

Sämre är för år?

En studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B

Susanne Alger
Hanna Eklöf



BVM Nr 55, 2012
ISSN 1652-7313

Abstract

The Swedish Road Administration has, over the years, gathered a lot of data in connection with the driving test. One of the statistics used is the percentage of passed tests and this number has decreased over the period 1998-2008. In this report factors which can affect the result and possible interpretations of results are discussed. As a background to this some general issues within the field of measurement are presented, followed by a description of changes involving the driving test.

The percentage of driving tests that result in a pass has decreased over the period 1998-2008. The aim of this study is to examine to what degree changes in the percentage of passed tests are connected to changes in the composition of the group of test-takers. The study is based on the data collected in connection with the Swedish driving test.

In order to examine whether the level of knowledge or the composition of the group has changed the most results have been divided into 16 categories. The basis for the categorization has been age, sex and how they were registered for the test. Within each category the results are comparatively stable over time. It is among test-takers who did not register for the test via a driving school that you can discern a downward trend regarding the percentage of passed tests. At the same time the percentage of such test-takers in the group as a whole has increased. If the results are weighted to reflect the distribution of groups as it was in 1998 one may conclude that if the total group of test-takers had had the same composition as 1998 over the years that followed the total percentage of tests resulting in a pass would have been greater than what is now the case.

Sammanfattning

Vägverket har samlat in en mängd data i samband med körproven under många år. Ett av de mått som presenterats är andel godkända prov och denna andel har minskat under perioden 1998-2008. I denna rapport diskuteras faktorer som kan påverka resultatet och hur detta kan tolkas. Som bakgrund presenteras några generella frågeställningar som gäller mätningar följt av en beskrivning av förändringar som rör förarprovet.

Syftet med denna studie är att undersöka i vilken mån förändringar av andelen godkända på körprovet kan kopplas till förändringar i provtagargruppens sammansättning. Som underlag har använts de data som samlats in i samband med körprovet.

För att undersöka om kunskapsnivån eller gruppens sammansättning förändrats mest har resultaten delats upp utifrån sexton delgrupper. Indelningsgrunderna har varit ålder, kön och anmälningssätt. Inom respektive grupp har resultaten varit tämligen stabila över tid. Det är bland de privatanmälda eleverna man kan se en nedåtgående trend. Samtidigt har andelen privatanmälda ökat. Om man viktat resultaten för att återspegla den fördelning mellan grupper som rådde 1998 kan man konstatera att om provtagargruppen hade haft samma sammansättning under de följande åren skulle andelen godkända totalt ha varit högre under dessa år än vad som nu är fallet.

Innehåll

INLEDNING	1
Att mäta det man ser	1
Hur studerar man förändring över tid?	2
Användning av statistik och indikatorer	3
Förändringar i förarprovningen 1998-2008	4
Provet	4
Bedömningen	5
Provtagargruppen	6
Andra relevanta förändringar under perioden 1998-2008	6
SYFTE	7
METOD.....	7
RESULTAT	8
Indelningsgrunder	9
Kön	9
Ålder	9
Anmälningssätt	10
Totalt antal prov indelat efter kategorier.....	10
Förstagångsprov indelat efter kategorier	14
Viktad andel godkända.....	14
Befolkningsdata	16
Kunskapsprov	16
DISKUSSION	18
Fortsatta studier	22
REFERENSER.....	24

Inledning

Vägverket har samlat in en mängd data i samband med körproven under många år och en del av dessa har även presenterats för omvärlden. Ett mått som varit av intresse är andel godkända prov och denna andel har minskat under perioden 1998-2008. I denna rapport diskuteras faktorer som kan påverka resultatet och hur detta kan tolkas. Som bakgrund presenteras några generella frågeställningar inom mätområdet följt av en beskrivning av förändringar som rör förarprovet.

Att mäta det man ser

Att utveckla indikatorer och metoder för att mäta nuläget och förändringar är något som man hållit på med i tusentals år. Raymond A. Bauer (1966) drar paralleller med folkräkningar i Bibeln, medeltida politikstudier och den amerikanska författningen när han beskriver framväxten av sociala indikatorer. Information om befolkningens storlek och sammansättning kompletterades så småningom med information om ekonomin. För att kunna utvärdera de samhälleliga effekterna av olika åtgärder och principer krävdes dock ytterligare information, exempelvis om innovationer, brottslighet, boende, social rörlighet. Alltmer sofistikerade och omfattande indikatorer utvecklades.

Om man vet att något förändrats och vill undersöka orsakerna eller konsekvenserna av det gäller det att lista ut vad man ska mäta. Förändringar kan ha långtgående konsekvenser som sprider sig, inte bara till närliggande områden utan, via mindre uppenbara kopplingar, till helt oväntade. Bauer (1966) exemplifierar med NASA:s rymdprogram som fick stor uppmärksamhet och därmed tillskrevs betydelse för allt ifrån matematikundervisningen i skolan till religiösa uppfattningar och affärsmäns attityder. Det är inte rimligt och genomförbart att samla in och bearbeta information om allt som behövs för att styrka eller vederlägga alla tänkbara konsekvenser av exempelvis rymdprogrammet. Man måste göra ett urval. Det svåra är att veta vilken information som är relevant, hur man bäst mäter den och hur den ska tolkas.

Ett problem som Bauer (1966) nämner är svårigheten att skilja ut effekterna från rymdprogrammet från den allmänna samhälleliga utvecklingen. Samband kan inte alltid tolkas som orsak och verkan och det kan finnas många faktorer som spelar in. En annan svårighet med att tolka samband är att det förutsätter att man har data (av god kvalitet) att jämföra. Det tar tid att utarbeta och anpassa indikatorer och få data

under en längre tidsperiod. Förutom att regelbundet samla in data för att kunna göra jämförelser över tid och mellan samhällen kan man också behöva samla in data kring nya fenomen, helst medan det fortfarande är aktuellt. När informationen samlats in bör det finnas något sätt att rapportera detta till relevant myndighet på ett lämpligt vis (Bauer, 1966).

Ibland vill man ta reda på om något förändrats, och i synnerhet varför. Vad utgör en förändring? Det kan krävas en del utredning för att tolka vad som förändrats. Vill man dessutom ta reda på varför det förändrats krävs i regel mer information. Wikman (1991) påpekar att exempelvis regeländringar i administrativa rutiner kan påverka statistiken, vilket försvårar tolkningen. Han ger som exempel att ett ökat antal anmälda brott kan betyda att brottsligheten faktiskt ökat, men att det också kan bero på att fler funnit det meningsfullt att anmäla. Ett sätt att hantera detta är att komplettera den administrativa statistiken med intervju- och enkätundersökningar. I Sverige har exempelvis levnadsnivåundersökningar genomförts under lång tid (Wikman, 1991).

När Skolverket presenterar förändringar i elevers resultat har man, utifrån idéer om vad som kan påverka elevers prestation på olika nivåer individen, hemmet, skolan och läraren/undervisningen, strävat efter att beskriva omständigheter som tros ha påverkat resultaten. När det gäller administrativa förändringar, i form av utbildningsreformer och samhällsförändringar, identifierar Skolverket fyra förändringsspår i den svenska grundskolan – segregering, decentralisering, differentiering och individualisering (Skolverket, 2009).

Hur studerar man förändring över tid?

Det finns olika sätt att studera förändringar över tid. Ett sätt är att följa samma individer över tid (retrospektivt eller prospektivt), men bortfallet kan bli stort. I kohortstudier väljer man individer som delar något centralt attribut, t.ex. fötts ett visst år eller gift sig under en viss period. Att de delar detta kan ge specifika kohorteffekter. Förändring över tid och skillnader mellan kohorter kan påverkas av periodeffekter, dvs. händelser kan påverka en eller flera kohorter, t.ex. lågkonjunktur. Även ålders-effekter spelar in i och med att individerna blir äldre och hamnar i olika skeden i livscykeln.

I stället för longitudinella undersökningar kan man välja att göra upprepade tvärsnitt vid flera mättidpunkter. Då undersöker man inte samma individer, men man gör urval från samma population, t.ex. gymnasieelever, bönder.

När man studerar förändringar i exempelvis grundskoleelevers kunskaper så är det ju hela tiden nya elever som studeras. Ett sätt att få en tydligare bild av vilken typ av förändring som skett är att titta på resultaten för de fem procent av eleverna med de bästa resultaten respektive de sämsta resultaten (t.ex. Skolverket, 2004). Man har också funnit det intressant att studera skillnader i resultat mellan olika grupper utifrån exempelvis kön och etnisk eller ekonomisk bakgrund (Skolverket, 2009; Böhlmark & Holmlund, 2011)

Användning av statistik och indikatorer

Verkligheten är komplex. Ett sätt att mäta och förenkla företeelser för att förstå dem bättre är att skapa olika indikatorer. Med hjälp av statistik och indikatorer kan man skapa tidsserier för att följa en utveckling av något slag. Syftet kan vara att förutsäga förändringar, etablera en referens mot vilken förändringar kan mätas eller att identifiera behov av och möjligheter till åtgärder. Vad som utgör en bra indikator beror på vad man har tänkt använda den till, men krav som ofta nämns är att den ska vara relevant, enkel, valid, upprepningsbar och tillförlitlig.

När man använder statistik och indikatorer till utvärdering kommer en hel del andra frågeställningar in i bilden; vilka mål ska man utvärdera mot, i vilken mån ska olika intressenter vara delaktiga i att fastställa vad som är viktigt att ta reda på, hur ska processen gå till och hur ska resultaten användas. I ett sådant sammanhang kan det också krävas att det mått man valt kan skapa intresse som kan leda till åtgärder.

Man kan också använda informationen till uppföljning. Ekholm och Lander (1993) menar att man måste skilja på utvärdering och uppföljning. Uppföljning är den vardagliga information som används för att kontrollera att verksamheten fungerar på kort sikt. Utvärdering ställer högre krav på systematik i informationsinsamlingen och förutsätter vidare referensramar och mer ingående studier. Utvärderingen innebär att man värderar den information som samlats in och analyserats, men också att man redan i inledningen gör en värdering av vad det är som ska granskas (Ekholm & Lander, 1993).

Objektivitet är också ett krav som kan ställas – det ska inte gå att manipulera måtten utan det ska tydligt definieras utifrån något som är mätbart. Även om en indikator består av tydligt kvantifierbara variabler är vad man väljer att mäta och hur man avser att använda resultaten ofta, åtminstone till en del byggt på olika värderingar. Därför är det bra att

utförligt redovisa inte bara hur mätningen gått till utan även processen för att utveckla, definiera och värdera måtten.

I den här rapporten presenteras statistik om andel godkända på körprovet men för att få en mer nyanserad bild vägs även andra faktorer in. För att ge en tydlig bakgrund presenteras först relevanta förändringar under 1998-2008.

Förändringar i förarprovningen 1998-2008

När man ska studera körprovet över tid är det mindre intressant att följa samma individer under en längre period eftersom provtagarna, även om de kan behöva flera försök, slutar göra provet när de godkänts. Däremot kan man jämföra resultaten från körkortstagare från olika år. I tidigare studier av resultatet på körprovet för behörighet B över tid har man kunnat konstatera att andelen godkända har minskat (Alger & Sundström, 2011a, 2011b). En fråga som då uppstår är om det är provet, bedömningen, kunskapsnivån eller provtagargruppens sammansättning som förändrats.

Provet

Förarprovet har förändrats under perioden, både när det gäller kunskapsprovet och körprovet och många av förändringarna har följts upp vid Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, tidigare beteendevetenskapliga mätningar. I början av 1999 datoriserades kunskapsprovet och ett halvår senare infördes ett nytt kunskapsprov (VVFS 1999:32; Wiberg, 1999). I mars 2006 infördes en ny kursplan (VVFS 2004:110, senare ändrad något i VVFS 2006:21). Den nya kursplanen innehöll 50 mål, uppdelade inom fyra hierarkiska nivåer av förarkompetens och två kunskapsområden medan den tidigare kursplanen innehöll över 400 preciserade mål. En av anledningarna till förändringen av förarutbildningen var en önskan att minska skaderisker och öka de blivande förarnas förståelse för egna och andras begränsningar. Som en följd av detta infördes ett nytt kunskapsprov i september 2006 (Stenlund 2006, 2007; Wiberg, 2007). Ytterligare förändringar i kursplanen trädde i kraft 1 januari 2008 (VVFS 2007:227).

I december 2007 infördes ett nytt körprov där resultatet registrerades med hjälp av en elektronisk penna på ett nytt protokoll. 1 september 2008 infördes sammanhållet prov (Alger, Henriksson & Wänglund, 2010). Detta innebar att körprov och kunskapsprov inte längre betraktades som två separata prov utan delar i förarprovet. Båda delarna bokas

samtidigt och kan genomföras samma dag eller nära i tid. Kunskapsprovet görs först och därefter körprov. Till skillnad från tidigare krävs inte godkänt resultat på kunskapsprovet för att få genomföra körprov. Man måste få godkänt på båda provdelarna inom en tvåmånadersperiod för att få körkort. De som godkändes på kunskapsprovet före 1 september omfattades av övergångsregler, vilket innebar att systemet med sammanhållet prov inte fick fullt genomslag förrän ett år senare då samtliga omfattades av det nya systemet (Alger & Sundström, 2011c).

Krav på dubbelkommando vid körprovet för B-behörighet infördes 1 januari år 2000. Detta medförde att provtagare antingen fick installera ett sådant system, hyra en Vägverksbil eller, om de hade möjlighet, hyra en trafikskolebil. Andelen prov som genomfördes i Vägverksbilar var 41 procent 2004 och ökade gradvis till 50 procent år 2008.

Vägverket har arbetat med att standardisera förarproven och att ta fram riktlinjer för hur kvalitetssäkring ska gå till. Förutom demokrati, rätts-säkerhet och effektivitet (grundläggande värderingar inom statsförvaltningen) har kundorientering varit en viktig fråga för Vägverket (Riksrevisionen, 2007).

I Vägverkets egna reflektioner kring förändringar 1995-2005 konstateras att antalet klagomål från allmänhet och trafikskolor kraftigt minskat (Christer Wiberg, personlig kommunikation 2007-10-24). Inspektörer och övrig personal kritiserades tidigare oftare för sitt personliga uppträdande, men efter utbildningsinsatser har kundbemötandet förbättrats. Personliga egenskaper har också fått väga tyngre vid rekrytering än tidigare. Samtidigt har allmänhetens krav på myndigheter ökat och man ifrågasätter mer.

En del i standardisering och kvalitetssäkring har varit att utarbeta en provnyckel och se till att förarprövarna är bekanta med innehållet. Detta dokument är ett stöd för förarprövaren i dennes arbete med att utföra körprov B enligt kursplanens utbildningsmål på ett enhetligt, kundvänligt och rättssäkert sätt.

Bedömningen

Under hela perioden 1998-2008 var det Vägverket som ansvarade för provverksamheten. Kontorscheferna vid Vägverket ansvarade för att avdela resurser för kvalitetssäkring och se till att eventuella åtgärdsprogram upprättades och genomfördes. Förarprövarna förväntades delta aktivt i kvalitetsarbetet och ansvara för att körproven genomförs på ett

likartat sätt. En del i kvalitetssäkringen var samäkning då förarprovaren under en dag observerades av en annan trafikinspektör som åkte med under proven och bedömde provens innehåll och genomförande. I slutet av dagen diskuterade man hur det gått. Om grava brister konstaterats upprättades ett åtgärdsprogram. Resultaten från samäkningen dokumenterades, men inga sammanställningar har gjorts på nationell nivå.

Det finns därför inte tillförlitliga data om bedömningen har förändrats över tid, men den studie som genomförts om likvärdighet i bedömningen visar att 93 procent av proven bedöms lika av förarprovare, i termer av godkänt eller underkänt, när dessa bedömer samma prov (Alger, Henriksson & Sundström, 2009).

Provtagargruppen

Andelen körprov där provtagaren anmälts via trafikskola har minskat under perioden (Alger & Sundström, 2011). Andelen prov genomförda av 18-åringar var högre i början av perioden än i slutet medan det omvända gäller för andelen genomförda av provtagare över 24. Detta är inte en följd av att 18-åringar väljer att inte ta körkort eller att det är färre 18-åringar än tidigare. Däremot har antalet prov genomförda av provtagare över 24 ökat ännu mer. Andelen prov gjorda av män minskade med nästan tre procentenheter mellan 1998 och 2005 men ökade sedan igen till 2008. Vad dessa förändringar inneburit för resultatet redovisas i denna rapport.

Andra relevanta förändringar under perioden 1998-2008

Trafiken och trafikmiljön förändras över tid, men i vilken omfattning och på vilket sätt varierar på olika orter. Cirkulationsplatserna har blivit vanligare och järnvägs korsningarna mindre vanliga (Alger & Sundström, 2011a, 2011b). Antalet personbilar i trafik i Sverige har ökat från ca 3,5 miljoner 1998 till ca 4,3 miljoner 2008. Om man ser till hela populationen körkortsinnehavare med behörighet B har andelen kvinnor ökat med ca 1,5 procentenheter (www.scb.se).

1 oktober 1998 trädde en ny körkortslag (1998:488) och körkortsförordning (1998:980) i kraft. Det blev krav på godkänd handledare vid all privat övningskörning. Den 1 juli 1999 ersattes den traditionella halkutbildningen med en ny, utökad riskutbildning för behörighet B (VVFS 1999:23; VVFS 1999:24). Tanken var att befrämja riskmedvetenhet, förutseende körsätt och insikt om egna begränsningar och inte bara fokusera på fordonshantering.

I januari 2006 infördes en obligatorisk introduktionsutbildning för blivande provtagare och handledare (VVFS 2005:76). Under den minst tre timmar långa utbildningen informeras deltagarna om handledarens ansvar, vilka krav och bedömningskriterier som gäller vid förarprov (kunskapsprov och körprov) och hur viktig körerfarenheten är för trafik-säkerheten.

Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka i vilken mån förändringar av andelen godkända på körprovet kan kopplas till förändringar i provtagargruppens sammansättning.

Metod

Som underlag har använts de data som samlats in i samband med körprovet för behörighet B. Från provtagarnas anmälan till provet kan man utläsa ålder, kön och anmälningsätt. Under körprovet markerar förarprövaren på ett protokoll vad som prövas och resultaten på varje moment och för provet som helhet. Dessa uppgifter sammanställs i datafiler. För att öka tillförlitligheten, genom att identifiera och om möjligt korrigera motstridiga data och eventuella avvikelser, har uppgifterna granskats innan dessa analyser gjorts. Det kan exempelvis handla om att med hjälp av andra variabler göra omkodningar av vissa poster. En närmare beskrivning av denna process och kvalitet på data finns i Alger, Henriksson, Sundström & Wiberg (2008) samt Alger & Sundström (2011a, 2011b). En omständighet som återspeglas även i figurerna i denna rapport är att en stor andel poster för 2007 saknar behörighetsbeteckning. Detta är en följd av att de sedvanliga kontrollerna för dessa data inte genomfördes då ett nytt förarprovsprotokoll och ett nytt sätt att samla in data infördes i december 2007. Data från december fördes dessutom samman med data från 2008 eftersom dessa hade samma struktur och variabler och skiljde sig något från tidigare data. I diagrammen nedan redovisas för 2007 endast de poster som har en behörighetsbeteckning (dvs. behörighet B – personbil) när andelar räknas ut. I de fall antal anges har 2007 utelämnats ur diagrammen. Om diagrammen uppvisar avvikelser för just år 2007 ska detta därför tolkas med stor försiktighet.

Data som redovisas för 2008 i figurer och tabeller omfattar alltså även data från december 2007. Däremot har de prov som genomförts av prov-

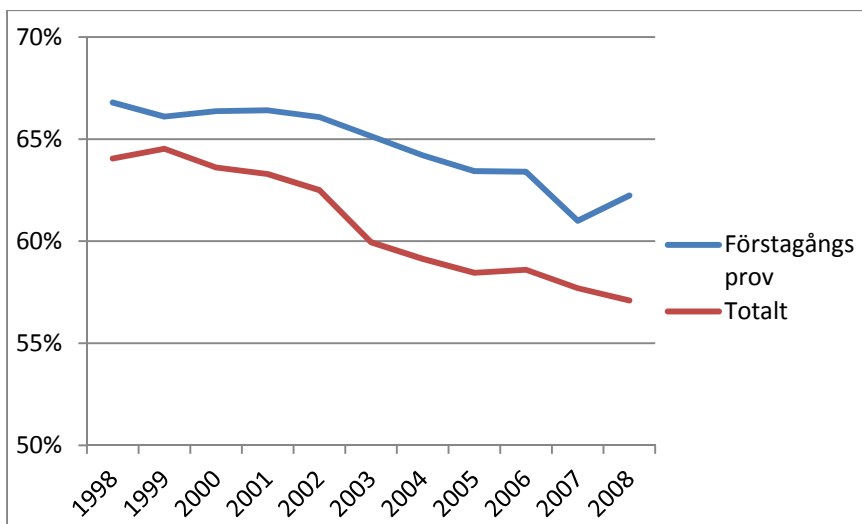
tagare som inte dessförinnan fått godkänt resultat på kunskapsprovet inte använts vid beräkningarna. Detta för att få mer jämförbara grupper. Tidigare har man inte fått genomföra körprovet utan att först ha godkänts på kunskapsprovet. I tabell 6 i bilaga 1 och tabell 10 i bilaga 2 redovisas dock resultat för samtliga prov genomförda 2008 (inklusive prov genomförda i december 2007) och inte bara de som föregåtts av godkänt kunskapsprov.

Fram till början av december 2007 betecknade en asterisk på körprovsprotokollet om provet var ett omprov. Denna, liksom övriga uppgifter på blanketten registrerades genom optisk scanning. Om trycket var dåligt eller asterisken hamnat lite snett är det lätt att denna markering inte registreras. I viss mån har korrigeringar gjorts utifrån andra data, men eftersom data för 2007 inte genomgick den vanliga rensningsproceduren är variabeln omprov inte tillförlitlig.

Ett sätt att undersöka om kunskapsnivån eller gruppens sammansättning förändrats mest är att dela upp resultaten utifrån olika delgrupper. Indelningsgrunderna har varit ålder, kön och anmälningssätt. Sexton olika kategorier upprättades. Kategorierna beskrivs närmare under avsnittet om indelningsgrunder nedan. Med utgångspunkt i hur fördelningen mellan dessa kategorier såg ut 1998 har andelen godkända inom respektive kategori för övriga år viktats för att motsvara denna fördelning. Därefter har resultaten summerats till en total andel godkända.

Resultat

Till att börja med kan vi konstatera att andelen godkända på körprovet har minskat under perioden 1998-2008. En fråga man kan ställa sig är om det beror på att vissa provtagare underkänns och gör provet många gånger eller på att förstagångsprövarna är sämre förberedda. En jämförelse av andelen godkända prov totalt och andelen godkända förstagångsprov presenteras i figur 1. Om man i stället jämför andelen godkända bland förstagångsprov och omprov minskar andelen något mer bland omproven. Eftersom omkring 7 av 10 prov är förstagångsprov uppvisar dock både förstagångsprövarna och totalgruppen en nedåtgående trend, vilket framgår av figur 1.



Figur 1 Andelen godkända prov totalt och för endast förstagångsprov.

Fortsättningsvis presenteras därför nästan uteslutande resultat för samtliga prov. För många av figurerna finns informationen som presenteras också i tabeller i bilaga 1. I bilaga 2 finns uppgifter om förstagångsprov.

För att undersöka om kunskapsnivån eller gruppens sammansättning förändrats har resultaten delats upp utifrån olika delgrupper. Indelningsgrunderna har varit ålder, kön och anmälningssätt. Det kan finnas andra faktorer värda att beakta, men detta är de bakgrundsvariabler vi har tillgång till. Anledningar till att göra en sådan indelning redovisas nedan.

Indelningsgrunder

Kön

Sedan 1994 har det funnits krav på att officiell statistik ska vara uppdelad på kön om det inte finns särskilda skäl mot detta. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det intressant att undersöka om det förekommer skillnader mellan könen avseende det man avser att mäta. Tidigare studier har visat att det är något fler prov som genomförs av män och att kvinnornas prov oftare är anmälda via trafikskola. (Alger & Sundström, 2011a, 2011b). Både fördelningen mellan könen och mellan anmälningssätten har dock förändrats över tid.

Ålder

Andelen godkända skiljer sig åt mellan olika ålderskategorier, även när man indelat efter anmälningssätt (Alger & Sundström 2011a, 2011b). För

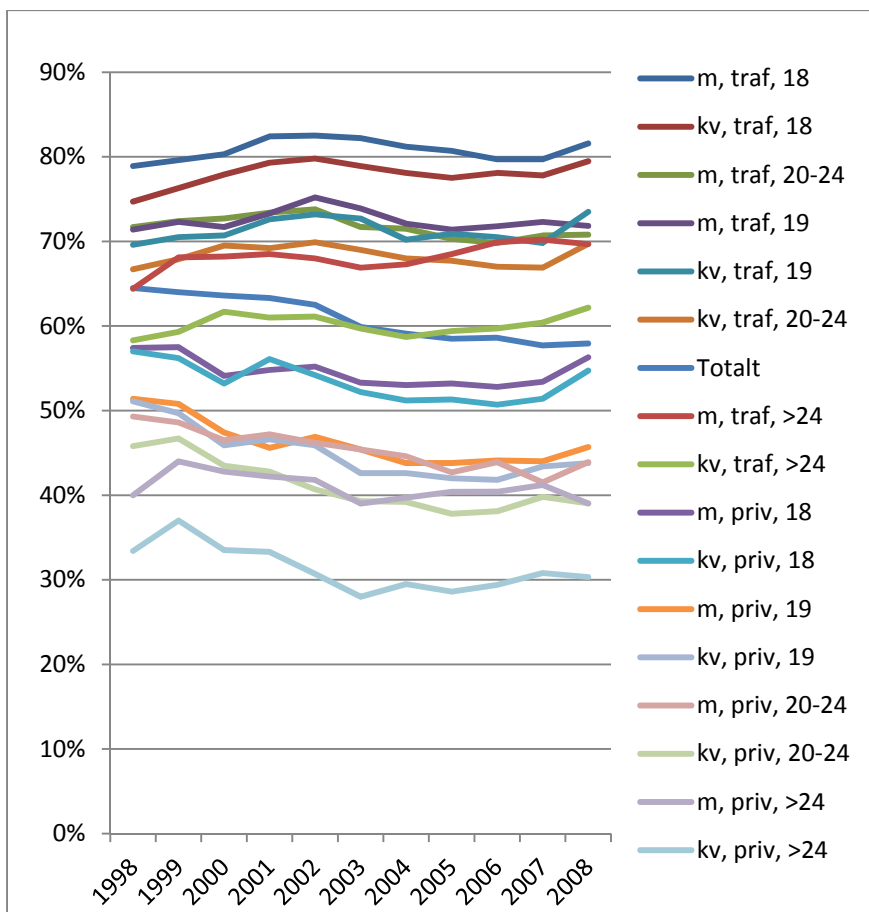
att kunna få en överskådlig redovisning har fyra ålderskategorier skapats. Eftersom de flesta som gör körprovet är unga har indelningen inte utgått ifrån jämna åldersintervall utan i stället grupperat 18-åringar, 19-åringar, 20-24-åringar och de som är 25 eller äldre.

Anmälningssätt

När man delar upp körprovsdata utifrån anmälningssätt är det en klar skillnad i andel godkända prov (Wolming, 2000; Sundström, 2003; Alger & Sundström, 2011a, 2011b). Det är dock känt att denna variabel inte är en tillförlitlig indikation på utbildning (Sundström, 2004). De flesta kombinerar lektioner på trafikskola och privat övningskörning. En trafikskoleanmäld kan mycket väl ha övat mest privat och en privatansmälld mest på trafikskola. Det är svårt att få tillförlitliga skattningar av hur mycket tid provtagarna lagt ner på övningskörning under, i många fall, flera års övningskörning. Om man i stället för att utgå från provtagarnas (högst skiftande) skattningar av hur många timmar de ägnat åt övningskörning frågar efter hur fördelningen sett ut av övningskörning vid trafikskola och privat kan man konstatera att det inte finns något tydligt samband mellan övningskörning och anmälningssätt (Alger & Sundström, 2011c). Trots bristerna är variabeln anmälningssätt tydligt kopplad till resultat. Kanske är en faktor att trafikskolorna är bra på att avgöra vilka som har de kunskaper som krävs och inte anmäler dem som inte nått dit.

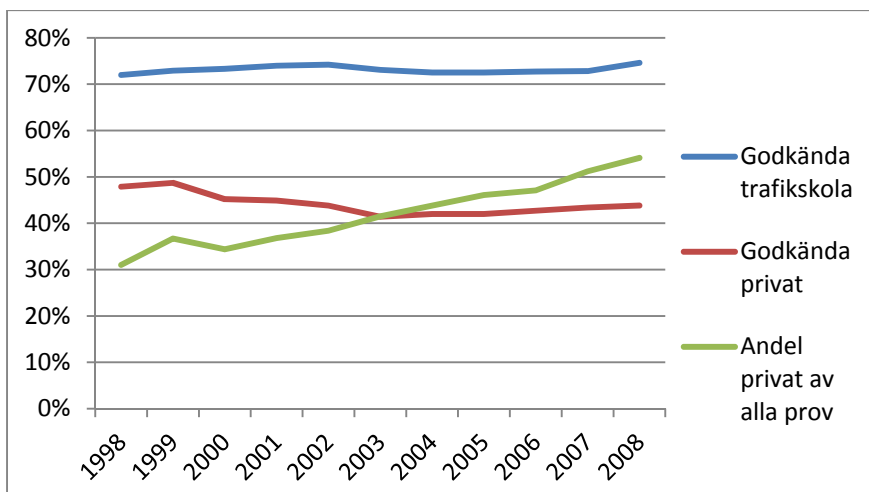
Totalt antal prov indelat efter kategorier

Om man gör jämförelser av antal godkända prov utifrån var och en av dessa indelningsvariabler så finner man vissa skillnader, t.ex. att större andel yngre godkänns. Det finns dock viss interaktion mellan variabler så att det exempelvis är en större andel som anmäls via trafikskola bland de yngre. Det är därför önskvärt att använda samtliga dessa indelningsgrunder samtidigt för att få en rättvisande bild. Om man delar in proven efter såväl kön, ålderskategorier och anmälningssätt bildas sexton kategorier. I diagrammen nedan används följande beteckningar för män (m), kvinnor (kv), anmälda via trafikskola (traf) eller privat (priv) och siffrorna står för ålderskategorierna. Det finns också med en uppgift om total andel där det är lämpligt. För att det ska bli lättare att koppla ihop färg och kategori listas förklaringarna till höger i storleksordning utifrån läget 1998.

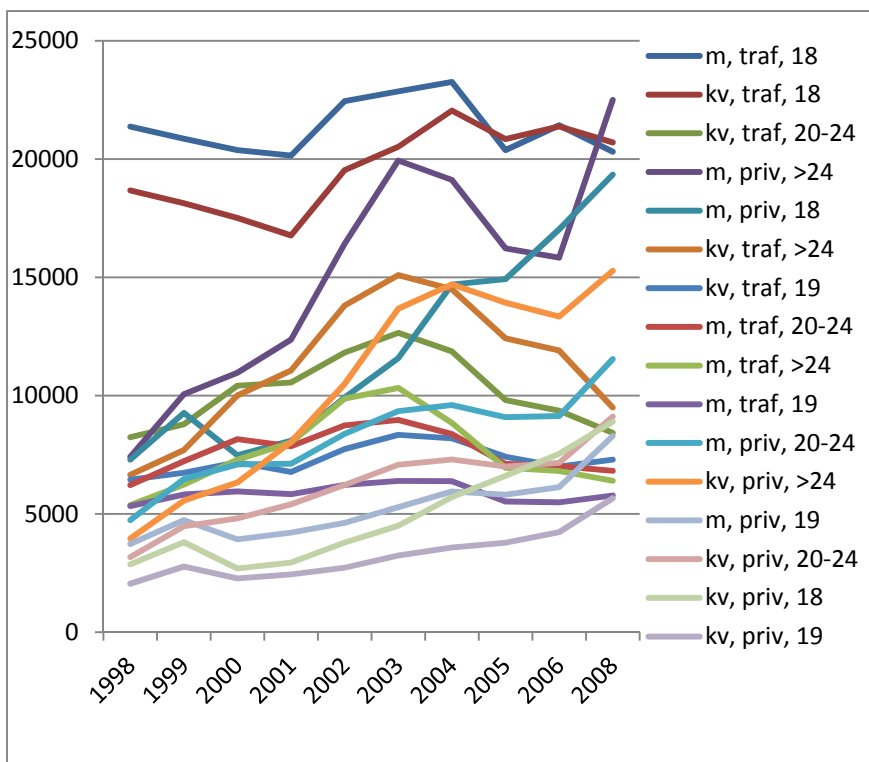


Figur 2 Andel godkända inom olika kategorier 1998-2008.

Av figur 2 (och tabell 1 i bilaga 1) framgår att skillnaderna mellan olika grupper är påfallande stabila över åren, även om några grupper bytt plats i rangordningen. Den nedåtgående trenden för totalresultatet kan inte hänföras till de trafikskoleanmälda proven – där andelen godkända minskat någon procentenhet endast när det gäller män 20-24. För de privatanmälda proven har andelen godkända minskat för samtliga grupper. Bland dessa är minskningen störst bland prov genomförda av 19-åriga kvinnor (-7,3 procentenheter) och minst för män som är 25 år eller äldre (-1,0 procentenheter). Andelen godkända prov utifrån enbart anmälningssätt presenteras i figur 3. I figuren finns även en linje som visar hur andelen privatanmälda prov av alla prov ökat. En eventuell linje för trafikskoleanmälda prov skulle alltså gå nedåt i motsvarande grad.



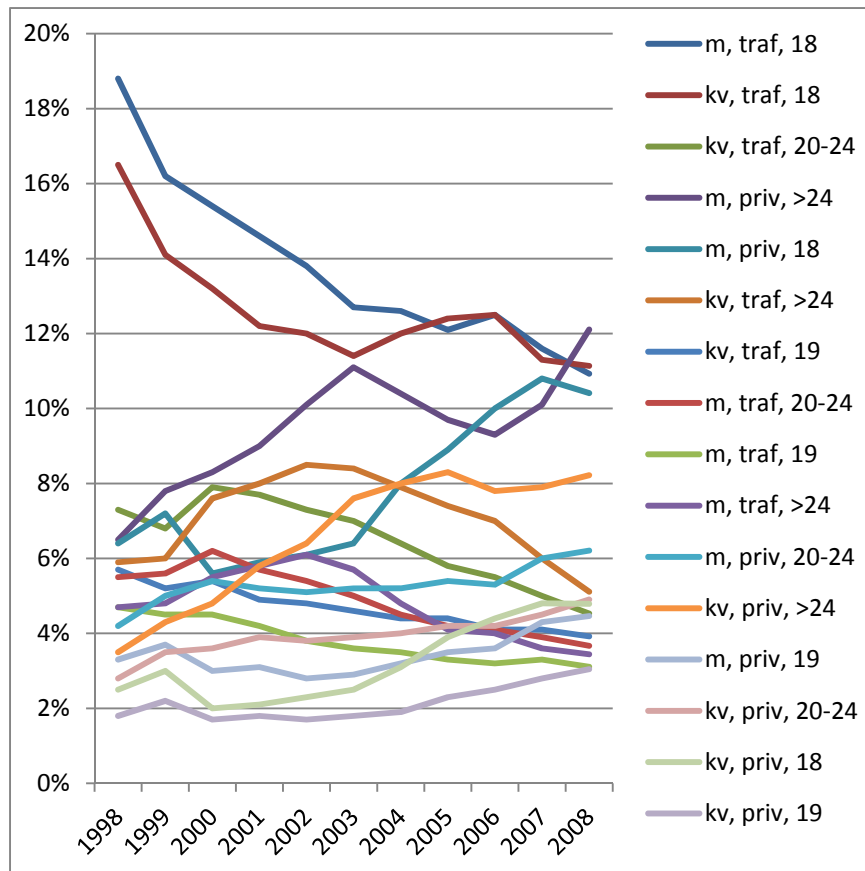
Figur 3 Andel godkända 1998-2008, uppdelat på anmälningssätt, samt andel privatanmälda av samtliga prov.



Figur 4 Antal prov inom respektive kategori 1998-2008, förutom 2007.

Av figur 3 framgår att andelen privatanmälda ökat. Följaktligen har andelen trafikskoleanmälda alltså minskat i motsvarande grad från 69 procent till omkring 46 procent.

För att ge en bild av kategoriernas storlek anges i figur 4 (och tabell 4 i bilaga 1) antalet prov som genomförts av olika kategorier av provtagare. Antalet privatanmälda prov har ökat under perioden, särskilt bland män som är 18 eller över 24 år gamla. Även antalet prov genomförda av privatanmälda kvinnor över 24 har ökat kraftigt. Som nämndes inledningsvis inkluderar data från 2008 även data från december 2007 då det nya körprovsprotokollet började användas, däremot inte de prov som genomförts av provtagare som inte godkänts på kunskapsprovet.



Figur 5 Olika kategoriernas andel av samtliga genomförda prov 1998-2008, procent.

I figur 5 redovisas hur stor andel de olika kategorierna utgör av det totala antalet prov. Här framgår att andelen trafikskoleanmälda 18-åringar minskat. I figuren representeras 2007 endast av de som är markerade som behörighet B. Om även poster som saknar behörighetsbeteckning inkluderas i beräkningen av procentandelen är det bara för två grupper som det skiljer mer än en halv procentenhet jämfört med uträkningen för endast B.

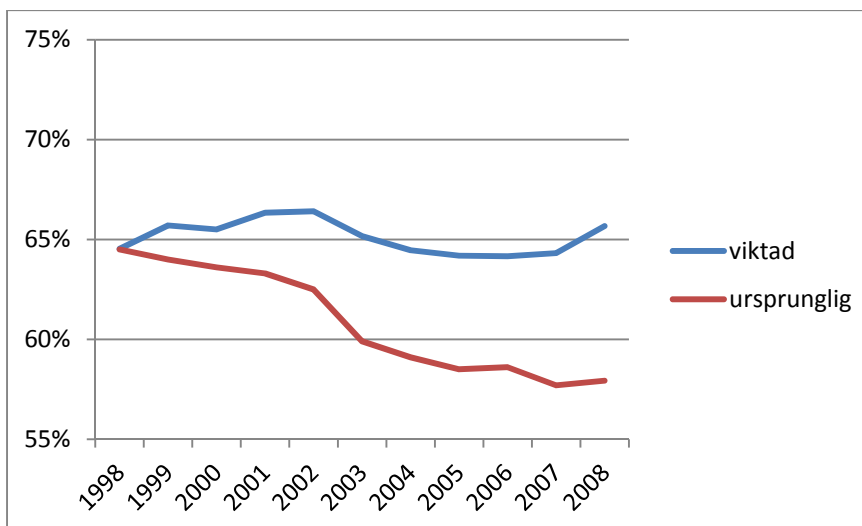
Förstagångsprov indelat efter kategorier

Andelen godkända prov har varit högre och mer stabil under perioden för förstagångsprov än för omprov (Alger & Sundström, 2011a), men om man indelar i de kategorier som presenterats ovan ser man ungefär liknande tendenser. Närmare uppgifter om just förstagångsprov finns tabeller i bilaga 2.

Det är svårt att få tillförlitliga data om vilka som var förstagångsprövare 2007. Eventuella förändringar det året bör därför tolkas med försiktighet. Antalet inom de olika grupperna är än mer känsligt för bortfallet i data som förekom 2007. Reformen sammanhållet prov infördes i september 2008. De som godkändes på kunskapsprovet före detta datum omfattades av övergångsreglerna medan övriga ingick i det system där såväl godkända som underkända på kunskapsprovet fick genomföra körprovet. Andelen förstagångsprövare är större i den grupp som omfattas av de nya reglerna än bland de som ingår i det gamla systemet (70 % jämfört med 56 %). Av tabellerna i bilaga 2 framgår att antalet prov genomförda av privatanmälda män som är 18 eller över 24 har ökat. Såväl totalt som för förstagångsprov var antalet genomförda prov högre 2002-2004. Detta avspeglas i exempelvis antalet trafikskoleanmälda 18-åringar i tabellerna i bilaga 2. Om man i stället ser till förändringar i gruppens andel av det totala antalet förstagångsprövare blir den minskade andelen trafikskoleanmälda 18-åringar tydlig.

Viktad andel godkända

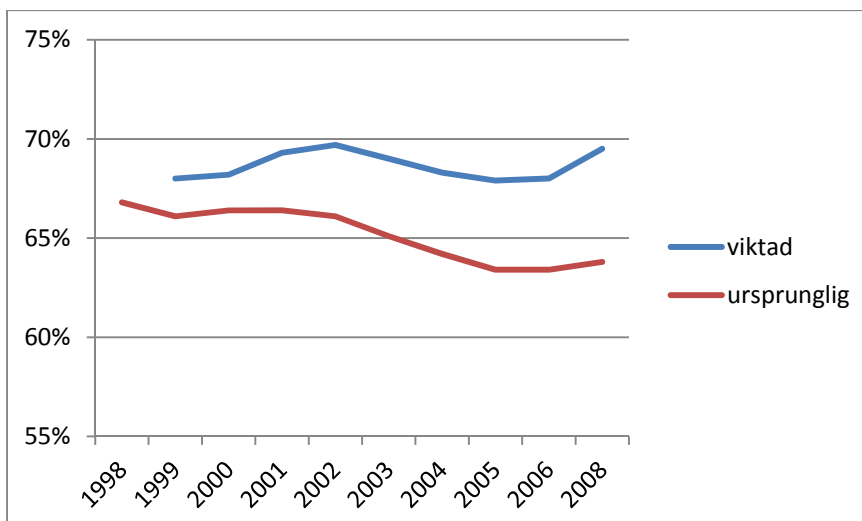
Om man väger in vad förändringarna som rör indelningskategorierna inneburit för totalbilden genom att vikta resultaten för respektive kategori så att de speglar hur situationen skulle ha varit om fördelningen mellan kategorierna varje år hade varit densamma som 1998 blir resultatet som i figur 6.



Figur 6 Andel godkända prov totalt före och efter viktning utifrån gruppens sammansättning 1998.

Figur 6 kan sägas vara vad som uppstår om man kombinerar informationen i figur 2 och figur 5. Andelen godkända för varje kategori för respektive år har viktats efter hur stor andel kategorin utgjorde av samtliga prov 1998 och sedan summerats. I den mån man ser en nedåtgående trend i figur 2 härleds den till privatanmälda provtagare. Samtidigt framgår av figur 5 att framför allt andelen prov genomförda av 18-åringar anmälda via trafikskola minskat kraftigt mellan 1998 och 2008. Om provtagargruppen haft samma sammansättning under hela perioden skulle vi inte haft samma nedgång av resultaten.

Då andelen godkända prov minskar blir det förstås fler omprov, men även om man bara ser till förstagångsprov blir utfallet liknande (figur 7).



Figur 7 Andel godkända förstagsprov före och efter viktning utifrån gruppens sammansättning 1998.

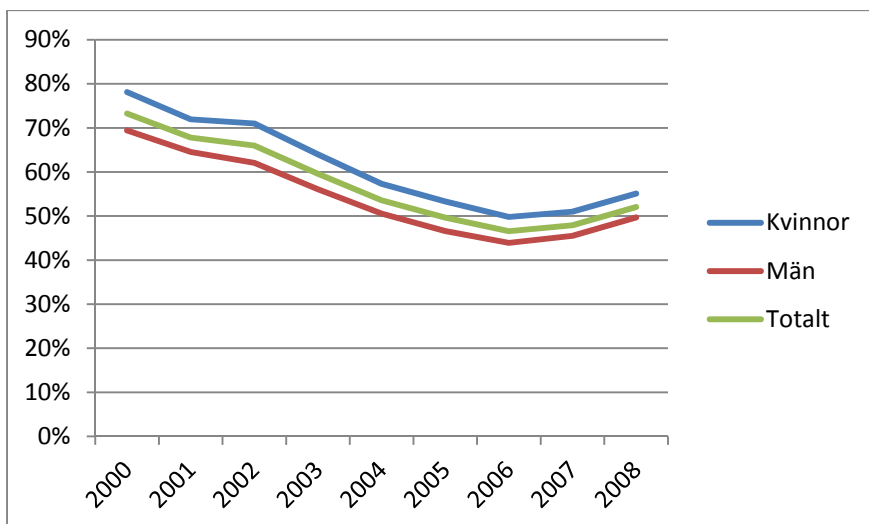
Oavsett om man utgår ifrån förstagsprov eller samtliga prov blir slutsatsen att om gruppen vore sammansatt på samma sätt som 1998 skulle andelen godkända prov 2008 vara aningen högre än då.

Befolkningsdata

Man kan förstås tänka sig att storleken på årskullarna har betydelse när man delar in gruppen med bara något år i varje kategori. Om man studerar befolkningsdata för de tre yngsta åldersgrupperna för perioden, dvs. populationen 18-24-åringar, och räknar ut andelen inom varje ålderskategori är det inga stora förändringar. Andelen 18-åringar har ökat med omkring en procentenhet, medan andelen 20-24-åringar minskat med omkring 1,5 procentenheter för båda könen.

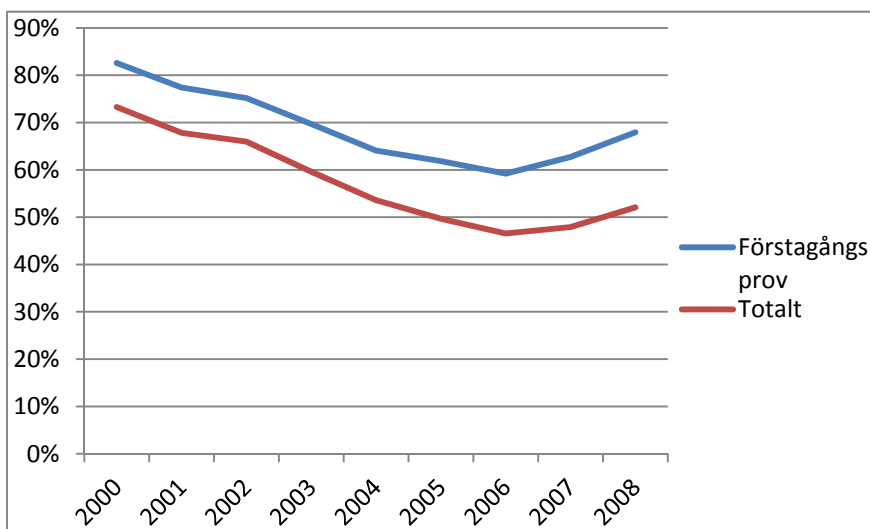
Kunskapsprov

Ett annat mått på de blivande förarnas kunskaper och färdigheter är kunskapsprovet. Det är först sedan man fått godkänt på såväl kunskapsprov som körprov som man får körkort. Fram till september 2008 var ett godkänt kunskapsprov en förutsättning för att överhuvudtaget få genomföra körprovet. Som en bakgrund till resultaten på körprovet presenteras därför översiktliga data om resultatet på kunskapsprovet (figur 8-10).



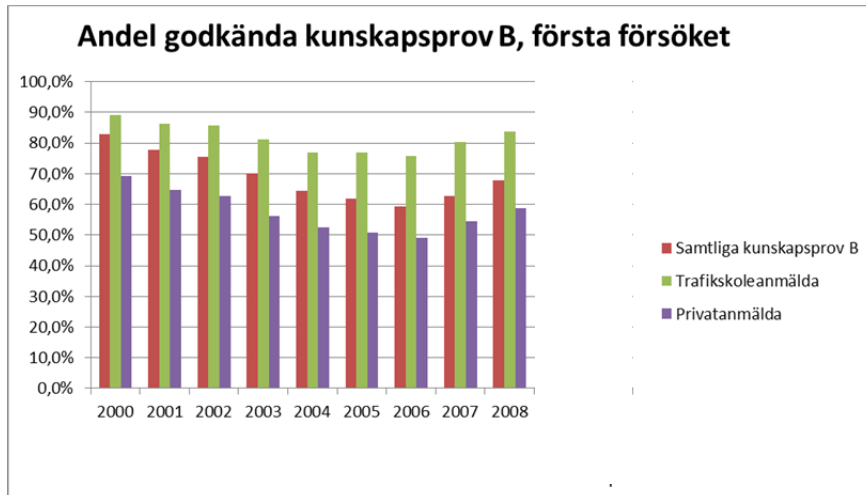
Figur 8 Andel godkända kunskapsprov år 2000-2008, uppdelat efter kön och totalt.

Av figur 8 framgår att kvinnorna godkänns i högre grad än männen men att det inte är någon större skillnad i trenden för könen. Andelen godkända minskade fram till 2006 men har därefter ökat något.



Figur 9 Andel godkända kunskapsprov totalt och för förstagångsprov.

Om man bara ser till andelen godkända förstagångsprov (figur 9) bröts den negativa trenden 2007, men andelen har 2008 inte nått samma nivå som år 2000. Skillnaden mellan andelen godkända förstagångsprov och andel godkända av samtliga prov har ökat något. Andelen godkända bland dem som anmälts via trafikskola har genomgående varit avsevärt högre än bland dem som anmälts privat även om skillnaderna mellan grupperna varierat lite mellan åren (figur 10).



Figur 10 Andel godkända kunskapsprov B, första försöket år 2000-2008, totalt och uppdelat efter anmälningssätt.

Diskussion

Vad används måttet andelen godkända prov till och vad har det använts till? Riksrevisionsverket använde andelen godkända prov för att undersöka om det fanns skillnader i bedömningen mellan olika bedömare och olika provorter (Riksrevisionen, 2007). Transportstyrelsen använder andelen godkända prov, fast inte på exakt samma sätt, i tillsynsarbetet över förarprövare och utbildare. Media använder andelen godkända prov för att göra listor över var det är lättast eller svårast att ta körkort.

Varför är det intressant att följa andelen godkända över tid? En aspekt är att man kan använda andelen godkända som en del i utvärderingen av genomförda reformer. Det gäller dock att veta mer för att dra slutsatser av eventuella förändringar i andel godkända. Om man gör om utbildning och prov och får högre andel godkända är det en följd av att utbildningen

blivit bättre, förväntningarna tydligare, provet lättare, provtagarna mindre chansbenägna eller helt andra faktorer?

Oavsett vilka mått man använder måste de användas på rätt sätt för att ge valida slutsatser. I en rapport som OECD gjorde angående benchmarking gällande samverkan mellan industri och vetenskap konstaterades att mätning och övervakning är nödvändiga men att om de inte tolkas av experter i ett sammanhang utan reduceras till mekanisk utvärdering kan det vara värre än ingen mätning alls (Kim, 2001).

Som enda indikation på provets kvalitet är andelen godkända otillräckligt. Eftersom körprovet är ett målrelaterat prov där framgång förutsätter att man uppnår en förutbestämd nivå säger andelen godkända inte mycket om kvaliteten rent statistiskt. Om alla underkändes eller alla godkändes skulle det finnas anledning att undersöka om nivån på provet verkligen var den rätta. Däremot förutsätts att resultatet är någorlunda stabilt över tid och där kan andelen godkända fylla en signalfunktion. Provet ska inte radikalt förändras mellan provtillfällen om man nu inte avsiktligt genomför radikala förändringar av det. Däremot kan en gradvis förändring ske i och med att trafikmiljön är föränderlig. För att bli godkänd måste man kunna framföra sitt fordon på ett trafiksäkert sätt. Även om målet är detsamma kan detta medföra att det innebär olika saker i praktiken – vissa faror blir mer vanliga och andra mer sällsynta.

Utifrån presenterade data kan man konstatera att andelen godkända prov har minskat under perioden 1998-2008 såväl totalt (från 65 till 58 %) som för förstagångsprov (från 67 till 64 %). Om man delar upp proven efter ålder, kön och anmälningssätt hos dem som genomfört dem visar det sig att trenden inom respektive kategori är mindre påtaglig. När det gäller trafikskoleanmälda ligger andelen godkända högt under hela perioden. Endast när det gäller trafikskoleanmälda män 20-24 har andelen godkända minskat någon procentenhet. För de privatanmälda provtagarna har andelen godkända däremot minskat för samtliga grupper. Bland dessa är minskningen störst bland 19-åriga kvinnor (-7,3 procentenheter).

Även provtagargruppen har förändrats under perioden. Om man ser till samtliga prov har andelen som anmälts via trafikskola minskat med mer än 20 procentenheter, vilket förstas innebär att andelen privatanmälda ökat i motsvarande grad. För förstagångsprövarna rör det sig om en minskning med 17 procentenheter.

När man tittar närmare på delgrupper inom respektive kategori för samtliga prov har andelen prov genomförda av trafikskoleanmälda 18-åringar minskat mest (män med 8 procentenheter och kvinnor med 5 procentenheter). De grupper vars andel ökat mest är privatanmälda som är 25 eller äldre (män 6 procentenheter och kvinnor 5 procentenheter). Därefter följer 18-åriga privatanmälda män där andelen ökat med 4 procentenheter under perioden.

Vad kan leda till förändringar i statistiken? Man kan tänka sig flera olika orsaker. Trafikskolorna vill förstås ha så hög andel godkända elever som möjligt, vilket kan leda till att man undviker att anmäla elever som man inte anser har goda chanser att klara provet även om de är utbildade på trafikskola. Det ligger inte i utbildarnas intresse att uppvisa låg andel godkända prov, vare sig gentemot presumtiva kunder eller tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen. År 2000 började man publicera trafikskolornas provstatistik på webbsidan Trafikskoleguiden. Tanken var att det skulle ge en ledning till blivande körkortstagare om vilka trafikskolor som var bäst. Tyvärr fick inte denna webbsida den avsedda funktionen eftersom informationen inte var tillräckligt tillförlitlig varför den lades ner 2003. Medan Vägverket ansvarade för tillsynen var den en av många arbetsuppgifter för förarprövarna. Under perioder när köerna var långa blev tillsynsverksamheten nästan obefintlig eftersom andra uppgifter i verksamheten prioriterades. När Transportstyrelsen inrättades 2009 och fick ansvar för tillsyn blev en följd att tillsynsarbetet blev mer systematiserat och riksbaserat (tidigare hade ansvaret legat på de enskilda kontoren). Bland de kriterier som Transportstyrelsen använde i inledningskedet för att avgöra vilka trafikskolor man skulle besöka först fanns även andel godkända elever, eftersom det kunde vara ett tecken på att utbildningen inte fungerade som den skulle. Även om det inte var avgörande kan det ha bidragit till ökad oro kring andel godkända hos trafikskolorna. Det förekommer att trafikskolor bokar tider långt i förväg och sedan ändrar så att provtagaren anmäls privat i stället för via trafikskolan (personlig kommunikation Hans Mattsson, 2012-10-31).

Administrativa förändringar kan påverka statistiken. Exempelvis ökade andelen anmälda via trafikskola när sammanhållet prov infördes och man skulle boka kunskapsprov och körprov samtidigt. Ökningen var dock betydligt större för kunskapsprovet än för körprovet. Priset för att köra upp och misslyckas kan påverka i vilken grad man chansar och genomför ett prov trots att man är osäker på om man ska lyckas. I en enkätundersökning genomförd 2009 trodde omkring två tredjedelar av de som

besvarade enkäten att de skulle öva mer om avgiften till provet fördubblades (Alger & Sundström, 2011c). (Avgiften var då 220 kr för kunskapsprovet och 700 kr för körprovet). Det är också en fråga om hur väl man känner till vad som krävs för att klara provet.

Som nämndes inledningsvis är det knepigt att avgränsa vilka variabler man ska mäta när man ska undersöka en förändring och många olika faktorer hänger ihop. Konjunkturförändringar kan påverka vilka som väljer att utbilda sig vid trafikskola och anmäla sig till förarprov. Attityder till att ta körkort kan förändras (Forward, Aretun, Engström, Nolén & Börjesson, 2010). Graden av förberedelse och sättet att förbereda sig för provet kan förändras.

I en studie som VTI genomförde framkom att andel godkända körprov också hade samband med föräldrars högsta utbildning (barn till universitetsutbildade lyckades sämst). Man fann också att provtagare som bodde på landsbygden godkändes i högre grad än de i stad/tätort och provtagare med två svenska föräldrar i högre grad än provtagare med en eller två utlandsfödda föräldrar (Nyberg & Gregersen, 2005).

Inställningen till att ta körkort och behovet av körkort varierar utifrån var människor bor. Alla tar inte körkort. Alla har inte bil. Bilägandet varierar över landet. I storstäderna (Stockholm, Göteborg, Malmö) är antalet bilar per 1 000 invånare lägre, medan inlandskommunerna har mer än 500 bilar per 1 000 invånare (www.scb.se). Förekomsten av utbyggd kollektivtrafik är förmodligen den avgörande faktorn här. I små orter är det mer vanligt att ta körkort som 18-åring än i huvudstaden (Cedersund & Henriksson).

Även om vi har lite mer information om ett urval av provtagares utbildningsbakgrund vid några tidpunkter är det inte information som finns lättillgänglig. I en enkätundersökning 2003 framkom att 75 procent kombinerat privat övningskörning och lektioner vid trafikskola. Inte ens bland de som endast genomfört en typ av övningskörning stämde det med hur de anmälts till provet. För en noggrannare kategorisering delades de som kombinerat former för övningskörning in efter om de tagit mer än 11 lektioner. Även enligt en enkätundersökning gällande 2008 hade de allra flesta provtagare tagit någon lektion vid trafikskola (Alger & Sundström, 2011c) Hur många timmar de uppgav att de övningskört privat varierade kraftigt. Även Nyberg & Gregersen (2005) konstaterar att de allra flesta kombinerar trafikskola och privat övningskörning. Det föreföll också som om den genomsnittliga mängden övningskörning minskat mellan år 2000

och 2004, från ca 126 till 87 timmar totalt. Resultat på körprovet kunde dock inte kopplas till mängden övningskörning, men däremot till mängden teoriundervisning vid körskola, förmodligen en följd av att de som bara övningskört privat också studerar teorin på egen hand (Nyberg & Gregersen, 2005). Ett annat intressant resultat i den studien var att det hos många provtagare fanns moment som de aldrig övat på – ofta de som mest sällan provas vid körprovet.

Visst vore det intressant att veta mer om hur provtagarna resonerat när de anmält sig till provet, deras utbildningsbakgrund, andel med svenska som modersmål, i vilken mån de övningskört på provorten och en rad andra faktorer som kan påverka resultatet, men i brist på sådana data får vi göra de bästa med de data vi har tillgång till.

Om man bara tittar på ett enda mått - andelen godkända – kan det uppfattas som om det är en allmän nedgång avseende provtagarnas kompetens, kanske för att utbildningen blivit sämre eller provet svårare. Tar man hänsyn till gruppens sammansättning i analysen visar det sig att det snarare är förändringar i sammansättningen av gruppen som förklarar nedgången. Godkännandegraden endast är således kanske ingen bra indikator på förändringar i utbildningens och körprovets kvalitet. För att göra mer valida tolkningar av förändringarnas orsaker behöver man väga in även andra variabler, vilket denna rapport tydligt visar.

Fortsatta studier

En intressant aspekt av elektronisk insamling av data är att utvärdera om det leder till mindre bortfall och mer tillförlitliga data och om nya typer av problem uppstår. I och med införandet av sammanhållet prov har dock provtagargruppen för körprovet påtagligt förändrats i och med att inte bara de som godkänns på kunskapsprovet får genomföra körprovet. Det vore också intressant att följa gruppen privatanmälda som inte använder sig av Vägverkets (numera Trafikverkets) bilar vid uppkörningen. När man ser på data för 2008 har denna grupp högre andel godkända än övriga privatanmälda. Det kan hänga ihop med att de har vana av uppkörningsbilen antingen som en följd av att deras handledare installerat dubbelkommando eller att de utbildats vid trafikskola och använder trafikskolans bil. Förmodligen utgörs gruppen till en del av trafikskoleutbildade provtagare som ännu inte riktigt nått upp till vad trafikskolan bedömer är en tillräckligt säker nivå för att klara provet.

Utifrån den indelning i grupper som gjorts i denna rapport skulle man också kunna undersöka exempelvis om olika kategorier gör olika typer av

fel på körprovet och i vilken mån skillnader i andelen godkända prov mellan orter kan kopplas till skillnader i provtagargruppens sammansättning. Även skillnader i resultat för olika provförrättare skulle kunna nyanseras utifrån vilka kategorier av provtagare de möter, exempelvis skulle man kunna följa upp den granskning som genomfördes av Riksrevisionen 2007.

Det vore också intressant att undersöka effekterna av samma typ av viktning av resultat utifrån kategorierna som i denna rapport fast utifrån resultaten på kunskapsprovet. Man vet sedan tidigare att trots att provet är detsamma på alla orter finns det skillnader i resultat. Kanske kan en kategorisering utifrån ålder, kön och anmälningssätt ge en klarare bild av varför det är så.

Referenser

- Alger, S., Henriksson, W., Sundström, A., & Wiberg, M. (2008). *Studie av tillförlitlighet och användbarhet hos data om det praktiska förarprovet*. Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., Henriksson, W. & Sundström, A. (2009). *Likvärdigheten i körprovet: en studie av samstämmighet i bedömningen*. Umeå: Institutionen för 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.
- Bauer, R.A. (red.) (1966). *Social indicators*. Cambridge, Mass.: The M. I. T. Press.
- Böhlmark, A. & Holmlund, H. (2011). *20 år med förändringar i skolan [Elektronisk resurs] : vad har hänt med likvärdigheten?*. Stockholm: SNS.

- Cedersund, H.Å. & Henriksson, P. (2006). *En modell för att prognostisera ungdomars körkortstagande [Elektronisk resurs]*. Linköping: VTI.
- Ekhholm, M. & Lander, R. (1993). *Utvärderingspraktikan: att utvärdera skolans verksamhet*. Stockholm: Liber utbildning.
- Forward, S., Aretun, Å., Engström, I., Nolén, S. & Börjesson, J. (2010). *Ungdomars inställning till att ta körkort 2002-2009*. Linköping: VTI.
- Kim, L. (2001). *Kan samverkan mätas? : om indikatorer för bedömning av KK-stiftelsens satsningar: en förstudie inom projektet kunskapssamhällets produktionsmöjligheter*. Stockholm:
- Nyberg, A. & Gregersen, N.P. (2005). *Övningskörningen och det praktiska körkortsprovet: en undersökning av 18-24-åringar*. Linköping: VTI.
- Riksrevisionen (2007). *Vägverkets körprov - lika för alla?*. Stockholm: Riksrevisionen.
- Skolverket (2004). *TIMSS 2003: [svenska elevers kunskaper i matematik och naturvetenskap i skolår 8 i ett nationellt och internationellt perspektiv]*. Stockholm: Statens skolverk.
- Skolverket (2009). *Vad påverkar resultaten i svensk grundskola [Elektronisk resurs] : kunskapsöversikt om betydelsen av olika faktorer*. Stockholm: Skolverket.
- Stenlund, T., Henriksson, W. & Sundström, A. (2006). *Jämförelse av innehåll i den gamla och den nya kursplanen för den svenska förarutbildningen*. Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- 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.

- 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.
- VVFS 1999:23. Vägverkets föreskrifter om förarutbildning i körning på halt underlag mm. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 1999:24. Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna (1996:168) om kursplaner, behörighet B. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 1999:32. Vägverkets författningssamling. Vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet B. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 2004:110. 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. Vägverkets författningssamling. Borlänge: Vägverket.
- VVFS 2007:227. Vägverkets föreskrifter om kursplan, behörighet B. Borlänge: Vägverket.
- Wiberg, M. (1999). *Datoriseringen av teoriprovet: en beskrivning av effekter utifrån ett antal statistiska indikatorer*. Umeå: 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.
- Wikman, A. (1991). *Att utveckla sociala indikatorer: en surveyansats belyst med exemplet arbetsmiljö*. Diss. Stockholm: Stockholms universitet.

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

Förklaring till tabellerna i bilaga 1

I tabell 1-6 i bilaga 1 presenteras resultat från samtliga prov utifrån kön, anmälningssätt och ålderskategori.

Följande beteckningar används:

Kön

män (m),
kvinnor (kv)

Anmälningssätt

via trafikskola (traf)
privat (priv)

Ålderskategorier, uttryckt i levnadsår

18
19
20-24
>24

Tabell 1 Andel (%) godkända prov inom respektive kategori, 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
m, traf, 18	78,9	79,6	80,3	82,4	82,5	82,2	81,2	80,7	79,7	79,7	81,6
m, traf, 19	71,4	72,3	71,7	73,3	75,2	73,9	72,1	71,4	71,8	72,3	71,8
m, traf, 20-24	71,7	72,4	72,7	73,4	73,8	71,7	71,5	70,3	69,8	70,7	70,8
m, traf, >24	64,4	68,1	68,2	68,5	68,0	66,9	67,3	68,5	69,9	70,2	69,7
m, priv, 18	57,4	57,5	54,1	54,8	55,2	53,3	53,0	53,2	52,8	53,4	56,3
m, priv, 19	51,4	50,8	47,4	45,6	46,9	45,4	43,8	43,8	44,1	44,0	45,7
m, priv, 20-24	49,3	48,6	46,5	47,2	46,2	45,4	44,6	42,7	43,9	41,5	43,9
m, priv, >24	40,0	44,0	42,8	42,2	41,8	39,0	39,7	40,4	40,4	41,2	39,0
kv, traf, 18	74,7	76,3	77,9	79,3	79,8	78,9	78,1	77,5	78,1	77,8	79,5
kv, traf, 19	69,6	70,5	70,7	72,6	73,2	72,7	70,2	70,9	70,5	69,8	73,5
kv, traf, 20-24	66,7	67,9	69,5	69,2	69,9	69,0	68,0	67,7	67,0	66,9	69,7
kv, traf, >24	58,3	59,3	61,7	61,0	61,1	59,7	58,7	59,4	59,7	60,4	62,2
kv, priv, 18	57,0	56,2	53,2	56,1	54,2	52,2	51,2	51,3	50,7	51,4	54,7
kv, priv, 19	51,1	49,7	45,9	46,6	45,9	42,6	42,6	42,0	41,8	43,4	43,8
kv, priv, 20-24	45,8	46,7	43,5	42,8	40,7	39,3	39,2	37,8	38,1	39,8	39,0
kv, priv, >24	33,4	37,0	33,5	33,3	30,7	28,0	29,5	28,6	29,4	30,8	30,3
Totalt	64,5	64,0	63,6	63,3	62,5	59,9	59,1	58,5	58,6	57,7	57,9

Tabell 2 Andel (%) godkända prov inom anmälningssätt, samt andel (%) av prov anmälda privat eller via trafikskola

	Andel godkända		Andel anmälda prov	
	via trafikskola	privat	via trafikskola	privat
1998	72,0	47,9	69,0	31,0
1999	72,9	48,7	63,3	36,7
2000	73,3	45,2	65,6	34,4
2001	74,0	44,9	63,2	36,8
2002	74,2	43,8	61,6	38,4
2003	73,1	41,4	58,5	41,5
2004	72,5	42,0	56,2	43,8
2005	72,5	42,0	53,9	46,1
2006	72,7	42,7	52,9	47,1
2007	72,8	43,4	48,8	51,2
2008	74,6	43,8	45,9	54,1

Tabell 3 Andel (%) av samtliga genomförda prov, uppdelat på kategorier, 1998-2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
m, traf, 18	18,8	16,2	15,4	14,6	13,8	12,7	12,6	12,1	12,5	11,6	10,9
m, traf, 19	4,7	4,5	4,5	4,2	3,8	3,6	3,5	3,3	3,2	3,3	3,1
m, traf, 20-24	5,5	5,6	6,2	5,7	5,4	5,0	4,5	4,2	4,1	3,9	3,7
m, traf, >24	4,7	4,8	5,5	5,8	6,1	5,7	4,8	4,1	4,0	3,6	3,4
m, priv, 18	6,4	7,2	5,6	5,9	6,1	6,4	8,0	8,9	10,0	10,8	10,4
m, priv, 19	3,3	3,7	3,0	3,1	2,8	2,9	3,2	3,5	3,6	4,3	4,5
m, priv, 20-24	4,2	5,0	5,4	5,2	5,1	5,2	5,2	5,4	5,3	6,0	6,2
m, priv, >24	6,5	7,8	8,3	9,0	10,1	11,1	10,4	9,7	9,3	10,1	12,1
kv, traf, 18	16,5	14,1	13,2	12,2	12,0	11,4	12,0	12,4	12,5	11,3	11,1
kv, traf, 19	5,7	5,2	5,4	4,9	4,8	4,6	4,4	4,4	4,1	4,1	3,9
kv, traf, 20-24	7,3	6,8	7,9	7,7	7,3	7,0	6,4	5,8	5,5	5,0	4,5
kv, traf, >24	5,9	6,0	7,6	8,0	8,5	8,4	7,9	7,4	7,0	6,0	5,1
kv, priv, 18	2,5	3,0	2,0	2,1	2,3	2,5	3,1	3,9	4,4	4,8	4,8
kv, priv, 19	1,8	2,2	1,7	1,8	1,7	1,8	1,9	2,3	2,5	2,8	3,0
kv, priv, 20-24	2,8	3,5	3,6	3,9	3,8	3,9	4,0	4,2	4,2	4,5	4,9
kv, priv, >24	3,5	4,3	4,8	5,8	6,4	7,6	8,0	8,3	7,8	7,9	8,2

Tabell 4 Antal prov inom respektive kategori, 1998-2008 (2007 endast de som var markerade med B-behörighet)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
m, traf, 18	21370	20861	20378	20149	22450	22861	23258	20380	21429	14098	20311
m, traf, 19	5332	5821	5946	5833	6227	6393	6378	5520	5485	3968	5779
m, traf, 20-24	6215	7225	8158	7863	8743	8972	8376	7110	7018	4730	6819
m, traf, >24	5374	6234	7295	8014	9871	10325	8840	6948	6814	4323	6400
m, priv, 18	7296	9268	7477	8090	9918	11585	14696	14927	17028	13104	19345
m, priv, 19	3725	4733	3920	4204	4620	5285	5945	5814	6127	5233	8293
m, priv, 20-24	4734	6477	7092	7117	8381	9345	9603	9089	9135	7292	11540
m, priv, >24	7412	10062	10970	12369	16418	19939	19122	16227	15829	12282	22502
kv, traf, 18	18674	18133	17509	16773	19530	20521	22050	20844	21377	13764	20701
kv, traf, 19	6449	6740	7187	6772	7742	8342	8190	7416	7002	4956	7290
kv, traf, 20-24	8239	8785	10416	10556	11821	12652	11870	9810	9365	6120	8425
kv, traf, >24	6650	7702	10009	11063	13807	15091	14498	12423	11905	7334	9497
kv, priv, 18	2865	3803	2692	2945	3786	4501	5710	6606	7535	5803	8896
kv, priv, 19	2048	2774	2273	2440	2724	3243	3576	3784	4229	3390	5660
kv, priv, 20-24	3175	4478	4809	5405	6226	7074	7299	7005	7160	5515	9111
kv, priv, >24	3960	5562	6323	8046	10493	13675	14701	13926	13339	9616	15277
Totalt	113518	128658	132454	137639	162757	179804	184112	167829	170777	121528	185846

Tabell 5 Andel godkända prov (%) totalt, före och efter viktning 1998-2008

År	Ursprunglig	Viktad
1998	64,5	
1999	64,0	65,7
2000	63,6	65,5
2001	63,3	66,3
2002	62,5	66,4
2003	59,9	65,2
2004	59,1	64,5
2005	58,5	64,2
2006	58,6	64,2
2007	57,7	64,3
2008	57,9	65,7

Tabell 6 Antal prov, andel (%) av samtliga genomförda prov och andel (%) godkända prov inom respektive kategori 2008 (inkl dec 2007) baserat på samtliga prov, inte bara de som godkänts på kunskapsprovet

	Antal	Andel (%)	Andel godkända (%)
m, traf, 18	21144	10,8	81,1
m, traf, 19	5998	3,1	71,5
m, traf, 20-24	7051	3,6	70,4
m, traf, >24	6565	3,3	69,6
m, priv, 18	21111	10,7	55,1
m, priv, 19	8946	4,6	45,0
m, priv, 20-24	12508	6,4	43,2
m, priv, >24	24549	12,5	38,3
kv, traf, 18	21427	10,9	79,1
kv, traf, 19	7529	3,8	73,0
kv, traf, 20-24	8681	4,4	69,4
kv, traf, >24	9757	5,0	61,7
kv, priv, 18	9598	4,9	53,8
kv, priv, 19	6033	3,1	42,9
kv, priv, 20-24	9588	4,9	38,5
kv, priv, >24	16077	8,2	29,9
Totalt	196562	100	57,1

Om man viktat utifrån alla dessa prov skulle den viktade andelen godkända prov varit 65,2 procent

Förklaring till tabellerna i bilaga 2

I tabell 7-10 i bilaga 2 presenteras resultat för förstagångsprov utifrån kön, anmälningssätt och ålderskategori.

Följande beteckningar används:

Kön

män (m),
kvinnor (kv)

Anmälningssätt

via trafikskola (traf)
privat (priv)

Ålderskategorier, uttryckt i levnadsår

18
19
20-24
>24

Tabell 7 Förstagångsprov, andel godkända 1998-2008 (%)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
m, traf, 18	78,9	79,7	80,6	82,7	82,9	82,7	81,7	81,3	80,3	79,9	82,1
m, traf, 19	70,8	72,7	71,3	73,1	75,3	74,4	72,0	71,6	71,8	71,5	72,0
m, traf, 20-24	72,9	73,9	73,0	74,0	75,0	73,0	72,5	71,4	70,5	70,6	71,3
m, traf, >24	70,2	73,8	74,0	73,6	72,3	72,9	73,3	73,3	74,2	73,3	73,9
m, priv, 18	54,5	55,1	52,3	53,5	54,5	52,0	52,3	51,7	52,4	53,6	57,1
m, priv, 19	48,8	46,3	42,8	43,1	43,9	43,4	42,1	41,1	43,6	43,0	44,2
m, priv, 20-24	47,1	47,2	44,3	46,4	46,4	45,5	45,1	44,9	45,0	41,7	45,2
m, priv, >24	43,4	48,0	46,5	45,7	44,8	44,7	45,5	47,3	46,6	43,9	43,8
kv, traf, 18	73,9	75,5	77,3	78,9	79,6	78,8	78,2	77,6	78,4	77,9	79,5
kv, traf, 19	68,0	68,9	69,3	71,4	72,4	72,3	70,2	70,1	70,7	70,1	73,6
kv, traf, 20-24	66,4	68,1	69,4	69,1	70,2	69,7	68,7	67,7	67,2	66,9	70,5
kv, traf, >24	60,9	61,1	64,8	63,5	64,4	63,7	63,4	63,8	63,7	62,4	64,6
kv, priv, 18	54,1	51,4	51,6	53,8	53,5	51,1	49,9	50,7	49,0	50,8	54,7
kv, priv, 19	46,2	46,5	43,0	44,1	40,4	39,3	39,5	39,0	40,2	40,9	42,2
kv, priv, 20-24	41,6	41,9	40,3	38,7	38,6	37,4	38,1	35,8	36,7	38,3	38,0
kv, priv, >24	31,1	35,2	33,0	32,3	29,5	28,6	30,7	28,6	31,2	32,2	30,5
Totalt	66,8	66,1	66,4	66,4	66,1	65,1	64,2	63,4	63,4	61,0	63,8

Tabell 8 Förstagångsprov, fördelning mellan kategorier 1998-2008 (%)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2008
m, traf, 18	23,2	20,0	19,1	18,5	17,6	17,1	16,7	16,3	16,5	15,5
m, traf, 19	5,0	4,8	4,8	4,4	4,1	4,0	3,9	3,7	3,7	3,7
m, traf, 20-24	5,8	6,0	6,4	6,1	5,7	5,6	5,2	4,7	4,5	4,3
m, traf, >24	4,4	4,7	5,4	5,6	5,8	5,7	5,0	4,6	4,3	4,0
m, priv, 18	6,1	6,9	5,5	5,8	6,1	6,3	7,8	8,7	9,7	10,2
m, priv, 19	2,5	2,9	2,2	2,3	2,2	2,2	2,4	2,6	2,7	3,1
m, priv, 20-24	3,1	4,2	3,9	4,0	3,9	4,1	4,0	4,2	4,2	4,5
m, priv, >24	4,4	5,9	6,4	7,1	8,0	7,9	7,5	7,1	6,9	8,4
kv, traf, 18	19,5	16,7	16,1	15,1	15,1	14,9	15,6	16,2	16,3	15,6
kv, traf, 19	5,9	5,5	5,7	5,2	5,2	5,3	5,1	5,1	4,6	4,8
kv, traf, 20-24	7,3	7,1	8,1	8,0	7,5	7,7	7,0	6,4	6,0	5,4
kv, traf, >24	5,3	5,5	7,1	7,4	7,7	7,8	7,5	7,1	6,8	5,5
kv, priv, 18	2,3	2,8	2,0	2,1	2,4	2,5	3,0	3,8	4,3	4,7
kv, priv, 19	1,3	1,6	1,3	1,4	1,3	1,4	1,5	1,7	1,9	2,2
kv, priv, 20-24	2,0	2,7	2,8	2,9	2,9	2,9	2,9	3,0	3,0	3,3
kv, priv, >24	2,0	2,8	3,3	4,1	4,4	4,6	4,9	4,9	4,7	4,8

Tabell 9 Förstagångsprov, andel godkända (%), ursprunglig och viktad andel

År	Ursprunglig	Viktad
1998	66,8	
1999	66,1	68,0
2000	66,4	68,2
2001	66,4	69,3
2002	66,1	69,7
2003	65,1	69,0
2004	64,2	68,3
2005	63,4	67,9
2006	63,4	68,0
2008	63,8	69,5

Tabell 10 Förstagångsprov, Antal prov, andel (%) av totalt antal prov och andel (%) godkända inom respektive kategori 2008 (inkl december 2007) baserat på samtliga prov, inte bara de som godkänts på kunskapsprovet

	Antal	Andel (%)	Andel godkända (%)
m, traf, 18	17 524	15,0	81,6
m, traf, 19	4 190	3,6	71,6
m, traf, 20-24	4 832	4,1	70,8
m, traf, >24	4 423	3,8	73,8
m, priv, 18	12 567	10,8	55,3
m, priv, 19	3 862	3,3	42,7
m, priv, 20-24	5 558	4,8	43,6
m, priv, >24	10 653	9,1	41,6
kv, traf, 18	17 553	15,0	79,0
kv, traf, 19	5 436	4,7	72,9
kv, traf, 20-24	6 018	5,2	70,0
kv, traf, >24	6 138	5,3	63,9
kv, priv, 18	5 622	4,8	53,2
kv, priv, 19	2 711	2,3	40,8
kv, priv, 20-24	3 927	3,4	37,1
kv, priv, >24	5 781	4,9	29,8
Totalt	116 795	100	62,2

Om man viktat utifrån alla förstagångsprov skulle den viktade andelen godkända prov varit 68,7 procent 2008

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 UPPELVD 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