

Trender 1998–2015 avseende förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B

Susanne Alger
Hanna Eklöf



BVM Nr 62, 2016
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 since 1998. In a previous report factors which can affect the result and possible interpretations of results were discussed in terms of to what degree changes in the percentage of passed tests were connected to changes in the composition of the group of test-takers. This is a follow-up of that study with more recent data which includes analyses of the composition of test-takers both based on individuals and on tests.

Many results are presented in terms of 16 categories based on test-takers' 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. The percentage of such test-takers in the group as a whole has increased.

In 2008 a major change was introduced as all who took the theory part of the test also took the driving test. Previously this was restricted to those who passed the theory test. Such a change affects the percentage of passed tests which got slightly higher for driving tests preceded by a passed theory test and slightly lower for driving tests preceded by failed theory tests.

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

Data har samlats i samband med körproven under många år. Ett av de mått som presenterats är andel godkända prov och denna andel har minskat sedan 1998. I en tidigare rapport diskuterades faktorer som kan påverka resultatet i termer av förändringar i provtagargruppens sammansättning. Denna rapport redovisar utvecklingen under senare år och beskriver dessutom sammansättningen utifrån såväl personer som prov.

Flera av resultaten presenteras 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 provtagarna man kan se en nedåtgående trend. Samtidigt har andelen privatanmälda prov ökat.

I och med att sammanhållet prov infördes 2008 fick även de som underkänts på kunskapsprovet genomföra körprov, vilket tidigare inte varit fallet. En sådan omställning får även konsekvenser för godkännandegraden som blev lite högre för de prov som föregåtts av godkända kunskapsprov och lite lägre för samtliga prov.

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
Förändringar i förarprövningen 1998-2015	1
Andra relevanta förändringar under perioden 1998-2015	2
SYFTE	3
METOD OCH DATABEARBETNING	3
RESULTAT	6
Provtagargruppen utifrån prov och personer	6
Andelen godkända prov	13
Jämföra äpplen och päron?	18
Viktad andel godkända prov.....	20
DISKUSSION	21
Möjliga tolkningar av resultatet	24
Har provet blivit svårare och bedömarna striktare?	24
Lyckas alla sämre nu än förr?	25
Vet provtagarna inte vilka kunskaper som krävs?	25
Varför ändras provtagargruppen?	26
Negativa konsekvenser?.....	27
Vad kan man göra åt en sjunkande godkännandegrad?	28
Kommande studier?	29
REFERENSER.....	31

Inledning

Förarprovet kan ses som ett mått på hur väl provtagare klarar att hantera ett fordon i trafik. Om provtagaren godkänns på kunskapsprovet och det praktiska förarprovet ger det tillstånd att framföra ett fordon på egen hand. Godkännandegraden, dvs. andelen godkända prov, har tolkats på olika sätt. Farhågor om trender, orsaker och konsekvenser har dryftats.

När man jämför ett kvantitativt mått, exempelvis andelen godkända prov, från ett år till ett annat är det relativt enkelt att räkna ut hur många procentandelar som skiljer. Det är dock i regel mer komplicerat att tolka betydelsen av det. För det första måste man fastställa om alla relevanta förutsättningar för mätningen är desamma. Om det inte är fråga om ett kontrollerat experiment utan en brokig verklighet är det ofta inte fallet. Det finns en mängd aspekter som kan variera, dels utifrån mätsituationen och den process som används för att insamla data, dels utifrån omständigheter i den omkringliggande närmiljön eller samhället i stort. Om situationerna inte är jämförbara kan man försöka kompensera för olikheterna för att få en rättvisande jämförelse.

I en tidigare rapport har statistik från det praktiska förarprovet 1998-2008 och faktorer som kan påverka resultatet och hur detta kan tolkas diskuterats (Alger & Eklöf, 2012). För att få en mer nyanserad bild vägdes även andra faktorer in.

Även i den här rapporten presenteras statistik om andel godkända på körprovet men i ett något längre perspektiv. För att ge en tydlig bakgrund presenteras först relevanta förändringar under 1998-2015.

Förändringar i förarprovningen 1998-2015

När man ska studera körprovet över tid jämförs resultaten från körkortstagare från olika år. Då man konstaterat att andelen godkända har minskat (Alger & Sundström, 2011a, 2011b) uppstår frågan om det är provet, bedömningen, kunskapsnivån eller provtagargruppens sammansättning som förändrats. I den studie som publicerades 2012 (Alger & Eklöf, 2012) presenterades hur det såg ut under perioden 1998 till 2008. Milstenar i provets utveckling som nämnades var exempelvis datoriseringen av kunskapsprovet 1999 och nya kunskapsprov 1999 och 2006. I december 2007 infördes ett nytt körprov och 1 september 2008 infördes sammanhållet prov.

I och med införandet av sammanhållet prov betraktades körprov och kunskapsprov inte längre som två separata prov utan som två delar i förarprovet. Båda delarna bokas samtidigt och kan genomföras samma dag eller nära i tid. Kunskapsprovet genomförs först och därefter körprovet. Till skillnad från tidigare krävs inte godkänt resultat på kunskapsprovet för att få genomföra körprov. Provtagaren måste få godkänt på båda provdelarna inom en tvåmånadersperiod för att få körkort. Provtagare som godkändes på kunskapsprovet före 1 september 2008 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, använda en av Vägverkets (senare Trafikverkets) bilar eller, om de hade möjlighet, en trafikskolebil. För många privatanmälda provtagare innebar det att det inte längre var möjligt att köra upp i den bil de var mest vana vid. Andelen prov som genomfördes i myndighetens bilar var 41 procent 2004 och 47 procent 2014.

Förutom de rent formella förändringarna har Vägverket (senare Trafikverket) arbetat med standardisering och kvalitetssäkring på olika sätt och exempelvis utarbetat en provnyckel för förarprövarna för att de ska kunna utföra körprov enligt kursplanens mål och på ett enhetligt, kundvänligt och rättssäkert sätt. Även om det inte finns uppgifter om bedömningen av proven har förändrats över tid konstaterades i en studie som avslutades i början av 2009 där två förarprövare bedömde varje körprov att 93 procent av proven bedömdes lika i termer av godkänt eller underkänt (Alger, Henriksson & Sundström, 2009).

Andra relevanta förändringar under perioden 1998-2015

Trafiken och trafikmiljön förändras över tid, men i vilken omfattning och på vilket sätt varierar mellan olika orter. Generellt kan man säga att 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 4,7 miljoner 2015 (www.scb.se). Om man ser till hela populationen körkortsinnehavare med behörighet B har andelen kvinnor ökat från 44 till 47 procent mellan 1990 och 2013 (www.transportstyrelsen.se).

1 oktober 1998 trädde en ny körkortslag (1998:488) och körkortsförordning (1998:980) i kraft. Krav på godkänd handledare vid all privat övningskörning infördes.

I januari 2006 infördes en obligatorisk introduktionsutbildning för blivande handledare och provtagare som avser att övningsköra privat. Under den minst tre timmar långa utbildningen informeras deltagarna om körkortsutbildningens mål och innehåll, regler och möjlig struktur för övningskörningen samt annat som är viktigt för trafiksäkerheten och miljön.

Den 1 juli 1999 blev den traditionella halkutbildningen ersatt av en ny riskutbildning för behörighet B. Tanken var att befrämja riskmedvetenhet, förutseende körsätt och insikt om egna begränsningar och inte bara fokusera på fordonshantering. I april 2009 utökades riskutbildningen till att omfatta två delar. Nya inslag gäller alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt.

Flera förändringar av utbildningen av förarprövare har också genomförts under perioden. Det är dock inte utrett hur och i vilken omfattning det har påverkat verksamheten, varför det är svårt att uppskatta betydelsen av dessa förändringar.

Naturligtvis finns en mängd andra faktorer som förändrats under perioden 1998-2015, men för att kunna få överblick måste man avgränsa till de som känns mest relevanta. För att kunna uttala sig om trender över tid måste det också finnas tillförlitliga mätningar vid flera tillfällen. En förändring som både är relevant och som det finns uppgifter om under perioden gäller provtagargruppens sammansättning. I denna rapport presenteras analyser av just denna aspekt.

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 och databearbetning

De data som samlats in i samband med körprovet för behörighet B utgör underlag för denna rapport. Av provtagarnas anmälan till provet framgår

ålder, kön och anmälningssätt. Under körprovet markerar förarprövaren på ett protokoll vad som prövas, eventuella anmärkningar för varje moment och det slutliga provresultatet. Dessa uppgifter sammanställs i datafiler. Fram till december 2007 scannades förarprovsprotokollen in. Vid denna optiska inläsning kunde yviga namnteckningar, sned matning eller svagt tryck ibland leda till felaktiga data. I december 2007 började man registrera resultat med en elektronisk penna, vilket tog bort risken för denna typ av fel. Däremot orsakades en del dubletter av poster av att förarprövaren råkat komma åt ytterligare ett alternativ innan den slutgiltiga markeringen. 2013 infördes ett nytt system för registrering av data från körprovsprotokollet. Det utgick från det befintliga protokollet men med ett annorlunda gränssnitt. I stället för den elektroniska pennan används en läsplatta eller tunn dator. Datakvaliteten har förbättrats i och med införandet av registrering med den elektroniska pennan i slutet av 2007 och 2013 läsplatta/dator. Tidigare utvärderades eventuellt bortfall med hjälp av en statistikdatabas för förarprov (Stapro) men den lades ner 2011. Fram till dess var antalet prov i den slutgiltiga rensade filen mellan 1 och 10 procent lägre än uppgifterna i Stapro (medel kring 5 procent).

Förändringar av vilka uppgifter som samlas in kan försvåra jämförelser över tid. Det som har varit problematiskt i analyserna i denna rapport är framför allt övergången till nytt protokoll och registreringssystem i december 2007 och nytt protokoll i oktober 2011. Vid omläggningen 2007 genomfördes inte de sedvanliga kontrollerna av data vilket fick till följd att en stor andel poster för 2007 saknar behörighetsbeteckning och därför inte ingår i figurer som visar antal.

För att öka tillförlitligheten, genom att identifiera och om möjligt korrigerera motstridiga data och eventuella avvikelser, har data granskats och i vissa fall korrigerats 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 finns i Alger, Henriksson, Sundström & Wiberg (2008), Alger & Sundström (2011a, 2011b) samt (Alger & Eklöf, 2013).

För att undersöka om kunskapsnivån eller gruppens sammansättning förändrats mest har resultaten delats upp i olika delgrupper utifrån ålder, kön och anmälningssätt. Även om det kan finnas andra faktorer värda att beakta, är dessa de bakgrundsvariabler vi har tillgång till. Sexton olika kategorier upprättades. Med utgångspunkt i hur fördelningen mellan kategorierna såg ut 1998 har andelen godkända inom respektive kategori

för övriga år viktats för att motsvara denna fördelning. Resultaten har därefter summerats till en total andel godkända.

När man delar upp körprovsdata utifrån anmälningssätt är det en klar skillnad i andel godkända prov (Wolming, 2000; Sundström, 2003; Alger & Sundström, 2011a, 2011b). Denna variabel är dock inte en helt tillförlitlig indikation på hur utbildningen genomförts (Sundström, 2004). De flesta provtagare kombinerar lektioner på trafikskola och privat övningskörning. En trafikskoleanmäld kan mycket väl ha övat mest privat och en privatanmäld mest på trafikskola. Provtagare som anmälts via trafikskola uppger dock att de tagit fler lektioner vid trafikskola i genomsnitt än de som anmälts privat (Alger et al., 2009) 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.

Även när man delar in proven efter anmälningssätt är det skillnader i provresultat utifrån kön och ålder, varför dessa variabler också beaktats vid indelningen i kategorier (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.

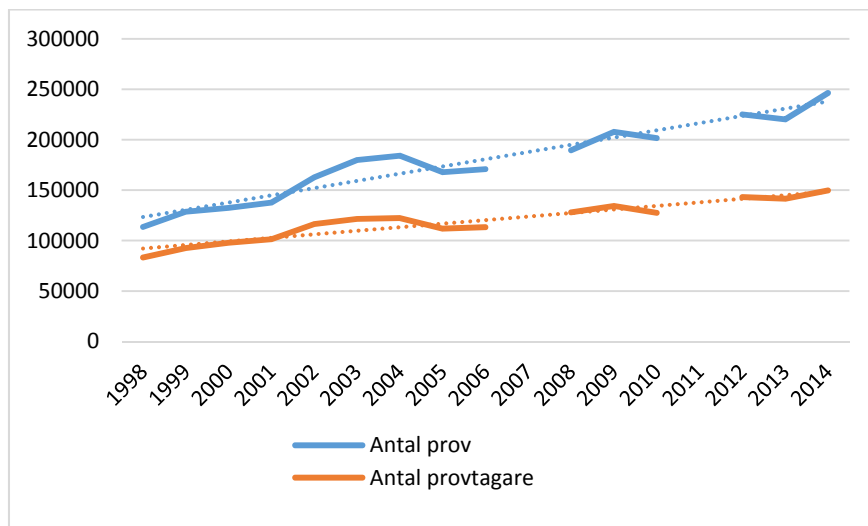
Data för 2007 sträcker sig fram till övergången till nytt protokoll i början av december. För data för 2009 till 2011 saknar vi uppgift om vilka körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov vilket leder till ett glapp i vissa figurer. Det har heller inte gått att koppla ihop resultat på individnivå för perioden före 16 oktober 2011 med resultat för samma år efter 16 oktober. För 2015 har vi endast haft tillgång till data fram till sista juli.

Resultat

Nästan all redovisning av statistik från förarprovet utgår utifrån antal (eller andel) prov och inte personer. Som ett komplement till sådan statistik presenteras här inledningsvis statistik för körprovet utifrån personer. Därefter följer några övergripande figurer för kunskapsprov och körprov. Dessa utgör bakgrund till de analyser av körprovdata som sedan presenteras för såväl samtliga prov som för de körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov. Slutligen presenteras hur andelen godkända prov kunde ha sett ut om provtagargruppens sammansättning förblivit oförändrad. Rapporten avslutas med en sammanfattning och diskussion av resultat.

Provtagargruppen utifrån prov och personer

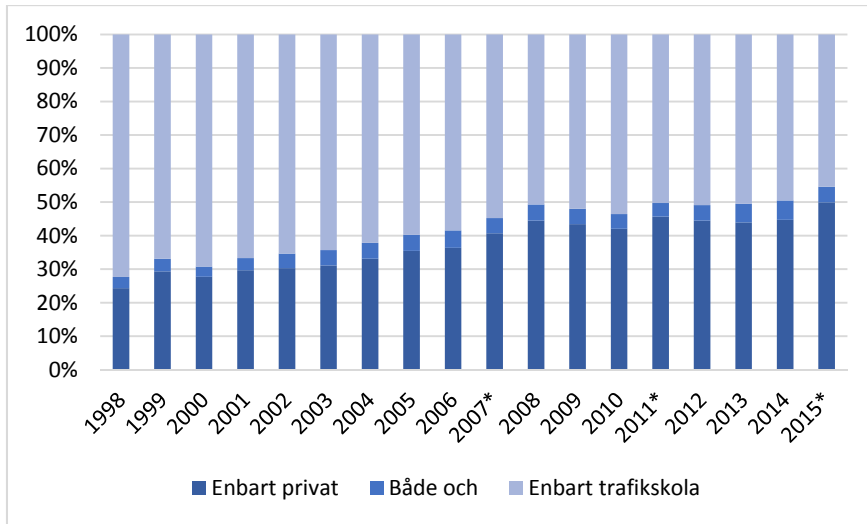
I figur 1 kan man se det antal prov och antal personer som presentationen i denna rapport baseras på. År 2007, 2011 och 2015 har uteslutits ur figuren eftersom de inte omfattar data från hela året, vilket ger större avvikelser för redovisning av antal än för procent. Mellan 1998 och 2014 har antalet personer ökat med 80 procent medan antalet prov ökat med 117 procent. De streckade linjerna är trendlinjer för perioden som helhet.



Figur 1 Antal provtagare och antal genomförda körprov 1998-2015

När det gäller anmälningssätt så är det inget givet tillstånd utan kan variera om man gör flera prov. Det är dock en förhållandevis liten andel som både gör prov anmälda via trafikskola och privat. Andelen personer

som enbart anmält sig privat har ökat från 24 till 45 procent under perioden (figur 2).

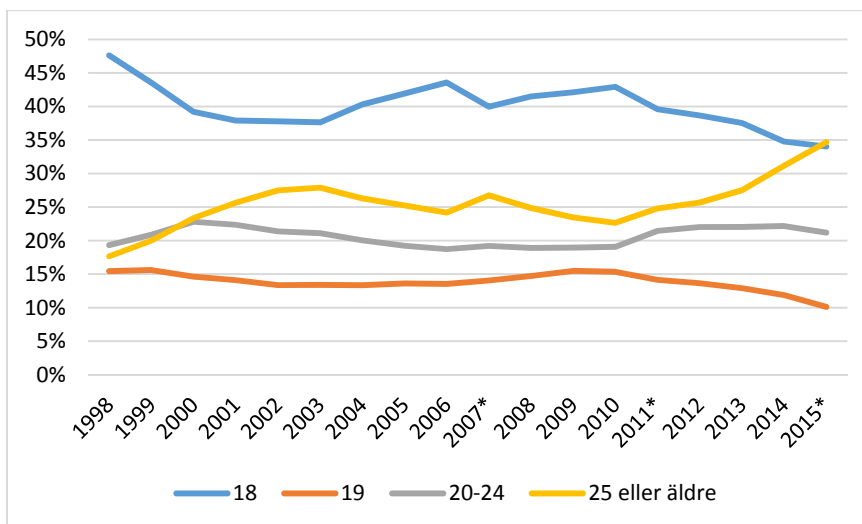


*omfattar inte hela året

Figur 2 Andel (%) provtagare anmälda till körprovet privat, via trafikskola eller på båda sätten 1998-2015.

1998 anmäldes 72 procent av provtagarna enbart via trafikskola och genomförde 66 procent av proven. 2014 anmäldes hälften av provtagarna enbart via trafikskola och genomförde 37 procent av proven.

Om man i stället fokuserar på åldersgrupper är det en trend mot allt äldre provtagare även om ökningen inte är konstant. Figur 3 visar ålder vid det sista provet för året. Framför allt är det grupperna 18-åringar och 25 år eller äldre som varierar i omfattning.

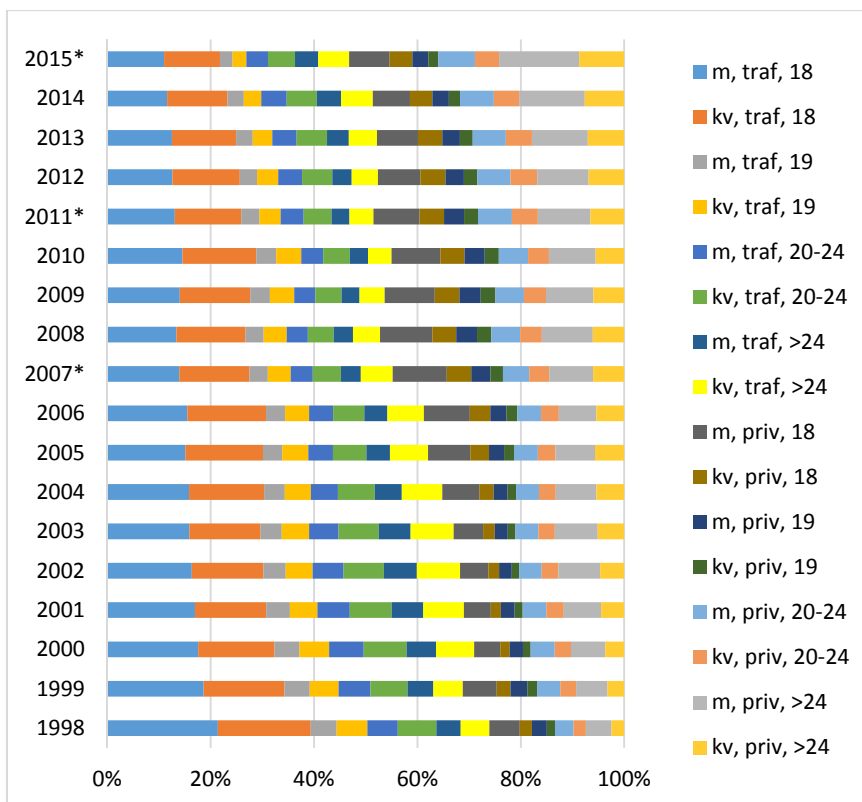


*omfattar inte hela året

Figur 3 Andel provtagare (%) inom olika åldersgrupper vid deras sista körprov för året 1998-2015.

1998 utgjorde 18-åringarna 48 procent av provtagarna och provtagare 25 år eller äldre 18 procent. År utgjorde 18-åringarna 35 procent och de som är minst 25 år 31 procent av individerna.

Eftersom andelen trafikskoleanmälda är större bland kvinnor och yngre presenteras också fördelningen om man delar in provtagarna efter såväl kön, ålderskategorier och anmälningssätt. Då bildas sexton kategorier. I diagrammen används följande beteckningar för män (m), kvinnor (kv), anmälda via trafikskola (traf) eller privat (priv) och siffrorna står för ålderskategorierna. I figur 4 visas fördelningen utifrån de olika kategorierna vid tillfället för det sista provet för året.

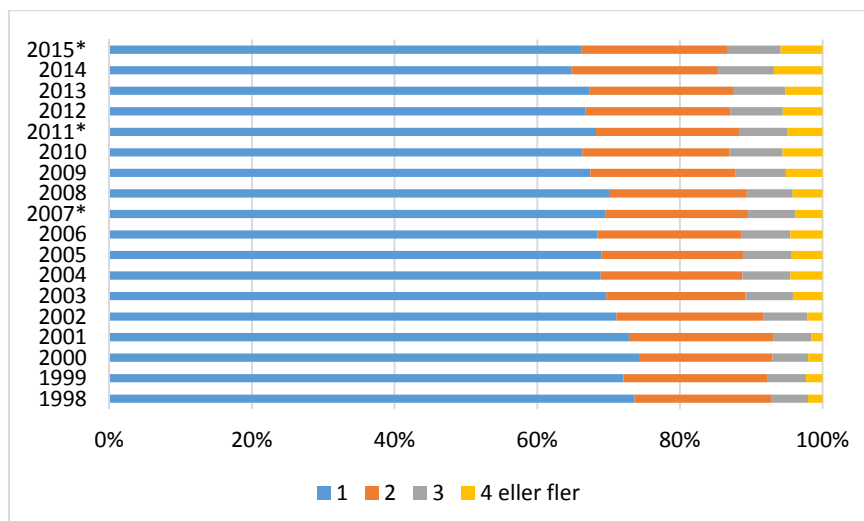


*omfattar inte hela året

Figur 4 Andel personer (%) som genomfört körprov 1998-2014, uppdelat i kategorier utifrån kön, anmälningssätt och åldersgrupp

De personer som är till höger om den gulmarkerade kategorin är alltså privatanmälda. På de delar av staplarna som är längst till vänster respektive längst till högre kan man tydligt se hur andelen 18-åriga trafikskoleanmälda har minskat medan andelen privatanmälda som är 25 år eller äldre har ökat.

När man ser till personer kan man också se hur många prov de genomfört under året (figur 5). Från och med september 2008 fick alltså även de som inte godkännts på kunskapsprovet genomföra körprovet och under 2009 rädde övergångsregler. Det är dock inte markant större andel personer som gör fler än ett prov under året efter förändringen. När det gäller data för 2007, 2011 och 2015 bör man betänka att data inte omfattar hela året så provtagarna har inte haft samma möjlighet att göra många prov.



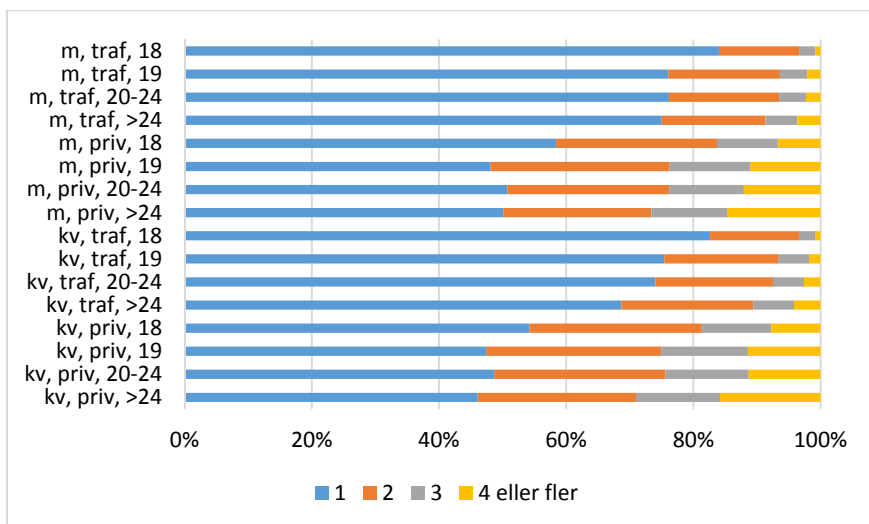
*omfattar inte hela året

Figur 5 Andel provtagare (%) som genomfört 1, 2, 3 eller fler körprov under året.

Inte bara andelen som genomför 4 eller fler körprov har ökat under perioden utan även det maximala antalet prov genomförda av samma person under året. Före 2003 finns inte fler än 10 försök under året registrerade för någon person. Först 2009 registreras fler än 20. Som mest har 39 prov hunnits med under samma år. De 7 procent som genomförde fyra prov eller fler under 2014 stod för 21 procent av proven. (Motsvarande för 2010 och 2012 är 6 procent och 18 procent)

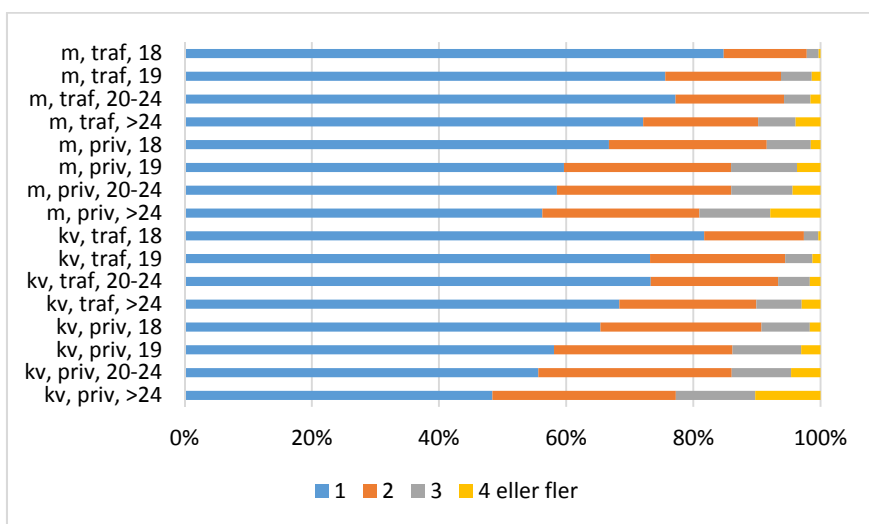
Då de data som presenteras här utgår ifrån kalenderår och inte samtliga prov en individ genomfört innan godkännande är de inte en tillförlitlig indikation på hur många prov som behövs innan ett godkänt prov. I samtliga kategorier kan det finnas de som genomfört prov tidigare och som kommer att genomföra fler prov eftersom det hänger ihop med när de genomfört sitt första prov och om de fått godkänt eller inte.

De provtagare som anmäls privat gör i regel fler prov än de som anmäls via trafikskola. Om man delar upp efter såväl ålder, kön och anmälnings-sätt (för årets sista prov) så såg det ut som i figur 6 för år 2014 och som i figur 7 år 1998.



*omfattar inte hela året

Figur 6 Andel (%) som genomfört ett visst antal körprov under 2014 för olika kategorier av provtagare.



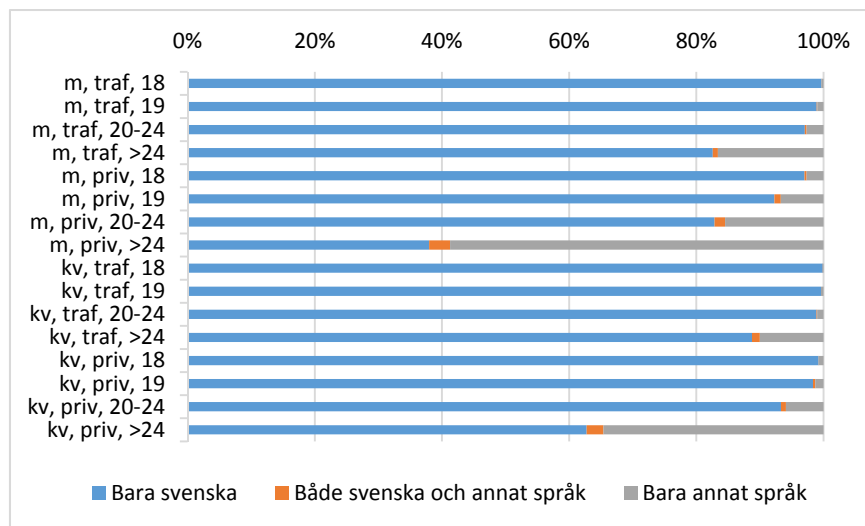
Figur 7 Andel (%) som genomfört ett visst antal körprov under 1998 för olika kategorier av provtagare.

Av figur 6 och 7 framgår tydligt att det finns skillnader mellan hur olika kategorier lyckas på provet. Könsskillnaderna är rätt små, åldersskillnaderna något större och skillnaderna utifrån anmälningssätt påtagliga. Skillnaderna mellan olika kategorier av provtagare är av samma slag för

båda åren (och mellanliggande år) även om andelen privatanmälda som bara genomfört ett prov var högre och andelen som genomfört fler än tre prov var lägre 1998 än 2014.

Om man ser till när provtagarna 2014 som genomfört mer än ett prov gjort årets första respektive sista körprov så har 9 av 10 gjort det inom en tvåmånadersperiod. Två tredjedelar av dessa genomför bara två prov och ytterligare en femtedel tre prov, men det går uppenbarligen att hinna med 17 prov under en sådan period.

När det gäller körprovsdata för de senaste åren har det varit nödvändigt att koppla ihop dem med resultat från kunskapsprovet för att kunna urskilja vilka körprov som föregås av godkänt kunskapsprov. I och med det har vi också fått uppgift om huruvida kunskapsprovet genomförts på svenska eller andra språk. I figur 8 presenteras hur det såg det ut i de olika kategorierna 2014.



Figur 8 Andel provtagare (%) på körprovet vars närmast föregående kunskapsprov under året genomförts på svenska, på annat språk eller om de genomfört prov både på svenska och andra språk.

Kategorierna med störst andel personer som genomfört kunskapsprov på andra språk är privatanmälda 25 år eller äldre.

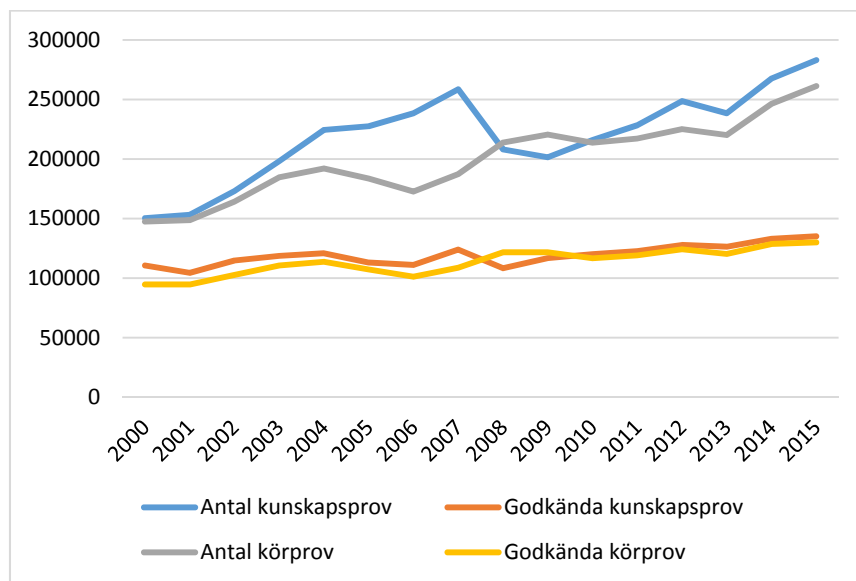
10 procent av de som bara gjort ett körprov under 2014 har bara gjort kunskapsprov på andra språk och 90 procent av dem har bara gjort kunskapsprov på svenska (inga blandningar förstås eftersom det bara är ett prov). Motsvarande andelar bland dem som gjort 4 eller fler prov är 31,6 % bara annat språk, 61,7 % bara svenska och resten (6,7) blandat.

Totalt utgjorde individerna som gjort kunskapsprov på andra språk än svenska 12 procent av hela provtagargruppen och stod för 19 procent av proven år 2014. Då vi inte har uppgifter om kunskapsprovet för alla år kan vi inte se någon längre trend här.

Andelen godkända prov

Om vi lämnar provtagarna och övergår till proven och provresultaten så har intresset ofta fokuserats på andelen godkända prov. I förarprovet mäts de blivande förarnas kunskaper och färdigheter både genom ett teoretiskt kunskapsprov och ett praktiskt körprov. För båda dessa delar har andelen godkända prov minskat under perioden 1998-2015.

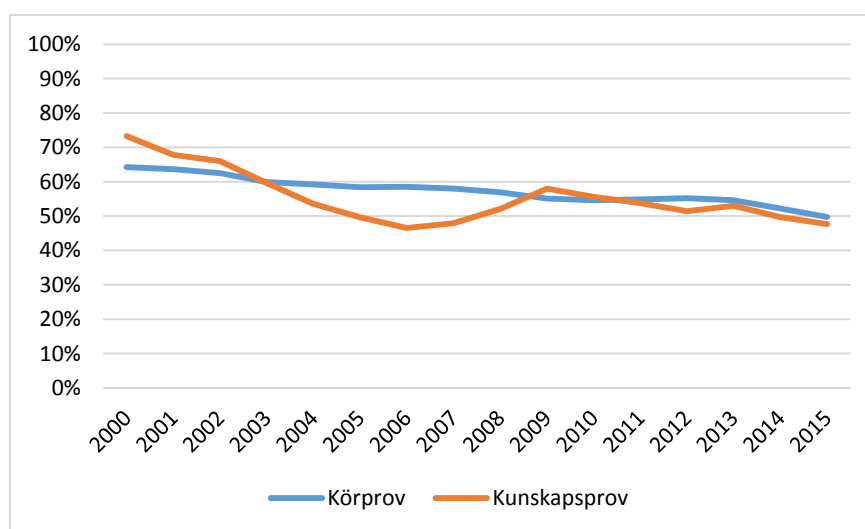
Fram till september 2008 var ett godkänt kunskapsprov en förutsättning för att överhuvudtaget få genomföra körprovet. Som en bakgrund till analyserna av körprovet presenteras därför översiktliga data om resultatet på kunskapsprovet och körprovet i figur 9 och 10 (källa: Trafikverket.se).



Figur 9 Antal kunskapsprov och körprov 2000-2015

Antalet kunskapsprov ökade kraftigt mellan 2000 och 2007 medan antalet godkända kunskapsprov inte ökade i samma takt. I samband med övergången till sammanhållet prov minskade antalet prov kraftigt, men har sedan återigen ökat. Antalet godkända kunskapsprov har visserligen också ökat något, men inte i proportion till totalantalet.

Antalet körprov ökade inte i samma takt som kunskapsprovet, men då även de som underkänts på kunskapsprovet fick genomföra körprov från september 2008 ökade antalet prov för att sedan plana ut fram till 2014.

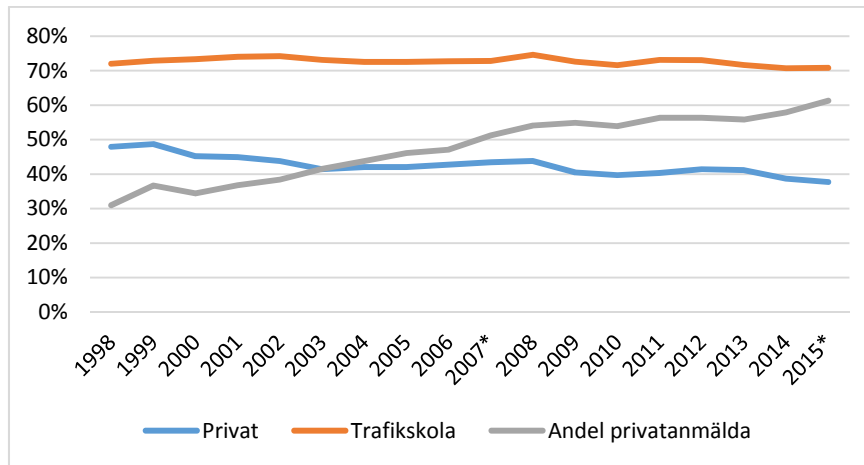


Figur 10 Andel godkända kunskapsprov och körprov (%) år 2000-2015.

Andelen godkända kunskapsprov minskade fram till 2006, ökade därefter fram till 2009 men har därefter minskat igen, om än inte i samma takt som tidigare. När det gäller ökningen kan man nämna att en ny kursplan och nytt kunskapsprov kom 2006 samt att andelen kunskapsprov anmälda via trafikskola ökade markant i samband med införandet av sammanhållet prov. Andelen godkända körprov minskade fram till 2009 men låg sedan på samma nivå fram till 2013, varefter andelen godkända minskat igen.

Figur 9 och 10 baseras på officiella uppgifter från Vägverket och Trafikverket. Den fortsatta redovisningen rör uteslutande körprovet och utgår ifrån de data vi fått tillgång till. I figur 11 presenteras andelen godkända körprov utifrån anmälningssätt. I figuren finns även en linje som visar

hur andelen privatanmälda prov av alla körprov ökat från 31 till 61 procent. En eventuell linje för trafikskoleanmälda prov skulle alltså gå nedåt i motsvarande grad.

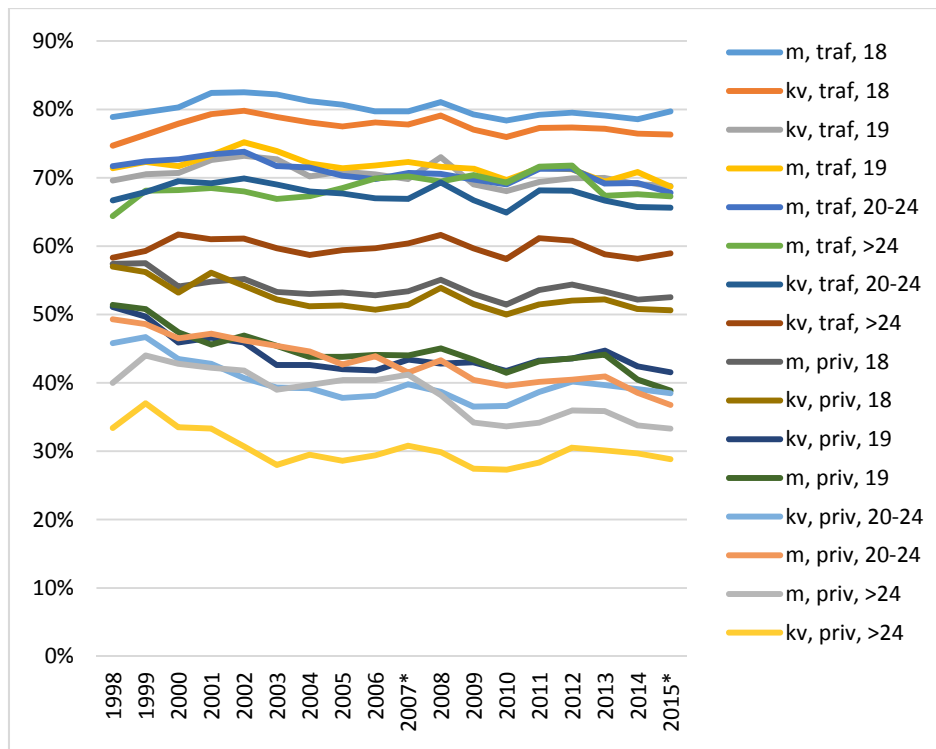


*omfattar inte hela året

Figur 11 Andel godkända körprov (%) 1998-2015, uppdelat på anmälningssätt, samt andel privatanmälda av samtliga prov (%).

Andelen godkända prov av de prov som anmälts via trafikskola ligger på en tämligen stabil nivå under hela perioden. Godkännandegraden för de prov som anmälts privat har under långa perioder legat på en oförändrad nivå, men uppvisar en nedåtgående trend för perioden som helhet från 48 till 38 procent. Andelen privatanmälda prov av den totala mängden genomförda körprov har ökat. För figur 11, 12, 13 och 16 finns informationen som presenteras för år 2008 till 2015 också i tabeller i bilaga 1.

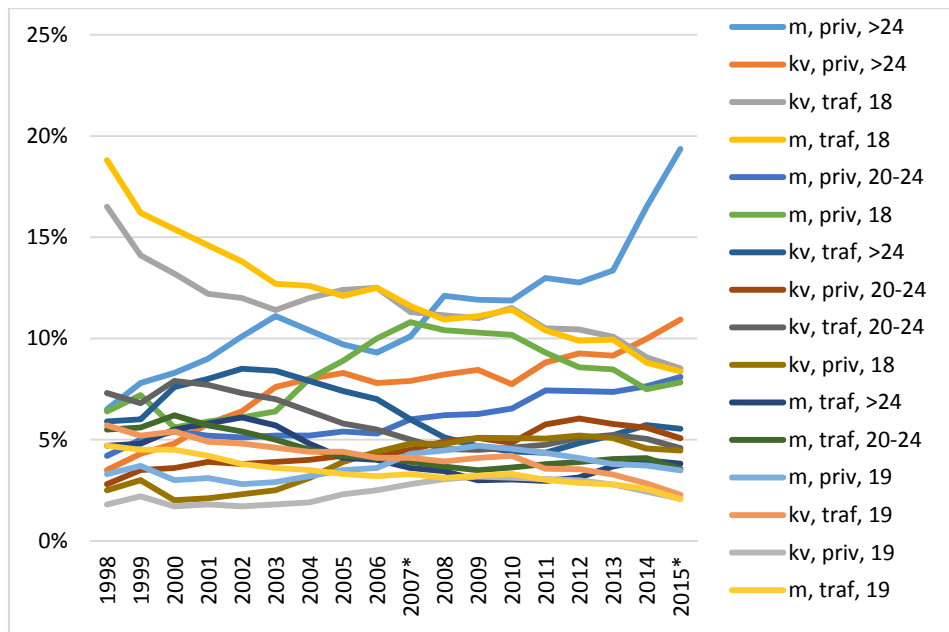
Om man gör jämförelser av antal godkända prov utifrån var och en av indelningsvariablerna anmälningssätt, kön och ålder så finner man vissa skillnader, t.ex. att större andel yngre godkänns. Det finns dock viss interaktion mellan variabler så att det exempelvis är en större andel som anmälts via trafikskola bland de yngre. Det är därför önskvärt att använda samtliga dessa indelningsgrunder samtidigt för att få en rättvisande bild. För att det ska bli lättare att koppla ihop färg och kategori listas förklaringarna till höger i storleksordning utifrån läget under det sista året i figuren.



*omfattar inte hela året

Figur 12 Andel godkända körprov (%) inom olika kategorier 1998-2015.

Av figur 12 framgår att skillnaderna mellan olika grupper är tämligen stabila över åren, även om några grupper bytt plats i rangordningen. Av figuren framgår också att det huvudsakligen är de privatanmälda proven som står för den nedåtgående trenden i totalresultatet under perioden 1998-2015. Störst minskning bland privatanmälda prov återfinns bland de som genomförts av män mellan 20-24 och 19-åriga kvinnor. Om man jämför år 2010, som var det första år då sammanhållet prov var helt genomfört, med år 2014 så har visserligen totala andelen godkända prov minskat med ett par procent men det är bara inom tre av ovanstående kategorier som andelen godkända har minskat (privatanmälda 19-åriga män och män 20-24, såväl privat som trafikskoleanmälda).

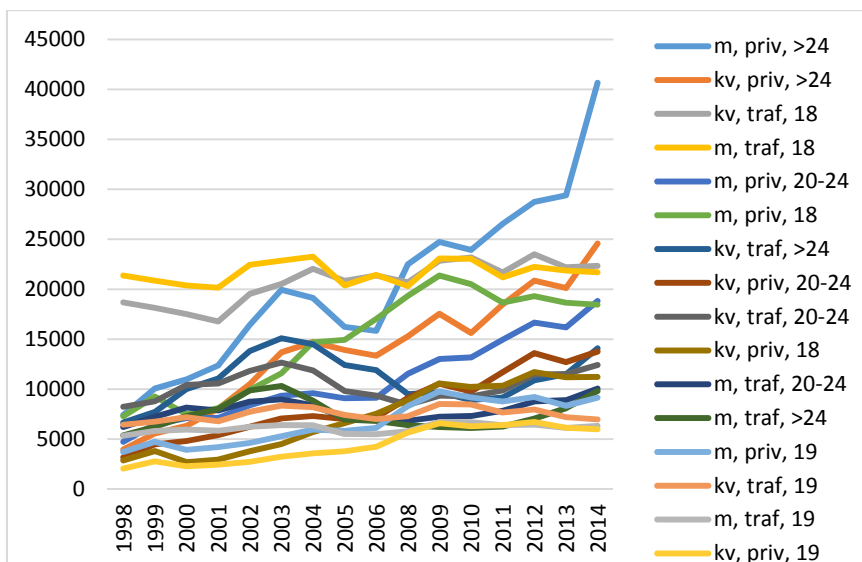


*omfattar inte hela året

Figur 13 Olika kategoriers andel av samtliga genomförda körprov 1998-2015, procent.

I figur 13 redovisas hur stor andel de olika kategorierna utgör av det totala antalet körprov. Här framgår att andelen trafikskoleanmälda 18-åringar minskat. Andelen prov av privatanmälda provtagare som är 25 år eller äldre har däremot tydligt ökat.

Antalet prov har ökat för alla kategorier under perioden, inte minst efter införandet av sammanhållet prov då det inte längre krävs godkänt resultat på kunskapsprovet för att få genomföra körprovet.

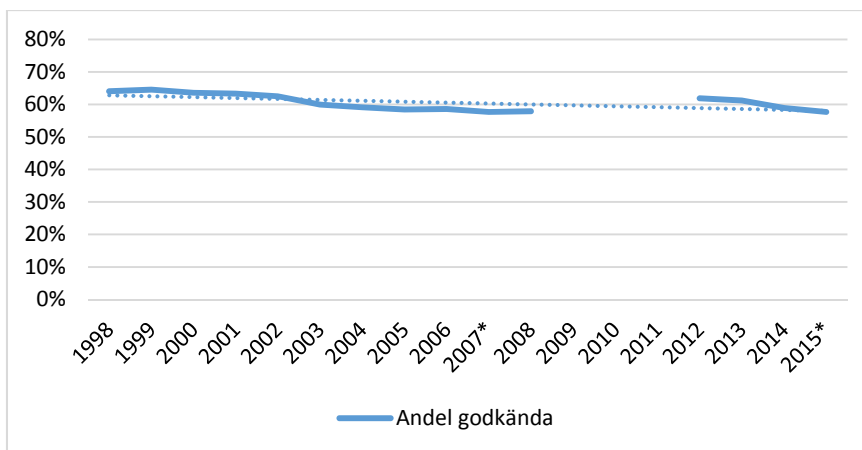


Figur 14 Antal körprov inom respektive kategori 1998-2014, förutom 2007.

Av figur 14 framgår att det faktiskt inte är färre prov som genomförs av trafikskoleanmälda 18-åringar, men att andra grupper ökat i större omfattning. Det gäller framför allt prov av privatansmällda provtagare som är 25 eller äldre.

Jämföra äpplen och päron?

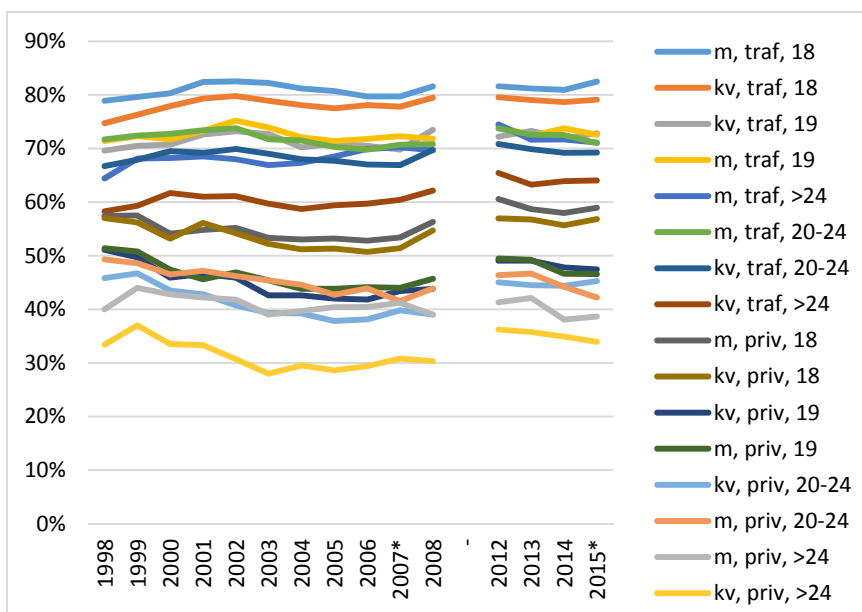
Då sammanhållet prov infördes i september 2008 innebar det att även de som underkänts på kunskapsprovet hädanefter fick genomföra körprov. Provtagargruppen för körprovet förändrades därmed på ett påtagligt sätt. För att göra en rättvisande jämförelse med föregående års statistik som enbart bygger på de som först har godkänts på kunskapsprovet har vi även gjort figurer där bara de prov som föregåtts av ett godkänt kunskapsprov är med. För år 2009-2011 har vi ingen uppgift om vilka prov det är. Den streckade linjen i figur 15 visar trenden för perioden som helhet.



*omfattar inte hela året

Figur 15 Andel godkända körprov (%) av de prov som föregåtts av godkänt kunskapsprov, år 1998-2015 (förutom 2009-2011)

Även om uppgifter för 2008-2011 saknas eftersom vi utifrån tillgängliga uppgifter inte kan avgöra vilka som haft godkänt kunskapsprov låg godkännandegraden år 2012 på en högre nivå än tidigare vilket tyder på en förändring i samband med införandet av sammanhållet prov (figur 15).



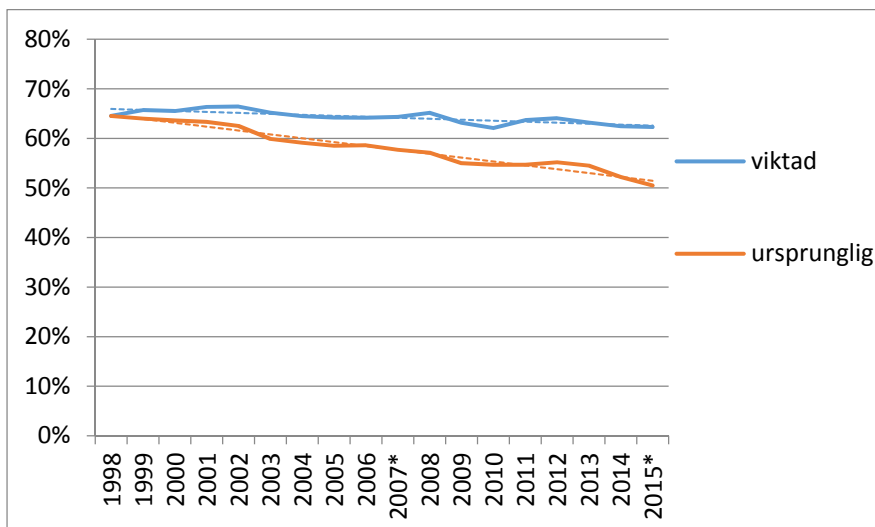
*omfattar inte hela året

Figur 16 Andel godkända körprov (%) inom respektive provtagarkategori, år 1998-2015 förutom 2009-2011

När man bara jämför resultaten för de prov som föregåtts av godkänt kunskapsprov ser trenden mer positiv ut än för samtliga prov även uppdelat i olika kategorier (figur 16) Även om andelen godkända prov efter 2012 sjunkit något är den för nästan alla grupper högre 2014 än den var 2006 eller 2008.

Viktad andel godkända prov

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 17. De streckade linjerna är trendlinjer för perioden som helhet.



*omfattar inte hela året

Figur 17 Andel godkända körprov totalt (före och efter viktning utifrån gruppens sammansättning 1998), samtliga prov.

Figur 17 kan sägas vara vad som uppstår om man kombinerar informationen i figur 12 med andelen för år 1998 i figur 13. 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 11 härleds den till privatansölda provtagare. Samtidigt framgår av figur 12 att framför allt andelen prov genomförda av 18-åringar anmälda via trafikskola minskat kraftigt mellan 1998 och

2015. Om provtagargruppen haft samma sammansättning under hela perioden skulle vi inte haft samma nedgång av resultaten.

Om man i stället utgår ifrån de körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov och viktat dem på samma sätt ser det ut som i figur 18. De streckade linjerna är trendlinjer för perioden som helhet. För närmare redovisning av procentandelar i figur 17 och 18 se tabell 6 och 7 i bilagan.



*omfattar inte hela året

Figur 18 Andel godkända prov totalt före och efter viktning utifrån gruppens sammansättning 1998, utifrån de körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov.

När man jämför de prov som föregåtts av godkänt kunskapsprov är det inte en lika tydlig nedgång. När man ser till viktade data snarare en förbättring.

Diskussion

Om man ska sammanfatta hur provtagargruppen i termer av personer som genomför körprov de olika åren har förändrats under perioden 1998-2015 har det blivit en större andel privatanmälda och äldre provtagare. I en studie av trender kan man inte bortse från det faktum att förutsättningarna kraftigt förändrades i och med införandet av sammanhållet prov i september 2008. Tidigare hade endast de provtagare som först fått godkänt på kunskapsprovet fått genomföra körprovet, men i och med förändringen fick även de som underkänts på kunskapsprovet genomföra

körprov. Det är dock inga markanta förändringar när man ser till individer just för övergången. Även om andelen som gör flera prov och andelen privatanmälda ökat är det en trend som kan ses såväl före som efter införandet av sammanhåller prov. Snarare är det så att andelen personer som bara gör körprov som anmäls privat har planat ut och hållit sig på relativt stabil nivå sedan 2008. Andelen provtagare som är 25 år eller äldre har däremot ökat sedan 2010 medan andelen 18-åringar minskat.

Om man undersöker hur många prov varje individ genomfört under året och indelar i kategorier av provtagare utifrån kön, anmälningssätt och ålder uppvisar 2014 ett liknande mönster som tidigare år, dvs. andelen som gör fler än ett körprov är högre bland kvinnor, bland äldre och, framför allt, bland de som anmälts privat. Som högst är den alltså bland kvinnliga provtagare som är 25 år eller äldre och anmälts privat. Dock är det bland de privatanmälda en högre andel som gör fler än ett prov än 1998. Inte bara andelen personer som gör flera prov utan även deras andel av den totala provmängden ökar något. De som gör flest prov gör fler prov än tidigare. Att vissa kategorier underkänns i högre grad än andra och därmed genomför fler prov avspeglas också i andelen prov av olika kategorier i den totala provmängden. 1998 utgjorde 18-åringarna 48 procent av provtagarna och stod för 44 procent av proven medan provtagare 25 år eller äldre utgjorde 18 procent av individerna och gjorde 21 procent av proven. År 2014 utgjorde 18-åringarna 35 procent av individerna och gjorde 32 procent av proven och provtagare som är 25 år eller äldre utgjorde 31 procent av individerna och gjorde 40 procent av proven.

När man redovisar andelen godkända prov för olika kategorier av provtagare är det tydligt att vissa grupper av provtagare lyckas bättre än andra och att det är ett tämligen stabilt mönster över tid även om man kan se en nedåtgående trend för de privatanmälda proven om man jämför 1998 och 2014.

Då de båda delproven delvis mäter olika aspekter av de förmågor som krävs för att få framföra ett fordon i trafik är det inte givet att de som får underkänt på kunskapsprovet även får underkänt på körprovet, men det finns ett samband och det är större chans att provtagare som godkänts på kunskapsprovet också får godkänt på körprovet (Alger & Eklöf, 2014). Även om förhoppningen med sammanhållet prov var att provtagarna skulle komma mer förberedda till provet skulle man ha kunnat tro att förändringen att även de som underkänts på kunskapsprovet fick genomföra

körprov skulle innebära en markant lägre andel godkända körprov, men det är inte fallet. Sammanhållet prov gav dock körprovet helt nya förutsättningar som gör att andelen godkända prov före och efter införandet inte kan jämföras utan att man har detta i åtanke. Om man för att få jämförbara data enbart studerar de prov som föregåtts av godkända kunskapsprov är det inte någon tydlig försämring, även om framför allt de sju månader som representerar 2015 visar på en nedåtgående trend för den andelen godkända prov totalt.

Eftersom provtagare som är 25 år eller äldre inte godkänns i lika hög utsträckning som 18-åringar och de som är privatanmälda inte i lika stor utsträckning som trafikskoleanmälda får den förändrade provtagargruppen konsekvenser för den totala andelen godkända prov. I denna studie åskådliggörs detta genom att vikta resultaten utifrån hur proven fördelade sig på olika kategorier 1998. Om andelen prov gjorda av respektive kategori var desamma nu som då och respektive kategori fick godkänt i den utsträckning de får nu skulle andelen godkända prov totalt 2015 (fram till sista juli) vara tre procent lägre än 1998. Om man gör viktningen endast med de körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov (vilket var fallet för alla körprov innan 2008) skulle andelen godkända prov till och med vara en procent högre än 1998.

Att göra trendbeskrivningar eller jämförelser över tid innebär att man gör olika avväganden. Vilka uppgifter är det mest meningsfullt att jämföra och kommentera? Vad bör man ta hänsyn till om man vill öka jämförbarheten för olika år? När motsvarande jämförelser gjordes för data fram till 2008 föreföll det motiverat att utgå från den fördelning inom kategorierna som rådde 1998 för att tydliggöra att provtagargruppen förändrats vilket också ger effekter på den totala andelen godkända prov. Nu kan man fråga sig om det vore mer motiverat att fortsättningsvis kanske utgå från 2010 som en baslinje. Det var det år då sammanhållet prov fick fullt genomslag eftersom alla ingick i det nya systemet. (Ett problem med just en sådan baslinje är dock bristen på uppgifter om vilka prov som föregåtts av godkänt kunskapsprov).

Om man ser till personer snarare än prov så blir det tydligt att de allra flesta, omkring två tredjedelar, fortfarande bara gör ett körprov. Det är dock också tydligt att framför allt de privatanmälda provtagarna i stor utsträckning behöver fler försök, och ett fåtal av dessa behöver väldigt många försök. Det ökande antalet omprov innebär att antalet prov ökat mer än antalet provtagare. Mellan 1998 och 2014 har antalet provtagare ökat med 80 procent, medan antalet prov ökat med 117 procent.

Antalet prov är, främst för körprovet, delvis kopplat till tillgängliga resurser. Eftersom det behövs en förarprövare för varje provtagare för att kunna genomföra ett körprov begränsar det hur många prov det är möjligt att genomföra. Trafikverkets arbete med att öka servicenivån och minska köerna genom att flytta semestrar, öka öppettider och ta in mer personal har lett till att fler körprov kunnat genomföras.

Även om det genomförs många fler körprov än tidigare är det bara aningen fler förarprövare. De genomför emellertid betydligt fler prov än tidigare, fler prov är privatanmälda och fler underkänns.

Möjliga tolkningar av resultatet

Har provet blivit svårare och bedömnarna striktare?

En fråga man skulle ställa är om körprovet förändrats under perioden. Mäter man samma saker och bedöms de på samma sätt? Utifrån protokollen från olika år kan man se att vissa förändringar gjorts i hur resultaten markeras. En större förändring var att man sedan december 2007 kan se hur underkännanden är kopplade till kursplanemålen. Även om det i grunden är förmågan att framföra ett fordon på ett trafiksäkert sätt som provas har man i kursplaner uttryckt och indelat denna förmåga på olika sätt. Det i sig innebär dock inte att provet per automatik blir lättare eller svårare. Om man ser till andelen godkända prov för respektive kategori över tid är den tämligen stabil vilket inte indikerar några plötsliga förändringar utifrån ett förändrat förhållningssätt som en följd av ändrat prov. Den negativa trenden för de privatanmälda proven kan förmodligen tolkas som en effekt av att fler omprov görs snarare än att förarprövarna blivit striktare. Om provet och bedömningen ändrats borde det påverka samtliga kategorier.

Sen är det förstås så att trafikmiljön förändras, även om den förändringen ser olika ut på olika orter. Det innebär exempelvis att det har blivit vanligare med cirkulationsplatser och mindre vanligt med järnvägsövergångar. Vilka faror som är oftast förekommande varierar över tid, men syftet med körprovet är oförändrat att bedöma vilka förare som har de kunskaper och färdigheter som behövs för att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt. Oavsett vilka trafiksituationer som provas och mot vilka kursplanemål de utvärderas är det, då som nu, ofta i uppmärksamhet och samspel med övriga trafikanter som provtagarna uppvisar brister.

Det är inte så att provet är utformat för att ha en viss godkännandegrad. Det finns inget självändamål i att en viss andel provtagare lyckas på

provet. Provet ska pröva centrala kompetenser som de anges i styrdokument och ytterst är det upp till provtagaren att förbereda sig tillräckligt väl för att nå upp till de krav som ställs. Rent säkerhetsmässigt kanske det vore mer oroande om andelen godkända prov ökade kraftigt än minskade, men om man kunde fastställa att provet skiljer de som har den efterfrågade kompetensen från de som inte har den skulle inte heller det vara problematiskt för provet.

När det gäller bedömningen så görs den av individer, men Vägverket och senare Trafikverket har arbetat med att standardisera provet och få bedömningen enhetlig, vilket borde motverka en eventuell bedömningsglidning. Det borde inte vara större individuella skillnader nu än i början av perioden, utan snarare tvärtom. Det finns dock inte underlag för att göra någon utvärdering av trend. I en studie som genomfördes vid årsskiftet 2008-2009 bedömdes provtagarnas prestation lika (utifrån godkänt/underkänt) av förarprövarna och en medåkande bedömare i 93 procent av fallen och i de fall de hade olika åsikt fanns ingen koppling till vare sig förarprövarnas eller provtagarnas bakgrund eller attityder (Alger et al., 2009).

Lyckas alla sämre nu än förr?

Av våra data framgår att resultatet inte är sämre nu än förr för alla grupper. Det är snarare förvånansvärt att det inte går sämre än det gör, med tanke på att man numera genomför körprov oavsett resultat på kunskapsprovet. Nu liksom tidigare godkänns privatansmällda i lägre utsträckning än trafikskoleansmällda och äldre i lägre utsträckning än yngre. Följaktligen gör dessa grupper fler prov och utgör därmed en större andel av den totala provmängd som statistiken beräknas på. Då andelen individer i dessa grupper är högre i slutet än i början av perioden 1998-2015 ger det en nedåtgående trend totalt.

Vet provtagarna inte vilka kunskaper som krävs?

Andelen prov som görs av privat anmälda provtagare har ökat stadigt under perioden både som en följd av att fler individer anmäls privat och på grund av att dessa gör allt fler prov. Eftersom andelen godkända prov under hela perioden varit högre för proven som anmäls via trafikskola är det inte långsökt att anta att en del i detta är att trafikskolorna har en bättre skattning av om provtagaren har de kunskaper och färdigheter som krävs för att godkännas på körprovet även om såväl introduktionsutbildning och informationsbroschyrer har upplyst om provets innehåll. Den

självvärdering som omtalas i styrdokumentet kan vara knepig att utveckla på egen hand. I en studie 2008/2009 gjorde de provtagare som anmälts via trafikskola en mer realistisk skattning av sin förmåga än de privatansölda (Alger et al., 2009). Det är okänt i vilken grad självvärderingen i kursplanen bidragit till ökad självinsikt hos provtagarna. Enligt en första utvärdering (Nyberg & Henriksson, 2009) hade inte förändringarna gett så stort genomslag i undervisningen men det har nu gått några år.

En annan tolkning är att de vet vad som gäller men inte bryr sig utan chansar enligt mottot "går det så går det". Om det inte längre är pinsamt att misslyckas kanske man ser provtillfällen som övningstillfällen. I ovan nämnda studie är det bara några få procent av provtagarna som tycker att påståendet "jag är väl förberedd inför uppkörningen" stämmer dåligt eller inte alls för deras del (Alger et al., 2009). Andelen som tycker att "det är bra att chansa och köra uppkörningen även om det är tveksamt att man får godkänt" är dock högre, även om majoriteten inte instämmer. Trots att de i regel skattade sin förarkompetens inom olika specifika områden högt markerade hälften av dem "varken säker eller osäker" när de skulle bedöma hur säkra de var på att klara provet. Nervositet är den vanligaste anledningen till osäkerheten (drygt hälften), men mellan 25 och 30 procent åberopar osäkerhet på vilka krav som ställs, oförutsedda händelser respektive ovana vid bilen.

Varför ändras provtagargruppen?

Kostnaden för körkort ökat mer än konsumentprisindex sedan 1996 och glappet sedan dess ökat, åtminstone fram till 2012. Det verkar dock inte ha haft så stor påverkan på andelen som väljer att ta körkort enligt Kägeson (2014) med tanke på att den minskande trenden för körkortstagande planat ut efter det. Men måhända är kostnaden en bidragande faktor till att så många väljer att anmäla sig till provet privat.

Att åldersfördelningen i provtagargruppen förändrats de senaste åren kan till en del ha påverkats av att man tar körkort senare i livet. Men det beror inte främst på att det är mindre årskullar av 18-åringar eller ens på vikande intresse i denna åldersgrupp att ta körkort. Den stora förändringen är den stora ökningen av provtagare som är 25 år eller äldre. 39 procent av provtagarna i denna ålderskategori utgjordes 2014 av personer som gjort kunskapsprovet på ett annat språk än svenska, vilket tyder på att inte bara årskullsvariation påverkar antalet.

År 2014 invandrade nästan 127 000 till Sverige, varav drygt 12 000 återinvandrande svenskar (www.scb.se). Alla har inte uppnått körkortsålder och omkring en fjärdedel bosatte sig i storstadsområdena där körkort i regel inte ses som lika nödvändigt som i glesbygd, men det rimligt att anta att åtminstone en del av avser att skaffa svenskt körkort. Även om en del har körkort sedan tidigare är det förenat med en del svårigheter att ta körkort i ett annat land där man inte kan språket. Det är inte säkert att det finns undervisning och undervisningsmaterial på ett språk man förstår. Det är svårare att ta reda på saker, kommunicera med myndigheter, lärare. Ett socialt kontaktnät är ofta en förutsättning för att hitta någon att övningsköra med privat, kanske låna en bil. Även om kunskapsprovet finns tillgängligt på många språk är det inte nödvändigtvis fallet med de obligatoriska utbildningarna och körprovet. Det kan förekomma tolkning, men vi har inga uppgifter om hur vanligt det är.

Oavsett vilken kategori av provtagare man tillhör krävs det att man letar upp information och lägger ner tid och arbete på att tillägna sig de kunskaper och färdigheter som krävs. Även om myndigheterna ska hålla information lätt tillgänglig och lätt förståelig kan de inte ansvara för att se till att provtagarna tar till sig den.

Negativa konsekvenser?

Även om det är trist för provtagarna att göra provet upprepade gånger är det sammantaget kanske inte det som är det främsta problemet. Ett ökat antal omprov kräver för kunskapsprovets del att fler prov utvecklas, alla med samma svårighetsgrad och innehållstyp men ändå olika. För körprovets del krävs att det finns fler förarprovare. Det krävs även mer av administrativa funktioner och system om volymen ökar.

De förarprovare som ska tillhandahålla provtillfällen får genomföra många prov, ofta med provtagare som inte håller måttet och tvingas allt oftare göra provtagarna besvikna i stället för att ge ett glädjande besked, vilket tär på dem. Om samma provtagare återkommer gång på gång utan att någon inlärning hunnit ske däremellan bidrar det inte heller till en känsla av meningsfullhet i arbetet. Det är en helt annan arbetssituation nu än det var 1998. Man får hoppas att förarprovare inte frestas att godkänna flitigt återkommande provtagare av ren utmattning eller av medkänsla. Det kunde också bli frestande att sänka gränsen för godkännande till en statistiskt mer tilltalande nivå eller att anpassa sig till "typiska" prov.

Vad kan man göra åt en sjunkande godkännandegrad?

Om man nu vill åstadkomma en högre godkännandegrad – vilka åtgärder skulle man kunna vidta? Förutsatt att kravgränsen för provet nu ligger på en lämplig nivå är det inte ändamålsenligt att förändra provet eller bedömningen av provet. Följden av detta skulle bli att förare som inte är trafiksäkra får körkort.

Man skulle kunna tänka sig olika förändringar av reglerna och administrationen kring provet. Eventuella förändringar skulle givetvis behöva utprövas för att se om de verkligen har den avsedda effekten. Men låt oss kasta fram några idéer.

Det är bra att göra båda provdelarna nära i tid men pressen att klara båda inom två månader kanske leder till onödigt många omprov utan ytterligare inläring emellan. Kanske kan man kräva att de två första ska ske nära i tid men om man godkänns på det ena har man tre försök på sig inom en längre tidsperiod innan man måste göra om det andra? Kanske skulle man kunna införa någon sorts spärrtid åtminstone så att man inte kan göra flera prov av samma sort på samma dag? När man gör tre kunskapsprov på samma dag har man knappast hunnit lära sig mer emellan... Kanske är en karenstid mellan provförsök om båda provdelarna underkända en möjlig åtgärd? Det gäller dock att utforma sådana eventuella regler på ett tydligt sätt så att tvetydigheter undviks. Tidigare försök med karenstider har inte varit så framgångsrika och föranlett en del tolkningstvister kring när betalning ska anses ha inkommit och liknande (personlig kommunikation P-O Nilsson 2015-11-05).

Vilken effekt skulle det få om man införde en graderad avgift så att det är dyrare att göra många prov? Om det är dyrare med lektioner än prov kan det hända att man använder proven som feedback i stället för ytterligare utbildning, vilket inte är det syfte proven är tänkta för.

Olika sätt att möjliggöra för framför allt ungdomar att finansiera en körkortsutbildning trots arbetslöshet eller låg inkomst genom lån eller bidrag har förts fram under åren (se t.ex. Motion 2014/15:2585). Ännu har man dock inte kunna enas om någon enkel och rättvis modell eller finansiering av ett sådant system. Betydelsen av ekonomin när det gäller ungdomars körkortstagande är inte heller helt klagjord (se t.ex. Kägeson, 2014).

Skulle provtagarna vara bättre förberedda om mer utbildning än idag var obligatorisk? I media förkommer ibland insändare om att införliva körkortsutbildning i gymnasieundervisningen. Ett sådant grepp skulle dock

enbart nå den åldersgrupp som klarar sig bäst idag och inte alls äldre provtagare. Enligt kursplanen ska provtagaren kunna värdera konsekvenserna av sin egen erfarenhet av bilkörning och det egna körbeteendet. Kanske är det där det brister då handledarna inte vet hur man kan öva upp förmågan till självvärdering? Skulle en obligatorisk lektion på trafikskola med feedback innan man bokar provet bidra till en mer realistisk värdering eller bara avfärdas som en otillförlitlig bedömning av någon som har pengar att tjäna på att man utbildar sig ytterligare? Skulle det alls göra någon skillnad eftersom många av de som anmäls privat även nu tar körlektioner? Skulle ytterligare obligatorier göra det svårare för provtagare som har svårt med svenska språket?

Om man återigen uteslöt provtagare som inte först fått godkänt på kunskapsprovet från körprovet skulle det ge färre körprov och större chans till godkända körprov, men det skulle också vara att frångå idén med ett prov med två integrerade delar. Det skulle förmodligen öka antalet kunskapsprov ytterligare och tidigare studier tyder på att lång tid mellan provdelarna resulterar i lägre andel godkända körprov (Alger & Eklöf, 2014).

Ändrat beteende skulle också kunna komma ifrån ändrade attityder. Vilket som är det bästa sättet att övertyga provtagarna om att det är eftersträvansvärt att öva ordentligt, vara väl insatt i kraven, väl förberedd och att realistiskt kunna bedöma den egna förmågan innan man bokar tid för prov är inte helt självklart.

Kommande studier?

Förutom att utvärdera eventuella åtgärder är det viktigt att fortsätta undersöka förarprovets kvalitet. Om förarprovet är för lätt eller mäter fel saker är det betydligt trafikfarligare och ett större problem än en vikande godkännandegrad.

Eftersom kravgränsen är en sådan avgörande komponent i systemet borde kravgränsen för kunskapsprovet studeras närmare. I nuläget förutsätts alla provvarianter vara parallella utifrån en på förhand bestämd poänggräns. Ytterligare bevis för att detta är fallet och att den fastställda gränsen är en lämplig indikation på tillräcklig kompetens vore önskvärda.

Tidigare har 18-åringarna ägnats en hel del uppmärksamhet och man har exempelvis undersökt ungdomars inställning till att ta körkort (Forward, Aretun, Engström, Nolén, & Börjesson, 2010). Kanske är det nu dags att

ta reda på mer om de äldre provtagarna, i synnerhet de som gör flest prov
– hur skulle de kunna lyckas bättre?

Flera nya förarprövare har utbildats och anställts som en åtgärd för att komma till rätta med köerna. Det vore intressant att följa upp dessa nya förarprövare? Alla skrivelser om vikande godkännandegrad får inte leda till att förarprövarna blir mer förlåtande. Eller är det så att de nyutbildade förarprövarna alla håller samma kravnivå men att de erfarna har etablerat olika individuella kravnivåer?

Referenser

- Alger, S., & Eklöf, H. (2012). *Sämre år för år? En studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., & Eklöf, H. (2013). *Det praktiska körprovet 2009-2011 : analys av datas tillförlitlighet samt provresultat och trender*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.
- Alger, S., & Eklöf, H. (2014). *Uppföljning av sammanhållet förarprov: Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov mellan 2007 och 2013*. Umeå: Umeå universitet, Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap.
- 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.
- Forward, S., Aretun, Å., Engström, I., Nolén, S. & Börjesson, J. (2010). *Ungdomars inställning till att ta körkort 2002-2009*. Linköping: VTI.
- Kågeson, P. (2014). *The causes and effects of declining driver license holdings in Sweden*: CTS-Centre for Transport Studies Stockholm (KTH and VTI).
- Motion 2014/15:2585. *Underlätta för unga att ta körkort*. Tillgänglig: <http://data.riksdagen.se/fil/B1A4F45F-1F7F-4624-B9EC-CAEA01470EE7>
- Nyberg, J., & Henriksson, P. (2009). *Förändringar inom den svenska förarutbildningen—Delstudie 3. Processutvärdering av Kursplan B*. VTI rapport, 665. Linköping: VTI.
- 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.
- Wolming, S. (2000). *Förarprovningens struktur och resultat: en studie av relationen mellan kunskapsprov och körprov samt utbildningsbakgrundens betydelse*. Umeå: Enheten för pedagogiska mätningar, Umeå universitet.

Förklaring till tabellerna i bilaga 1

Asterisk (*) betecknar att data inte omfattar hela året.

2007 omfattar inte hela december. 2015 omfattar bara uppgifter fram till sista juli.

I tabell 1, 2, 4 och 5 i bilaga 1 presenteras resultat från körprov 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 körprov inom respektive kategori utifrån alla körprov, 2008-2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
m, traf, 18	81,1	79,3	78,4	79,2	79,5	79,1	78,6	79,7
m, traf, 19	71,6	71,3	69,7	71,4	71,2	69,4	70,8	68,7
m, traf, 20-24	70,6	69,7	69,0	71,3	71,3	69,1	69,2	67,8
m, traf, >24	69,5	70,4	69,3	71,6	71,8	67,3	67,6	67,3
m, priv, 18	55,1	53,0	51,5	53,6	54,4	53,3	52,2	52,5
m, priv, 19	45,0	43,4	41,5	43,1	43,6	44,1	40,5	38,8
m, priv, 20-24	43,3	40,4	39,6	40,1	40,5	40,9	38,5	36,8
m, priv, >24	38,2	34,2	33,6	34,2	35,9	35,9	33,8	33,3
kv, traf, 18	79,1	77,0	76,0	77,3	77,3	77,2	76,4	76,3
kv, traf, 19	73,0	69,0	68,1	69,4	69,9	70,0	69,1	68,8
kv, traf, 20-24	69,3	66,7	64,9	68,2	68,1	66,7	65,7	65,6
kv, traf, >24	61,6	59,7	58,1	61,2	60,8	58,8	58,2	59,0
kv, priv, 18	53,9	51,5	50,0	51,5	52,0	52,2	50,8	50,6
kv, priv, 19	42,8	43,0	41,7	43,2	43,6	44,7	42,4	41,5
kv, priv, 20-24	38,7	36,5	36,6	38,7	40,2	39,7	39,1	38,5
kv, priv, >24	29,9	27,4	27,3	28,3	30,5	30,1	29,7	28,8
Totalt	57,0	55,0	54,4	54,7	55,2	54,6	52,2	50,5

Tabell 2 Andel (%) godkända körprov inom respektive kategori utifrån de körprov som föregåtts av godkänt kunskapsprov, 2012-2015

	2012	2013	2014	2015*
m, traf, 18	81,6	81,2	80,9	82,5
m, traf, 19	74,2	72,4	73,8	72,6
m, traf, 20-24	73,7	72,6	72,5	71,0
m, traf, >24	74,5	71,6	71,7	71,1
m, priv, 18	60,6	58,7	58,0	59,0
m, priv, 19	49,4	49,2	46,6	46,5
m, priv, 20-24	46,4	46,7	44,2	42,2
m, priv, >24	41,3	42,1	38,1	38,6
kv, traf, 18	79,5	79,0	78,6	79,1
kv, traf, 19	72,2	73,3	71,9	72,8
kv, traf, 20-24	70,8	69,9	69,2	69,2
kv, traf, >24	65,4	63,3	63,9	64,0
kv, priv, 18	57,0	56,7	55,7	56,8
kv, priv, 19	49,1	49,1	47,8	47,5
kv, priv, 20-24	45,0	44,5	44,4	45,3
kv, priv, >24	36,2	35,8	34,9	33,9

Tabell 3 Andel (%) godkända körprov inom anmälningssätt, samt andel (%) av körprov anmälda privat eller via trafikskola

	Andel godkända		Andel anmälda prov	
	via trafikskola	privat	via trafikskola	privat
2008	74,6	43,8	45,9	54,1
2009	72,6	40,5	45,1	54,9
2010	71,6	39,7	46,1	53,9
2011	73,1	40,3	43,7	56,3
2012	73,0	41,4	43,7	56,3
2013	71,6	41,1	44,2	55,8
2014	70,7	38,7	42,1	57,9
2015*	70,8	37,7	38,7	61,3

Tabell 4 Andel (%) av samtliga genomförda körprov, uppdelat på kategorier, 2008-2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
m, traf, 18	10,9	11,1	11,4	10,4	9,9	9,9	8,8	8,4
m, traf, 19	3,1	3,2	3,3	3,0	2,9	2,8	2,6	2,1
m, traf, 20-24	3,7	3,5	3,6	3,8	3,9	4,0	4,1	3,6
m, traf, >24	3,4	3,0	3,0	3,0	3,1	3,7	4,0	3,8
m, priv, 18	10,4	10,3	10,2	9,3	8,6	8,5	7,5	7,8
m, priv, 19	4,5	4,7	4,5	4,3	4,1	3,8	3,7	3,5
m, priv, 20-24	6,2	6,3	6,5	7,4	7,4	7,4	7,6	8,1
m, priv, >24	12,1	11,9	11,9	13,0	12,8	13,4	16,5	19,4
kv, traf, 18	11,1	11,0	11,5	10,5	10,4	10,1	9,1	8,5
kv, traf, 19	3,9	4,1	4,2	3,6	3,5	3,3	2,8	2,3
kv, traf, 20-24	4,5	4,5	4,6	4,7	5,1	5,2	5,0	4,6
kv, traf, >24	5,1	4,7	4,4	4,3	4,8	5,2	5,7	5,5
kv, priv, 18	4,8	5,1	5,1	5,0	5,2	5,1	4,6	4,5
kv, priv, 19	3,0	3,2	3,1	3,0	3,0	2,8	2,4	2,1
kv, priv, 20-24	4,9	5,1	4,8	5,7	6,0	5,8	5,6	5,1
kv, priv, >24	8,2	8,4	7,7	8,8	9,3	9,1	10,0	10,9

Tabell 5 Antal körprov inom respektive kategori, samtliga prov 2008-2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
m, traf, 18	20 311	23 065	23 041	21 201	22 244	21 875	21 692	12 038
m, traf, 19	5 779	6 696	6 675	6 390	6 449	6 123	6 331	2 962
m, traf, 20-24	6 819	7 240	7 309	7 831	8 769	8 897	10 064	5 119
m, traf, >24	6 399	6 208	6 105	6 250	7 055	8 088	9 805	5 481
m, priv, 18	19 344	21 371	20 513	18 658	19 299	18 643	18 460	11 258
m, priv, 19	8 293	9 766	9 162	8 759	9 211	8 339	9 152	5 002
m, priv, 20-24	11 540	13 011	13 167	14 949	16 654	16 185	18 817	11 641
m, priv, >24	22 499	24 739	23 931	26 551	28 735	29 390	40 663	27 846
kv, traf, 18	20 701	22 848	23 178	21 674	23 507	22 195	22 334	12 250
kv, traf, 19	7 290	8 507	8 461	7 660	7 968	7 202	6 973	3 263
kv, traf, 20-24	8 425	9 336	9 275	9 875	11 452	11 508	12 422	6 587
kv, traf, >24	9 496	9 687	8 901	9 169	10 878	11 487	14 088	7 959
kv, priv, 18	8 896	10 569	10 227	10 342	11 717	11 181	11 218	6 421
kv, priv, 19	5 660	6 586	6 282	6 389	6 711	6 134	5 979	2 997
kv, priv, 20-24	9 111	10 541	9 756	11 689	13 600	12 702	13 769	7 298
kv, priv, >24	15 277	17 545	15 617	18 467	20 855	20 130	24 583	15 715
Totalt	185 840	207 715	201 600	205 854	225 104	220 079	246 350	143 837

Tabell 6 Andel godkända körprov (%) totalt, före och efter viktning 1998-2015

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	57,1	65,2
2009	55,0	63,2
2010	54,4	62,1
2011	54,7	63,7
2012	55,2	64,1
2013	54,6	63,2
2014	52,2	62,5
2015*	50,5	62,3

Tabell 7 Andel godkända körprov bland de som föregåtts av godkända kunskapsprov(%) totalt, före och efter viktning 1998-2008 samt 2012-2015

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
2012	61,9	67,6
2013	61,1	66,8
2014	58,9	66,2
2015*	57,7	66,5

RAPPORTER FRÅN INSTITUTIONEN FÖR BETEENDEVETENSKAPLIGA MÄTNINGAR

Utgivna rapporter i föregående serie:

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

2004

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

2005

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

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

2006

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

2007

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

2008

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

2009

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

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

2010

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

2011

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

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

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

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

2014

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

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