

# Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 1998-2005 och analys av tillförlitligheten

Susanne Alger

Anna Sundström



BVM No 50, 2011  
ISSN 1652-7313

## Abstract

The aim of this report was to examine the reliability of data from the driving test 1998-2005 and give a basic presentation of data from these years. In order to improve the quality of the data tests that do not appear to have been completed and unnecessary duplicates were removed. After cleaning and recoding, the data can be regarded as reliable.

From the basic presentation in the report you find that there are certain differences between groups during this period. A larger proportion of test-takers below the age of 20, who make up around half the test-takers, pass the test compared to older test-takers and had a lower average of failed aspects. More men than women took the test and a larger percentage of women were registered by a driving school. A larger proportion of test-takers who were registered by a driving school passed than those who registered themselves. If you divide the test-takers by gender and type of registration a somewhat larger percentage of the men passed the driving test. As for average number of mistakes there are no major differences between the sexes except for manoeuvring.

As for the content of the test, attention and traffic behaviour are the areas with the largest number of fails. Security check, street crossing and driving towards a goal are the most common areas to test while efficient braking is rare. When you study the content of the test at the main offices and sub-offices you will find that *motorway, lanes, signalled crossing* and *roundabouts* are more common at the main offices, while the opposite is true for *narrow and wide roads, turning around, left or right*.

As for changes over time you find that the percentage of test-takers registered by driving schools has decreased over the period, as has the percentage of passed tests, both as a total and the percentage who passed their first test. The percentage of passed tests among those who registered for the test themselves has decreased, but there is no obvious downwards trend for those who were registered via a driving school. Efficient braking has become even rarer.

## Sammanfattning

Syftet med denna rapport var att undersöka tillförlitlighet för körprovdata 1998-2005 och göra en översiktlig presentation av data för dessa år. För att förbättra datakvaliteten togs prov som inte verkar ha genomförts, samt omotiverade dubletter bort. Efter rensning och omkodning är data att betraktas som tillförlitliga.

Av den översiktliga presentationen i denna rapport framgår att det finns vissa skillnader mellan grupper under den här tidsperioden. Provtagare under 20 års ålder, som utgjorde ungefär hälften av provtagarna, godkändes i högre grad än äldre provtagare. Det var fler män än kvinnor som genomförde körprovet och en större andel av kvinnorna anmälades via trafikskola. Provtagare som anmälts via trafikskola godkändes i högre grad än privatanmälda och hade även färre anmärkningar i genomsnitt än de som anmälts privat. Om man delar upp efter kön och anmälnings-sätt var det något större andel av männen som godkändes på förarprovet. När det gäller genomsnittligt antal anmärkningar är det inga större könsskillnader förutom för området manövrering.

När det gäller provets innehåll visar det sig att uppmärksamhet och trafikuppträdande är de områden där det genomsnittliga antalet anmärkningar är störst. Säkerhetskontroll, gatukorsning och körning mot mål är de vanligaste områdena att pröva medan effektiv bromsning sällan förekommer. Om man studerar innehållet i provet på huvudort respektive mottagningsort kan man konstatera att prövning av motorväg, körfält, signalkorsning och cirkulationsplats är vanligare förekommande på huvudorter än mottagningsorter, medan förhållandet är det omvända för smal och bred väg, vändning samt sväng till vänster eller höger.

Beträffande förändringar över tid kan man utläsa att andelen anmälda via trafikskola har minskat under perioden, liksom andelen godkända, såväl totalt och andelen som godkändes vid första försöket. Andelen godkända bland privatanmälda har sjunkit, medan de som anmälts via trafikskola inte uppvisar någon tydlig nedåtgående trend under perioden. Effektiv bromsning har blivit ännu mer sällsynt.

<b>BAKGRUND</b> .....	<b>1</b>
Om körkortsproven.....	1
Förändrat kunskapsprov.....	2
Förändrat körprov.....	2
Sammanhållet prov.....	3
Tidigare forskning om det svenska körkortsprovet.....	3
<b>SYFTE</b> .....	<b>5</b>
<b>METOD</b> .....	<b>5</b>
Instrument.....	5
Databearbetning.....	6
Resultatpresentation.....	6
<b>DATA OCH DATAKVALITET</b> .....	<b>7</b>
Tillgängliga data.....	7
Tillförlitlighet i data.....	11
Beskrivning av tillförlitlighetskontroller.....	11
Omkodningar och nya variabler.....	12
Återstående oklarheter.....	14
<b>PROVTAGARE OCH PROV ÖVER TID</b> .....	<b>15</b>
Provtagaren.....	16
Provinnehåll.....	19
Godkännande och provtagarfaktorer.....	29
Godkännande och innehåll.....	32
<b>DISKUSSION</b> .....	<b>36</b>
Datakvalitet.....	36
Resultat.....	38
Fortsatt arbete.....	40
<b>REFERENSER</b> .....	<b>42</b>

## Bakgrund

Bakgrunden till denna studie kan härledas till en granskning som Riksrevisionen genomförde (2007). Vägverket fick då kritik från Riksrevisionen för att de gjort för lite för att säkerställa en enhetlig bedömning av körkortsprovtagarna. Riksrevisionen menade att det var för stora skillnader mellan förarprövarna när det gäller andelen godkända prov och att spridningen har ökat på senare år. Vägverket kritiserades vidare för att de inte analyserat orsakerna till skillnaderna mellan olika kontor och inte utformat rutiner och arbetssätt som säkerställer en enhetlig bedömning av körkortsprovtagarna. Vägverket uppmanades att bättre utnyttja statistiken och göra fördjupade analyser som kan förklara skillnaderna i andelen godkända körprov mellan avdelningar, kontor och förarprövare.

För att kunna dra slutsatser om variationer i de data som samlas in krävs bra mått. För att kunna utvärdera exempelvis om bedömningen av provtagarna är enhetligt måste bedömningarna granskas och analyseras och relateras till andra insamlade data. En beskrivning, analys och värdering av de data som insamlats från körprovet är en viktig utgångspunkt i detta arbete. För att kunna följa utvecklingen av skillnader krävs att de data som samlas in är tillförlitliga och relevanta samt att det finns klara rutiner för uppföljning av dessa. Huvudsyftet för den denna rapport är att lägga grunden för fördjupade studier utifrån insamlade data genom att beskriva existerande körprovsdata. Utifrån denna kartläggning skapas bättre förutsättningar för att utveckla mer sofistikerade mått på kvalitet.

### Om körkortsproven

Den svenska förarutbildningen och kraven som ställs för körkort har förändrats över åren, eftersom synen på vad som vid olika tidpunkter betraktats som väsentligt och relevant har förändrats. Ett förändrat synsätt på vad som är betydelsefullt kan naturligtvis ha flera olika orsaker men en avgörande orsak har varit att samhället och trafikmiljön förändrats. En trend kan sägas ha varit att betydelsen av fordonskunskap har minskat och att förarutbildningen alltmer har kännetecknats av tendensen att trafiksäkerhet och förarens omdöme getts allt större vikt (Franke, Larsson, & Mårdsjö, 1995). Nedan redovisas förändringar som genomförts sedan 1998 och som bl.a. berör förarprovets utformning, administration och innehåll.

Det övergripande syftet med förarprovningen är att systemägaren, vilket under den beskrivna perioden var Vägverket, ska kunna kontrollera

huruvida den som provas besitter kunskaper och färdigheter som motsvarar de krav som har fastställts för att erhålla körkort. Från och med den 1 januari 2006 får beslut om godkännande av handledare för privat övningskörning med personbil endast meddelas den som har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med sin blivande elev under minst tre timmar (VVFS 2005:76). Det enda övriga kravet på obligatorisk utbildning är en sex timmar lång riskutbildning på halkbana. På grund av den mycket begränsade andelen obligatorisk utbildning är proven oerhört viktiga eftersom de utgör det viktigaste sättet för systemägaren att kontrollera om målen i kursplanen är uppfyllda.

Något som också förändrats inom förarutbildningssystemet är synen på hur en kursplan ska utformas. Den tidigare mycket detaljerade kursplanen har ersatts av mer generellt beskrivna mål utifrån den s.k. GDE-modellen (Goals of Driver Education) som är gemensamma för både teori och praktik (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, & Hernetkoski, 2002). Den nya kursplanen trädde i kraft 1 mars 2006 (VVFS 2006:21) och ytterligare ändringar trädde i kraft 1 januari 2008 (VVFS 2007:227). Om proven ska pröva det som beskrivs i kursplanen måste dessa givetvis också förändras.

### **Förändrat kunskapsprov**

Kunskapsprovet är sedan juni 1999 datoriserat (Wiberg, 1999a). Före denna tidpunkt var det teoretiska provet ett s.k. papper-och-penna prov med delvis annan utformning (Mattsson, 1990, 1993; Spolander, 1974, 1977). Sedan dess består kunskapsprovet av 65 uppgifter. För att erhålla godkänt resultat måste provtagaren ha minst 52 rätta svar (VVFS 1999:32).

Detta gäller också det nya kunskapsprov, anpassat till den nya kursplanen, som infördes 2006. Frågorna är hämtade från fem olika kunskapsområden; Fordonskännedom/ manövrering, Miljö, Trafikregler, Trafiksäkerhet och Personliga förutsättningar.

### **Förändrat körprov**

Det praktiska körprov som gällde fram till 2007-12-03 bestod av en inledande säkerhetskontroll och körning i trafik. Provtagarnas körning bedömdes ur ett helhetsperspektiv där förarens riskmedvetenhet var det centrala. Under prövningen inriktades bedömningen på fem olika kompetenser eller förmågor; hastighetsanpassning, manövrering, placering,

trafikuppträdande och uppmärksamhet. Dessa kompetenser undersöktes i ett antal trafiksituationer (se bilaga 1). En förarprövare har inte möjlighet att prova alla delmoment i alla trafikmiljöer under den tid provet varar varför provet blir en slags stickprovskontroll. Vägverket har uttalat att en förarprövare bör ha kontrollerat huvuddelen av delmomenten inom loppet av fyra olika körprov.

När en ny kursplan införs är det nödvändigt att även revidera proven så att de överensstämmer med målen i kursplanen. Den 3 december 2007 infördes ett nytt körprov för behörighet B (VVFS 2007:271). I och med att en ny provföreskrift togs fram författades även en beskrivning av hur körprovet går till, s.k. provnyckel. Bedömning av miljö/sparsam körning infördes i körprovet och det gavs möjlighet att ställa kunskapsfrågor utifrån de trafiksituationer som uppstod. I samband med det nya provet övergick man till ett nytt körprovsprotokoll anpassat till kursplanen och resultaten registrerades med hjälp av en digital penna. Även efter förändringen består körprovet av en inledande säkerhetskontroll samt körning i och utanför tätort under minst 25 minuter. Körningen bedöms dock utifrån fyra kompetensområden: Fordonskännedom/manövrering, Miljö/sparsam körning, Trafikregler och Trafiksäkert beteende.

### **Sammanhållet prov**

Provtagarens kunskaper och färdigheter har sedan länge prövats och värderats via två olika prov, ett skriftligt kunskapsprov och ett praktiskt körprov. Den första september 2008 infördes en ny provmodell, ”sammanhållet prov”, för körkort behörighet B. Införandet av sammanhållet prov innebar att kunskapsprovet och körprovet bokas samtidigt och genomförs samma dag eller nära i tid. Provtagarna börjar med att genomföra kunskapsprovet och oavsett resultat på kunskapsprovet genomför de därefter körprovet. Provtagarna måste få godkänt på båda proven inom en tvåmånadersperiod från det första godkända provet för att få körkort. I annat fall får de göra om båda proven och betala nya provavgifter.

### **Tidigare forskning om det svenska körkortsprovet**

Kvalitet i data är en viktig förutsättning för att kunna dra tillförlitliga slutsatser om hur proven fungerar och hur de förändrats över tid eller vilken aspekt man nu valt att studera. En granskning av kvaliteten i de data som insamlats från körprovet är därför ett viktigt första steg. En översikt av dessa data, efter att tillförlitligheten granskats och i vissa fall

förbättrats, kan sedan utgöra utgångspunkt för fördjupade studier. Att studera utvecklingen över tid ger underlag för utvärdering av effekter av förändringar som rör förarproven. Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar (BVM som från den 1 januari 2010 ingår i Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap) har sedan början av 1990-talet bedrivit forskning dels om måldokumentet för förarutbildning, dels om förarproven. Vissa av dessa studier har baserats på data som insamlats från kunskapsprov och körprov, medan andra studier kompletterats med eller baserats på andra relevanta data. För att exemplifiera och sammanfatta de studier som utförts av BVM om kunskapsprovet och körprovet kan nämnas en litteraturoversikt (Henriksson, Sundström, & Wiberg, 2004) där det framgår att den största uppmärksamheten riktats mot det teoretiska provet (Henriksson, Wikström, & Zolland, 1995; Henriksson & Zolland, 1998; Mattsson, 1990). Ytterligare studier för att belysa provens kvalitet har fokuserat på exempelvis effekten av upprepat provtagande (Mattsson & Henriksson, 2007) samt skillnader i provresultat med avseende på kön (Wiberg, 2006) och utbildningsbakgrund (Sundström, 2004). Studier som berört formen för det teoretiska provet har genomförts bl.a. med avseende på vilka statistiska indikatorer som ska användas vid utvärderingen av provet (Wiberg, 1999b), om och hur uppgifterna kan samlas i en uppgiftsbank (Wiberg, 2002) samt hur kravgränssättningen ska ske (Wiberg & Henriksson, 2000). Dessutom har det undersökts hur uppgiftsparametrars optimala värden beror på utformningen av provet och hur de ska skattas (Wiberg, 2003a, 2003b). Två studier där det teoretiska provet har undersökts med hjälp av modern testteori har också genomförts. Dessa studier (Wiberg, 2004a, 2004b) visade en kompletterande bild av provet än när det enbart analyseras med klassisk testteori.

Förändringar av förarprovet har också studerats. I samband med att kunskapsprovet datoriserades 1999 genomförde Wiberg (1999a) en lägesbeskrivning där resultatbilden på kunskapsprovet före och efter datoriseringen undersöktes. I samband med införandet av den nya kursplanen 2006 analyserades först vilken modell för utvärdering som passade bäst för den här typen av kursplan och prov. Därefter användes denna modell för att studera hur innehållet i den gamla och den nya kursplanen förhöll sig till det gamla och nya kunskapsprovet (Stenlund, 2006a, 2006b; Stenlund, Henriksson, & Sundström, 2006, 2007). Den nya kursplanen innehåller bl.a. mål där föraren ska värdera sin egen kompetens. Sundström (2005) undersökte huruvida mått och metoder för självvärdering inom andra fält kan tillämpas för att mäta målen om



självvärdering i kursplanen. Inom ramen för projekt Utvecklat förarprov 2006, där fem orter deltog i försöksverksamhet (Wiberg, 2007), utvecklades även ett instrument för upplevd förarkompetens (Sundström, 2007, 2009) och man undersökte huruvida provtagare som blivit underkända på körprovet på grund av en mindre isolerad brist kan examineras på ett tillförlitligt sätt av en trafikskola (Stenlund, Henriksson, Wahl, & Holmberg, 2007). Erfarenheter från försöksverksamheten användes sedan vid införandet av sammanhållet prov 2007. Denna förändring har också följts upp (Alger, Henriksson & Wänglund, 2010).

Även om de flesta studier varit inriktade på kunskapsprovet har några belyst körprovets kvalitet. Resultaten på körprovet har följts över tid (Alger, Henriksson, Sundström, & Wiberg, 2008; Sundström, 2003; Wiberg, 2004b;) och sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet har varit föremål för undersökningar (Sundström & Wiberg, 2005; Wiberg & Sundström, 2009; Wolming, 2000; Wolming & Wiberg, 2004). Även betydelsen av förarprövarens och provtagarens könstillhörighet för resultatet på körprovet har studerats (Alger, Sundström & Henriksson, 2008). Körprovets kvalitet har också belysts via en studie av samstämmigheten i förarprövarens och en extern bedömares bedömning av samma körprov (Alger, Henriksson & Sundström, 2009).

## Syfte

För att kunna använda insamlade data som beslutsunderlag för uppföljningsåtgärder i kvalitetsarbetet måste man veta vilka data som finns, om de är tillförlitliga och vad de kan användas till.

Syftet med denna studie är att undersöka tillförlitligheten hos de data från körprovet för behörighet B som samlats in av Vägverket och beskriva resultat, prov och provtagare utifrån körprovsdata för åren 1998 t.o.m. 2005.

## Metod

### **Instrument**

I denna rapport presenteras en översikt av data från körproven 1998-2005. Som utgångspunkt användes filer med data från förarprovsprotokoll för behörighet B (personbil) som lästs in optiskt. Protokollet finns i

bilaga 1. Dåvarande Vägverket hade också ett administrativt system (StaproFAS) där man manuellt registrerar vilka som beviljats körkort och inte. Uppgifter därifrån har använts vid den inledande beskrivningen av data för att undersöka tillförlitligheten i data. En genomgång av data från 2006 har publicerats i en arbetsrapport (Alger, Henriksson, Sundström, & Wiberg, 2008). Data från 2007 och 2008 har också studerats men eftersom de inte utgår från samma protokoll och fr.o.m. 2007-12-07 insamlas elektroniskt presenteras dessa i en separat rapport (Alger & Sundström, 2011).

### **Databearbetning**

Inget urval har gjorts. Alla tillgängliga data från genomförda prov mellan 1998 och 2005 har använts efter en inledande rensning för att få mer tillförlitliga data. Eftersom variabeln godkänd utgör utgångspunkten för många av analyserna, och kan relateras till de flesta övriga variabler, har denna variabel använts för att se om det finns motstridiga uppgifter i filen. Andra variabler som har ett samband som exempelvis anmärkningar inom bedömningsområden och innehållsvariabler har också undersökts i detta syfte. Eftersom det visade sig att en del data hänförde sig till prov som inte genomförts identifierades dessa med hjälp av frånvaron av resultat (godkänd eller inte) kombinerat med frånvaron av genomförda moment, varefter dessa data avlägsnades. Ytterligare rensning beskrivs under rubriken *Data och datakvalitet* nedan.

### **Resultatpresentation**

Resultatpresentationen består av två delar. I den första delen *Data och datakvalitet* presenteras åtgärder för att förbättra datakvaliteten och åstadkomma så tillförlitliga data som möjligt. I den andra delen *Provtagare och prov över tid* presenteras dessa data utifrån bakgrundsvariabler respektive resultatvariabler. Redovisningen inleds med faktorer som gäller provtagaren, som kön, ålder och anmälningssätt (via trafikskola eller privat). Sedan presenteras data om genomförandet av provet i form av provat innehåll. Därefter presenteras hur andelen godkända ser ut för olika grupper och provinnehåll samt antal anmärkningar utifrån bedömningsområden. Rapporten avslutas med en kortfattad diskussion av resultaten och reflektioner kring det fortsatta arbetet.

# Data och datakvalitet

## Tillgängliga data

För att få en bild av tillförlitligheten i datafilerna jämförs dessa inledningsvis med data från dåvarande Vägverkets administrativa system där man registrerar vilka som beviljats körkort och inte (StaproFAS). För de första åren finns inte data i StaproFAS så i tabell 1-2 presenteras endast data i ursprungsfilen och efter rensning. I tabell 3-6 jämförs data från körprovet med data från StaproFAS och med datafilen som den såg ut efter rensning och omkodning (beskrivs senare i texten).

**Tabell 1.** Antal prov och andel godkända utifrån olika filer år 1998

1998	Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %
Totalt	116 123	73 249	63,1	113 518	73 248	64,5
Män	63 132	39 986	63,3	61 458	39 981	65,1
Kvinnor	52 991	33 263	62,8	52 060	33 267	63,9
Privat	37 141	16 863	45,4	35 215	16 853	47,9
Trafik-skolor	78 982	56 386	71,4	78 303	56 395	72,0
1:a prov	77 680	50 675	65,2	74 833	49 982	66,8
Omprov	38 443	22 574	58,7	38 685	23 266	60,1

**Tabell 2** Antal prov och andel godkända utifrån olika filer år 1999

1999	Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %
Totalt	131 406	82 436	62,7	128 658	82 398	64,0
Män	72 433	45 636	63,0	70 681	45 614	64,5
Kvinnor	58 973	36 800	62,4	57 977	36 784	63,4
Privat	49 133	22 976	46,8	47 157	22 974	48,7
Trafik-skolor	82 273	59 460	72,3	81 501	59 424	72,9
1:a prov	90 369	58 366	64,6	84 868	56 097	66,1
Omprov	41 037	24 100	58,7	43 790	26 301	60,1

**Tabell 3** Antal prov och andel godkända (GK) utifrån StaproFAS och olika filer år 2000

2000	StaproFAS			Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %
Totalt	147 427	94 615	64,2	133 733	84 240	63,0	132 454	84 257	63,6
Män	79 011	50 885	64,4	72 049	45 415	63,0	71 236	45 431	63,8
Kvinnor	68 416	43 730	63,9	61 684	38 825	62,9	61 218	38 826	63,4
Privat	48 343	21 993	45,5	46 398	20 590	44,4	45 556	20 578	45,2
Trafikskolor	99 084	72 622	73,3	87 335	63 650	72,9	86 898	63 679	73,3
1:a prov	97 770	65 477	67,0	92 723	60 607	65,4	88 405	58 672	66,4
Omprov	49 657	29 138	58,7	41 010	23 633	57,6	44 049	25 585	58,1

**Tabell 4** Antal prov och andel godkända (GK) utifrån StaproFAS och olika filer år 2001

2001	StaproFAS			Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %
Totalt	148 691	94 558	63,6	139 578	87 189	62,5	137 639	87 106	63,3
Män	79 350	51 026	64,3	74 848	47 117	63,0	73 639	47 061	63,9
Kvinnor	69 341	43 532	62,8	64 730	40 072	61,9	64 000	40 045	62,6
Privat	53 169	23 821	44,8	52 009	22 763	43,8	50 616	22 707	44,9
Trafikskolor	95 522	70 737	74,1	87 569	64 426	73,6	87 023	64 399	74,0
1:a prov	96 039	64 230	66,9	99 575	64 821	65,1	91 178	60 550	66,4
Omprov	52 652	30 328	57,6	40 003	22 368	55,9	46 461	26 556	57,2

**Tabell 5** Antal prov och andel godkända (GK) utifrån StaproFAS och olika filer år 2002

2002	StaproFAS			Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %
Totalt	164 234	102 596	62,5	165 049	101 830	61,7	162 757	101 732	62,5
Män	87 432	55 221	63,2	88 093	54 781	62,2	86 628	54 735	63,2
Kvinnor	76 802	47 375	61,7	76 956	47 049	61,1	76 129	46 997	61,7
Privat	62 577	27 191	43,5	64 232	27 437	42,7	62 566	27 419	43,8
Trafikskolor	101 657	75 405	74,2	100 817	74 393	73,8	100 191	74 313	74,2
1:a prov	104 728	69 444	66,3	120 961	77 805	64,3	106 636	70 463	66,1
Omprov	59 506	33 152	55,7	44 088	24 025	54,5	56 121	31 269	55,7

**Tabell 6** Antal prov och andel godkända (GK) utifrån StaproFAS och olika filer år 2003

2003	StaproFAS			Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %
Totalt	184 621	110 652	59,9	183 453	108 350	59,1	179 804	107 790	59,9
Män	97 294	59 009	60,7	96 932	57 768	59,6	94 705	57 456	60,7
Kvinnor	87 327	51 643	59,1	86 521	50 582	58,5	85 099	50 334	59,1
Privat	76 688	31 774	41,4	77 318	31 213	40,4	74 647	30 925	41,4
Trafikskolor	107 933	78 878	73,1	106 135	77 137	72,7	105 157	76 865	73,1
1:a prov	110 221	72 323	65,6	134 775	83 809	62,2	111 559	72 673	65,1
Omprov	74 400	38 329	51,5	48 678	24 541	50,4	68 245	35 117	51,5

**Tabell 7** Antal prov och andel godkända (GK) utifrån StaproFAS och olika filer år 2004

	StaproFAS			Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %
Totalt	192 076	113 699	59,2	186 402	108 803	58,4	184 112	108 874	59,1
Män	100 432	60 237	60,0	97 635	57 633	59,0	96 218	57 671	59,9
Kvinnor	91 644	53 462	58,3	88 767	51 170	57,6	87 894	51 203	58,3
Privat	83 685	35 081	41,9	82 470	33 883	41,1	80 652	33 899	42,0
Trafikskolor	108 391	78 618	72,5	103 931	74 920	72,1	103 460	74 975	72,5
1:a prov	114 048	74 007	64,9	129 605	80 418	62,0	114 367	73 428	64,2
Omprov	78 028	39 692	50,9	56 797	28 385	50,0	69 745	35 446	50,8

**Tabell 8** Antal prov och andel godkända (GK) utifrån StaproFAS och olika filer år 2005

	StaproFAS			Körprovsfil			Rensad fil		
	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %	Totalt antal	GK antal	GK %
Totalt	183 589	107 258	58,4	169 971	98 123	57,7	167 829	98 102	58,5
Män	94 042	55 772	59,3	87 326	51 063	58,5	86 015	51 058	59,4
Kvinnor	89 547	51 486	57,5	82 645	47 060	56,9	81 814	47 044	57,5
Privat	83 666	34 926	41,7	79 033	32 538	41,2	77 378	32 528	42,0
Trafikskolor	99 923	72 332	72,4	90 938	65 585	72,1	90 451	65 574	72,5
1:a prov	108 337	69 138	63,8	114 855	70 336	61,2	102 129	64 779	63,4
Omprov	75 252	38 120	50,7	55 116	27 787	50,4	65 700	33 323	50,7

Det totala antalet som hämtats från StaproFAS gäller alltså genomförda prov, inte de som ställts in (t.ex. för att provtagaren uteblivit eller avvisats). Att antalet i körprovsfilen inte stämmer med StaproFAS beror förmodligen på att en del prov förkommit på väg till inläsning och att en del prov som ej genomförts funnits kvar i filen. Eventuella felregistreringar har också rättats i Stapro-FAS, vilket kan göra att antalet godkända skiljer något. Vid vilken tidpunkt proven genomförts och registrerats

kring årsskiftena kan också resultera i skillnader. Andelen godkända i respektive undergrupp i den rensade filen stämmer väl överens med uppgifterna i StaproFAS - oftast skiljer det bara några tiondels procentenheter. I samtliga fall stämmer data bättre överens med StaproFAS efter rensning.

### **Tillförlitlighet i data**

Det finns en del motstridiga data i körprovsfilerna som behövde kontrolleras. Utifrån de stickprovskontroller som gjorts kan vi urskilja olika feltyper. En del beror på fel vid den optiska läsningen – otydliga markeringar feltolkas, linjer betraktas som markeringar, svaga markeringar ignoreras. Andra felaktigheter beror på att förarprovsprotokollet fyllts i felaktigt – i något fall felskrivning som kommenterats på protokollet, i andra fall ofullständigt ifyllt, yviga namnteckningar eller överkryssade blanketter som läses in som om vissa rutor markerats.

### **Beskrivning av tillförlitlighetskontroller**

För att försöka komma till rätta med en del av dessa problem genomfördes en rad tillförlitlighetskontroller. Först kontrollerades att alla prov i filen betecknades med behörighet B och att de utförts under det aktuella kalenderåret. Några enstaka prov uppfyllde inte dessa kriterier och togs bort. Därefter kontrollerades att samtliga provtagare fyllt 18 år vid provtillfället. Då detta inte var fallet visade det sig i de flesta fall att provdatum lästs in felaktigt, men några prov var felaktigt betecknade som B-prov eller hade inte genomförts (dessa togs bort) och några få föreföll faktiskt ha genomförts före 18-årsdagen. Det uppdagades att vissa prov scannats in två gånger. Prov som var identiska utifrån personnummer, datum, provnummer och förarprovare togs därför bort så att endast ett av dem återstod.

I filerna fanns en del prov där provtagaren uteblivit eller avvisats. De prov som varken har registrerats som godkända eller underkända och inte heller har något prövat moment noterat som genomfört har tagits bort eftersom vi räknar med att de inte genomfört provet. Prov där mindre än tre moment har prövats och som har giltig hinderkod har också tagits bort då de stickprovskontroller vi gjort visat på att dessa inte genomförts. De prov där det varken har noterats godkänt eller underkänt och inga anmärkningar eller underkända moment förekommer har kodats om till godkända. De som saknar resultat men har prövade och underkända moment har kodats om till underkända. (Det finns också prov som inte

har några anmärkningar, men som är markerade som icke godkända. Eftersom vi inte vet om godkännandet eller anmärkningarna är rätt utan att kontrollera enskilda fall har vi dock bara kodat om dem som saknade godkännandeklassificering.) I tabell 9 redovisas vad dessa utrensningar har inneburit för varje år.

**Tabell 9** Utrensade data, antal prov, årsvis 1998-2005

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ursprungligt antal	116 123	131 406	133 733	139 578	165 049	183 453	186 402	169 971
Inte B-prov					2		4	0
Fel datum	1	2	12	18	20		0	1
Dubbel-scannat	64	160	10	39	232	1179	5	131
Ej genomfört	2 268	2 292	1 198	1 776	2 009	2 427	2 244	1 961
Hinder	272	294	59	60	29	43	37	49
Inga moment*				46				
Rensad fil	113 518	128 658	132 454	137 639	162 757	179 804	184 112	167 829

\* och markerade med både godkänt och underkänt

### Omkodningar och nya variabler

Sedan en motsvarande undersökning av data för 2006 (Alger, Henriksson, Sundström & Wiberg, 2008) vet vi att den asterisk på förarprotokollet som markerar att det är ett omprov inte alltid läses in vid scanning. Samma person kan ha gjort flera prov under året utan att något av dem är märkt som omprov. Efter att filerna rensats har vi därför undersökt om det finns prov som borde ha markerats som omprov som saknar en sådan markering. I tabell 10 redovisas den ursprungliga kodningen av omprov i kolumnerna. "Första prov" är första förekomsten av en viss provtagare i filen och "flera förekomster" är alla andra prov. Vid omkodningen av variabeln har prov som kategoriserats som första prov och saknar omprovsmarkering också fortsättningsvis kodats som första gångsprov, medan övriga kategorier betecknats som omprov i den omkodade variabeln. De prov som saknar omprovsmarkering men som genomförts av provtagare som förekommer tidigare i filen har alltså kodats om. Prov som har omprovsmarkering men inte förekommit tidi-



gare i filen har också fortsättningsvis räknats som omprov eftersom risken att en existerande asterisk inte läses in bedöms som större än risken att en obefintlig asterisk noteras.

**Tabell 10** Utfall av kontroll av omprovsvariabel, antal prov, 1998-2005

	<b>Utan markering</b>	<b>Med omprovsv- markering</b>	<b>Totalt</b>
1998 Första prov	74 833	8 421	83 254
1998 Flera förekomster	1 202	29 062	30 264
1998 Totalt	76 035	37 483	113 518
1999 Första prov	84 868	7 567	92 435
1999 Flera förekomster	3 669	32 554	36 223
1999 Totalt	88 537	40 121	128 658
2000 Första prov	88 405	9 363	97 768
2000 Flera förekomster	3 528	31 158	34 686
2000 Totalt	91 933	40 521	132 454
2001 Första prov	91 178	10 175	101 353
2001 Flera förekomster	7 223	29 063	36 286
2001 Totalt	98 401	39 238	137 639
2002 Första prov	106 636	9 880	116 444
2002 Flera förekomster	12 798	33 515	46 313
2002 Totalt	119 434	43 323	162 757
2003 Första prov	111 559	9 883	121 439
2003 Flera förekomster	20 832	37 533	58 365
2003 Totalt	132 391	47 413	179 804
2004 Första prov	114 367	7 963	122 330
2004 Flera förekomster	13 885	47 897	61 782
2004 Totalt	128 252	55 860	184 112
2005 Första prov	102 129	9 699	111 828
2005 Flera förekomster	11 525	44 476	56 001
2005 Totalt	113 654	54 175	167 829

Såväl antalsmässigt som procentuellt var det minst prov där omprovsvariabeln kodats om 1998-2000 då 1-3 procent av proven omkodades.

Flest omkodningar var nödvändiga 2003 (nästan 12 procent). Under övriga år varierade andelen omkodade mellan 5 och 8 procent.

För att lättare kunna göra de analyser och uppdelningar som avsågs kodades data om så att nya variabler skapades. I filerna fanns en variabel för godkända och en för underkända prov. Efter viss rensning och kontroll kodades de om till en ny godkändvariabel. Åldersvariabeln indelades i fem kategorier för en mer översiktlig presentation. Antal genomförda och underkända moment samt anmärkningar beräknades. Datumvariabeln fick nytt format för att lättare kunna användas vid beräkningar. I stället för koden som angav vilken trafikskola som anmält användes distinktionen anmälning via trafikskola/privat.

I några få fall var åldersvariabeln fel för att den beräknats på ett s.k. samordningsnummer, men eftersom det bara skilde ett år och rörde få prov kodades den inte om. Eftersom de inledande två siffrorna i årtalet saknades ledde det i ett fåtal fall till att åldern beräknats till exempelvis -4 i stället för 96. Detta rättades till.

### **Återstående oklarheter**

I tabell 11 visas i vilken utsträckning olika oklarheter eller motstridiga data förekommer i de rensade datafilerna.

Uppgifterna som betecknats *Ej EES* i tabell 11 syftar på att provtagarna vid det praktiska körprovet får intyga att de inte redan har ett körkort utfärdat inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet genom att fylla i ett s.k. EES-intyg. De som saknar notering om EES-intyg i filen har vid stickprovskontroller ofta visat sig ha EES-intyg. Variabeln bör inte vara utgångspunkt för analyser och är inte heller särskilt intressant ur den synvinkeln. Variabeln provnummer (dvs. om det är dagens 1:a, 2:a eller x:te prov för den aktuella förarprovaren) innehåller ibland värden över nio, vilket knappast är rimligt. Provnummer 99 är vanligare än andra orimliga nummer, men vi har inte lyckats utröna om det står för något speciellt. Prov med resultat men utan genomförda moment är ibland prov där genomförda moment noterats på protokollet, ibland genomförda prov som saknar notering om genomförda moment, ibland prov som ej genomförts eller avbrutits. Prov som godkänts men har en anmärkning har visat sig vara godkända, men prov med flera anmärkningar varit underkända. Det finns både prov som är avbrutna men som inte är markerade som sådana och prov som är markerade som avbrutna

men som genomförts. Särskilt manöverprov ska inte förekomma vid B-prov men har ändå markerats ibland.

**Tabell 11** Oklarheter i rensade datafiler, år 1998-2005

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Totalt antal	113 518	128 658	132 454	137 639	162 757	179 804	184 112	167 829
Ej EES-intyg	16 402	14 252	1 245	1 438	3 340	2 009	2 684	1
Provrnr 99	566	505	854	1 143	2 562	1 652	2 594	1 321
Fler underkända än prövade moment	361	489	775	1 013	1 467	1 670	1 590	1 573
Inga moment	126	313	256	338	1 605	423	790	707
Godkänt & ingripande	55	117	112	90	112	437	2 419	155
Godkänt & avbrutet	101	148	176	190	240	598	315	198
Godkänt & anmärkning	199	507	130	221	229	123	178	118
Underkänt utan anmärkning	75	123	56	84	397	83	291	257
Särskilt manöverprov	24	10	20	32	43	40	472	111
Giltigt hinder	38	12	5	8	5	9	8	3

## Provtagare och prov över tid

Nedan presenteras hur provtagare och prov förändrats över tid. Denna presentation baseras på de data som har rensats på det sätt som beskrivs ovan.

## Provtagaren

### *Anmäld till körprovet privat eller av trafikskola*

Av tabell 12 framgår att andelen som anmälts av trafikskola har minskat sedan 1998.

**Tabell 12** Antal och andel prov anmälda av trafikskola år 1998-2005

År	Antal		Andel	
	Privat	Trafikskola	Privat	Trafikskola
1998	35 215	78 303	31,0	69,0
1999	47 157	81 501	36,7	63,3
2000	45 556	86 898	34,4	65,6
2001	50 616	87 023	36,8	63,2
2002	62 566	100 191	38,4	61,6
2003	74 647	105 157	41,5	58,5
2004	80 652	103 460	43,8	56,2
2005	77 378	90 451	46,1	53,9

### *Ålder*

I tabell 13 redovisas hur de olika ålderskategorierna fördelar sig för respektive år. Där framgår att andelen 18-åringar är högre bland männen än bland kvinnorna. Andelen 18-åringar var högre i början av perioden än i slutet, medan det omvända gäller för åldersgrupperna som är äldre än 23.

**Tabell 13** Procentuell fördelning av prov utifrån olika åldersgrupper, fördelning bland män, kvinnor och totalt år 1998-2005

	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20-23</b>	<b>24-35</b>	<b>&gt; 35</b>
Män	46,6	14,7	16,0	14,3	8,2
Kvinnor	41,4	16,3	19,6	16,7	6,0
Totalt 1998	44,2	15,5	17,7	15,4	7,2
Män	42,6	14,9	17,5	16,0	8,9
Kvinnor	37,8	16,4	20,4	18,7	6,6
Totalt 1999	40,5	15,6	18,8	17,2	7,9
Män	36,3	14,6	20,4	19,7	9,0
Kvinnor	33,0	15,5	22,0	21,8	7,7
Totalt 2000	36,3	14,6	20,4	19,7	9,0
Män	38,3	13,6	18,1	18,7	11,2
Kvinnor	30,8	14,4	22,1	23,7	9,0
Totalt 2001	34,8	14,0	19,9	21,1	10,2
Män	37,4	12,5	17,5	20,0	12,6
Kvinnor	30,6	13,7	20,7	24,5	10,4
Totalt 2002	34,2	13,1	19,0	22,1	11,5
Män	36,4	12,3	17,1	20,5	13,7
Kvinnor	29,4	13,6	20,3	24,9	11,8
Totalt 2003	33,1	12,9	18,6	22,6	12,8
Män	39,4	12,8	16,4	19,4	12,0
Kvinnor	31,6	13,4	19,0	24,0	12,0
Totalt 2004	35,7	13,1	17,6	21,6	12,0
Män	41,0	13,2	16,5	18,6	10,7
Kvinnor	33,6	13,7	17,9	23,3	11,5
Totalt 2005	37,5	13,4	17,2	20,9	11,1

## Kön

I tabell 14 redovisas andel män respektive kvinnor bland provtagarna varje år. Där kan man se att andelen prov som genomförts av kvinnor har ökat något sedan 1998.

**Tabell 14** Andel prov (%) genomförda av män respektive kvinnor, år 1998-2005

År	Män	Kvinnor
1998	54,1	45,9
1999	54,9	45,1
2000	53,8	46,2
2001	53,5	46,5
2002	53,2	46,8
2003	52,7	47,3
2004	52,3	47,7
2005	51,3	48,7

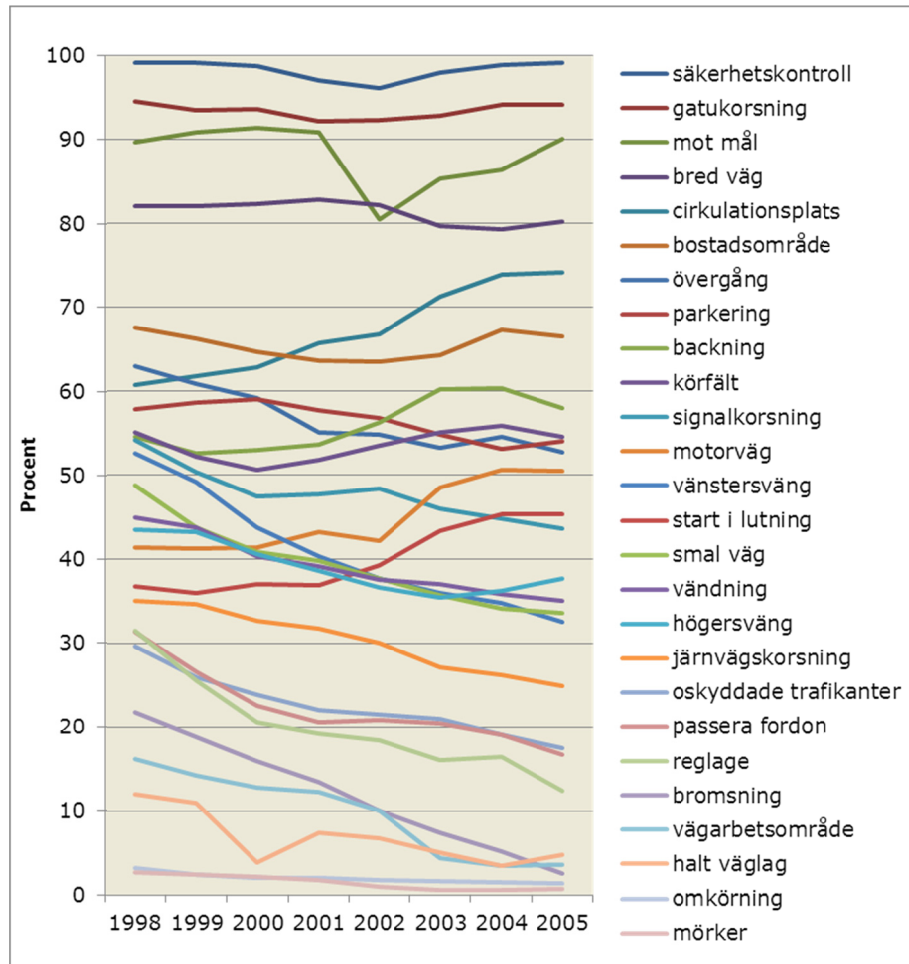
I tabell 15 presenteras hur stor andel av männen respektive kvinnorna som anmälts via trafikskola. Det framgår tydligt att kvinnorna i högre utsträckning anmälts av trafikskolor. Andelen trafikskoleanmälda har dock minskat bland både män och kvinnor.

**Tabell 15** Andel prov (%) inom respektive kön anmälda via trafikskola, år 1998-2005

År	Män	Kvinnor
1998	62,3	76,9
1999	56,8	71,3
2000	58,6	73,7
2001	56,8	70,6
2002	54,6	69,5
2003	51,3	66,5
2004	48,7	64,4
2005	46,5	61,5

## Provinnehåll

Under körprovet prövas ett antal olika trafiksituationer/moment. Vilka moment som prövas framgår av protokollet (bilaga 1). I figur 1 visas i hur stor andel av proven totalt under respektive år som ett visst moment prövats.



**Figur 1** Andel prov (%) där ett visst moment prövats år 1998-2005

Säkerhetskontrollen har varit det vanligaste momentet och körning mot mål prövades i omkring nio av tio prov. Att Körning i mörker, halt väglag och vägarbetsområde samt omkörning sällan prövas vilket åtminstone delvis kan bero på yttre förhållanden. Att backning bara genomförts i

drygt hälften av proven är anmärkningsvärt med tanke på att det sedan länge är obligatoriskt. Det föreskrivs också i ett direktiv från Europeiska gemenskapernas råd som trädde i kraft 1996 (91/439/EEG).

Om man jämför situationen i början och slutet av perioden så visar en del provmoment en nedåtgående trend, exempelvis reglage, passera fordon, vändning, oskyddade trafikanter och bromsning. Effektiv bromsning prövades väldigt sällan i slutet av perioden, men var vanligare i början. Backning och start i lutning verkar däremot öka lite. Andra förändringar är mer tydligt kopplade till förändringar i trafikmiljön, exempelvis har prövning av cirkulationsplats och motorväg blivit allt vanligare, medan övergång och järnvägs korsning inte prövas lika ofta. Körning i vägarbete var vanligare i början än i slutet av perioden.

Hur ofta olika moment prövas varierar mellan orter, delvis som en följd av förutsättningarna på orten. Att presentera hur ofta 25 olika moment genomförs på ett trettiotal orter över en period av åtta år blir dock fort överskådligt. Att jämföra utifrån en kategorisering som huvudort respektive mottagningsort är ett sätt att hantera detta. Huvudorter är de platser där Vägverket har kontor. Förarprövare från dessa kontor genom också prov på vissa andra orter i regionen, s.k. mottagningsorter. I tabell 15-22 presenteras andel av utförda prov där ett visst moment genomförts för respektive år uppdelat på huvudorter och mottagningsorter.

En jämförelse mellan huvudort och mottagningsort kan vara intressant eftersom de kan skilja sig åt när det gäller trafikmiljö och därmed möjligheten att pröva olika innehåll. På huvudorterna prövas oftare t.ex. motorväg, körfält, cirkulationsplats och signalkorsning, medan mottagningsorterna oftare prövar smal och bred väg, vändning, samt sväng till vänster eller höger. Även när det gäller förändringar kan det skilja mellan huvudorter och mottagningsorter. För huvudort kan man se att motorväg prövas oftare i slutet av perioden än i början, medan högersväng och järnvägs korsningar prövas mer sällan.



**Tabell 16** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 1998

Genomförda moment 1998	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagnings-ort	Totalt	
säkerhetskontroll	99,2	99,1	99,2	112 462
parkering	56,6	60,7	57,8	65 567
backning	51,1	56,3	54,5	61 832
start i lutning	36,2	37,9	36,7	41 633
reglage	27,5	31,2	31,6	35 783
bromsning	16,8	23,3	21,7	24 618
bostadsområde	64,9	69,9	67,6	76 650
övergång	62,8	61,2	63,0	71 415
körfält	68,5	43,0	55,0	62 421
gatukorsning	93,0	95,1	94,6	107 262
signalkorsning	57,5	49,5	54,2	61 469
cirkulationsplats	68,9	55,3	60,7	68 827
passera fordon	28,8	30,7	31,4	35 575
smal väg	32,3	56,1	48,7	55 240
bred väg	77,6	84,8	82,1	93 127
vänstersväng	41,1	56,5	52,6	59 654
högersväng	39,6	45,8	43,5	49 298
omkörning	2,0	3,6	3,2	3 593
motorväg	55,3	29,5	41,4	46 929
vändning	39,1	48,8	44,9	50 949
järnvägs korsning	32,8	35,6	35,1	39 793
oskyddade trafikanter	27,5	28,2	29,6	33 566
mot mål	90,9	90,3	89,8	101 771
vägarbetsområde	16,5	14,9	16,3	18 449
mörker	2,4	2,9	2,7	3 039
halt väglag	9,5	12,5	12,0	13 629

**Tabell 17** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 1999

Genomförda moment 1999	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagnings-ort	Totalt	
säkerhetskontroll	98,8	99,0	99,1	127 235
parkering	56,4	60,8	58,7	75 280
backning	52,5	54,1	52,6	67 474
start i lutning	37,5	35,9	36,0	46 247
reglage	21,1	23,6	25,6	32 819
bromsning	13,5	21,0	18,9	24 207
bostadsområde	62,6	67,6	66,2	85 015
övergång	63,3	58,9	60,9	78 124
körfält	67,5	35,5	52,2	67 020
gatukorsning	93,4	94,1	93,5	120 058
signalkorsning	54,9	43,1	50,4	64 654
cirkulationsplats	69,0	54,5	61,8	79 347
passera fordon	24,9	24,3	26,6	34 150
smal väg	29,6	55,4	43,7	56 095
bred väg	76,4	86,8	82,1	105 418
vänstersväng	35,4	57,4	49,1	63 062
högersväng	36,6	47,1	43,3	55 550
omkörning	1,6	2,9	2,4	3 119
motorväg	56,9	26,9	41,3	53 013
vändning	35,1	48,5	43,7	56 119
järnvägs korsning	30,6	36,5	34,6	44 470
oskyddade trafikanter	24,3	24,4	26,0	33 332
mot mål	91,6	91,0	90,9	116 696
vägarbetsområde	14,2	12,0	14,3	18 307
mörker	2,0	2,3	2,4	3 071
halt väglag	3,4	12,6	11,0	14 135

**Tabell 18** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2000

Genomförda moment 2000	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagningsort	Totalt	
säkerhetskontroll	98,8	98,8	98,8	130 693
parkering	56,4	62,3	59,1	78 118
backning	52,5	53,7	53,0	70 142
start i lutning	37,5	36,5	37,0	48 956
reglage	21,1	20,1	20,6	27 260
bromsning	13,5	18,9	16,0	21 109
bostadsområde	62,6	67,4	64,7	85 607
övergång	63,3	54,2	59,2	78 304
körfält	67,5	29,9	50,6	66 864
gatukorsning	93,4	94,0	93,7	123 899
signalkorsning	54,9	38,4	47,5	62 797
cirkulationsplats	69,0	55,4	62,9	83 149
passera fordon	24,9	19,8	22,6	29 880
smal väg	29,6	54,5	40,8	53 951
bred väg	76,4	89,5	82,3	108 838
vänstersväng	35,4	54,1	43,8	57 915
högersväng	36,6	45,4	40,6	53 675
omkörning	1,6	2,4	2,0	2 593
motorväg	56,9	22,5	41,4	54 789
vändning	35,1	46,7	40,3	53 322
järnvägs korsning	30,6	35,3	32,7	43 272
oskyddade trafikanter	24,3	23,4	23,9	31 613
mot mål	91,6	91,1	91,4	120 858
vägarbetsområde	14,2	10,9	12,7	16 850
mörker	2,0	2,4	2,2	2 898
halt väglag	3,4	4,3	3,8	5 011

**Tabell 19** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2001

Genomförda moment 2001	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagningsort	Totalt	
säkerhetskontroll	97,2	96,9	97,1	133 289
parkering	55,4	60,6	57,7	79 203
backning	53,1	54,3	53,6	73 636
start i lutning	36,7	37,2	36,9	50 708
reglage	19,7	18,7	19,2	26 421
bromsning	11,4	16,1	13,5	18 536
bostadsområde	60,7	67,2	63,6	87 326
övergång	59,1	50,1	55,1	75 600
körfält	69,5	30,0	51,8	71 090
gatukorsning	92,4	92,2	92,3	126 703
signalkorsning	55,7	38,0	47,8	65 566
cirkulationsplats	71,4	58,9	65,8	90 305
passera fordon	22,4	18,4	20,6	28 259
smal väg	28,7	53,6	39,8	54 703
bred väg	76,8	90,3	82,9	113 781
vänstersväng	32,0	50,6	40,4	55 403
högersväng	34,6	43,6	38,7	53 070
omkörning	1,6	2,5	2,0	2 807
motorväg	59,8	22,7	43,2	59 292
vändning	34,1	45,4	39,2	53 756
järnvägs korsning	29,8	34,2	31,8	43 606
oskyddade trafikanter	21,7	22,5	22,1	30 289
mot mål	91,5	90,0	90,9	124 751
vägarbetsområde	14,0	10,0	12,2	16 791
mörker	1,5	2,1	1,8	2 420
halt väglag	5,9	9,0	7,3	10 068

**Tabell 20** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2002

Genomförda moment 2002	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagnings-ort	Totalt	
säkerhetskontroll	96,4	95,9	96,2	155 015
parkering	53,8	60,6	56,8	91 547
backning	56,1	56,4	56,2	90 563
start i lutning	39,3	39,4	39,3	63 375
reglage	19,0	17,8	18,5	29 746
bromsning	8,5	11,7	10,0	16 062
bostadsområde	60,8	66,8	63,5	102 362
övergång	59,5	49,2	54,9	88 431
körfält	71,0	31,7	53,5	86 180
gatukorsning	92,4	92,3	92,4	148 852
signalkorsning	55,8	39,0	48,3	77 879
cirkulationsplats	71,2	61,2	66,7	107 545
passera fordon	22,3	19,0	20,8	33 545
smal väg	26,4	51,7	37,7	60 725
bred väg	75,9	90,0	82,2	132 427
vänstersväng	29,8	47,6	37,7	60 824
högersväng	32,1	42,3	36,6	59 022
omkörning	1,4	2,1	1,7	2 773
motorväg	58,2	22,1	42,2	67 938
vändning	32,6	43,7	37,5	60 485
järnvägs korsning	28,1	32,4	30,0	48 336
oskyddade trafikanter	20,3	22,9	21,4	34 557
mot mål	81,1	79,7	80,5	129 660
vägarbetsområde	12,0	7,5	10,0	16 095
mörker	0,8	1,0	0,9	1 439
halt väglag	5,6	8,2	6,8	10 919

**Tabell 21** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2003

Genomförda moment 2003	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagningsort	Totalt	
säkerhetskontroll	97,9	98,1	98,0	175 763
parkering	50,5	61,3	54,8	98 331
backning	60,0	60,7	60,2	108 047
start i lutning	44,3	41,8	43,3	77 701
reglage	16,7	15,1	16,1	28 855
bromsning	6,2	9,1	7,4	13 231
bostadsområde	61,5	68,4	64,3	115 253
övergång	56,3	48,6	53,2	95 466
körfält	72,1	29,2	55,0	98 701
gatukorsning	92,8	92,9	92,8	166 542
signalkorsning	51,9	37,1	46,0	82 503
cirkulationsplats	75,4	65,0	71,3	127 830
passera fordon	21,1	19,4	20,4	36 602
smal väg	24,0	53,5	35,7	64 117
bred väg	72,4	90,8	79,7	142 959
vänstersväng	28,0	47,9	35,9	64 447
högersväng	29,1	45,0	35,4	63 495
omkörning	1,2	2,2	1,6	2 922
motorväg	66,1	22,0	48,5	87 088
vändning	32,6	43,8	37,0	66 418
järnvägs korsning	23,1	33,1	27,1	48 647
oskyddade trafikanter	18,6	24,7	21,0	37 702
mot mål	85,5	85,1	85,4	153 104
vägarbetsområde	5,1	3,5	4,4	7 941
mörker	0,5	0,6	0,5	894
halt väglag	4,5	5,9	5,1	9 075

**Tabell 22** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2004

Genomförda moment 2004	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagnings-ort	Totalt	
säkerhetskontroll	98,7	99,3	98,9	181 336
parkering	50,0	57,6	53,1	97 380
backning	59,4	61,7	60,3	110 599
start i lutning	46,3	43,9	45,3	83 117
reglage	17,1	15,6	16,5	30 210
bromsning	4,2	6,6	5,1	9 441
bostadsområde	64,5	71,3	67,3	123 360
övergång	56,5	51,9	54,6	100 119
körfält	73,5	30,2	55,9	102 499
gatukorsning	94,0	94,5	94,2	172 673
signalkorsning	51,1	35,5	44,8	82 140
cirkulationsplats	77,3	69,1	74,0	135 598
passera fordon	20,8	16,4	19,1	34 937
smal väg	23,2	50,2	34,2	62 663
bred väg	71,5	90,9	79,4	145 493
vänstersväng	26,6	47,0	34,9	63 896
högersväng	29,0	46,8	36,2	66 405
omkörning	1,1	2,0	1,5	2 711
motorväg	68,5	24,5	50,6	92 792
vändning	31,0	42,9	35,8	65 679
järnvägs korsning	21,9	32,4	26,2	47 991
oskyddade trafikanter	17,4	21,7	19,2	35 139
mot mål	86,7	86,2	86,5	158 517
vägarbetsområde	4,0	2,5	3,4	6 222
mörker	0,4	0,7	0,5	965
halt väglag	3,2	3,9	3,5	6 366

**Tabell 23** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment genomförts, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2005

Genomförda moment 2005	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagnings-ort	Totalt	
säkerhetskontroll	99,1	99,4	99,2	165 830
parkering	51,6	57,4	54,0	90 190
backning	56,0	60,8	58,0	96 927
start i lutning	47,3	42,7	45,4	75 857
reglage	12,6	12,1	12,4	20 691
bromsning	2,0	3,3	2,5	4 230
bostadsområde	64,0	70,1	66,5	111 176
övergång	54,2	50,5	52,7	88 072
körfält	71,2	30,7	54,5	91 134
gatukorsning	94,1	94,4	94,2	157 505
signalkorsning	48,8	36,2	43,6	72 922
cirkulationsplats	77,2	70,0	74,2	124 047
passera fordon	18,5	14,2	16,7	27 949
smal väg	23,7	47,8	33,6	56 223
bred väg	72,0	92,0	80,2	134 083
vänstersväng	24,6	44,1	32,6	54 447
högersväng	30,6	47,9	37,7	62 988
omkörning	1,0	1,9	1,4	2 290
motorväg	67,1	26,4	50,4	84 251
vändning	30,2	42,1	35,1	58 625
järnvägs korsning	20,4	31,4	24,9	41 604
oskyddade trafikanter	16,4	19,1	17,5	29 299
mot mål	90,0	90,3	90,1	150 625
vägarbetsområde	4,1	2,8	3,6	5 991
mörker	0,6	0,9	0,7	1 232
halt väglag	4,4	5,3	4,8	7 946



Kontoren har under hela tiden haft samma upptagningsområde, med två undantag: Södertälje blev ett eget kontor 1 mars 2003, efter att tidigare tillhört Farsta, och Sollentunakontoret bildades 15 september 2002.

### **Godkännande och provtagarfaktorer**

Redan i de inledande tabellerna (tabell 1-8) redovisades andelen godkända prov, men för överskådlighetens skull redovisas andel godkända under perioden i tabell 24. Där framgår att andelen godkända har minskat mellan 1998 och 2005.

**Tabell 24** Andel godkända prov (%) år 1998-2005

	<b>Andel godkända</b>
1998	64,0
1999	64,5
2000	63,6
2001	63,3
2002	62,5
2003	59,9
2004	59,1
2005	58,5

### **Godkännande och ålder**

Tabellen nedan visar andel godkända prov för olika åldersgrupper. Omkring hälften av proven (se tabell 13) görs av personer som inte fyllt 20 och det är också den åldersgruppen som oftast får godkänt.

**Tabell 25** Andel godkända prov (%) inom respektive åldersgrupp

<b>År</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20-23</b>	<b>24-35</b>	<b>&gt; 35</b>
1998	73,0	64,1	61,3	54,6	42,8
1999	72,8	63,5	60,9	55,4	46,2
2000	73,8	63,4	60,9	56,0	45,7
2001	75,0	63,6	60,6	55,3	44,5
2002	74,8	64,6	59,9	55,1	42,4
2003	73,2	62,6	58,4	52,3	38,9
2004	71,2	60,1	57,3	51,8	38,1
2005	73,0	64,1	61,3	54,6	42,8

Andelen anmälda via trafikskola är högre i de yngre åldersgrupperna, men även om man delar upp proven efter anmälningssätt är andelen godkända prov högre för de yngre ålderskategorierna.

### **Godkännande och anmälningssätt**

När man delar upp resultaten efter anmälningssätt visar det sig att andelen godkända är förhållandevis stabil bland dem som anmäls via trafikskola, men har sjunkit något bland de privatansmälda om man jämför 1998 och 2005 (tabell 24).

**Tabell 26** Andel godkända prov (%) för respektive anmälningssätt

År	Andel godkända	
	Privat	Trafikskola
1998	47,9	72,0
1999	48,7	72,9
2000	45,2	73,3
2001	44,9	74,0
2002	43,8	74,2
2003	41,4	73,1
2004	42,0	72,5
2005	42,0	72,5

I tabell 26 redovisas andelen som godkänts inom respektive kön, uppdelat efter anmälningssätt.

**Tabell 27** Andel (%) av männen som godkänts och motsvarande andel för kvinnorna, uppdelat efter anmälningssätt, år 1998-2005

År	Via trafikskola		Privat	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
1998	74,6	69,5	49,2	45,3
1999	75,5	70,4	50,1	46,1
2000	75,5	71,2	47,2	41,5
2001	76,8	71,4	47,0	41,3
2002	76,9	71,7	46,7	39,0
2003	75,9	70,7	44,6	36,3
2004	75,6	69,9	45,1	37,2
2005	75,4	70,2	45,4	37,1

Andelen av männen som fått godkänt har under hela perioden varit något större, oavsett om man jämför privatister eller trafikskoleanmälda. Bland privatänmälda var andelen godkända lägre i slutet av perioden, både för män och kvinnor

### **Omprov**

Även om andelen godkända prov redovisats i tabell 1-8 presenteras här en mer överskådlig tabell (tabell 28). Utifrån den kan man konstatera att andelen godkända prov varit mer stabil för förstagångsproven, medan andelen godkända omprov minskat med nästan tio procentenheter.

**Tabell 28** Andel godkända prov (%) för 1:a gångsprov och omprov

År	Andel godkända prov (%)	
	1:a gångsprov	Omprov
1998	66,8	60,1
1999	66,1	60,1
2000	66,4	58,1
2001	66,4	57,2
2002	66,1	55,7
2003	65,1	51,5
2004	64,2	50,8
2005	63,4	50,7

Resultatredovisningen i övrigt gäller hela tiden antal eller andel genomförda prov, men för omprovsstatistiken kan det vara intressant att i stället fokusera på personer för att undersöka hur många prov olika provtagare genomfört. Av tabell 29 framgår att andelen som bara genomfört ett prov har minskat under perioden medan andelen som genomfört fyra prov eller fler har ökat.

**Tabell 29** Antal personer som genomfört körprov och hur stor andel av dessa som gjort ett eller flera prov under året (%), år 1998-2005

År	Antal gjorda prov				Antal personer
	1	2	3	4 eller fler	
1998	73,7	19,2	5,1	2,0	83 254
1999	72,1	20,2	5,4	2,4	92 587
2000	74,4	18,6	5,0	2,0	97 795
2001	73,0	20,2	5,3	1,5	101 399
2002	71,1	20,6	6,1	2,1	116 444
2003	69,7	19,5	6,6	4,2	121 458
2004	68,9	19,9	6,7	4,5	122 355
2005	69,0	20,0	6,6	4,4	111 846

Varje år finns provtagare från 18-årsåldern och ända uppemot 90 års ålder (i ett fall över 100 år). Den genomsnittliga åldern för förstagångsprovtagarna är 23 för samtliga år. Genomsnittsåldern för dem som gör omprov är också 23 år 1998, sen ökar den något för varje år till 2003 då den når uppemot 26 år, och sedan minskar den till 25. Om man i stället använder sig av medianvärden är förstagångsprövarna 19 år och omprövarna 21 år 2001-2004 och för övriga år 20 år. För omprövarna är ålder beräknad utifrån personer, inte prov, och vilken ålder de uppnår under året (snarare än senaste provtillfället).

## Godkännande och innehåll

### *Andel underkända*

För att undersöka hur vanligt det är att få underkänt på respektive moment har andelen underkända per genomfört moment beräknats (tabell 28). De moment som är kursiverade i tabellen är övergripande rubriker där förarprövaren kan markera underkännanden som inte riktigt passar in på något av övriga moment inom respektive provdel. I bilaga 1 kan man se att det inte finns någon ruta för provinnehåll för dessa (bara för underkännande). Därför har antalet som genomfört något av momenten under rubriken i fråga använts. (För att få fram andelen underkända inom fordonshantering har alltså antalet prov där rutan för underkänt provinnehåll för fordonshantering markerats delats med antalet prov där någon av rutorna för observerat provinnehåll inom provdel 1 markerats.)

**Tabell 30** Andel av genomförda moment som underkänts (%),  
år 1998-2005

<b>Moment</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<i>fordonshantering</i>	5,0	6,0	7,0	7,3	7,7	8,4	8,7	9,2
säkerhetskontroll	3,0	3,1	2,6	2,5	2,2	2,6	3,4	3,6
parkering	7,1	6,6	6,9	7,4	7,3	7,6	8,2	8,3
backning	12,2	12,0	12,6	14,2	14,9	16,2	16,0	15,8
start i lutning	6,9	7,3	7,2	7,2	7,4	7,8	7,3	7,2
reglage	6,5	7,2	6,0	5,6	5,8	6,8	6,3	7,3
bromsning	7,8	7,4	5,5	5,7	6,8	6,8	7,0	7,3
<i>tätort</i>	7,5	9,0	9,7	10,6	11,5	11,6	13,1	13,5
bostadsområde	5,9	6,3	6,4	6,2	6,0	6,0	6,4	6,4
övergång	10,4	11,1	11,3	11,4	11,8	11,7	12,6	13,4
körfält	15,3	15,8	16,2	17,2	18,1	18,9	19,1	19,7
gatukorsning	23,1	23,1	22,7	22,3	22,7	23,9	24,3	23,9
signalkorsning	9,2	11,0	11,5	11,4	12,3	12,9	14,3	15,3
cirkulationsplats	14,2	14,4	14,2	13,9	13,9	14,7	16,0	16,9
passera fordon	7,6	8,8	9,6	9,4	9,3	10,1	13,3	14,3
<i>landsväg</i>	2,7	2,8	3,2	3,5	3,6	4,1	4,2	4,6
smal väg	7,3	6,9	7,1	7,3	7,6	8,0	8,7	8,8
bred väg	8,4	8,3	8,8	8,7	8,7	9,1	9,9	10,1
vänstersväng	10,8	11,2	12,0	12,0	12,9	14,0	15,5	16,4
högersväng	5,5	6,3	7,1	7,3	7,8	8,9	10,7	11,8
omkörning	23,0	25,9	28,9	25,1	27,9	30,4	32,3	35,0
motorväg	11,9	11,5	13,1	13,8	15,4	16,9	18,2	17,6
<i>tätort/landsväg</i>	0,7	1,2	1,3	1,7	1,9	1,7	1,8	1,6
vändning	9,6	10,0	10,6	10,6	11,1	10,6	11,5	10,9
järnvägs korsning	5,6	6,3	6,1	6,4	6,9	6,7	7,1	7,5
oskyddade trafikanter	6,7	6,5	6,0	5,3	5,0	5,0	6,3	6,2
mot mål	7,4	7,5	7,1	6,9	7,1	6,2	5,9	5,6
vägarbetsområde	3,4	3,7	4,3	3,5	3,7	5,0	6,8	5,8
<i>särskilda förhållanden</i>	0,6	0,4	0,9	0,4	0,4	0,3	0,8	3,6
mörker	18,7	17,2	17,1	15,5	20,2	17,7	17,3	17,5
halt väglag	4,2	4,7	3,8	4,7	4,0	4,3	6,6	5,7

De allra flesta moment uppvisar en något ökande andel underkända på momentet, men för körning mot mål minskar andelen underkända.

Även om få omkörningar genomförs är det påfallande stor andel som underkänns på det momentet. För omkörning, gatukorsning, mörker, körfält har andelen underkända överstigit 15 procent under hela perioden. Andelen prov som underkänts på momenten omkörning, passering av fordon, signalkorsning, motorväg samt höger- respektive vänstersväng har ökat med mer än fem procentenheter under perioden (se tabell 28).

### **Anmärkingar inom riskområden**

På körprovsprotokollet (bilaga 1) kan förarprovaren inte bara markera underkännande utifrån trafiksituation utan också utifrån fem olika bedömningsområden som är kopplade till riskmedvetande. Om man i stället för innehåll ser till typ av anmärkning så är det vanligast med anmärkingar inom bedömningsområdena uppmärksamhet och trafikuppträdande (tabell 29). Det är också de områden där det är vanligast med flera anmärkingar. Andelen som har anmärkingar har ökat under perioden, särskilt inom bedömningsområdena trafikuppträdande och uppmärksamhet.

**Tabell 31** Andel (%) som inte fått någon anmärkning respektive minst tre inom respektive bedömningsområde, totalt och per avdelning

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
inga hastighetsanm	81,9	82,2	81,3	80,9	80,3	78,3	78,1	77,9
inga manövreringsanm	84,7	84,8	84,6	83,4	83,1	81,6	81,6	81,5
inga placeringsanm	78,5	78,5	78,4	78,7	77,8	76,3	75,5	75,3
inga trafikuppträdandeanm	67,6	67,0	66,3	65,7	64,9	62,0	61,1	60,2
inga uppmärksamhetsanm	69,8	69,5	69,2	68,1	67,0	64,0	62,8	62,2
minst tre hastighetsanm	2,7	2,4	2,4	2,4	2,4	2,7	2,9	2,8
minst tre manövreringsanm	1,9	1,9	1,9	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3
minst tre placeringsanm	3,0	2,9	2,8	2,7	3,1	3,3	3,8	4,0
minst tre trafikuppträdandeanm	13,2	14,2	15,2	15,9	17,2	19,2	20,5	21,2
minst tre uppmärksamhetsanm	11,9	12,3	12,8	13,9	15,4	17,4	18,8	18,8

I tabell 30 visas genomsnittligt antal anmärkningar inom de olika bedömningsområdena för män respektive kvinnor. Kvinnorna fick i genomsnitt fler anmärkningar inom området manövrering, men i övrigt är könsskillnaderna små.

**Tabell 32** Genomsnittligt antal anmärkningar inom olika bedömningsområden för män (M) och kvinnor (K)

År	Kön	Hastighet	Manövrering	Placering	Trafikupp-trädande	Uppmärksamhet
1998	M	0,30	0,20	0,35	0,78	0,71
	K	0,29	0,28	0,35	0,77	0,72
1999	M	0,29	0,20	0,34	0,82	0,73
	K	0,28	0,28	0,34	0,81	0,72
2000	M	0,30	0,20	0,34	0,86	0,75
	K	0,28	0,28	0,34	0,83	0,73
2001	M	0,30	0,21	0,33	0,87	0,79
	K	0,29	0,30	0,34	0,88	0,79
2002	M	0,32	0,21	0,35	0,93	0,85
	K	0,30	0,32	0,37	0,91	0,84
2003	M	0,35	0,23	0,37	1,01	0,94
	K	0,33	0,34	0,40	1,02	0,94
2004	M	0,36	0,23	0,39	1,05	0,98
	K	0,34	0,35	0,42	1,07	1,00
2005	M	0,36	0,23	0,39	1,08	0,99
	K	0,34	0,35	0,43	1,10	1,00

Om man i stället tittar på genomsnittligt antal anmärkningar inom bedömningsområdena för prov anmälda via trafikskola eller privat får de s.k. privatisterna i genomsnitt fler anmärkningar inom samtliga områden (tabell 31).

**Tabell 33** Genomsnittligt antal anmärkningar inom olika bedömningsområden för privatister (P) och trafikskoleanmälda (T)

År		Hastighet	Manövrering	Placering	Trafikupp-trädande	Uppmärksamhet
1998	P	0,49	0,37	0,59	1,23	1,16
	T	0,21	0,18	0,24	0,57	0,51
1999	P	0,44	0,34	0,56	1,22	1,13
	T	0,20	0,17	0,22	0,58	0,50
2000	P	0,49	0,38	0,58	1,35	1,22
	T	0,19	0,16	0,22	0,58	0,49
2001	P	0,48	0,41	0,55	1,40	1,28
	T	0,19	0,16	0,21	0,57	0,50
2002	P	0,51	0,42	0,57	1,46	1,36
	T	0,18	0,16	0,22	0,59	0,52
2003	P	0,53	0,44	0,60	1,56	1,47
	T	0,20	0,16	0,23	0,63	0,56
2004	P	0,53	0,44	0,62	1,56	1,48
	T	0,21	0,16	0,24	0,66	0,61
2005	P	0,53	0,44	0,62	1,58	1,46
	T	0,20	0,17	0,22	0,58	0,50

## Diskussion

Syftet med denna studie var att undersöka tillförlitligheten hos de data från körprovet för behörighet B som samlats in av Vägverket och beskriva resultat, prov och provtagare utifrån körprovsdata för åren 1998 t.o.m. 2005.

### Datakvalitet

Det är viktigt att göra vissa kontroller för att kunna uttala sig om tillförlitligheten hos data. Vissa felaktigheter kan kodas om med hjälp av andra variabler, medan det är omöjligt att avgöra vad som är rimligt i andra fall. I de data som undersökts är det i regel är det bara en liten andel av



proven som är felaktiga, vilket inte påverkar en beskrivning uttryckt i procentandelar nämnvärt även om det exakta antalet kanske inte stämmer. I fallet med omproven är det emellertid ett större antal felaktiga klassificeringar. Att bakgrundsfaktorerna i de rensade filerna stämmer bättre med motsvarande uppgifter i Stapro-FAS än ursprungsfilerna gör kan tolkas som stöd för att kvaliteten i data förbättrats.

Fullständigt tillförlitliga data förutsätter också att procedurerna för insamlande av data inte tillåter att uppgifter försvinner innan de kommit in i systemet. Man bör åtminstone vara medveten om vilket bortfall som sker och varför. Det är bra att kunna jämföra med registersystemet Stapro FAS. Om man jämför originalfilerna för 2000-2005 med Stapro FAS kan man konstatera att år 2002 innehöll originalfilen 0,5 procent fler prov än Stapro FAS. I övrigt är antalet prov mellan en och nio procent lägre än Stapro FAS. Om man i stället utgår från den rensade datafilen är differensen jämfört med registersystemet mellan 1 och 10 procent. År 2002-2004 är differensen under fem procent, i övrigt högre. Eftersom det handlar om totalundersökningar och därmed faktiska skillnader är det inte meningsfullt att göra signifikansprövning, men om indelningsgrupper eller skillnader är mycket små kan man behöva tolka resultaten med viss försiktighet. De analyser som redovisas i denna rapport omfattar dock stora datamängder och de mönster som beskrivs förefaller tämligen stabila.

Det förekommer poster med motstridiga data även i de rensade filerna, men inte i särskilt stor omfattning med tanke på datamängden. De inläsningsfel som förekom under perioden torde inte förekomma på samma sätt framöver med tanke på omläggningen till det nya systemet med digital penna. Däremot finns det sannolikt helt nya felkällor förknippade med detta system som bör uppmärksammas och detta kommer att undersökas i granskningen av dessa data.

Beslut som påverkar provet och de data som samlas in bör dokumenteras och finnas tillgängliga för att man ska kunna göra korrekta jämförelser mellan år. Det gäller förändringar avseende exempelvis provtyp, kontorsindelning, kursplaner och föreskrifter. Det är viktigt att en sådan sammanställning görs inför fortsatta studier.

## Resultat

Av den översiktliga presentationen i denna rapport framgår att det finns vissa skillnader mellan grupper. Provtagare under 20 års ålder, som utgjorde ungefär hälften av provtagarna, godkändes i högre grad än äldre provtagare. Det var fler män än kvinnor som genomför körprovet och en större andel av kvinnorna anmälde sig via trafikskola. Provtagare som anmälts via trafikskola godkändes i högre grad än privatansölda och hade även färre anmärkningar i genomsnitt än de som anmälts privat. När det gäller genomsnittligt antal anmärkningar bland dem som underkändes på körprovet är det inga större könsskillnader förutom för området manövrering, där kvinnorna får fler anmärkningar. Om man delar upp efter kön och anmälningssätt var det något större andel av männen som godkändes på förarprovet.

Resultaten visar också att andelen godkända prov har minskat under åren, från 64,5 procent 1998 till 58,5 procent 2005. Samtidigt har andelen provtagare som anmälts via trafikskola minskat från 69 till 54 procent under perioden, vilket bidrar till det ovannämnda resultatet. Resultat från tidigare studier (Sundström & Wiberg, 2005; Wiberg, 2004b; Wolming, 2000) har visat att utbildningsbakgrunden har stor betydelse för vilket resultat provtagarna får på proven. I samtliga studier hade trafikskoleeleverna bättre resultat på både kunskapsprovet och körprovet jämfört med s.k. privatister. Frågan är om minskningen av andelen anmälda via trafikskola avspeglar ändrade studieval eller återspeglar andra faktorer. En möjlig tolkning är att fler väljer att övningsköra privat, förmodligen av ekonomiska skäl. Det finns dock vissa problem förknippade med kategoriseringen av utbildningsbakgrund eftersom den baserades på hur provtagarna anmälde sig till provet och inte på det egentliga antalet körlektioner eller mängden privat övningskörning. För att få en mer nyanserad kategorisering av privatister och trafikskoleelever genomförde Sundström (2004) en enkätstudie där nyblivna körkortstagare fick besvara frågor om sin förarutbildning. Utifrån enkätsvaren kategoriserades provtagarna i fyra olika utbildningsgrupper beroende på hur de övningskörde. Resultatet visade att trafikskoleeleverna samt de som kombinerat privat övningskörning med lektioner på trafikskola blev godkända i större utsträckning än de som enbart övningskörde privat.

Utan tillgång till sådana enkätdata för hela perioden kan man konstatera att de som anmälts via trafikskola har tagit åtminstone några körlektioner, medan de som anmält sig själva inte bara är provtagare som ute-

slutande övningskört privat. Även trafikskoleelever kan anmäla sig själva, exempelvis för att göra omprov, för att försäkra sig om att få det provdatum de önskar (trots eventuella köer) eller för att de anser att de skulle klara provet fastän deras lärare inte är av samma åsikt. Förändringar av de faktorer som gör att provtagare väljer att anmäla sig privat kan också inverka på statistiken.

Om man ska sammanfatta de data som presenteras i denna rapport kan man konstatera att vissa faktorer är tämligen konstanta under perioden. När det gäller provets innehåll visar det sig att uppmärksamhet och trafikuppträdande är de områden där det genomsnittliga antalet anmärkningar är störst. Säkerhetskontroll, gatukorsning, körning mot mål och bred väg är de vanligaste områdena att pröva medan mörkerkörning och omkörning sällan förekommer. Om man studerar innehållet i provet på huvudort respektive mottagningsort kan man konstatera att prövning av motorväg, körfält, signalkorsning och cirkulationsplats är vanligare förekommande på huvudorter än mottagningsorter, medan förhållandet är det omvända för smal och bred väg, vändning samt sväng till vänster eller höger.

Vissa faktorer uppvisar en klar förändring. En tydlig trend är att andelen anmälda via trafikskola har minskat under perioden, liksom andelen godkända, både totalt och andelen som godkändes vid första försöket. Andelen godkända bland privatanmälda har sjunkit, medan de som anmälts via trafikskola inte uppvisar någon tydlig nedåtgående trend under perioden. Effektiv bromsning har blivit ännu mer sällsynt. Andelen prov genomförda av provtagare som är 18 år har minskat något medan gruppen över 23 har ökat.

Nyberg & Gregersen menade i sin rapport om övningskörningen (2005) att förskjutningen uppåt i ålder och minskad övningsmängd varit bidragande orsaker till försämrade resultat på förarproven. De konstaterade också att barn till föräldrar med universitets- och högskoleutbildning och barn till utlandsfödda föräldrar hade lägre andel godkända. Nu har vi inte uppgift om den typen av bakgrundsvariabler för föräldrarna till de provtagare som ingår i vårt datamaterial, men det är inte osannolikt att andelen ökat. Invandringen ökade från drygt 49 000 år 1998 till drygt 65 000 år 2005. Utbildningsnivån har också stigit i Sverige under de senaste 30 åren. 2008 hade var tredje svensk mellan 25 och 64 års ålder en högskole- eller universitetsutbildning, medan det bara var fallet för var sjätte i mitten av åttiotalet (SCB, 2011).

## **Fortsatt arbete**

### ***Verktyg för att bevaka utvecklingen***

Med tanke på det nya körprov som nyligen införts är det viktigt att utvärdera kvaliteten på de nya data som insamlas och se vad som kan göras för att optimera denna. Man bör också vidare granska redan insamlade data för att utvärdera vilka tidsserier som kan anses tillförlitliga och fastställa vilka hänsyn som bör tas vid jämförelser mellan olika år. När provet och protokollet förändras påverkar det också vilka faktorer man kan följa över tid och vilka slutsatser man kan dra.

Statistiken utgör ett oumbärligt hjälpmedel för kvalitetsarbetet vid Trafikverket. Genom att få en klarare bild av vilka faktorer som påverkar utfallet av körprovet kan man utveckla indikatorer på provets kvalitet som man kan följa över tid. Man kan jämföra orter och deltagargrupper och närmare undersöka eventuella skillnader som förefaller omotiverade.

Det finns många variabler som kan variera som hänför sig till provtagaren, förarprovaren och provsituationen. För att kunna fastställa om just bedömningen varierar måste man undersöka om det finns andra systematiska skillnader. Vi avser därför att undersöka om man utifrån tillgängliga data kan dra sådana slutsatser. Kanske är endast några av de studerade faktorerna av någon större betydelse och kan ge upphov till ett fåtal indikatorer som bör bevakas och användas som verktyg vid beslut om uppföljningsåtgärder. Denna rapport utgör ett första steg i en sådan process.

Materialet som studerats i denna rapport går att analysera på mer detaljerad nivå. Exempelvis kan man göra analyser utifrån provorter och förarprovare, kanske indelade i kategorier för att få en mer överskådlig presentation av data. Sådana analyser kan bidra till diskussionen om vilka krav som ska ställas på en provort. Man kan också kombinera indelningsgrunder i högre grad, t.ex. dela in efter såväl anmälningssätt, kön, ålder, omprov eller inte samt avdelning. Med en mer detaljerad redovisning får man också en mer nyanserad bild. I redovisningen ovan beskrivs huvudsakligen fördelningar för olika variabler, men givetvis kan man också presentera mått på sambanden mellan variabler, göra logistiska regressioner för att se i vilken utsträckning resultat på körprovet kan förklaras av eller förutses utifrån olika variabler.

### ***Andra datakällor***

Ovanstående redovisning är uteslutande baserad på data från körprovet. Någon kartläggning och analys av andra möjliga datakällor har ännu inte gjorts. En möjlig slutsats från närmare analyser av befintliga data kan bli att det finns viktiga faktorer vi saknar uppgift om och i så fall bör vi studera hur denna brist skulle kunna undersökas och avhjälpas. Genom att lägga till data från andra källor kan man göra ytterligare intressanta analyser.

## Referenser

- Alger, S., Henriksson, W. & Sundström, A. (2008). *Utveckling och utvärdering av instrument inför en studie av likvärdigheten i körprovet* (BVM 33). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., Henriksson, W., & Sundström, A. (2009). *Likvärdigheten i körprovet. En studie av samstämmighet i bedömningen*. (BVM 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* (Arbetsrapport nr 23). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., Henriksson, W. & Wänglund, A. (2010). *Sammanhållet prov. Utvärdering av effekten av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov* (BVM 41). Umeå universitet: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., Sundström, A., & Henriksson, W. (2008). *Har provtagarens och förarprovarens könstillhörighet betydelse för körprovresultatet?* (Arbetsrapport nr 28). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S. & Sundström, A. (2011). *Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 2007-2008 och analys av tillförlitligheten* (BVM 51). Umeå universitet: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, beteendevetenskapliga mätningar.
- Franke, A., Larsson, L., & Mårdsjö, A.-C. (1995). *Förarutbildningssystemet i Sverige. Delrapport 1. En historisk beskrivning av förarutbildningssystemet i Sverige*. (Rapport nr 1995:16). Göteborgs universitet: Institutionen för pedagogik.
- 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: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 201-215.

- Henriksson, W., Sundström, A., & Wiberg, M. (2004). *The Swedish driving-license test: A summary of studies from the department of educational measurement, Umeå University* (EM 45). Umeå: Department of Educational measurement.
- Henriksson, W., Wikström, P., & Zolland, A. (1995). *Modell för körkortsprovets teoriprov. Modellprövning och reflektioner* (PM 103): Umeå Universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Henriksson, W., & Zolland, A. (1998). *Analys av det teoretiska körkortsprovet utifrån modeller och statistiska data* (Pm 134). Umeå universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Mattsson, H. (1990). *Nytt teoriprov 1990. Statistisk beskrivning av körkortsprovet våren 1990*. (Pedagogiska mätningar 38). Umeå Universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Mattsson, H. (1993). *Körkortsutbildningens teoriprov. Provet i ett forskningsperspektiv och olika utvecklingsmöjligheter*. (Pedagogiska mätningar 71): Enheten för pedagogiska mätningar. Umeå Universitet.
- Mattsson, H., & Henriksson, W. (2007). Repeated test taking for the Swedish theory driving-license test. In W. Henriksson, T. Stenlund, A. Sundström & M. Wiberg (Eds.), *Proceedings from the conference: the GDE-model as a guide in driver training and testing* (Vol. EM 59). Umeå University: Department of Educational Measurement.
- Nyberg, A., & Gregersen, N. P. (2005). *Övningskörningen och det praktiska körkortsprovet. En undersökning om 18-24 åringar* (VTI rapport No. 509). Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Riksrevisionen. (2007). *Vägverkets körprov - lika för alla?* (RiR 2007:6). Stockholm: Riksrevisionen.
- Spolander, K. (1974). *Skriftliga differentierade förarprov. Uppföljning och analys av förarprovets egenskaper år 1973*. (Rapport Nr 46). Stockholm: Statens väg- och trafikinstitut.
- Spolander, K. (1977). *De skriftliga förarproven 1976-1977. Provens tillförlitlighet och svårighetsgrad*. (VTI rapport nr 137). Linköping: Statens väg- och trafikinstitut.

- SCB (2011) hämtat 2011-08-26 från  
<http://www.ekonomifakta.se/sv/Fakta/Utbildning-och-forskning/Utbildningsniva/Hogskoleutbildade-25-64-ar/> och  
<http://www.migrationsinfo.se/migration/sverige/>
- Stenlund, T. (2006a). *Modell för beskrivning av kursplanen för den svenska förarutbildningen: En litteraturstudie*. (BVM 18). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Stenlund, T. (2006b). *Modellprövning: Empirisk prövning av teoretiska modeller för beskrivning av kursplan för förarutbildning* (BVM 21). 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* (BVM 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* (BVM No. 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*. (BVM rapport No. 27). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Sundström, A. (2003). *Den svenska förarprövningen. Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet, provens struktur samt kökortsutbildningens betydelse* (PM No. 183). Umeå: Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå Universitet.
- Sundström, A. (2004). *Övningskörning privat och på trafikskola. En enkätstudie om körkortsutbildningens betydelse för provresultatet* (PM No. 190). Umeå Universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Sundström, A. (2005). *Self-assessment of knowledge and abilities - a literature study* (Em 54). Umeå university: Department of Educational Measurement.



- Sundström, A. (2007). *Utvärdering av instrument för upplevd teoretisk och praktisk kompetens. Ett försök med en ny förarprovmodell*. (BVM 26). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Sundström, A. (2009). *Developing and validating self-report instruments. Assessing perceived driver competence* (Academic Dissertations at the Department of Educational Measurement No. 5). Umeå University: Department of Educational Measurement.
- Sundström, A., & Wiberg, M. (2005). *Den svenska förarprovningens resultat: Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet för underkända och godkända provtagare* (PM 13). Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Wiberg, M. (1999a). *Datoriseringen av teoriprovet, en beskrivning av effekter utifrån ett antal statistiska indikatorer* (PM 158): Umeå Universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Wiberg, M. (1999b). *Mårelaterade och normrelaterade prov - En teoretisk granskning av vilka statistiska tekniker som kan användas för att beskriva uppgifternas kvalitet och provens reliabilitet* (PM 150). Umeå universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Wiberg, M. (2002). *Uppgiftsbank för körkortsprovets teoretiska prov. Relationen mellan utformningen, exponeringen och provtypen* (PM No. 173). Umeå Universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Wiberg, M. (2003a). *Computerized Achievement Tests - sequential and fixed length tests* (Doctoral dissertation). Umeå University, Sweden: Department of Statistics.
- Wiberg, M. (2003b). An optimal design approach to criterion-referenced computerized testing. *Journal of Educational and Behavioral Statistics*, 28(2), 97-110.
- Wiberg, M. (2004a). *Classical test theory vs. item response theory - an evaluation of the theory test in the Swedish driving license test* (EM 50). Umeå University: Department of Educational Measurement.
- Wiberg, M. (2004b). *Klassisk och modern testteori: Analys av det teoretiska och det praktiska körkortsprovet* (BVM 5). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

- Wiberg, M. (2006). Gender differences in the Swedish driving-licence 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 [New curriculum and new forms of examination. A comparison of the Swedish driving-license test before and after a change]* (BVM 28). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Wiberg, M., & Henriksson, W. (2000). *Metoder för kravgränssättning. En teoretisk granskning samt diskussion av lämplig metod för ett målrelaterat certifieringsprov av typ körkortsprovets teoriprov* (PM 165): Umeå Universitet. Enheten för pedagogiska mätningar.
- Wiberg, M., & Sundström, A. (2009). A Comparison of Two Approaches for Correction of Restriction of Range in Correlation Analysis. *Practical Assessment Research & Evaluation*, 14(6).
- Wolming, S. (2000). *Förarprovningens struktur och resultat. En studie av relationen mellan kunskapsprov och körprov samt utbildningsbakgrundens betydelse* (PM 166): Umeå Universitet: Enheten för pedagogiska mätningar.
- Wolming, S., & Wiberg, M. (2004). The Swedish driver licensure examination: exploration of a two-stage model. *Journal of Safety Research*, 35, 491-495.
- VVFS 1999:32. *Vägverkets författningssamling. Vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet B*. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 2005:76. *Vägverkets föreskrifter om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B*. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 2006:21. *Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna (VVFS 2004:110) om kursplaner, behörighet B*. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 2007:227. *Vägverkets föreskrifter om kursplan, behörighet B*. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 2007:271. *Vägverkets föreskrifter om förarprov, behörighet B*. Borlänge: Vägverket.




Uppfyller krav enligt 3 kap. 1§ zp. körkortslagen (1998:488)  
Kunskapsprov godkänt  
Halkutbildning

**BEDÖMNINGSSOMRÅDEN**

**Riskmedvetande**

FÖRARPROVSPROTOKOLL KÖRPROV

Prov nr

Hastighet - situations- anpassad	Manövrering - motorik	Placering - tydlighet	Treffkuppträdnade - planering - regeltillämpning	Uppmärksamhet - förräddiska situationer
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Förrättningsort		Provdatum	
Identitetskontroll utförd genom			
Provet avser		Godkänd	
Automat	<input type="checkbox"/>	Körning godkänd Säkerhetskontroll/ Funktionsskrivning Ej godkänd	<input type="checkbox"/>
		JA	NEJ
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förrättningsman			
<b>INTYG OM EJ INNEHAV AV ANNAT EES-KÖRKORT</b> Jag intygar på ärligt och samvete att jag inte innehar något körkort som är utfärdat i annan stat inom EES.			
(namnteckning)			
Avbrutet prov	<input type="checkbox"/>	Ingripande	<input type="checkbox"/>
		Särskilt manöverprov Ej godkänt	<input type="checkbox"/>
Regnr.	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Övrigt	<input type="checkbox"/>
Anmärkningar			
_____			
_____			
_____			

Hinder för prov enligt A punkt   (se baksidan)

- I = provinnehåll  
IG = icke godkänt provinnehåll
- I IG PROVINNEHÅLL**
- Provdelt 1:**
- 10 Fordonshantering 2177i
  - 11 Säkerhetskontroll/Funktionsbeskrivning
  - 12 Parkering/Uppställning
  - 13 Backning
  - 14 Start i lutning
  - 15 Användande av Reglage/Kontrollorgan
  - 16 Effektiv bromsning/Särskilt bromsprov MC
- Provdelt 2:**
- 20 Tätort
  - 21 Körning i Villa/Bostadsområde
  - 22 Övergångsställe/Cykelöverfart
  - 23 Körfallsbyte
  - 24 Gatukorsning
  - 25 Signalreglerad korsning
  - 26 Cirkulationsplats
  - 27 Passerande av stillastående fordon
- Provdelt 3:**
- 30 Landsväg
  - 31 Körning på smal och krokig väg
  - 32 Infart och körning på bred väg
  - 33 Vänstersväg
  - 34 Högersväg
  - 35 Omkörning
  - 36 Påfart, avfart och körning på motorväg, motortrafikled
- Provdelt 4:**
- 40 Tätort/Landsväg
  - 41 Vändning
  - 42 Järnvägs/Spårvägskorsning
  - 43 Oskyddade trafikanter
  - 44 Körning mot mål
  - 45 Körning i vägarbetsområde
- Provdelt 5:**
- 50 Särskilda förhållanden
  - 51 Körning i mörker
  - 52 Körning i halt väglag

## **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 Adolffsson
- 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 UPPEVD 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
- 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
- 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