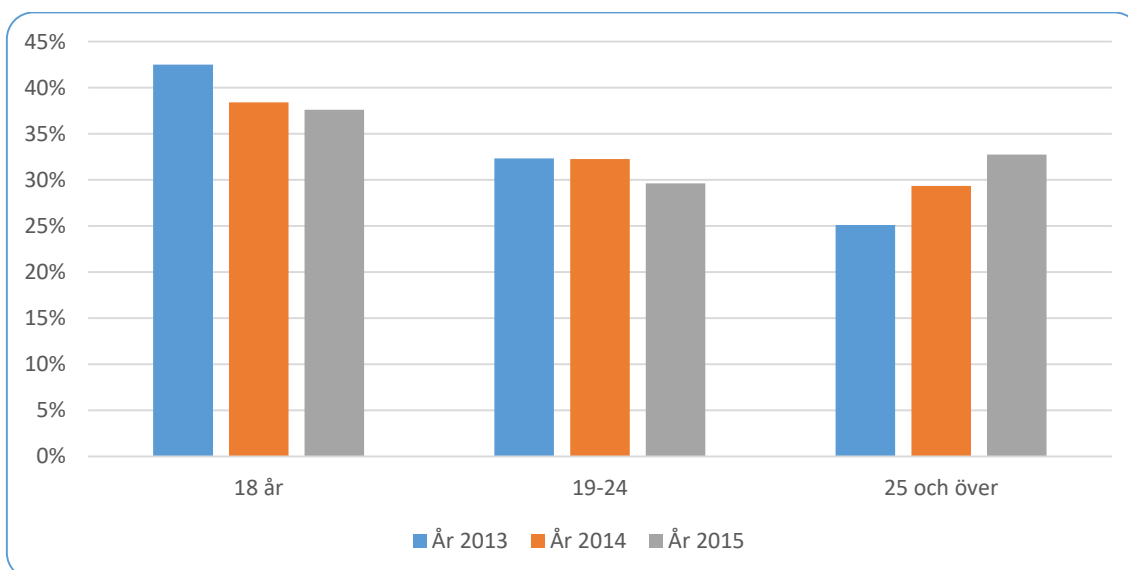
Figur 5. Ålder vid godkänt körprov B. Källa: Trafikverket, 2015.

Figur 5 visar 18-åringarnas andel av de godkända minskar, medan den äldsta gruppen ökar. Samma förändring kan ses i åldersgrupperna 19-24 år medan det omvända skett för de som är 25 och över där en högre andel blivit godkända.



Figur 6- Ålder vid godkänt körprov B, kvinnor. Källa: Trafikverket, 2015.

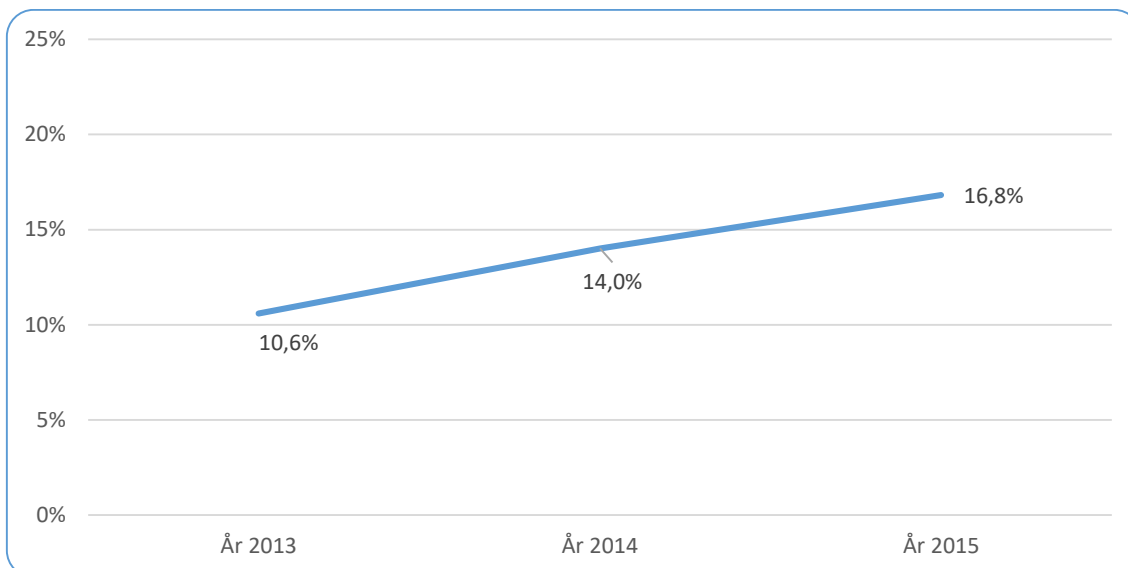
Figur 6 visar att andelen 18-åringar som fått godkänt prov är högre jämfört med övriga åldersgrupper. I likhet med hela populationen har det skett en nedgång för de 18 åriga kvinnorna men även för de som är 19-24 år. Andelen 25 och över är också högre jämfört med 2013.



Figur 7. Ålder vid godkänt körprov B, män. Källa: Trafikverket, 2015.

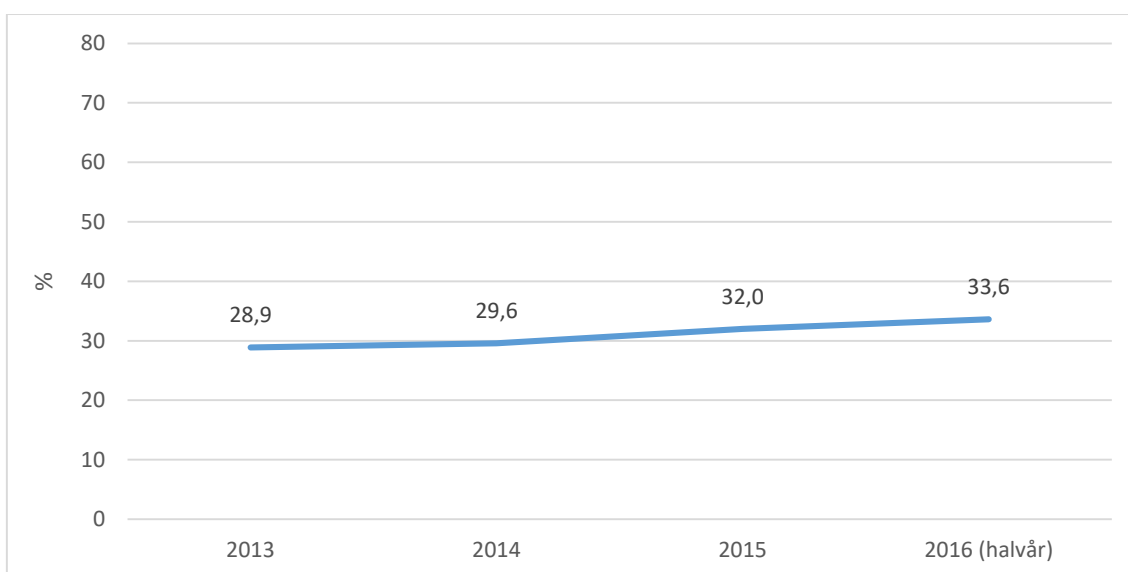
Figur 7 visar att de 18-åriga männen andel är högre än de andra och i likhet med populationen i stort och kvinnorna har denna andel minskat medan andelen bland de som är 25 och över har ökat.

En annan förändring som skett är att andelen personer som genomför kunskapsprovet på annat språk än svenska ökat, se Figur 8.



Figur 8. Andelen kunskapsprov övriga språk. Källa: Trafikverket, 2016.

Figur 8 visar att andelen genomförda kunskapsprov för de som gjort provet på annat språk ökat från 10,6 procent till 16,8 procent. Figur 9 visar andelen godkända kunskapsprov på annat språk än svenska.



Figur 9. Andelen godkända kunskapsprov för de som gjort provet på annat språk än svenska.

Figuren visar att andelen godkända kunskapsprov på annat språk än svenska har ökat något sedan 2013. Detta kan även jämföras med andelen godkända kunskapsprov som genomfördes på svenska vilket var betydligt högre (2013 - 57,6%; 2014 - 55,6%; 2015 - 51,9%).

Sammanfattningsvis visar resultaten att godkännandegraden för både kunskapsprov och körprov blivit lägre även om den största förändringen skett för körproven. Under den redovisade tidsperioden skedde även andra förändringar som kan ha påverkat resultaten. Exempelvis har andelen som anmäler sig privat ökat, en grupp som även tidigare inte klarade sig lika bra som de som anmält sig via trafikskolan. Ålder är en annan faktor och den yngsta åldersgruppen som klarar sig bättre har minskat.

Slutligen har de som avlägger provet på annat språk ökat, en grupp som återigen tenderar att klara sig sämre vid proven även om det inom denna grupp har skett en förbättring.

## 2.2.2. Förarutbildning och godkännandegrad i andra länder

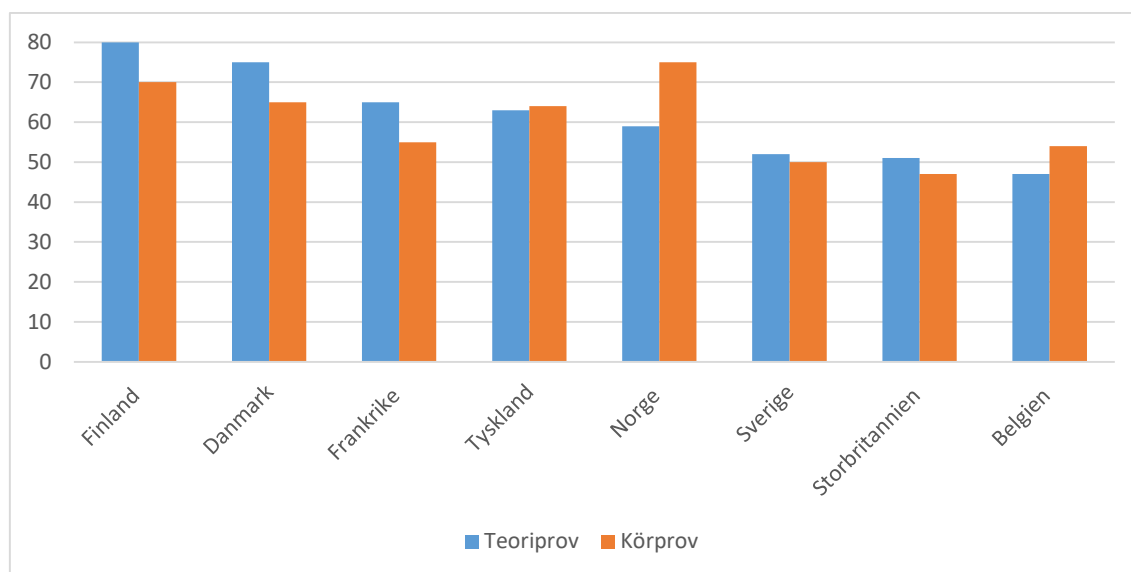
Förarutbildningen ser mycket olika ut beroende på land (Genschow, Sturzbecher & Willmes-Lenz, 2014). Skillnaderna länderna emellan kan till exempel handla om huruvida man tillåter privat övningskörning eller inte, och/eller om utbildningen bygger på obligatoriska moment eller inte, se Tabell 2<sup>2</sup>.

Tabell 2. Exempel på körkortstagande och obligatorium i andra länder.

Modell	Beskrivning	Länder
<b>Traditionell modell men med ökad möjlighet att öva privat</b>	Obligatorisk utbildning på trafikskola men sedan 2004 har möjligheten att köra privat införts i vissa regioner. Teori= 21 timmar (14x90 min) Praktik= 9 timmar (12x45 min)	Tyskland
<b>Kombinerad utbildning</b>	Utbildning via körskola eller en kombination av privat och skola Teori= inget obligatorium Praktik= 20 timmar (20x60 min)	Belgien
<b>Kombinerad utbildning</b>	Eleven kan välja trafikskola eller privat övningskörning. Provet styr utbildningens innehåll och resultat. Teori= inget obligatorium Praktik= inget obligatorium	Storbritannien
<b>Stegvisutbildning</b>	Obligatorisk utbildning på trafikskola Ingen privat övningskörning Teori= 21 timmar (28x45 min) Praktik= 18 timmar (24x45 min)	Danmark
<b>Stegvisutbildning</b>	Utbildning i 4-steg. Privat övningskörning uppmuntras och kan påbörjas från steg 2. Eleven kan välja trafikskola och/eller privat övningskörning. Teori= 18 timmar (24x45 min) Praktik= 7,5 timmar (10x45 min)	Norge
<b>3-fasmodell</b>	Fas 1: Grundskede - övningskörning privat och/eller skola. Teori=19 timmar, praktisk körundervisning=18 timmar. Detta följs av en förarexamen. Ett godkänt förarprov berättigar till nästa steg Fas 2: Övningsskede. Förutom privat övningskörning 1 timme teori och 2 timmar praktisk undervisning. Fas 3: Fördjupande skede -kan påbörjas 3 månader efter godkänt förarprov. Teori=4 timmar, praktik=4 timmar. Körkortet gäller i 15 år	Finland
<b>Strukturerad träning</b>	Utbildning via körskola eller en kombination av privat och skola. Feedbackträffar med trafikskola ingår. Teori= inget obligatorium Praktik= 20 timmar (20x60 min)	Frankrike

<sup>2</sup> Klassificeringen av de olika utbildningarna bygger delvis på Gregersen (2010), medan den mera detaljerade informationen utgår ifrån Genschow, Sturzbecher och Willmes-Lenz (2014) arbete.

Tabell 2 visar att sex av de sju länderna har ett antal obligatoriska praktiska timmar som eleverna skall genomföra. Flest timmar har man i Belgien och Frankrike. Då det handlar om teori är det fyra länder som infört ett sådant system. Figur 10 visar andelen godkända teoriprov och körprov i de olika länder vars förarutbildning beskrivits i tabellen ovan.



Figur 10. Andelen godkända prov i 8 olika länder inklusive Sverige. Uppgifterna är från 2014, med undantag för Tyskland (2013) och Frankrike (2010). Källa: Genschow, Sturzbecher och Willmes-Lenz (2014).

Figuren visar att Finland och Danmark är de länder som har högst andel godkända prov. I förhållanden till övriga länder ligger Sverige på en relativt låg nivå.

Studien av Genschow m.fl. (2014) presenterade en internationell jämförelse av förarutbildningen. Av de 43 länder som ingick i studien var det 27 som hade en obligatorisk teoriutbildning, och lika många som hade en obligatorisk praktisk utbildning på trafikskola. I 17 länder var det inte tillåtet att övningsköra privat. När det handlade om teoriutbildningen utgick man i stor utsträckning från kurslitteraturen och till sin hjälp använde man ofta power-point presentationer. Rent allmänt kunde författarna konstatera att det var stor variation i hur själva utbildningen genomfördes.

I följande avsnitt presenteras litteratur som på ett eller annat sätt belyser orsaken till låg godkännandegrad.

### 2.2.3. Orsaker till låg godkännandegrad och omprov

Det kan finnas flera anledningar till låg godkännandegrad och hög andel omprov. I följande avsnitt redogörs för ett antal övergripande faktorer som kan relateras till varför man inte klarar förarprovet. Det ska också påpekas att det givetvis kan vara flera faktorer som inverkar på om körkortstagare klarar av förarprovet eller inte, och om man gör omprov.

#### *Socioekonomiska faktorer*

Studier har visat att socioekonomiska faktorer kan påverka att unga förare kör riskfyllt. Bostadsområde, livsstil och föräldrars inkomst är exempel på sådana faktorer (Berg, Eliasson, Palmkvist & Gregersen, 1999; Hasselberg & Laflamme, 2003; Murray, 1998). Socioekonomiska faktorer kan också ha betydelse för förarprovresultat. Nyberg och Gregersen (2005) fann exempelvis att de som börjat övningsköra tidigt, hade gymnasieutbildning, bodde på landsbygd samt hade svenskfödda föräldrar var de som i genomsnitt klarade körprovet bäst. Utbildningens betydelse för körprovets resultat visade sig även i annan svensk studie, där de med en högre gymnasieutbildning klarade sig bättre än de med andra utbildningar (Nyberg, Gregersen & Wiklund, 2006).

Förarprovstagare som anmäler sig som privatister får i högre grad än trafikskoleanmälda förarprovstagare underkänt på förarprovet (jfr ovan). Orsakerna till att man anmäler sig som privatist kan vara flera. En möjlig förklaring kan relateras till kostnad, det vill säga att körkortstagaren inte ser sig ha råd att ta kör- och/eller teorielektioner på trafikskola (Alger & Eklöf, 2016). Internationellt finns också studier som belyser minskat körkortsintresse, bilintresse kopplat till ökad arbetslöshet bland ungdomar från låginkomsthushåll (Cartmel & Furlong, 2000; Korsu & Wenglenski, 2010).

#### *Etnicitet och språk*

Studier visar att etnicitet kan ha betydelse för huruvida man klarar förarprovet. I en svensk studie framkom det att körkortstagare vars båda föräldrar var födda i Sverige klarade körprovet i större omfattning än de där en eller båda föräldrarna var födda i ett annat land än Sverige (Nyberg, Gregersen & Wiklund, 2006). Här kan en parallell göras till Trafikverkets statistik från 2014 som visar att godkännandenivån för kunskapsprov på annat språk än svenska ligger på 27 procent, jämfört med 54 procent på svenska (andelen kunskapsprov på annat språk är 20 procent).

I en studie av Alger och Eklöf (2016) rörande trender för godkännandegrad för körprov lyfter författarna de svårigheter som kan finnas med undervisning och undervisningsmaterial på det egna språket i samband med svenskt körkortstagande. Ytterligare en försvårande omständighet kan vara kommunikationen med svenska myndigheter, menar författarna.

#### *Ålder*

Ur ett åldersperspektiv är det fler personer under 20 år som godkänns på körprovet jämfört med äldre, (Alger & Eklöf, 2013; Nyberg, Gregersen & Wiklund, 2006, Transportstyrelsen, 2015). I föreliggande litteraturgenomgång har det inte påträffats studier som förklarar *varför* yngre personer klarar förarprovet i större omfattning än äldre. Alger och Eklöf (2016) konstaterar dock att år 2014 utgjorde 39 procent av provtagarna i åldersspannet 25 år eller äldre av personer som gjort kunskapsprovet på annat språk än svenska. Åldersperspektivet kan således till viss del relateras till de svårigheter som beskrivits ovan, vad gäller etnicitet och språk.

#### *Genus*

Svenska studier visar att kvinnor klarar *kunskapsprovet* bättre än män vid ett första försök och oavsett om de varit privatister eller fått sin utbildning på trafikskola (Nyberg, 2007; Wiberg, 2006). En förklaring till detta kan vara att bilkörning ofta ses som en traditionellt manlig domän, vilket skulle kunna innebära att män upplever att de inte behöver fördjupa sig i inläring av de teoretiska kunskaperna.

Medan de svenska studierna avseende resultat på kunskapsprovet visar på skillnader mellan könen sågs inga signifikanta könsskillnader i en nederländsk studie av Winter och Wieringa (2008). Författarna diskuterar orsakerna till skillnaderna mellan den egna studien och den svenska studien av Wiberg (2006), och lyfter att det kan bero på att könsskillnader relaterat till teoretiska kunskaper kan se olika ut i olika länder.

Då det handlar om körprovet visar resultaten att det inte finns några större skillnader mellan könen, varken bland privatister eller bland trafikskoleanmälda, se Tabell 3.



Tabell 3. Andel (%) godkända körprov efter anmälningsform (privatist eller trafikskola) och kön för behörigheterna B år 2013. Källa: Forward & Gregersen, 2016.

Behörighet	Kvinnor	Män
Privatist	39,1	42,3
Trafikskola	69,7	73,6

### *Nervositet och ängslan*

Nervositet och ängslan är något som de flesta, i någon grad, känner inför prov eller test. I en studie av Alger, Henriksson och Sundström (2009) var till exempel nervositet den vanligaste orsaken som angavs vad gällde osäkerhet inför förarprovet. Ängslan och stress över ett prov eller test kan överlag ha en negativ effekt på resultaten (Fairclough, Tattersall & Houston, 2006; Ruthig, Perry, Hall & Hladkyj, 2004; Zeidner, 1998). Provsituationen i sig skapar stressen, och under andra omständigheter skulle individen ifråga mycket väl kunna klara av aktuell uppgift utan några problem (Forward & Gregersen, 2016). Även negativa tankar och tvivel på den egna förmågan kan innebära sämre prov- och testresultat, och som därför inte nödvändigtvis behöver bero på faktiskt oförmåga och okunskap (Fairclough, m.fl., 2006; McIlroy, Bunting & Adamson, 2000; Proost, Derous, Schreurs, Hagtvet & de Witte, 2008).

Nervositet och ängslan, och därmed sämre prov- och testresultat, kan även bero på att individen ifråga känner en press från andra personer att denne ska klara av provet eller testet (Proost m.fl., 2008). En individs beteende påverkas också av andra individers närvaro, men behöver inte innebära att man presterar sämre, i vissa fall kan det bli det motsatta. Detta i sin tur kan förklaras utifrån en rad olika faktorer, så som personlighet, kön/genus och vilken typ av uppgift det handlar om (Rosenbloom, Shahar, Perlman, Estreich & Kirzner, 2007).

Hur nervositet inför examination kan påverka prestationen i samband med körprov, med dess komplexa uppgifter, har undersökts i en brittisk studie (Fairclough, Tattersall & Houston, 2006). Graden av nervositet undersöktes med hjälp av mätning av fjorton körkortstagares hjärtrytm och hur de själva bedömde sin ängslan. Deltagarna fick genomföra normal körning, träning inför uppkörning och slutlig uppkörning. I resultaten framkom det att ängslan var högre vid uppkörning, med påföljd att fler misstag gjordes jämfört med den tidigare normala körningen och träningen inför uppkörningen. Misstagen kan relateras till bristande kontroll, till exempel att man har så stort fokus på en aspekt i körningen att man missar att vara uppmärksam genom att exempelvis titta i backspeglarna. De som misslyckades med sin uppkörning uppvisade också större nervositet jämfört med dem som klarade provet. Ökad hjärtrytm indikerade en hög mental arbetsbelastning, på grund av antingen bristande självförtroende eller otillräckliga förberedelser inför provet. Ängsliga personer hade också många gånger en stel hållning, bristande koordination och osammanhängande rörelser. Fairclough m.fl. (2006) menar att om fler studier stödjer detta kan det ses som indikationer på att förarprovet – i detta fall det brittiska förarprovet – och även själva förarutbildningen bör ses över. Vidare har studier visat att det framförallt är kvinnor som upplever nervositet inför prov (Martin, 1997; Proost, m.fl., 2008; Putwain, 2007; Zeidner, 1998). Proost, m.fl. (2008) studie visade att kvinnor upplevde mera intern nervositet men att de trots detta klarade av testet bättre än männen.

### *Regionala skillnader*

Omprovsstatistiken i Sverige ser mycket olika ut utifrån ett geografiskt perspektiv, och skillnader mellan orter ses tydligt i förarprovskontorens statistik över godkända förarprov. Utifrån en analys av Forward och Gregersen (2016) märks att år 2013 var andelen godkända prov för *körprovet* 43 procent i Farsta och Sollentuna, jämfört med Umeå som hade en andel på 72 procent. Skillnader ses även för *kunskapsprovet*, i det att Eskilstuna hade en andel på 47 procent, medan Östersund hade en andel på 65 procent godkända prov. För de övriga förarprovskontoren låg andelen godkända prov mellan 50 och 60 procent.

Det kan finnas flera och samverkande förklaringar till dessa skillnader mellan orter. I storstäderna är konkurrensen mellan trafikskolorna hård. I Stockholm har till exempel trafikskolorna en hög kapacitet, och här kommer körkortstagare oftare till förarprovet utan att vara helt förberedda jämfört med andra orter. I storstäderna är trafikskolorna anonyma och utsätts inte för samma sociala kontroll som på mindre orter, där körkortstagarna känner väl till trafikskolorna på orten och dess meriter. Detta skapar grogrund för mindre seriösa trafikskolor i större städer, speciellt i Stockholm. Det är också i storstäderna som privatisterna är mest förekommande (Erlandsson & Johansson, 2014). Inställningen i storstäderna tycks, enligt Erlandsson och Johansson (2014), vara att ta så få körlektioner som möjligt. Istället prioriteras andra kostnader än körlektioner på trafikskola. Men samtidigt som storstädernas körkortstagare kännetecknas av att vara privatister så finns här sämre möjligheter till privat övningskörning, jämfört med boende på mindre orter. Den privata övningskörningen nyttjas också mer frekvent på de mindre orterna, och som ofta sker parallellt med utbildning på trafikskola.

### *Oförberedda körkortstagare – upplägg och förutsättningar*

Studier visar att körkortstagarna kommer oförberedda till förarprovet (Erlandsson & Johansson, 2014; Wiberg, 2006). Att körkortstagare är oförberedda inför förarprov kan ha flera förklaringar.

En förklaring kan ha sin grund i hur den svenska förarutbildningen är utformad, i det att den innebär stor frihet för körkortstagare och handledare att själva bestämma utbildningens upplägg. Det finns idag inte heller incitament i den svenska förarutbildningen för att körkortstagaren ska komma väl förberedd till förarprovet. Erlandsson och Johansson (2014) visar i sin studie att det kan handla om okunskap om vilka krav som ställs vid uppkörningen och vad som krävs för att uppfylla dessa.

Avsaknad om insikter i hur förarutbildningen bör planeras kan relateras till betydelsen av övningskörning eftersom antalet körda timmar har betydelse för körprovets resultat (Crimson & Grayson, 2005; Groeger & Brady, 2004; Nyberg, Gregersen & Wiklund, 2006). I en studie av Nyberg, Gregersen och Wiklund (2006) framkom det exempelvis vad gäller körprovets resultat att godkännandefrekvensen var högre hos dem som övningskört sedan 16 års ålder, i kombination med att de tog körprovet via en trafikskola, jämfört med dem som började övningsköra senare och som körde upp som privatist. Att privatister har svårare att få godkända provresultat har visat sig i flera studier (Alger & Eklöf, 2012, 2014; Erlandsson & Johansson, 2014). Att trafikskoleelever är mer förberedda inför förarprovet jämfört med privatister, och att samband kan ses mellan försämrade provresultat och färre teorilektioner på trafikskola, belyser trafikskolornas betydelse (Nyberg, 2007). Samverkan mellan elev och trafiklärare har därför betydelse för huruvida man klarar körprovet eller inte (Groeger & Brady, 2004; Nyberg, Gregersen & Wiklund, 2006).

Ytterligare en förklaring till varför körkortstagare kommer oförberedda till förarprovet handlar om attityd och inställning till förarutbildning och körkort. I en studie av Erlandsson och Johansson (2014) där bland annat intervjuer med representanter från trafikskolor genomfördes, indikerar intervjusvaren att körkortstagarna inte är beredda att utbilda sig i samma utsträckning som tidigare. I storstäderna finns det till exempel en inställning att ta så få körlektioner på trafikskola som möjligt. Sammantaget yttrar sig detta i att färre kompletta utbildningar genomförs vid trafikskolor; antingen hoppar man av trafikskolan eller så väljer man att anmäla sig till förarprovet direkt, utan förberedande undervisning på trafikskola. Detta kan tolkas som att det inte längre upplevs som ”skamligt” att eventuellt få underkänt, menar författarna.

Körkortstagares attityder kan även relateras till självvärdering, det vill säga hur man ser på sig själv som förare. Enligt den svenska kursplanen från 2006 ska självvärderingsaspekten ingå i förarutbildningen. Utvärdering visar att detta sällan gäller i praktiken (Nyberg & Henriksson, 2009). En möjlig förklaring är avsaknad av redskap och metoder för att lära ut om självvärdering, både hos trafiklärare och handledare. Alger och Eklöf (2016) diskuterar huruvida just handledares brister kring detta kan vara en bidragande orsak till att körkortstagare inte klarar förarprovet, det vill säga att de inte kan värdera det egna körbeteendet.

### *Den enskilde individens förutsättningar och förmågor*

Att en körkortstagare genomför flera omprov kan inte alltid förklaras med att man inte förberett sig tillräckligt och att man chansar. Istället kan det handla om personer som har mycket svårt att lära sig köra bil, och som trots omfattande träning och undervisning likväl inte klarar förarprovet (Crimson & Grayson, 2005). I detta sammanhang har utbildningsupplägg och anpassning till den enskilde individen en mycket stor betydelse (Groeger & Brady, 2004).

Vikten av anpassad förarutbildning har även framkommit i en enkätundersökning av Riksförbundet Attention (2014), där målgruppen var personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF). Exempel på sådana funktionshinder är adhd, Aspergers syndrom, Tourettes syndrom, tvångssyndrom, språkstörningar och personer med nedsatt förmåga att läsa, skriva och räkna. Funktionsnedsättningar av detta slag är relaterade till hjärnans funktion och som påverkar personens beteende. Det kan handla om svårigheter med att kontrollera impulser, reglera uppmärksamhet och att samspela med andra människor. Det kan också handla om svårigheter avseende inläring och minne, och att skapa rutiner samt organisera (Riksförbundet Attention, 2014). Resultaten från denna studie visar att i de fall man genomfört tre eller fler omprov kunde detta sannolikt relateras till att undervisningen inte varit individanpassad. Det framkom även att det är vanligt (75% av deltagarna) att man inte berättar för trafikläraren om sin funktionsnedsättning, varför utbildningen inte heller anpassas för detta. Vad gäller den teoretiska undervisningen var det till exempel endast 13 procent av deltagarna som angav att de fått anpassad sådan, i form av till exempel ljudbok, lättläst material, muntligt teoriproov samt förlängd tid för kunskapsprov. Vidare var det endast 8 procent av deltagarna som uppgav att de fått anpassade körlektioner.

### *Förändringar i förarutbildningen*

Umeå universitet har i många år studerat och analyserat förarprovet och godkännandegrad för körkortsbehörighet B. Alger och Eklöf (2016) lyfter problematiken med att förutsättningarna för mätningar under olika perioder inte alltid är desamma, vilket måste beaktas i samband med jämförelser över år. Det kan till exempel dels handla om metoder för insamling av data, dels om förändringar i samhället i stort och som kan påverka resultaten. Alger och Eklöf (2016) har i en studie undersökt just utvecklingen för godkännandegrad för åren 1998-2015. Författarna menar att förändringen år 2008, då det sammanhållna förarprovet infördes och då körkortstagaren inte längre behövde ha godkänt på kunskapsprovet innan körprovet, har fått konsekvenser. I studien ses detta i form av att godkännandegraden var lite högre för de förarprov där körkortstagare hade fått godkänt på kunskapsprovet innan körprovet. Samtidigt ses att godkännandegraden var lite lägre för samtliga prov. Förändringarna är dock inte så omfattande när det gäller de provtagare som var aktuella vid övergången år 2008. Utifrån en viktning av resultaten framkom det även att om gruppen av provtagare hade haft samma sammansättning som år 1998 så skulle andelen godkända förarprov totalt vara högre under de följande åren, jämfört med hur det faktiskt ser ut.

Liksom i tidigare studier (se ovan) framkom det i studien av Alger och Eklöf (2016) att det framförallt var de som anmält sig som privatist till förarprovet som hade störst andel omprov. Detta är dock en trend som kan ses både innan och efter införandet av det sammanhållna provet, menar författarna.

År 2007 infördes ett nytt körprov, där underkända prov numer kan relateras till målen i kursplanen. Alger och Eklöf (2016) menar att detta likväl inte inneburit en förändring av svårighetsgrad och därmed inte heller varit påverkande för godkännandegrad. Inte heller en över tid förändrad trafikmiljö torde ha någon större påverkan på godkännandegrad, och författarna konstaterar att ”Oavsett vilka trafiksituationer som prövas och mot vilka kursplanemål de utvärderas är det, då som nu, ofta i uppmärksamhet och samspel med övriga trafikanter som provtagarna uppvisar brister” (Alger & Eklöf, 2016, s. 24).

Förarprövares individuella bedömningar är ytterligare en aspekt som skulle kunna påverka godkännandegrad. Underlag för att studera ett sådant samband över tid finns inte, men i en studie av Alger, Henriksson och Sundström (2009) framkom det att det fanns en samstämmighet i de olika förarprövornas bedömningar.

I följande avsnitt beskrivs goda exempel och förslag på åtgärder som kan vara fruktbara för att öka godkännandegraden samt reducera antalen omprov inom de identifierade grupperna.

#### 2.2.4. Goda exempel och förslag – åtgärder för att minska omprov

I litteraturgenomgången har det i mycket liten omfattning påträffats studier som djupare förklarar orsakerna till omprov. Troligtvis förklarar detta också den begränsade litteraturen om åtgärder för att motverka omprov. I följande avsnitt redogörs för goda exempel på åtgärder som likväl påträffats i litteraturgenomgången. Några av dessa är pågående forskningsprojekt, och därför inte utvärderade. Avsnittet grundar sig även på dokumentation från en workshop anordnad av Rådsgrupp för förarutbildning<sup>3</sup> i november 2015, där representanter från branschen diskuterade och kom med förslag på hur den vikande godkännandegraden kan vändas i framtiden.

##### *Körkortstagare med annat modersmål än svenska*

Som beskrivits tidigare visar statistik att godkännandegraden för kunskapsprov på annat språk än svenska är betydligt lägre jämfört med kunskapsprov genomförda på svenska. Det är därför angeläget att förbättra förhållandena för denna målgrupp så att godkännandenivån höjs. Detta gäller dels själva utbildningen, dels förarprovet. På en workshop anordnad av Rådsgrupp för förarutbildning diskuterade deltagarna olika möjligheter till detta (Transportstyrelsen, 2015). Ett område handlar om informations-spridning om körkortstagande på andra språk än svenska. Exempelvis skulle riktad information, med hänvisning till livshändelsen ”ta körkort”, kunna ges till nyanlända. En informationskanal kan enligt rådsgruppen vara SFI-utbildningarna, där det kan klargöras vad som krävs för att ta körkort i Sverige. En annan kanal kan vara att STR tillsammans med någon annan organisation (exempelvis NTF eller SFI) når ut till nyanlända svenskar. Även invandrarföreningar kan vara kanaler för information om hur man tar körkort i Sverige och varför dessa krav finns.

Vad gäller undervisningsmetoder lyftes under workshoppen betydelsen av film, vilket skulle innebära ett mindre fokus på språket. Därutöver diskuterades möjligheten att ”mjuka upp” regelverket så att även ideella organisationer kan hjälpa nya svenskar med körkortsutbildningen (Transportstyrelsen, 2015).

I workshoppen diskuterades även möjligheten till att Trafikverket och Transportstyrelsen tar fram ett informationsmaterial för nyanlända, liknande det material som tidigare funnits rörande till exempel cykelhjälm och säkerhetsbälte. Överlag bör undervisningsmaterial finnas på fler språk än svenska, liksom även möjlighet att ta del av riskutbildningen på annat språk än svenska. En annan möjlig åtgärd avseende körkortstagare med annat modersmål än svenska är att kompetensen i samband med riskutbildning mäts med hjälp av delprov, och som ska vara godkänt innan det slutliga förarprovet (Transportstyrelsen, 2015).

##### *Körkortstagare med inlärningssvårigheter*

Som tidigare beskrivits framkom det i en studie av Riksförbundet Attention (2014) att personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar inte alltid fått individanpassad förarutbildning, och som även ses som en förklaring till omprov. I de fall som körkortstagaren fått individanpassad utbildning har det till exempel handlat om anpassningar av den praktiska utbildningen så att körkortstagaren har fått extra instruktioner, tagit körlektioner med en trafiklärare, blivit rekommenderad att ta automatkörkort samt att man valt en intensivutbildning för att kunna fokusera enbart på körkortstagandet. Studien beskriver över 160 förslag på förbättringar av förarutbildningen för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Bland dessa märks följande:

- ökad kompetens avseende NPF-diagnoser
- vikten av anpassad pedagogik

---

<sup>3</sup> Rådsgrupp för förarutbildning bildades av Transportstyrelsen och Trafikverket förarprov år 2014, med syfte att på olika sätt utveckla förarutbildningssystemet. Rådet innebär samarbete med berörda myndigheter och organisationer, som avses träffas en gång per år i en workshop (NTF, 2016).

- tydligare information från trafikskolorna om vad de kan erbjuda målgruppen
- tydliga scheman över exempelvis tider
- fler trafikskolor med utbildning anpassad efter olika diagnoser
- subventionerade priser vid NPF-anpassad undervisning (dubbelt så dyrt idag i jämförelse med vanlig lektion)
- bättre information om krav på intyg; samt neutralisering av uppköringssituationen (om vad som kommer att hända och vem förarprovaren kommer att vara).

#### *Körkortstagare med nervositet och ängslan*

Ett sätt att motverka nervositet och ängslan i samband med förarprovet skulle kunna vara att provtagaren får tid och möjlighet till att aklimatisera sig med provsituationen så att den inte upplevs som en formell bedömningsituation (Fairclough m.fl., 2006). Ett sådant upplägg används sedan 2010 i Nederländerna, där personer som drabbas av svår nervositet i provsammanhang som erbjuds möjlighet att genomföra ett speciellt körprov. Förarprovaren är utbildad i att hantera just personer med svår nervositet och som är oroliga för att misslyckas på grund av detta (<https://www.cbr.nl/faalangst.pp>). Utgångspunkten är att körkortstagaren får mer tid på sig för att bli bekväm i situationen under totalt 80 minuter (normalt 55 minuter). De har även möjlighet att göra ett uppehåll under provet. Kostnaden är högre än för ett vanligt prov, men själva uppkörningen är densamma (35 minuter lång körning). Statistik visar att omproven inom denna grupp visserligen ökat under åren 2012-2014, men samtidigt är det fler som har blivit godkända vid det första omprovet.

#### *Körkortstagare med sämre ekonomiska förutsättningar*

Socioekonomiska aspekter kan, som ovan beskrivits, vara en förklaringsfaktor för varför omprov sker. Alger och Eklöf (2016) diskuterar om en graderad avgift för omprov skulle kunna vara effektivt för att körkortstagare kommer mer förberedda till förarprovet. Om det tvärtom är dyrare att ta körlektioner på trafikskola jämfört med att ta omprov finns risken att omprovet används istället för just körlektioner. Diskussioner har förts avseende finansiering av förarutbildning i form av lån eller bidrag för arbetslösa eller personer med låg inkomst<sup>4</sup>.

#### *Förbättrad kommunikation med körkortstagare*

Körkortstagarnas förutsättningar att lyckas med sitt körkort måste klargöras så tidigt som möjligt i processen, oavsett om man utbildar sig som privatist eller som trafikskoleelev. Detta gör att till exempel mängdträning och kvalitetsträning nyttjas på rätt sätt. En åtgärd som redan har beaktats av Trafikverkets avdelning för förarprov är förbättrad kommunikation med körkortstagare, där vikten av att vara väl förberedd inför förarprovet lyfts, och att man ska tänka på detta redan tidigt i körkortsprocessen.

#### *Digitalt utbildningsprotokoll*

Både i forskningssammanhang och hos aktörer inom branschen efterlyses nya lösningar och verktyg för en bättre utbildningsprocess (Stave, 2011). Med en bättre utbildningsprocess avses förutsättningarna för att komma bättre förberedd till förarprovet öka (Erlandsson & Johansson, 2014).

Ett pågående projekt<sup>5</sup> syftar till att utveckla och utvärdera ett *digitalt utbildningsprotokoll* som skall vara till stöd för både handledare och körkortsselev i hur man planerar och genomför utbildningen. Protokollet är personligt, och utgångspunkten är den nationella kursplanen. Femton obligatoriska

---

<sup>4</sup> Regeringen har lagt fram ett förslag att man ska kunna ta ett CSN lån för att finansiera körkort, maxnivån föreslås ligga på 25,000. Förslaget utreds nu enligt Regeringskansliets hemsida publicerad den 7 september 2016.

<sup>5</sup> Projektet är ett samarbete mellan Transportstyrelsen, Trafikverket, VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) och STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund).

moduler/moment finns beskrivna i protokollet, med tydligt beskrivna kravnivåer. Handledare eller trafiklärare ger en elektronisk signatur när målet för ett givet moment är uppfyllt. När alla moment signerats kan körkortstagaren anmäla sig till förarprovet.

#### *Marknadsföring av trafikskolor med hög kvalitet – benchmarking*

Ett förslag som diskuterades under tidigare nämnda workshop (Transportstyrelsen, 2015) handlar om benchmarking med orter där godkännandegraden för förarprov är hög. Genom att jämföra trafikskolor med hög godkännandegrad med trafikskolor med låg godkännandegrad kan skillnader studeras, och en ökad förståelse fås om varför dessa skillnader finns. Marknadsföring av förarutbildningar med hög kvalitet kan locka körkortsaspiranter till trafikskolan, och som därmed får en mera professionell undervisning.

#### *Öka förståelsen för varför man misslyckats*

Körkortstagare som får beskedet att de misslyckats med provet är ofta inte mottagliga för information i just den situationen. Grundprincipen är, trots detta, att återkopplingen från förarprovaren ges direkt efter genomfört prov. Det protokoll som förs under körprovet skulle kunna utökas, med syfte att körkortstagaren får en större förståelse för bedömningen i samband med underkänt prov. Detta diskuterades under tidigare nämnda workshop (Transportstyrelsen, 2015), och där det påpekades att en sådan utveckling av protokollet även skulle kunna hjälpa körkortstagaren att öva på bristerna inför nytt körprov. Ytterligare en möjlighet skulle vara att körkortstagaren får återkoppling i efterhand genom inspelning på mobiltelefon, vilket är en diskussion som redan förs inom Trafikverket (Transportstyrelsen, 2015).

#### *Ytterligare examination av körförmågor*

En annan variant av åtgärd, och som också riktar sig till personer som inte klarat förarprovet, används i Nederländerna. Denna form av provförfarande hamnar någonstans mellan den ordinarie examinationen och tidigare beskrivna upplägget för dem med stark oro för att få provet underkänt (se <https://www.cbr.nl/faalangst.pp>). Provet riktas till personer som fått provet underkänt mer än fyra gånger under fem år och kallas för ”ytterligare examination av körförmågor”. Tiden är längre jämfört med det ordinarie provet (70 min) och är även dyrare, men själva uppkörningen är lika lång (35 min).

#### *Tid för lärande mellan omprov*

Det sammanhållna provet kan innebära tidsstress för körkortstagaren, om denne inte får godkänt på ett prov. Samtidigt finns i litteraturen inga indikationer på att det sammanhållna förarprovet bör ersättas av något annat system. Det finns dock en del förslag på hur tidsaspekten kan hanteras, med syfte att minska andelen omprov.

Karenstid för körkortstagare som misslyckats vid flera förarprovstillfällen har testats tidigare. Med karenstid skapas bättre förutsättningar för inläring, jämfört med om körkortstagaren till exempel gör 2 till 3 omprov på en och samma dag. Med anledning av att försöket med karenstid inte gav någon mätbar effekt togs denna möjlighet bort (Alger & Eklöf, 2016; Transportstyrelsen, 2015). Möjligheten att införa karenstid har likväl diskuterats inom branschen, bland annat för att åtgärden i sig har ett signalvärde (Transportstyrelsen, 2015). En variant som lyfts av Alger och Eklöf (2016) är att karenstid skulle kunna gälla i de fall en körkortstagare får både kunskapsprov och körprov underkänt. Utifrån de tidigare erfarenheterna av försök med karenstid är det emellertid av stor vikt att reglerna kring detta är mycket tydliga så inte missförstånd uppstår. Ytterligare en åtgärd som diskuteras av Alger och Eklöf (2016) är ett eventuellt införande av någon form av spärrtid, med syfte att förhindra att flera omprov görs samma dag.

#### *Fler obligatoriska moment för att kvalitetssäkra kursplanens mål*

Oförberedda körkortstagare, med omprov som resultat, skulle kunna förhindras genom att fler obligatoriska moment förs in i förarutbildningen. I litteraturen ges olika förslag på detta. I en studie av Vägtrafikinspektionen (2008) lyfts det att det norska förarutbildningssystemet, som är indelat i fyra

steg med obligatoriska lektioner, skulle kunna vara till fördel för den svenska utbildningen. Med fler obligatoriska moment kvalitetssäkras mål i kursplanen på ett bättre sätt än vad som är gällande idag, menar författarna.

Obligatorium har även diskuterats avseende självvärderingsaspekten. Enligt kursplanen ska självvärderingsaspekten ingå i förarutbildningen, men utvärdering visar att detta sällan är fallet (Nyberg & Henriksson, 2009), både avseende trafiklärares och handledares roll (Alger & Eklöf, 2016). En möjlig åtgärd som Alger och Eklöf (2016) lyfter är införandet av en obligatorisk körlektion på trafikskola innan bokning av förarprov, och där återkoppling ges rörande självvärdering. Samtidigt finns enligt författarna vissa frågor kring ett sådant införande, bland annat att det kanske inte skulle göra någon skillnad för dem som anmält sig privat till förarprovet, men likväl har tagit körlektioner på trafikskola.

Fler obligatoriska moment har även diskuterats i tidigare nämnda workshop (Transportstyrelsen, 2015). Obligatoriska delprov skulle till exempel kunna införas och som ska göras innan det slutliga förarprovet. Obligatoriska moment skulle även kunna införas efter underkänt förarprov. På så sätt reduceras risken att körkortstagaren bokar nytt prov utan att egentligen ha övat på det som medfört att provet inte blivit godkänt.

#### *Fortsatt forskning rörande förarprovet*

Flera förslag på åtgärder för att minska andelen omprov har presenterats ovan. Samtidigt finns givetvis ett behov av fortsatt forskning kring ämnet. Alger och Eklöf (2016, s. 29) efterlyser exempelvis fortsatt forskning rörande förarprovets kvalitet: ”Om förarprovet är för lätt eller mäter fel saker är det betydligt trafikfarligare och ett större problem än en vikande godkännandegrad.”

### 2.2.5. Sammanfattning

I litteraturgenomgången har endast ett fåtal studier påträffats som på ett djupare sätt förklarar orsakerna till omprov. På samma sätt förhåller det sig med litteratur över goda exempel på åtgärder för att reducera antalet omprov i förarutbildningen.

Det som litteraturgenomgången dock visar är att det finns många olika förklaringar till varför en person inte klarar förarprovet. Det är därför av vikt att identifiera om det finns specifika grupper av körkortstagare som gör omprov, om eventuella åtgärder ska kunna genomföras. Utifrån litteraturgenomgången rörande orsaker till låg godkännandegrad och omprov har ett antal grupper identifierats, men som givetvis kan vara överlappande. Om det i litteraturen har påträffats åtgärder/förslag på åtgärder är dessa satta inom parentes.

- Körkortstagare med sämre ekonomiska förutsättningar
- Körkortstagare med annat modersmål än svenska (bättre och mer omfattande undervisningsmaterial på andra språk än svenska; nya kanaler för att informera om körkortstagande i Sverige)
- Äldre körkortstagare
- Personer med bristande insikt om sin egen förmåga
- Körkortstagare med svår nervositet och stress inför förarprovet (bättre bemötande från förarprövare; upplägg av förarprov liknande det som finns i Nederländerna)
- Privatister (marknadsföring av förarutbildningar med hög kvalitet kan locka körkortsaspiranter till trafikskolan. Obligatoriska körmoment innan förarprov)
- Körkortstagare med inlärnings svårigheter.

Slutligen uppmärksammas i litteraturen en åtgärd som berör alla grupper av körkortstagare och som avser att öka förståelsen för varför man misslyckats. Detta innebär att informationen om provresultaten behöver bli bättre och att återkoppling även sker i efterhand.

---

## 3. Intervjustudie

---

### 3.1. Syfte och metod

#### 3.1.1. Intervjuer

För att få en djupare kunskap om orsakerna till att godkännandegraden för kör- och kunskapsprov har sjunkit stadigt har intervjuer genomförts med dels körkortstagare, dels trafiklärare och förarprovare. Informanterna har även fått lämna synpunkter och förslag på hur dessa problem skulle kunna lösas. Resultaten från intervjuerna utgör också ett underlag till hur enkätfrågorna formulerades.

#### 3.1.2. Urval och rekrytering

##### *Körkortstagare*

Med medgivande från förarprovskontoret i Linköping och dess förarprovare var två forskare från VTI närvarande vid uppsamlingsplatsen för uppkörningsbilar för att rekrytera informanter under en halv dag. Alla som fått sitt körprov godkänt respektive inte fått det godkänt tillfrågades. Sammantaget samtyckte åtta körkortstagare som sedermera intervjuades, se Tabell 4 (namnen är fingerade).

*Tabell 4. Körkortstagare: kön, födelseår, antal prov samt anmälningssätt.*

<b>Kön och födelseår</b>	<b>Kunskapsprov</b>	<b>Körprov</b>	<b>Anmälan till förarprov</b>
Kvinna 1995 ("Tara")	1	2	Trafikskola
Kvinna 1988 ("Sara")	2	4	Privat
Kvinna 1981 ("Amira")	1	3	Trafikskola Privat/Privat
Kvinna 1980 ("Melisia")	1	1	Trafikskola
Kvinna 1976 ("Malin")	1	1	Trafikskola
Man (i två omgångar, först då han var 20 sedan när han var 26) ("Mattias")	2 1	2 2	Trafikskola (sista gången)
Man 1997 ("Daniel")	1	1	Trafikskola
Man 1994 ("Ludvig")	1	1	Trafikskola

##### *Trafiklärare och förarprovare*

Samttaget har 4 trafiklärare och 2 förarprovare intervjuats. De intervjuade har sin verksamhet i fyra olika län; Bohuslän, Kalmar län, Södermanlands län och Västra Götalands län.

#### 3.1.3. Genomförande

##### *Intervjuer*

De åtta körkortstagare som vid rekryteringstillfället tackat ja till medverkan i intervju kontaktades senare via mejl. Intervjuerna genomfördes på VTI eller på informantens arbetsplats och genomfördes under oktober-november 2015. Intervjuerna tog i genomsnitt cirka 45 minuter i anspråk.

Intervjuerna med trafiklärare och förarprovare gjordes på telefon/arbetsplats hösten och vintern 2015. Intervjuerna tog i genomsnitt cirka 60 minuter i anspråk.

Vid intervjuerna användes en intervjuguide. Frågorna till körkortstagare berörde upplägget av förarutbildningen och hur man tycker att det har fungerat samt frågor om bokning av förarprov, hur man upplevt förarprovet samt om man har gjort omprov och om man i så fall har förstått orsakerna till detta. Frågorna till trafiklärare och förarprovare hade fokus på utbildningen och varför förarprovet inte blivit godkänt.



Intervjuerna spelades in på diktafon, med informanternas medgivande och har därefter transkriberats.

### *Analys*

Det empiriska materialet har i ett första led analyserats utifrån de teman som finns uppställda i intervjuguiden. Därefter har skillnader och likheter i materialet beaktats.

I en första grovanalys av intervjuerna med körkortstagare kunde det konstateras att informanterna uppvisade olika förutsättningar och bakgrunder. Detta föranledde valet att presentera vardera intervjun för sig, vilket ger åtta mer detaljerade exempel på hur förutsättningar och erfarenheter kan se ut hos körkortstagare. I beskrivningarna är de intervjuade körkortstagarnas namn fingerade.

I en första grovanalys av intervjumaterialet från trafiklärare respektive förarprövare sågs stora likheter mellan både uppfattningar och erfarenheter rörande orsaker till låg godkännandegrad och omprov. För att få en mer sammantagen bild har resultaten därför presenterats tillsammans.

### *Hantering av citat*

I resultatredovisningen används ordagranna citat, men som kan ha justerats för att underlätta läsningen. Om delar i citatet uteslutits markeras detta med /.../.

## 3.2. Resultat – intervjustudie

### 3.2.1. Körkortstagare

#### Tara

Tara är en kvinna född 1995 i Sverige. Tara berättar att hon tog bilkörning på stort allvar och menar att det innebär mycket ansvar. Hon känner också en press från samhället att man ska ha körkort och att det är en merit och ofta ett krav då man skall söka arbete.

#### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

Tara började sin körkortsutbildning då hon var 18 år. Innan dess fanns varken tid eller pengar för att kunna påbörja utbildningen, och hon var heller inte intresserad av att ta körkort: ”*Det fanns inte på kartan*”.

I intervjun uppger Tara att hon inte kände till Körkortsportalen. Vidare anser hon att hon inte blivit påverkad av vänners körkortstagande. Tara valde att gå en intensivutbildning på tre veckor, dels för att komma igång med körkortstagandet, dels för att hon inte haft möjligheter att övningsköra så mycket privat. Det var också viktigt att få utbildning av en ”*riktig trafiklärare*”.

Tara hade övningskört ett fåtal gånger med sin handledare, en bekant till familjen, och har därför i stort sett inte övat mängdträning. Innan intensivutbildningen hade hon läst lite teori i böcker som hon lånat, mest om skyltar och ”*enkla grejer*” som väjningsplikt och högerregeln. Hon uppger att hon överhuvudtaget inte är van att åka i bil, och har därför inte haft möjlighet att lära sig genom att sitta med. Hon beskriver det som att hon ”*startade från noll*” då hon påbörjade intensivutbildningen. I intensivutbildningen ingick 20 körlektioner à 80 min. Hon gick inte på teorilektioner, utan läste teorin med hjälp av datorn, körkortsboken och en app.

#### *Förarprovet*

Trafikskolan bokade tid för förarprovet innan utbildning påbörjades. Hon var mer nervös inför körprovet än inför kunskapsprovet, som hon också klarade vid första provtillfället. Däremot klarade hon inte körprovet första gången.

Varken trafikläraren eller Tara har förstått varför hon inte klarade körprovet vid det första tillfället. Däremot kände hon att det hade gått lite dåligt och att hon hade gjort för många småfel. Förarprovaren gick sedan igenom felen med henne. Det handlade om manövreringen samt några konkreta saker som hon dock inte riktigt förstod och därför inte kunde återge. Tara upplevde förarprovarens bemötande som okänsligt, och menar att de borde vara lite mer pedagogiska och ”*peppande*” i situationer som denna. Hon tog åt sig väldigt mycket och mår riktigt dåligt när hon kom hem, och tänkte att hon kanske inte kommer klara det nästa gång heller.

Körprovet hade genomförts på fredagen, och redan påföljande måndag fick hon en tid för omprov. På så sätt slapp hon vänta 2-3 veckor. Trafikläraren och förarprovaren hade kommit överens om vad Tara skulle öva på inför omprovet och hon tog extra körlektioner under helgen innan omprovet. Trafikläraren tyckte inte att det var så mycket hon behövde träna på, utan att det mer handlade om att öka självförtroendet. Det andra körprovet klarade hon, trots att hon var mycket nervös och orolig för att missa även detta.

## **Sara**

Sara är född år 1988 och är född i annat land än Sverige.

### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

I början körde Sara bara privat och använde sig då av körkortsboken. Hon hade två handledare: pappan och en kompis som också var huvudhandledare. Hon övade inte på att köra i olika miljöer, utan körde oftast i samma områden och även lite i stadsmiljö. Hon tyckte inte att huvudhandledaren var bra, eftersom denne tog körkort för tio år sedan och inte kände till de nya trafikreglerna. Hon fick inte heller någon feedback från honom. Sara vände sig därför till en trafikskola där hon gick i ett år. Hon tycker att hon lärde sig mycket på trafikskolan. Det visade sig att hon lärt sig vissa saker fel under den tid då hon enbart övningskörde privat. Enligt henne skulle det ha gått fortare att få körkortet om hon inte hade kört privat innan.

Sara reste till en annan ort för att läsa teorin eftersom hon kände en trafiklärare där. Hon läste teori i två dagar och satt sedan hemma och läste boken från pärm till pärm, skrev ned det hon inte förstod och testade sig själv. Hon fick också gratis hjälp av vännen med det hon inte förstod.

### *Förarprovet*

Sara klarade inte kunskapsprovet vid det första försöket. Den andra gången som hon genomförde kunskapsprovet klarade hon det.

Första gången Sara anmälde sig till körprovet var det som privatist. Hon hade då enbart kört privat och kände inte till de nya reglerna om det sammanhållna provet. Hade hon gjort det hade hon väntat. Andra gången hon anmälde sig hade hon gått på trafikskola och var då inställd på att klara det, eftersom trafikläraren tyckte att hon hade kört bra. Sara klarade dock inte körprovet denna gång heller, och det var först vid det fjärde uppkörningstillfället som provet blev godkänt.

Det fel som hon gjort i samband med det andra omprovet var bland annat att hon kom upp på kanten då hon skulle backa runt ett hörn. Det gjorde henne mycket arg, eftersom hon tidigare klarat detta. Sara tycker att det var fel att provet blev underkänt vid detta tillfälle eftersom hon gått på trafikskola – de borde veta att hon faktiskt kunde backa. Om hon hade fått göra om momentet under uppkörningen så skulle hon ha klarat det, menar hon. Sara upplevde det som att provet blev underkänt vid detta uppkörningstillfälle för att förarprovaren ville tjäna pengar på henne. De tidigare gångerna då hon fått provet underkänt kunde hon förstå: vid det första tillfället var hon inte färdigutbildad och vid det tredje tillfället var hon mycket nervös och gjorde därför många fel, till exempel att inte stanna för gående. Efter det första tillfället bokade hon tid på en skola och efter det andra tillfället tog hon extra lektioner. Efter den tredje gången körde hon upp direkt. Hon hade då fått panik eftersom tiden för det sammanhållna provet snart skulle gå ut.

### *Tankar kring förarprovet generellt*

Sara berättar att hon känner till att det finns många mindre seriösa handledare. Hon hade träffat några utanför trafikskolan där hon gick, och som erbjöd henne körlektioner för 250 kronor per körtillfälle.

## **Amira**

Amira är född 1981 i ett utomeuropeiskt land, liksom även henne make. De hade två barn, 10 och 3 år gamla. Hennes man har haft svenskt körkort i åtta år. Det var också mannen som hade varit Amiras privata handledare. I sitt hemland hade hon kört med automatväxlad bil. Tankarna om att ta svenskt körkort kom för cirka fem år sedan, och det var hennes man som var påtryckande.

Amira upplevde att det var stor skillnad att köra bil i de båda länderna: i Sverige finns flera lagar och regler, kring exempelvis hastighetsgränser. Hon upplevde det också som svårt att lära sig köra manuellt när hon tidigare kört automatväxlat.

Körkortet har gett Amira mycket självförtroende, men hon säger också att man fortfarande måste köra försiktigt och vara på samma nivå som vid provet under hela livet. Att ha körkort beskriver hon som ”att jag är en människa, som andra människor”. Att ha körkort underlättar i vardagen, men hon ser det även som viktigt när man ska söka arbete: många arbetsgivare vill att man ska ha körkort, och det kan behövas inom yrket.

#### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

Amira hade redan från början en plan för utbildningen. Hon övningskörde både privat och genom trafikskola. Sammantaget blev det en intensiv körningsperiod, och från det att hon började på trafikskolan till det att hon fick körkortet tog det drygt tre månader. Hon hade dock övningskört med sin man under ett år och en månad.

Anledningen till att hon vände sig till trafikskola var att hon ville lära sig mer, om små men viktiga detaljer. Hon tog 15 körlektioner, men var inte nöjd med trafikskolan eftersom hon fick öva på samma plats istället för i olika trafikmiljöer. Hon menar att trafikskolan bara ville att hon skulle ta fler lektioner, att de ville ha pengar från henne. Istället övningskörde hon mycket med sin man (till 99 %). Samtidigt menar Amira att det har varit bra för henne att köra med en trafiklärare, det vill säga någon som hon inte var van och trygg med, så att hon fick träna på att klara sig själv utan hjälp av maken.

Amira tog inga teorilektioner, utan har istället letat information från böcker och internet. Även maken och vänner hjälpte henne. Hon berättade om en internetsida ([www.livesweden.se/](http://www.livesweden.se/)) där det finns körkortsteori på arabiska, med mycket förklaringar och frågor, och hon lånade böcker från biblioteket med information om kunskapsprovet. Hon hade även läst lite på svenska om märken och skyltar. Hon berättar om skyltar (t.ex. förbud att stanna och förbud att parkera) som kan tolkas på olika sätt till arabiska. Amira upplevde dock inte några problem med att förstå riskutbildningen, som hölls på svenska.

#### *Förarprovet*

Trafikskolan bokade förarprovet när Amira själv tyckte att hon kände sig redo och förberedd. Amira klarade kunskapsprovet vid det första försöket, som hon genomförde på arabiska. Under kunskapsprovet kunde hon växla över till svenska för att förstå tolkningen vid en speciell fråga (gällande omkörning av fordon med mer än två hjul; arabiskan har bara ordet ”köra”, men inte ”köra om”). Hon kunde visserligen förstå vad som menades utifrån bilderna vid frågan, men ville vara säker.

Amira genomförde körprovet tre gånger innan hon fick godkänt. Till det första körprovet var hon, som ovan nämnts, anmäld via trafikskolan, medan hon anmälde sig som privatist inför det andra och det tredje körprovet. Vid alla tre uppkörningar användes trafikskolans bilar. När hon ville ha trafikskolans bil vid uppkörningen var hon tvungen att ta en extra lektion med en annan trafiklärare som sen skulle avgöra om hon fick låna bilen eller inte. Hon fick betala 450 kronor extra för denna lektion. Tre dagar innan hon skulle genomföra körprovet ringde de från trafikskolan och sa att de bara hade två trafiklärare och att båda var sjukskrivna. Hon blev irriterad och anmälde sig därför privat till provet.

Vid första uppkörningen var hon lugn. Att hon inte klarade det hade med dålig planering att göra; hon valde inte det körfält som skulle leda till den väg som förarprovaren sagt och hon var medveten om att hon gjort fel. Hon var också för försiktig vid rondeller, så att hon kunde hindra dem bakom. Vid andra försöket var hon väldigt nervös och det blev därför många småfel. Hon tänkte mycket på tiden (2 månader) inom vilken man måste klara provet: ”Om jag inte klarar nu, kanske jag inte klarar nästa...”. Inför tredje försöket, som hon klarade, blev hon peppad av sin man och som också uppmanade henne att inte tänka på pengar eller tider.

Amira tränade bara med sin man mellan körproven. Hon menar att hon lärde sig mycket vid uppkörningarna – mer än när hon gått på trafikskolan. Hon uppskattade diskussionen med förarprovaren efter uppkörningen som berättade vilka fel hon gjort och vad hon skulle göra för att bli bättre. På andra och tredje uppkörningen hade hon samma förarprovare. Nya tider för körprovet bokades direkt efter att provet blivit underkänt. Tiden mellan det att hon tog kunskapsprovet till det att hon fick körkortet var en månad.

### *Tankar kring förarutbildningen och förarprovet generellt*

Amira tycker att det är ett problem att man måste klara båda proven (kunskaps- respektive körprov) inom två månader. Hon klarade inte första uppkörningen, och det tog två veckor innan hon kunde få en ny tid. Detta gjorde henne stressad inför det andra provtillfället. Vidare menar hon att man ska vara klar och förberedd innan man gör provet. Hon poängterar att alla skulle behöva en lektion/information inför körprovet om att vara lugn, att man inte ska stressa.

### **Melisia**

Melisia är född 1980 i ett utomeuropeiskt land. Hon förstår mycket lite svenska.

#### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

Sammantaget hade Melisia kört både privat och på trafikskola. Privat övningskörde hon i två år, ibland oregelbundet. På trafikskola köpte Melisia ett ”paket”, men utan teoriundervisning. I fem månader gick hon på trafikskolan och tog sammanlagt 30 körlektioner, vilket hon beskriver som mycket bra. Det var annorlunda att köra på trafikskola jämfört med privat med sin man. Privat körde hon inte i lika många olika trafikmiljöer, till exempel så körde hon inte på motorväg. Vidare körde inte maken enligt hastighetsgränserna, eftersom han inte ville irritera andra förare – han blev stressad om det bildades kö bakom bilen.

Inför kunskapsprovet läste Melisia i körkortsboken, på engelska. Hon tyckte att det var svårt att komma ihåg vad som stod i boken, och gjorde även test på trafikskolan.

#### *Förarprovet*

Det var trafikskolan som anmälde Melisia till förarprovet. Melisia berättar att trafikläraren inte ville ”släppa” henne till förarprovet innan hon ansågs redo för det. Detta tycker Melisia var bra, och hon upplevde det inte heller som att det var för att trafikskolan skulle tjäna pengar på henne. När trafikläraren tyckte att det var dags kände hon sig också själv redo. Kunskapsprovet genomförde hon två dagar innan körprovet, och hon klarade båda proven.

### *Tankar kring förarprovet generellt*

Melisia tycker att miljöaspekterna i förarutbildningen är bra eftersom detta var nytt för henne.

### **Malin**

Malin är född 1976 i Sverige. Hon hade inte försökt att ta körkort tidigare, eftersom hon varken hade råd eller behov. När kompisar tjuvat om att hon borde ta körkort – hon var den enda som inte hade – blev hon bara ännu mer ”anti”. Till slut var det likväl kompisarna som pushade henne att ta körkort. En kompis hade hört talas om en intensivutbildning som skulle vara bra och tog med henne dit. Plötsligt hade hon skrivit in sig och betalat och kände att hon var tvungen att fullfölja utbildningen.

Hon berättar att hon tänkte att de som tar körkort när de är unga har övningskört med sina föräldrar och antagligen har fler körtimmar i bagaget när de tar sitt körkort, jämfört med hur det var för henne. Samtidigt kände hon att hon på grund av sin ålder kanske var mer mogen. Vidare berättar Malin att hon var mycket rädd för att köra i början, och beskriver sig som ”trafikrädd”. Körkortet har dock inneburit att ”en helt ny värld öppnat sig”, och hon menar att hon absolut kommer att ha nytta av det.

#### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

Malin hade gått introduktionsutbildningen tillsammans med sin sambo 2-3 år tidigare. Hon hade dock övningskört privat max fem gånger efter introduktionsutbildningen, eftersom det inte funnits tid eller möjlighet till mer. Ytterligare en anledning till varför hon övningskört privat i så liten omfattning var att deras bil är automatväxlad, och i början var det just växling som hon kände att hon behövde öva på.

Intensivutbildningen genomfördes sammantaget under tre månader, med några uppehåll, bland annat på grund av att hon var sjukskriven. Upplägget för utbildningen gjorde hon tillsammans med trafikläraren.

På trafikskolan tog Malin 30 körlektioner, à 80 minuter. Först efter cirka tio lektioner tyckte hon att det fungerade med växlingen, och då hade även den ovan beskrivna trafikrådslan släppt. Malin tog inga teorilektioner på trafikskolan. Istället läste hon teorin på egen hand. På trafikskolan gjorde hon teoriövningar på dator och utöver detta läste hon i körkortsboken samt använde sig av information på internet, bland annat Körkortsportalen. Därutöver använde hon sig av en app. Hon hade även sett två eller tre filmsnuttar från Körkortsboken, men som hon tyckte var ”så där”.

Riskutbildning 2 (”halkan”) gjorde hon redan efter tre körlektioner, och i efterhand tänker hon att det nog hade varit bättre om hon hade hunnit längre i utbildningen inför det momentet. I backspegeln är Malin dock nöjd med upplägget av sin förarutbildning.

### *Förarprovet*

Malin anmäldes till förarprovet av sin trafikskola. Trafikskolan avvaktade dock med bokningen för att se hur det gick med utbildningen – Malin var från början tydlig med att hänsyn behövdes tas till hennes oro över att köra bil (jfr ovan). Hon köpte till några körlektioner och upptäckte vid det tillfället att tiden för körprov var ändrad och tidigarelagd, utan hennes vetskap. Men hon tyckte det var bra eftersom det innebar att det inte blev något uppehåll mellan lektioner och uppkörning. Trafikläraren hade även funderingar på att boka henne på en ”provuppkörning” som privatist, för att hon skulle få uppleva det en gång och därför inte bli så nervös på den riktiga. Om hon skulle missa så skulle det inte påverka trafikskolans statistik (hon tror det var anledningen). I slutänden genomfördes dock inte detta.

Malin var mer nervös i samband med körprovet jämfört med kunskapsprovet. Hon beskriver det som att det var körprovet det hängde på – den teoretiska delen var inte svår eftersom hon har lätt för att läsa in. Hon var också ganska säker på att klara kunskapsprovet eftersom hon kände sig väl förberedd. I samband med kunskapsprovet blev hon likväl orolig eftersom hon hade trott att frågorna skulle vara mer lika dem hon tränat på i trafikskolan. Istället var de mycket annorlunda formulerade, och en del av det som kom på provet tror hon inte ens att hon läst om – hon fick använda sunt förnuft eller uteslutningsförmågan.

Vad gällde körprovet var det trafikskolans bil som användes. Hon var nervös och hoppades att hon inte skulle göra något dumt fel i början som det skulle kunna bli en ond cirkel av. Samtidigt tänkte hon att hon bara kunde göra sitt bästa, ”och går det inte den här gången, går det nästa”. Förarprovaren var bra, lugn och trevlig och fick henne att känna sig bekväm. Hon upplevde att han ändrade sig och skippade en sväng eftersom han sett tillräckligt (dvs. att hon kunde).

Kunskapsprovet gjordes två veckor innan körprovet, och hon klarade båda proven vid första försöken.

### *Tankar kring förarutbildningen och förarprovet generellt*

Malin tycker att det är bra med det sammanhållna provet eftersom det borde minska chanstagningar. Det innebär förhoppningsvis att körkortstagare tänker efter och pluggar lite mer för att kunna klara teorin och gå vidare, menar hon. Enligt Malin blir det också dyra körlektioner om man använder körprovet för att chansa; dels uppkörningskostnaden, dels lånet av bil.

## **Daniel**

Daniel är född 1997 i Sverige. Längtan efter körkort kom i somras, berättar Daniel, och tillägger att han tänkte att han skulle ha tid med att ta körkortet under sommarlovet. Flera i hans omgivning hade berättat om hur det går till med körkursutbildning, men för att bilda sig en egen uppfattning tittade han på videoklipp på Youtube som förklarade lite grann hur det gick till. Han fick även information från sin kusin som är trafiklärare, och det var också på dennes trafikskola som Daniel sedan gick. Just nu hade han egentligen inte något större behov av körkort, men beskriver det som en härlig känsla att

köra själv. Han tänkte också på att det kommer att vara bra i framtiden med körkort, både vad gäller arbete och transporter.

### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

Daniel gick handledarutbildningen när han var 16 år, tillsammans med sin mamma och pappa, och han började även övningsköra vid samma ålder. Främst övningskörde han med pappan, både då de skulle åka någonstans och för att enbart träna. Det blev därmed mycket mängdträning privat, i olika miljöer och situationer. Enligt Daniel har han aldrig upplevt något problem med att köra bil. Han pratade om imitationsinlärning – att härma sin pappa som har haft körkort länge, men inte riktigt håller sig till reglerna. På trafikskolan tog Daniel sex eller sju körlektioner två månader innan han gjorde körprovet – trafikläraren tyckte inte att han behövde mer. Det var också på trafikskolan som han lärde sig att ”köra rätt”, berättar Daniel. Han tog dock inte några teorilektioner på trafikskola. Körkortsboken användes knappt alls, men han läste det som han ansåg viktigt. Istället för boken gjorde han 20-25 faser (tester) på datorn (han fick en kod från trafikskolan), vilket han tyckte var det bästa hjälpmedlet. Han läste även en e-bok (internetbok i appen ”Ta körkort”) som visserligen inte var så omfattande, men bra, menar han. När det handlar om miljökörning var det kunskap som han läste sig till, men även trafikläraren lärde honom en del om detta.

Daniel är nöjd med hur han gått tillväga för att få sitt körkort, och det finns ingenting som han skulle vilja ändra på. Han menar att han har fått lära sig mycket om säkerhet, både genom boken och trafikläraren.

### *Förarprovet*

Redan efter tredje körlektionen tyckte trafikläraren att Daniel var redo för förarprovet. Förarprovet bokades i god tid – mer än en månad i förväg. Daniel kände sig också redo inför förarprovet, vilket även pappan tyckte. Han klarade både kunskaps- och körprov vid första försöken. Respektive prov genomfördes med tre dagars mellanrum.

Daniel var mest nervös inför kunskapsprovet eftersom några av hans kompisar hade sagt att det var jättesvårt. Trots att Daniel var nervös inför kunskapsprovet så trodde han att han skulle klara av det. Kunskapsprovet, som han genomförde, gick också mycket bra och han gjorde det på kort tid. Om han inte hade klarat det skulle han ha bokat ett nytt prov med en gång.

Daniel använde trafikskolans bil vid uppkörningen. Daniel var inte så nervös inför körprovet eftersom han kände sig förberedd: han hade kört mycket och kunde i princip alla trafikregler. Däremot tänkte han på om han kanske skulle utsättas för någon situation där han inte visste vad han skulle göra. Han utgick dock ifrån att han skulle klara av körprovet och under själva körningen tänkte han att han skulle göra allt perfekt: ”Nu ska jag visa att jag är bäst”. Han tror att man kanske måste ha den inställningen, och tror också att det är de som tänker så som också klarar uppkörningen.

### *Tankar kring förarutbildningen och förarprovet generellt*

Enligt Daniel går det inte att testa en persons mognad med ett test på en dator. Vad gäller eventuella obligatoriska moment nämnde han mörkerkörning, eftersom det är helt annorlunda jämfört med dagsljus och eftersom det i Sverige är mörkt under stora delar av året. Vidare tror han att mängdträning privat och utbildning på trafikskola är precis lika viktiga. Mängdträning ger erfarenhet, medan trafikskolan lär ut det som föräldrarna (handledarna) inte kan lära eleven.

Reglerna om det sammanhållna provet kände Daniel till, och han berättar att han tänkte att det kunde bli svårt att boka tid om han inte skulle klara det ena provet: ”Man har två månader på sig, om det är fullt, hur gör jag då?”. Han tycker inte att man ska chansa istället för att ta lektioner, och menar att det borde vara en skyldighet att ta åtminstone någon körlektion som också innebär en större trafiksäkerhet.

## Mattias

Mattias är född 1989 i Sverige. Mattias började övningsköra då han var 16-17 år med sin pappa, som även handlett äldre syskon. Han övningskörde ”*lite till och från*”. Han ”*gick inte in för det*” när han var yngre, då han bland annat reste utomlands och läste vid universitet. I dagsläget fanns det tid och behov att ta körkort, eftersom han var arbetslös och sökte arbete. Enligt Mattias är det många arbetsgivare som kräver att man har ett B-körkort. Vidare ville hans föräldrar att han skulle ta körkort. Äldre syskon och andra i hans omgivning som redan hade körkort hade berättat för honom om hur man tar körkort.

### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

Mattias gick en intensivutbildning under två veckor, och tyckte att det var ett smidigt sätt att ta körkort. Utbildningen var på annan ort än där han normalt bor, vilket innebar att han bodde på skolan. Detta ser han som positivt eftersom ”*man kommer bort från andra saker som kan vara störande och kan fokusera på körandet och teorin, man sitter ner och pluggar ordentligt*”. Under utbildningen genomförde Mattias tre körlektioner, fyra dagar i veckan (under två veckor), och där en körlektion varade i 40 minuter. Under de två utbildningsveckorna genomfördes även riskutbildningen. Utbildningen slutade med en uppkörning.

Mattias tog inga teorilektioner på trafikskolan, men det fanns datorrum där man kunde sitta och studera, och det fanns tillgång till trafiklärare om man hade frågor. I den så kallade elevcentralen gjorde han övningsfaser, vilket han tyckte var ett bra upplägg, med bra frågor. Förutom egen inläsning i samband med intensivutbildningen diskuterade Mattias även frågor med andra elever på utbildningen – det fanns inte heller så mycket annat att göra under vistelsen på annan ort, menar han. Sammanfattningsvis var Mattias nöjd med sitt upplägg av förarutbildning.

### *Förarprovet*

Mattias hade tidigare, när han var 19-20 år, gjort kunskapsprovet och körprovet två gånger vardera, men inte klarat dem. Nu, cirka åtta år senare, klarade han kunskapsprovet men inte körprovet vid det första försöket.

Det var trafikskolan som bokade Mattias till förarprovet eftersom man tyckte att han var ”*mer eller mindre redo*”. För egen del kände han sig redo.

Då han jämför kunskapsprov och körprov tycker han att körprovet var svårast. Detta eftersom det är en person som lämnar omdömet i samband med körprovet istället för ett datorprogram, som är fallet med kunskapsprovet: ”*körprovet kan ju gå hur som helst*”. Han trodde att han skulle klara kunskapsprovet, vilket han även gjorde.

Körprovet gjordes dagen efter kunskapsprovet, med trafikskolans bil. Han kände sig nervös och pressad under uppkörningen, men intalade sig att han måste klara det. Det var två förarprövare med i bilen. En satt tyst i baksätet, något som Mattias upplevde som stressande. Enligt hans trafiklärare var de ibland två förarprövare vid uppkörning för att se om de bedömde lika. Initialt trodde han att han skulle klara av körprovet, men blev osäker under körningen. Vid första försöket klarade han inte heller körprovet. Mattias förklarar att det berodde på ett misstag: han skulle göra vänstersväng ut på en 100-väg och accelererade inte tillräckligt snabbt, vilket resulterade i att en bil som kom ifatt fick göra en hård inbromsning. Han blev mycket besviken på sig själv. Det han skulle träna på inför nästa försök var att ha bättre uppsikt och att planera körningen bättre. Han övade emellertid inte på detta inför andra försöket, eftersom det skulle kännas konstigt att åka ut med sin pappa efter att ha haft en professionell trafiklärare i två veckor. Däremot körde han lite grann för att få tillbaka känslan, eftersom det då hade gått en tid sedan han kört.

Mattias ringde till Trafikverket direkt efter det underkända provet och bokade nytt körprov i sin hemstad som privatist, men med Trafikverkets bil. Han ville ha en tid så snart som möjligt under påföljande vecka, vilket också blev fallet. När han fått en ny tid kände han sig mindre pressad. Förarprövaren såg i sin I-pad att han hade kört upp nyligen och vad i provet som inte blivit godkänt.



Mattias var avslappnad och trodde att han skulle klara sig. Upplevelsen av körningen var bra, och denna gång klarade han det.

### *Tankar kring förarutbildningen och förarprovet generellt*

Mattias anser att det är bra att lära sig från någon som är professionell när man tänker ta körkort. Enligt honom finns det en risk att man lär sig fel saker om man genomför sin utbildning helt i privat regi.

Vad gäller tidsaspekten för det sammanhållna provet upplevde Mattias det som något märkligt att det bara var två månader, och tyckte att det skulle kunna vara lite längre. Om man till exempel hade fått godkänt på kunskapsprovet så försvinner inte den kunskapen på två månader, menar han. Om en körkortstagare skulle behöva mer tid är det nog snarare ett tecken på att denne är dåligt förberedd. På kunskapsprovet fick Mattias inte reda på vilka frågor han inte klarat av. Detta upplevde han som lite irriterande: om han inte hade klarat kunskapsprovet så skulle han ha varit behjälpt av att veta vad han missat på, så att han hade kunnat träna på det.

## **Ludvig**

Ludvig, som är född år 1994 i Sverige, hade inte planerat att ta sitt körkort så snabbt som han faktiskt gjorde. Information om körkortstagande fick han från Körkortsportalen, och som han tycker är en bra informationskanal. Han hade inte pratat om upplägg av förarutbildningen med kompisar.

### *Förarutbildningen – upplägg och genomförande*

Ludvig började övningsköra vid 21 års ålder och fick sitt körkort fyra månader senare. Han övningskörde med sin flickvän. Han berättar att han har kört moped tidigare, vilket han tycker att han har haft nytta av. Introduktionsutbildningen hade han gått då han var 17 år: ”*alla gjorde det då*”, men han övningskörde inte i samband med det.

Privat övningskörde han mellan sitt hem och sitt arbete under tre månaders tid. Han hade inte kört i varierande trafikmiljöer, men på motorväg och även en del mörkerkörning. Vidare använde han sig av det upplägg som finns i körkortsboken. Däremot hade han och handledaren inte använt sig av handledarboken (om handledaren gjort det var det inget som han i så fall känt till). Teorin läste han in på egen hand, och han såg även till att få in teorin i körningen.

I slutet av sin utbildning tog Ludvig lektioner på två olika trafikskolor för ”*finputs*”, eftersom de var mer noggranna än handledarna och visste vad som krävdes för att klara provet. På den första trafikskolan satt trafikläraren tyst bredvid under körningen, för att efteråt påpeka alla fel som han hade gjort. Detta fick Ludvig att känna sig ”*kass*”. Samme trafiklärare sa direkt efter första lektionen att han hade minst 15 körlektioner kvar. Ludvig bytte då trafikskola eftersom han inte litade på trafiklärarens bedömning, och han menar att trafikläraren ville tjäna pengar på honom. På den andra trafikskolan tyckte de istället att han skulle ta 4-5 körlektioner, och han kände att de var mer ärliga. På den senare trafikskolan hade han tre olika trafiklärare. Sammantaget tog han fem körlektioner på denna trafikskola. Han hade också tänkt sig ytterligare 2-3 lektioner innan körprovet, men hoppade över detta då han fick en tid för körprovet direkt.

### *Förarprovet*

Om Ludvig skulle ha bokat förarprovet via trafikskolan skulle han ha fått vänta en månad. Trafikskollärarna rådde honom därför att boka privat. Det fanns många tider att välja på, och Ludvig bokade därför direkt, även om det inte var tänkt så från början (jfr ovan).

Ludvig kände sig väl förberedd inför kunskapsprovet. Först fanns det ingen provtid men sedan blev det en avbokning och han tänkte ”*jag kan väl chansa, klarar jag teorin så är det bara uppkörning kvar*”. Inför körprovet var han ganska nervös, men ville ändå prova. Om provet blev underkänt ville han veta vad förarprovaren tyckte. Han litade mer på deras omdöme än på trafiklärarnas, eftersom

trafiklärare enligt honom kunde överdriva lite, ”speciellt vissa jag har kört med”. Ludvig klarade av både kunskaps- och körprov, och beskriver det som en ”bonus”.

#### *Tankar kring förarprovet generellt*

Ludvig känner inte till varför det finns ett sammanhållet prov, men tycker att det låter bra.

### **Sammanfattning av orsaker till omprov utifrån intervjuer med körkortstagare**

Sammanfattningsvis visar resultaten från intervjuerna med körkortstagarna följande anledningar till omprov:

- Övat med privat handledare som inte ger feedback
- Övat i för få miljöer med privat handledare
- Inte alltid litat på skolan och därför bokat själv för tidigt, som privatist
- Bokat nytt prov direkt efter ett underkänt prov och snabbt fått en ny tid
- Övat mycket lite eller inget alls inför omprov
- Inte riktigt förstått varför man fått underkänt
- Sett provet som en ”test”
- Stress på grund av det sammanhållna provet
- Fått för lite information om utbildning och prov

#### **3.2.2. Trafiklärare och förarprovare**

De olika aspekter som trafiklärare och förarprovare lyfter i intervjuerna rörande orsaker till låg godkännandegrad och omprov är starkt förknippade med uppfattningen om oförberedda körkortstagare. I följande avsnitt redogörs för dessa aspekter, liksom även informanternas tankar kring hur man kan lösa problemet med oförberedda körkortstagare och omprov.

#### **Provstyrd utbildning – utbildningsupplägg**

I och med att vi i Sverige har ett förarutbildningssystem där körkortstagaren har stor frihet att själv bestämma upplägget för sin utbildning (jfr ovan) finns risken att körkortstagaren tar det för lätt under själva utbildningen och chansar vid förarprovet. En informant anser exempelvis att dagens förarprov i sig är mycket välutvecklat och kvalitetssäkrat, men att det kan brista i hur körkortstagaren har förberett sig inför provet:

*Men när man kommer till en examination, till ett prov, så ska man ju vara färdig och det är det man inte är. Det är ju nästan så att en del börjar sin utbildning där.*

En annan trafiklärare drar en parallell till skolvärlden överlag, där fokus ligger på det egna sökandet istället för att man ska lära sig saker utantill:

*Man träffar en hel del som tycker att de vill köra ett x antal lektioner och sen vill de köra upp. För att lära sig att köra, det kan de göra när de har fått sitt körkort. Det kanske inte är riktigt rätt inställning. /.../ Funderar jag på om det har lite grann med jargongen att göra i skolan, att man idag inte ska lära sig så mycket utantill, utan man ska ta reda på saker och ting själv, alltså man ska lära sig mer att söka information. (Trafiklärare)*

Att dagens förarsystem i praktiken är provstyrt kan avspeglats i hur trafiklärare undervisar, och om vad. En förarprovare ger som exempel hur trafiklärare kan uppmana sina elever att lära sig vissa aspekter, utifrån argumentet att de annars inte kommer att få godkänt på förarprovet: det handlar inte om säkerhet, utan om att klara förarprovet. Detta är en anpassning som trafikskolorna kanske inte alls önskar, men ändå gör för att uppfylla kundens önskemål. Vidare berättar förarprovaren att han hört uttalanden som ”Kunden får vad kunden vill ha”, och att man på så sätt väljer den lätta vägen, istället för att ta ansvaret för en god utbildning. I diskussionen om trafikskolornas roll uppkommer även

frågan om trafiklärarnas kompetens, och en förarprovare anser att det har skett en uppluckring av kvalitén av utbildningen av trafiklärare.

I intervjuerna lyfts vikten av bra utbildningsmaterial och duktiga trafiklärare som kan engagera eleverna och göra dem förberedda för förarprovet. Allt går inte att lära sig via Internet, menar en förarprovare. Och även om det finns bra undervisningsmaterial så är det viktigt att det används på rätt sätt, till exempel att man ska förstå varför man har missat vissa frågor så att man kan jobba vidare med det. En trafiklärare menar att ett skäl till de många omproven kan vara de appar som kommit under senare år. Körkortstagaren använder sig av en sådan app, och tycker sig genom den vara förberedd inför kunskapsprovet utan att egentligen vara det.

### **Betydelsen av geografisk ort – olika kulturer och traditioner**

Chanstagningar och sämre förberedelser inför förarprov upplevs som mer vanligt i storstäder som Stockholm. Det är också i de större städerna som det finns flest privatister. Visserligen förekommer det att även privatister tar några körlektioner, men utan att detta relateras till vad personen ifråga egentligen skulle behöva. En förarprovare menar att det i större städer, med många potentiella kunder, finns en ökad risk för att det öppnas mindre seriösa skolor utan större kvalitet i sin undervisning. Detta drabbar körkortstagarna, och en jämförelse görs med trafikskolor på mindre orter, där det är viktigt att trafikskolorna har bra kvalitet för sitt ryktes skull. Trafikskolorna präglas av olika traditioner – eller kulturer – utifrån var i landet de är belägna. Detta speglas i följande citat:

*Det är ett större problem i Stockholms... i storstäderna, än vad det är i vissa städer i Norrland. Det är en kulturell sak, tror jag. Vissa orter är det traditionellt, 'du ska gå på en trafikskola'. (Trafiklärare)*

### **Språket som barriär**

Språket är en stor barriär för att körkortstagare med annat modersmål än svenska ska kunna klara förarprovet och bli en trafiksäker förare, menar både trafiklärarna och förarprovare. Språkaspekten är också orsaken till att många utlandsfödda vänder sig till privatpersoner eller mindre seriösa trafikskolor, men med undervisning på samma språk som de själva talar.

Att utlandsfödda väljer ett sådant utbildningsalternativ kan även vara av ekonomiska skäl, omedvetna om att det i slutänden kan bli dyrare med anledning av flera omprov. En liknande bild ges av en intervjuad förarprovare, som menar att föräldrar med utländsk bakgrund kanske inte har haft svenskt körkort tillräckligt länge för att själva få vara handledare, i kombination med att man inte anser sig ha råd med lektioner.

En förarprovare berättar att kunskapsprovet är översatt till 14 olika språk. Därutöver finns möjligheten att ansöka om att få göra provet med tolk. Motsvarande bredd i språk finns dock inte för utbildningen i övrigt. Problemen blir stora när det gäller undervisning i de obligatoriska utbildningsdelarna, det vill säga riskutbildning och introduktionsutbildning. I slutänden ger detta sämre förutsättningar för att klara av förarprovet, trots att det kan genomföras på flera språk. Visserligen finns det trafikskolor som specialiserat sig på andra språk. Likväl finns det brister avseende utbildningsmaterial, och mycket av det material som går att nå via Internet är undermåligt, bland annat med påståenden som är rent felaktiga, menar den intervjuade.

### **Anmälningssätt**

I intervjuerna beskrivs av båda trafiklärare och förarprovare hur det har blivit allt vanligare att man från trafikskolornas sida anmäler körkortstagare som privatister, men att de likväl genomför körprovet med trafikskolans bil. Genom anmälan via Trafikverkets kundtjänst blir det inte märkbart i statistiken över trafikskoleanmälda prov att det gällde en trafikskoleelev, som egentligen inte var mogen för förarprovet. Den aktuella trafikskolan undviker därmed att få dåligt rykte. Det finns också, menar en förarprovare, trafikskolor som i princip inte har någon trafikskolekod, det vill säga ingen elev är anmäld via trafikskolan till förarprovet.

Bakgrunden till det beskrivna fenomenet är enligt den intervjuade förarprovaren att det tidigare fanns en gräns som innebar att en trafikskola skulle ha minst 65 procent godkända prov för att undgå tillsyn. I samband med att procentsregeln infördes började trafikskolorna att anmäla sina elever som privatister. Samtidigt undviker man från trafikskolans håll en diskussion med eleven huruvida denne är förberedd eller inte inför förarprov:

*Och dom slipper den diskussionen med eleven också. Att eleven säger 'Jag vill köra upp', 'Nej, du har några lektioner till'. Jag tycker det är väldigt oseriöst.*  
(Trafiklärare)

Samme trafiklärare som i citatet ovan menar att trafikskolor på detta sätt ger eleven en falsk trygghet. Klarar man inte av förarprovet klandrar man kanske dessutom sig själv, eftersom man har fått intrycket av att trafikläraren ansett eleven redo. Trafikläraren menar också att om eleven istället själv anmäler sig privat så blir detta en markering från trafikskolans sida att 'det här är ett privat prov, det här har du valt själv och du kanske är färdig eller så är du inte det, men vi ansvarar inte för att du kör upp'.

### **Konsekvenser av det sammanhållna förarprovet**

Viss kritik finns hos några av de intervjuade avseende det sammanhållna provet. Förarprovaren berättar exempelvis om körkortstagare som anmäler sig mycket snabbt till nytt förarprov i de fall de inte har fått godkänt. Detta gäller för både kunskapsprov och körprov. Det händer också att körkortstagaren gör om kunskapsprovet under samma dag som det första misslyckade provet. Att vänta från måndag till fredag kan till exempel upplevas som en alldeles för lång tid. Tvåmånadersgränsen skapar sannolikt en stress hos körkortstagarna, menar en förarprovare. En körkortstagare kan till exempel ha klarat sitt kunskapsprov, men fått underkänt på körprovet. Förarprovaren kanske uppmanar körkortstagaren att träna mer på manövrering under en månads tid, men körkortstagaren vill istället göra ett nytt körprov med anledning av just stressfaktorn. Konsekvensen blir att körkortstagaren inte hinner träna och förbereda sig inför omprovet. En trafiklärare jämför med hur det var innan det sammanhållna provet infördes, då körkortstagaren var tvungen att förbättra sig inför varje omprov. Idag är det enligt trafikläraren "väldigt mycket försäljning av prov".

En förarprovare tror inte att införande av karenstid skulle vara ett alternativ vad gäller tidsaspekten. Med karenstid avses att en körkortstagare som har gjort tre omprov får en karens på en viss tid, med syfte att kunna öva mer inför ett nytt omprov. Denna åtgärd, den så kallade 56-dagarsregeln, testades i början av 2000-talet vilket innebar att efter att ha fått underkänt vid två prov så fick man vänta 56 dagar, alltså 8 veckor. Åtgärden visade dock inte på någon förbättring, utan istället innebar det överklaganden, berättar förarprovaren, och åtgärden togs bort 1:a januari 2003.

De klara fördelar som ses med det sammanhållande provet är att teori och praktik integreras på ett helt annat sätt än tidigare. En förarprovare menar att den ursprungliga tanken med det sammanhållna provet var att utbildningen i sig skulle innebära en ökad integrering av teori och praktik. Tanken med det sammanhållna provet var således god, menar förarprovaren, även om det i praktiken inte alltid fungerar fullt ut för de som genomför sin förarutbildning som privatist.

### **Körkortstagarnas uppfattningar om varför de misslyckats**

Enligt informanterna kan körkortstagare som inte klarat kunskapsprovet uppge olika skäl till varför de misslyckats. En vanlig uppfattning är att körkortstagaren anser sig ha haft otur och att det var fel typ av frågor vid det aktuella kunskapsprovet – nästa gång är det kanske frågor som man klarar. När det gäller körprovet upplever en del körkortstagare att det är förarprovarens fel, eller att man har haft otur i någon trafiksituation under uppkörningen.

Att man inte har förstått varför provet inte blivit godkänt är också en anledning till varför körkortstagare bokar nytt prov så snabbt efter det första provet. Detta menar en av de intervjuade trafiklärarna, och tillägger att orsakerna till oförståelsen vad gäller körprovet kan vara att förarprovaren inte har lyckats förklara varför körkortstagarens prov inte blivit godkänt. Situationen i

sig kan dessutom innebära många känslor, vilket bidrar till att körkortstagaren inte är mottaglig för informationen:

*Jag tror inte att eleven är mottaglig, för den informationen. Därför som många såna här historier låter märkligt ibland. Och att det handlar om att man kanske har tagit till sig tio procent av det förarprovaren säger. Det man hör är att 'du ska öva lite mer backning, annars var det bra'. Men förarprovaren kanske också har sagt fyra fem andra saker om beslutet. (Trafiklärare)*

*Hur kan man öka godkännandegraden och minska andelen omprov?*

### **Bättre planering av utbildningsupplägg**

Hur körkortstagaren planerar och genomför sin förarutbildning har enligt informanterna stor betydelse för hur pass förberedd man är inför förarprovet. Tydlig och pedagogisk information till körkortstagare och handledare rörande upplägg av utbildning kan vara en viktig pusselbit i detta sammanhang. Nedan redogörs för hur körkortstagares förutsättningar till ett bra utbildningsupplägg kan förbättras, utifrån intervjuerna.

#### Introduktionsutbildningens roll

Den obligatoriska introduktionsutbildningen är ett tillfälle där trafikläraren på ett bättre sätt än idag skulle kunna förmedla hur ett bra upplägg av förarutbildningen kan se ut. Vikten av att integrera teori och praktik är ett sådant exempel, enligt några av informanterna.

#### Tidig kontakt med en trafikskola

I intervjuerna framkommer uppfattningen att det finns en större chans för körkortstagare att klara förarprovet vid ett första försök om de tar kontakt med en trafikskola på ett tidigt stadi i utbildningen. Med hjälp av trafikskolan kan till exempel körkortstagaren "ligga steget före" med teorin, menar till exempel en trafiklärare. Trafikläraren kan även med hjälp av en app se vilka övningsteoriprover körkortstagare har gjort och hur de klarat dem.

#### Medföljande handledare under körlektioner

En trafiklärare poängterar vikten av samarbete mellan elev, handledare och trafiklärare för att förarutbildningen ska bli optimal. Med anledning av detta erbjuder man på den intervjuades trafikskola tre inledande körlektioner där även handledaren är med, till rabatterat pris.

### **Kvalitetssäkring av trafikskolor**

En av de intervjuade trafiklärarna tycker att det idag råder brist på information om vad det innebär att gå en förarutbildning. I detta avseende kan det bli mycket bättre genom att information av detta slag förmedlas tydligare än idag (jfr ovan). Är körkortstagaren medveten om vad förarutbildningen innebär finns större möjligheter för denne att kritiskt granska sin trafikskola och ställa krav:

*Både Trafikverket, Transporstyrelsen och trafikskolorna skulle kunna få bort stämpeln att förarprovare är elaka och fyrkantiga, få bort stämpeln att trafikskolor... nu finns det säkert trafikskolor som lurar elever på pengar, men att man förmedlar att 'du ska utvecklas och du ska få ut någonting av varje lektion och får du inte den känslan /.../ då ska du ifrågasätta det.'. Det tror jag många drar sig för. Kanske för att de inte har något att jämföra med. De väljer en trafikskola, de har en lärare och tror att det är så här det ska vara." (Trafiklärare)*

Citatet handlar om trafikskolornas rykte och kvalitet, vilket även tas upp av en förarprovare, som även menar att dagens tillsyn av trafikskolorna inte räcker till resursmässigt. Det krävs även andra sätt för att kvalitén på trafikskolorna ska stärkas. Ett sätt är att öka den offentliga dokumentationen på samma

sätt som är gällande i skolvärlden, så som tillsynsrapporter och statistik över godkända och icke godkända prov. Själva tillsynsmodellen kommer sannolikt också att förändras i framtiden, i form av att bli egenkontroll och utifrån en modell som tas fram av STR. I följande citat uttrycker förarprovaren hur en förbättrad kvalitetskontroll av trafikskolorna kan innebära en ökad godkännandegrad på förarprovet:

*Kvalitén kan bli bättre om alla förstår vad man behöver göra. Få förståelse för det. Och då är det fortfarande så, tycker jag, att om man på trafikskolan motiverar att 'det här måste du kunna för att klara körprovet', då är inte det att motivera, på rätt sätt.*  
(Förarprovare)

### **Förbättring av språkmöjligheter**

Att språket kan vara en barriär för utlandsfödda i samband med körkortstagande har uttryckts av flera av de intervjuade. Två tillvägagångssätt för att hantera detta beskrivs i intervjuerna. Det ena handlar om att körkortstagare med annat modersmål förbättrar sin svenska. Det andra handlar istället om möjligheten att få information och undervisning på det egna språket. Nedan beskrivs detta ytterligare.

#### Samarbete med SFI

Tidigare träffade förarprovaren nyanlända invandrare som genomgick en SFI-kurs (Svenska För Invandrare) och kunde då diskutera förarprovet och trafiksäkerhet. Detta görs inte i dagsläget enligt den intervjuade förarprovaren. En trafiklärare menar att det likväl vore bra med en samverkan med SFI, och lyfter även att körkortsutbildningen i sig kan bidra till att personen ifråga får tillfälle att lära sig svenska.

#### Metoder för förberedelse inför körprovet

För att förbättra förutsättningarna i samband med körprov kan förarprovaren ge körkortstagare inspelad inledande information om hur körprovet går till, på annat språk än svenska. Den personliga dialogen uteblir i och med detta, men avses ändå kunna förmedla en avstressande och avdramatiserande känsla inför körprovet. Utveckling av tekniska översättningsmöjligheter är ytterligare en framtida möjlighet. Som ersättning för språk kan även bilder användas under körprovet, där förarprovaren till exempel visar en bild på en bil som backar runt ett hörn.

### **Åtgärder för att öka körkortstagarnas förståelse för provresultatet**

Informanterna har egna erfarenheter av körkortstagare som har varit oförstående till varför körprovet inte har blivit godkänt. I intervjuerna ges förslag på hur detta kan förändras, där utgångspunkten till stor del handlar om förarprovarens bemötande. Nedan beskrivs detta ytterligare.

#### Medåkande trafiklärare och eller privat handledare.

Förarprovare överlag är duktiga med att förklara vad som har brustit under uppkörningen. Detta menar en förarprovare som dock tillägger att det ändå kan vara svårt för körkortstagaren att ta till sig sådan information med anledning av själva situationen och den besvikelse som säkerligen upplevs. Under förutsättning att man följer förarprovarens instruktioner får trafiklärare och handledare åka med vid prov men både trafiklärarna och förarprovare lyfter man fram att man borde försöka få ännu fler att utnyttja denna möjlighet.

En medåkande trafiklärare eller handledare ökar körkortstagarens förståelse för förarprovresultatet, i och med att det ger en bra förutsättning till dialog mellan de inblandade, menar man i intervjuerna. En ökad förståelse för varför man inte klarat provet kan även minska risken att körkortstagare – och många gånger även deras handledare – upplever att trafiklärare och förarprovare är ute efter att tjäna pengar genom omprov. Om körkortstagaren inte vill att trafikläraren följer med under körprovet kan trafikläraren istället lyssna in vad förarprovaren säger till körkortstagaren direkt efter körprovet, om det är så att denne har svårt att ta till sig informationen, menar en av de intervjuade trafiklärarna.

## Kompletterande körlektioner om brister i uppkörningen

Bland de intervjuade har några tagit upp möjligheten för körkortstagaren att få komplettera brister i uppkörningen med ett antal körlektioner på trafikskola. Upplägget kan jämföras med ”släcka tvåan” som innebär att en körkortstagare som visat en mindre brist i samband med körprov får möjlighet att åtgärda detta genom en mindre utbildningsinsats. Körkortstagaren behöver härmed inte göra ytterligare ett körprov, vilket i sin tur leder till färre omprov, menar till exempel en trafiklärare.

## Obligatoriska körmoment på trafikskola

Förutom att på olika sätt förbättra körkortstagarnas egen planering av utbildningsupplägget ges i intervjuerna förslag om mera obligatorier. Med sådana förändringar av själva förarutbildnings-systemets ramar avses förutsättningarna för att klara förarprovet att öka: förarutbildningen blir mindre provstyrd och får istället ett större fokus på att körkortstagaren blir en trafiksäker förare.

I diskussionen om obligatoriska moment hänvisar informanter dels till förarutbildningen i Tyskland (München), dels till den norska förarutbildningen och som har det gemensamt att körkortstagaren ska ha genomgått ett antal obligatoriska moment innan det blir aktuellt med bokning av förarprov. I intervjuerna föreslås att två alternativt tre obligatoriska delprov skulle kunna införas i den svenska förarutbildningen. Dessa skulle, enligt en trafiklärare, kunna genomföras av trafikskolor eller vid trafikövningsplatser. Genom de obligatoriska delproven har körkortstagaren fått formativa bedömningar under själva utbildningstiden, vilket ger körkortstagaren betydligt bättre förutsättningar för att klara det slutliga körprovet, menar trafikläraren.

## 3.3. Sammanfattning

Av intervjuerna med körkortstagare framkommer det att man inte alltid är tillräckligt förberedd inför förarprovet och som bland annat kan kopplas till att man inte har övningskört så mycket. Bland de som har gjort omprov berättas det också om nervositet innan och under körprovet. Några har förstått varför de inte har fått godkänt, medan andra inte riktigt förstått. Någon informant lyfter att förarprövaren varit okänslig och opedagogisk i sitt sätt att förmedla det negativa resultatet.

Bland de som gjort omprov ses det gemensamma att man ofta har bokat omprov direkt efter det misslyckade provet. Detta har inneburit att några inte hunnit öva så mycket inför det nya provet, alternativt inte hunnit öva alls. Vidare påtalar några av körkortstagarna att man inte varit riktigt nöjd med trafiklärare och aktuell trafikskola, och att man upplever att både trafiklärare och förarprövare har lurat dem att ta fler lektioner alternativt göra omprov, för att tjäna pengar. Då det handlar om Trafikverkets avdelning för förarprov kan man konstatera att körkortstagarna inte alltid var medveten om att de arbetar utan vinstintresse och att verksamheten styrs av självkostnadsprincipen. Sammantaget visar intervjuerna med körkortstagare att förutsättningar, förberedelser och upplevelser av förarutbildning och förarprov ser olika ut – det är ingen homogen grupp.

Intervjuerna med trafiklärare och förarprövare styrker bilden av att körkortstagare kan komma oförberedda till förarprovet. Framförallt är det privatister som ses som en grupp som gärna chansar på förarprovet. Detta är en förklaring som ges till varför omprov sker. Ytterligare en aspekt är de svårigheter som möter körkortstagare med annat språk än svenska, och flera förslag ges på hur dessa problem skulle kunna mildras. Vidare påpekas det i intervjuerna att undervisningsmaterial överlag kan vara undermåligt. Förarprovet i sig menar man dock är av god kvalitet: det är vägen dit som kan vara snårig för körkortstagaren. Med utgångspunkt i problemet med att körkortstagare inte alltid är förberedda inför förarprovet diskuterades i intervjuerna möjligheten att införa fler obligatorier i förarutbildningen, än vad som är gällande idag.

---

## 4. Enkätstudie

---

### 4.1. Genomförande

#### 4.1.1. Utformning av enkäten

Med utgångspunkt i kunskapsöversikt och intervjuer utformades enkäterna riktade till körkortselever som anmält sig till körprovet enligt Trafikverkets förarprovsregister; den första enkäten var avsedd att besvaras innan genomförandet av det praktiska provet medan den andra enkäten skulle besvaras efter genomfört praktiskt prov. Enkäten var indelad i tre olika avsnitt; det första behandlade deras privata utbildning, det andra utbildning på trafikskola och det tredje kunskapsprovet och körprovet. I del 1 fick de svara på om de övningsskört privat eller inte, vilken deras handledare var, hur nöjda de var med den handledare de övade mest med och hur ofta de övade. I del 2 fick de i likhet med del 1 svara på om de övningsskört på trafikskola eller inte och i sådana fall hur nöjda de var med trafikläraren och hur ofta de övat. I del 3 fick de först ta ställning till kunskapsprovet; om de såg provet som en test för att se hur långt de har kommit i utbildningen, hur lugna var de inför det, hur väl förberedda var de och hur stor chans var de att de skulle lyckas. Frågorna kopplade till körprovet var i princip samma som till kunskapsprovet förutom att det fanns en fråga om de trodde att det var helt och hållet upp till dem om de klarade körprovet eller inte.

Svarsalternativen i enkäten var antingen kategorier såsom ja eller nej eller på en skala från 1 till 5. Där 1 angav att de håller med och 5 att de tar helt avstånd. Enkäten avslutades med en rad olika bakgrundsfrågor om ålder, kön, AM körkort och om de hade ett körkort för personbil från ett annat land än Sverige men också en öppen fråga om vad som skulle underlätta för dem att komma väl förberedd till körprov eller teoriprov.

Efterenkäten skickades till de som svarat på förenkäten vilket innebar att den inte innehöll några bakgrundsfrågor och var därför betydligt kortare. Enkäten inleddes med frågor om kunskapsprovet och körprovet som de genomfört. Klarade de provet, hur lätt var det, hur lugna hade de varit då de genomfört det? De som inte klarat provet fick även ange om de bokade ny tid till prov och om och hur de tänkte öva innan nästa prov. Då det handlade om körprovet fick de som fått underkänt prov ange varför och hur riktigt de ansåg att förarprovarens beslut var. I denna del fanns även frågor som riktades till de som inte varit förberedda där de fick ange varför. Även denna enkät avslutades med öppna frågor där de som ville fick berätta vad de ansåg om de två olika proven.

#### 4.1.2. Utskick

Enkäten översattes till engelska, spanska, ryska, persiska och arabiska, vilket motsvarar de vanligaste utländska språken som elever väljer att genomföra kunskapsprovet på.

Eftersom Trafikverkets förarprovregister inte vid en viss tidpunkt omfattade det antal elever, 5 000, som enkäten skulle skickas till, fick uttag ur registret ske under sju veckor med start vecka 16 år 2016. Det medförde att det första enkätutskicket gjordes i slutet av april och det sista i mitten av juli.

De filer som tillhandahölls krävde viss bearbetning för att erhålla de elever som skulle ingå i studien. Många elever hade hunnit göra det teoretiska provet och därmed saknades uppgiften om det eventuellt genomförts på ett annat språk än svenska. Dessa exkluderas tillsammans med dem som funnits med i tidigare registeruttag. Vidare exkluderas elever som hade en dag för genomförande av det teoretiska provet som bedömdes ligga för nära i framtiden, ett par dagar, för att anses vara rimligt att skicka enkäter till. I några fall förekom att olika personer hade samma e-postadress; fall där namn och e-postadress uppenbart inte överensstämde ströks. Något urval gjordes inte, utan enkäten skickades till alla som återstod efter ovanstående bearbetningar.

Enkäten skickades i form av en webbenkät till dem som valde att skriva kunskapsprovet på svenska, engelska, arabiska eller persiska. Pappersenkäter skickades till de övriga språkgrupperna, ryska och spanska. Uppenbart felaktiga e-postadresser som studsade tillbaka, exempelvis n.n@gmail.com, korrigerades och enkäten skickades på nytt. Två påminnelser skickades i regel; tidpunkten mellan uttaget från registret och datumet för det teoretiska provet medgav dock inte alltid detta.



### 4.1.3. Svarsfrekvens

Enkäten skickades till 5399 personer och utav dessa svarade 1869 personer på den första enkäten och 927 personer på den andra. Det var relativt få e-postar som i första utskicket inte nådde mottagaren, 81 personer, vilket motsvarar 1,5 procent, se kolumnen med nettoutskicket i följande tabell. Två påminnelser skickades i regel; tidpunkten mellan uttaget från registret och datumet för det teoretiska provet medgav dock inte alltid detta. Tabell 1 Visar antal utskick och svar.

Tabell 5. Antal utskick och svar.

Enkät-språk	Antal utskick, brutto	Antal utskick, netto	Antal svar - före	Svars-frekvens %	Antal utskick*	Antal svar - efter	Svars-frekvens, %
<b>Svenska</b>	3 864	3 808	1 397	36,7	1 343	667	49,7
<b>Arabiska</b>	1 027	1 005	259	25,8	246	148	60,2
<b>Engelska</b>	284	282	120	42,6	107	64	59,8
<b>Persiska</b>	171	170	76	44,7	63	39	61,9
<b>Spanska</b>	32	32	7	21,9	7	5	71,4
<b>Ryska</b>	21	21	10	47,6	10	4	40,0
<b>TOTALT</b>	5 399	5 318	1 869	35,1	1 776	927	52,2

\*De som bara svarat på de nio första frågorna, fick inte efterenkäten.

Totalt uppgick svarsfrekvensen till 35 procent för förenkäten och 52 procent för efterenkäten. Lägst svarsfrekvens noterades för den spanska gruppen (ca 22 procent) och högst i den ryska gruppen (nästan 48 procent), men dessa grupper var till numerären små. Drygt hälften svarade på uppföljningsenkäten. Knappt 50 procent av dem som fick en svensk enkät svarade, medan svarsfrekvensen uppgick till 71 procent i den spanska gruppen. Den sammanlagda svarsfrekvensen blev 17 procent.

Bland de som fyllde i både för och efterenkäten var andelen män något högre än kvinnorna; 56 procent män och 44 procent kvinnor. Deltagarna var i åldern 18 till 64 år (medelålder 26 år, medianålder 22 år). 14 procent hade ett AM körkort och 28 procent ett körkort från ett annat land.

### 4.1.4. Bortfallsanalys

Bortfallsanalysen visar att andelen som blev godkända på kunskapsprovet var 72 procent vilket är betydligt högre än andelen godkända i hela landet under första halvåret av 2016 vilket var 49 procent. Detsamma gäller andelen godkända körprov som i denna studie var närmare 59 procent och som kan jämföras med hela landet under första halvåret av 2016 vilket var 48 procent. (Transportstyrelsen, 2016). Ytterligare analyser genomfördes också för att se om de som enbart svarade på för enkäten skilde sig signifikant från de som besvarade både för och efter enkäten. Resultaten visade att det var väldigt få skillnader mellan dessa grupper både då det handlade om antal prov innan de blev godkända och deras syn på dessa prov. Däremot hade de som enbart svarat på förenkäten övat något mera privat ( $p < .01$ ), genomfört kunskapsprovet på annat språk än svenska ( $p < .01$ ), hade ett tidigare körkort från ett land utanför Sverige ( $p < .001$ ) och de var också lugnare inför körprovet ( $p < .01$ ). För att kontrollera för det som framkommer från denna bortfallsanalys analyseras de som blev godkända och underkända separat och detsamma gäller de som genomfört kunskapsprovet på svenska och på annat språk än svenska och de som hade och inte hade ett körkort från ett annat land.

### 4.1.5. Dataanalys

I analyserna ingick enbart de som svarat på både för och efterenkäten, dvs 927 personer. Analyser har genomförts med hjälp av statistikprogrammet Statistical Package for the Social Sciences (SPSS). Med hjälp av SPSS genomfördes en rad olika statistiska analyser: frekvensanalyser, korrelationsanalyser och tester för att undersöka skillnader mellan grupper (t-test, Chi<sup>2</sup> och Anova). Signifikansnivån har satts till 1 procent.

## 4.2. Resultat - enkätstudien

I denna del presenteras resultaten som handlar om kunskapsprovet först och därefter resultaten för körprovet.

### 4.2.1. Kunskapsprovet

En stor andel av deltagarna i denna studie fick godkänt på kunskapsprovet, se Tabell 2.

Tabell 6. *Språk och andelen godkända och underkända kunskapsprov.*

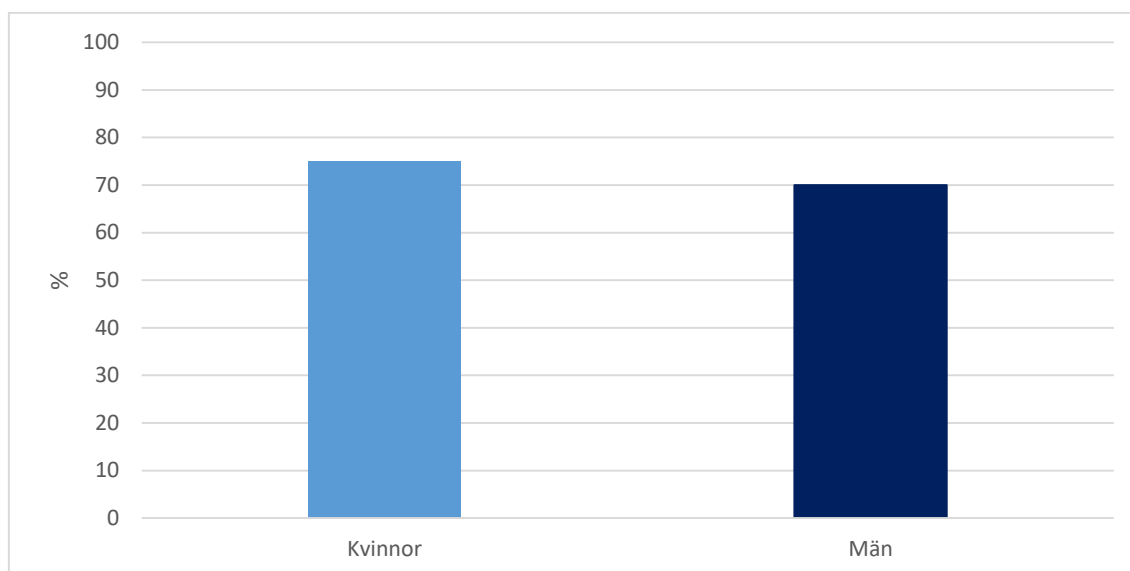
Språk	Godkänd (%)
Svenska	76,1
Ej svenska	63,9
<b>Totalt</b>	<b>72,3</b>

Resultaten visade att 72 procent fick godkänt på kunskapsprovet. Andelen godkända var högst bland de som fyllde i enkäten på svenska jämfört med de som fyllde i den på ett annat språk, en skillnad som också var signifikant ( $p < .001$ ). Med annat språk avsågs; arabiska, engelska, persiska, ryska och spanska. Ytterligare analyser visade att alla som svarade på den ryska och godkända, detsamma gällde 71 % av de som svarade på den arabiska, 62% på persiska, 55% på engelska och 40% på spanska. Ytterligare information från Trafikverkets register visade att deltagarna gjorde kunskapsprovet på 15 olika språk, se Tabell 3.

Tabell 7. *Antal kunskapsprov på olika språk.*

Språk	Antal
Svenska	638
Arabiska	148
Engelska	64
Persiska	39
Turkiska	10
Somaliska	7
Thailändska	4
Ryska	4
Albanska	1
Spanska	7
Serbiska	1
Sorani	1
Bosniska	1
Tigrinji	1
Mandarin	1

Tabell 3 visar att efter svenska var arabiska det vanligaste språket följt av engelska och persiska. Figur 11 visar andelen godkända prov för män och kvinnor.

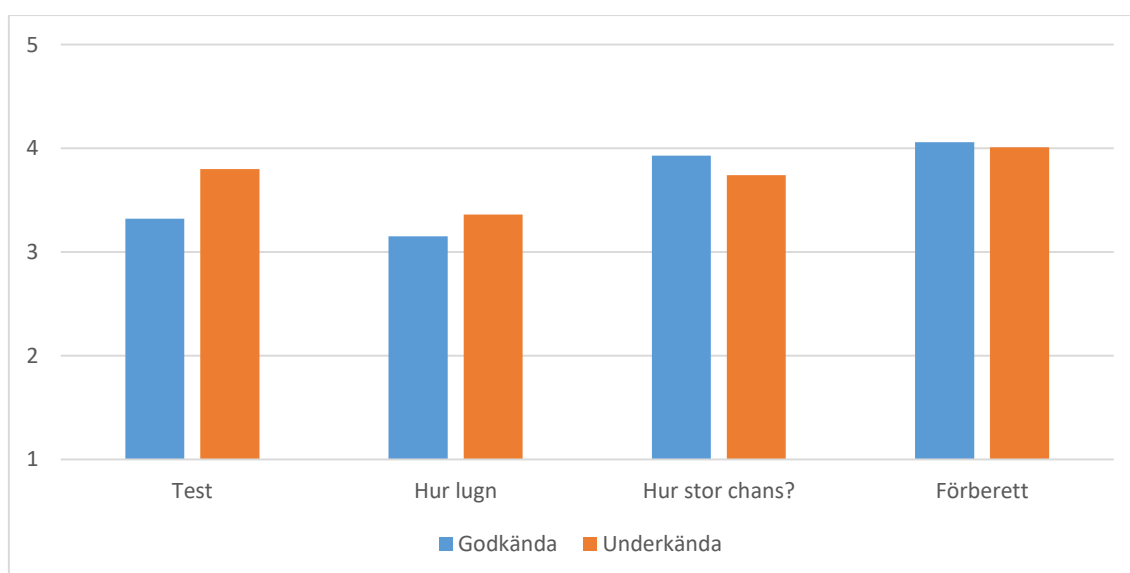


Figur 11. Andel godkända kunskapsprov, behörighet B uppdelat på kön.

Resultaten visade att det inte fanns några signifikanta skillnader mellan könen. Detta skiljer sig från hela populationen som tog prov under 2013 där kvinnorna klarade sig bättre än männen (se Forward & Gregersen, 2016). Detsamma gällde vilket år man var född som inte heller skilde de två olika grupperna åt. Medelåldern för de som fick godkänt var 25 år och de som blev underkända 27 år.

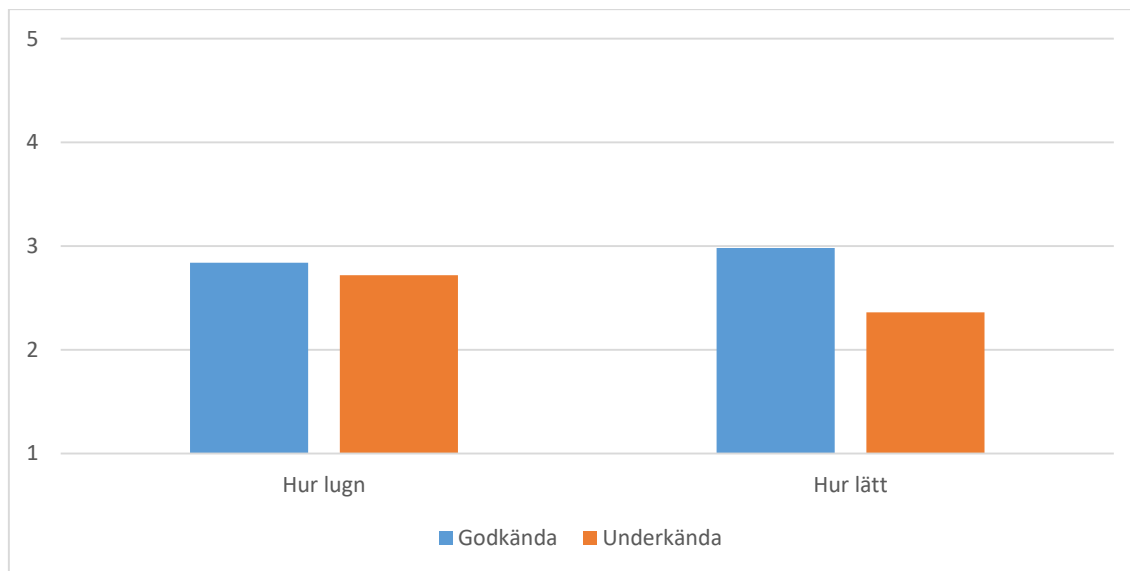
#### Skillnader mellan dem godkända och underkända prov

En rad olika analyser genomfördes för att se om det fanns annat än språk som skilde mellan dem med godkänt respektive underkänt resultat. Figur 2 avser svar från enkäten som skickades ut innan de genomförde provet och visar skillnaden mellan de med godkänt och underkänt på kunskapsprovet innan de själva genomfört detta dvs. deras tankar om själva provet.



Figur 12. Attityden till kunskapsprovet innan genomfört prov; 5=håller helt med om att det är ett test; mycket lugn; väldigt stor chans att klara provet och förberett sig väldigt mycket.

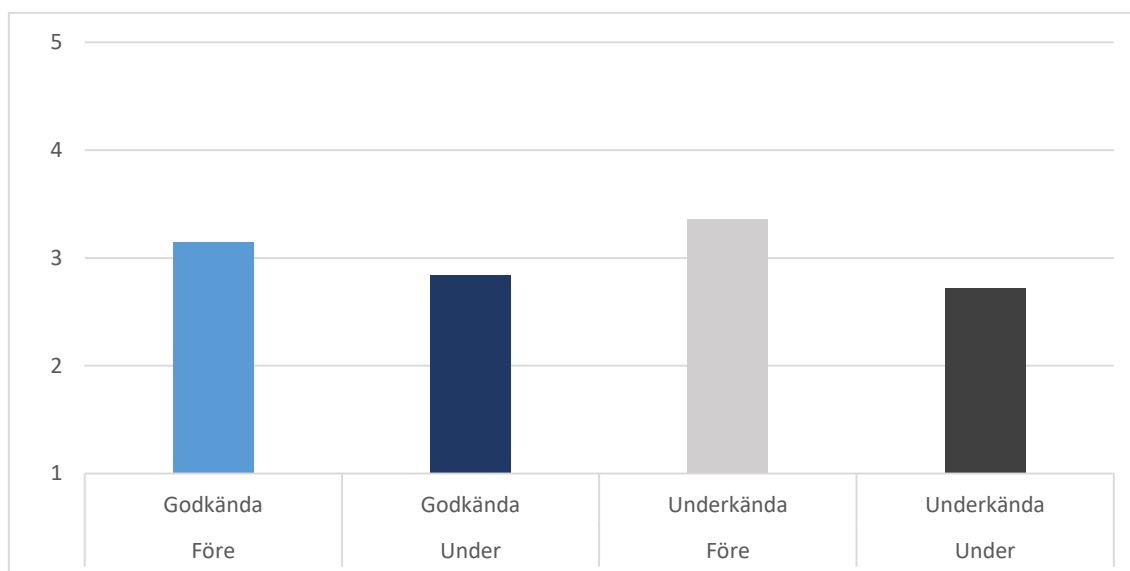
Figur 12 visar att de som fått underkänt såg provet mera som ett test för att se hur långt de hade kommit i utbildningen ( $p < .001$ ) och de var också lugnare inför provet ( $p < .01$ ). I enlighet med detta trodde de inte att chansen var lika stor som de andra att de skulle klara provet ( $p < .001$ ). Då det handlade om hur väl de förberett sig inför provet var svaren från dessa båda grupper relativt lika. Bland de med godkänt prov var det 83 procent som ansåg att de förberett sig mycket och bland de med underkänt prov var samma andel 77 procent. Figur 13 visar resultaten från samma grupper men denna gång från enkäten som skickades ut efter det de genomfört provet och frågad hur lugna de varit under provet.



Figur 13. Hur lugna de var då de genomförde provet; 5=mycket lugn och mycket lätt.

Figur 13 visar att det var en signifikant skillnad mellan de med godkänt och underkänt prov i synen på hur lätt provet varit ( $p < .001$ ) eftersom de som fick godkänt upplevde det som lättare. Däremot var det ingen signifikant skillnad i hur lugna de känt sig under provet.

Men då vi jämförde hur man svarade före och efter provet med avseende på hur lugn man var visar resultaten att både de som fick provet godkänt och underkänt var betydligt lugnare före provet än då de gjorde provet men att den största skillnaden före och under uppmättes bland de som fick underkänt, se Figur 14.

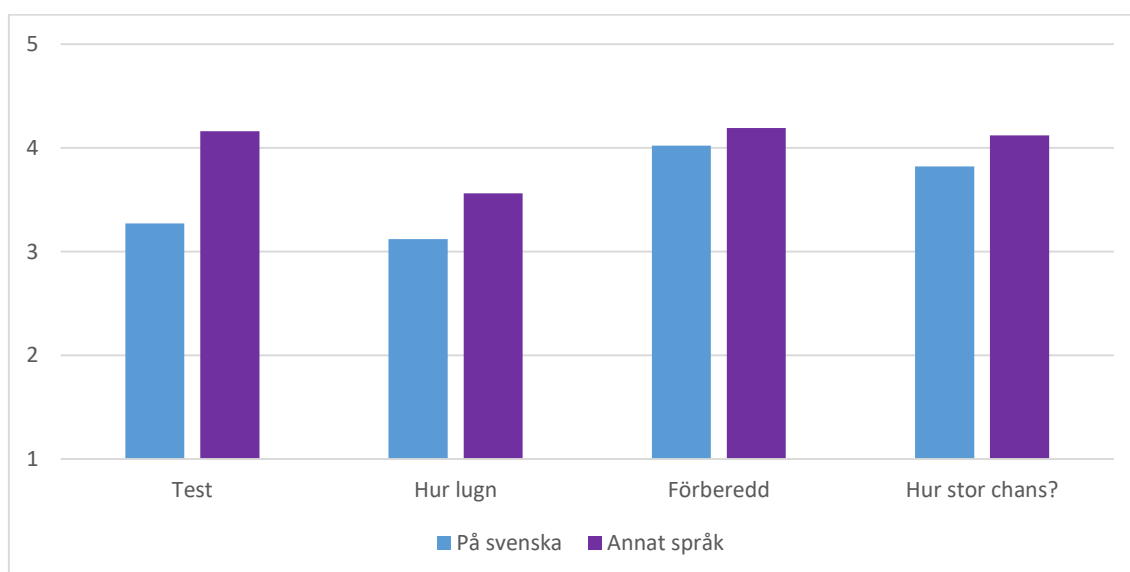


Figur 14. Hur lugn man var före och under kunskapsprovet – godkända och underkända prov; 5=mycket lugn.

Figur 14 visar att man var signifikant lugnare före provet än under provet ( $p < .001$ ), något som gällde i båda grupperna även om skillnaden var störst för de med underkänt prov.

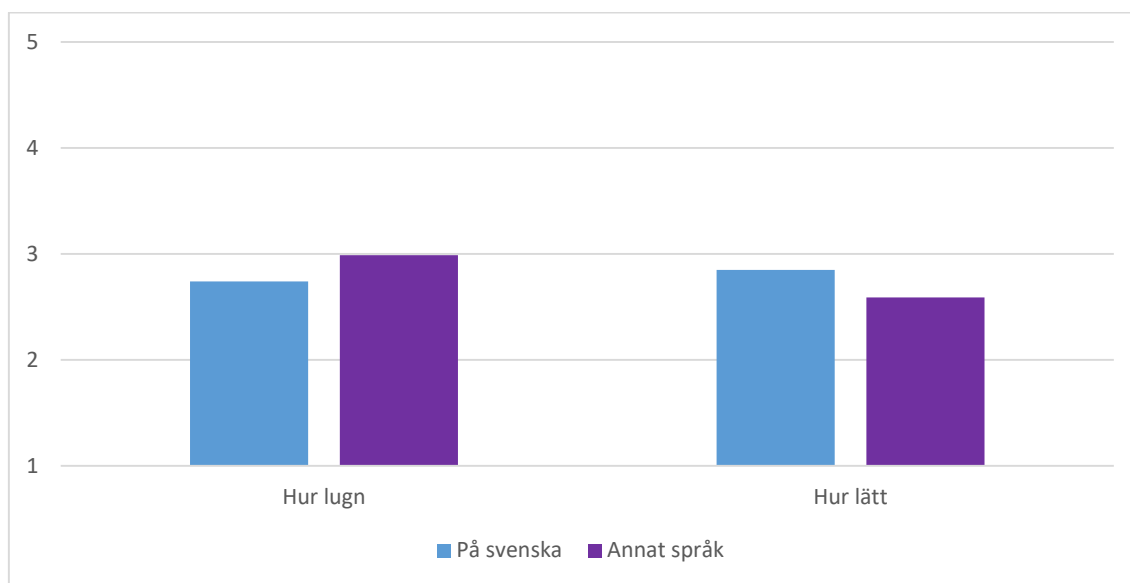
#### Kunskapsprov på svenska och annat språk än svenska

Deltagarna fick svara på om de genomfört kunskapsprovet på annat språk än svenska och resultaten visade att 31 procent av hela urvalet som besvarat både för- och efterenkäten hade gjort det. Enligt Trafikverkets resultat var andel genomförda prov på annat språk 17 procent vilket innebär att andelen i denna studie var högre. Analyser visade att de som tagit provet på ett annat språk klarade sig sämre på kunskapsprovet (annat språk=65,6%; på svenska=74,9%,  $p < .001$ ). Hur de utbildat sig skilde sig också signifikant åt eftersom de som genomfört provet på annat språk i högre grad enbart utbildats privat (annat språk=27%; svenska=22%;  $p < .001$ ). Figur 15 visar skillnaden mellan grupperna och deras inställning till kunskapsprovet innan själva provet genomförts.



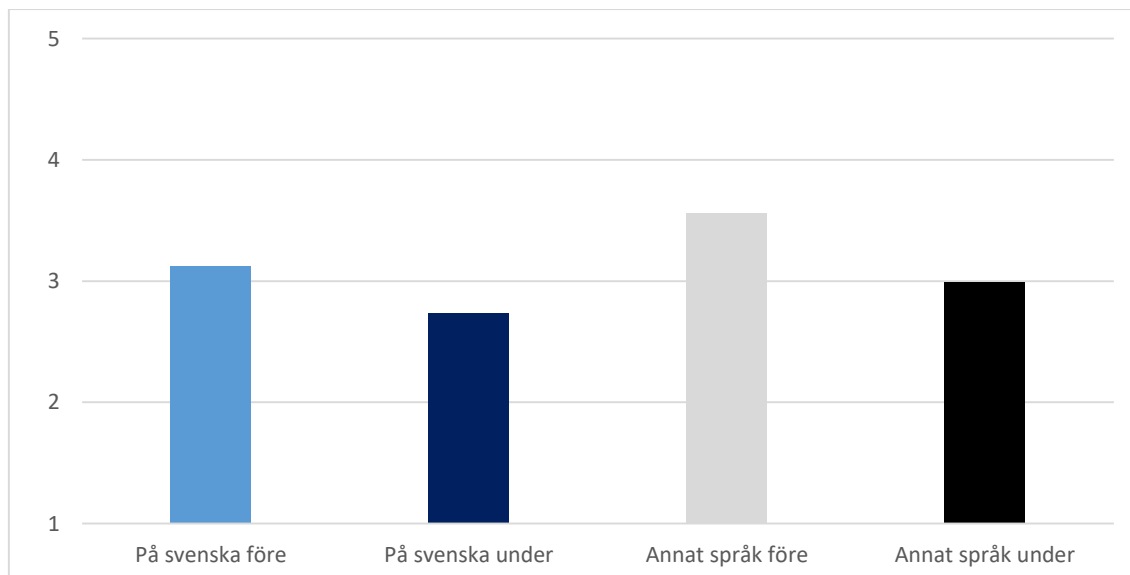
Figur 15. Attityden till kunskapsprovet innan genomfört prov; 5=håller helt med om att det är ett test; mycket lugn; förberett sig väldigt mycket och väldigt stor chans att klara provet.

Resultatet visade att de som genomfört kunskapsprovet på annat språk än svenska i högre grad än de andra såg provet som ett test men trots detta ansåg de också att de var mer förberedda. De kände sig också lugnare inför provet och trodde att chansen var större att de skulle klara provet (alla  $p < .001$ ). Figur 16 visar hur de upplevde provet då det genomfördes.



Figur 16. Hur lugna de var då de genomförde provet och hur lätt det var; 5=mycket lugn och mycket lätt.

Resultatet visade att de som genomfört provet på annat språk än svenska var lugnare under provet ( $p < .01$ ) men trots det ansåg de att provet var svårare jämfört med den andra gruppen ( $p < .001$ ). Då vi i likhet med analyserna som jämförde godkända med underkända jämförde hur deras svar på frågorna om hur lugna de varit innan och under provet visade resultaten på signifikanta skillnader i båda grupperna, se Figur 17.



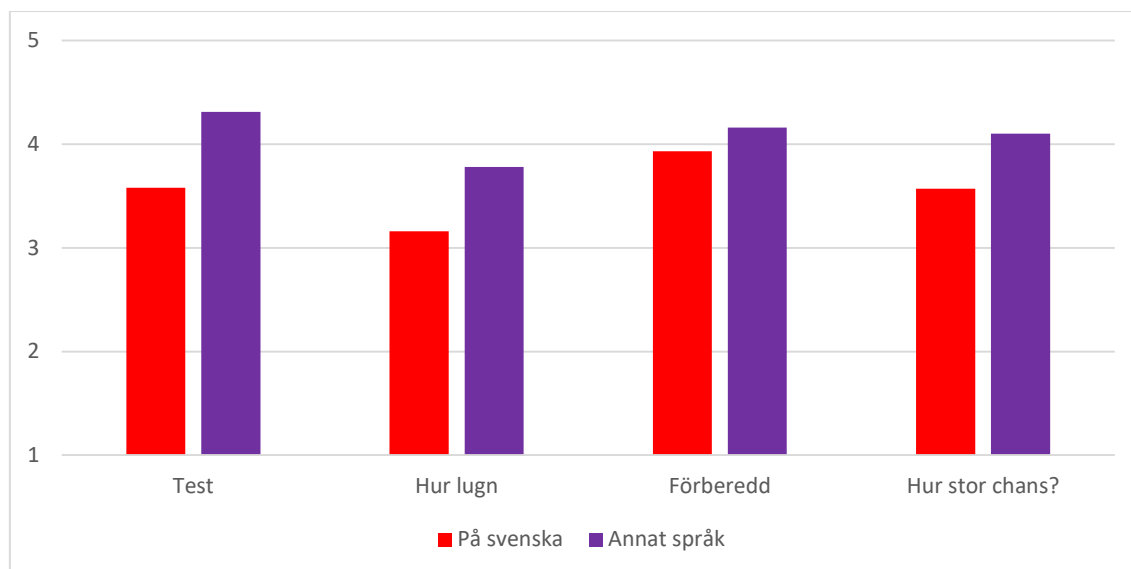
Figur 17. Hur lugna man var före och under provet –kunskapsprovet på svenska och på annat språk; 5=mycket lugn.

Figur 17 visar att skillnaden inom grupperna före och efter var signifikant ( $p < .001$ ). Den visar också att även om de som genomfört provet på annat språk än svenska var lugnare under provet jämfört med

de som gjort provet på svenska så var skillnaden före och under större i denna grupp jämfört med den andra.

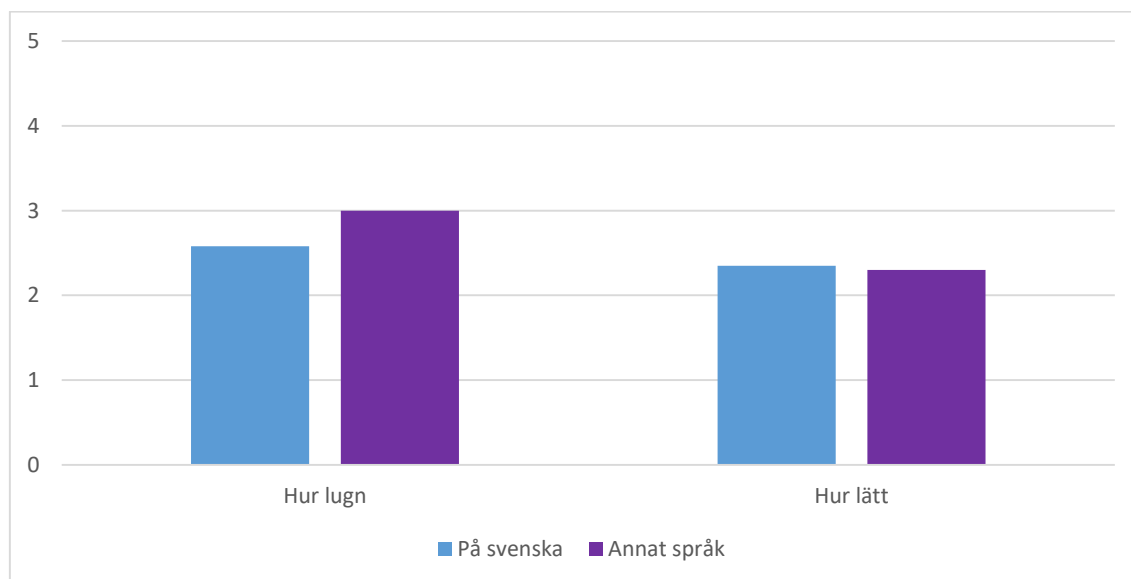
### Kunskapsprov på svenska och annat språk än svenska - underkända prov

I följande analyser ingick endast de som fått underkänt på kunskapsprovet. Figur 18 visar deras attityd till provet innan det genomförts.



Figur 18. Attityden till kunskapsprovet innan genomfört prov; 5=håller helt med om att det är ett test; mycket lugn; förberett sig väldigt mycket och väldigt stor chans att klara provet.

Resultaten visade att skillnaden mellan grupperna var signifikant. De som genomfört provet på annat språk ansåg i högre grad än de andra att provet var ett test ( $p < .001$ ), att de var lugnare ( $p < .001$ ), och att chansen var stor att de skulle klara provet ( $p < .001$ ). Den största skillnaden handlade om hur stor chansen var att de skulle klara provet. Däremot var det ingen skillnad mellan grupper då de handlade om hur förberedda de ansåg sig vara. Figur 19 visar hur de såg på provet då det genomfördes.



Figur 19. Hur lugna de var då de genomförde provet och hur lätt det var; 5=mycket lugn och mycket lätt.

Figur 19 visar att det inte var någon skillnad mellan grupperna hur lätt eller svårt provet varit däremot hade de som genomfört provet på annat språk varit lugnare då det genomfördes ( $p < .01$ ).

Ytterligare analyser genomfördes där sambandet mellan att klara provet eller inte och övriga faktorer studerades. I dessa analyser behandlades de olika grupperna separat. För de som genomfört provet på annat språk än svenska fanns det inget samband mellan om de trodde att chansen var stor att de skulle klara provet och att sedan få godkänt. Däremot fanns det ett negativt samband ( $r = -.16^*$ ) mellan att få godkänt och frågan om hur lugna de var inför provet. Detta innebär att de som var *mera* nervösa klarade sig bättre än de som var lugnare. Dessa samband var unika för denna grupp eftersom det omvända gällde för de som gjort provet på svenska. I deras fall fanns det ett positivt samband mellan deras tro på sig själva innan provet och utfallet ( $r = .20^{**}$ ) och det fanns inget samband till utfallet och hur lugna eller oroligare de varit innan provet.

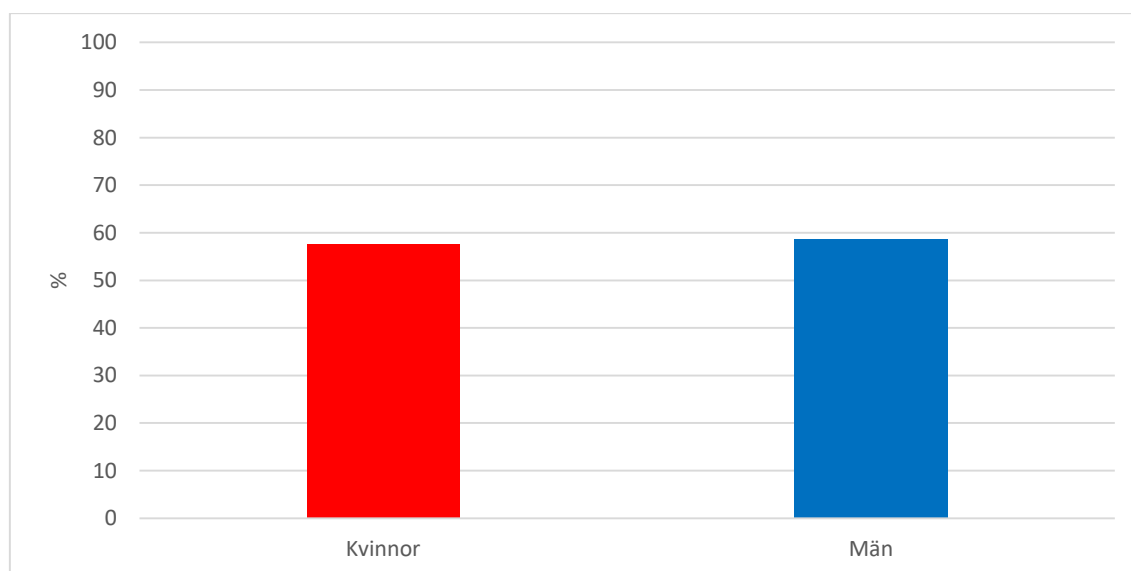
#### 4.2.2. Körprovet

Deltagarnas resultat från körprovet presenteras i Tabell 8.

Tabell 8. Språk och andelen godkända och underkända körprov.

Språk	Godkänd (%)
Svenska	62,9
Ej svenska	50,0
<b>Totalt</b>	<b>58,9</b>

Resultaten visade att närmare 59 procent fick godkänt på körprovet. Andelen godkända prov var högst bland de som fyllde i enkäten på svenska jämfört med de som fyllde i den på ett annat språk, en skillnad som också var signifikant ( $p < .001$ ). Andelen godkända prov bland de som fyllde i enkät på annat språk såg fördelningen ut så här: ryska, 100 %; arabiska 52 %; engelska 48 %; spanska 40 % och persiska 39 %. Inte förvånande uppmättes samma skillnad mellan de som genomfört kunskapsprovet på svenska och de som genomfört det på ett annat språk ( $p < .001$ ). Figur 20 presenterar andelen godkända prov uppdelat på kön

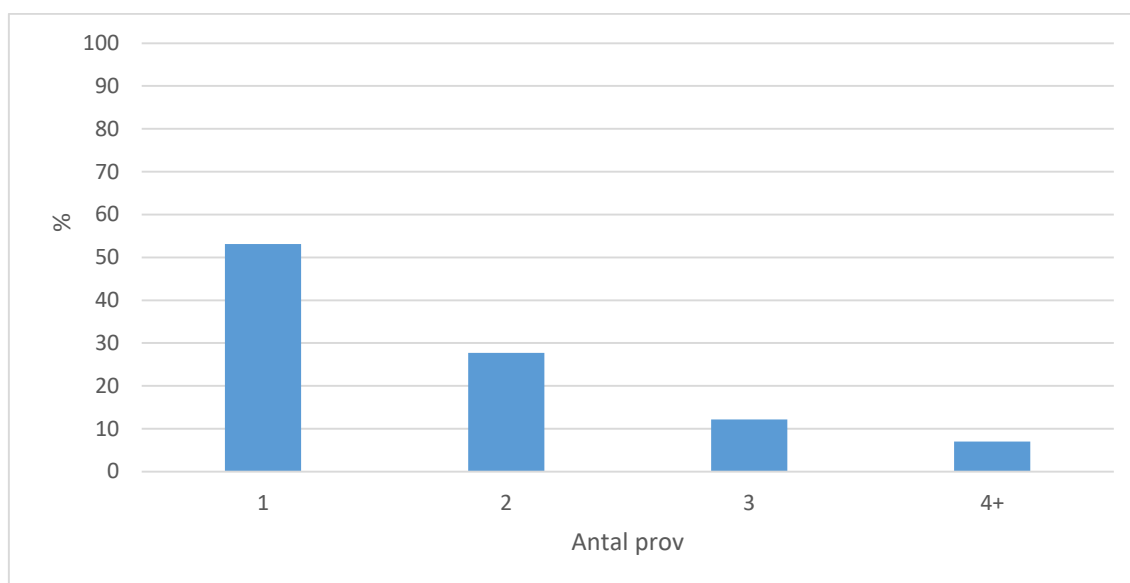


Figur 20. Andel godkända körprov, behörighet B uppdelat på kön.

I likhet med hela populationen (se Forward & Gregersen, 2016) fanns det inte några signifikanta skillnader mellan könen. Däremot var de som fått godkänt signifikant yngre än de med underkänt prov

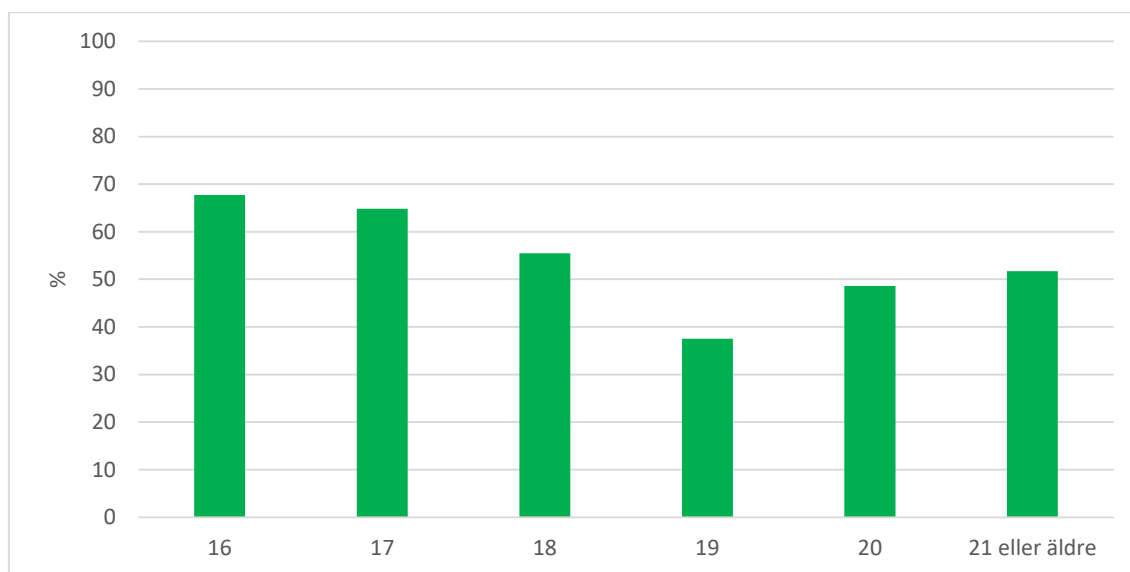


( $p < .001$ ). Medelåldern för de som blev fick godkänt var 24 år och de med underkänt prov 27 år. Figur 21 visar fördelningen på antal prov som deltagarna gjorde innan fick godkänt.



Figur 21. Fördelning på antal prov innan godkänt prov.

Figur 21 visar att andelen som klarade sig med endast 1 prov var 53 procent och de som behövde 4 eller fler prov var 7 procent. Figur 22 visar när de som fick godkänt började övningsköra.

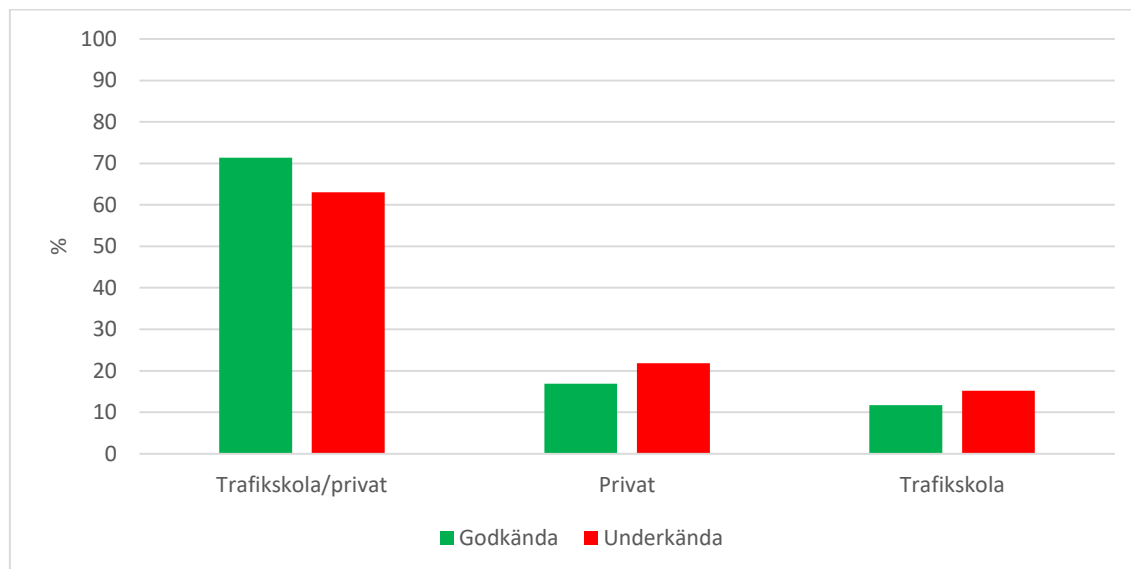


Figur 22. Andel elever med godkänt prov efter vid vilken ålder övningskörning påbörjades. började övningsköra.

Resultaten visade att ju yngre eleven var vid starten för övningskörningen, desto större var chansen att de skulle klara körprovet ( $p < .001$ ). Ytterligare analyser visade att de som började köra då de var 16 år tagit färre lektioner på skola jämfört med de som börjat övningsköra då de var 18 år och äldre. Det var också en högre andel i denna grupp som hade ett AM-körkort ( $p < .001$ ).

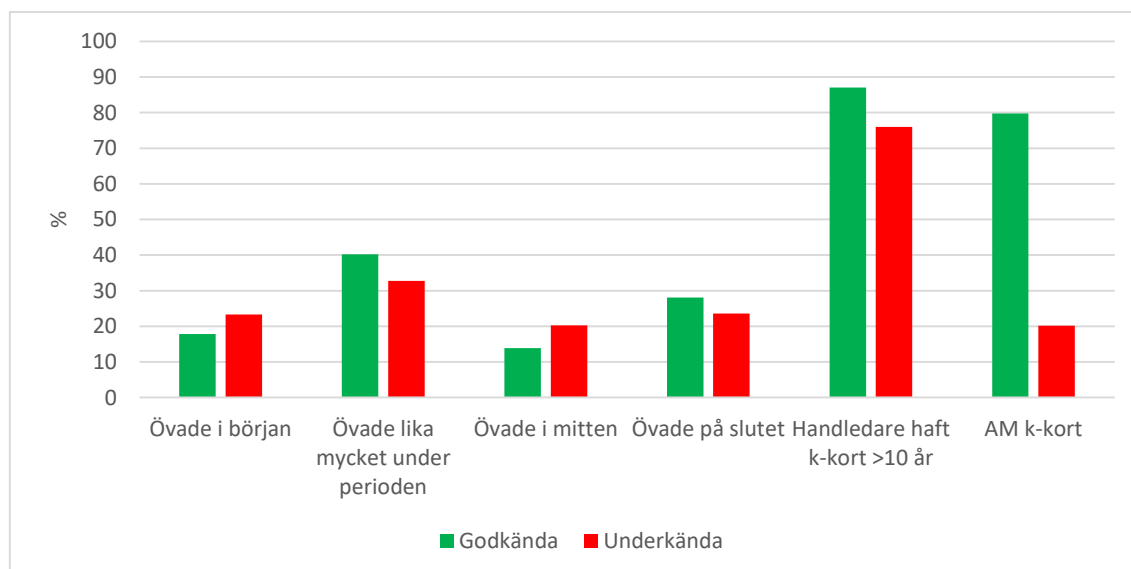
### Skillnaden mellan dem med godkänt och underkänt prov

Förutom skillnaden avseende ålder då de började övningsköra undersöktes om deras utbildning sett annorlunda ut, se Figur 23.



Figur 23. Utbildning för körkortstagare med godkänt respektive underkänt prov.

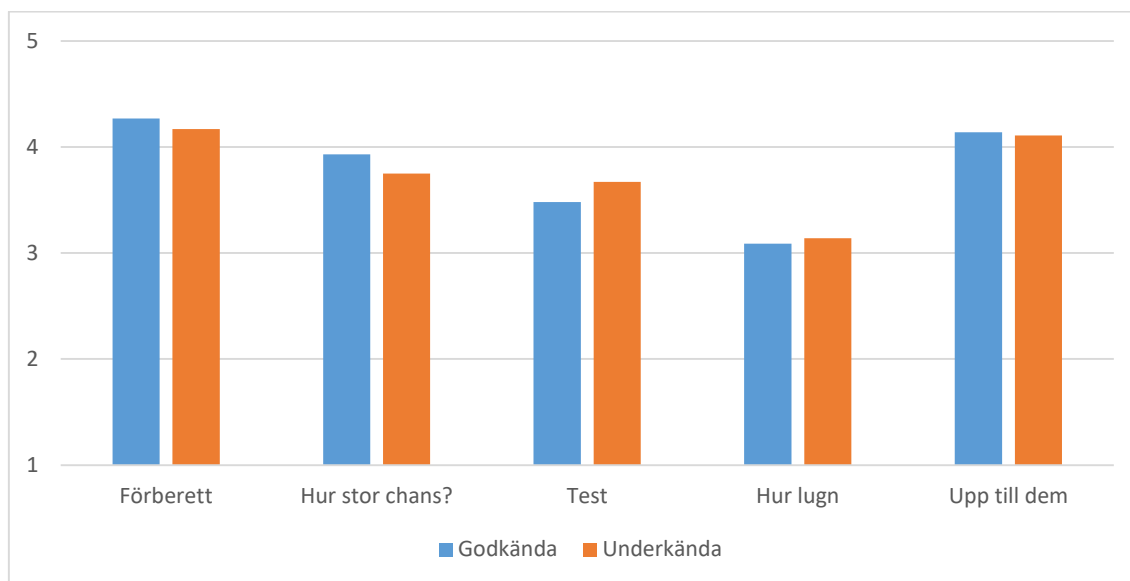
Resultaten visade att i båda grupperna var det vanligast att man kört både på trafikskola och privat även om denna kombination var något vanligare bland de som fått godkänt ( $p < .01$ ). Ytterligare analyser visade att de som genomgick en intensivkurs, i högre grad fick godkänt än de som inte gjort det ( $p < .001$ ). Figur 24 visar när de som mest övade privat under deras utbildning, hur erfaren deras privata handledare var och om de tidigare tagit ett AM körkort.



Figur 24. Privat utbildning för körkortstagare med godkänt respektive underkänt prov.

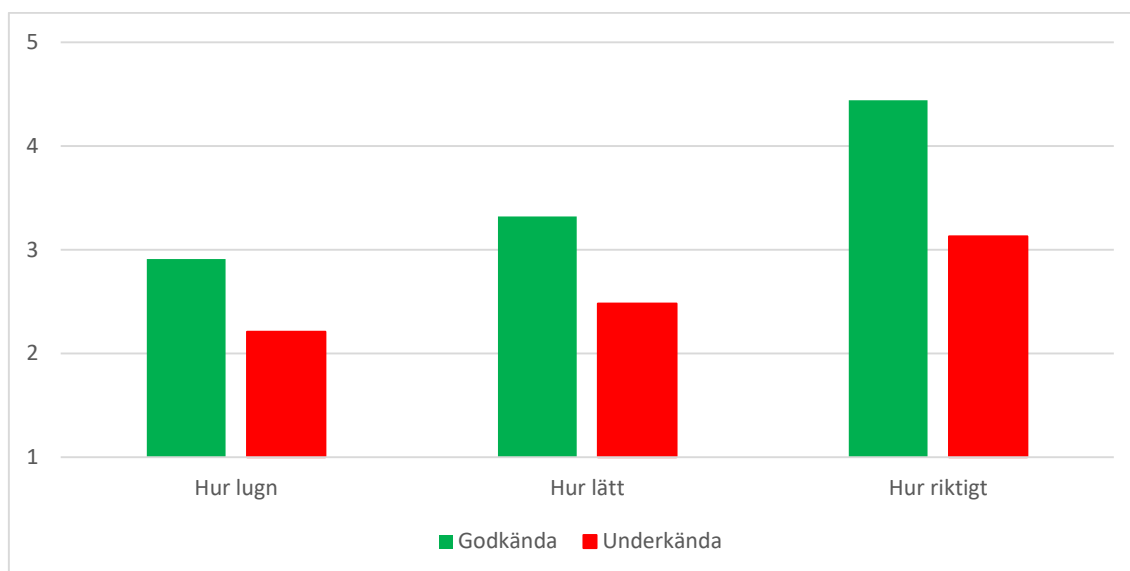
Figur 24 visar att när man övade som mest privat skiljde de båda grupperna åt ( $p < .01$ ). Bland de som fick godkänt var det en större andel som övade lika mycket under hela perioden. De som fick godkänt hade i högre grad än de andra en mera erfaren huvudhandledare, dvs en person som innehaft körkort mer än 10 år ( $p < .001$ ) och det var betydligt vanligare att de hade ett AM-körkort sedan tidigare ( $p < .001$ ). Ytterligare analyser visade att oavsett om man fick godkänt eller inte, så var eleverna nöjda

eller mycket nöjda med den privata huvudhandledaren (godkänt och underkänt M=1,49). Men den privata handledaren var mera sällan med i trafikskolebilen för dem som klarade uppkörningen ( $p<.01$ ). Då det handlade om övningskörning på trafikskola visade resultaten att man var nöjd med trafiklärarens råd, dock var de som fick underkänt något mindre nöjda (godkänt M=1,62; underkänt M=1,79). Figur 25 visar inställningen till körprovet innan provet genomfördes.



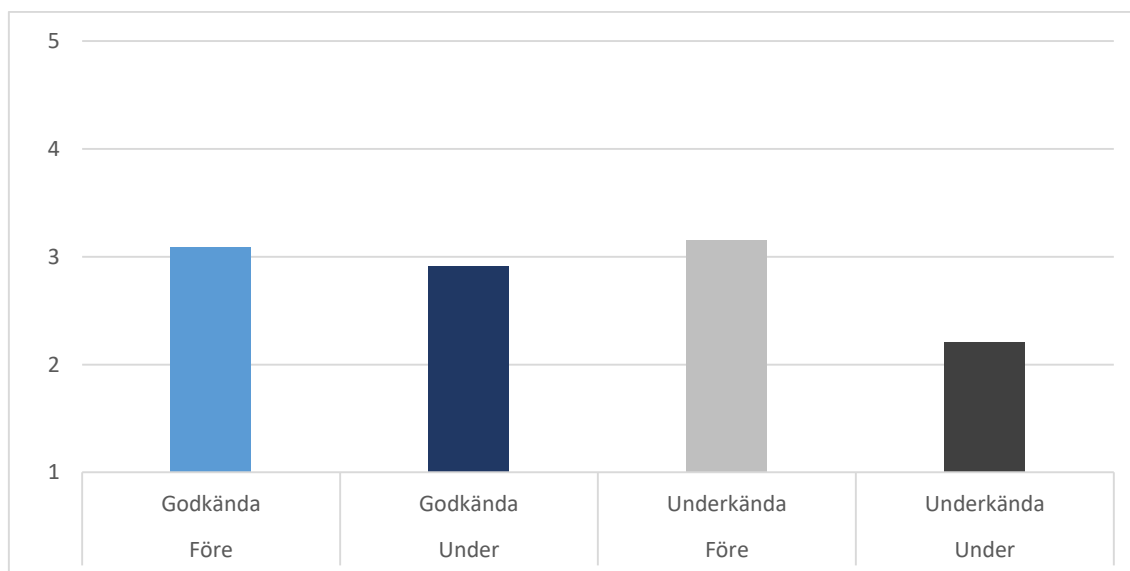
Figur 25. Attityden till körprovet, godkända och underkända prov; 5=förberedd, stor chans att klara provet, ser provet som ett test, mycket lugn och att det är upp till dem själva om de klarar provet eller inte.

Resultaten visade att de två grupperna skilde sig åt på ett signifikant sätt då det handlade om hur stor chansen var att man skulle klara provet ( $p<.001$ ). I detta avseende instämde de som fick godkänt mer med påståendet jämfört med de som fick underkänt. Hur förberedda man varit uppvisade ingen signifikant skillnad mellan grupperna. Andelen av de som fick godkänt som svarade att de var väl förberedda var 47 procent (1+2) medan samma andel bland de med underkänt prov var 42 procent. På övriga frågor visade resultaten att det inte heller var någon signifikant skillnad mellan grupperna. På frågan om provet var ett test så var andelen som instämde med detta stor i båda grupperna (godkänt=62%; underkänt=66%). Figur 26 visar attityden till provet då det genomfördes men också om de ansåg att beslutet var riktigt eller inte.



Figur 26. Hur lugna de var då de genomförde provet, hur lätt det var och hur riktig bedömningen var; 5=mycket lugn; lätt och bedömningen var riktig.

Resultaten visade att skillnaden var signifikant på alla dessa tre frågor mellan de som fick godkänt och underkänt ( $p < .001$ ). De som fick godkänt kände sig lugnare under provet och ansåg att det var lättare än de som fick underkänt. De med godkänt prov ansåg föga förvånande också i högre grad än de andra att förarprovarens bedömning var riktig. Endast 8 procent av de med underkänt prov ansåg att förarprovarens beslut var mycket riktigt. Då vi jämförde hur man svarade före och efter provet visar resultaten att både de som fick godkänt respektive underkänt var betydligt lugnare innan provet än under men att den största skillnaden före och efter uppmättes bland de som fick underkänt, se Figur 27.



Figur 27. Hur lugn man var före och under körprovet – godkända och underkända prov; 5=mycket lugn.

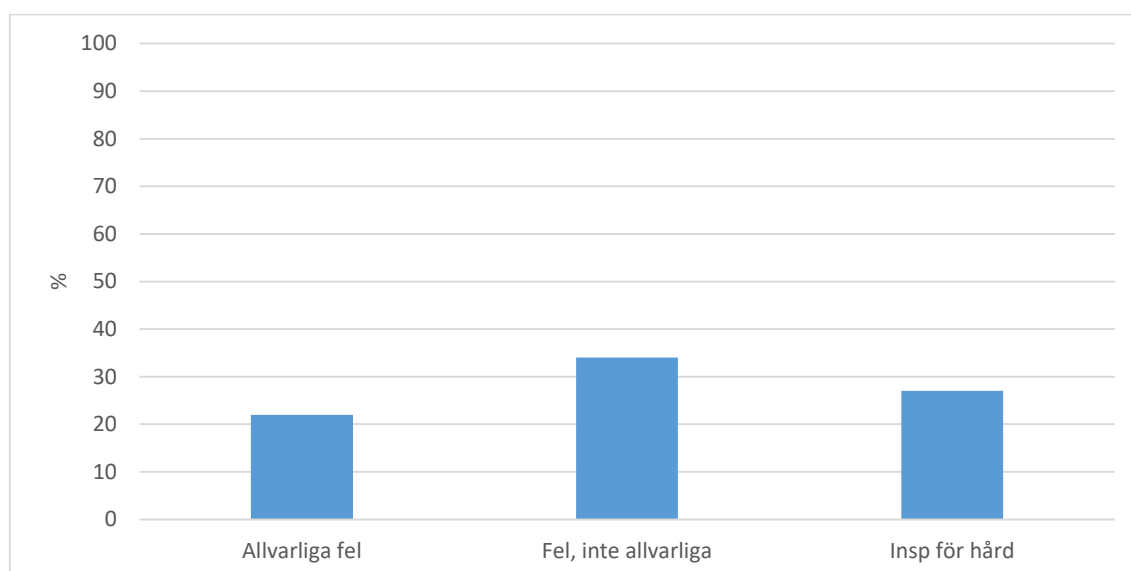
Figur 27 visar att det var en signifikant skillnad före och under provet gällande hur lugn man trodde att man skulle vara och hur lugn man faktiskt var (godkända  $p < .01$ ; underkända  $p < .01$ ). I likhet med

kunskapsprovet uppmättes den största skillnaden i gruppen med underkänt resultat. I enkäten ingick frågor till de med underkänt prov vad de trodde att detta berodde på.

Ytterligare analyser genomfördes där hänsyn även togs till om de gjort kunskapsprovet på svenska eller inte. Resultaten visade att det inte var några större skillnader mellan grupperna men det som skilde dem åt var att de som tagit provet på annat språk i högre grad än de andra såg körprovet som ett test ( $p < .001$ ), var lugnare inför provet ( $p < .001$ ), trodde att chansen var större att de skulle klara provet ( $p < .001$ ) och ansåg att själva provet var svårare ( $p < .01$ ). När enbart de som med underkänt resultat jämfördes sinsemellan presenterades samma skillnader mellan de två olika grupperna även om skillnaden inte alltid var lika markant (test,  $p < .001$ ; lugn,  $p < .01$ ; chans,  $p < .01$ ). Till skillnad från hela urvalet hade man samma uppfattning om själva provet. Deras utbildning såg också något annorlunda ut och detta gällde oavsett om de fått godkänt eller inte eftersom de som genomfört kunskapsprovet på annat språk övat mindre privat samtidigt som deras handledare oftare var någon de inte var släkt med ( $p < .001$ ).

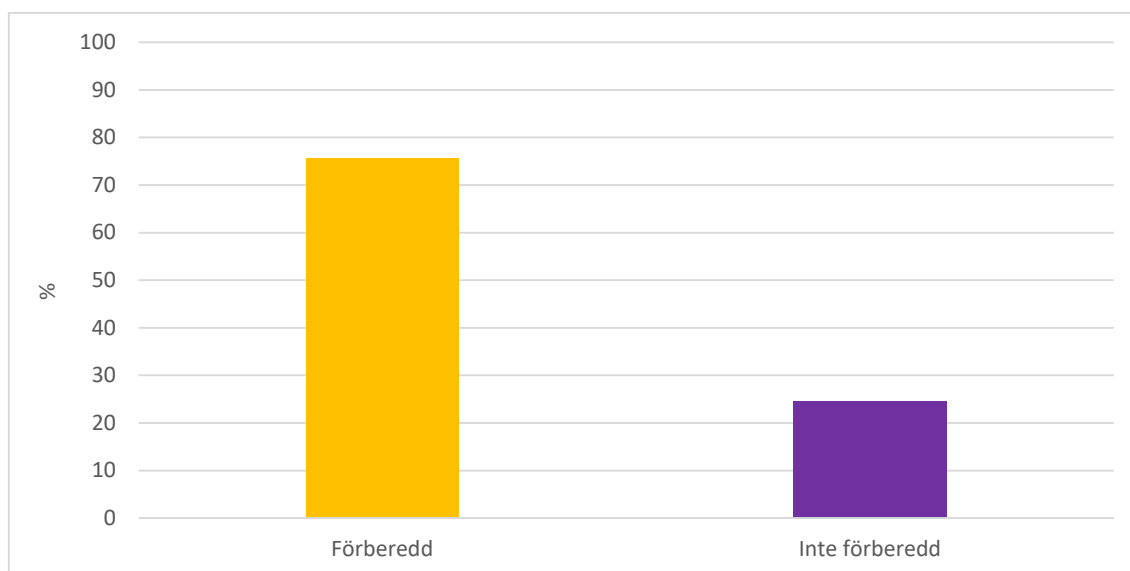
### Körkortstagare med underkända prov – deltagarnas egna förklaringar

I enkäten ingick frågor till de med underkänt prov på vad de trodde att detta berodde på.



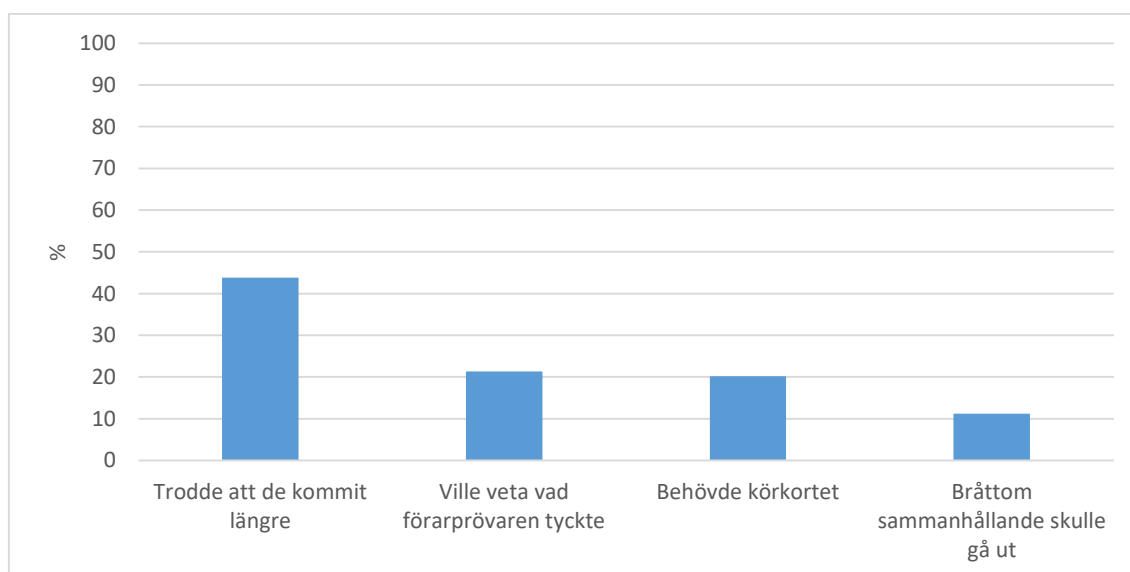
Figur 28. Anledningen till att körkortstagarnas prov blev underkända.

Resultaten visade att den största andelen trodde att de gjort något fel men att det inte var så allvarligt. Det var en relativt hög andel som ansåg att det inte var deras fel utan att förarprovaren varit för hård. Nästa fråga var hur förberedda de i efterhand ansåg att de hade varit innan de genomförde körprovet.



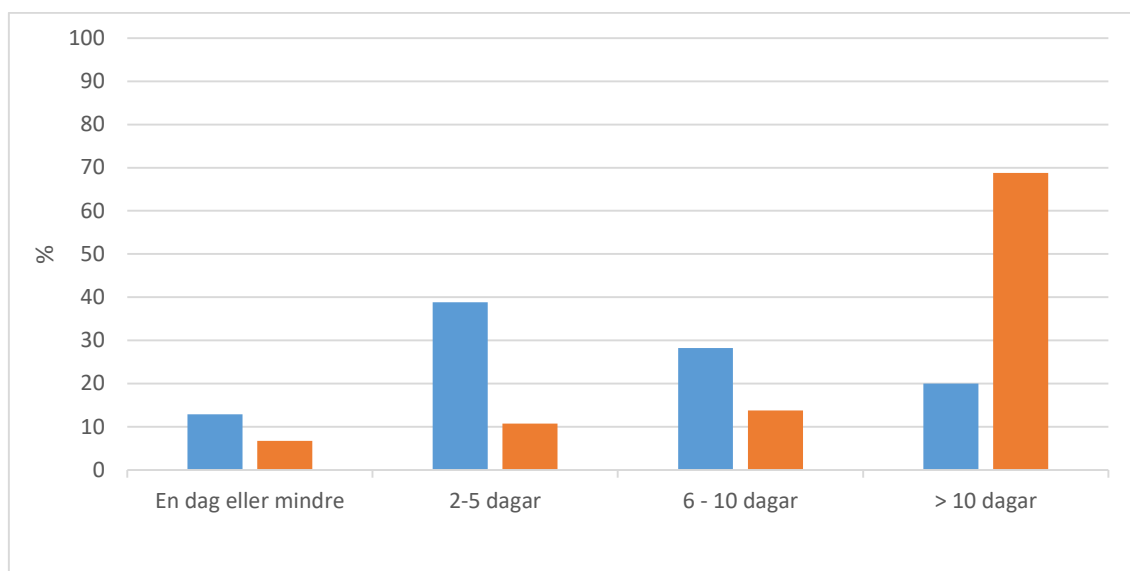
Figur 29. Förberedelse inför körprovet - körkortstagare med underkända prov.

Bland de med underkända prov var det 76 procent som i efterhand ansåg att de varit väl förberedda inför provet. Detta kan jämföras med frågan i förenkäten som behandlade samma ämne där 87 procent svarade att de förberett sig väldigt mycket eller mycket. I princip alla som ansett de varit tillräckligt förberedda tyckte att förarprovaren varit för hård (94%). Även om det var en relativt liten andel som ansåg att de inte varit väl förberedda undersöktes varför de ändå kört upp, Figur 30 visar resultaten från denna analys.



Figur 30. Anledningarna till att man kört upp fast man inte varit tillräckligt förberedd.

Den vanligaste anledning till att man kört upp trots att man inte varit tillräckligt förberedd var att man trodde att man kommit längre, dvs, att man var bättre än det visade sig. Andra anledningar var att de ville veta vad förarprovaren tyckte men också att de behövde körkort och att det var bråttom eftersom det sammanhållna provet snart skulle gå ut. I enkäten ingick även frågor om de bokade en ny tid för prov, när de hade önskat att få denna tid och vilken tid de faktiskt fick. Figur 31 visar resultaten från denna analys.

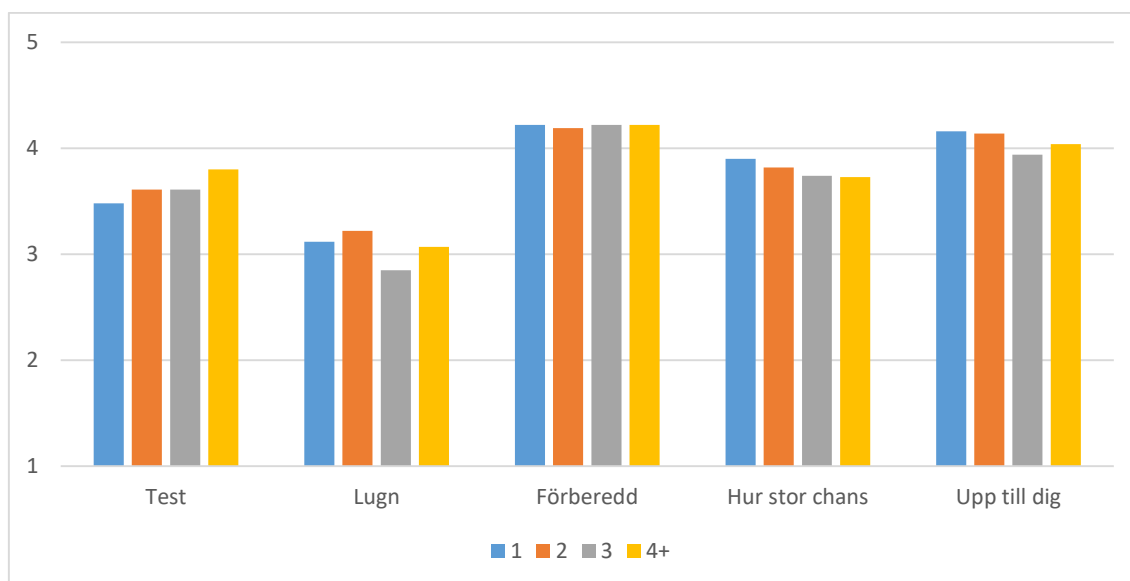


Figur 31. Bokning av ny tid – önskemål (blå) och faktisk (orange).

Resultaten visade att den största andelen hade önskat att få köra upp igen efter 2-5 dagar men i praktiken fick de vänta mer än 10 dagar. Av de som velat få en ny tid en dag eller mindre efter körprovet var det 82 procent som även i efterhand ansett att de varit väl förberedda inför provet. Detta förstärktes också av att 55 procent av de som velat ha ny tid en dag eller mindre efter provet ansåg att förarprovaren varit för hård. Ytterligare analyser visade att hur de såg på provet, dvs hur lätt eller svårt det varit inte påverkade när de ville ha en ny tid. Detta innebär att även om de tyckt att provet varit svårt ville de ändå köra upp så fort som möjligt.

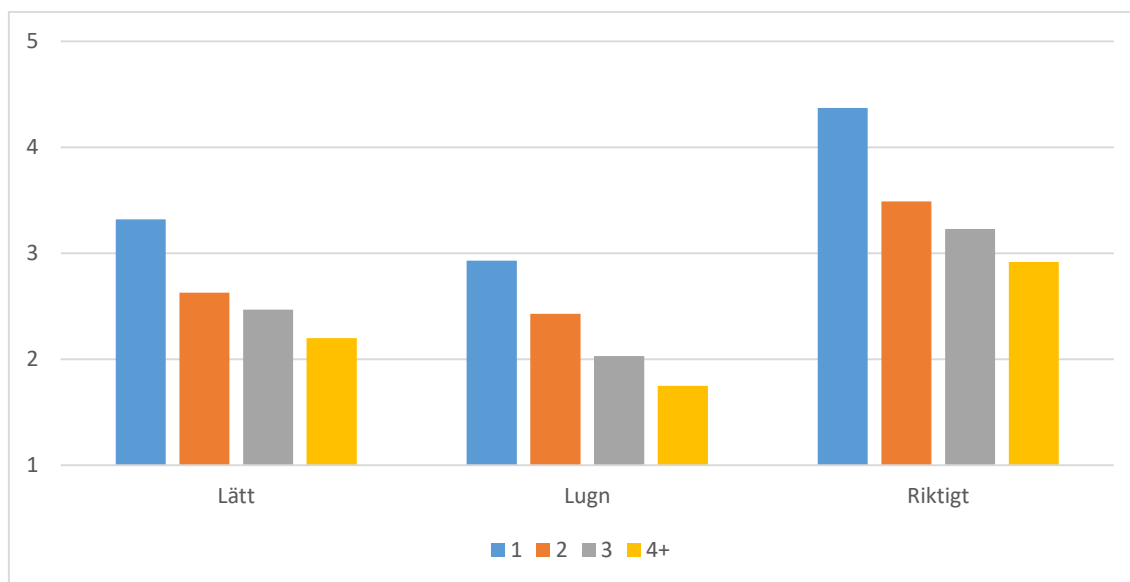
#### Antal körprov innan godkänt prov

Med stöd av information från Trafikverkets register kunde vi dela upp deltagarna i denna studie utifrån hur många prov de fick ta innan de klarade körprovet. Resultaten visade att 54 procent klarade det på första provet, 27 procent på andra, 12 procent på tredje och 7 procent behövde fyra eller mer prov. Ytterligare analyser visade att de som tog provet på ett annat språk hade en mindre chans att klara sig på första försöket jämfört med de som tog provet på svenska ( $p < .001$ ). Detsamma gällde om man redan hade ett körkort från ett annat land ( $p < .01$ ). Figur 32 visar resultaten från förenkäten och hur de då såg på körprovet.



Figur 32. Attityden till körprovet och antal prov; 5=ser provet som ett test, mycket lugn, förberett sig väldigt mycket, väldigt stor chans att klara provet och att det är upp till dem själva om de klarar provet eller inte.

Resultaten visade att inställningen till körprovet innan det skulle genomföras inte skilde de olika grupperna åt. Vad man kan se är ändå att de som tagit 3 prov var något nervösare än de andra och trodde inte heller i lika stor utsträckning som de andra att det var upp till dem om de klarade provet. Bland de som klarade sig på första provet var det något färre som såg provet som ett test. Figur 33 visar inställningen till körprovet efter det genomförts.



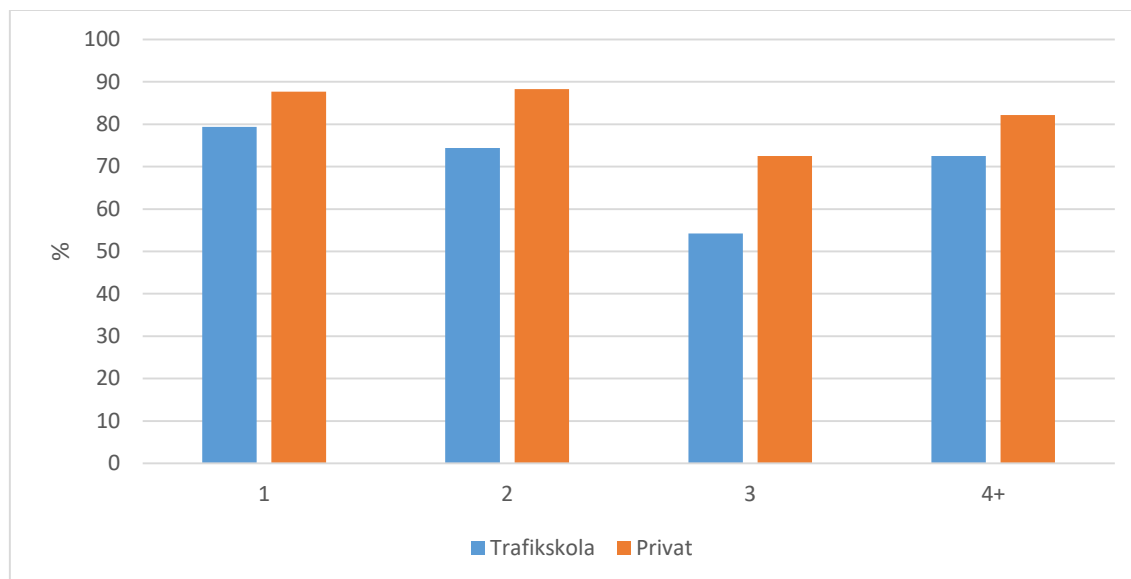
Figur 33. Attityden till körprovet då de genomförde provet och antal prov; 5=mycket lätt, mycket lugn och mycket riktigt.

Till skillnad från Figur 32 visar Figur 33 på stora skillnader i synen på provet efter att det hade genomförts. De som klarade provet första gången ansåg att det var betydligt lättare än de andra ( $p < .001$ ), de var lugnare under själva provet ( $p < .001$ ) och de ansåg också i högre grad än de andra att bedömningen var riktig ( $p < .001$ ). Andelen som var orolig (svarat orolig eller mycket orolig) var stor



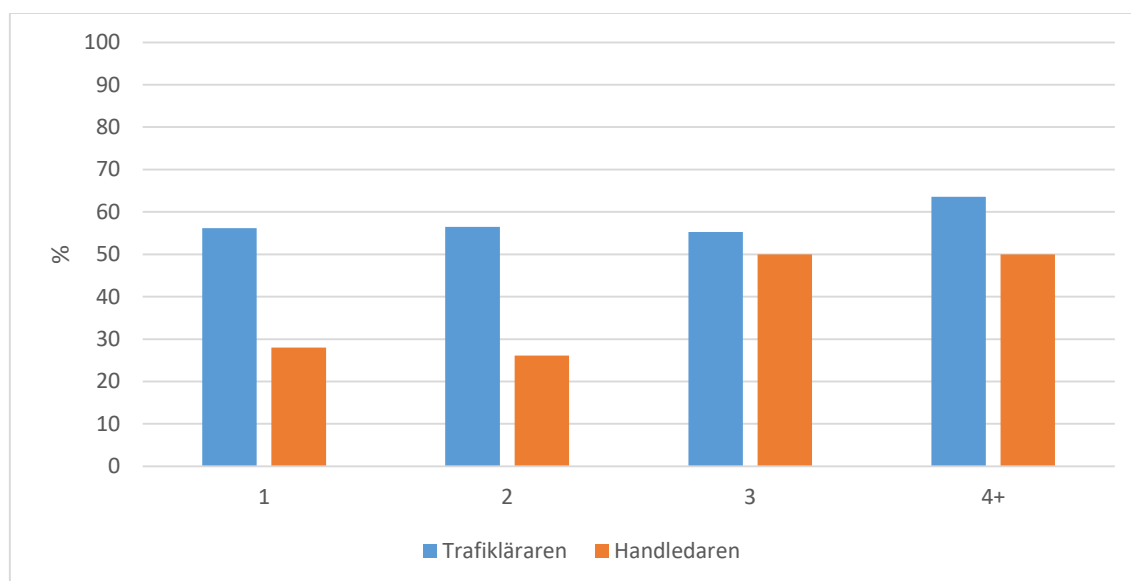
bland de som kört upp tidigare (2=58%; 3=73%; 4+=84%) vilket kan jämföras med 41 procent bland de som inte tidigare kört upp.

I enkäten fanns även frågor om trafikläraren och/eller den privata handledaren var överens med dem om tidpunkten för körprovet. Andelen fall där man var överens var hög rent allmänt även om det fanns en signifikant skillnad mellan de olika grupperna, se Figur 34.



Figur 34. Överens om tidpunkten för körprovet (andel som svarat "Ja") och antal prov.

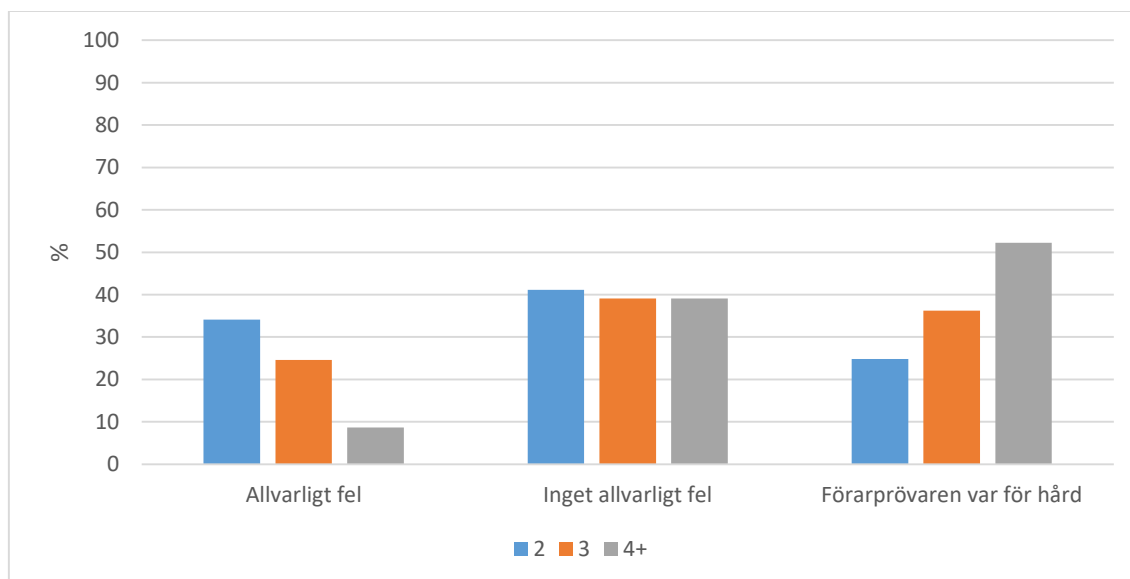
Resultaten visade att man var mest överens med sin privata handledare om att köra upp men också att andelen bland dem som kört upp 3 gånger var minst överens med sin handledare ( $p < .01$ ). När det handlade om trafikskolans lärare var det återigen de som kört upp 3 gånger som inte varit lika överens med dem jämfört med de andra ( $p < .001$ ). Nästa fråga var vem som hade velat vänta, var det de själva eller var det trafikläraren/handledaren? Figur 35 visar andelen trafiklärare/handledare som hade velat att de väntat.



Figur 35. Vem hade velat vänta och antal prov.

Resultaten visade att den som oftast ville att de skulle vänta var trafikläraren men då det handlade om

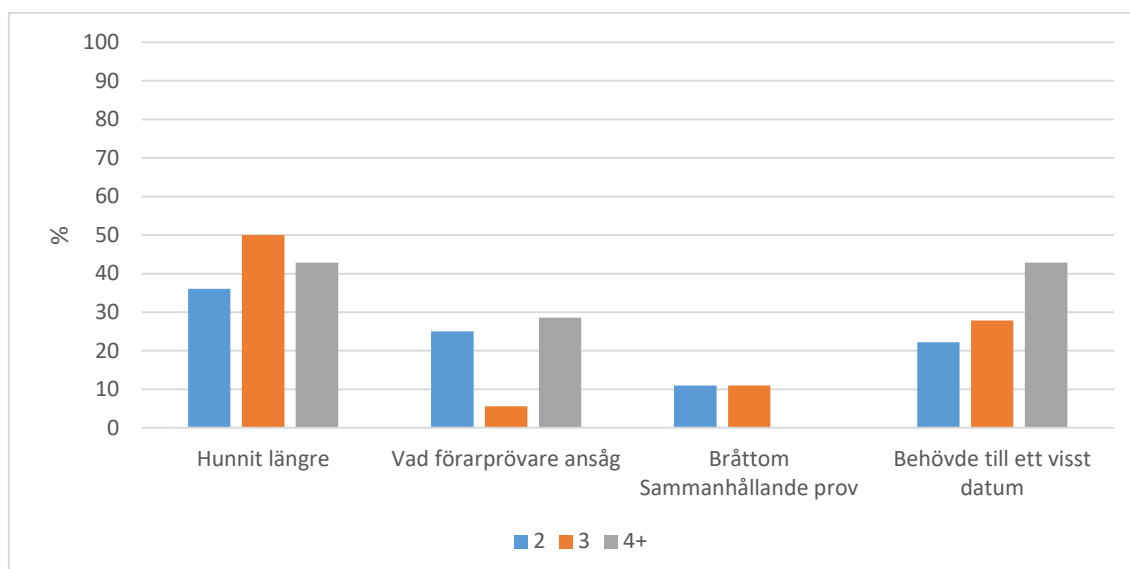
privat övningskörning var det eleven själv som hade velat vänta snarare än handledaren. I detta fall var skillnaderna inte signifikanta mellan de fyra olika grupperna. Ytterligare analyser genomfördes där de öppna svaren studerades mera ingående. Anledningen till att trafikläraren ville att de skulle vänta berodde enligt dem på att trafikläraren inte tyckte de var redo och att de inte övat på alla moment som skolan erbjöd. Detta gällde även de som klarade sig första gången. En annan vanligt förekommande kommentar var att de trodde att skolan ville tjäna mera pengar. Nästa analys visar hur de som kört upp mer än en gång förklarade varför provet blivit underkänt, se Figur 36.



Figur 36. Anledningen till att provet blev underkänt och antal prov.

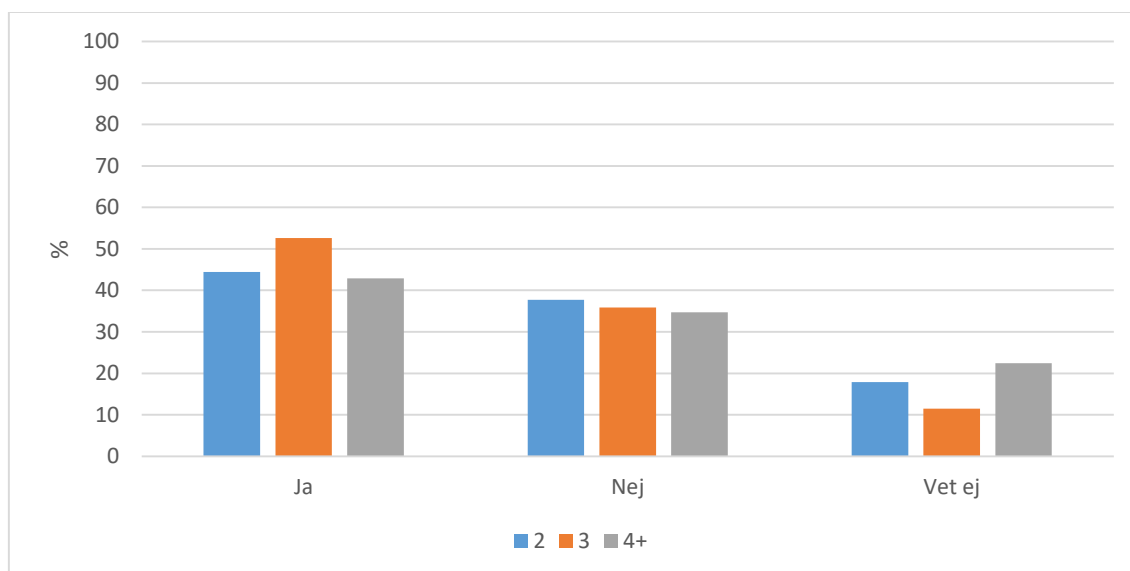
Resultaten visade att man väldigt sällan ansåg att man gjort något allvarligt fel, detta gällde speciellt de som gjort fyra eller fler prov ( $p < .001$ ). Denna grupp ansåg också i hög grad att förräprovären varit för hård ( $p < .001$ ).

I detta fall kunde deltagarna ange om det var något annat skäl till varför provet blev underkänt. De skäl som deltagarna främst angav var att de varit för nervösa men också att handledaren varit olämplig. Här handlade det inte så mycket om att han/hon varit för hård utan mera om att personen inte kunde koncentrera sig eftersom förräprovären pratade för mycket och några trodde att han/hon redan innan bestämt att de skulle underkännas. En rad olika trafiksituationer nämndes men eftersom de fyllt i detta som annat kan man bara utgå ifrån att de inte kunnat klassa felet. Detta handlade om brister som hade att göra med; backning runt hörn, val av hastighet, parkering, körning i cirkulationsplats och att de körde för försiktigt. Några nämnde att de inte fick chans att värma upp trots att de skulle köra en ny bil som de behövde vänja sig vid. Resultaten visade att en stor andel ansåg att de förberett sig tillräckligt oavsett hur många prov man tidigare gjort (2=87%; 3=88%; 4+=85%). Trots det är det av intresse att undersöka varför de 89 personerna som angivit att de inte var väl förberedda ändå körde upp, resultaten från denna analys presenteras i Figur 37.



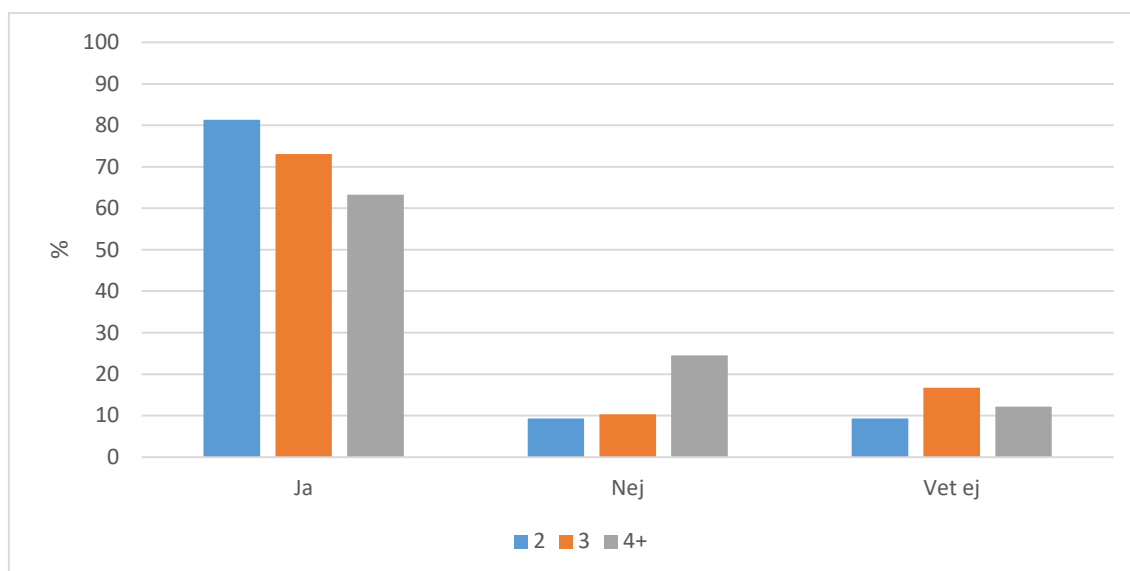
Figur 37. Anledningarna till att man kört upp fast man inte varit tillräckligt förberedd och antal prov.

Resultaten visade att de som kört upp 3 gånger i högre grad än de andra tyckte att de hunnit längre och de som kört upp fyra gånger eller mer behövde körkortet till ett visst datum. De som kört upp 2 gånger och 4 och fler ville också veta vad förarprovaren ansåg om deras bilkörning. Att det var bråttom eftersom det sammanhållna provet snart skulle gå ut var något som främst de som kört 2 och 3 gånger nämnde. Resultaten visade också att majoriteten bokade ett nytt prov (2=86%; 3=86%; 4+=76%) och en stor andel hade också velat få en ny tid 1-5 dagar senare (2=44%; 3=56%; 4+=61%). Den faktiska tiden blev för över 60 procent mer än 10 dagar efter (2=73%; 3=68%; 4+=61%). Frågan var sedan om de skulle ta några körlektioner på trafikskola innan de körde upp igen. Resultaten från denna analys visas i Figur 38.



Figur 38. Körlektioner på en trafikskola innan de kör upp igen och antal prov.

Resultaten visade att ungefär hälften hade för avsikt att ta några extra lektioner på en trafikskola och i detta fall var inte skillnaden mellan grupperna signifikant. Samma fråga behandlas i Figur 39 men denna gång handlar det om de kommer att köra privat innan de kör upp igen.



Figur 39. Öva med deras privata handledare innan de kör upp igen och antal prov.

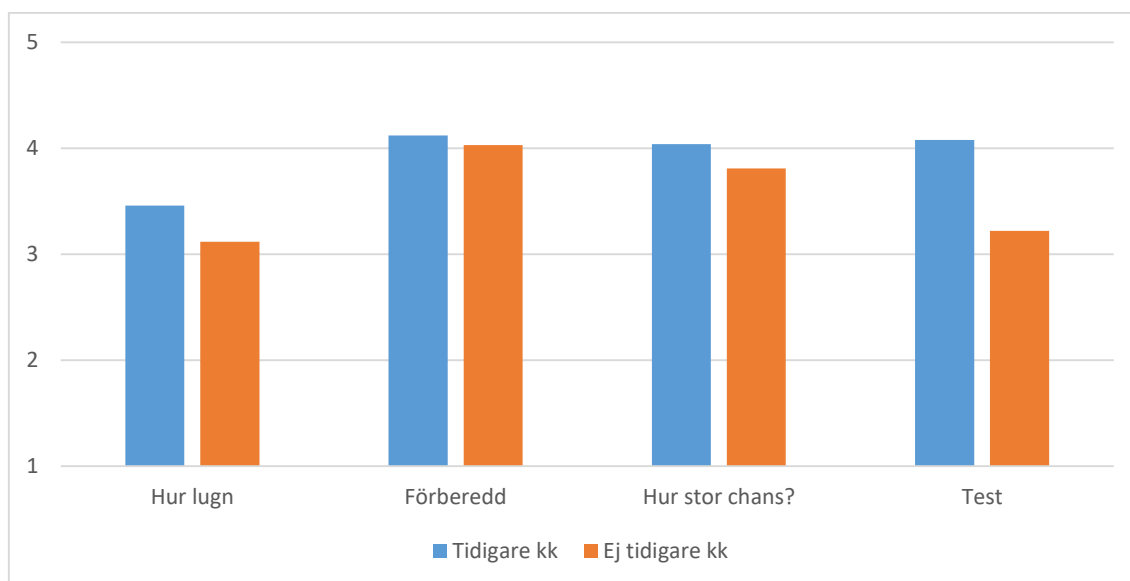
Resultaten visade att en stor andel har för avsikt att öva med deras privata handledare. Om man jämför Figur 38 och 39 så kan man se att en högre andel hade för avsikt att köra privat. Ytterligare analyser kunde inte finna något samband mellan avsikten att ta lektioner på skola eller privat och vad de trodde anledningen till underkännandet var.

#### Körkort från ett annat land

Bland deltagarna fanns det 361 individer som redan hade ett körkort men från ett land utanför EES-området<sup>6</sup> och därför måste ta ett fullt förarprov. Analyser visade att de som hade ett sådant körkort var signifikant äldre än de som inte hade det ( $p < .001$ ). Medelåldern i den första gruppen var 34 år och medelåldern i den andra var 23 år. Det var också fler män i den första gruppen (80%) jämfört med den andra (46%) ( $p < .001$ ). Andelen som fick godkänt på kunskapsprovet i de båda grupperna uppvisade ingen signifikant skillnad (Körkort annat land: 69%; inte körkort annat land: 74%). Detsamma gällde körprovet (Körkort annat land: 55,4%; inte körkort annat land: 59,6%).

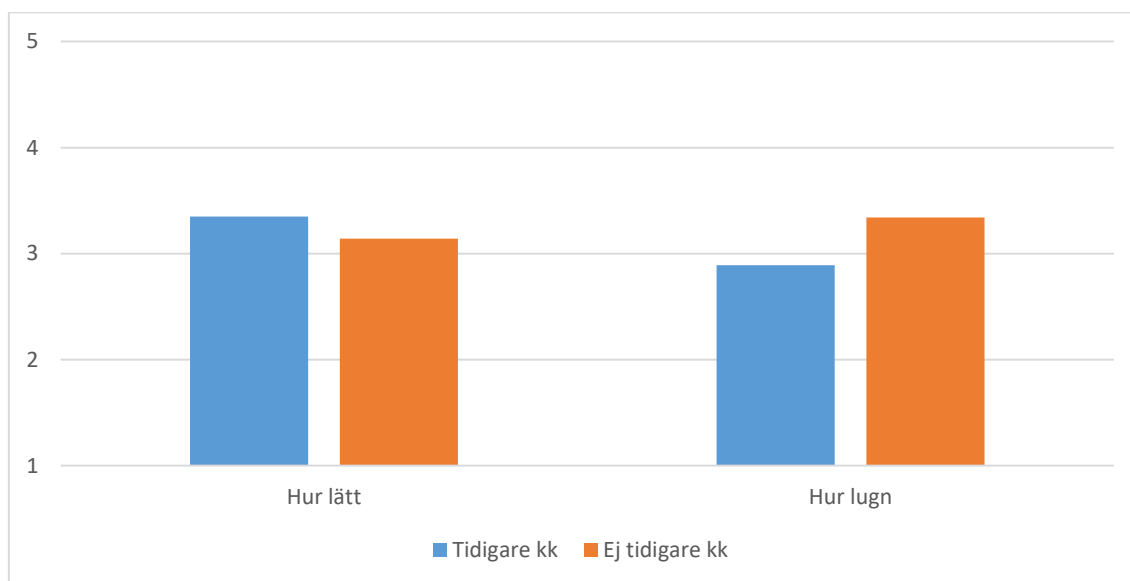
I gruppen som tidigare hade körkort var det en lägre andel som övingskört privat (63%) jämfört med de som inte hade ett tidigare körkort (91%). Den första gruppen hade också i mindre omfattning undervisats på en trafikskola (63%, jämfört med 82%). Detta avspeglades också i att de som tidigare hade ett körkort och som gått på en trafikskola tagit färre lektioner, 1-5 lektioner 43%, jämfört med 25% i den andra gruppen. Figur 40 visar inställningen till kunskapsprovet innan de tog provet.

<sup>6</sup> Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), innefattar de 28 EU-länderna och tre utav de fyra Efta-länderna (dvs. Norge, Island & Liechtenstein) (<http://www.tullverket.se>).



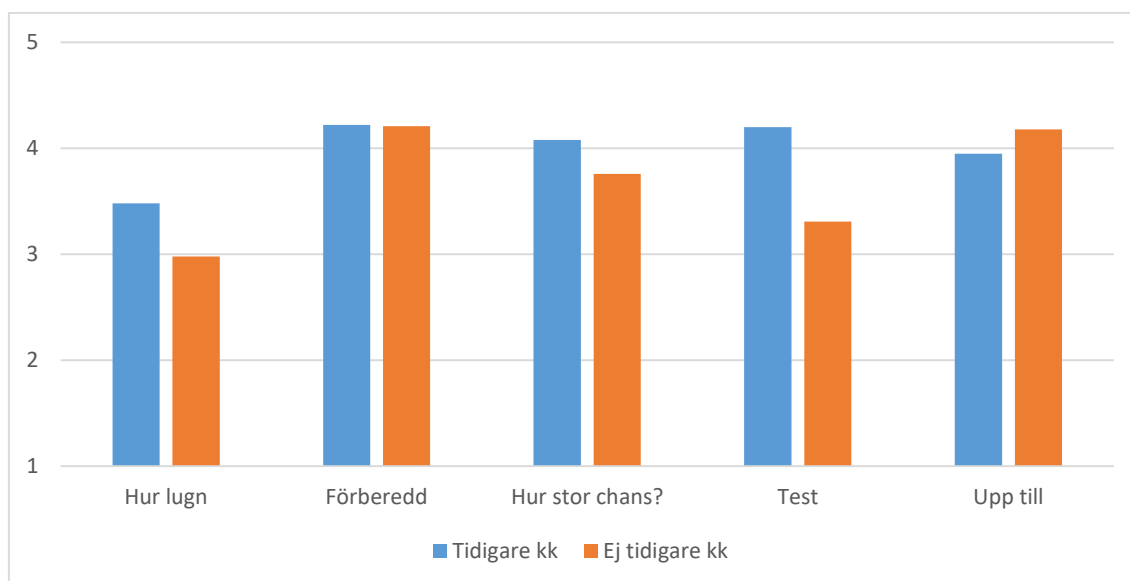
Figur 40. Attityden till kunskapsprovet innan provet – tidigare körkort och inte; 5=mycket lugn, förberedd, stor chans att klara provet och ser provet som ett test.

Resultaten visade att de som tidigare hade ett körkort var signifikant lugnare än de andra ( $p < .001$ ), de trodde att chansen var större att de skulle klara provet ( $p < .001$ ) och de såg kunskapsprovet mera som ett test på hur långt de hade kommit i utbildningen ( $p < .001$ ). Däremot var det ingen skillnad i hur väl förberedda de var. Figur 41 visar de signifikanta resultaten från efterenkäten och hur de upplevt kunskapsprovet.



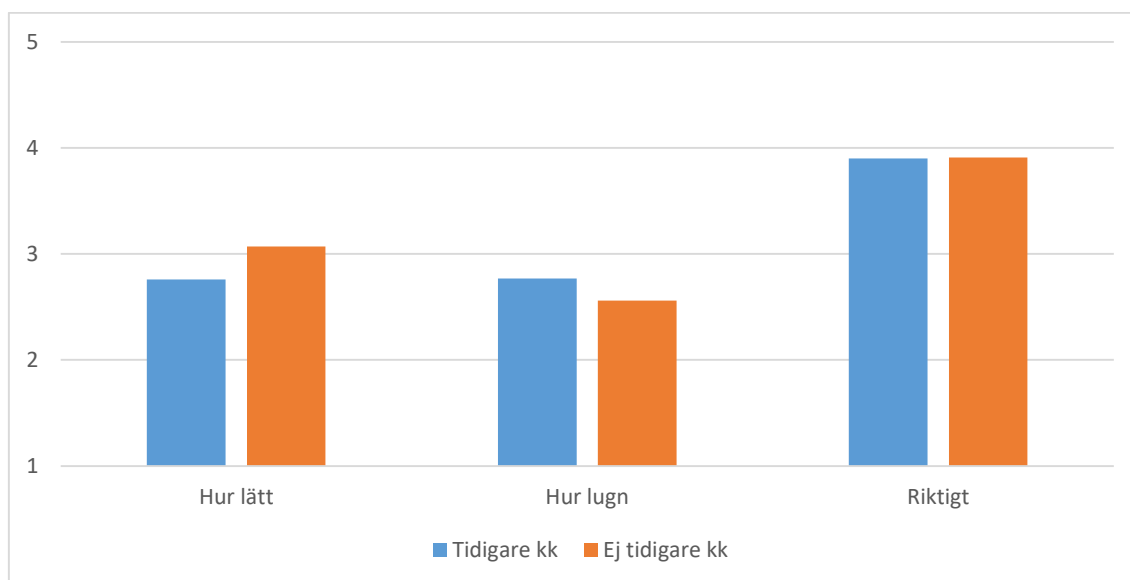
Figur 41. Hur lugna de var då de genomförde provet och hur lätt det var, tidigare körkort och inte tidigare körkort; 1=mycket lugn och lätt.

Figur 41 visar att det var en signifikant skillnad mellan grupperna eftersom de som tidigare hade ett körkort ansåg att testet varit svårare ( $p < .01$ ) samtidigt som de hade känt sig lugnare under själva provet ( $p < .001$ ). Trots det var det för denna grupp en relativt stor förändring med avseende på hur lugna de var innan och under provet (innan provet  $M=2,54$ ; under provet  $M=2,88$ ,  $p < .001$ ). Figur 42 presenterar de signifikanta resultaten från frågorna i förenkäten men denna gång handlar det om attityden till körprovet.



Figur 42. Attityden till körprovet, tidigare körkort och inte tidigare körkort; 5=mycket lugn, förberedd, stor chans att klara provet, ser provet som ett test och det är upp till dem att klara provet.

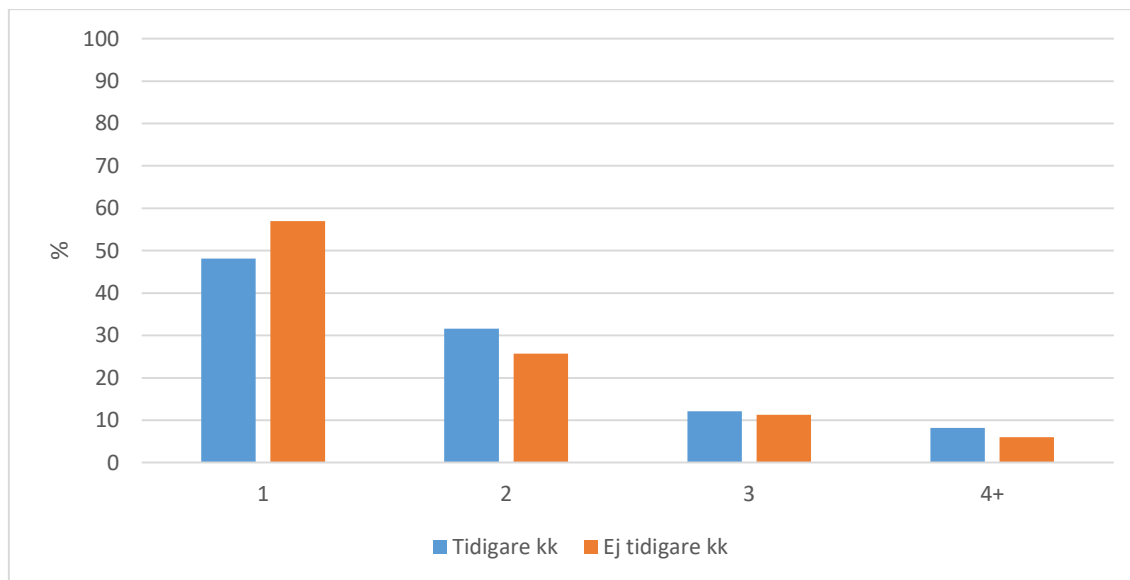
I likhet med attityden till kunskapsprovet kände sig de som hade ett tidigare körkort lugnare inför körprovet ( $p < .001$ ), de trodde att chansen var större att de skulle klara provet ( $p < .001$ ) och de såg kunskapsprovet mera som ett test på hur långt de hade kommit i utbildningen ( $p < .001$ ). Däremot var det ingen skillnad i hur väl förberedda de var. Gruppen som hade ett tidigare körkort upplevde inte i lika hög grad som de andra att det var upp till dem om de klarade provet eller inte ( $p < .01$ ). Figur 43 visar hur de upplevde körprovet då det genomfördes och vad de ansåg om bedömningen.



Figur 43. Hur lugna de var då de genomförde provet, hur lätt det var och hur riktig bedömningen var; tidigare körkort och inte tidigare körkort; 5=mycket lätt, lugn och riktigt.

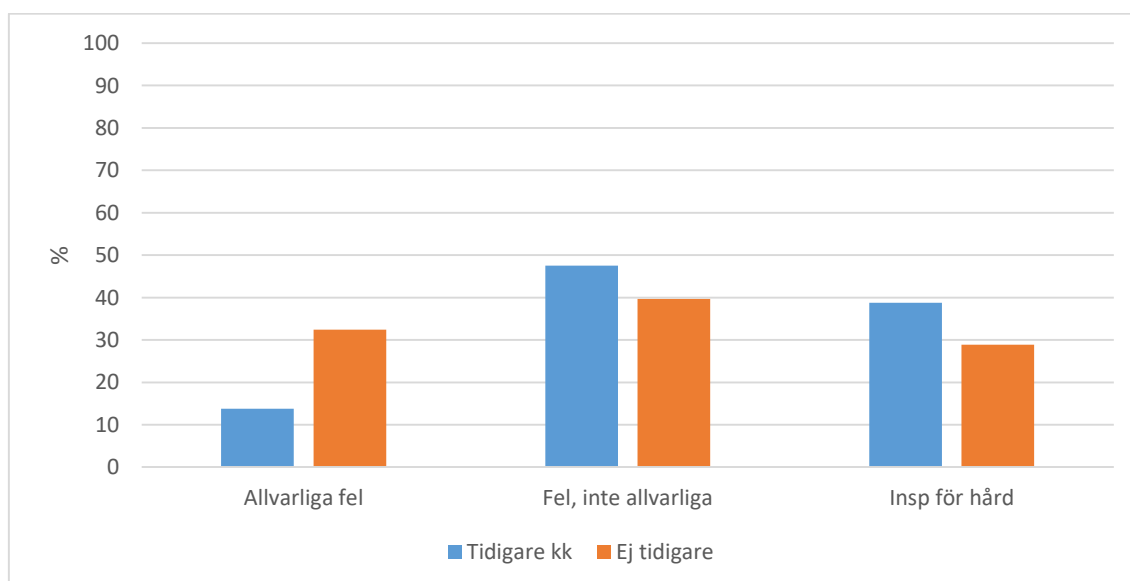
Resultatet visar att de som tidigare hade ett körkort ansåg att provet var svårare än de som inte hade ett tidigare körkort ( $p < .01$ ). Trots det kände sig den första gruppen lugnare då de genomförde provet ( $p < .001$ ). Då det handlade om förarprövarens bedömning var svaren från de två olika grupperna väldigt lika. Ytterligare analyser genomfördes för att se om förberedelse inför provet påverkade hur lätt eller svårt det var. För gruppen som hade körkort i ett annat land fanns det inget sådant samband,

dvs de kan ha trott att de var väl förberedda men ändå upplevt att provet var svårt. Detta skiljer sig från den andra gruppen eftersom det här fanns en viss koppling mellan dessa faktorer ( $r.10^*$ ). I likhet med kunskapsprovet kunde man se en relativt stor förändring före och under själva provet med avseende på hur de bedömde sitt eget lugn (innan provet  $M=2,53$ ; under provet  $M=3,25$ ;  $p<.001$ ). Tidigare resultat som presenterats visade att det inte fanns någon signifikant skillnad beträffande om de fick godkänt eller inte på körprovet men detta är ett relativt grovt mått och säger inget om hur många prov de tog innan de fick godkänt. Frågan var därför hur många prov de behövde göra innan de fick godkänt, Figur 44 visar resultaten från denna analys.



Figur 44. Andelen genomförda prov innan godkänt prov, tidigare körkort och inte tidigare körkort.

Resultatet visade att de som hade ett tidigare körkort hade gjort fler prov innan de fick godkänt prov även om denna skillnad inte var signifikant. Detta innebär att det var en relativt stor andel som inte klarade körprovet på första försöket men också att det var många som då studien pågick fortfarande inte hade godkänt prov. Ytterligare analyser genomfördes för att undersöka hur de förklarade detta, se Figur 45.



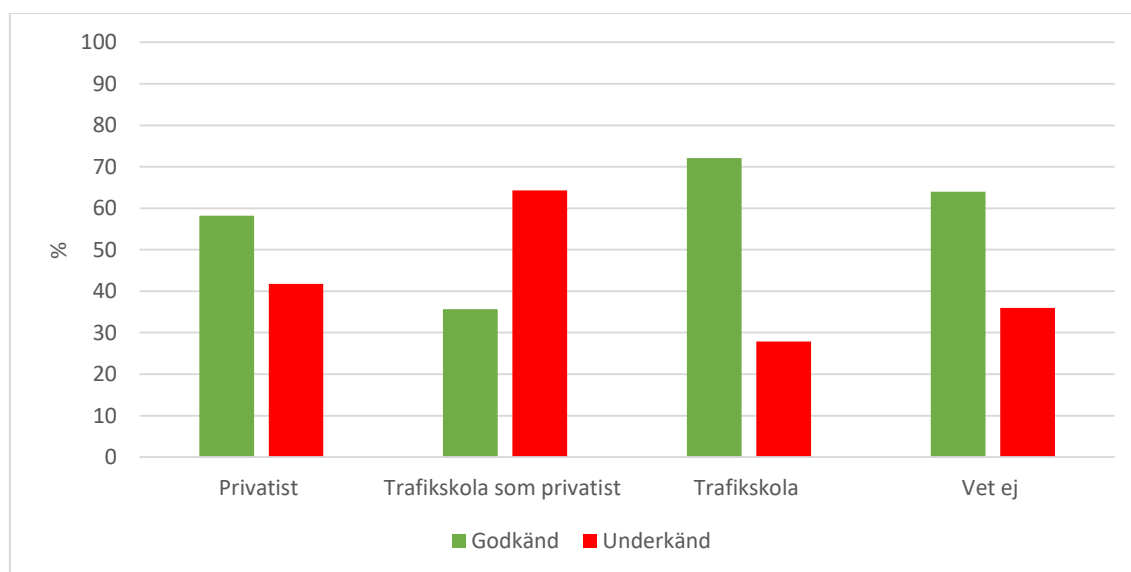
Figur 45. Anledningen till underkänt prov, tidigare körkort och inte tidigare körkort.

Resultaten visade en signifikant skillnad mellan de båda grupperna hur de förklarade varför de fick underkänt prov. I gruppen som tidigare haft körkort var det betydligt färre som ansåg att de gjort något allvarligt fel, däremot kunde de se att de gjort något fel men som sagt inte allvarligt. Det var också en högre andel i denna grupp som ansåg att förarprovaren varit för hård ( $p < .01$ ) och bland dem var det också endast 8 procent som ansåg att bedömningen varit riktig. Detta avspeglades också i att gruppen med ett tidigare körkort i högre grad skulle önska en ny tid en dag eller mindre efter körprovet (tidigare körkort 16,7%; inte tidigare körkort 9,7%).

Eftersom det var fler män i gruppen som tidigare hade haft körkort var det av intresse att se om detta hade någon effekt. Ytterligare analyser genomfördes därför där enbart männen som fått underkänt prov jämfördes med varandra. Resultaten visade att grupperna fortfarande skilde sig åt, den enda skillnaden var att de som tidigare hade ett körkort inte längre var lugnare än de andra inför kunskapsprovet och under själva körprovet. De hade också samma uppfattning om chansen att klara kunskapsprovet. Detta överensstämmer väl med andra resultat som visar att kvinnorna som grupp var mer nervösa än männen ( $p < .001$ ) och trodde inte i lika hög utsträckning som männen att de skulle klara proven ( $p < .001$ ).

### Anmälan till prov

Statistik från Trafikverket har visat att en lägre andel av de som anmäls som privatist fått godkänt prov jämfört med de som anmäls via skola. Av den anledningen var det av värde att undersöka denna faktor mera ingående för att bl.a. se om det finns någon koppling till hur de genomfört sin utbildning. Figur 46 visar hur de som fått godkänt respektive underkänt prov blivit anmälda till prov.

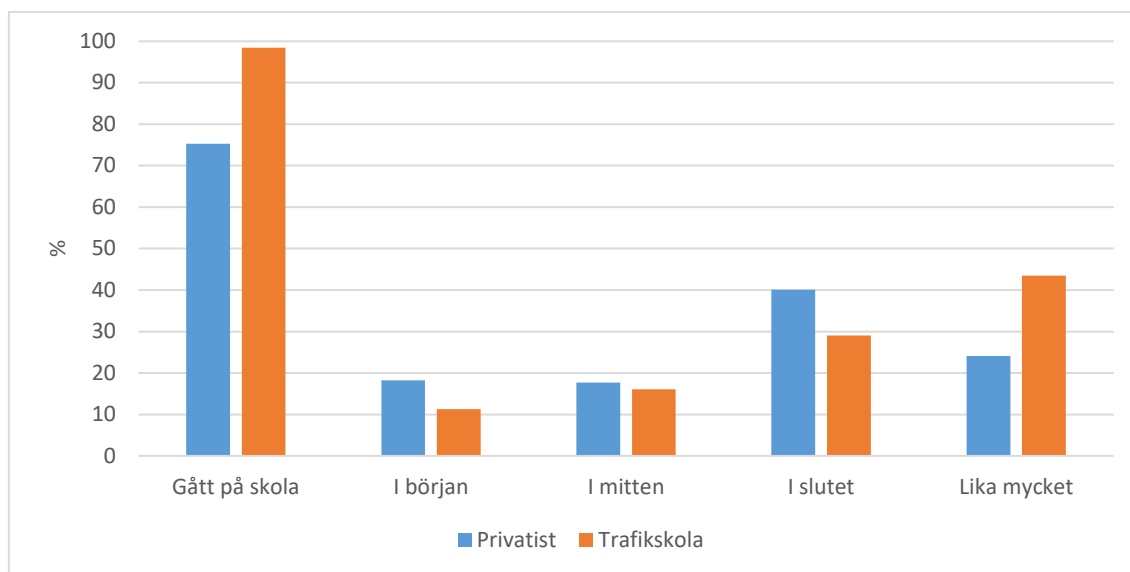


Figur 46. Anmälan till prov – godkänd och underkänd.

Resultatet visade att de som fått godkänt prov i högre grad än de andra blivit anmälda via en trafikskola. Figuren visar också att en stor andel som fått underkänt prov hade anmälts som privatist via en trafikskola. Ytterligare analyser visade att anmälan till prov inte kunde kopplas till när de börjat övningsköra, ej heller hur många prov de gjort. Bland de som klarade sig på första provet var det 87 procent som anmält sig själv som privatist, för de med två prov 92 procent, tre prov 90 procent och fyra prov och mer 85 procent. Däremot fanns det en signifikant skillnad som handlade om man varit överens om tidpunkten för provet eller inte med sin trafiklärare ( $p < .001$ ). Så gott som alla (97%) av de som anmäldes via trafikskola hade varit överens med trafikläraren om tidpunkten medan detsamma endast gällde 72 procent av dem som anmält sig som privatist. Figur 37 visar hur deras utbildning sett



ut och anmälningssätt, i denna analys ingår enbart de som anmäls som privatist (antal=789) och trafikskola (antal=63).



Figur 47. Anmälan till prov privat eller via trafikskola och hur de övat.

Resultatet visade att en stor andel som anmäls som privatist gått på en trafikskola men då främst i slutet av sin utbildning. Övriga resultat visade att de inte tagit lika många lektioner på skola som de som anmäls via en trafikskola (privatist Medelvärde=11 timmar; trafikskola Medelvärde=14 timmar;  $p<.001$ ).

## 4.3. Sammanfattning

### 4.3.1. Kunskapsprovet

Resultaten från enkätstudien visade att majoriteten hade godkänt på kunskapsprovet och att andelen godkända prov var signifikant högre bland de som hade fyllt i enkäten på svenska jämfört med de som fyllt i den på ett annat språk.

Skillnaden mellan godkända och underkända prov på kunskapsprovet presenterade relativt stora skillnader med avseende på hur de såg på kunskapsprovet, både innan och efter genomförandet. De med underkänt prov såg testet mer som ett prov på hur långt de hade kommit i utbildningen jämfört med de som fått godkänt. Trots det var det även en stor andel bland de med godkänt resultat som såg provet som ett test, varför detta inte verkade vara en avgörande faktor som påverkade om man fått godkänt eller inte. Anledningen till underkänt handlade istället mer om att körkortstagarna hade en övertro på sig själva. De utgick nämligen ifrån att chansen var stor att de skulle klara provet, varför de inte heller kände någon större oro inför provet. Dessa förväntningar uppfylldes inte alltid då de väl genomförde provet eftersom det var svårare än de trott, och de hade också känt sig oroligare under provet än före.

Resultaten från enkätstudien visade även att inställningen till provet skilde sig mellan de som genomfört provet på svenska och de som genomfört det på annat språk än svenska oavsett om provet blivit godkänt eller inte. De som inte genomfört provet på svenska var lugnare inför provet, såg det mera som ett test och trodde också att chansen att klara provet var större än de som genomfört provet på svenska. Då enbart de med underkänt prov jämfördes visade resultaten att de som inte genomfört provet på svenska ansåg att de var bättre förberedda än de som genomfört det på svenska. Trots det blev erfarenheten av själva provet mera negativ för denna grupp eftersom en stor andel upplevde att

det var svårare än vad de hade trott. Resultaten visade också att det inte fanns något samband mellan deras tro på sig själva innan provet och utfallet, medan en sådan koppling kunde ses bland de som genomfört provet på svenska.

#### 4.3.2. Körprovet

Resultaten visade att ungefär hälften hade fått godkänt på körprovet. I likhet med kunskapsprovet var andelen med godkänt prov högst bland de som gjort kunskapsprovet på svenska. De som börjat övningsköra tidigt (dvs. 16 - 17 år) och hade ett AM-körkort hade en högre grad av godkännande än de andra.

Bland de med godkänt prov var det vanligare att man hade en handledare med mer än 10 års erfarenhet. Både de med godkänt och underkänt prov hade kombinerat en privat utbildning med en på trafikskola, men denna kombination var vanligare bland de med godkänt prov.

I likhet med kunskapsprovet hade de med godkänt och underkänt prov inte samma inställning till körprovet. Men till skillnad från kunskapsprovet var inte skillnaden lika markant och många gånger var det de med godkänt prov som i högre grad instämde med påståendena snarare än att det var de med underkänt prov. Då det handlade om huruvida de såg körprovet som ett test på hur långt de kommit i sin utbildning sågs en samstämmighet mellan grupperna, och mer än hälften i båda grupperna instämde med detta. Till skillnad från kunskapsprovet fanns det större skillnader mellan grupperna med avseende på hur nervösa de var under körprovet och hur svårt de upplevt det. De med underkänt prov var betydligt nervösare och de tyckte också att körprovet var svårare jämfört med de med godkänt prov. I likhet med kunskapsprovet upplevde de med underkänt prov en betydligt större oro under provet än vad de hade förväntat sig.

Andelen godkända körprov var lägre bland de som inte genomfört kunskapsprovet på svenska och de ansåg också att provet varit betydligt svårare. En annan skillnad som förmodligen bidrog till detta var att de övningskört mindre privat och därmed fått mindre mängdträning.

##### *Underkända prov – deltagarnas egna förklaringar*

Frågan om hur väl förberedda körkortstagarna varit fanns även med i efterenkäten, men med fokus på hur de reflekterade i efterhand istället för vad de hade förväntat sig. Bland de med underkänt prov svarade majoriteten att de hade varit väl förberedda. Detta trots att de tyckt att körprovet varit svårt och betydligt svårare än vad de med godkänt prov ansåg. Anledningarna till att de misslyckats var enligt dem själva att de gjort ett smärre fel eller att förarprovaren varit för hård.

Bland de som i efterhand insett att de inte varit tillräckligt förberedda kom det kanske som en överraskning eftersom de trott att de kommit längre i utbildningen. Men det fanns även de som hade bråttom och hoppades på att det skulle gå bra ändå.

Resultaten visade också att de flesta som fick underkänt prov ville köra upp en dag eller mindre efter det senaste körprovet. Detta gällde speciellt de som ansåg att de varit väl förberedda och som ansett att förarprovaren varit för hård. Något förvånande gällde detta även de som ansett att körprovet varit svårt.

##### *Antal körprov*

I analyserna jämfördes fyra olika grupper, baserat på antal genomförda prov: 1) godkänt på första körprovet; 2) godkänt på andra körprovet; 3) godkänt på tredje körprovet; 4) godkänt efter fyra eller fler prov. Resultaten visade att dessa grupper inte skilde sig från varandra då det handlade om deras inställning till körprovet. Efter körprovet däremot uppmättes stora skillnader mellan grupperna, speciellt då det handlade om hur lugn man varit under själva provet, hur lätt det var och hur riktig bedömningen varit. Andelen som var orolig under provet var stor bland de som kört upp tidigare, men

störst bland de som kört upp fyra gånger eller mer. En anledning till att man kört upp fast man inte varit tillräckligt förberedd var att det sammanhållna provet snart skulle gå ut.

Efter misslyckandet ville de flesta köra upp så fort som möjligt. Trots att de varit nervösa under körprovet och tyckt att provet varit svårt så var det långt ifrån alla som tänkte öva mera.

#### *Körkort från ett land utanför EES-området*

I denna studie ingick ett antal personer som redan hade ett körkort från ett annat land utanför EES-området och som därför var tvungna att ta ett nytt förarprov för att få ett svenskt körkort. Deltagarna i denna grupp var äldre än de i den andra gruppen, som inte hade ett tidigare utländskt körkort, och bestod av fler män än kvinnor. Andelen godkända kunskapsprov och körprov i denna grupp skilde sig inte från deltagare utan utländskt körkort, men de hade behövt ta fler körprov innan godkänt resultat.

Resultaten visade att inställningen till både kunskapsprovet och körprovet skilde de två grupperna åt och detta oavsett om de fått godkänt eller inte. De med ett tidigare körkort var lugnare än de andra, trodde att chansen var större att de skulle klara proven och det var också vanligare att de såg proven som ett test. Efter de genomfört proven ansåg de att det var svårare än de andra, men trots det kände de sig fortfarande lugna under själva proven, jämfört med den andra gruppen. Med hänsyn till hur lugna de var uppmättes en stor skillnad mellan vad de förväntat sig och vad de faktiskt upplevde under proven eftersom de var betydligt nervösare då proven genomfördes. Detta gällde både kunskapsprovet och körprovet, men skillnaden var betydligt större då det handlade om körprovet.

Eftersom det var en större andel män i denna grupp genomfördes separata analyser där enbart männen ingick men denna gång bara de med underkänt körprov. Resultaten visade att männen i de båda grupperna fortfarande skilde sig åt bortsett från hur lugna de var inför proven och tron på att de skulle klara dem.

Övriga resultat visade att efter beskedet att körprovet blivit underkänt var det gruppen med ett tidigare körkort som var mindre benägna än de andra att öva privat eller att ta kontakt med en trafikskola.

#### *Anmälan till prov*

Resultatet visade att en stor andel av de som anmälts som privatist hade gått på en trafikskola. Detta var också något som gällde några av de intervjuade körkortstagarna.

Resultatet från enkätstudien visade att privatisterna tenderade att gå på trafikskola framförallt i slutet av sin utbildning och att de också klarade sig sämre på körprovet än de som anmälles via en trafikskola.

Resultaten visade också att oavsett hur många prov man behövde innan man godkänt resultat bokade majoriteten provet på egen hand. I de flesta fall hade man varit överens med sin trafiklärare, men i de fall där de inte varit överens var det en signifikant större andel som bokat provet själva. Resultaten visade att den som oftast ville att de skulle vänta med att boka förarprovet var trafikläraren, och detta gällde oavsett om man klarade provet på första försöket eller inte.

---

## 5. Diskussion

---

### 5.1. Metoddiskussion

Studien består av fyra delar, en litteraturstudie, en intervjustudie, en enkätstudie och en del där åtgärder föreslås. Metodologiskt är det främst intervju- och enkätstudierna som har begränsningar. Intervjustudien är kvalitativ och avser att illustrera olika perspektiv på körkortstagares syn på körkortsprovet och hur man förbereder sig för det. Kvalitativa intervjuer har som inriktning att fördjupa kunskaper om variationen i dessa perspektiv och kan därför inte generaliseras. Avsikten är istället att visa just den variation som finns, inte vilka uppfattningar som är vanligast eller hur det kvantitativa sambandet med andra variabler ser ut. I den här studien har ett begränsat antal körkortstagare, trafiklärare och förarprövare deltagit. Det finns på grund av det begränsade antalet informanter en risk att hela bredden av upplevelser och synpunkter kring förarprov, förberedelser inför proven och förslag på förbättringsåtgärder inte fångats upp. Insamlandet av synpunkter, upplevelser och förslag är troligen inte ”mättade”. De synpunkter, förslag och upplevelser som fångats upp från informanterna hanteras trots detta som relevanta och konstruktiva, även om det begränsade urvalet innebär att andra relevanta och konstruktiva synpunkter inte nödvändigtvis kommer fram.

När det gäller enkätstudierna finns det en del metodologiska begränsningar. Den ursprungliga avsikten var att göra en totalundersökning av körkortstagare under en begränsad tidsperiod. En population på över 5000 körkortstagare skulle säkra tillförlitliga resultat. Bortfallet på den samlade enkätstudien för före- och eftermätningarna blev dock högt, något som gör att resultaten inte kan generaliseras till populationen av körkortstagare. Materialet kan dock, med försiktighet användas för att jämföra olika delgrupper av svarande och situationen före och efter provet.

För att tydliggöra storleken av problemet med generaliserbarheten har en bortfallsanalys gjorts. Den visar bl.a. att andelen som blev godkända på provet var betydligt högre bland de som svarat än vad den nationella statistiken visar. För slutsatserna av studien innebär detta bl.a. att de som underkänts är underrepresenterade och att alla upplevelser och erfarenheter hos dessa sannolikt inte fångats upp. De upplevelser och erfarenheter som faktiskt fångats upp är dock en illustration av hur det ser ut i de tillfrågades verklighet och bedöms kunna ligga till grund för planering av förbättringsåtgärder. Med en större svarsprocent hade underlaget kunnat bli mer varierat och mer generaliserbart, men de erhållna resultaten bedöms ändå kunna bidra till åtgärder som leder till väsentligt minskad risk för att körkortstagare går till prov trots att de är dåligt förberedda.

### 5.2. Kunskapsprovet

Resultaten från enkätstudien visade att 72 procent av respondenterna fick godkänt på kunskapsprovet, vilket är betydligt högre än andelen godkända prov i hela landet under 2015, då siffran var 48 procent (Trafikverket, 2016). Andelen godkända prov var högst bland de som hade fyllt i enkäten på svenska jämfört med de som fyllt i den på ett annat språk - en skillnad som också var signifikant. Godkännandegraden för män och kvinnor var väldigt lika, vilket skiljer sig från riket i stort under 2013, då kvinnorna klarade sig bättre än männen (Forward, & Gregersen, 2016).

#### 5.2.1. Skillnaden mellan körkortstagare med godkänt respektive underkänt kunskapsprov

Inledningsvis analyserades enkätsvaren för att se om det fanns signifikanta skillnader mellan de med underkänt respektive godkänt prov. Resultaten presenterade relativt stora skillnader mellan grupperna med avseende på hur de såg på kunskapsprovet, både innan och efter genomförande. De med underkänt prov såg provet mer som ett test på hur långt de hade kommit i utbildningen jämfört med de som fick godkänt. Trots det var det även en stor andel bland de med godkänt prov som såg provet som ett test, varför detta inte verkade vara en avgörande faktor som påverkade om man fick godkänt eller

inte. Anledningen till underkänt handlade istället mer om att körkortstagarna hade en övertro på sig själva. De utgick nämligen ifrån att chansen var stor att de skulle klara provet, varför de inte heller kände någon större oro inför provet. Dessa förväntningar uppfylldes inte alltid då de väl genomförde provet eftersom det var svårare än de trott, och de hade också känt sig oroligare under provet än före. En förklaring till detta kommer från en av de intervjuade körkortstagarna som blivit förvånad då hon gjorde provet eftersom det inte tog upp det hen tränat på inför provet, i form av övningsprov som hon klarat väldigt bra. Detta framkom även av intervjuerna med trafiklärarna där en av dem menade att skälet till de många omproven var alla olika ”appar” som kommit under senare år. Körkortstagare använder sig av en sådan ”app”, och anser på felaktiga grunder att de är väl förberedda inför kunskapsprovet.

## 5.2.2. Kunskapsprov på svenska och annat språk än svenska

Enkäten översattes till fem olika språk vilket innebar att även många av dem som inte gjort kunskapsprovet på svenska kunde delta i studien. Resultaten visade att en stor andel av de som gjort provet på annat språk fått godkänt prov (66%), vilket var betydligt mer än andelen under 2014 (27%). En anledning till detta kan vara att man var mer villig att delta i studien om man fått godkänt.

Resultaten från enkätstudien visade att inställningen till provet skilde sig mellan de som genomfört provet på svenska och de som genomfört det på annat språk än svenska, detta utan att ta hänsyn till om de blev godkända eller inte. Trots det visade resultaten att skillnaden mellan dessa båda grupper liknande skillnaden mellan de som blev godkända och underkända som beskrivits ovan.

De som gjort kunskapsprovet på annat språk än svenska hade inför provet varit lugnare, upplevt att de var mer förberedda och av den anledningen trott att deras chans att klara provet var större jämfört med de som genomfört provet på svenska. Trots det blev erfarenheten av själva provet negativ hos dem som gjort provet på annat språk än svenska, eftersom en stor andel upplevde att det var svårare än vad de hade trott. Resultaten visade också att det inte fanns något samband mellan deras tro på sig själva innan provet och utfallet, medan en sådan koppling kunde ses bland de som genomfört provet på svenska. En tolkning kan därför vara att gruppen som gjort kunskapsprovet på annat språk än svenska inte var tillräckligt förberedda och att de hade en övertro på sig själva. Detta stämmer också överens med de övriga som blivit underkända, men var speciellt stark i denna grupp.

Bristen på förberedelse kan bero på att det är svårt att finna undervisningsmaterial på det egna språket, men det kan också bero på bristande kommunikationen med svenska myndigheter (Alger & Eklöf, 2016). Om kommunikationen med svenska myndigheter var sämre eller inte kunde inte utläsas från denna studie, men däremot visade resultaten att gruppen som gjort provet på annat språk än svenska i högre grad än de andra enbart utbildats privat. Bristen på utbildningsmaterial på det egna språket var däremot något som både trafiklärarna och förarprövarna lyfte fram som ett problem. Enligt de intervjuade hade man efterlyst utbildningsmaterial på flera olika språk men inte fått gehör för detta. Detta innebär att många körkortstagare med annat förstaspråk än svenska istället använder sig av material via internet, men som många gånger är undermåligt och ibland rent felaktigt enligt de intervjuade trafiklärarna och förarprövarna.

Ett annat problem är hur provet har översatts. Bland de intervjuade körkortstagarna fanns det några som hade gjort kunskapsprovet på annat språk än svenska och de poängterade att vissa begrepp som finns på svenska saknas i deras eget språk. En annan viktig aspekt är att även om ett språk som arabiska talas i många olika länder, så finns det olika varianter av språket. Hammargren (2008), expert på mellanöstern, anser att man inte bör tala om ett arabiskt språk, utan om flera. Visserligen gäller detta främst talspråk, men Hammargren pekar på att talspråket krupit sig in i skrivspråket. Detta i sin tur kan innebära att frågorna i kunskapsprovet misstolkas om det är skrivet på ett sätt som körkortstagaren inte är van vid.

### 5.3. Körprovet

Resultaten från enkätstudien visade att närmare 59 procent fick godkänt på körprovet. Andelen godkända prov var högst bland de som gjort kunskapsprovet på svenska. Godkännandegraden för män och kvinnor var väldigt lika vilket överensstämmer med data från 2013 (Forward & Gregersen, 2016). Andelen som klarade sig med endast ett prov uppgick till 53 procent medan 7 procent behövde 4 eller fler prov. Detta var något lägre än andelen godkända vid första försöket i hela landet under 2015 vilket var 57 procent (Trafikverket, 2016).

#### 5.3.1. Skillnaden mellan körkortstagare med godkänt respektive underkänt körprov

Resultaten från enkätstudien visade att de som börjat övningsköra tidigt, det vill säga då de var 16-17 år, klarade sig bättre på körprovet än de som inte börjat övningsköra tidigt. Detta stämmer med en studie från 2006 som visade att godkännandegraden var högre hos dem som övningskört sedan 16 års ålder (Nyberg, Gregersen & Wiklund, 2006). Vidare visade resultaten från enkätstudien att bland de som började övningsköra tidigt hade flera ett AM-körkort, vilket var en annan faktor som kunde kopplas till en högre grad av godkännande. I denna grupp var andelen män högre, och jämfört med de som börjat övningsköra då de var 18 år eller äldre hade de tagit färre lektioner på trafikskola.

Förutom skillnaden avseende ålder då de började övningsköra undersöktes i enkätstudien även om det fanns något annat som kunde förklara varför körprovet blev godkänt eller underkänt. Resultaten visade att bland de som fått godkänt prov var det vanligare att man hade en handledare med mer än 10 års erfarenhet, och förutom att de övat mycket privat hade de kombinerat detta med att gå på en trafikskola. I detta sammanhang är det viktigt att lyfta fram att både de som fick godkänt och underkänt prov hade övat privat och på trafikskola, men att denna kombination var vanligare för de som fick godkänt. Bland de intervjuade körkortstagarna var det flera som lyfte fram vikten av att inte enbart öva privat, eftersom den privata handledaren inte alltid lär ut rätt. En annan aspekt som man lyfte fram var att ett sådant upplägg kunde förbereda dem för körprovet eftersom de fick öva med någon de inte kände så bra, det vill säga trafikläraren.

I likhet med kunskapsprovet hade enligt enkätstudiens resultat de med godkända och underkända prov inte samma inställning till körprovet. Men till skillnad från kunskapsprovet var inte skillnaden lika markant och många gånger var det de som fick godkänt prov som i högre grad instämde med påståendena snarare än att det var de med underkänt prov som gjorde detta. Exempelvis hade gruppen med godkända prov förberett sig mera inför provet och de trodde också i högre grad än gruppen som med underkända prov att chansen var större att de skulle klara provet. Då det handlade om huruvida de såg körprovet som ett test på hur långt de kommit i sin utbildning sågs en samstämmighet mellan grupperna, och mer än hälften i båda grupperna instämde med detta. Detta stöds även av resultaten från intervjuerna med körkortstagarna. Här framkom det att några såg provet som ett test, men i likhet med enkätstudien var detta inte kopplat till om de fick godkänt eller underkänt prov. Argument för att testa var att man ville veta vad förarprovareven ansåg eftersom man inte litade på sin trafiklärare. En annan uppfattning var av man ansåg sig lära sig mer under ett körprov än under en lektion på en trafikskola.

Till skillnad från kunskapsprovet fanns det större skillnader mellan grupperna med avseende på hur nervösa de var under körprovet och hur svårt de upplevt det. De som fått underkänt prov var betydligt mer nervösa och de tyckte också att körprovet var svårare jämfört med godkänt prov. När en jämförelse gjordes utifrån hur lugna de kände sig innan respektive under provet kunde man se att en stor förändring inträffat, speciellt för de med underkänt prov och som upplevde en betydligt större oro under provet än vad de hade förväntat sig.

#### *Körkortstagare med underkänt prov – deltagarnas egna förklaringar*

Frågan om hur väl förberedda körkortstagarna varit fanns även med i efterenkäten, men med fokus på hur de reflekterade i efterhand istället för vad de hade förväntat sig. Bland de med underkänt prov

svarade majoriteten att de hade varit väl förberedda. Detta trots att de tyckt att körprovet varit svårt och betydligt svårare än vad de med godkänt prov ansåg. Anledningarna till att de misslyckats var enligt dem själva att de gjort ett smärre fel eller att förarprovaren varit för hård. I några av intervjuerna bekräftas det sistnämnda, i det att detta någon lyfte fram att de blivit nervös eftersom förarprovaren varit okänslig, medan en annan utgick ifrån att de underkänts för att förarprovaren skulle tjäna mera pengar.

En slutsats är att körkortstagarna inte kunde värdera sin egen körförmåga. Enligt den nya kursplanen från 2006 ska självvärdering ingå i förarutbildningen, men enligt en studie från 2006 (Nyberg & Henriksson) omsätts detta sällan i praktiken, och där en förklaring kan vara att det saknas redskap och metoder för att lära ut om självvärdering, både hos trafiklärare och handledare. Alger och Eklöf (2016) diskuterar även huruvida just handledares brister kring detta kan vara en bidragande orsak till att körkortstagare inte klarar körprovet, det vill säga att de inte kan värdera det egna körbeteendet.

Trots att majoriteten ansåg att de varit tillräckligt förberedda fanns det en grupp som insett att så inte var fallet och då kom det kanske som en överraskning att provet blev underkänt eftersom de trott att de kommit längre i utbildningen., vilket återigen kan kopplas till bristen på självvärdering. Men det fanns även de som hade bråttom och hoppades på att det skulle gå bra ändå.

Resultaten visade också att de flesta som fått underkänt prov ville köra upp så fort som möjlig, det vill säga en dag eller mindre efter det senaste körprovet. Detta gällde speciellt de som ansåg att de varit väl förberedda och som ansett att förarprovaren varit för hård. Något förvånande gällde detta även de som ansett att körprovet varit svårt. Denna brådskas bekräftas återigen av de intervjuade körkortstagarna, men som i vissa fall hade tänkt vänta längre, men då en tidigare uppkörningstid blev tillgänglig så bokade de denna eftersom de inte ville missa chansen.

#### *Körkortstagare med underkänt prov som genomfört kunskapsprovet på annat språk än svenska*

Andelen godkända körprov var lägre bland de som inte genomfört kunskapsprovet på svenska. Som tidigare nämnts har denna grupp inte tillgång till utbildningsmaterial på det egna språket, men ett annat problem som trafiklärarna och förarprovare lyfte fram var att de inte heller kunde ta till sig utbildningen på samma sätt som andra. Detta gäller framförallt de obligatoriska delarna, det vill säga riskutbildning och introduktionsutbildning och som oftast genomförs på svenska. Detta i sin tur kan ha bidragit till att de inte förstått omfattningen av provet och därför känt sig lugnare inför provet, samtidigt som de också utgick ifrån att chansen var stor att de skulle klara provet. Eftersom de därefter ansåg att provet varit betydligt svårare (jämfört med dem med svenska som modersmål) så kan man tolka det som att de inte varit tillräckligt förberedda. En annan skillnad som förmodligen bidrog till att de med underkänt prov var att de övningskört mindre privat och därmed fått mindre mängdträning. Om vi sedan utgår ifrån intervjuerna med körkortstagare, som visserligen är ett begränsat urval, kan en annan bidragande orsak vara att man gärna väljer en huvudhandledare som talar det egna språket och som kanske inte har någon större erfarenhet av det svenska förarprovet.

#### 5.3.2. Antal körprov innan provet blev godkänt

I denna studie var det möjligt att koppla svaren från enkätstudien med data från Trafikverkets register över hur många körprov deltagarna genomfört innan de klarade det. I analyserna jämfördes fyra olika grupper, baserat på antal genomförda prov: 1) godkänt på första körprovet; 2) godkänt på andra körprovet; 3) godkänt på tredje körprovet; 4) godkänt efter fyra eller fler prov.

Resultaten visade att dessa grupper inte skilde sig från varandra då det handlade om deras inställning till körprovet. Men man kunde ändå se att de som tagit tre körprov var något nervösare än de andra, och de trodde inte heller i lika stor utsträckning som de andra att det var upp till dem själva om de klarade provet eller inte. Efter körprovet däremot uppmättes stora skillnader mellan grupperna, speciellt då det handlade om hur lugn man varit under själva provet, hur lätt det var och hur riktig bedömningen varit.

De som klarade provet första gången ansåg att det var betydligt lättare jämfört med vad de andra ansåg. De var också lugnare under själva provet och de ansåg i högre grad än de andra att bedömningen var riktig. Andelen som var orolig var stor bland de som kört upp tidigare, men störst bland de som kört upp fyra gånger eller mer. En möjlig förklaring kan vara att de börjat tvivla på sin egen förmåga, vilket inte alltid behöver vara kopplat till faktisk förmåga (McIlroy, Bunting & Adamson, 2000; Proost, Derous, Schreurs, Hagtvet & de Witte, 2008). I en studie av Fairclough m.fl. (2006) fann man att de som var oroliga under själva körprovet gjorde flera misstag jämfört med hur man körde under mer normala förhållanden, det vill säga då det inte var en provsituation.

För att koppla tillbaka till önskemålet att köra upp så fort som möjligt gällde detta för alla som fått göra omprov, men mest för de som tagit fyra prov eller fler. En mycket liten andel hade för avsikt att öva mer på en trafikskola, utan det vanligaste var att övningsköra med sin handledare. Men trots att man varit nervös under körprovet och tyckt att provet varit svårt så var det långt ifrån alla som tänkte öva mera. Detta gällde speciellt de som genomfört fyra körprov eller fler. En förklaring kan vara att de ansåg att de varit tillräckligt förberedda och att anledningen till att provet blev underkänt antingen var att de bara gjort ett mindre fel, eller att det var förarprovaren som varit för hård. Detta i sin tur kan kopplas till att de inte tyckte att det var upp till dem själva om de klarade körprovet eller inte. En av de intervjuade trafikskollärarna menade att detta också kan bero på att förarprovaren inte har lyckats förklara varför körkortstagarens prov inte blivit godkänt, samtidigt som den pressande situationen innebär att informationen inte alltid når fram till körkortstagaren. I detta hänseende lyfte en av körkortstagarna fram vikten av att ha med trafikläraren vid körprovet eftersom både läraren och förarprovaren kan samtala om vad körkortstagaren behöver öva på.

Den mindre gruppen som i efterenkäten svarat att de inte varit tillräckligt förberedda trodde att de hunnit längre i utbildningen inför körprovet, men också att det var bråttom. Ett annat skäl var att det sammanhållna provet snart skulle gå ut. Det sammanhållna provet diskuterades även med de intervjuade körkortstagarna. En av dem vars prov snart skulle gå ut och som fått underkänt prov fick panik och bokade ett nytt prov direkt, även om personen inte kände sig redo. En annan körkortstagare upplevde pressen kring det sammanhållna provet under uppkörningen, det vill säga att hon kände en press att klara körprovet, vilket gjorde henne mera nervös än om hon hade sluppit fundera över detta. Även de intervjuade trafiklärarna och förarprovare riktade viss kritik mot det sammanhållna provet eftersom detta i vissa fall kan skapa en stress hos körkortstagaren. Konsekvensen blir att körkortstagaren bokar ett nytt prov alldeles för snabbt så de inte hinner träna och förbereda sig tillräckligt inför omprovet.

### 5.3.3. Körkort från ett land utanför EES-området

I denna studie ingick ett antal personer som redan hade ett körkort från ett annat land utanför EES-området och som därför var tvungna att göra ett nytt förarprov för att få ett svenskt körkort. Deltagarna i denna grupp var äldre än de i den andra gruppen, som inte hade ett tidigare utländskt körkort, och bestod av fler män än kvinnor. Andelen godkända kunskapsprov och körprov i denna grupp skilde sig inte från deltagare utan utländskt körkort, men de hade behövt ta fler körprov innan provet blev godkänt.

Resultaten visade att inställningen till både kunskapsprovet och körprovet skilde de två grupperna åt och detta gällde oavsett om provet blivit godkänt eller inte. De med ett tidigare körkort var lugnare än de andra, och de trodde att chansen var större att de skulle klara proven. Paradoxalt nog såg de med ett tidigare körkort också i högre grad än de i den andra gruppen provet som ett test på hur långt de hade kommit i utbildningen. Efter ”testet” ansåg de att det var svårare än de andra, men trots det kände de sig fortfarande lugna under själva provet, jämfört med den andra gruppen. I likhet med resultat som presenterats ovan skedde det en stor förändring då det handlade om vad de förväntade sig av proven och hur de faktiskt var att genomföra. Under proven hade de nämligen varit betydligt nervösare än vad



de hade trott att de skulle vara. Detta gällde både kunskapsprovet och körprovet, men skillnaden var betydligt större då det handlade om körprovet.

Eftersom det var en större andel män i denna grupp genomfördes separata analyser där enbart männen ingick men denna gång ingick enbart de som fått underkänt körprov. Resultaten visade att grupperna fortfarande skilde sig åt bortsett från hur lugna de var inför proven och tron på att de skulle klara dem. Detta överensstämmer väl med övriga resultat i studien eftersom kvinnorna var nervösare jämfört med männen, samtidigt som de inte i lika hög utsträckning som männen trodde att de skulle klara proven. Detta stöds även av andra forskningsresultat som visat att kvinnor är mera nervösa inför kunskapsprovet och körprovet än män, trots att de rent allmänt presterar bättre på kunskapsprovet (Martin, 1997; Proost, m.fl., 2008; Putwain, 2007; Zeidner, 1998).

Övriga resultat visade att efter beskedet att körprovet blivit underkänt var det gruppen med ett tidigare körkort som var mindre benägna än de andra att öva privat eller att ta kontakt med en trafikskola. Detta kan förklaras med att de ansåg att de redan hade tillräcklig körvana och därför i högre grad än de andra inte upplevt att de gjort något större fel, alternativt att det var förarprovaren som varit för hård. Återigen avspeglas detta i det faktum att de önskar ny tid för uppkörning inom ett betydligt kortare intervall jämfört med de som inte redan hade ett körkort.

#### 5.3.4. Anmälan till prov

I denna studie var det möjligt att undersöka om det fanns någon koppling mellan hur deltagarna anmält sig till körprovet och hur de utbildat sig. Resultatet visade att en stor andel av de som anmälts som privatist hade gått på en trafikskola. Detta var också något som gällde några av de intervjuade körkortstagarna, och en anledning till att man bokar privat uppges vara att man annars hade fått vänta längre, om anmälan kommit in via trafikskolan. En annan förklaring var att man från trafikskolans sida inte kände att körkortstagaren ifråga var redo och därför ville att de skulle boka privat.

Om man utifrån enkätsvaren jämför privatisterna med de som anmäldes via trafikskola tenderade privatisterna att gå på trafikskola framförallt i slutet av sin utbildning. Resultaten visade också, i likhet med annan statistik från Trafikverket (2016), att privatisterna klarade sig sämre än de som anmäldes via en trafikskola. En fråga är om trafikskolorna är ovilliga att anmäla elever om de inte känner sig säkra på att de kommer att klara provet? Detta stöds delvis av en intervjuad trafiklärare som menade att man på detta sätt undvek att ta ansvar för eleven, samtidigt som man från trafikskolans håll inte behövde diskutera med eleven huruvida denne är förberedd eller inte inför förarprov. En annan anledning till att man ogärna vill anmäla en elev som man inte anser vara tillräckligt förberedd är att man vill slippa tillsyn. Bakgrunden till detta, enligt en intervjuad förarprovare, är att det tidigare fanns en regel som sa att en trafikskola skulle ha minst 65 procent godkända prov för att undgå tillsyn. I samband med att procentsregeln infördes började trafikskolorna att anmäla sina elever som privatister. Detta har sedan ett par år tillbaka tagits bort och idag kan en trafikskola få tillsyn även om de har 100 procent godkända prov. Enligt Transportstyrelsen arbetar man idag utifrån en så kallad riskbaserad tillsyn där låg godkännandegrad ingår tillsammans med många andra indikatorer i en helhetsbedömning. Eftersom trafikskolorna verkar styras av den tidigare procentsatsen kan man förmoda att detta nya förhållningssätt inte spridits till alla.

I enkäten fanns frågor som ytterligare kan belysa varför så pass få elever anmäldes via en trafikskola eftersom man i och med detta kan göra en koppling till hur många prov man genomförde innan provet blev godkänt. Oavsett hur många prov man behövde innan godkänt prov, bokade majoriteten provet på egen hand. I de flesta fall hade man varit överens med sin trafiklärare, men i de fall där de inte varit överens var det en signifikant större andel som bokar provet själva.

Resultaten visade att den som oftast ville att de skulle vänta med att boka förarprovet var trafikläraren, och detta gällde oavsett om man klarade provet på första försöket eller inte. Så trots att mer än 50

procent av trafiklärarna hade velat att de skulle vänta bokade körkortstagare ändå tid till prov såsom privatist.

Detta var också något som trafiklärarna och förarprövarna diskuterade i intervjuerna. Några menade att dagens förarutbildningssystem ger körkortstagaren stor frihet, och de undrade om den kanske var för stor eftersom många bokar prov innan de är redo. Enligt dem var det inte alltid så att körkortstagaren lyssnade på trafikläraren, och en informant berättar att det i vissa fall finns en uppgivenhet och en inställning som handlar om att ”*kunden får vad kunden vill ha*”. En något annan bild ges av de intervjuade körkortstagarna som hade bokat tid även om de inte varit överens med läraren. Enligt dem litade de inte på läraren, så när extra lektioner erbjöds med argumentet att de inte var redo tolkades det som att skolan bara ville tjäna pengar. Detta stöds även av enkätstudien och de öppna svaren där deltagare angett varför de inte var överens med trafikläraren.

Det finns således en misstro bland körkortstagare mot vissa trafikskolor, något som indikerar ett behov av att lyfta fram det kvalitetsarbete som görs i branschen för att höja statusen. Även de intervjuade trafiklärarna och förarprövarna menar att det finns mindre seriösa skolor utan större kvalité i sin undervisning, något som bedöms även kunna påverka inställningen till hela branschen och därmed påverka de seriösa skolorna negativt.

---

## 6. Åtgärdsförslag

---

Utifrån resultatet från denna studie presenteras följande åtgärdsförslag som kan minska andelen omprov i framtiden.

### *Kvalitetssäkring av trafikskolor*

Elevernas förtroende för trafikskolorna behöver bli bättre. Detta kan ske med marknadsföring, men för att den skall bli trovärdig behöver även dagens tillsyn av trafikskolorna förstärkas med fler tillsynstjänstemän. Tillsynen borde ske oftare men också i högre utsträckning än idag fokusera på den praktiska verksamheten med betoning på tips, råd och diskussion. Ett förslag är också att öka samverkan mellan Trafikverkets förarprovskontor och Transportstyrelsen eftersom förarprovskontoren har en betydligt bättre insyn i hur utbildningen bedrivs på trafikskolorna.

### *Introduktionsutbildningens roll*

Den obligatoriska introduktionsutbildningen är ett tillfälle där trafikläraren på ett bättre sätt än idag skulle kunna förmedla hur ett bra upplägg av förarutbildningen kan se ut. Det behöver säkerställas att körkortstagarna på ett bättre sätt kan ta till sig utbildningen, till exempel på annat språk än svenska.

### *Kombinera privat utbildning med trafikskola*

Resultaten från enkätstudien visar att de som kombinerar den privata utbildningen med en utbildning på trafikskola under hela sin utbildningsperiod klarar sig bättre än de som inte har detta upplägg. Mängdträning är också viktig eftersom de som börjar tidigt har visat sig klara sig bättre än de som börjat senare.

### *Självvärdering*

En stor andel av körkortstagarna med underkänt prov saknade förmåga att värdera sin egen förmåga. Enligt den nya kursplanen från 2006 ska självvärdering ingå i förarutbildningen men tyvärr omsätts detta inte alltid i praktiken. För att säkerställa att självvärdering ingår på ett tydligare sätt under hela utbildningen bör nya metoder och redskap tas fram.

### *Förbättring av språkmöjligheter*

Möjlighet att genomgå de obligatoriska delarna på sitt eget språk bör ökas, men även undervisningsmaterial på så många språk som möjligt, och av god kvalitet, bör finnas tillgängligt i högre grad än vad som är gällande idag. Ökad samverkan med SFI där trafiklärare kan berätta om det svenska förarprovet är av stor vikt i detta sammanhang. Ett annat alternativ är att utöka den samhällsintroduktion som nyanlända till Sverige får. I nuläget ingår trafiksäkerhet och miljöfrågor men i ganska begränsad omfattning.

### *Utveckling av tekniska översättningsmöjligheter*

En utveckling av tekniska översättningsmöjligheter är ytterligare en framtida möjlighet. Som ersättning för språk kan även bilder användas under körprovet, där förarprovaren till exempel visar en bild på en bil som backar runt ett hörn. Detta har redan provats, med positiva resultat, varför det skulle kunna utvidgas som åtgärd.

### *Obligatoriska körmoment på trafikskola*

Ett antal obligatoriska körmoment på trafikskola torde kunna öka körkortstagarens förutsättningar att lyckas med förarprovet. Även ett införande av en provuppkörning på trafikskola innan det riktiga förarprovet, och som liknar förarprovet, borde göra körkortstagarna bättre förberedda. För de som är

nervösa kan detta också vara en bra övning. Införandet av flera obligatoriska moment kan komma att kräva en mer genomgripande översyn av körkortsutbildningen så att mål, utbildningsinnehåll, genomförande och prov harmonierar med varandra.

*Erbjuda körkortstagare med svår nervositet ett speciellt körprov.*

En metod som används i Nederländerna med syfte att motverka nervositet kan rekommenderas. Personer med svår nervositet erbjuds en möjlighet att genomföra ett speciellt körprov av en förarprovare som är utbildad i att hantera personer med svår nervositet. Körkortstagaren får mer tid för att bli bekväm med situationen, och det finns även möjlighet att göra uppehåll under provet.

*Åtgärder för att öka körkortstagarnas förståelse för provresultatet.*

Alldeles för många av de som underkänns utgår ifrån att de inte gjort något allvarligt fel eller att förarprovaren varit för hård. Informationen till körkortstagaren behöver därför bli tydligare eftersom risken annars är stor att de inte är bättre förberedda inför nästa körprov. Man borde därför uppmuntra fler trafiklärare eller handledare att åka med vid uppkörning. Om körkortstagaren inte vill att någon följer med under körprovet kan denna person istället få chans att lyssna in vad förarprovaren säger direkt efter körprovet, och därefter diskutera detta med körkortstagaren i lugn och ro. Ett komplement kan vara att samtalet mellan förarprovare och körkortstagare spelas in på mobiltelefon.

*Se över det sammanhållna förarprovet.*

Det sammanhållna provet kan leda till stress och att man bokar ny tid även om man inte är redo. Av den anledningen behöver speciellt tidsramen för det sammanhållna provet ses över.

---

## Referenser

---

- Alger, S. & Eklöf, H. (2012) *Sämre år för år? En studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B. Rapport nr. 55.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S. & Eklöf, H. (2013). *Det praktiska körprovet 2009-2011. Analys av datas tillförlitlighet samt provresultat och trender.* Umeå: Umeå universitet. Tillgänglig på: <http://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:712488/FULLTEXT01.pdf>.
- Alger, S., & Eklöf, H. (2014). *Uppföljning av sammanhållet förarprov. Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov mellan 2007 och 2013. Rapport nr 60.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S. & Eklöf, H. (2016). *Trender 1998-2015 avseende förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B. Rapport nr 62.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., Henriksson, W. & Sundström, A. (2008). *Utveckling och utvärdering av instrument inför en studie av likvärdigheten i körprovet. Rapport nr 33.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger S., Henriksson, W. & Sundström, A. (2009). *Likvärdigheten i körprovet. En studie av samstämmighet i bedömningen. Rapport nr 39.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., Henriksson, W., Sundström, A. & Wiberg, M. (2008). *Studie av tillförlitlighet och användbarhet hos data om det praktiska förarprovet. Rapport nr 23.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., Henriksson, W. & Wänglund, A. (2010). *Sammanhållet prov. Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov. Rapport nr 41.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S. & Sundström, A. (2011a). *Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 1998–2005 och analys av tillförlitligheten. Rapport nr 50.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S. & Sundström, A. (2011b). *Provtagares uppfattning om förarprovet. Enkätundersökning före och efter införandet av sammanhållet förarprov. Rapport nr 45.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Berg, H-Y., Eliasson, K., Palmkvist, J., & Gregersen, N. P. (1999). Learner drivers and lay instruction. How socio-economic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. *Transportation Research Part F*, 2, 167-179.
- Cartmel, F. & Furlong, A. (2000). *Youth unemployment in rural areas.* York Publishing Services Ltd: York.
- Cieca (2015). *Category B (passenger car) driver licensing in CIECA member countries. Overview of the category B licensing process (training, testing & probationary licensing) for novice drivers in CIECA member countries 2010.* Tillgänglig på: [http://www.cieca.eu/download.asp?file=2010-07-8\\_Category+B+licensing+in+CIECA+countries.pdf](http://www.cieca.eu/download.asp?file=2010-07-8_Category+B+licensing+in+CIECA+countries.pdf).

- Crinson, L. F. & Grayson, G. B. (2005). Profile of the British learner driver. In G. Underwood (Ed.), *Traffic and Transport Psychology, Theory and Application*, 157–170. London: Elsevier. Tillgänglig på:  
[https://books.google.se/books?id=jrEKOwfoJc0C&pg=PA157&lpg=PA157&dq=Profile+of+the+British+learner+driver&source=bl&ots=qDQQMbQmKr&sig=mR\\_sW1j35HBeQjicaCH2HIT9mBk&hl=sv&sa=X&ved=0CB8Q6AEwAGoVChMI5O7164T-xwIVyp5yCh1\\_dQK5#v=onepage&q=Profile%20of%20the%20British%20learner%20driver&f=false](https://books.google.se/books?id=jrEKOwfoJc0C&pg=PA157&lpg=PA157&dq=Profile+of+the+British+learner+driver&source=bl&ots=qDQQMbQmKr&sig=mR_sW1j35HBeQjicaCH2HIT9mBk&hl=sv&sa=X&ved=0CB8Q6AEwAGoVChMI5O7164T-xwIVyp5yCh1_dQK5#v=onepage&q=Profile%20of%20the%20British%20learner%20driver&f=false)
- Department for Transport and Driver and Vehicle Standards Agency (2015). *Driving Test and Instructor Statistics*. <http://www.dft.gov.uk/statistics/series/driving-tests-and-instructors/> [2015-08-20] Senast uppdaterad 25 June 2015.
- Driver and Vehicle Standards Agency (2015). *Car practical driving test: operational statistics*. <https://www.gov.uk/government/statistics/car-practical-driving-test-operational-statistics> [2015-08-20]. Senast uppdaterad 9 July 2015.
- Erlandsson, A. & Johansson, P. E. (2014). *Vidareutveckling av förarprovsvärksamheten inom Trafikverket. Lägesanalys med åtgärder*. Stockholm: InterPares Konsult KB. Tillgänglig på:  
[http://www.trafikverket.se/contentassets/8a7960413d894a42b9f6839526f1703b/rapport\\_trv\\_2014\\_826\\_2.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/8a7960413d894a42b9f6839526f1703b/rapport_trv_2014_826_2.pdf)
- Europaparlamentet/rådet (2006). Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning). *Europeiska unionens officiella tidning*. Tillgänglig på:  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:SV:PDF> [2014-10-07].
- Fairclough, S.H., Tattersall, A.J. & Houston, K. (2006). Anxiety and performance in the British driving test. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol 9(1), 43–52.
- Forward, S. & Gregersen, N.P. (2016). *Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat*. VTI-notat 17-2015. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Genschow, J., Sturzbecher, D., & Willmes-Lenz, G. E. (2014). Novice driver preparation – an international comparison. Bertz und Fischer. Tillgänglig på: [http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b\\_englisch\\_barrierefrei.pdf](http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b_englisch_barrierefrei.pdf) [2016-04-22].
- Gregersen, N. P. (2010). *Nollvision för tonåringar i trafiken, utopi eller möjlighet?* NTF, Säker Trafik.
- Groeger, J. & Brady, S. (2004). *Differential effects of formal and informal driver training*. Road Safety Research Report No. 42. London: Department for Transport.
- Hammargren, B. (2008). Arabiskan är Sveriges tredje största språk. *Svenska Dagbladet*. Tillgängligt på: <http://blog.svd.se/mellanostern/2008/12/15/arabiskan-ar-sveriges-tredje-storsta-sprak/> [2016-10-18].
- Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2003). Socioeconomic background and road traffic injuries: A study of young drivers in Sweden. *Traffic Injury Prevention*, 4, 249–254.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A. & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control. Broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F*, 5, 201–215.
- Keskinen, E. (2007). What is GDE all about and what is it not. Ingår i *Proceedings from the conference. The GDE-model as a guide in driver training and testing*. Umeå, may 7–8, 2007.
- Korsu, E. & Wenglenski, S. (2010). Job Accessibility, Residential Segregation, and Risk of Long-term Unemployment in the Paris Region. *Urban Studies*, March, 19.

- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2013). *Körkort*. Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. Tillgänglig på: [http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/FE/2012/fe1\\_2012\\_pdf.pdf;jsessionid=2CA93B69C88A383AFF4BF9F7E0AAE66E.live1042?\\_\\_blob=publicationFile&v=8](http://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/FE/2012/fe1_2012_pdf.pdf;jsessionid=2CA93B69C88A383AFF4BF9F7E0AAE66E.live1042?__blob=publicationFile&v=8).
- Körkortsportalen (2015a). *Inför provet*. <http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/B--Personbil-och-latt-lastbil-huvudsida/personbil/Forarprov/Kunskapsprov/--Infor-provet/> [2015-04-07].
- Körkortsportalen (2015b). *Körprov*. <http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/B--Personbil-och-latt-lastbil-huvudsida/personbil/Forarprov/Korprov/> [2015-04-12].
- Martin, M. (1997). Emotional and cognitive effects of examination proximity in female and male students. *Oxford Review of Education*, 23, 479–486.
- McIlroy, D., Bunting, B., & Adamson, G. (2000). An evaluation of the factor structure and predictive utility of a test anxiety scale with reference to students' past performance and personality indices. *British Journal of Educational Psychology*, 70, 17–32.
- Murray, Å. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 30(2), 169–182.
- NTF (2016). (<http://www.ntf.se/nyhetsbrev/default.asp?RecID=81802>) [2016-04-22].
- Nyberg, A. & Gregersen, N. P. (2005). *Övningskörningen och det praktiska körkortsprovet. En undersökning om 18–24-åringar*. VTI rapport 209. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).
- Nyberg, A. & Gregersen, N.P. (2007). Practicing for and performance on driver's license tests in relation to gender differences in crash involvement among novice drivers. *Journal of Safety Research* 38, 71–80.
- Nyberg, A., Gregersen, N. P. & Wiklund, M. (2006). Practicing in relation to the outcome of the driving test. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 159–168.
- Nyberg, J. & Henriksson, P. (2009). *Förändringar inom den svenska förarutbildningen – Delstudie 3. Processutvärdering av Kursplan B*. VTI rapport 665, Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- OECD/ECMT (2006b). *Young drivers. The road to safety. ECMT and OECD*. OECD Publishing. Paris. Tillgänglig på: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YoungDrivers.html>.
- Proost, K., Derous, E., Schreurs, B., Hagtvet, K. A., & De Witte, D. (2008). Selection test anxiety: Investigating applicants' self- vs other-referenced anxiety in a real selection setting. *International Journal of Selection and Assessment*, 16, 14–26.
- Putwain, D. W. (2007). Test anxiety in UK schoolchildren: Prevalence and demographic patterns. *British Journal of Educational Psychology*, 77, 579–593.
- Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter, Juridisk Færdselssektion (2015). *Køreprøver i 2014*. <https://www.politi.dk/NR/rdonlyres/931CD894-9856-4B38-AB2A-9E97A0F27ACC/0/Dumpeprocentallekategorier2014.pdf> [2015-08-19].
- Riksförbundet Attention (2014). *"Körkort öppnar för jobb och ett annat liv"*. En enkätundersökning som visar på de möjligheter och utmaningar som personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättning upplever som bilförare. Riksförbundet Attention.
- Rosenbloom, T., Shahar, A., Perlman, A., Estreich, D. & Kirzner, E. (2007). Success on a practical driver's license test with and without the presence of another testee. *Accident analysis and prevention*, Vol 39(6), 1296–1301.
- Ruthig, J. C., Perry, R. P., Hall, N. C., & Hladkyj, S. (2004). Optimism and attributional retraining: Longitudinal effects on academic achievement, test anxiety, and voluntary course withdrawal in college students. *Journal of Applied Social Psychology*, 34, 709–730.

Rådet för utveckling av förarutbildningssystemet (2015). *Redovisning av grupparbete: Hur kan trenden med vikande godkännandegrad på B-prov vändas?* Presenterat vid Workshop - Utveckling av förarutbildningsprocessen, Stockholm 5 november 2015.

Stave, C. (2011). *Workshop om trafik och pedagogik. Vilken forskning bedrivs inom området idag och hur vill vi att den ska utvecklas?* VTI notat 11-2011. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Stenlund, T. (2006). *Modell för beskrivning av kursplanen för den svenska förarutbildningen; En litteraturstudie. Rapport nr 18.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Stenlund, T., Henriksson, W. & Sundström, A. (2006). *Jämförelse av innehåll i den gamla och den nya kursplanen för den svenska förarutbildningen. Rapport nr 24.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Stenlund, T., Henriksson W. & Sundström, A. (2007). *Samstämmighet mellan mål och prov. En studie av det svenska förarutbildningssystemet. Rapport nr 30.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Stenlund, T., Henriksson, W., Wahl, C. & Holmberg, B. (2007). *Begreppet komplettering i ett examinationsperspektiv. Ett försök med det praktiska körkortsprovet. Rapport nr 27,* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Sundström, A. (2006). *Utveckling av instrument för att mäta begreppet upplevd förarkompetens.* Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Sundström, A., Henriksson, W., Wiberg, M. & Alger, S. (2008). "Ett givet inslag i förarutbildningen": Umeå universitet försvarar självvärderingen. *Mitt i trafiken*:1, 33–33. Landskrona: Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

Sundström, A. & Wiberg, M. (2005). *Den svenska förarprovningens resultat. Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet för underkända och godkända provtagare. Rapport nr 13.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Trafikverket. (2015). *Förarprovsrådet 2015-11-05 Trender.* Presenterat vid Workshop - Utveckling av förarutbildningsprocessen, Stockholm 5 november 2015.

Trafikverket. (2016). Förarprovsstatistik. <http://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/fakta-och-statistik-om-forarprov/Forarprovsstatistik/> [2016-06-02].

Transportstyrelsen (2012a). *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser; 43,* TSFS 2012:41. Väg- och järnvägsavdelningen, Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen. (2012b). *Transportstyrelsens föreskrifter om förordnande att förrätta prov.* Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2012:61. Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen. (2014). *Effekter av sammanhållet förarprov. En kunskapsöversikt.* TSV 2014-2. Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen. (2015). *Sammanhållet prov. Mera statistik som diskussionsunderlag Utveckling över tid - tänkbara förklaringar och farhågor.* Transportstyrelsen, Väg- och Järnvägsavdelningen. Presenterat vid Workshop - Utveckling av förarutbildningsprocessen, Stockholm 5 november 2015.

Ungdomsbarometern. (2015). *Ungdomars medievänor, beteenden.* Presenterat vid Workshop - Utveckling av förarutbildningsprocessen, Stockholm 5 november 2015.

Vegvesen. (2015). *Tall for teoretiske og praktiske prøver fra år 2000 og frem til og med 2014. Nøkkeltall, førerprøver.*

[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/176617/binary/1013823?fast\\_title=N%C3%B8kkeltall%2C+f%C3%B8rerpr%C3%B8ver.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/176617/binary/1013823?fast_title=N%C3%B8kkeltall%2C+f%C3%B8rerpr%C3%B8ver.pdf) [2015-08-19].

VVFS 2006:21. *Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna.* Vägverkets författningssamling. Borlänge: Vägverket.



Vägfikinspektionen. (2008). *Förarutbildningen. En förstudie*. Borlänge: Vägfikinspektionen.

Wiberg, M. (2006). Gender differences in the Swedish driving-license test. *Journal of Safety Research* 37, 285–291.

Wiberg, M. (2007). *Ny kursplan och nya former för examination. Jämförelse av förarprovet för körkort B före och efter förändringen. Rapport nr 28*. Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

de Winter, J.C.F. & Wieringa, P.A. (2008). Gender differences in driver's license theory test scores in the Netherlands. *Journal of Safety Research* 39, 413–416.

Zeidner, M. (1998). *Test anxiety: The state of the art*. New York: Plenum.



VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE  
LINKÖPING  
SE-581 95 LINKÖPING  
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM  
Box 55685  
SE-102 15 STOCKHOLM  
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG  
Box 8072  
SE-402 78 GOTHENBURG  
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE  
Box 920  
SE-781 29 BORLÄNGE  
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND  
Medicon Village AB  
SE-223 81 LUND  
PHONE +46 (0)46-540 75 00

