

# Det praktiska körprovet 2009–2011

Analys av datas tillförlitlighet samt provresultat  
och trender

Susanne Alger  
Hanna Eklöf



BVM Nr 57, 2013  
ISSN 1652-7313



## Abstract

The aim of this report is to examine the reliability of data from the practical driving test for category B 2009-2011 and study the composition of the group of test-takers and changes in pass rates over time during the period. Based on the data checks done it can be concluded that data is reliable. Data from 2011 does not include the entire year, but when data for the equivalent period for previous years is compared with the year as a whole the differences are negligible.

There are certain differences between groups as to the proportion of passed tests. A larger proportion of test-takers below the age of 20 pass the test compared to older test-takers. 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, the most common situations to test are street crossing, driving towards a goal and reversing. Motorway, lanes, roundabouts and signalled crossings are more commonly tested at the main offices, while narrow winding roads, railway crossing and turning off a main road are more common in the other places. Street crossings, lanes and motorways are the situations where the largest percentage of test-takers fails. The percentage of fails for each situation is fairly similar for main offices and other offices, but the proportion of fails is higher for roundabouts, driving towards a goal and railway crossings at the main offices. The requirement for attention and identifying risks is the hardest for test-takers to fulfil.

When comparing the results with previous years we find that the group differences are fairly similar, but the percentage of tests registered via a driving school continues to decrease. Even though test-takers who have failed the theory tests are now allowed to take the practical driving test the percentage of passed tests remains on the same level for tests registered via driving schools and has only decreased by a couple of percentage points for the remaining tests.

## Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att undersöka tillförlitligheten hos körprovdata för behörighet B 2009-2011 och att analysera förändringar i provtagargruppens sammansättning och godkännandefrekvenser under tidsperioden. Utifrån de kontroller av data som genomförts kan konstateras att tillförlitligheten är stor. Data för 2011 omfattar inte hela året men när man jämför motsvarande period fr tidigare år med året som helhet är skillnaderna försumbara.

Det finns vissa skillnader mellan grupper när det gäller andelen godkända prov. Provtagare under 20 års ålder godkändes i högre grad än äldre provtagare. Provtagare som anmälts via trafikskola godkändes i högre grad än privatanmälda och hade även färre anmärkningar i genomsnitt. Om man delar upp efter kön och anmälningssätt 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 är gatukorsning, körning mot mål och backning de vanligaste områdena att pröva. Prövning av motorväg, körfält, cirkulationsplats och signalkorsning är vanligare förekommande på huvudorter än mottagningsorter, medan förhållandet är det omvända för smal krokig väg, järnvägs korsning och sväng från landsväg. Gatukorsning, körfältskörning och motorväg är de moment där störst andel prov underkänns. Andelen underkännanden inom respektive moment är rätt lika för huvudort och mottagningsort även om underkännanden är vanligare för cirkulationsplats, självständig körning och järnvägs korsning i huvudort. Avsökningsrutiner och riskidentifiering är det kursplanemål som provtagarna har svårast att uppnå.

När man relaterar dessa resultat till tidigare år kan man konstatera att gruppskillnaderna är tämligen likartade, men andelen trafikskoleanmälda prov fortsätter att minska. Trots att även de som underkänts på kunskapsprovet nu får genomföra körprovet ligger andelen godkända prov anmälda via trafikskola kvar på samma nivå och för privatanmälda prov är den bara ett par procentenheter lägre än tidigare.

# Innehållsförteckning

<b>INLEDNING .....</b>	<b>1</b>
<b>Det svenska förarprovet för körkortsbehörighet B .....</b>	<b>2</b>
Förändrat körprov .....	2
Sammanhållet prov .....	3
Riskutbildning .....	3
<b>Tidigare forskning om det svenska förarprovet .....</b>	<b>3</b>
<b>SYFTE .....</b>	<b>6</b>
<b>METOD .....</b>	<b>6</b>
<b>Dataunderlag .....</b>	<b>6</b>
<b>RESULTAT .....</b>	<b>7</b>
<b>Tillförlitlighetskontroller .....</b>	<b>7</b>
Kvarstående oklarheter .....	10
<b>Dataanalys - hur ser resultatbilden ut? .....</b>	<b>11</b>
Vilka gör provet? .....	11
Var gör de provet? .....	13
Vad prövas vid uppkörningen? .....	15
Vilka blir godkända? .....	19
Omprov .....	21
Vad blir provtagarna underkända på? .....	23
<b>DISKUSSION .....</b>	<b>27</b>
<b>Datakvalitet .....</b>	<b>27</b>
<b>Hur förhåller sig periodens resultat till tidigare år? .....</b>	<b>29</b>
Provtagargruppen .....	29
Huvudort och mottagningsort .....	30
Provinnehåll .....	30
<b>Fortsatt arbete .....</b>	<b>31</b>
<b>REFERENSER.....</b>	<b>33</b>

# Inledning

Varje år genomförs hundratusentals förarprov i Sverige och stora mängder data som kan vara intressanta för fördjupade analyser kring dessa prov samlas in av Transportstyrelsen och Trafikverket. Det är dock ingen självklarhet att data från körprovet systematiskt dokumenteras och analyseras. Fördjupade studier av aspekter som provets kvalitet och likvärdighet, förändringar över tid, effekter av reformer och andra insatser förutsätter därför att man först försäkras om att data i existerande filer är tillförlitliga.

Syftet med den studie som redovisas i denna rapport är, i likhet med rapporter som behandlar data från tidigare år (Alger, Henriksson, Sundström, & Wiberg, 2008; Alger & Sundström, 2011a, 2011b), att studera tillförlitligheten i data från körprovet för behörighet B (personbil) för att fördjupade studier över huvud taget ska vara möjliga. Med utgång från data som bedömts vara tillförlitliga är syftet sedan att studera och redovisa förändringar av provtagargruppens sammansättning och godkännandefrekvenser under åren 2009-2011.

Vad finns det då för information vi kan analysera? När körprov genomförs registreras vilka moment som provas och godkänns eller underkänns. Vid anmälan anges om den skett via trafikskola eller privat, var provet ska genomföras och vem förarprovaren är. Provtagarens kön och ålder kan utläsas av personnumret och har omvandlats till sådana variabler i de avidentifierade filer som utgjort underlaget för denna rapport. För att kunna upptäcka om avvikelser förekommer måste man först ta reda på vad som är "det normala". Mönster blir oftast inte tydliga förrän man jämför mätningar från flera tillfällen eller kombinerar variabler på ett nytt sätt. Att studera utvecklingen över tid ger underlag för utvärdering av effekter av förändringar som rör förarproven.

Efter en kort presentation av det svenska förarprovet beskrivs de datafiler som utgjort grunden för arbetet och vilka kontroller som vi genomfört för att undersöka tillförlitlighet i data. I resultatdelen presenteras data från dessa filer som gäller provtagargruppen, provets innehåll och resultatet på körprovet utifrån olika indelningar. Rapporten avslutas med ett diskussionsavsnitt.

## **Det svenska förarprovet för körkortsbehörighet B**

Det svenska förarprovet för körkortsbehörighet B (personbil) består av två delar – kunskapsprov och körprov. Kunskapsprovet är datoriserat och omfattar 65 frågor. Man har 50 minuter på sig och måste ha svarat rätt på minst 52 frågor för att få godkänt. Körprovet består av en inledande säkerhetskontroll samt körning i och utanför tätort under minst 25 minuter. Provtagaren ska rutinemässigt kunna manövrera fordonet, tillämpa trafikregler, köra hastighetsanpassat, ta hänsyn till övriga trafikanter, hantera risker och förutse andras agerande.

Tanken med förarprovningen är att kontrollera om provtagaren har de kunskaper och färdigheter som krävs för att erhålla körkort. 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 trafik-säkerhet och förarens omdöme getts allt större vikt (Franke, Larsson, & Mårdsjö, 1995). Den tidigare mycket detaljerade kursplanen ersattes 2006 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) och ytterligare ändringar trädde i kraft 1 januari 2008 (VVFS 2007:227). Nedan redovisas förändringar som haft betydelse under perioden 2009-2011.

### ***Förändrat körprov***

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, en 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. I september 2008 förändrades protokollet, både med avseende på prövade trafiksituationer och indelningen av kursplanemål i kompetensområden. För en närmare beskrivning av denna förändring se Alger & Sundström (2011b).

### ***Sammanhållet prov***

Provtagarens kunskaper och färdigheter har sedan länge prövats och värderats via två olika prov, ett skriftligt kunskapsprov och ett praktiskt körprov. Först genomfördes kunskapsprovet och inte förrän det var godkänt fick provtagaren boka och genomföra körprovet. Den första september 2008 infördes en ny provmodell, "sammanhållet prov", för körkort behörighet B. Införandet av sammanhållet prov innebär 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.

Förändringarna infördes 1 september 2008, men eftersom övergångsregler gällde ett år framöver var det först därefter som alla omfattades av det nya systemet. Tyvärr saknar vi helt data om resultat på kunskapsprovet, och uppgifterna om när kunskapsprovet genomförts är ofullständiga, vilket gör det svårt att utvärdera effekterna av reformen under perioden 2009-2011.

### ***Riskutbildning***

Innan förarprov genomförs ska provtagaren ha deltagit i obligatorisk riskutbildning. Den 1 april 2009 utökades den obligatoriska riskutbildningen med en del om alkohol, droger och trötthet. Riskutbildningen omfattar nu två delar:

- Del 1 handlar om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt.
- Del 2 motsvarar den gamla riskutbildningen (halkbanan) och handlar om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden.

### **Tidigare forskning om det svenska förarprovet**

Arbetet med att inventera vilka data som samlas in, datakvalitet och vad de kan användas till inleddes med att studera data från körprovet för behörighet B från 2006 (Alger, Sundström, Henriksson & Wiberg, 2008) varefter rapporter om resultaten från 1998-2005 och 2007-2008 har publicerats (Alger & Sundström, 2011a, 2011b). Utifrån denna



kartläggning skapas bättre förutsättningar för att utveckla mer sofistikerade mått på kvalitet.

Arbetet med att granska förarprovet ur olika aspekter har dock pågått betydligt längre än detta projekt. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) undersökte kunskapsprovet på 70-talet (Spolander, 1977). Andra delar av utbildningssystemet, som exempelvis introduktionsutbildningen, riskutbildningen, övningskörning samt attityder till körkortstagande har studerats av VTI som sedan länge forskat inom området trafikantutbildning (Forward, Aretun, Engström, Nolén, & Börjesson, 2010; Forward, Warner, & Berg, 2010; Gregersen et al., 2000; Gregersen & Nyberg, 2002; Nyberg & Gregersen, 2005). När det gäller kvalitetsaspekter på förarprovet har Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar (BVM, som från den 1 januari 2010 ingår i Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap) sedan början av 1990-talet bedrivit forskning dels om maldokumentationen 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 litteraturöversikt (Henriksson, Sundström, & Wiberg, 2004) där det framgår att den största uppmärksamheten riktats mot kunskapsprovet (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 kunskapsprovet 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; Alger & Sundström, 2011c).

Även om de flesta studier varit inriktade på kunskapsprovet har några fokuserat på körprovet. Resultaten på körprovet har följts över tid (Alger, Henriksson, Sundström, & Wiberg, 2008; Sundström, 2003; Wiberg, 2004b; Alger & Sundström, 2011a, 2011b) 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 förarprovarens och provtagarens könstillhörighet för resultatet på körprovet har studerats (Alger, Sundström & Henriksson, 2008). Körprovets kvalitet har också belysts via en studie av samstämmigheten i förarprovarens och en extern bedömares bedömning av samma körprov (Alger, Henriksson & Sundström, 2008, 2009).

# Syfte

Syftet med denna studie är att

- ❖ undersöka tillförlitligheten hos data från körprovet för behörighet B
- ❖ analysera körprovsdata för åren 2009 till 2011 med avseende på provinnehåll och provtagargruppens sammansättning samt hur dessa faktorer förhåller sig till godkännandegrad.

# Metod

## Dataunderlag

Data har hämtats från databasen för Digitalt Körprov för 2009, 2010 och 2011 till och med mitten av oktober. Därefter har inte Transportstyrelsen förvaltningsansvar för dessa uppgifter. De sista proven i filen för 2011 som vi har resultat för genomfördes 2011-10-13.

Data har levererats i två filer för varje år. Den ena innehåller uppgifter hämtade från bokningssystemet om provtagaren (kön, ålder, bostadsort, anmälningssätt), samt var och av vem provet ska genomföras. Den andra innehåller data från förarprovsprotokoll som registrerats elektroniskt. Under perioden har två protokoll använts, men det enda som skiljer mellan dem är att Vägverkets logotyp ersatts av Trafikverkets och att en kryssruta om *A-begränsad* tagits bort. Det senare av de två protokollen finns i bilaga A. Tre dubletter av poster i data från protokollet har tagits bort för 2010. För filerna utifrån ärende lästes en del kommentarer om motstridiga data in i första kolumnen på nästa rad. Dessa, i övrigt tomma, rader togs bort. Även helt tomma rader raderades. De två filerna för respektive år har sedan sammanfogats utifrån en nyckelvariabel (`task_key_ID`). Filerna innehöll även data för andra behörigheter, men endast poster som gäller behörighet B redovisas i denna rapport. För den statistiska bearbetningen har programvaran SPSS använts. Resultat presenteras i huvudsak utifrån antal eller procentandelar.

## Resultat

Först presenteras vilka kontroller som genomförts för att fastställa vilka poster som inte bör vara med i analyserna och vad denna utrensning fått för resultat. Efter en övergripande presentation av data återges i vilken utsträckning oklarheter kvarstår. Därefter följer analyser av data.

### Tillförlitlighetskontroller

Alla tillgängliga data från genomförda prov för behörighet B (personbil) mellan 2009 och 2011 har använts efter en inledande kontroll för att få mer tillförlitliga data. Uppgifter som inte gäller behörighet B har tagits bort. Det finns flera variabler som betecknar behörighet och för år 2011 var 6 519 prov markerade som behörighet B i en variabel men inte i en annan. Då 5 061 av dessa prov hade resultat som var markerade som BE ansågs det mer troligt att proven i fråga inte var B-prov och dessa 6 519 prov har därför tagits bort.

Uppgifter gällande prov som inte resulterat i godkänt eller underkänt är mindre intressanta för analyser men redovisas i bilaga B just för att visa på rörligheten i systemet. Det förekommer en hel del avbokningar och ombokningar. Av tabellerna i bilaga B framgår inte bara hur många prov som ombokas utan även hur många prov som inte genomförs av andra anledningar. Det ger också en indikation på omfattningen av bortfall av resultat. Vi har inte fått något svar på varför så få av proven som uppges vara manuellt registrerade har resultat. Om man jämför de prov som resulterat i godkänt eller underkänt med de prov som uppges ha registrerats men där resultat saknas i de datafiler vi har tillgång till så fördelas de ungefär lika när det gäller kön och anmälningssätt. Det kan skilja någon procentandel. Om man däremot tittar på de prov som inte genomförts för att provtagaren avvisats eller uteblivit så är privatanmälda och män överrepresenterade.

Eftersom variabeln godkänd utgör utgångspunkten för många av analyserna, och kan relateras till de flesta övriga variabler, har denna variabel använts för att välja ut vilka poster som ska ingå i analyserna i den fortsatta redovisningen.

De prov som genomförts och där det finns uppgift om godkänt eller underkänt uppgår till totalt 207 711 prov för 2009, 203 597 prov för 2010 och 156 844 prov för 2011. Dock visade det sig att det fanns ytterligare prov med uppgift om resultat i resultatfilen men där uppgift saknades i

filen som motsvarade ärendet för provförrättaren så dessa har lagts till. Det gällde fyra prov 2009 och tre prov 2010. Det innebär att resultaten som presenteras för 2009 omfattar 207 715 prov och 2010 gäller 201 600 prov.

För att få en bild av tillförlitligheten i datafilerna jämförs dessa inledningsvis med data från en statistikdatabas för förarprov (Stapro). I tabell 1-3 jämförs data från Stapro med vår datafil som den såg ut efter rensning.

Det totala antalet som hämtats från Stapro gäller alltså genomförda prov, inte de som ställts in (t.ex. för att provtagaren avbokad, uteblivit eller avvisats). Att antalet i körprovsfilen inte stämmer med Stapro beror förmodligen på problem med överföringen av data med hjälp av den elektroniska pennan. Mellan 5,7 och 6,7 procent av provresultaten saknas i filerna vi har. Eventuella felregistreringar har också rättats i Stapro, vilket kan göra att antalet godkända skiljer något. Andelen godkända i respektive undergrupp i den rensade filen stämmer väl överens med uppgifterna i Stapro - oftast skiljer det bara några tiondels procentenheter.

**Tabell 1.** Antal prov och andel godkända (%) utifrån Stapro och rensad fil 2009

2009	Stapro			Körprovsfil		
	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %
Totalt	220 585	121 612	55,1	207 715	114 182	55,0
Kvinnor	101 707	55 922	55,0	95 619	52 423	54,8
Män	118 878	65 690	55,3	112 096	61 759	55,1
Privat	120 807	49 069	40,6	114 128	46 224	40,5
Trafikskolor	99 778	72 543	72,7	93 587	67 958	72,6
1:a prov	125 923	76 741	60,9	118 625	71 991	60,7
Omprov	94 662	44 871	47,4	89 090	42 191	47,4

**Tabell 2.** Antal prov och andel godkända(%) utifrån Stapro och rensad fil 2010

2010	Stapro			Körprovsfil		
	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %
Totalt	213 692	116 598	54,6	201 600	109 724	54,4
Kvinnor	97 225	53 332	54,9	91 697	50 128	54,7
Män	116 464	63 266	54,3	109 903	59 596	54,2
Privat	114 880	45 824	39,9	108 655	43 182	39,7
Trafik-skolor	98 812	70 774	71,6	92 945	66 542	71,6
1:a prov	119 481	72 433	60,6	112 782	68 091	60,4
Omprov	94 211	44 165	46,9	88 818	41 633	46,9

Det totala antalet genomförda prov 2011 var 217 171, men eftersom våra resultat bara sträcker sig till 13 oktober så används motsvarande period även i jämförelsen med Stapro.

**Tabell 3.** Antal prov och andel godkända (%) utifrån Stapro och rensad fil 2011 (t.o.m. 13 oktober)

2011	Stapro			Körprovsfil		
	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %	Totalt antal	Godkänt antal	Godkänt %
Totalt	168 127	91 545	54,4	156 844	85 028	54,2
Kvinnor	77 097	42 107	54,6	85 017	39 019	54,3
Män	91 030	49 438	54,3	71 827	46 009	54,1
Privat	94 993	38 147	40,2	88 938	35 544	40,0
Trafik-skolor	73 134	53 398	73,0	67 906	49 484	72,9
1:a prov	94 854	57 656	60,8	88 445	53 508	60,5
Omprov	73 273	33 889	46,3	68 399	31 520	46,1

För att uppskatta betydelsen av att vi inte har data för hela året 2011 har vi jämfört data för motsvarande period tidigare år med resultatbilden för hela året. När man begränsar data för 2009 och 2010 till att bara omfatta uppgifter insamlade t.o.m. 13 oktober är det i regel inte större avvikelser jämfört med hela året än några tiondels procentenheter i tabellerna vi presenterar.

### **Kvarstående oklarheter**

Eftersom vi inte har någon information om vilka kontroller som redan genomförts kontrollerade vi att alla prov gällde rätt år, att det inte förekom dubletter (utifrån Task\_Key\_ID), att ingripande eller hinder inte förekommit vid godkända prov och att godkända prov inte avbrutits.

I tabell 4 visas i vilken utsträckning olika oklarheter eller motstridiga data förekommer i de rensade datafilerna.

**Tabell 4.** Oklarheter i rensade datafiler, år 2009-2011

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011*</b>
Totalt antal	207 715	201 600	156 844
Ej EES-intyg	726	669	475
Saknar uppgift om moment	24	16	15
Godkänt fast färre än 4 moment provats	24	36	22
Godkänt & anmärkning	12	20	5
Underkänt utan anmärkning, avbrott eller ingripande	264	85	57
Säkerhetskontroll BEDE	100	61	100

\* t.o.m. 13 oktober

Uppgifterna som betecknats *Ej EES-intyg* i tabell 7 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. Under tidigare år har de som saknar notering om EES-intyg i filen vid stickprovskontroller ofta visat sig ha EES-intyg. Vi har inte haft möjlighet att göra sådana kontroller för de data som presenteras här.

Proven som "saknar uppgift om moment" saknar information om vilka av trafiksituationerna som finns angivna på förarprovprotokollen (se bilaga A) som provats vid provtillfället. Anmärkningar kan på protokollen noteras under provat innehåll eller under kompetensområden. Inga prov med anmärkningar på provat innehåll har godkänts, men några med anmärkningar inom kompetensområdena.

Under år 2009 underkändes 493 prov utan anmärkningar på något moment. Vid 160 av dessa förekommer dock ingripanden eller att provet avbrutits och ytterligare 69 har anmärkningar inom kompetensområdena. Det återstår dock 264 prov utan uppenbar anledning till underkännande.

Under år 2010 underkändes 248 prov utan anmärkningar på något moment. Vid 114 av dessa förekommer dock ingripanden eller att provet avbrutits och ytterligare 49 har anmärkningar inom kompetensområden. Det återstår dock 85 prov utan uppenbar anledning till underkännande.

Under år 2011 underkändes 158 prov utan anmärkningar på något moment. Vid 67 av dessa förekommer dock ingripanden eller att provet avbrutits och ytterligare 34 har anmärkningar inom kompetensområden. Det återstår dock 57 prov utan uppenbar anledning till underkännande.

Även om vi inte har resultatdata för samtliga genomförda prov är bortfallet inte avvikande utifrån bakgrundsvariablerna. De data vi har bedöms därför vara tillförlitliga och representativa och täcker in nästan alla genomförda prov.

### **Dataanalys - hur ser resultatbilden ut?**

På de följande sidorna ska vi använda de datafiler som presenteras ovan för att reda ut hur provtagargruppen, proven och provresultaten ser ut under 2009 till 2011. Först presenteras faktorer som gäller provtagaren, som kön, ålder och anmälningssätt (via trafikskola eller privat). Därefter redovisas hur provtagargruppen ser ut på två typer av orter samt vad som ingår i provet i dessa ortstyper. Analyser av andelen godkända prov utifrån olika indelningsgrupper, omprov och provinnehåll samt antal anmärkningar utifrån bedömningsområden följer därefter. Rapporten avslutas med en kortfattad diskussion av resultaten och reflektioner kring det fortsatta arbetet.

### ***Vilka gör provet?***

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

Av tabell 5 framgår andelen som anmäls av trafikskola och andelen som anmält sig själva.



**Tabell 5.** Antal och andel (%) prov anmälda av trafikskola år 2009-2011

År	Antal		Andel	
	Privat	Trafikskola	Privat	Trafikskola
2009	114 128	93 587	54,9	45,1
2010	108 655	92 945	53,9	46,1
2011*	88 938	67 906	56,7	43,3

\* t.o.m. 13 oktober

Anmälningssätt återspeglar inte alltid hur provtagarna utbildats. De som är anmälda via trafikskola har tagit åtminstone någon lektion vid trafikskola, men det kan de som anmält sig själva, dvs. privat, också ha gjort. De allra flesta blandar övningskörning privat och vid trafikskola i olika grad, men trafikskolorna anmäler i regel bara de som de anser vara redo.

### *Ålder*

I tabell 6 redovisas hur de olika ålderskategorierna fördelar sig för respektive år. Där framgår att andelen prov som görs av 18-åringar är högre bland männen än bland kvinnorna.

**Tabell 6.** Procentuell fördelning av prov utifrån olika åldersgrupper, fördelning bland män, kvinnor och totalt år 2009-2011

	18	19	20-23	24-35	> 35
Män	39,6	14,7	16,1	19,2	10,5
Kvinnor	34,9	15,8	18,6	19,5	11,1
Totalt 2009	37,5	15,2	17,2	19,3	10,8
Män	39,6	14,4	16,6	19,5	9,8
Kvinnor	36,4	16,1	18,4	19,1	10,0
Totalt 2010	38,2	15,2	17,4	19,4	9,9
Män	36,3	13,6	18,5	21,5	10,1
Kvinnor	33,9	14,4	20,3	20,8	10,5
Totalt 2011*	35,2	14,0	19,3	21,2	10,3

\* t.o.m. 13 oktober

Fördelningen mellan åldersgrupperna ser lite annorlunda ut för 2011 än tidigare år. Andelen prov av provtagare under 20 är lägre, medan andelen mellan 20 och 35 ökat.

## Kön

I tabell 7 redovisas andel prov som genomförts av män respektive kvinnor varje år. Det är fler prov som genomförs av män.

**Tabell 7.** Andel prov (%) genomförda av män respektive kvinnor, år 2009-2011

År	Män	Kvinnor
2009	54,0	46,0
2010	54,5	45,5
2011*	54,2	45,8

\* t.o.m. 13 oktober

I tabell 8 presenteras hur stor andel av männen respektive kvinnorna som anmälts via trafikskola. Det framgår tydligt att kvinnorna i högre utsträckning anmälts av trafikskolor.

**Tabell 8.** Andel prov (%) inom respektive kön anmälda via trafikskola, år 2009-2011

År	Män	Kvinnor
2009	38,5	52,7
2010	39,2	54,3
2011*	37,2	50,5

\* t.o.m. 13 oktober

## **Var gör de provet?**

Under perioden 2009-2011 genomfördes körprov för behörighet B på 134 olika orter. I stället för att presentera data för alla dessa har vi valt att utgå från kategoriseringen *huvudort* respektive *mottagningsort*. Huvudorter är de 32 platser där Trafikverket har förarprovskontor. Förarprovare från dessa kontor genomför också prov på vissa andra orter i regionen, s.k. mottagningsorter.

Om man utgår ifrån indelningen i huvudort och mottagningsort är provtagargrupperna inte helt lika i alla avseenden. Det är något fler av proven som görs på huvudort.

**Tabell 9.** Antal prov som genomförts på huvudort och mottagningsort samt andel (%) på huvudort

	Huvudort	Mottagningsort	Andel på huvudort
2009	116177	91538	55,9
2010	113320	88280	56,2
2011*	89238	67606	56,9

\* t.o.m. 13 oktober

Könsfördelningen är ungefär densamma på ortstyperna, det är bara någon procentenhet högre andel kvinnor på mottagningsorterna (tabell 10).

**Tabell 10.** Andel (%) män och kvinnor inom respektive ortstyp

	Huvudort		Mottagningsort	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
2009	54,5	45,5	53,3	46,7
2010	55,0	45,0	53,9	46,1
2011*	54,9	45,1	53,3	46,7

\* t.o.m. 13 oktober

Huvudorterna har en betydligt högre andel privatansmällda prov, medan de trafikskoleansmällda proven är i majoritet på mottagningsorterna (tabell 11).

**Tabell 11.** Andel (%) vars prov anmälts privat eller via trafikskola

	Huvudort		Mottagningsort	
	Privat	Trafikskola	Privat	Trafikskola
2009	61,8	38,2	46,4	53,6
2010	61,4	38,6	44,2	55,8
2011*	64,4	35,6	46,7	53,3

\* t.o.m. 13 oktober

På mottagningsorterna genomförs mer än hälften av proven av provtagare som är under tjugo år gamla, medan andelen är något lägre vid huvudorterna (tabell 12).

**Tabell 12.** Andel (%) inom olika åldersgrupper (år)

	2009		2010		2011*	
	Huvud-ort	Mottagnings-ort	Huvud-ort	Mottagnings-ort	Huvud-ort	Mottagnings-ort
18	34,3	43,2	34,3	43,2	31,3	40,4
19	15,2	15,2	15,2	15,2	13,9	14,0
20-23	17,9	16,8	17,9	16,8	19,8	18,7
24-35	22,0	16,0	22,0	16,0	23,7	17,9
>35	10,7	8,9	10,7	8,9	11,3	9,0

\* t.o.m. 13 oktober

### ***Vad prövas vid uppkörningen?***

De olika trafiksituationer/delmoment som prövas under körprovet framgår av protokollet (bilaga A). Körningen bedöms utifrån fyra kompetensområden: Fordonskännedom/manövrering, Miljö/sparsam körning, Trafikregler och Trafiksäkert beteende. En förarprovare har inte möjlighet att prova alla delmoment i alla trafikmiljöer under den tid provet varar varför provet blir en slags stickprovskontroll. Om trafikmiljön på provorten och övriga förhållanden medger det ska provinnehållet på protokollet täckas under en normal arbetsdag för förarprovaren.

Förarprovarna har vissa kriterier att följa när det gäller hur man prövar och bedömer olika moment. Exempelvis räcker det inte att köra över en väg för att gatukorsning ska bedömas vara prövad utan det förutsätts att det förekommer korsningar med olika bredd, siktförhållanden och trafikintensitet. Förutsättningar för bedömning av körning i körfält är inte bara att det finns alternativa körfält i samma färdriktning utan också att det är situationer som kräver samspel med andra trafikanter. Om provtagaren inte bedöms ha uppnått kursplanemålen underkänns de eftersom de inte nått miniminivån för vad som krävs för att anses behörig att ha ett körkort för personbil. Ett underkännande kan ha många olika orsaker eftersom flera aspekter av förarbeteendet bedöms.

Hur ofta olika moment prövas varierar mellan orter, delvis som en följd av förutsättningarna på orten. I tabell 13-15 presenteras andel av utförda prov där ett visst moment genomförts för respektive år uppdelat på huvudorter och mottagningsorter.

**Tabell 13.** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment prövats, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2009

Genomförda moment 2009	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagningsort	Totalt	
Säkerhetskontroll	74,8	76,6	75,6	157 054
Effektiv bromsning	4,2	5,1	4,6	9 562
Parkering	53,0	54,8	53,8	111 716
Backning	85,5	88,6	86,9	180 431
Start i lutning	24,3	27,4	25,6	53 239
Vändning	38,3	44,8	41,2	85 552
Användande av reglage	12,3	10,3	11,4	23 675
Oskyddade trafikanter	50,2	51,5	50,8	105 404
Körning i körfält, körfältsbyte	73,3	38,5	58,0	120 415
Gatukorsning	96,2	97,7	96,9	201 190
Signalreglerad korsning	47,0	32,7	40,7	84 484
Cirkulationsplats	86,0	74,0	80,7	167 707
Passerande av stillastående fordon	22,0	15,6	19,2	39 793
Självständig körning mot mål	91,6	90,3	91,0	189 062
Vägarbetsområde	11,4	7,4	9,6	19 967
Järnvägs korsning	21,3	29,8	25,0	51 956
Smal krokig väg	19,7	37,7	27,7	57 453
Motorväg eller likn	76,5	35,0	58,2	120 869
Infart/körning på landsväg	52,4	72,3	61,2	127 076
Sväng från landsväg	39,9	62,2	49,7	103 283
Omkörning	5,5	3,9	4,8	9 949
Nedsatt sikt, mörker	1,5	1,6	1,5	3 180
Riskfyllt/halt väglag	5,9	7,7	6,7	13 884
Övrigt	16,0	12,5	14,5	30 017
Situationsanpassade frågor	1,6	1,5	1,6	3 259

**Tabell 14.** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment prövats, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2010

Genomförda moment 2010	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagningsort	Totalt	
Säkerhetskontroll	71,4	74,6	72,8	146 719
Effektiv bromsning	2,9	3,9	3,3	6 708
Parkering	56,6	55,6	56,2	113 225
Backning	85,1	87,5	86,2	173 680
Start i lutning	21,5	23,7	22,5	45 269
Vändning	38,9	46,1	42,0	84 700
Användande av reglage	11,3	9,8	10,6	21 446
Oskyddade trafikanter	51,3	51,8	51,5	103 809
Körning i körfält, körfältsbyte	76,5	40,2	60,7	122 400
Gatukorsning	95,9	97,6	96,6	194 816
Signalreglerad korsning	48,5	33,6	42,0	84 701
Cirkulationsplats	88,1	77,7	83,6	168 486
Passerande av stillastående fordon	22,0	16,0	19,4	39 071
Självständig körning mot mål	93,6	91,7	92,8	187 026
Vägarbetsområde	12,2	7,5	10,1	20 445
Järnvägs korsning	20,1	29,7	24,2	48 873
Smal krokig väg	17,2	35,8	25,3	51 027
Motorväg eller likn	78,3	36,1	59,9	120 846
Infart/körning på landsväg	53,4	74,6	62,6	126 267
Sväng från landsväg	37,9	61,9	48,3	97 463
Omkörning	5,6	3,8	4,8	9 738
Nedsatt sikt, mörker	1,4	1,4	1,4	2 779
Riskfyllt/halt väglag	17,6	19,3	18,4	37 052
Övrigt	15,2	12,7	14,1	28 409
Situationsanpassade frågor	1,5	1,4	1,5	2 959

**Tabell 15.** Andel (%) av utförda prov där ett visst moment prövats, uppdelat efter huvudort eller mottagningsort, år 2011 (t.o.m. 13 oktober)

Genomförda moment 2011	Procentandel av utförda prov			Antal
	Huvudort	Mottagningsort	Totalt	
Säkerhetskontroll	71,6	74,1	72,7	113 968
Effektiv bromsning	2,8	3,7	3,2	4 989
Parkering	58,3	57,2	57,8	90 641
Backning	88,9	90,8	89,7	140 694
Start i lutning	21,6	22,8	22,1	34 700
Vändning	39,4	46,2	42,3	66 380
Användande av reglage	10,3	8,6	9,6	15 002
Oskyddade trafikanter	50,5	51,1	50,7	79 583
Körning i körfält, körfältsbyte	77,8	43,2	62,9	98 628
Gatukorsning	96,2	97,0	96,5	151 388
Signalreglerad korsning	47,2	34,0	41,5	65 079
Cirkulationsplats	90,1	80,5	86,0	134 879
Passerande av stillastående fordon	21,3	16,5	19,2	30 147
Självständig körning mot mål	95,0	93,2	94,2	147 760
Vägarbetsområde	11,2	7,9	9,8	15 342
Järnvägs korsning	19,3	29,8	23,8	37 357
Smal krokig väg	15,5	34,8	23,8	37 390
Motorväg eller likn	79,2	38,1	61,5	96 433
Infart/körning på landsväg	53,5	74,7	62,7	98 293
Sväng från landsväg	37,4	62,1	48,0	75 324
Omkörning	5,3	4,0	4,7	7 427
Nedsatt sikt, mörker	0,7	0,6	0,7	1 032
Riskfyllt/halt väglag	7,6	8,9	8,2	12 824
Övrigt	13,3	11,2	12,4	19 460
Situationsanpassade frågor	1,5	1,3	1,4	2 221

Gatukorsning var 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 provas beror åtminstone delvis på yttre förhållanden. Effektiv bromsning, som enligt Trafikverkets handledning för körproven bör provas åtminstone en gång per dag, provas uppenbarligen inte i den utsträckningen. Möjligheten att ställa situationsanpassade frågor infördes i och med övergången till elektroniskt registrerade protokoll. Sådana frågor används vid behov och ska gälla situationer som inträffat under provet och inte fiktiva situationer.

Vissa förändringar av innehållet är tydligt kopplade till förändringar i trafikmiljön, exempelvis har prövning av cirkulationsplats, körfältsbyte och motorväg blivit allt vanligare över tid, medan järnvägskörning inte provas lika ofta.

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 provas oftare t.ex. motorväg, körfält, cirkulationsplats och signalkorsning, medan mottagningsorterna oftare provar smal krokig väg, landsvägskörning, samt sväng från landsväg.

Eftersom data för år 2011 bara omfattar data fram till mitten av oktober påverkar det förmodligen andelen prov där mörker och halt väglag provas. 2010 förefaller dock ha varit betydligt halkigare än 2009.

#### ***Vilka blir godkända?***

Redan i de inledande tabellerna (tabell 1-3) redovisades andelen godkända prov, men för överskådlighetens skull redovisas andel godkända prov under perioden även i tabell 16. Där förefaller det som att andelen godkända har minskat mellan 2009 och 2011.

**Tabell 16.** Andel godkända prov (%) år 2009-2011

<b>År</b>	<b>Andel godkända</b>
2009	55,0
2010	54,4
2011*	54,2

\* t.o.m. 13 oktober



### *Godkännande och ålder*

Tabell 17 visar andel godkända prov för olika åldersgrupper. Mer än hälften av proven görs av personer som inte fyllt 20 (se tabell 6) och det är också den åldersgruppen som oftast får godkänt.

**Tabell 17.** Andel godkända prov (%) inom respektive åldersgrupp år 2009-2011

År	18	19	20-23	24-35	> 35
2009	67,6	56,1	51,0	44,7	34,0
2010	66,7	55,0	50,6	43,7	33,8
2011*	67,8	55,5	51,0	43,2	34,7

\* t.o.m. 13 oktober

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. Det gäller också om man delar upp i förstagångsprov respektive omprov.

### *Godkännande och anmälningssätt*

När man delar upp resultaten efter anmälningssätt blir det tydligt att de som anmäls via trafikskola godkänns i högre grad än de som är privat-anmälda (tabell 18).

**Tabell 18.** Andel godkända prov (%) för respektive anmälningssätt år 2009-2011

År	Andel godkända	
	Privat	Trafikskola
2009	40,5	72,6
2010	39,7	71,6
2011*	40,0	72,9

\* t.o.m. 13 oktober

I tabell 19 redovisas andelen godkända prov inom respektive kön och anmälningssätt.

**Tabell 19.** Andel av männens prov som godkänts (%) och motsvarande andel för kvinnorna, uppdelat efter anmälningssätt, år 2009-2011

År	Via trafikskola		Privat	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
2009	75,2	70,4	42,5	37,4
2010	74,2	69,4	41,4	37,2
2011*	75,4	70,7	41,5	37,6

\* t.o.m. 13 oktober

Andelen av männens prov som godkänts är större, oavsett om man jämför privatister eller trafikskoleanmälda.

### **Omprov**

Även om andelen prov som klarats vid första försöket redovisats i tabell 1-3 presenteras här en mer överskådlig tabell (tabell 20).

**Tabell 20.** Andel godkända prov (%) uppdelat efter förstagångsprov och omprov, år 2009-2011

År	Andel godkända prov (%)	
	Förstagångsprov	Omprov
2009	60,7	47,4
2010	60,4	46,9
2011*	60,5	46,1

\* t.o.m. 13 oktober

Bland omproven finns en tendens att andelen godkända prov minskar över tid. Någon sådan tendens är inte tydlig för förstagångsproven.

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 21 framgår att omkring två tredjedelar bara genomfört ett prov under året.

**Tabell 21.** Antal personer som genomfört körprov och hur stor andel av dessa som gjort ett eller flera prov under året (%), år 2009-2011

År	Antal gjorda prov				Antal personer
	1	2	3	4 eller fler	
2009	67,4	20,4	7,0	5,1	134 262
2010	66,3	20,6	7,5	5,6	127 497
2011*	68,2	20,1	6,7	4,9	102 460

\* t.o.m. 13 oktober

Att andelen som genomfört flera prov är något lägre för 2011 ska inte tolkas som en trend. Det är förmodligen en följd av att data inte omfattar årets sista månader. Provtagarna har helt enkelt inte hunnit pröva lika många gånger under året.

Om man använder aggregerade data och delar in efter de som endast gjort ett prov och de som gjort flera prov är de individer som bara genomfört ett prov under året i genomsnitt omkring 22 år och de som gjort flera prov uppemot två år äldre i genomsnitt.

De 207 715 prov som redovisas för 2009 har genomförts av 134 262 individer, varav 53,9 procent män. Som mest har en individ hunnit med 22 prov under året. 43,4 procent har bara gjort prov som anmälts privat och 52 procent har bara gjort prov som anmälts via trafikskola och resterande 4,6 procent har genomfört prov med olika anmälningssätt.

De 201 600 prov som redovisas för 2010 har genomförts av 127 497 individer, varav 54,2 procent män. Som mest har en individ hunnit med 23 prov under året. 42 procent har bara gjort prov som anmälts privat, 53,6 procent har bara gjort prov som anmälts via trafikskola och resterande 4,4 procent har genomfört prov med olika anmälningssätt.

De 156 844 prov som redovisas för 2011 har genomförts av 102 460 individer, varav 54,0 procent män. Som mest har en individ hunnit med 22 prov under året. 45,7 procent har bara gjort prov som anmälts privat, 50,3 procent har bara gjort prov som anmälts via trafikskola och resterande 4,0 procent har genomfört prov med olika anmälningssätt.

## **Vad blir provtagarna underkända på?**

### *Andel underkända*

För att undersöka hur vanligt det är att få underkänt på respektive moment har andelen underkända prov per genomfört moment beräknats (tabell 22).

**Tabell 22.** Andel av genomförda moment som underkänts (%), år 2009-2011

<b>Moment</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011*</b>
Säkerhetskontroll/körställning	5,3	5,4	5,3
Särskilt manöverprov	8,4	8,1	8,6
Parkering	9,7	9,5	9,6
Backning	13,2	12,6	12,8
Start i lutning	8,8	8,6	10,9
Vändning	11,6	11,5	11,4
Användande av reglage	8,6	9,2	9,0
Oskyddade trafikanter	14,3	14,3	14,2
Körning i körfält, körfältsbyte	26,6	27,6	28,6
Gatukorsning	28,5	28,8	30,0
Signalreglerad korsning	18,7	15,8	21,1
Cirkulationsplats	21,5	21,8	23,3
Passerande av stillastående fordon	15,1	15,8	16,2
Självständig körning mot mål	9,1	9,4	9,4
Körning i vägarbetsområde	7,8	7,7	7,2
Järnvägs/spårvägs korsning	10,7	10,4	10,5
Körning på smal krokig väg	9,5	9,7	10,0
Motorväg, motortrafikled eller likn	21,0	21,7	22,6
Infart/körning på landsväg	14,4	14,4	15,4
Sväng från landsväg	17,9	18,1	19,1
Omkörning	18,2	20,4	20,0
Nedsatt sikt, mörker	13,6	10,1	10,6
Riskfyllt/halt väglag	10,7	9,6	8,0
Övrigt	96,7	97,5	97,6

\* t.o.m. 13 oktober

Att andelen underkända är så hög för "övrigt" beror på att den kategorin främst används för anmärkningar som inte riktigt passar in under andra moment. Situationsanpassade frågor kan ställas, men kan inte markeras som underkända så de finns inte med i tabell 22.

Andelen underkända inom momenten håller sig på ungefär samma nivå under åren ovan. Gatukorsning, körfältskörning och motorväg är de moment där störst andel prov underkänns och där andelen underkända visar en ökande tendens. Andelen underkända inom start i lutning och signalreglerad korsning är något högre 2011 än tidigare år.

Om man jämför andelen underkända prov för respektive provat innehåll på huvudort och mottagningsort skiljer det i regel inte mer än högst ett par procentenheter, men det finns några undantag. När det gäller cirkulationsplats och självständig körning mot mål är andelen underkända prov minst fem procentenheter högre vid huvudort under alla tre år. För 2009 når även skillnaden som gäller järnvägs/spårvägs-korsning över femprocentsgränsen, medan den för övriga år ligger på 4,8. För de flesta momenten är andelen underkända högre för huvudorterna, och då andelen underkända är högre för mottagningsorten är det inte i något fall fråga om en skillnad på mer än 2,1 procentenheter. Start i lutning och infart/körning på landsväg är de enda moment där mottagningsorterna har högre andel underkända under samtliga tre år.

Som framgått av den tidigare redovisningen är det dock inte bara trafikmiljön som skiljer mellan huvudort och mottagningsort utan även andelen prov anmälda via trafikskola.

#### *Vad uppvisar provtagarna för kompetensbrister?*

När underkännanden markeras på körprovsprotokollet (bilaga A) markerar förarprovaren både vilket bedömt provinnehåll och vilket/vilka kursplanemål det gäller. Målen är indelade i fyra kompetensområden och bredvid en lista över dessa får förarprovaren också markera vilka kursplanemål som inte uppnåtts. Kompetensområden och kursplanemål redovisas i tabell 23. Om man i stället för innehåll ser till typ av underkännande så är det vanligast med anmärkningar gällande kursplanemålet om avsökningsrutiner och riskidentifiering. Det är också det område där det är vanligast med flera anmärkningar.

**Tabell 23.** Kompetensområden och kursplanemål

Kompetensområden		Kursplanemål
Fordonskännedom Manövrering	A	Utföra kontroller på fordonet och identifiera risker förknippade med fordonets funktion och manövrering
	B	Uppvisa en rutinmässig manövrering samt använda olika sätt att bromsa fordonet
Miljö/Sparsam körning	C	Använda körteknik som medför låg bränsleförbrukning
Trafikregler	D	Tillämpa de regler som gäller för körning med fordon
Trafiksäkert beteende	E	Visa goda avsökningsrutiner samt identifiera risker i olika trafiksituationer och trafikmiljöer
	F	Förutse och bedöma konsekvenser av olika händelseförlopp samt köra med tillräckliga säkerhetsmarginaler
	G	Anpassa körning, t.ex. hastighet och placering utifrån de omständigheter som råder samt samspela med andra trafikanter

I tabell 24-26 visas genomsnittligt antal anmärkningar inom de olika kursplanemålen för män respektive kvinnor. Kvinnorna fick i genomsnitt fler anmärkningar inom målet för manövrering (mål B) och färre som gäller trafikregler (mål D), men i övrigt är könsskillnaderna små och till kvinnornas fördel.

**Tabell 24.** Genomsnittligt antal anmärkningar 2009, uppdelat på kön respektive anmälningssätt

	Kön		Anmälningssätt	
	Kvinna	Man	Privat	Trafikskola
A Fordonskännedom	,04	,04	,06	,01
B Manövrering	,45	,31	,51	,19
C Sparsam körning	,20	,22	,32	,08
D Trafikregler	,38	,44	,58	,21
E Avsökning	1,03	1,07	1,46	,56
F Konsekvenser	,56	,56	,78	,30
G Anpassning	,92	,93	1,27	,50

**Tabell 25.** Genomsnittligt antal anmärkningar 2010, uppdelat på kön respektive anmälningssätt

	Kön		Anmälningssätt	
	Kvinna	Man	Privat	Trafikskola
A Fordonskännedom	,04	,04	,06	,01
B Manövrering	,44	,31	,51	,20
C Sparsam körning	,20	,23	,34	,08
D Trafikregler	,38	,44	,57	,22
E Avsökning	1,05	1,10	1,49	,59
F Konsekvenser	,60	,59	,81	,34
G Anpassning	,99	1,01	1,37	,56

**Tabell 26.** Genomsnittligt antal anmärkningar 2011 (t.o.m. 13 oktober), uppdelat på kön respektive anmälningssätt

	Kön		Anmälningssätt	
	Kvinna	Man	Privat	Trafikskola
A Fordonskännedom	,04	,04	,06	,01
B Manövrering	,50	,38	,61	,20
C Sparsam körning	,24	,28	,39	,09
D Trafikregler	,40	,45	,59	,22
E Avsökning	1,08	1,13	1,52	,57
F Konsekvenser	,62	,62	,84	,33
G Anpassning	1,04	1,06	1,43	,56

Om man i stället tittar på genomsnittligt antal anmärkningar inom kursplanemålen utifrån anmälningssätt får de som anmält sig privat i genomsnitt fler anmärkningar inom samtliga mål (tabell 23-26). Den största skillnaden gäller avsökningrutiner (mål E).

## Diskussion

Syftet med denna studie var att undersöka tillförlitligheten hos de data från körprovet för behörighet B som samlats in, liksom att analysera körprovsdata för åren 2009, 2010 och 2011 med avseende på provinnehåll och provtagargruppens sammansättning samt hur dessa faktorer förhåller sig till godkännandegrad.

I diskussionsavsnittet presenterar vi först arbetet med att granska datafilerna och bearbeta dem så att de är i ett sådant skick att data är tillförlitliga och lämpliga att använda vid fördjupade analyser. Därefter sammanfattas kortfattat resultat avseende provtagare, provort, provinnehåll och godkännandegrad i relation till tidigare studier. Avslutningsvis presenteras några tankar kring intressanta ytterligare studier.

### **Datakvalitet**

Då datainsamlingen ändrades i och med införandet av den elektroniska pennan i december 2007 uppstod problem med dubblettposter kopplade till felaktig markering av trafikintensitet (Alger & Sundström, 2011b). I filerna för 2009 till 2011 har det inte förekommit särskilt många dubletter. Av någon anledning har variablerna för trafikintensitet inte kommit med, vilket är beklagligt med tanke på att denna variabel infördes med det nya protokollet och inte hunnit utvärderas. Det vore exempelvis intressant att undersöka skillnader mellan olika provorter ytterligare och därvid även beakta trafikintensitet.

Under 2008 infördes ett nytt protokoll där man ändrade indelningen av kompetensområden och i viss mån bedömt provinnehåll. Det får förstås konsekvenser för vad som kan redovisas över tid. Ett nytt protokoll infördes 2009, men då var förändringarna rätt små. Den protokollversion som infördes 2010 innebar inte heller några stora förändringar för de data vi använder oss av.

Filerna vi fått för 2009 till 2011 skiljer sig från de filer vi mottagit tidigare. Dels har variablerna andra namn, dels har vi fått uppgifter om samtliga prov, inte bara B-prov. Filerna är också från två olika källor som vi förväntas slå ihop. Den ena delen är hämtad från körprovsprotokollet, den andra är hämtad från bokningssystemen för provverksamheten. Det innebär att vi fått information även om ombokade och avbokade prov, vilka utgör ca 20 procent av proven i systemet.



En svårighet i arbetet med att undersöka filernas kvalitet har varit att inga uppgifter har lämnats och inga frågor besvarats angående vad de olika variablerna står för. I vissa fall är det ändå tydligt, men inte alla variabelnamn och inmatade resultat-koder är självklara. Vi har heller inte haft möjlighet att kontrollera enskilda protokoll för att bekräfta uppgifter då de varit avvikande på något sätt. Det finns tecken på att några få poster gäller prov av systemet som inte rensats bort, men de gäller prov utan resultat så de är inte inräknade i resultatanalyserna.

Det förekommer poster med motstridiga data även i de rensade filerna, men i väldigt liten omfattning. Vi vet inte i vilken utsträckning det hänger samman med kontroller som genomförts innan vi fått data eftersom vi inte har fått någon information om det.

Vi har inte fått tillgång till data för hela 2011. Även om de data vi har är representativa för hela året hade det naturligtvis varit önskvärt att ha fullständiga data. Vid jämförelser av data över tid är det dock inga uppenbara avvikelser för 2011. För att uppskatta betydelsen av bortfallet har vi jämfört data för motsvarande period tidigare år med resultatbilden för hela året. När man begränsar data för 2009 och 2010 till att bara omfatta uppgifter insamlade t.o.m. 13 oktober är det i regel inte större avvikelser jämfört med hela året än några tiondels procent i tabellerna vi presenterar. Trots allt har vi tillgång till data för 156 844 prov för 2011.

Fullständigt tillförlitliga data förutsätter 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 då bra att kunna jämföra med databasen Stapro. Om man jämför våra filer för år 2009 och 2010 med Stapro kan man konstatera att bortfallet ligger på 5,8 respektive 5,7 procent. 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.

Då vi inte fått information om hur manuell inmatning av provresultat går till kan vi inte uttala oss om varför bara en del av manuellt registrerade prov har något provresultat. Liksom tidigare år då inte alla resultat scannats in försvinner även vid elektronisk överföring en del resultat. Det kan bero på tekniska problem vid själva överföringen. Med tanke på att det är

en totalundersökning och ett stort datamaterial är data ändå mycket tillförlitliga.

### **Hur förhåller sig periodens resultat till tidigare år?**

#### ***Provtagargruppen***

Det finns många variabler som kan variera och som presenterats ovan. Det är lite vanskligt att uttala sig om trender utifrån tre år, där det tredje året inte är fullständigt. Ett sätt att angripa det hela är att jämföra med data från tidigare år, men en sådan jämförelse är inte helt rättvis eftersom data före september 2008 bara gäller provtagare som först godkänts på kunskapsprovet.

Om man ser till andelen godkända inom olika grupper över tid kan man konstatera att skillnaden mellan olika grupper håller sig förhållandevis konstant. Skillnader mellan grupper som konstaterats under tidigare år kvarstår (Susanne Alger & Sundström, 2011a). Även för perioden 2009-2011 var det så att provtagare under 20 års ålder, som utgjorde drygt 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 anmälde 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. När det gäller genomsnittligt antal anmärkningar på körprovet är det inga större könsskillnader förutom för området manövrering, där kvinnorna får fler anmärkningar. I den mån det finns skillnader i övrigt är det männen som får fler anmärkningar. Om man delar upp efter kön och anmälningssätt var det något större andel av männen som godkändes på förarprovet.

Däremot har fördelningen mellan grupperna förändrats, vilket konstaterats i en tidigare rapport (Alger & Eklöf, 2012). Om man ser till data för perioden 2009-2011 kan man konstatera att andelen privatanmälda prov där provtagarna är över 20 fortsätter att öka medan andelen trafikskoleanmälda 18-åringar minskar.

Andelen prov anmälda via trafikskola är lägre än tidigare (45, 46 respektive 43 procent under perioden). Så som har diskuterats i tidigare rapporter (Alger & Sundström, 2011; Sundström & Wiberg, 2005; Wiberg, 2004b; Wolming, 2000) har utbildningsbakgrunden stor betydelse för vilket resultat provtagarna får på proven samtidigt som vi vet att anmälningssätt inte alltid är en korrekt indikation på hur provtagaren utbildats

(Sundström, 2004). De som anmälts via trafikskola har tagit åtminstone några körlektioner. De som anmält sig själva är inte bara provtagare som utslutande övningskört privat eftersom även trafikskoleelever kan anmäla sig själva.

### ***Huvudort och mottagningsort***

Om man ser till uppdelningen i huvudort och mottagningsort över den senaste tolvårsperioden måste man komma ihåg att det förekommer att kontor inrättas och läggs ner. Fördelningen har dock varit rätt stabil. Det har också hela tiden sedan 1998 varit fallet att andelen prov anmälda via trafikskola varit högre på mottagningsorterna än på huvudorterna, även om andelen privatanmälda prov har ökat på båda ortstyperna.

### ***Provinnehåll***

Eftersom körprovsprotokollet förändrades avsevärt i december 2007 och återigen 2008 är den information som finns om provinnehåll inte helt jämförbar med tidigare år. Efter september 2008 får även provtagare som underkänts på kunskapsprovet genomföra körprovet. Med detta i åtanke kan man notera följande förändringar.

Före 2008 prövades backning bara i drygt hälften av proven, vilket var anmärkningsvärt med tanke på att det sedan länge var obligatoriskt. Det föreskrivs i ett direktiv från Europeiska gemenskapernas råd som trädde i kraft 1996 (91/439/EEG). Under perioden som beskrivs i denna rapport prövades dock backning i mer än 86 procent av proven.

Gatukorsning, körning i körfält, på motorväg och i cirkulationsplats är de situationer där underkännande är vanligast. Det är en högre andel än före 2008 även om andelen underkända för gatukorsning och körning i körfält har överstigit 15 procent ända sedan 1998 (Alger & Sundström, 2011a). En noggrannare undersökning utifrån resultat på kunskapsprovet skulle kunna avslöja om de som underkänts på detta är mer benägna att begå misstag i dessa situationer. Man bör dock ha i åtanke att protokollen förändrats. En väsentlig förändring är att de övergripande kategorierna fordonshantering, tätort, landsväg och särskilda förhållanden togs bort i slutet av 2007 vilket innebär att anmärkningar som tidigare kunde föras till dessa områden nu måste kopplas till annat provinnehåll. De tidigare bedömningsområdena stämmer inte heller överens med senare kompetensområden. Eftersom indelningen av kursmål och kompetensområdet var ny i december 2007 och sedan ändrats på protokollen även efter införandet av sammanhållet prov kan man inte jämföra antal anmärkningar

inom ett visst kompetensområde eller för ett visst moment över tid. Först när vi har data från det nuvarande protokollet för flera år kan vi studera trender utifrån sådana indelningar.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det fortfarande är fler prov av yngre och trafikskoleanmälda provtagare som godkänns. Andelen trafikskoleanmälda prov minskar. Gatukorsning, körfält, motorväg och cirkulationsplats är de situationer som oftast underkänns. Avsökningsrutiner och riskidentifiering är de mål som provtagarna har svårast att uppnå.

### **Fortsatt arbete**

Av särskilt intresse under denna period var införandet av sammanhållet prov. Förändringarna infördes 1 september 2008, men eftersom övergångsregler gällde ett år framöver var det först därefter som alla omfattades av det nya systemet. Vi hade hoppats kunna inkludera analyser av vilka effekter det nya systemet fått för andelen godkända, jämföra de som först godkännts på kunskapsprovet med dem som underkännts och relatera dessa data till tidigare år inom ramen för denna rapport, men eftersom det saknades uppgift om resultat på kunskapsprovet var detta inte möjligt. Vi kunde inte heller studera hur övergångsreglerna utnyttjats, eftersom uppgift om provdatum för kunskapsprovet saknades för 26 procent av posterna i de data vi fått tillgång till. Detta medförde att vi inte med säkerhet kunde fastställa vilka som ingick i det nya respektive gamla systemet. Teorin att de utelämnade provdatumen var en indikation på att kunskapsprovet underkännts (i likhet med data för 2008), kunde inte bekräftas. Eftersom vi inte kunnat följa upp utvärderingen av sammanhållet prov (Alger, Henriksson & Wänglund, 2010) utifrån de data som presenteras här vore det önskvärt att göra ytterligare analyser där man ta hänsyn till huruvida provtagarna först godkännts på kunskapsprovet samt studera hur de parallella systemen påverkade resultaten under 2009.

Ändringar av protokoll och provsystem gör att 2010 kommer att bli ett intressant år att jämföra kommande data med eftersom sammanhållet prov först då fått fullt genomslag. Vid jämförelser som inte sträcker sig längre tillbaka än så kan man också till fullo utnyttja de data som finns om körprov som inte föregåtts av godkända kunskapsprov.

Även om sambandet mellan kunskapsproven och körprov tidigare studerats (Wiberg & Sundström, 2005) har proven sedermera förändrats. Med

tanke på att både de som underkänns och de som godkänns på kunskapsprovet nu får genomföra körprovet vore det intressant att närmare studera sambandet mellan dessa resultat, exempelvis genom att undersöka om dessa grupper får olika typer av anmärkningar på körprovet.

Provorter skiljer sig åt både när det gäller trafikmiljön, provtagargruppen och bedömare. Utifrån tillgängliga data kan man jämföra orter och deltagargrupper och närmare undersöka eventuella skillnader som förefaller omotiverade mellan olika kategorier av provorter. Vid en sådan undersökning vore det dock önskvärt att även ha tillgång till uppgifter om trafikintensitet.

Vid genomförandet av körprovet finns många variabler som kan variera och som hänför sig till provtagaren, förarprovaren och provsituationen. I och med införandet av sammanhållet prov finns anledning att studera om denna förändring inneburit att andra faktorer än tidigare har betydelse för resultatet och om det därför är andra indikatorer som ska bevakas och användas som verktyg vid beslut om uppföljningsåtgärder.

## 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. & Eklöf, H. (2012). *Sämlre är för år?: en studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B* (BVM 55). Umeå universitet: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, 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. (2011a). *Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 1998-2005 och analys av tillförlitligheten* (BVM 50). Umeå universitet: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S. & Sundström, A. (2011b). *Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 2007-2008 och analys av tillförlitligheten* (BVM 51). Umeå universitet: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, beteendevetenskapliga mätningar.
- Alger, S., & Sundström, A. (2011c). *Provtagares uppfattning om förarprovet. Enkätundersökning före och efter införandet av sammanhållet prov* (BVM 45): Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, beteendevetenskapliga mätningar.

- Forward, S., Aretun, Å., Engström, I., Nolén, S., & Börjesson, J. (2010). *Ungdomars inställning till att ta körkort 2002-2009*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Forward, S., Warner, H. W., & Berg, J. (2010). *En utvärdering av den utökade riskutbildningen för B-körkort: delstudie 4*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- 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.
- Gregersen, N. P., Berg, H.-Y., Dahlstedt, S., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A., Nygaard, B. & Rimmö, P.-A. (2000). *Utvärdering av 16-årsgräns för övningskörning. Slutrapport*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Gregersen, N. P., & Nyberg, A. (2002). *Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- 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 university: Department of Educational measurement.
- Henriksson, W., Wikström, P., & Zolland, A. (1995). *Modell för körkortsprovets teoriprov. Modellprovning 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* (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*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Spolander, K. (1977). *De skriftliga förarproven 1976-1977. Provens tillförlitlighet och svårighetsgrad*. Linköping: Statens väg- och trafikinstitut.
- 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). *Modellprovning: Empirisk provning 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 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 27). Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.



- Sundström, A. (2003). *Den svenska förarprovningen. Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet, provens struktur samt körkortsutbildningens betydelse* (PM 183). Umeå: Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå Universitet.
- Sundström, A. (2004). *Övningskörning privat och på trafikskola. En enkätstudie om körkortsutbildningens betydelse för provresultatet* (PM 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). *Målrelaterade 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 (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 2007:227. *Vägverkets föreskrifter om kursplan, behörighet B*. Borlänge: Vägverket.

VVFS 2007:271. *Vägverkets föreskrifter om förarprov, behörighet B.*  
Borlänge: Vägverket.



**FÖRARPROV**  
TRAFIKVERKET

**Körprovsprotokoll**

Arkiveringskod

1 1 1 1	Personnummer	Efternamn, tilltalsnamn	Provdatum/Beslutsdatum
2 2 2 2	Identitetskontroll utförd genom		Jag intygar på heder och samvete att jag inte innehar något körkort som är utfärdat i annan stat inom EES
3 3 3 3			
4 4 4 4			
5 5 5 5	Provförärrare (textas)		
6 6 6 6	Uteblev		Hinder för prov enligt punkt (se baksidan)
7 7 7 7	Provet avser		
8 8 8 8	A1 <input type="checkbox"/>	A begr <input type="checkbox"/>	A <input type="checkbox"/>
9 9 9 9	B <input type="checkbox"/>	BE <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>
0 0 0 0	CE <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	DE <input type="checkbox"/>
	Funk <input type="checkbox"/>		

Kompetensområden	Kryss = Ej godkänd	Kursplanemål för körkort	
Fordonskänedom	<input type="checkbox"/>	A Utföra kontroller på fordonet och identifiera risker förknippade med fordonets funktion och manövrering	
	<input type="checkbox"/>	B Uppvisa en rutinmässig manövrering samt använda olika sätt att bromsa fordonet	
Manövrering	<input type="checkbox"/>		
Miljö/Sparsam körning	<input type="checkbox"/>	C Använda körteknik som medför låg bränsleförbrukning	
Trafikregler	<input type="checkbox"/>	D Tillämpa de regler som gäller för körning med fordon	
Trafiksäkerhet Beteende	<input type="checkbox"/>	E Visa goda avvikningsrutiner samt identifiera risker i olika trafiksituationer och trafikmiljöer	
	<input type="checkbox"/>	F Förutse och bedöma konsekvenser av olika händelseförlopp samt köra med tillräckliga säkerhetsmarginaler	
	<input type="checkbox"/>	G Anpassa körning, t.ex. hastighet och placering utifrån de omständigheter som råder samt samspela med andra trafikanter	
Bedömt provinnehåll	Ej godkänd enligt kursplanens mål	Bedömt provinnehåll	Ej godkänd enligt kursplanens mål
1 Säkerhetskontroll/körställning	<input type="checkbox"/>	14 Passerande av stillast. fordon	<input type="checkbox"/>
2 Funktionsbeskrivning	<input type="checkbox"/>	15 Självständig körning mot mål	<input type="checkbox"/>
3 Särsk. man. prov/effektiv broms.	<input type="checkbox"/>	16 Körning i vägarbetsområde	<input type="checkbox"/>
4 Parkering	<input type="checkbox"/>	17 Jämvägs/spårvägskörning	<input type="checkbox"/>
5 Backning	<input type="checkbox"/>	18 Körning på smal/krokig väg	<input type="checkbox"/>
6 Start i lutning	<input type="checkbox"/>	19 Motorväg, motortrafikled eller likn.	<input type="checkbox"/>
7 Vändning	<input type="checkbox"/>	20 Infart/körning på landsväg	<input type="checkbox"/>
8 Användande av reglage	<input type="checkbox"/>	21 Sväng från landsväg	<input type="checkbox"/>
9 Oskyddade trafikanter	<input type="checkbox"/>	22 Omkörning	<input type="checkbox"/>
10 Körning i körfält/körfältsbyte	<input type="checkbox"/>	23 Nedsatt sikt/mörker	<input type="checkbox"/>
11 Gatukorsning	<input type="checkbox"/>	24 Riskfylt/halt väglag	<input type="checkbox"/>
12 Signalreglerad korsning	<input type="checkbox"/>	25 Övrigt	<input type="checkbox"/>
13 Cirkulationsplats	<input type="checkbox"/>	26 Situationsanpassade frågor	<input type="checkbox"/>
Trafiktäthetsitet tätort	<input type="checkbox"/>	Trafiktäthetsitet landsväg	<input type="checkbox"/>

BESLUT					
Körning godkänd. Säkerhetskontroll/funktionsbeskrivning ej godkänd	Särskilt manöverprov ej godkänt	Avbrutet prov	Ingripande	Fördröjd tillverkning	Övrigt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>GODKÄNT KÖRPROV</b> JA <input type="checkbox"/> NEJ <input type="checkbox"/>					Signatur _____
BESLUT Efter utfört körprov fattar provförärraren beslut om provet är godkänt eller ej.					
Anteckningar _____ _____					
Vilkor finns <input type="checkbox"/> Utan koppling (78.) <input type="checkbox"/>					



**TRANSPORT**  
STYRELSEN

BEVIS OM KÖRKORT	TRANSPORTSTYRELSENS BESLUT
JA <input type="checkbox"/> NEJ <input type="checkbox"/>	Efter beslut av Transportstyrelsen om utfärdande av körkort gäller denna handling som bevis om körkort i avsaknad på ett körkort lämnas ut – dock högst ett år från beslutsdatum. Personen ovan uppfyller då kraven för utfärdande i 3 kap. 1 § körkortslagen (1999:489). OBS! VIKTIG INFORMATION FINNS PÅ BAKSIDAN.

I den första kolumnen (textkolumnen) i tabell B1-B3 redovisas ärendets status. FAS är det administrativa system som använts vid Trafikverket. Bildfångsten var tidigare de bilder som optiskt scannades in av varje protokoll. I och med införandet av den elektroniska pennan har termen kommit att beteckna motsvarande data som skickats in elektroniskt. Uppgifter gällande prov som inte resulterat i godkänt eller underkänt är mindre intressanta för analyser men redovisas i tabellerna nedan just för att visa på rörligheten i systemet. Det förekommer en hel del avbokningar och ombokningar.

**Tabell B1.** Prov gällande behörighet B 2009 utifrån status och resultat

	Resultat saknas	Avvisats	Ej genomfört	Uteblivit	Godkänt	Underkänt	Totalt antal
Förts över från FAS	206	0	0	0	0	0	206
Misslyckad automatisk registrering	3	15	0	62	126	14	220
Överfört till bildfångsten	0	1 502	15	1 440	113 449	93 266	209 672
Avbokad i FAS	32 616	2	0	8	0	0	32 626
Bytt inspektör i FAS	23 084	0	0	0	0	0	23 084
Manuellt registrerat i FAS	14 397	6	0	2	603	253	15 261
<b>Totalt</b>	<b>70 306</b>	<b>1 525</b>	<b>15</b>	<b>1 512</b>	<b>114 178</b>	<b>93 533</b>	<b>281 069</b>

**Tabell B2.** Provgällande behörighet B 2010 utifrån status och resultat

	Resultat saknas	Avvisats	Ej genomfört	Uteblivit	Godkänt	Underkänt	Totalt antal
Förts över från FAS	31	0	0	0	0	0	31
Misslyckad automatisk registrering	2	14	0	85	7	6	114
Överfört till bildfångsten	1	1 018	10	1 248	109 427	91 793	203 497
Avbokad i FAS	32 221	0	0	2	0	0	32 223
Bytt inspektör i FAS	26 117	0	0	0	0	0	26 117
Manuellt registrerat i FAS	12 738	4	0	2	287	77	13 108
<b>Totalt</b>	<b>71 110</b>	<b>1 036</b>	<b>10</b>	<b>1 337</b>	<b>109 721</b>	<b>91 876</b>	<b>275 090</b>

**Tabell B3.** Provgällande behörighet B 2011 (t.o.m. 2011-10-13) utifrån status och resultat

	Resultat saknas	Avvisats	Ej genomfört	Uteblivit	Godkänt	Underkänt	Totalt antal
Förts över från FAS	26	0	0	0	0	0	26
Misslyckad automatisk registrering	0	15	0	49	1	2	67
Överfört till bildfångsten	0	869	12	1 096	84 831	71 691	158 499
Avbokad i FAS	25 741	0	0	6	0	0	25 747
Bytt inspektör i FAS	20 983	0	0	0	0	0	20 983
Manuellt registrerat i FAS	11 824	3	0	1	196	123	12 147
<b>Totalt</b>	<b>58 574</b>	<b>887</b>	<b>12</b>	<b>1 152</b>	<b>85 028</b>	<b>71 816</b>	<b>217 469</b>

## **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 UPPLEVD FÖRARKOMPETENS. Anna Sundström
- BVM nr 23. HUR HÖGSKOLEINSTITUTIONER OCH ENHETER KAN GRANSKA SINA KURSER UR JÄMSTÄLLDHETS- OCH GENUSPERSPEKTIV. Nuläget och framåtblick med praktiska förslag. Kent Löfgren
- BVM nr 24. JÄMFÖRELSE AV INNEHÅLL I DEN GAMLA OCH DEN NYA KURSPLANEN FÖR DEN SVENSKA FÖRARUTBILDNINGEN. Tova Stenlund, Widar Henriksson, Anna Sundström
- BVM nr 25. HÖGSKOLEPROVET VÅREN OCH HÖSTEN 2006. Provdeltagargruppens sammansättning och resultat. Christina Stage, Gunilla Ögren



## **2007**

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

## **2008**

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

## **2009**

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

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

### **2010**

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

### **2011**

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

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

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

## **2012**

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

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

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

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

## **2013**

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