



UMEÅ UNIVERSITET

## Samma prov – andra provtagare

En studie av förändringar i körprovsresultat och  
provtagargruppens sammansättning

Susanne Alger

Hanna Eklöf

BVM Nr 66, 2017

ISSN 1652-7313

## Abstract

The purpose of this study is to describe the trend regarding the pass rate for the driving test and examine to what degree changes of the pass rate can be linked to changes in the composition of the group of test-takers. Previously there have been no trend studies exploring changes with regard to the language of the theory test, i.e. whether the test-takers take the test in Swedish or another language so special attention will be given to this aspect.

The composition of the group of test-takers has changed quite a lot over the last 20 years. Test-takers can either register for the test via a driving school or on their own. The percentage of tests registered via a driving school has decreased, and in later years the number of driving tests not registered via a driving school following theory tests in other languages than Swedish has increased. The pass rate among the tests that were not registered via a driving school has decreased more than for those registered via a driving school. If the results are weighted to reflect the distribution of groups as it was in 1998 or 2010 one may conclude that if the total group of test-takers had had the same composition in later years the pass rate would probably not have decreased as much.

If theory tests are categorised according to whether they were carried out in Swedish or another language (translated or interpreted) results show that the percentage of tests in other languages has increased significantly since 2013. The percentage of driving tests following theory tests in other languages has also increased. Most of the driving tests after theory tests in other languages are carried out by test-takers who are 25 years or older and who have not registered for the test via a driving school. Such tests are also failed to a greater degree.

Many more tests are administered today than 10 or 20 years ago. The number of test-takers increased by 87 per cent between 1998 and 2016 while the number of tests increased by 137 per cent. A contributing factor is the change in 2008 that all were allowed to take the driving test regardless of result on the theory test (previously only those who passed could). If results on the driving test are divided by result on the preceding theory test (pass/fail) it turns out that the pass rate has decreased at roughly the same rate since 2012 for both those who failed and those who

passed the theory test. However, a larger proportion of those who have passed the theory test also pass the driving test.

The changes in conditions for taking the driving test does not constitute the whole explanation. If comparing the number of driving tests in 2010 (when all were part of the new system) and 2016 the increase is 22 and 33 per cent respectively.

When performing analyses based on test-takers rather than tests it is also clear that the number of test-takers who are 25 or older and not registered via a driving school is increasing. At least from 2013 this increase is almost entirely due to test-takers who have taken the theory test in other languages than Swedish. In 1998 24 per cent of the test-takers only took tests for which they had not registered via a driving school. In 2010 that percentage was 42 per cent and in 2016 53 per cent. Students who do not register for the test via a driving school also carry out more tests on average within the year than those who do.

Test-takers who carry out many driving tests have, to a greater extent than others, had the examiner intervene (e.g. by braking) during their first test attempt, which perhaps is a consequence of not being properly prepared.

To summarize: the trend with decreasing pass rate, an increasing proportion of older test-takers and of tests not registered via a driving school that has been visible over the last 20 years or so seems to be continuing. When looking at trends in a shorter perspective, the most notable change is the increase in theory tests that are taken in languages other than Swedish. These tests are, to a great extent, taken by older test-takers, not registered via a driving school, factors that are associated with a lower pass rate. Findings may inform policy makers and other stakeholders when it comes to understanding changes in the composition of test-takers and how possible efforts to increase pass rates could be targeted.

## Sammanfattning

Syftet med denna studie är att beskriva trenden när det gäller godkännandegrad och undersöka i vilken mån förändringar av andelen godkända på körprovet kan kopplas till förändringar i provtagargruppens sammansättning. En aspekt som tidigare inte studerats är trend utifrån språk på kunskapsprovet, varför den får särskild uppmärksamhet här.

Sammansättningen av provtagargruppen utifrån ålder och anmälningsätt har förändrats ganska mycket under de senaste 20 åren. Andelen privatanmälda körprov har ökat. Andelen godkända av de privatanmälda körproven har minskat mer än för de trafikskoleanmälda. Om man viktar resultaten för att återspegla den fördelning mellan grupper som rådde 1998 eller 2010 kan man konstatera att om provtagargruppen även fortsättningsvis haft samma sammansättning skulle andelen godkända förmodligen inte ha minskat i samma utsträckning.

Om man delar in kunskapsprovet utifrån om de genomförts på svenska eller något annat språk (skriftligt eller tolkat) kan man se att andelen kunskapsprov på andra språk ökat sedan 2012. Om man delar in körproven utifrån språk på kunskapsprovet är det också fallet. Körprov efter kunskapsprov på andra språk är i högre grad genomförda av provtagare som är 25 år eller äldre samt anmälda privat. De godkänns också i lägre utsträckning.

Många fler körprov genomförs idag än tidigare. Antalet provtagare ökade med 87 procent mellan 1998 och 2016 medan antalet körprov ökat med 137 procent. En bidragande anledning till detta är att efter 2008 fick alla genomföra körprov oavsett resultat på kunskapsprovet. Om man delar upp körprovsresultaten utifrån resultatet på kunskapsprovet finner man att andelen godkända körprov sedan 2012 minskat i ungefär samma utsträckning för både de som fått godkänt och de som fått underkänt på kunskapsprovet. De som fått godkänt på kunskapsprovet i får dock i högre grad godkänt på körprovet.

Ändrade förutsättningar utgör dock inte hela förklaringen till det ökande antalet prov. Om man i stället jämför antalet genomförda körprov 2010 (då sammanhållet prov fått fullt genomslag) och 2016 är ökningen 22 respektive 33 procent.

Om man gör analyser utifrån provtagare i stället för prov kan man också se att antalet privatanmälda och antalet som är 25 år eller äldre ökar.

Denna ökning består, åtminstone sedan 2013, nästan uteslutande av provtagare som genomfört kunskapsprovet på ett annat språk än svenska. 1998 gjorde 24 procent av provtagarna endast körprov som anmälts privat, 2010 var andelen 42 procent och 2016 53 procent. De privat-anmälda gör i genomsnitt fler prov under året än de trafikskoleanmälda.

Provtagare som genomför många prov har i högre utsträckning haft ett ingripande under sitt första provförsök, vilket skulle kunna tolkas som en följd av de inte är tillräckligt förberedda.

Sammanfattningsvis visar resultaten från analyserna i denna studie att trenden mot sjunkande andel godkända, allt fler privatanmälda och allt äldre provtagare verkar fortsätta. När man ser till trend i ett kortare perspektiv är den mest anmärkningsvärda förändringen den ökande andelen kunskapsprov på andra språk än svenska. Dessa prov genomförs i stor utsträckning av äldre provtagare som anmälts privat, faktorer som är kopplade till en lägre godkännandegrad. Resultaten kan hjälpa makt-havare och andra intressenter att förstå förändringar i provtagargruppens sammansättning och hur möjliga åtgärder för att öka godkännandegraden skulle kunna inriktas.

## Innehåll

<b>INLEDNING .....</b>	<b>1</b>
<b>SYFTE .....</b>	<b>2</b>
<b>DATAINSAMLING OCH BEARBETNING .....</b>	<b>3</b>
<b>RESULTAT .....</b>	<b>5</b>
Andel godkända prov .....	6
Viktad andel godkända körprov.....	11
Analyser av kunskapsprovet med fokus på språk .....	13
Körprov som föregåtts av kunskapsprov på andra språk .....	16
Utifrån resultat .....	16
Utifrån fördelning .....	20
Statistik utifrån provtagare .....	22
Antal genomförda prov per person under året.....	24
Ingripanden .....	27
<b>DISKUSSION .....</b>	<b>29</b>
Att komma från en annan språklig bakgrund .....	32
Avslutande reflektioner.....	34
Kommande studier.....	35
<b>REFERENSER.....</b>	<b>37</b>

## Inledning

Omkring 80 procent av Sveriges befolkning som är 18 år eller äldre har ett körkort med B-behörighet (personbil) utfärdat i Sverige. Körkort – och därmed även förarprov – är något som berör många. Det svenska förarprovet för behörighet B, personbil, består av två delar – ett teoretiskt kunskapsprov och ett praktiskt körprov. Båda dessa prov måste genomföras med godkänt resultat under en tvåmånadersperiod för att individen ska erhålla ett körkort. Kunskapsprovet är ett datoriserat flervalssprov med 65 uppgifter (och fem utprövningsuppgifter). Körprovet består av säkerhetskontroll samt körning i och utanför tätort under sammanlagt minst 25 minuter. Under åren har många studier genomförts av Umeå universitet på uppdrag av Vägverket och senare Transportstyrelsen för att undersöka olika kvalitetsaspekter av provet och för att utvärdera förändringar (se exempelvis Alger & Eklöf, 2014, 2016a; Alger, Henriksson, & Sundström, 2009; Alger & Sundström, 2011c; Henriksson, Sundström, & Wiberg, 2002; Henriksson, Wikström, & Zolland, 1995; Stenlund, Henriksson, & Sundström, 2007; Stenlund, Henriksson, Wahl, & Holmberg, 2007; Sundström, 2004, 2007; Sundström & Stenlund, 2006; Wiberg, 1999, 2007).

När man tidigare studerat trender avseende körprovets resultat och provtagargruppens sammansättning har det visat sig att andelen godkända körprov minskat över tid. Det har också visat sig att provtagargruppens sammansättning har förändrats över tid (Alger & Eklöf, 2012, 2016b). En nyligen genomförd studie visade att när körproven indelades i kategorier utifrån anmälningssätt, ålder och kön var den snabbaste ökande kategorin, i antal prov räknat, privatanmälda män som var 25 år eller äldre (Alger & Eklöf, 2016b). Efter att denna kategori ökat med mer än 10 000 prov mellan 2013 och 2014 är det relevant att undersöka om denna kategori även efterföljande år fortsätter att öka, och vad detta kan bero på. En annan intressant aspekt när det gäller denna kategori är att den i stor utsträckning utgjordes av personer som först genomfört ett kunskapsprov på ett annat språk än svenska (Alger & Eklöf, 2016b). Kunskapsprovet finns översatt till 14 andra språk, varav arabiska, engelska, persiska, somaliska och turkiska var de vanligast förekommande under 2015-16. Dessutom tolkas kunskapsprovet till ytterligare språk där kanske bara enstaka prov sker under året (se bilaga 1).

Såväl förarutbildning som prov har förändrats över tid, men eftersom inga stora förändringar inom förarprovningen förekommit under senare år hänvisar vi till tidigare studier för närmare upplysningar om relevanta förändringar under tidigare år (Alger & Eklöf, 2016b). Vi vill dock nämna en av dessa förändringar som har haft betydelse för de analyser som gjorts. Då sammanhållet prov infördes i slutet av 2008 (Alger, Henriksson, & Wänglund, 2010) innebär det att inte längre bara de som fått godkänt på kunskapsprovet fick genomföra körprovet. Det blev då relevant att koppla ihop körprovresultat med kunskapsprov för att kunna göra en rättvis jämförelse av andelen godkända körprov före och efter denna förändring. Trend med avseende på de prov som föregåtts av godkända kunskapsprov har studerats (Alger & Eklöf, 2016). Däremot har inte trenden för körprov efter underkända kunskapsprov studerats förrän nu eftersom det inte har funnits data för en längre period

När körprovresultaten kopplas ihop med kunskapsprovet ger det också möjlighet att dela in körproven utifrån om föregående kunskapsprov genomförts på svenska eller något annat språk. Trend utifrån språk på kunskapsprovet har inte studerats tidigare. Denna studie kommer därför till stor del att presentera analyser utifrån språkaspekten.

En anledning till att detta är relevant är att antalet utlandsfödda i Sverige som är 18 år eller äldre ökar stadigt (scb.se). Även om en del av dem utgörs av EU-medborgare kommer andelen kunskapsprov som görs av provtagare som inte har svenska som modersmål sannolikt att öka. Om man har ett körkort utfärdat inom en EES-stat får man köra i Sverige så länge det är giltigt. Om man har ett körkort från ett land utanför EES är det också giltigt här, men bara under det första året man är folkbokförd i Sverige, därefter måste man ta ett svenskt körkort (förutom för körkorts-havare från Schweiz och Japan som kan byta ut körkortet mot ett svenskt). Så länge man inte är folkbokförd i Sverige kan man använda sitt utländska körkort utan tidsbegränsning. Man måste ha en godtagbar ID-handling om man vill ansöka om körkortstillstånd eller utbyte av körkort. Man måste inte vara folkbokförd i Sverige för att ta körkort, men man måste vara permanent bosatt här.

## Syfte

Syftet med denna studie är att beskriva trenden när det gäller godkännandegrad och undersöka i vilken mån förändringar av andelen godkända på



körprovet kan kopplas till förändringar i provtagargruppens sammansättning. Därmed syftar studien också till att bidra till ökad kunskap om möjliga orsaker till de trender vi ser. Studien är en fortsättning på tidigare studier av trender i resultat på körprovet för åren 1998-2008 (Alger & Eklöf, 2012) och fram till 2015 (Alger & Eklöf, 2016b). Till skillnad från de tidigare studierna fokuserar den här studien främst på senare år och redovisar trender fram till och med juni 2017. Dessutom syftar studien till att undersöka trend avseende den provtagargrupp som gör kunskapsprovet på ett annat språk än svenska. Inga trendanalyser med denna bakgrundsfaktor har gjorts tidigare, men det kan antas vara en variabel som förändrats över tid och därmed vara relevant att studera. Som en bakgrund inkluderas även vissa uppgifter om trend för kunskapsprovet.

## Datainsamling och bearbetning

Vid anmälan till förarprov registreras provtagarnas ålder, kön och anmälningsätt. Kunskapsproven är datoriserade och svaren registreras och sammanställs. När körproven genomförs markerar förarprovaren vad som provas, eventuella anmärkningar för varje moment och det slutliga provresultatet på ett protokoll som numera är digitalt. Dessa insamlade data utgör underlag för denna rapport.

När man studerar data som insamlats under en längre period kan jämförelser försvåras av förändringar som gäller insamlingssätt, utformning av prov och protokoll. En stor förändring för förarprovet var införandet av sammanhållet prov 2008. Att det inte längre var nödvändigt att få godkänt på kunskapsprovet för att genomföra körprovet förändrade förutsättningarna, vilket man måste ha i åtanke när man tolkar översikter av förarprovsstatistik. Den nya regeln att man måste ha godkänt på båda provdelarna inom en tvåmånadersperiod påverkade också provtagarnas beteenden.

Olika omständigheter kan också påverka bortfall i data samt variabelers tillförlitlighet. En mer ingående beskrivning av processen för att kontrollera och eventuellt korrigera data finns i tidigare rapporter (Alger & Eklöf, 2013; Alger & Sundström, 2011a, 2011b). Sedan 2013 registreras data vid körprovet med hjälp av en läsplatta eller tunn dator och bortfall av uppgifter är lågt. Av de variabler som redovisas här för perioden från 2013 och framåt är inget bortfall högre än 15 prov för data från körprovet. Dock är bortfallet för hopkopplade kunskapsprovsdata något större, men det är

som mest 225 prov där uppgifter saknas om språk och kunskapsprovresultat under åren till och med 2016. För första halvåret 2017 saknas dessa uppgifter för 894 prov.

Vid trendstudier är inte bara förändringar i resultat intressanta utan även andra relevanta förändringar. För att bättre kunna tolka förändringar i godkännandegrad har resultaten delats upp efter åldersgrupp, kön och anmälningssätt och analyser har gjorts utifrån dessa sexton olika kategorier.

Även om variabeln anmälningssätt inte är en helt tillförlitlig indikation på hur utbildningen genomförts (Sundström, 2004) är det den enda variabel som finns som indikerar skillnad i utbildningsbakgrund. Tidigare studier har också visat en klar skillnad i andel godkända prov utifrån anmälningssätt (Wolming, 2000; Sundström, 2003; Alger & Sundström, 2011a, 2011b).

Vissa skillnader i provresultat utifrån kön och ålder förekommer även när man delat in proven efter anmälningssätt, och har därför också beaktats vid indelningen i kategorier (Alger & Eklöf, 2012, Alger & Sundström 2011a, 2011b). Fyra ålderskategorier har skapats för en mer överskådlig redovisning. De flesta som gör körprovet är unga, vilket gör att åldersfördelningen är väldigt sned, och därför har indelningen inte utgått ifrån jämna åldersintervall utan i stället är kategorierna 18-åringar, 19-åringar, 20-24-åringar och de som är 25 eller äldre.

Eftersom det var nödvändigt att identifiera vilka körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov för att kunna göra rättvisa jämförelser av data före och efter införandet av sammanhållet prov kopplades data från körprovet ihop med data för kunskapsprovet (dock ej möjligt för 2009-2011). I uppgifterna om kunskapsprovet räknas även andra utbildare (gymnasieskola, arbetsmarknadsutbildning och övriga) till trafikskola, men det rör sig om ett fåtal prov som nästan uteslutande är på svenska. Den variabel som används vid analyserna som rör språk har kodats om från många olika språkgrupper till två – svenska och annat språk. Även teckenspråkstolkade prov har räknats som annat språk men det rör sig om högst 60 kunskapsprov per år.

Den uppmärksamme läsaren kommer att notera att alla figurer inte innehåller resultat för alla år, och inte alltid för hela år. Figur 1 och 2 baseras på officiell statistik från Vägverket och Trafikverket.

(<https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/fakta-och-statistik-om-forarprov/Forarprovsstatistik/>) och utgörs av totalantal. Övriga resultat är baserade på egna databearbetningar och sammankopplingar av olika datakällor för de olika åren vilket gör att inte alla uppgifter är fullständiga för samtliga år. Mer specifikt: i vissa figurer omfattar data från 2007 och 2011 inte hela året och markeras då med asterisk eller utesluts helt. Data för 2007 sträcker sig i dessa fall fram till övergången till nytt körprovsprotokoll i början av december. Det har inte gått att koppla ihop resultat på individnivå för perioden före 16 oktober 2011 med resultat för samma år efter 16 oktober. Vissa figurer omfattar perioden 1998-2017 och andra 2010-2017 eftersom 2010 var det första år då sammanhållet prov fått fullt genomslag. Uppgifter om språk på kunskapsprovet är inte helt tillförlitliga för år 2011 och 2012 p.g.a. stort bortfall varför analyser som rör språk inleds med år 2013.

Då vi ännu inte kan presentera data för hela 2017 eftersom året ännu inte är slut när denna rapport färdigställs markeras det i figurerna. I figurerna med procentandelar anges faktiska procentandelar för det första halvåret men en asterisk efter årtalet markerar att det inte är baserat på data från hela året. I vissa fall har det ändå känts meningsfullt att presentera antal. För att i alla fall kunna ge en indikation om trend har vi i figurerna med antal dubblerat antalet för det första halvåret 2017. Då detta inte nödvändigtvis blir det totala antalet när året är slut har vi markerat det med streckade linjer och prickiga kolumner i figurerna och markerat årtalet med ∞. (Under de två föregående åren har antalet körprov under det första halvåret utgjort mellan 48 och 49 procent av det totala antalet och genomförts av 51 respektive 52 procent av totala antalet provtagare.)

## Resultat

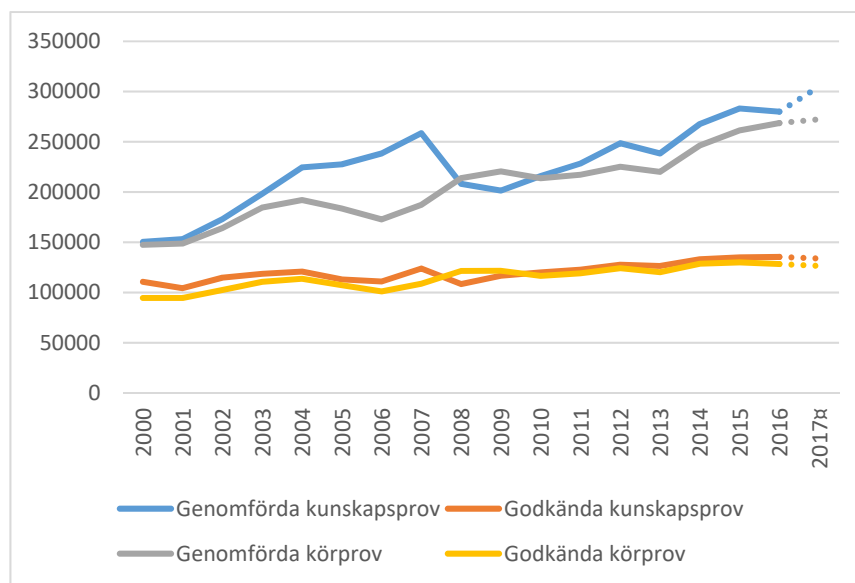
När man talar om trend i förarprovssammanhang handlar det ofta om andelen godkända prov och att den för såväl kunskapsprov som körprov uppvisat en nedåtgående trend, om inte obruten, sedan 1998. I tidigare rapporter (Alger & Eklöf, 2012, 2016b) har vi kunnat visa att även provtagargruppens sammansättning förändrats, vilket får konsekvenser för resultatet.

Inledningsvis presenteras övergripande statistik, främst av andelen godkända körprov, provtagargruppens sammansättning och viktat resultat.

Därefter redovisas statistik om kunskapsprovet utifrån om det genomförs på svenska eller något annat språk och sedan studeras körprovdata uppdelat efter språk på det kunskapsprov som föregått det. Det mesta av den statistik som redovisas om förarprovet utgår ifrån antal (eller andel) prov. I den senaste rapporten om trender redovisades även vissa uppgifter utifrån antal/andel provtagare och även här presenteras några sådana figurer uppdaterade med data från senare år. Avslutningsvis presenteras statistik om ingripanden.

### Andel godkända prov

Antalet prov har ökat snabbare än antalet godkända prov, vilket innebär att andelen godkända prov minskat under perioden 1998-2016 (se figur 1 och 2).

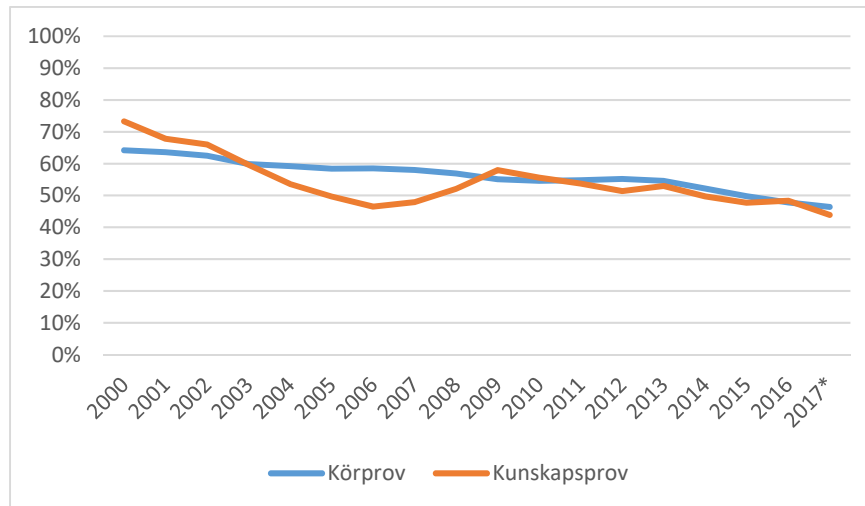


\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 1** Antal genomförda respektive godkända kunskapsprov respektive körprov 2000-2017.

Antalet kunskapsprov ökade kraftigt fram till 2007 och minskade vid övergången till sammanhållet prov 2008. Därefter har antalet prov åter ökat, men antalet godkända kunskapsprov har inte ökat i samma takt.

Eftersom ett godkänt kunskapsprov inte längre var en förutsättning för att få genomföra körprov ökade antalet körprov i och med övergången till sammanhållet prov i september 2008, men höll sig på ungefär samma nivå fram till 2013. Antalet genomförda körprov har ökat med 20 procent mellan 2013 och 2016 men antalet godkända körprov har ökat med 6 procent under samma period.



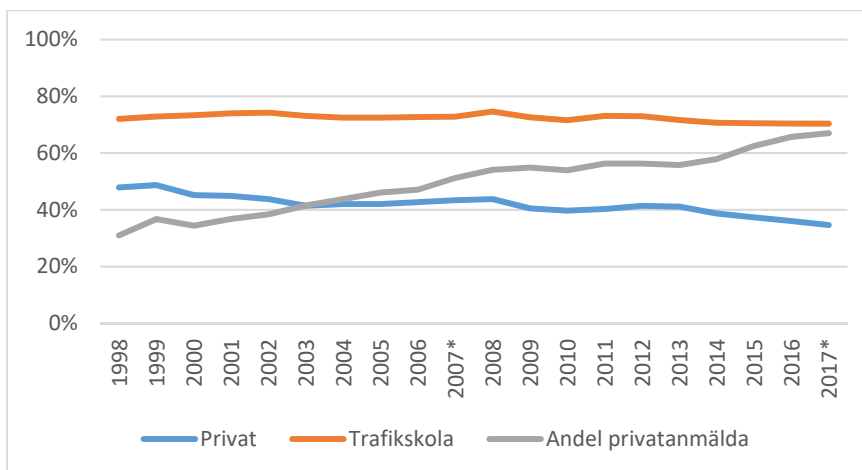
\*omfattar inte hela året

**Figur 2** Andel godkända kunskapsprov och körprov (%) år 2000-2017.

Den snabbt minskande andelen godkända kunskapsprov fram till 2006 vändes till en ökning fram till 2009. Därefter har trendkurvan återigen vänt neråt, om än inte lika brant. I detta sammanhang kan nämnas att en ny kursplan och nytt kunskapsprov infördes 2006. I samband med införandet av sammanhållet prov i slutet av 2008 ökade andelen kunskapsprov anmälda via trafikskola markant.

Andelen godkända körprov har också minskat på senare år efter att ha legat på en oförändrad nivå mellan 2009 och 2013.

I figur 3 presenteras andelen godkända körprov inom respektive anmälningssätt. I figuren finns även en linje som visar hur andelen privat-anmälda prov av alla körprov ökat från 31 till 66 procent. Om vi skulle lägga till en linje för trafikskoleanmälda prov skulle den alltså gå nedåt i motsvarande grad.

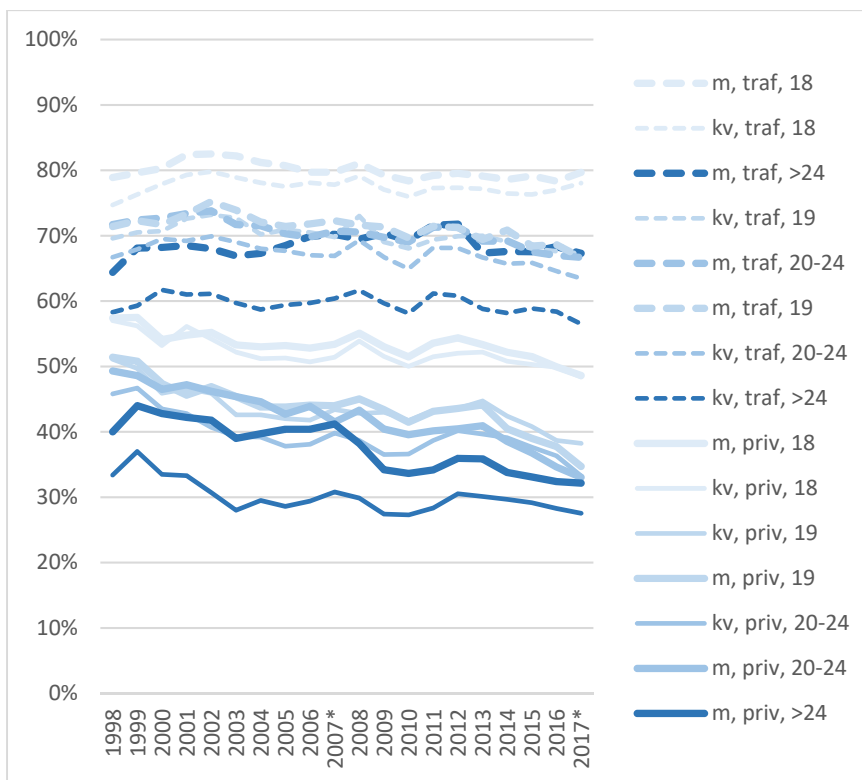


\*omfattar inte hela året

**Figur 3** Andel godkända körprov (%) 1998-2017, uppdelat på anmälningssätt, samt andel privatanmälda av samtliga prov (%).

Av de prov som anmälts via trafikskola är andelen godkända provningen lägre 2017 (första halvåret) än 2010 eller 1998, men det är förhållandevis små skillnader. Godkännandegraden för privatanmälda körprov uppvisar en tydligare nedåtgående trend. Mellan 1998 och 2016 har andelen godkända privatanmälda prov minskat från 48 till 36 procent (2010 var andelen 40). Privatanmälda prov utgör också en allt större del av den totala mängden genomförda körprov.

Om man studerar andelen godkända prov utifrån var och en av indelningsvariablerna anmälningssätt, kön och ålder så finner man vissa skillnader, t.ex. att större andel yngre godkänns. Variablerna påverkar också varandra så att det exempelvis är en större andel som anmälts via trafikskola bland kvinnor och 18-åringar. För att ge en så nyanserad bild som möjligt har därför samtliga dessa indelningsgrunder använts för att bilda 16 olika kategorier i figur 4 och 5. I diagrammen används följande beteckningar för män (m), kvinnor (kv), anmälda via trafikskola (traf) eller privat (priv) och siffrorna står för ålderskategorierna. Förklaringarna till höger listas i storleksordning utifrån läget under det sista året i figuren för att man lättare ska kunna koppla ihop färg och kategori.



\*omfattar inte hela året

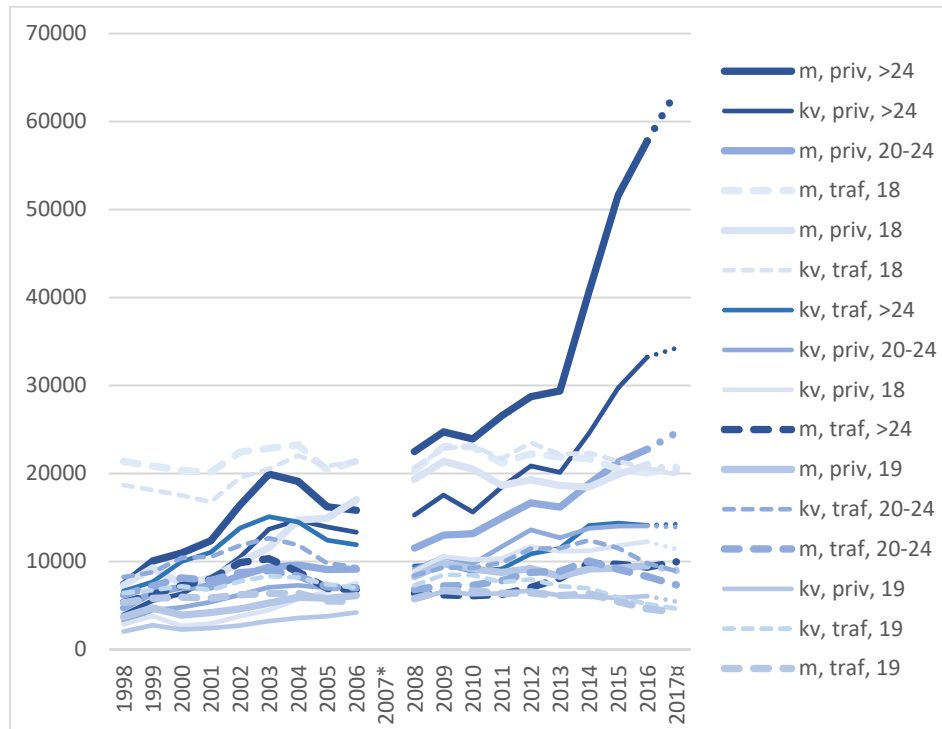
**Figur 4** Andel godkända körprov (%) inom olika kategorier 1998-2017.

I figur 4 och 5 är de streckade linjerna trafikskoleanmälda prov och de heldragna privatanmälda. De tunnare linjerna representerar körprov genomförda av kvinnor och de tjockare av män. Ju ljusare färg desto yngre åldersgrupp. Som man kan se i figur 4 är skillnaderna mellan olika grupper rätt stabila över åren, även om några grupper bytt plats i rangordningen. Av figuren framgår att det är de privatanmälda proven som bidrar mest till den nedåtgående trenden i totalresultatet under perioden 1998-2017. Om man jämför år 2010, som var det första år då samhället prov var helt genomfört, med år 2016 så har andelen godkända prov totalt minskat med uppemot sju procentenheter men det är bara inom tre av ovanstående kategorier som andelen godkända har minskat mer än 3 procentenheter (privatanmälda 19-åriga kvinnor och privatanmälda män som är 19 eller 20-24). För 2017 har dessutom priva-

tanmälda 19-åriga män en minskning på över 3 procent. Att andelen godkända prov totalt har minskat mer än de enskilda kategorierna hänger ihop med att dessa kategorier ändrat storlek.

Andelen av samtliga körprov som genomförs av trafikskoleanmälda 18-åringar har minskat. Andelen prov av privatansmälda provtagare som är 25 år eller äldre har däremot tydligt ökat. Särskilt gäller det prov av män i den åldersgruppen.

Trenden blir ännu tydligare om man i stället ser till antal prov (figur 5).



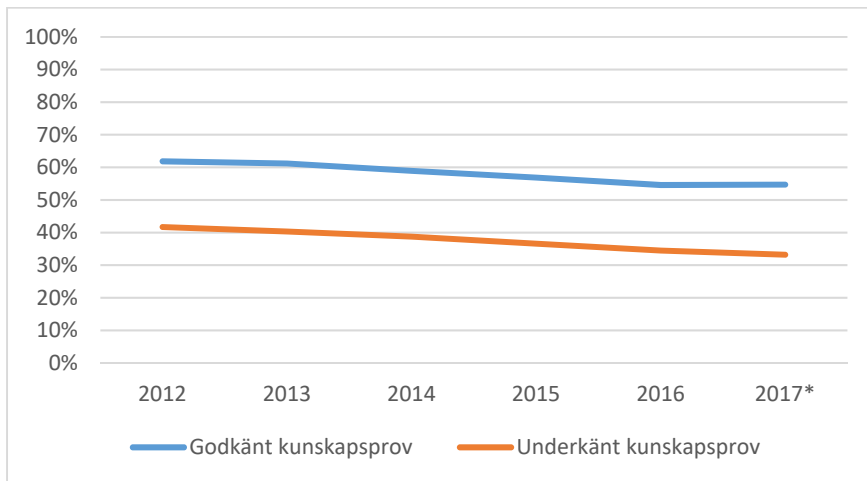
\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 5** Antal körprov inom respektive kategori 1998-2017, förutom 2007 (eftersom data är ofullständiga vilket försvårar skattning).

Även om det är något färre prov som genomförs av trafikskoleanmälda 18- och 19-åringar år 2016 än 2010, är den stora förändringen att andra grupper ökat i större omfattning. Det gäller framför allt prov av privatansmälda provtagare som är 25 år eller äldre.



Fram till oktober 2008 har alla körprov föregåtts av godkända kunskapsprov, medan de därefter föregås av såväl godkända som underkända kunskapsprov. Om man undersöker trenden för andelen godkända körprov uppdelat utifrån resultat på närmast föregående kunskapsprov ser det ut som i figur 6. Körprov godkänns i högre grad efter godkända kunskapsprov än underkända. Mellan 2012 och 2016 har dock andelen godkända körprov minskat oavsett resultat på kunskapsprovet.

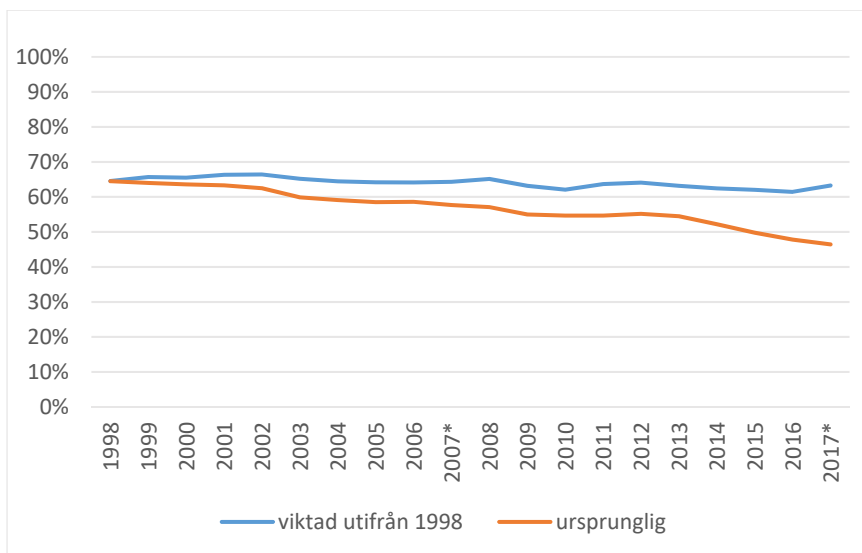


\*omfattar inte hela året

**Figur 6** Andelen godkända körprov som föregåtts av godkänt respektive underkänt kunskapsprov 2012-2017.

### Viktad andel godkända körprov

Om provtagargruppen sett likadan ut sedan 1998 skulle resultaten förmodligen ha sett annorlunda ut. För att få en uppfattning om betydelsen av förändringarna som rör indelningskategorierna har vi i figur 7 viktat resultaten för respektive kategori så att de speglar hur situationen skulle ha varit om fördelningen mellan kategorierna varje år hade varit densamma som 1998.



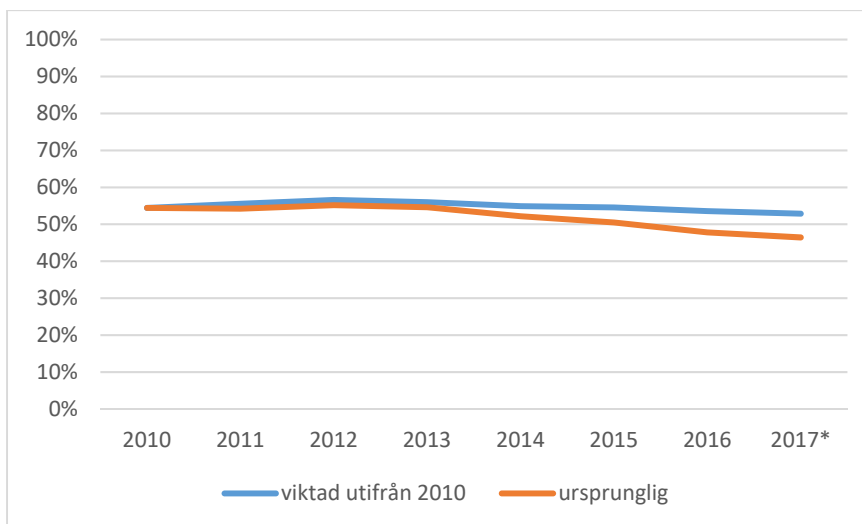
\*omfattar inte hela året

**Figur 7** Andel godkända körprov totalt (före och efter viktning utifrån gruppens sammansättning 1998), samtliga prov.

Att andelen privatanmälda prov ökat och att fler tillhör den äldre åldersgruppen har bidragit till en nedåtgående trend totalt. Om provtagargruppen hade haft oförändrad sammansättning under hela perioden skulle vi inte ha haft samma nedgång.

I figur 7 ingår samtliga prov, men före införandet med sammanhållet prov 2008 hade samtliga provtagare som genomförde körprov först godkänts på kunskapsprovet. Om man i stället jämför de prov som föregåtts av godkänt kunskapsprov vid viktningen sker inledningsvis en förbättring i och med övergången till sammanhållet prov.

Om man tar 2010 som utgångsår (eftersom det var då alla prov ingick i systemet för sammanhållet prov) och tar hänsyn till de förändringar utifrån indelningskategorierna som skett sedan dess genom att vikta resultaten för respektive kategori så att de speglar hur situationen skulle ha varit om fördelningen mellan kategorierna varit oförändrat sedan 2010 blir resultatet som i figur 8. Om fördelningen sett likadan ut som 2010 skulle inte nedgången i andel godkända ha varit särskilt märkbar.



\*omfattar inte hela året

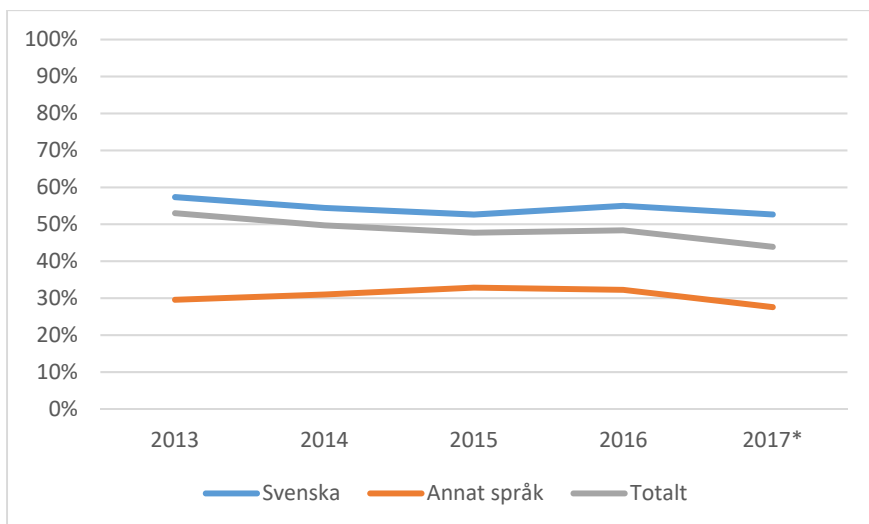
**Figur 8** Andel godkända körprov totalt (före och efter viktning utifrån gruppens sammansättning 2010), samtliga prov.

### **Analys av kunskapsprovet med fokus på språk**

Den här rapporten fokuserar på trend för körprovet, men med tanke på att vi också avser att studera trend utifrån språkaspekten känns det befogat att som en bakgrund redovisa statistik för kunskapsprovet med indelning efter språk.

De data som presenteras här delas upp i två grupper - prov på svenska respektive andra språk. Oavsett vilket språk provet sker på kan man inte förutsätta att det indikerar en viss etnicitet eller nationalitet. Man kan välja att genomföra provet på ett språk som inte är ens modersmål och samma språk kan talas av flera nationaliteter.

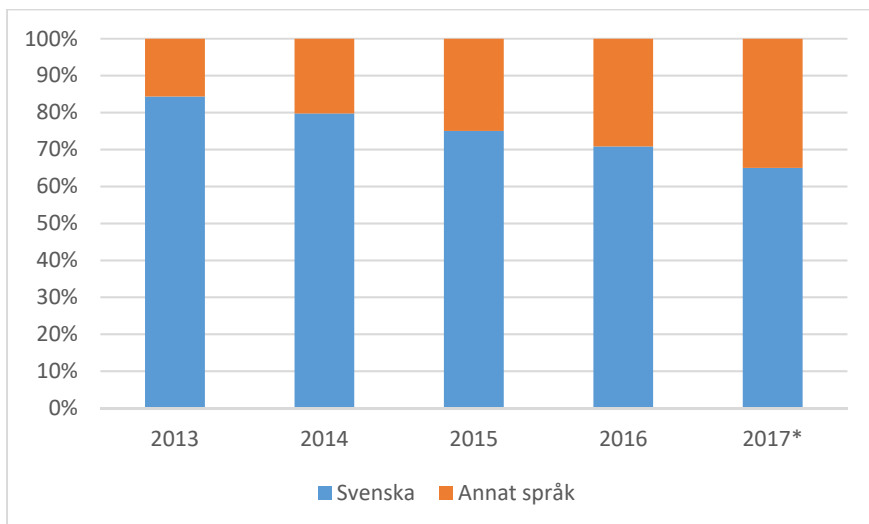
Andelen godkända kunskapsprov har minskat med ca fem procentenheter mellan 2013 och 2016. Andelen är ännu något lägre för 2017, men dessa uppgifter omfattar bara halva året. Av denna anledning är det lite svårt att uttala sig om trend för just denna period. Kunskapsproven på andra språk godkänns inte i lika hög utsträckning som de svenska (figur 9).



\*omfattar inte hela året

**Figur 9** Andel godkända kunskapsprov på svenska och andra språk 2013-2017.

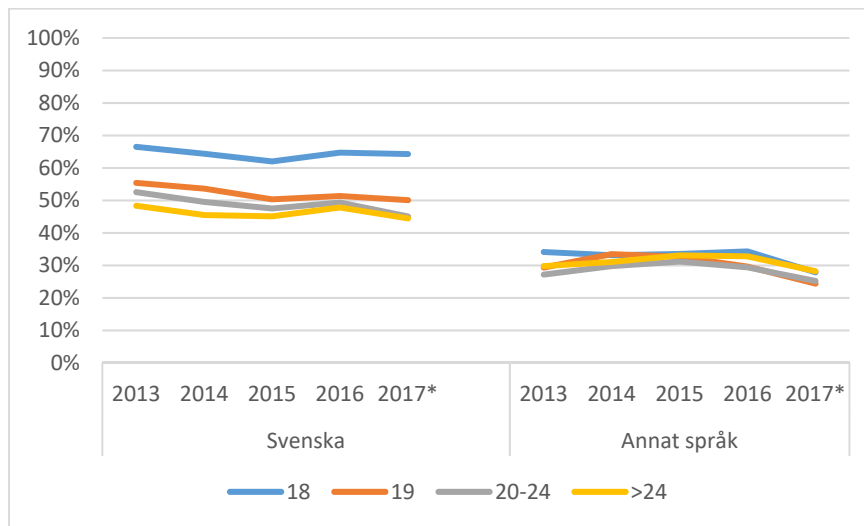
Om man undersöker hur många kunskapsprov som genomförts på olika språk de senaste åren kan man konstatera att andelen prov på andra språk än svenska (när man räknar såväl skriftliga som tolkade prov) har ökat kraftigt under perioden – från 16 till 35 procent (figur 10).



\*omfattar inte hela året

**Figur 10** Andel kunskapsprov på svenska och andra språk 2013-2017.

Om man delar in kunskapsproven efter språk och åldersgrupp ser det ut som i figur 11. Proven på svenska som genomförs av 18-åringar godkänns i högre grad än proven av äldre provtagare. Skillnader i resultat utifrån åldersgrupp är mindre för proven på andra språk men dessa prov godkänns i lägre grad än proven på svenska. (Motsvarande analys för körprov uppdelade efter språk på kunskapsprovet ser ungefär likadan ut.)

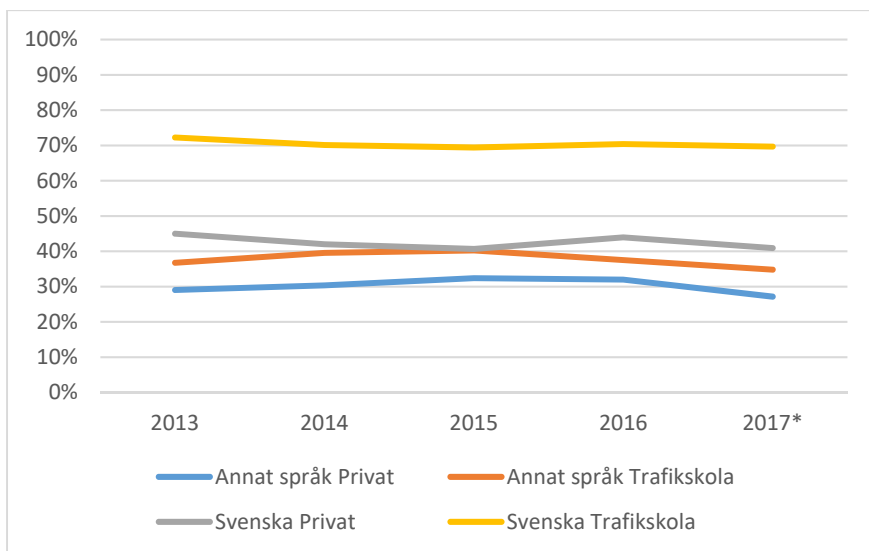


\*omfattar inte hela året

**Figur 11** Andel godkända kunskapsprov på svenska respektive andra språk i olika åldersgrupper 2013-2017.

Åldersfördelningen ser väldigt olika ut för proven på svenska och andra språk. År 2016 genomfördes 80 procent av kunskapsproven på andra språk av provtagare som var 25 år eller äldre medan motsvarande andel för proven på svenska var 27 procent.

Oavsett anmälningssätt godkänns kunskapsprov på andra språk i lägre grad än prov på svenska. Skillnader i godkännandegrad mellan trafikskoleanmälda och privatanmälda kunskapsprov är betydligt lägre för proven på andra språk än de på svenska (se figur 12). De trafikskoleanmälda utgjorde dock bara 5 procent av kunskapsproven på andra språk medan de uppgick till 42 procent av kunskapsproven på svenska år 2016.



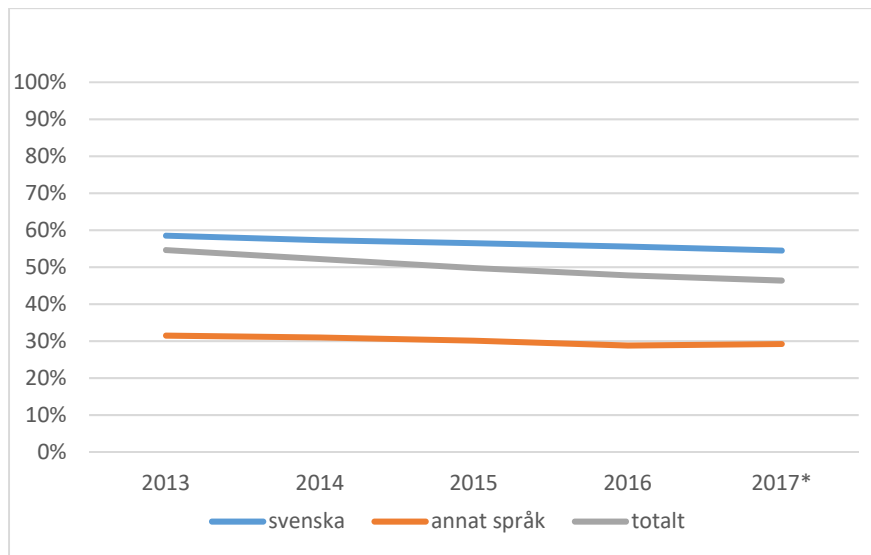
\*omfattar inte hela året

**Figur 12** Andel godkända kunskapsprov utifrån språk och anmälningssätt 2013-2017.

### **Körprov som föregåtts av kunskapsprov på andra språk**

#### ***Utifrån resultat***

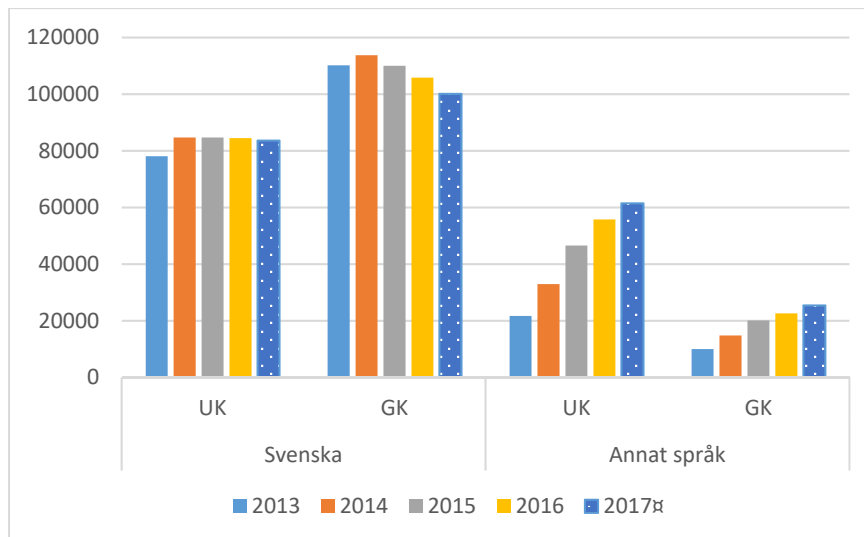
Även körproven kan delas upp utifrån om de föregåtts av ett kunskapsprov på svenska eller något annat språk (figur 13).



\* omfattar inte hela året

**Figur 13** Andel godkända körprov som föregåtts av kunskapsprov på svenska eller annat språk, år 2013-2017.

Båda grupperna visar en svagt nedåtgående trend. Att kurvan för andelen godkända körprov totalt är något brantare hänger ihop med att andelen kunskapsprov på andra språk ökat och att andelen godkända körprov är lägre för dessa. Motsvarande data fast utifrån *antal* prov redovisas i figur 14.



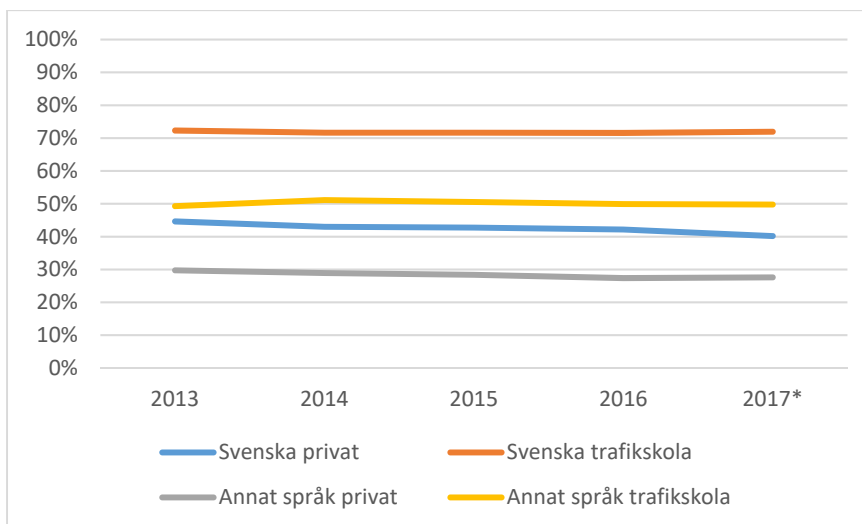
\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 14** Antal körprov 2013-2017, uppdelat efter körprovresultat och språk på kunskapsprovet.

Antalet godkända körprov efter kunskapsprov på svenska har minskat något medan antalet underkända prov legat på ungefär samma nivå. När det gäller körprov efter kunskapsprov på andra språk har såväl antalet godkända som underkända prov ökat även om underkända ökat i något snabbare takt.

Om man också delar upp körproven efter anmälningssätt ser det ut som i figur 15. Det är en förhållandevis stor skillnad mellan prov som anmäls via trafikskola eller privat, men de körprov som följer efter kunskapsprov på andra språk godkänns i lägre utsträckning. De trafikskoleanmälda körprov som följer på kunskapsprov på annat språk godkänns i högre grad än privatanmälda körprov efter kunskapsprov på svenska.

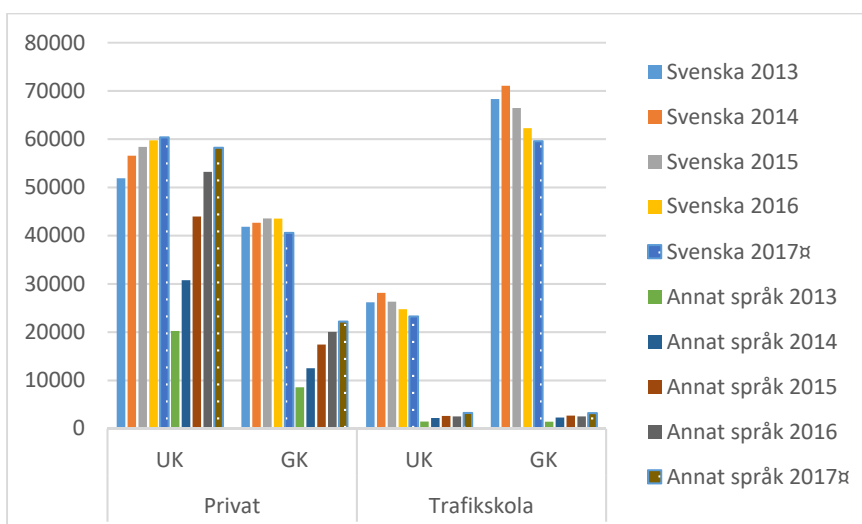




\*omfattar inte hela året

**Figur 15** andel godkända körprov 2013-2017 uppdelat efter anmälningssätt och språk på kunskapsprovet.

Motsvarande resultat fast utifrån antal visas i figur 16.



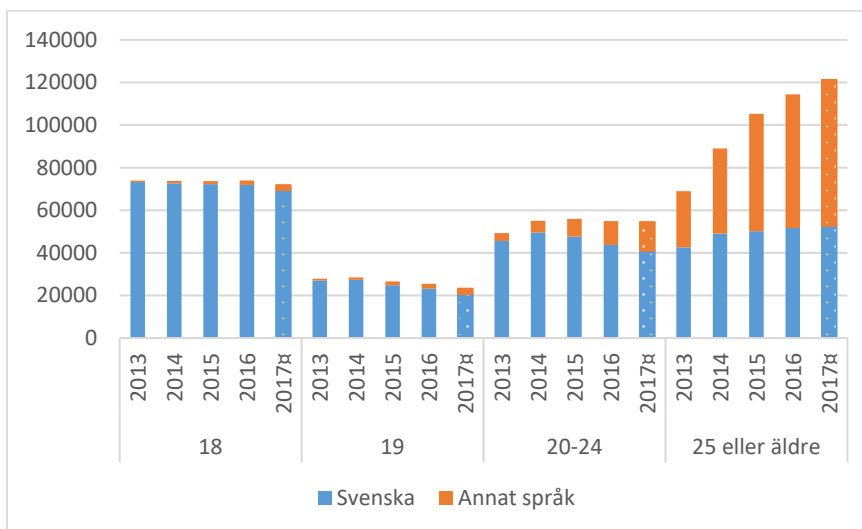
\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 16** Antal körprov som är underkända eller godkända uppdelat efter språk och anmälningssätt, år 2013-2017.

Körproven efter kunskapsprov på andra språk är har ökat i antal under perioden och de är huvudsakligen privatansmällda.

### Utifrån fördelning

Om man skiljer på de körprov som föregåtts av kunskapsprov på andra språk och på svenska ser man att grupperna skiljer sig åt när det gäller ålder och att en stor del av ökningen av prov gjorda av provtagare som är 25 år eller äldre kan kopplas till kunskapsprov på andra språk än svenska (figur 17).



\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

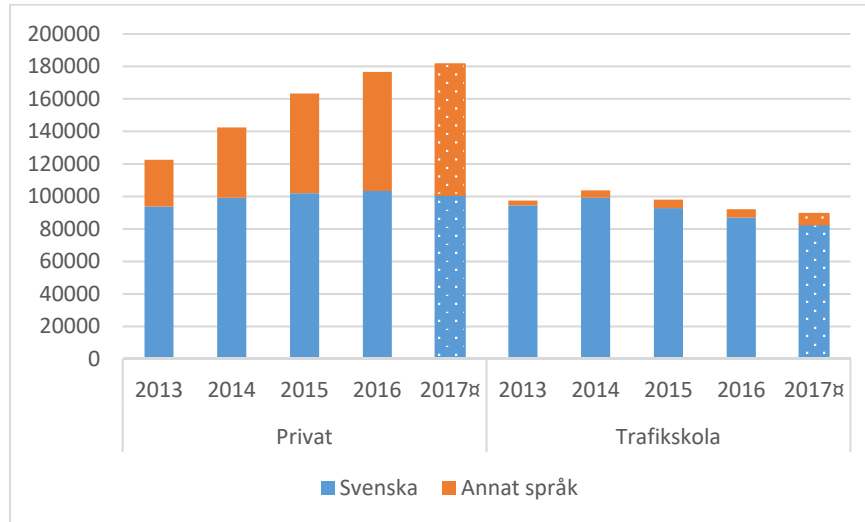
**Figur 17** Antal körprov efter kunskapsprov på svenska eller andra språk uppdelat efter åldersgrupp år 2013-2017.

Antalet prov som genomförs av provtagare som är 25 eller äldre är ganska stort. Totalt sett genomfördes 43 procent av proven 2016 av denna åldersgrupp. Det syns också tydligt att denna åldersgrupp är den vanligaste för de prov som föregåtts av kunskapsprov på ett annat språk. 80 procent av sådana prov har genomförts av provtagare som är 25 eller äldre, att jämföra med 27 procent av de prov som föregåtts av kunskapsprov på svenska. Av körproven som genomförts efter ett kunskapsprov på svenska har 38 procent genomförts av 18-åringar, medan motsvarande andel efter kunskapsprov på andra språk är 3 procent.

Under 2015 och 2016 genomfördes kunskapsprov på 47 respektive 48 olika språk förutom svenska och teckentolkning (se bilaga 1). För samtliga av dessa, förutom ett fåtal språk där endast enstaka prov genomfördes, var majoriteten av provtagarna 25 år eller äldre. Totalt

genomfördes 56 procent av proven av provtagare i denna åldersgrupp efter kunskapsprov på andra språk 2016.

En annan tydlig skillnad mellan de prov som föregåtts av kunskapsprov på svenska och andra språk är anmälningssätt. Det är väldigt få körprov efter kunskapsprov på andra språk än svenska som anmälts via trafikskola (figur 18).

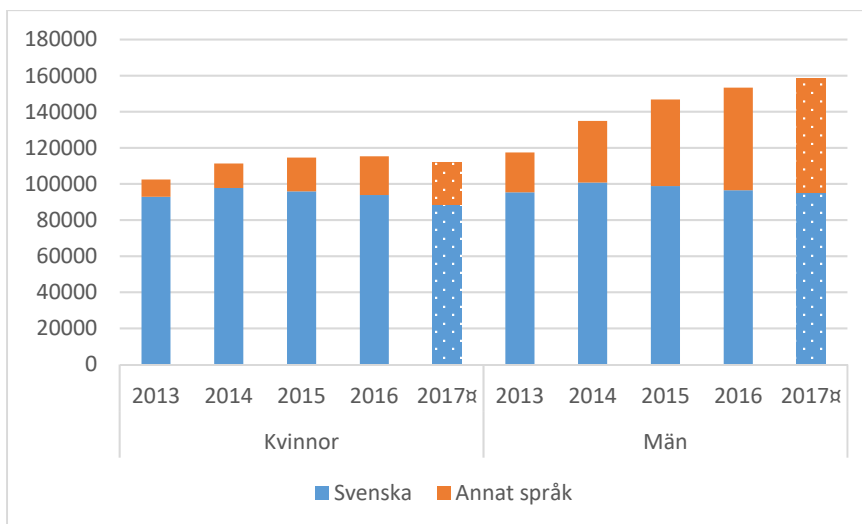


\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 18** Antal körprov år 2013-2017 som föregåtts av kunskapsprov på svenska eller andra språk.

Totalt var det 34 procent av proven som anmälades via trafikskola 2016. Om man delar upp det efter vilket språk närmast föregående kunskapsprov genomförts på så var det 46 procent av körproven som föregåtts av kunskapsprov på svenska och 6 procent av körproven som föregåtts av kunskapsprov på annat språk som anmälts via trafikskola. Det är också tydligt att den stora ökningen av antalet privatanmälda prov under perioden kan hänföras till den ökande andelen körprov som görs efter kunskapsprov på annat språk än svenska.

De körprov som följer på kunskapsprov på andra språk genomförs i större utsträckning än proven efter svenska prov av män (figur 19).



\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 19** Antal körprov år 2013-2017 som föregåtts av kunskapsprov på svenska eller andra språk.

Det medför också att andelen körprov av män totalt har ökat med cirka fem procentenheter under perioden.

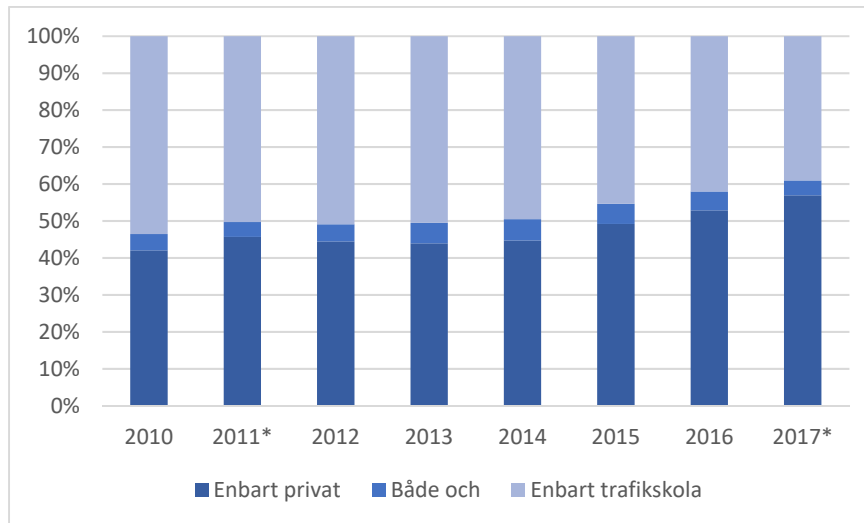
### Statistik utifrån provtagare

Hittills i rapporten har vi redovisat statistik utifrån antal och andel prov. De analyser som redovisas nedan utgår i stället från antal och andel provtagare.

Mellan 1998 och 2016 har antalet provtagare ökat med 87 procent medan antalet prov ökat med 137 procent. Om man i stället tar 2010 som utgångspunkt har antalet provtagare ökat med 22 procent medan antalet prov ökat med 33 procent fram till 2016.

När man redovisar statistik om bakgrundsdata som ålder utifrån antal/andel prov innebär det att åldersgrupper som genomför många prov kan förefalla större än de faktiskt är. För att visa hur fördelningen ser ut har vi även aggregerat data så att varje provtagare bara räknas en gång. När det gäller ålder har vi utgått från det sista provet för året, men när det gäller anmälningssätt till körprovet och språk kan det variera mellan proven så då har vi delat in i tre kategorier.

Om man gör flera prov kan vissa anmälas via trafikskola och vissa privat, men det är en förhållandevis liten andel som både gör prov anmälda via trafikskola och privat (figur 20).



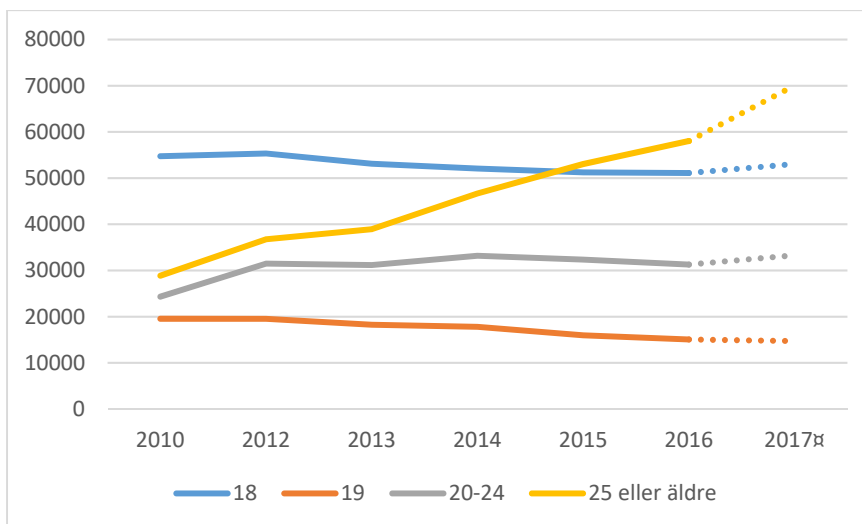
\*omfattar inte hela året

**Figur 20** Andel (%) provtagare anmälda till körprovet privat, via trafikskola eller på båda sätten 2010-2017.

2010 anmäldes 54 procent av provtagarna enbart via trafikskola och genomförde 46 procent av proven. 2016 anmäldes 42 procent av provtagarna enbart via trafikskola och genomförde 34 procent av proven. Under första halvåret 2017 anmäldes 39 procent av provtagarna enbart via trafikskola och genomförde 30 procent av proven.

Figur 20 visar provtagarnas ålder vid det sista provet för året. 2010 utgjorde 18-åringarna 43 procent av provtagarna och provtagare 25 år eller äldre 23 procent. År 2016 utgjorde 18-åringarna 33 procent och de som är minst 25 år 37 procent av individerna.

Att andelen 18- och 19-åringar minskat beror inte bara på att något färre personer i dessa åldersgrupper anmält sig till provet utan till stor del på att antalet provtagare som är 25 år eller äldre har ökat kraftigt (figur 20). Det är dock sannolikt att en dubblering av antal provtagare för 2017 ger en lätt överskattning som ser ut som en ökning. År 2011 har vi inte kunna koppla ihop data på individnivå för hela året, varför det har utelämnats i figur 21.



\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 21** Antal provtagare inom olika åldersgrupper år 2010-2017.

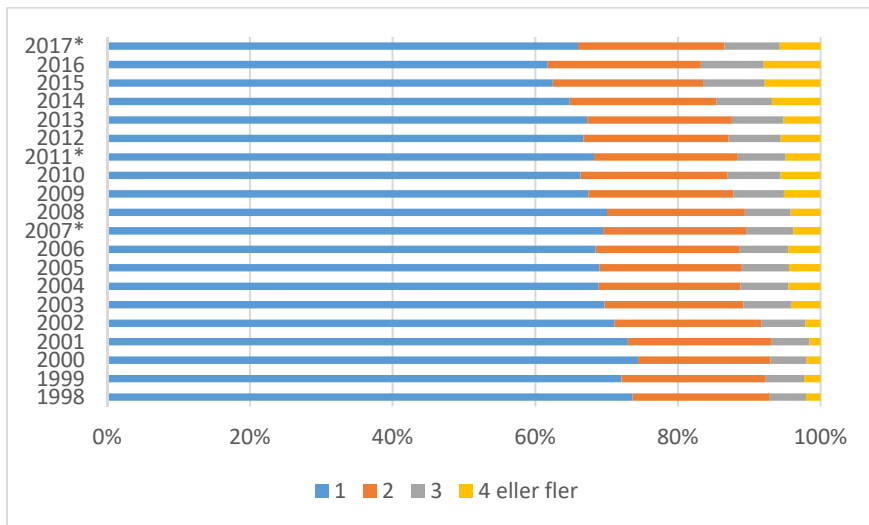
Om man ser till provtagare i stället för prov har andelen som endast genomfört kunskapsprov på svenska minskat från 89 till 73 procent mellan 2013 och första halvåret 2017. Andelen män var 74 procent bland de som endast genomfört kunskapsprov på andra språk vilket kan jämföras med 51 procent bland dem som bara genomfört kunskapsprovet på svenska. Eftersom andelen män är högre bland provtagarna som gjort kunskapsprov på andra språk har det också inneburit att den totala andelen män ökat med 3-4 procentenheter.

Även när man studerar resultat utifrån provtagare finns det skillnader mellan hur olika kategorier lyckas på provet. Könsskillnaderna är rätt små, ålderskillnaderna något större och skillnaderna utifrån anmälningssätt påtagliga. Provtagarkategorier som historiskt sett haft en lägre godkännandegrad är större idag än tidigare, medan provtagarkategorier som brukar ha en högre godkännandegrad relativt sett utgör en mindre andel av den totala gruppen.

### **Antal genomförda prov per person under året**

När man utgår ifrån personer kan man se hur många prov de genomfört under året (figur 22). Efter införandet av sammanhållet prov i september 2008 fick alltså även de som inte godkännts på kunskapsprovet genomföra körprovet och under 2009 rädde övergångsregler. Trots detta är det inte

markant större andel personer som gör fler än ett prov under året efter förändringen. När det gäller data för 2007, 2011 och 2017 bör man komma ihåg att data inte omfattar riktigt hela året så provtagarna har inte haft samma möjlighet att göra många prov.



\*omfattar inte hela året

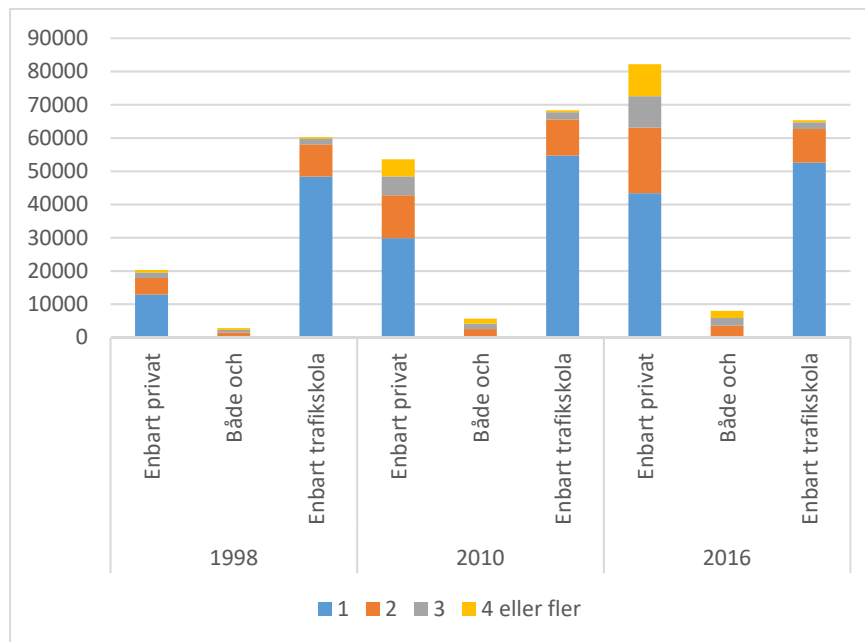
**Figur 22** Andel provtagare (%) som genomfört 1, 2, 3 eller fler körprov under året.

Andelen som genomför 4 eller fler körprov har ökat över tid. Det har också det maximala antalet prov genomförda av samma person under året. Före 2003 finns inte fler än 10 försök under året registrerade för någon person. Först 2009 registreras fler än 20, men det är förmodligen en följd av att det först i senare delen av 2008 blev tillåtet för provtagare som inte godkänkts på kunskapsprovet att ändå genomföra körprov. Som mest har 39 prov hunnits med under samma år. Största antalet 2016 var 30 prov. De 6 procent som genomförde fyra prov eller fler under 2010 stod för 18 procent av proven. De 8 procent som genomförde minst fyra prov under 2016 genomförde 24 procent av proven.

Om man ser närmare på provtagarna som genomfört minst fyra prov under 2016 har uppemot hälften (48,5 %) inte genomfört fler än just fyra prov och tio procent har genomfört fler än sju prov. Totalt var det 12 377 provtagare som genomfört fyra eller fler körprov under 2016. 78 procent av dem har endast genomfört prov anmälda privat och fem procent endast via trafikskola, resterande har genomfört både och.

Eftersom individer kan ha gjort ytterligare prov ett annat kalenderår (före eller efter det som redovisas) är inte dessa uppgifter nödvändigtvis korrekta när det gäller hur många prov som respektive individ har genomfört totalt.

När man delar upp provtagarna efter anmälningssätt kan man se att antalet privatanmälda provtagare har ökat och att dessa gör fler prov (figur 23). Av figuren är det också tydligt att fler provtagare ingår i provverksamheten 2016 än 1998 eller för den delen 2010.



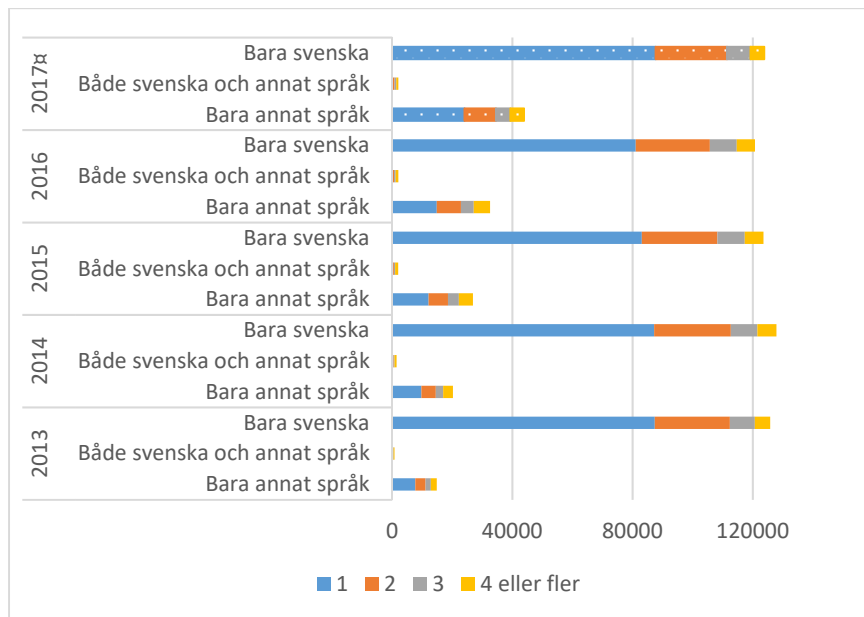
**Figur 23** Antal provtagare som genomfört 1, 2, 3 eller fler prov under året, uppdelade efter anmälningssätt år 1998, 2010 och 2016.

I figur 23 ser man att provtagare som enbart genomfört privatanmälda prov är i majoritet 2016. Det är också tydligt att privatanmälda i högre utsträckning genomför fyra eller fler prov.

Om man delar in provtagarna utifrån om de gjort kunskapsprovet på svenska, något annat språk eller både och när man redovisar hur många körprov de genomfört under året ser det ut som i figur 24. De som både gjort provet på svenska och något annat språk måste ju per definition ha



gjort minst två prov och de har en hög andel som genomfört minst fyra körprov, men de utgör en väldigt liten del av provtagarna.



\*skattat antal för hela 2017 baserat på data från första halvåret

**Figur 24** Antal provtagare som genomfört 1, 2, 3 eller fler körprov under året, uppdelat efter språk på kunskapsprovet, år 2013-2017.

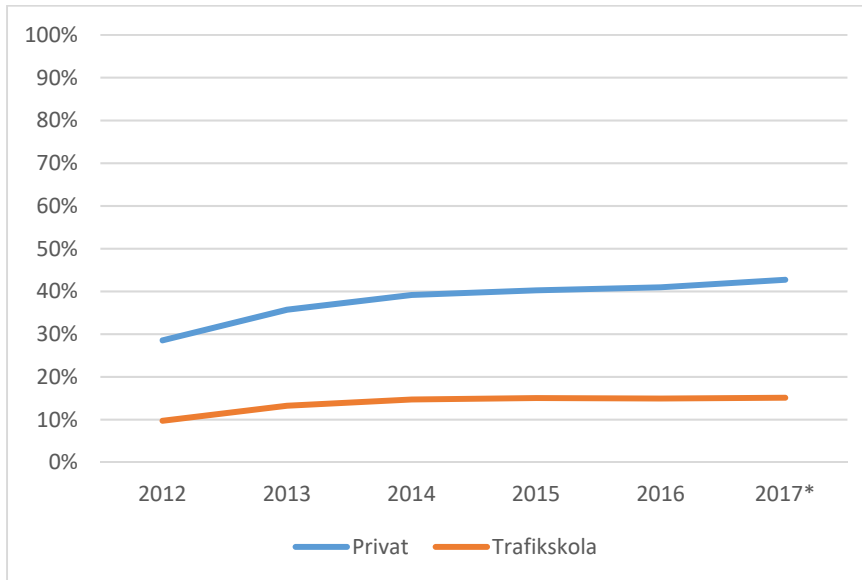
Det är ett ökande antal personer som gör körprov efter kunskapsprov på andra språk. Även om denna grupp har en högre andel som genomför fler än ett körprov är det betydligt fler som genomför fler än ett körprov efter kunskapsprov på svenska.

82 procent av de som bara genomfört kunskapsprovet på annat språk än svenska 2016 är 25 år eller äldre vilket är den åldersgrupp som har störst andel provtagare som genomfört fyra eller fler prov.

### Ingripanden

En förklaring som förts fram angående varför prov underkänns är att provtagarna inte är tillräckligt förberedda men chansar. I det sammanhanget kanske man kan se ingripanden som en indikation på att provtagaren ännu inte kan hantera trafiksituationer på egen hand. Ett ingripande innebär en åtgärd från förarprovaren (t.ex. bromsning med hjälp av dubbelkommando) och ska endast göras vid farliga trafiksituationer.

En fundering vi hade var om man skulle kunna se något trendmönster för ingripanden då det inte var något som studerats tidigare. När det gäller äldre data var denna variabel inte så tillförlitlig eftersom kryssrutans placering på protokollet gjorde den känslig för felaktig tolkning vid scanning. Andelen prov där ingripande förekommer är tämligen hög, särskilt för privatansmällda prov, och har ökat något under perioden (figur 25). Ingripande förekom vid 32 procent av alla körprov 2016.



\*omfattar inte hela året

**Figur 25** Andel körprov där ingripande förekommit, uppdelat efter anmälningssätt, år 2012-2017.

Om vi i stället fokuserar på kunskapsprovsresultat och provtagarnas första körprov för året 2016 förekom ingripanden för 20 procent av de som följde på ett godkänt kunskapsprov och 39 procent av de som gjordes efter ett underkänt kunskapsprov. Vi ser också en koppling mellan ingripanden och antal prov provtagaren genomfört. Av provtagarna 2016 genomförde 33 procent ett eller flera prov där förarprovaren ingripit. De 8 procent av provtagarna som genomfört fyra eller fler prov under året stod för 42 procent av de prov där ingripande förekom. De 2 procent av provtagarna som fått ingripanden vid fyra eller fler prov stod för 22 procent av de prov där ingripande förekom.

Bland de provtagare som genomfört färre än fyra prov under året förekom ingripande vid deras första prov för 24 procent. För provtagare som genomfört fler prov tvingades förarprövaren ingripa vid deras första körprov för året för 64 procent, vilket kan ses som en indikation på att dessa inte var redo för förarprov.

Ett annat sätt att se att det finns brister i kunskaper och färdigheter är att se på anmärkningarna på körprovet. De brister som förarprövaren upptäcker noteras på körprovsprotokollet i form av en markering som visar vilken i trafiksituation det förekommit och vilket/vilka av målen i kursplanen som inte uppfyllts (exempelvis gällande avsökningsrutiner, hastighetsanpassning, manövrering etc.). Det finns provtagare som får väldigt många anmärkningar. Vid ett par procent av proven som genomförts under första halvåret 2017 har det utdelats fler än 20 anmärkningar. Det finns såväl unga som gamla, de som gjort kunskapsprovet på svenska och på andra språk, förstagångsprövare och de som gör provet för 15 gången, trafikskoleanmälda och privatanmälda, män och kvinnor i denna kategori, men det är betydligt vanligare att de är privatanmälda (95 % 2017). Bland dessa är det vanligast i de äldre åldersgrupperna.

## Diskussion

Syftet med de analyser som presenterats i denna rapport var att beskriva trenden när det gäller godkännandegrad och undersöka i vilken mån förändringar av andelen godkända på körprovet kan kopplas till förändringar i provtagargruppens sammansättning. Ett särskilt fokus har legat på att studera trend under de senaste åren för kunskapsprov som genomförs på annat språk än svenska och de körprov som följer på sådana prov. Data har inte möjliggjort analyser av denna bakgrundsfaktor tidigare, men då det nu var möjligt att analysera denna faktor åtminstone i ett kortare trendperspektiv bedömdes detta som en relevant aspekt att inkludera, i synnerhet som det sedan tidigare finns indikationer på att prov på annat språk är den snabbaste växande provkategorin.

De trender som redan tidigare kunde urskiljas - mot sjunkande andel godkända, allt fler privatanmälda och allt äldre provtagare - verkar inte avta. Eftersom resultaten som tidigare har redovisats fram till mitten av 2015 har diskuterats i tidigare rapporter (Alger & Eklöf, 2016b) kommer diskussionen nedan att fokusera på senare år och framför allt på resultat i

relation till språk på kunskapsprovet, en aspekt som inte tidigare studerats.

Andelen godkända körprov totalt låg på en i stora drag oförändrad nivå mellan 2009 och 2013 men har därefter sjunkit något, framför allt bland privatanmälda prov. När man delar in körproven efter vem som har genomfört dem och delar in i kategorier utifrån anmälningssätt, kön och ålder är resultatbilden ganska stabil över tid på så sätt att vissa grupper av provtagare lyckas bättre än andra. Man kan dock se en nedåtgående trend, främst för de privatanmälda proven, under senare år.

Andelen provtagare som endast anmälts till körprov via trafikskola har minskat något efter 2014. Andelen trafikskoleanmälda prov har minskat betydligt mer. Andelen provtagare som är 25 år eller äldre har ökat, och ökningen utgörs till största delen av provtagare som genomfört kunskapsprovet på annat språk än svenska, i huvudsak män.

När det gäller språk har vi ingen lång trend, men under den tidsperiod för vilken trenddata föreligger (2013-2017) har det skett en kraftig ökning av andelen kunskapsprov som genomförs på andra språk än svenska. Andelen körprov som genomförs efter ett kunskapsprov på något annat språk än svenska har också ökat.

Vad vi kan se utifrån tillgängliga data är att provtagarna som genomfört kunskapsprovet på andra språk skiljer sig från dem som gjort provet på svenska när det gäller åldersfördelning och anmälningssätt. De som gör provet på andra språk är i genomsnitt äldre än de som gör provet på svenska. Det är också fler prov som genomförs av män än kvinnor. Det är en väldigt låg andel av de körprov som följer på kunskapsprov på andra språk som anmäls via trafikskola. Vi har inga tillförlitliga uppgifter om vad det beror på. Kanske kan ekonomiska faktorer spela in – det är dyrt med lektioner. En annan faktor är att det inte är vanligt med undervisning på andra språk än svenska, även om det finns undantag. Att betala dyra pengar för undervisning man inte kan tillgodogöra sig är förmodligen inte så lockande. Kanhända tycker man sig inte heller behöva det om man redan har körfärdighet från sitt hemland. De krav som ställs vid förarprovet kan dock variera kraftigt mellan länder och det är långt ifrån självklart att man direkt kan överföra samma beteende till ett land med andra trafikregler, trafikmiljöer och traditioner.

Anmälningssätt är inget tillförlitligt mått på utbildningsbakgrund. Tidigare studier indikerar att de flesta provtagare både övningskör privat och vid trafikskola (Alger & Sundström, 2011c; Forward et al., 2017; Forward et al., 2016; Sundström, 2004). Det har ändå varit en klar skillnad i andelen godkända prov utifrån anmälningssätt. Denna skillnad mellan grupperna är inte lika markant för kunskapsprov på andra språk eller för körprov som föregåtts av sådana prov även om det är en tydlig skillnad även där.

De intryck man får av data varierar något utifrån om man tittar på prov eller provtagare, antal eller procentandelar. För att ge en så allsidig bild som möjligt har vi försökt att täcka in olika varianter i den här rapporten. Även om andelar ofta ger en tydligare bild av skillnader har vi här ofta använt oss av antal för att också spegla omfattningen. Även om man genom varierande presentationssätt får en rikare bild kräver detta också mer av läsaren som måste vara uppmärksam på vad som faktiskt visas.

Om man ser till personer snarare än prov så blir det tydligt att de allra flesta, omkring två tredjedelar, fortfarande bara gör ett körprov. Det är dock också tydligt att framför allt de privatanmälda provtagarna i stor utsträckning behöver fler försök, och ett fåtal av dessa behöver väldigt många försök. År 2010 var det sex procent av provtagarna som genomförde minst fyra körprov under året och de stod för 18 procent av proven. De åtta procent av provtagarna som genomförde minst fyra körprov under 2016 stod för 24 procent av proven totalt.

En möjlig orsak till den vikande trenden som förts fram är att provtagarna inte är tillräckligt förberedda, men chansar i högre grad än tidigare. Utifrån de data som presenteras här kan vi inte uttala oss om hur provtagarna resonerar, men i enkätundersökningar tror majoriteten att de är tillräckligt förberedda (Alger & Sundström, 2011c; Forward, Nyberg, Gustafsson, Gregersen, & Henriksson, 2017; Forward, Nyberg, & Henriksson, 2016), vilket kan tolkas som att de inte är så bra på att värdera den egna förmågan. Många vill försöka igen så snart som möjligt (Forward et al., 2017; Forward et al., 2016), vilket inte ger stora möjligheter till ytterligare övning eller undervisning.

Ingripanden förekommer i en relativt hög andel av proven – 34 procent under första halvåret 2017. Eftersom ingripanden bara ska ske i farliga situationer kan man se det som en indikation på att provtagarna i fråga ännu inte har de färdigheter som krävs av en säker förare. Det finns också

en liten grupp som får väldigt många anmärkningar. Om man får mer än 20 anmärkningar under ett körprov anmärkningar är man långt ifrån redo och bör utbilda sig ytterligare innan man återigen genomför provet.

Eftersom det är ett sammanhållet prov är det inte automatiskt så att man får körkort efter att ha fått godkänt på körprovet. Eftersom man måste ha godkänt på båda provdelarna inom en tvåmånadersperiod kan det förekomma att man måste göra ytterligare prov även efter ett godkänt prov om man inte har de kunskaper och färdigheter som krävs för att klara även den andra provdelen. Hur många prov som görs hänger inte bara ihop med hur många provtagare det är och hur många prov de underkänns på utan också på hur många prov som kan genomföras. När Trafikverket anställde fler förarprövare 2014 för att kunna hålla service-loftet blev det också möjligt att kunna genomföra fler körprov.

### **Att komma från en annan språklig bakgrund**

Provtagare som gör kunskapsprovet på svenska är inte en homogen grupp och det kan antas att provtagare som gör provet på andra språk skiljer sig åt än mer. Denna provtagargrupp består av människor med många olika erfarenheter. Deras förutsättningar kan skilja sig när det gäller tillgång till utbildning på det egna språket. Här kan finnas såväl analfabeter som akademiker, personer som haft körkort länge och de som knappt åkt bil.

Förarprovet är till för att skilja mellan provtagare som har eller saknar erforderliga kunskaper och färdigheter. Om skillnaderna mellan grupper är en följd av detta är det en helt annan sak än om resultatet påverkas av irrelevanta aspekter. Bedömningen av prestationen på körprovet sker utifrån vissa riktlinjer och provtagarens kön, ålder, utbildningsbakgrund eller ursprung ska inte ha någon betydelse. När provtagarnas prestation bedömdes av förarprövarna och en medåkande bedömare (utifrån godkänt/underkänt) gjorde de samma bedömning i 93 procent av fallen i en studie vid årsskiftet 2008-2009. I de fall de hade olika åsikt fanns ingen koppling till vare sig förarprövarnas eller provtagarnas bakgrund eller attityder (Alger et al., 2009).

Vid körprovet kan tolk hjälpa till vid inledningen eller så kan man få se en introduktionsfilm på lämpligt språk. Vi har inga tillförlitliga uppgifter om hur vanligt det är med tolkning i dessa fall. Under provet kan instruktioner ges via gester, bilder eller med hjälp av t.ex. nedskrivna Ortsnamn. I en norsk studie (Rismark, Folstad Norberg, Stenøien, & Sitter, 2003) gav förarprövarna uttryck för att det var svårast att bedöma dem som

ligger på gränsen till godkänt. Då man inte kan kommunicera och kroppsspråket är annorlunda är det svårare att ta reda på vad personen uppfattar och reflekterar över vilket kan göra att förarprovare bedömer samma trafikbeteende på olika sätt. För dem som har haft körkort förut kan manövreringen vara bra, men riskanalys ett okänt begrepp. Det kan också vara svårt för förarprovaren att förklara varför de inte får körkort när det är sådana brister – att köra för fort in i en korsning utan uppsikt ses kanske inte som ett problem eftersom det inte kom någon bil den här gången.

Skillnader på kunskapsprovet är knappast en följd av skiftande bedömning eftersom provet är standardiserat och rättningen sker automatiskt. Det är dock inte självklart att ett översatt eller tolkat kunskapsprov har exakt samma svårighetsgrad som det ursprungliga kunskapsprovet. Även om så är fallet är språk en egenskap som skiljer proven åt. I den här redovisningen har prov på andra språk än svenska lagts ihop, vilket ger en ganska grov indelning. Det är dock svårt att utifrån statistik om godkännande dra slutsatser om eventuella skillnader mellan språkversioner utan att veta mer om provtagargruppernas förberedelser och andra förutsättningar. Vissa språkgrupper är också så små att det inte går att dra statistiskt säkerställda slutsatser.

Även när bedömningen är densamma kan det finnas systematiska skillnader mellan grupperns förutsättningar som påverkar beteenden och resultat. Möjliga hinder för utlandsfödda att skaffa körkort som förts fram i tidigare studier inkluderar kostnaden och språket (Lewin, Gustafsson, & Nyberg, 2006). Brist på utbildningsmaterial på det egna språket, obligatorisk utbildning på svenska, handledare som inte har någon större erfarenhet av det svenska förarprovet har också förts fram som bidragande orsaker till att de som genomförde kunskapsprovet på andra språk hade lägre godkännandegrad (Forward et al., 2016). I samma undersökning indikerade enkätsvaren att de som genomfört kunskapsprovet på något annat språk än svenska övat mindre privat och oftare hade en handledare de inte var släkt med. Bland de som underkänts på körprovet var de som tidigare haft körkort mindre benägna att öva privat eller ta kontakt med en trafikskola än övriga (Forward et al., 2016).

Även om Trafikverket strävar efter att informera presumtiva provtagare om provets innehåll och genomförande med hjälp av webbsidor, broschyrer och informationsfilmer på såväl svenska som andra språk är det oklart i vilken mån budskapet går fram. De som inte behärskar det svenska

språket har trots allt en nackdel när det gäller såväl tillgänglighet av information på det egna språket och möjligheter att leta rätt på sådan information. Inte bara när det gäller undervisning vid trafikskola utan även i fråga om läromaterial för privat bruk, som böcker och mobilappar, har svenskspråkiga fler möjligheter. För mindre språkgrupper kan det vara helt omöjligt att få tag i material på sitt modersmål och att behöva tillgodogöra sig material på annat språk gör det ännu svårare att förbereda sig för förarprovet.

Efter körprovet meddelar förarprovaren resultatet muntligt och det skickas också till provtagarens e-postadress. Även om Trafikverket försöker informera om varför man får underkänt kan en Google translate översättning vara mer förvirrande än upplysande. Även när det inte är språket som ställer till det kan det vara svårt att förstå varför de färdigheter man uppvisar bedöms som bristande.

### **Avslutande reflektioner**

Är en minskande andel godkända körprov en anledning till oro? Så länge bedömningen är den rätta så är inte godkännandegraden i sig ett problem. Det vore mer oroande om man fick indikationer på att förarprovarena godkände prov utan att provtagaren uppvisat de kunskaper och färdigheter som krävs. Däremot är fler underkända prov resurskrävande eftersom det måste finnas en förarprovare tillgänglig vid varje körprov för varje provtagare. Även om man för kunskapsprovet kan genomföra prov för flera provtagare samtidigt kräver ett ökande antal prov ytterligare resurser i och med att det måste konstrueras tillräckligt många uppgifter för att provtagarna ska kunna tilldelas provversioner de inte redan sett. Det krävs även mer av administrativa funktioner och system om volymen ökar. Ur systemperspektiv är det således problematiskt om fler anmäler sig till körkortsprov utan att ha de nödvändiga förkunskaperna och kompetenserna som behövs för att kunna erhålla ett körkort. Utbildningen ska ha skett innan man anmäler sig till prov, och inte parallellt med att man försöker få godkänt på kunskapsprov och/eller körprov. Det är anmärkningsvärt och oroande att en tredjedel av körproven föranleder ingripanden. Även om förarprovarena försöker täcka in allt möjligt innehåll under en dag så utgör varje enskilt prov ett stickprov och ändå uppstår så många farliga situationer. Om de som i dagsläget genomför fyra eller fler körprov skulle ha varit nog förberedda för att klara provet vid första eller andra försöket skulle antalet prov minska avsevärt. Kanske skulle man kunna införa någon slags spärr så att de som underkänts på



flera prov måste vänta eller genomgå ytterligare utbildning innan de får försöka igen.

Nu liksom tidigare godkänns privatanmällda i lägre utsträckning än trafikskoleanmällda och äldre i lägre utsträckning än yngre. Alltså gör dessa grupper fler prov och kommer därför att utgöra en större andel av det totala antalet prov. Då andelen individer i dessa grupper ökar ger det en nedåtgående trend totalt. Att de privatanmällda godkänns i lägre utsträckning och i högre utsträckning föranleder ingripanden kan ses som en indikator på att de ofta är sämre utbildade och sämre förberedda, och därmed belastar systemet i högre utsträckning än trafikskoleanmällda.

När man delar upp körprovsdata utifrån om de föregåtts av kunskapsprov på svenska eller andra språk förefaller det klart att förändringar i provtagargruppen efter 2013 när det gäller ålder och anmälningssätt (framför allt ökningen av äldre privatanmällda provtagare) till stor del kan kopplas till ett ökat antal provtagare som genomfört kunskapsprovet på andra språk. Även för körprov som har föregåtts av kunskapsprov på svenska finns en tendens till ökning av äldre provtagare och minskning av andel privatanmällda prov men förändringen är inte lika markant. Andelen prov som genomförs på, eller i körprovets fall föregås av prov på, annat språk än svenska har ökat markant under de senaste åren och denna grupp provtagare underkänns i högre utsträckning än andra grupper. Det kan således finnas anledning att undersöka möjliga åtgärder för att bättre nå, utbilda och förbereda dem som kommer från en annan språklig bakgrund och vill ta ett svenskt körkort.

### **Kommande studier**

Eftersom de som gör kunskapsprovet på andra språk än svenska utgör en allt större grupp vore det intressant att veta mer om denna grupp, hur de ser på att ta körkort och hur de tar sig an sin körkortsutbildning. Kanske kan man genom fokusgrupper eller enkätstudier få en indikation på hur provtagare som gör provet på andra språk än svenska ser på provet och varför de i så hög utsträckning väljer att anmäla sig privat. Detta kan i sin tur leda till idéer till eventuella åtgärder som skulle kunna vidtas för att göra dessa provtagare bättre förberedda för förarprovet.

Det har även tidigare varit vanligare att yngre anmält sig via trafikskola än äldre. En typisk provtagare för tjugo år sedan var en trafikskoleanmäld 18-åring. Så ser det inte ut längre, varför det kanske är andra grupper

som ska stå i fokus i exempelvis undersökningar om attityder till och förberedelser för körkort.

## Referenser

- Alger, S., & Eklöf, H. (2012). *Sämre är för år? En studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., & Eklöf, H. (2013). *Det praktiska körprovet 2009-2011 : analys av datas tillförlitlighet samt provresultat och trender*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., & Eklöf, H. (2014). *Uppföljning av sammanhållet förarprov: Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov mellan 2007 och 2013*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., & Eklöf, H. (2016a). *Jämförelser mellan provorter. En studie av körprov för behörighet B*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., & Eklöf, H. (2016b). *Trender 1998-2015 avseende förändringen av andelen godkända på körprov för körprovsbehörighet B*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., Henriksson, W., & Sundström, A. (2009). *Likvärdigheten i körprovet. En studie av samstämmighet i bedömningen*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., Henriksson, W., & Wänglund, A. (2010). *Sammanhållet prov. Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.

- Alger, S. & Sundström, A. (2011a). *Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 1998-2005 och analys av tillförlitligheten*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S. & Sundström, A. (2011b). *Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 2007-2008 och analys av tillförlitligheten*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S. & Sundström, A. (2011c). *Provtagares uppfattning om förarprovet: enkätundersökning före och efter införandet av sammanhållet förarprov*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Forward, S., Gustafsson, S., Loukopoulos, P., Nyberg, J., & Sörensen, G. (2009). *Utlandsföddas trafiksäkerhet*. (VTI rapport 640). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Forward, S., Nyberg, J., Gustafsson, S., Gregersen, N. P., & Henriksson, P. (2017). *Den svenska förarutbildningen: dagsläge och framtidsutsikter*. (VTI rapport 936). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. Hämtad från [https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/den-svenska-forarutbildningen\\_1096681](https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/den-svenska-forarutbildningen_1096681)
- Forward, S., Nyberg, J., & Henriksson, P. (2016). *Förarprov för personbil: orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder*. (VTI rapport 916). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. Hämtad från <https://www.vti.se/sv/Publikationer>
- Henriksson, W., Sundström, A., & Wiberg, M. (2002). *Körkortsprovet i ett nordiskt perspektiv. Teoriprovet - nuläge och framtid*. Umeå: Pedagogiska institutionen, Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå universitet.
- Kågeson, P. (2014). *The causes and effects of declining driver license holdings in Sweden*. Stockholm: CTS-Centre for Transport Studies Stockholm (KTH and VTI).

- Lewin, C., Gustafsson, S., & Nyberg, J. (2006). *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*: Statens väg-och transportforskningsinstitut.
- Rismark, M., Folstad Norberg, P., Stenøien, J. M., & Sitter, S. (2003). *Kulturkollisjoner bak rattet*. Trondheim: VOX
- Stenlund, T., Henriksson, W., & Sundström, A. (2007). *Samstämmighet mellan mål och prov. En studie av det svenska förarutbildningssystemet*. Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Stenlund, T., Henriksson, W., Wahl, C., & Holmberg, B. (2007). *Begreppet komplettering i ett examinationsperspektiv. Ett försök med det praktiska körkortsprovet*. Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Sundström, A. (2003). *Den svenska förarprovningen. Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet, provens struktur samt körkortsutbildningens betydelse*. Umeå: Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå Universitet.
- Sundström, A. (2004). *Övningskörning privat och på trafikskola: en enkätstudie om körkortsutbildningens betydelse för provresultatet*. Umeå: Pedagogiska institutionen, Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå universitet.
- Sundström, A. (2007). *Utvärdering av instrument för upplevd teoretisk och praktisk kompetens. Ett försök med en ny förarprovmodell*. Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Sundström, A., & Stenlund, T. (2006). *Hur uppfattar provtagarna självvärderingens syfte och utformning? Intervjuer med provtagare i projektet Utvecklat förarprov*. Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Wiberg, M. (1999). *Datoriseringen av teoriprovet, en beskrivning av effekter utifrån ett antal statistiska indikatorer*. Umeå: Pedagogiska institutionen, Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå universitet.

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

Wolming, S. (2000). *Förarprovningens struktur och resultat: en studie av relationen mellan kunskapsprov och körprov samt utbildningsbakgrundens betydelse*. Umeå: Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå universitet.

**Språk som förekommit på kunskapsprovet under 2015-2016**

Inte alla språken i listan nedan har förekommit båda åren, vilket innebär att det totala antalet språk är större än det årliga antalet.

Albanska	Makedonska
Amhariska (amarinja)	Mandarin
Arabiska	Mandinka
Armeniska	Mongoliska
Assyriska	Pashto
Azerbajdzjanska	Persiska
Bahdini	Polska
Bengali	Portugisiska
Bosniska	Punjabi
Bulgariska	Rumänska
Burmesiska	Ryska
Dari	Serbiska
Engelska	Singalesiska
Estniska	Somaliska
Finska	Sorani
Franska	Spanska
Grekiska	Swahili
Hebreiska	Svenska
Hindi	Syrianska
Italienska	Teckentolk
Kantonesiska	Thailändska
Karen	Tigrinja
Keldanska	Turkiska
Kinyarwanda	Tyska
Kroatiska	Ungerska
Kurmanji	Urdu
Lettiska	Vietnamesiska
Litauiska	

## **RAPPORTER FRÅN INSTITUTIONEN FÖR BETEENDEVETENSKAPLIGA MÄTNINGAR**

*Utgivna rapporter i föregående serie:*

*<http://www.umu.se/edmeas/publikationer/index.html>*

### **2004**

- BVM nr 1. LÄRARENKÄT OM DE NATIONELLA PROVEN I MATEMATIK. Kurs B, C och D hösten 2003. Maria Ericsson, Björn Sigurdsson
- BVM nr 2. ORDFÖRSTÅELSE. En litteraturstudie med anknytning till högskoleprovets ORD-prov. Sandra Scott
- BVM nr 3. SJÄLVVÄRDERING SOM METOD FÖR ATT MÄTA MÅLUPPFYLLELSE VIA PROV. Anna Sundström
- BVM nr 4. ATT MÄTA SKRIVFÖRMÅGA. En forskningspresentation om provformat, reliabilitet, validitet samt sociala aspekter. Marit Sigurdson
- BVM nr 5. KLASSISK OCH MODERN TESTTEORI. Analys av det teoretiska och det praktiska körkortsprovet. Marie Wiberg
- BVM nr 6. UTBYTESKOMPLETTERINGAR BLAND DEM SOM AVSLUTADE GYMNASIET 1997–2001. Differenser mellan avgångsbetyg från gymnasiet och betyg som har kompletterats efter den ordinarie gymnasieskolan. Kent Löfgren
- BVM nr 7. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2004. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren
- BVM nr 8. HÖGSKOLEPROVET OCH DE MÅLRELATERADE BETYGEN. En studie av de första eleverna med de nya gymnasiebetygen. Anders Lexelius

### **2005**

- BVM nr 9. LÄRARES SKATTNINGAR AV SINA ELEVERS PROVRESULTAT. Gunilla Näsström
- BVM nr 10. LÄRARENKÄT OM DE NATIONELLA PROVEN I MATEMATIK. Kurs B, C och D våren 2004. Maria Ericsson, Björn Sigurdsson
- BVM nr 11. SOCIALGRUPPSSKILLNADER I RESULTAT PÅ HÖGSKOLEPROVET. Christina Stage
- BVM nr 12. ÄR DET SVÅRARE ATT DELA MED FYRA ÄN MED TVÅ NÄR MAN LÄSER MATTE C? En jämförelse av svårighetsgrad mellan olika versioner av matematikuppgifter i Nationella kursprov. Ewa Bergqvist, Anna Lind



- BVM nr 13. DEN SVENSKA FÖRARPRÖVNINGENS RESULTAT. Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet för underkända och godkända provtagare. Anna Sundström, Marie Wiberg
- BVM nr 14. DATORBASERADE PROV – egenskaper, möjligheter och begränsningar. Christina Wikström
- BVM nr 15. PRESTATIONSSKILLNADER MELLAN FLICKOR OCH POJKAR I NO. En studie av uppgiftsformatets betydelse i TIMSS 2003. Niklas Eriksson
- BVM nr 16. FLICKOR, POJKAR, FYSIK OCH MATEMATIK. Skillnader i inställning mellan hög- och lågpresterande i TIMSS 1995. Lena Adolfsson
- BVM nr 17. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2005. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren

#### **2006**

- BVM nr 18. MODELL FÖR BESKRIVNING AV KURSPLANEN FÖR DEN SVENSKA FÖRARUTBILDNINGEN: EN LITTERATURSTUDIE. Tova Stenlund
- BVM nr 19. VIKTNING AV DELPROVEN I HÖGSKOLEPROVET. Christina Stage, Mats Hamrén, Christina Jonsson
- BVM nr 20. TIMSS FIXPUNKTER. En analys av vad elever med olika resultat i TIMSS 2003 vet och kan göra. Peter Nyström
- BVM nr 21. MODELLPRÖVNING. Empirisk prövning av teoretiska modeller för beskrivning av kursplan för förarutbildning. Tova Stenlund
- BVM nr 22. UTVECKLING AV INSTRUMENT FÖR ATT MÄTA BEGREPPET UPPLEVD FÖRARKOMPETENS. Anna Sundström
- BVM nr 23. HUR HÖGSKOLEINSTITUTIONER OCH ENHETER KAN GRANSKA SINA KURSER UR JÄMSTÄLLDHETS- OCH GENUSPERSPEKTIV. Nuläget och framåtblick med praktiska förslag. Kent Löfgren
- BVM nr 24. JÄMFÖRELSE AV INNEHÅLL I DEN GAMLA OCH DEN NYA KURSPLANEN FÖR DEN SVENSKA FÖRARUTBILDNINGEN. Tova Stenlund, Widar Henriksson, Anna Sundström
- BVM nr 25. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2006. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren

## **2007**

- BVM nr 26.     UTVÄRDERING AV INSTRUMENT FÖR UPPLEVD TEORETISK OCH PRAKTISK KOMPETENS. Ett försök med en ny förarprovsmodell. Anna Sundström
- BVM nr 27.     BEGREPPET KOMPLETTERING I ETT EXAMINATIONSPERSPEKTIV. Ett försök med det praktiska körkortsprovet. Tova Stenlund, Widar Henriksson, Charlotte Wahl, Bengt Holmberg
- BVM nr 28.     NY KURSPLAN OCH NYA FORMER FÖR EXAMINATION. Jämförelse av förarprovet för körkort B före och efter förändringen. Marie Wiberg
- BVM nr 29.     SEKVENTIELLA EFFEKTER I HÖGSKOLEPROVET AVSEENDE DELPROVET NOG. Anders Lexelius
- BVM nr 30.     SAMSTÄMMIGHET MELLAN MÅL OCH PROV. En studie av det svenska förarutbildningssystemet. Tova Stenlund, Widar Henriksson, Anna Sundström
- BVM nr 31.     HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2007. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren
- BVM nr 32.     SVENSKA SKOLANS LÄRARE OCH UNDERVISNING I MATEMATIK OCH NO I ETT INTERNATIONELLT PERSPEKTIV. Några resultat från TIMSS 2003. Susanne Alger

## **2008**

- BVM nr 33.     UTVECKLING OCH UTVÄRDERING AV INSTRUMENT INFÖR EN STUDIE AV LIKVÄRDIGHETEN I KÖRPROVET. Susanne Alger, Widar Henriksson, Anna Sundström
- BVM nr 34.     HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2008. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren
- BVM nr 35.     URVALSPROV UR ETT SVENSKT OCH INTERNATIONELLT PERSPEKTIV. Christina Wikström

## **2009**

- BVM nr 36.     RAMVERK FÖR NATIONELLA ÄMNESPROV I BIOLOGI, FYSIK OCH KEMI I GRUNDSKOLANS ÅRSKURS 9. Peter Nyström, Maria Åström
- BVM nr 37.     KUNSKAP, INTRESSE OCH STUDIEFRAMGÅNG. En litteraturgranskning. Ingela Eriksson, Widar Henriksson

- BVM nr 38. ELEVERS SYN PÅ NATIONELLA PROV. Resultat från elevenkät vid genomförandet av nationella ämnesprov i biologi, fysik och kemi i grundskolans årskurs 9 våren 2009. Maria Åström, Hanna Eklöf
- BVM nr 39. LIKVÄRDIGHETEN I KÖRPROVET. En studie av samstämmighet i bedömningen. Susanne Alger, Widar Henriksson, Anna Sundström
- BVM nr 40. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2009. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren

### **2010**

- BVM nr 41. SAMMANHÅLLET PROV. Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov. Susanne Alger, Widar Henriksson, Anna Wänglund
- BVM nr 42. ETT NYTT HÖGSKOLEPROV. Bakgrund och konsekvenser. Christina Stage, Gunilla Ögren
- BVM nr 43. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2010. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren

### **2011**

- BVM nr 44. ELEVERS SYN PÅ NATIONELLA PROV. Resultat från elevenkät vid genomförandet av nationella ämnesprov i biologi, fysik och kemi i grundskolans årskurs 9 våren 2010. Maria Åström, Hanna Eklöf
- BVM nr 45. PROVTAGARES UPPFATTNING OM FÖRARPROVET. Enkätundersökning före och efter införandet av sammanhållet förarprov. Susanne Alger, Anna Sundström
- BVM nr 46. ATT MÄTA ALLMÄNHETENS KUNSKAPER OM TRAFIKSÄKERHET. Utveckling och utprovning av instrument. Anna Sundström, Per-Erik Lyrén, Susanne Alger
- BVM nr 47. SAMSTÄMMIGHET MELLAN KURSPLAN OCH PROV. En studie av kunskapsprovet för körkortsbehörighet AM. Gunilla Näsström, Susanne Alger, Anna Sundström
- BVM nr 48. UTVÄRDERING AV KUNSKAPSPROVET FÖR KÖRKORTSBEHÖRIGHET AM. Gunilla Näsström, Susanne Alger, Anna Sundström
- BVM nr 49. HÖGSKOLEPROVET VÅREN 2010. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren

BVM nr 50. BESKRIVNING AV DATA OM DET PRAKTISKA FÖRARPROVET 1998–2005 OCH ANALYS AV TILLFÖRLITLIGHETEN. Susanne Alger, Anna Sundström

BVM nr 51. BESKRIVNING AV DATA OM DET PRAKTISKA FÖRARPROVET 2007–2008 OCH ANALYS AV TILLFÖRLITLIGHETEN. Susanne Alger, Anna Sundström

### **2012**

BVM nr 52. DET NYA HÖGSKOLEPROVET. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat hösten 2011. Christina Stage, Gunilla Ögren

BVM nr 53. PROV FÖR FÖRARBEVIS FÖR MOPED KLASS II. Susanne Alger, Widar Henriksson, Hanna Eklöf

BVM nr 54. PROV FÖR FÖRARBEVIS FÖR MOPED KLASS II. Enkätstudie avseende provkonstruktion och provgenomförande. Susanne Alger

BVM nr 55. SÄMRE ÅR FÖR ÅR? En studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B. Susanne Alger, Hanna Eklöf

### **2013**

BVM nr 56. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2012. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren

BVM nr 57. DET PRAKTISKA KÖRPROVET 2009–2011. Analys av datas tillförlitlighet samt provresultat och trender. Susanne Alger, Hanna Eklöf

BVM nr 58. NYA KURSPROV I BIOLOGI OCH KEMI FÖR GYMNASIESKOLAN. Bakgrund och resultat 2011. Gunnel Grelsson, Göran Bergqvist, Niklas Jacobsson

BVM nr 59. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2013. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Gunilla Ögren

### **2014**

BVM nr 60. UPPFÖLJNING AV SAMMANHÅLLET FÖRARPROV. Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov mellan 2007 och 2013. Susanne Alger, Hanna Eklöf

BVM nr 61. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2014. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Gunilla Ögren

## **2016**

- BVM nr 62. TRENDER 1998–2015 AVSEENDE FÖRÄNDRINGEN AV ANDELEN GODKÄNDA PÅ KÖRPROV FÖR KÖRKORTSBEHÖRIGHET B. Susanne Alger, Hanna Eklöf
- BVM nr 63. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2015. Provtagargruppens sammansättning och resultat. Per-Erik Lyrén
- BVM nr 64. JÄMFÖRELSER MELLAN PROVORTER. En studie av körprov för behörighet B. Susanne Alger, Hanna Eklöf

## **2017**

- BVM nr 65. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2016. Provtagargruppens sammansättning och resultat. Per-Erik Lyrén