VTI rapport 936
Utgivningsår 2017
www.vti.se/publikationer

Den svenska förarutbildningen

Dagsläge och framtidsutsikter

Sonja Forward
Jonna Nyberg
Susanne Gustafsson
Nils Petter Gregersen
Per Henriksson

VTI rapport 936

Den svenska förarutbildningen

Dagsläge och framtidsutsikter

Sonja Forward

Jonna Nyberg

Susanne Gustafsson

Nils Petter Gregersen

Per Henriksson

Diarienummer: 2014/0578-7.3
Omslagsbilder: Hejdlösa Bilder AB
Tryck: VTI, Linköping 2017

Referat

Det övergripande syftet med den här undersökningen är att ge en djup och bred kunskapsbas rörande dagens förarutbildning. Utifrån resultaten av de fyra ingående delstudierna avser projektet i sin helhet att identifiera förändringsbehov samt bidra med förslag till förändringar och åtgärder. Flera metoder har använts för att uppnå syftet. Inledningsvis presenteras en litteraturöversikt över vilka mekanismer som ligger bakom unga körkortstagares förutsättning att bli säkra förare men också litteratur kopplat till brister och förändringsbehov i förarutbildningen. Därefter presenteras en olycksanalys av säkerhetsläget som sammanställer aktuell statistik om unga och om nyblivna förares olyckssituation och hur den har förändrats under senare år. Detta följs sedan av en sammanställning av körkorts- och provstatistik och dess utveckling över tid. I projektet ingår även en intervjustudie där elva personer intervjuades (politiker, myndighetspersoner, forskare och företrädare för trafikskolor och trafikövningsplatser). Syftet med denna delstudie var att analysera hur de ser på den nuvarande svenska förarutbildningen, samt deras egna förslag på förändringar och åtgärder. Två enkätundersökningar genomfördes. Den första riktade sig till nyblivna körkortsinnehavare i olika åldrar om deras förarutbildning medan den andra riktade sig till trafiklärare. De övergripande resultaten från denna studie visar att den allmänna diskussionen om förarutbildningen fokuserar för mycket på tid och kostnad och mindre på kvalitet, vilket inte gynnar trafiksäkerheten. Studiens rekommendationer framhäver därför att det finns behov av en mera omfattande förändring av förarutbildningen. Ett viktigt steg i detta arbete är att förbättra de pedagogiska metoderna. Dessa metoder kan sedan tillämpas inom riskutbildningarna och den mera allmänna förarutbildningen. Övriga förändringsbehov som identifierades handlar om den privata övningskörningen och en förbättrad kontakt med trafikskolan, en förbättring av kvalitén på de obligatoriska momenten, införandet av flera obligatoriska moment, kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikövningsplatser genom ökad tillsyn och ökad samverkan mellan olika aktörer, en utveckling av förarprovet, en bättre konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov, en tydligare ansvarsfördelning gällande forskning och utveckling och en bättre koordinering av de olika delarna av förarutbildningen. Slutligen finns det behov av att lyfta fram förslag på ”Best practice” vilket endast kan göras om fler utvärderingar genomförs regelbundet.

Titel:	Den svenska förarutbildningen – Dagsläge och framtidsutsikter
Författare:	Sonja Forward (VTI) Jonna Nyberg (VTI) Susanne Gustafsson (VTI) Nils Petter Gregersen (VTI) Per Henriksson (VTI)
Utgivare:	VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut www.vti.se
Serie och nr:	VTI rapport 936
Utgivningsår:	2017
VTI:s diarienr:	2014/0578-7.3
ISSN:	0347-6030
Projektnamn:	Körkortsutbildningen
Uppdragsgivare:	Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)
Nyckelord:	Förarutbildning, olycksanalys, körkorts- och provstatistik, intervjuer, attityder, best practice
Språk:	Svenska
Antal sidor:	147

Abstract

The overall aim of this study is to provide a deep and broad understanding of current practice of driver training. Based on the results of four in-depth studies, the project attempts to identify the need for improvement. Furthermore, and in order to improve driver training some essential actions will be presented. Several methods have been used to achieve this aim. The report starts with a literature review looking at various aspects which can influence young driver trainer's ability to drive safely but also literature looking at deficiencies and needs for change. The following chapter presents accident statistics which includes current data on young drivers' accident involvement and how this has changed in recent years. That is followed by a summary of statistics on driving license tests and re-tests. The project also includes an interview study in which eleven professionals were interviewed (politicians, government officials, researchers and representatives of driving schools and race tracks). The purpose of this study was to discuss their views on the current driver training in Sweden but also their own suggestions for change. Two surveys were then carried out. The first was aimed at new drivers of different ages about their driver training and the other was aimed at driving instructors. The general conclusion of this study is that the general discussion of driver training focuses too much on time and cost rather than quality which does not favour traffic safety. The recommendation is therefore that there is a need for a more fundamental change of driver training. To realise this, some of the teaching methods used need to be improved. These methods can then be applied to "risk education" and to the more general driver training. Other areas which are in need for improvement focus on; private practice and a closer contact with driving schools, enhancing the quality of compulsory training and introduce more parts, more frequent quality assurance of driving schools and increased supervision and collaboration between stakeholders, a development of driving licence testing and a better consensus between the objectives, content/process and driving test, a clearer division of responsibilities regarding research and development and a better coordination of the various elements of driver training. Finally, there is a need to highlight best practice which can only be done if evaluation becomes common practice.

Title:	Novice driver training in Sweden- present and future prospects
Author:	Sonja Forward (VTI) Jonna Nyberg (VTI) Susanne Gustafsson (VTI) Nils Petter Gregersen (VTI) Per Henriksson (VTI)
Publisher:	Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) www.vti.se
Publication No.:	VTI rapport 936
Published:	2017
Reg. No., VTI:	2014/0578-7.3
ISSN:	0347-6030
Project:	Driver training
Commissioned by:	The Swedish National Association of Driving Schools (STR)
Keywords:	Novice driver training, accident statistics, driving license test and re-tests, interviews, attitudes, best practice
Language:	Swedish
No. of pages:	147

Förord

Denna studie har genomförts med ekonomiskt stöd från Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Studien är genomförd av rapportens författare. Författarna vill tacka Christina Stave som tillsammans med Sonja Forward genomfört intervjuerna. Vi vill också rikta ett stort tack till de personer som deltagit i intervjustudien och som besvarat enkäten.

Linköping, mars 2017

Sonja Forward
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Granskningsseminarium genomfört 11 april 2017 där Björn Lidestam var lektör. Sonja Forward har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Åsa Aretun har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

Review seminar was carried out on 11 April 2017 where Björn Lidestam reviewed and commented on the report. Sonja Forward has made alterations to the final manuscript of the report. The research director Åsa Aretun examined and approved the report for publication. The conclusions and recommendations expressed are the authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning **11**

Summary **15**

1. Inledning **19**

1.1. Bakgrund 19
1.2. Internationell utblick 19
1.3. Den svenska förarutbildningen 21
1.4. Syfte och metod 23

2. Litteraturöversikt **24**

2.1. Syfte 24
2.2. Metod 24
2.3. Körkortstagande 24
2.3.1. Faktorer bakom ett uppskjutet körkortstagande 24
2.3.2. Prognoser inför framtiden 26
2.4. Unga körkortstagares förutsättningar 26
2.4.1. Fysiologiska faktorer 26
2.4.2. Sociologiska faktorer 28
2.4.3. Psykologiska faktorer 28
2.4.4. Erfarenhetsparadoxen 30
2.5. Brister och förändringsbehov i förarutbildningen 30
2.5.1. Konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov 31
2.5.2. Ansvar och roller 31
2.5.3. Introduktionsutbildningen 32
2.5.4. Riskutbildning 32
2.5.5. Teoretisk utbildning 32
2.5.6. Sparsam körning 32
2.5.7. Individanpassning 33
2.5.8. Självvärdering 33
2.5.9. Trafikskolornas kvalité och trafiklärarnas kompetens 33
2.5.10. Förarprov 34
2.6. Förbättringsförslag 35
2.6.1. Pedagogiska metoder 35
2.6.2. Föräldrars och handledares roll 38
2.6.3. Pedagogiska redskap 40
2.6.4. Utbildning efter förarutbildningen 42
2.6.5. Fler obligatoriska moment 44
2.6.6. Tillsyn av trafikskolor 45
2.7. Sammanfattning 45

3. Olycksanalys av trafiksäkerhetsläget **47**

3.1. Bakgrund, syfte, metod och material 47
3.2. Resultat 47
3.2.1. Olycksstatisk unga förare åren 2003–2014 47
3.2.2. Olycksplats 51
3.2.3. Olyckssituation 52
3.2.4. Risk att skadas svårt eller dödas 53
3.2.5. Övningsskörningsolyckor – sammanställning från STR 54
3.2.6. Sammanfattning 56

4. Körkorts- och provstatistik 57
4.1. Körkortstagande 57
4.1.1. Körkortstagande och utbildningsbakgrund 59
4.1.2. Körkortstagande i stad och på landsbygd 59
4.2. Förarprov 60
4.2.1. Godkännandegrad 60
4.2.2. Anmälan till prov som privatist eller från trafikskola 63
4.2.3. Antal omprov 63
4.2.4. Förarprovskontor 64
4.3. Sammanfattning 66
5. Intervjustudie 67
5.1. Syfte 67
5.2. Metod 67
5.2.1. Informanterna 67
5.2.2. Intervjuer 67
5.2.3. Genomförande och analys 68
5.3. Resultat 68
5.3.1. Körkortstagarnas upplägg av förarutbildningen 68
5.3.2. Kostnaden för ett körkort 68
5.3.3. Konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov 69
5.3.4. De obligatoriska momenten inom utbildningen 70
5.3.5. Körkortstagare med annat språk än svenska 71
5.3.6. Trafikskolornas kvalité och utbildarnas kompetens 72
5.3.7. Förarprovets kvalité och utbildarnas kompetens 75
5.3.8. Pedagogiska utmaningar 76
5.3.9. Nya pedagogiska metoder och verktyg inom rådande förarutbildning 77
5.3.10. Förändringar av förarutbildningssystemets ramar 80
5.3.11. Ansvar, roller, uppfattningar om förarutbildningens roll och ökad samverkan 84
5.4. Sammanfattning 87
6. Enkätundersökning riktad till elever 89
6.1. Metod 89
6.1.1. Datamaterial 89
6.1.2. Genomförande 89
6.1.3. Utformning av enkäten 89
6.1.4. Urval och bortfallsanalys 90
6.1.5. Dataanalys 90
6.2. Resultat – enkätstudien 90
6.2.1. Bakgrundsfakta om de nyblivna körkortsinnehavarna 90
6.2.2. Den teoretiska utbildningen 91
6.2.3. Kunskapsprovet 92
6.2.4. Riskutbildningarna 94
6.2.5. Upplägget av den praktiska utbildningen 95
6.2.6. Privat övningskörning 96
6.2.7. Övningskörning på trafikskola 99
6.2.8. Samband mellan upplägget av den praktiska utbildningen och några bakgrundsfaktorer 101
6.2.9. Körkortsutbildningens övningsmoment – skillnader mellan grupper 106
6.2.10. Anmälan till körprovet 113
6.2.11. Körprovet 117
6.2.12. Sammanställning av de öppna svaren i enkäten 121

6.3. Sammanfattning 124
6.3.1. Den teoretiska utbildningen och kunskapsprovet 124
6.3.2. Den praktiska utbildningen 125
6.3.3. Körkortsutbildningens övningsmoment 125
6.3.4. Anmälan till prov 126
6.3.5. Körprovet 126
6.3.6. Öppna svar i enkäten 126

7. Enkätstudie riktad till trafiklärare 128

7.1. Metod 128
7.1.1. Utskick och svarsfrekvens 128
7.1.2. Deltagare 128
7.1.3. Utformning av enkäten 128
7.2. Resultat 129
7.2.1. Kostnaden för utbildningen 129
7.2.2. Utbildningen rent allmänt 129
7.2.3. Utbildningens omfattning, elevernas motivation och möjlighet att nå fram 130
7.2.4. Synen på de obligatoriska momenten 131
7.2.5. Deras egen kunskap och deras möjlighet att utföra en god utbildning 131
7.3. Sammanställning av de öppna svaren i enkäten 132
7.4. Sammanfattning 132

8. Rekommendationer 134

Referenser 137

Bilaga 1 GDE-matrisen 147

Sammanfattning

Den svenska förarutbildningen - Dagsläge och framtidsutsikter

av Sonja Forward (VTI), Jonna Nyberg (VTI), Susanne Gustafsson (VTI), Nils Petter Gregersen (VTI) och Per Henriksson (VTI)

Det övergripande syftet med den här undersökningen är att ge en djup och bred kunskapsbas rörande dagens förarutbildning. Utifrån resultaten av de fyra ingående delstudierna avser projektet i sin helhet att identifiera förändringsbehov samt bidra med förslag till förändringar och åtgärder. Flera metoder har använts för att uppnå syftet.

Inledningsvis presenteras en *litteraturöversikt* över vilka mekanismer som ligger bakom unga körkortstagares förutsättning att bli säkra förare. Övriga avsnitt utgörs sedan av litteratur kopplat till brister och förändringsbehov i förarutbildningen. Därefter presenteras en o*lycksanalys av säkerhetsläget.* Detta är främst en sammanställning av aktuell statistik om unga och om nyblivna förares olyckssituation och hur den har förändrats under senare år. Detta följs sedan av en sammanställning av *körkorts- och provstatistik* och dess utveckling över tid. I projektet ingår även en *intervjustudie* där elva personer intervjuades som på ett eller annat sätt hade kunskap om förarutbildningen (politiker, myndighetspersoner, forskare och företrädare för trafikskolor och trafikövningsplatser). Syftet med denna delstudie var att diskutera med inblandade parter kring förarutbildningen om hur man ser på den nuvarande svenska förarutbildningen, dess för- och nackdelar samt deras förslag på olika lösningar. Två *enkätundersökningar* genomfördes därefter. Den första riktade sig till nyblivna körkortsinnehavare i olika åldrar om deras förarutbildning och den andra var riktad till trafiklärare. De övergripande resultaten från denna studie visar att den allmänna diskussionen om förarutbildningen fokuserar för mycket på tid och kostnad och mindre på kvalitet, vilket inte gynnar trafiksäkerheten. Studiens rekommendationer framhäver därför att det finns behov av en mera omfattande förändring av förarutbildningen. Rekommendationerna omfattar följande områden:

- pedagogik
- privat övningskörning
- obligatoriska moment
- kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikövningsplatser
- förarprov
- konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov
- ansvar och roller
- utvärdering.

Pedagogik

Resultatet från studien visar att det finns behov av nya pedagogiska metoder och verktyg för att få en god kvalité på utbildningen. Metoder som syftar till att utveckla insikt, förståelse och attityder som i sin tur påverkar intentioner och faktiskt beteende Det kan man exempelvis åstadkomma genom att eleven får sätta in sig själv i olika trafikantroller, uppleva konsekvenser av olika körstilar och specifika körbeteenden, analysera konsekvenserna av trafik för säkerhet, miljö och framkomlighet och komma till insikt om konsekvenser av riskfyllt beteende och olyckor för individen, omgivningen och samhället. Sett ur ett sådant perspektiv blir det uppenbart att det behövs pedagogiska metoder som

utvecklar förståelse och reflektion över konsekvenser av egna beslut och beteenden. Dessa metoder kan sedan tillämpas inom riskutbildningarna och den mera allmänna förarutbildningen. Förutsättningar för detta är till exempel att:

- Pedagogiken är elevcentrerad, det vill säga att eleven har en aktiv roll i sökandet efter kunskap. Eleven är inte en passiv part som bara lyssnar på vad läraren förmedlar. Utbildningen måste ta sin utgångspunkt i elevernas individuella förutsättningar. Nedan följer några konkreta exempel:
    - *Problembaserat lärande* – stimulerar till att själva formulera vilka problem som kan leda till olyckor eller farligt beteende i trafiken. Med utgångspunkt i problem-formuleringarna kan eleven sedan utveckla förslag till lösningar.
    - *Undersökande pedagogik* – ge eleven en uppgift som de själva ska lösa, ensamma eller i grupp. Detta innebär att eleven måste själv söka material för att lösa uppgiften.
    - *Gruppdynamiska övningar* – utgår ifrån ett ämne som engagerar eleverna, till exempel bilkörning och alkohol, grupptryck mellan kompisar och hur synen på vad som är tufft och manligt kan påverka risktagande. Material från autentiska olyckor kan även användas.
    - *Värderingsövningar* – hjälper eleverna att ta ställning till olika situationer och företeelser som kan innebära dilemman. Genom att få hjälp med att ta ställning får man också möjlighet att fundera över konsekvenser av beteenden och ifrågasätta sina attityder.
    - *Insiktsskapande övningar* – lär eleven att förutse och undvika att hamna i riskfyllda situationer genom egna erfarenheter under säkra förhållanden.
    - *Coaching* – läraren ställer frågor till eleven för att uppmuntra dem att lösa olika problem på egen hand. En coach hjälper även sin elev att lägga upp en plan för att uppnå mål och motivera eleven att fullfölja den.
    - *Återkoppling* – i samband med körning på väg låter man eleven kommentera den egna körningen till exempel med metoden ’berättande körning’. Att även få se sin egen körning på film har visat sig vara effektivt. Återkoppling kan även ges om flera elever är med i bilen samtidigt och på så sätt kan både utbildare och medföljande deltager komma med återkoppling.
- Ansatserna utgår från att eleven, åtminstone till viss del, kan ta ansvar för sitt eget lärande och för sitt eget beteende i trafiken.
- Påverkan sker över längre tid så att man skapar återkommande möjligheter att bygga upp ett robust engagemang och att reflektera över nya budskap och insikter.
- De pedagogiska metoderna kan aktivera eleven och göra honom/henne medveten om sig själv i ett samspel med andra trafikanter i en social trafikmiljö.
- Läraren och eleven formar ett partnerskap där läraren genom observation, frågor och feedback uppmuntrar eleven att reflektera och utveckla strategier för sina val och sitt beteende i trafiken.

Nedan följer några konkreta förslag på förändring som många gånger bör kopplas till de pedagogiska metoder som beskrivits ovan.

Privat övningskörning

- Uppmuntra handledaren till att ta kontakt med trafikskolan på ett tidigt stadium för att diskutera elevens utbildning med en trafiklärare. Detta minskar risken att eleven lär sig ett felaktigt beteende.
- Saxa privat utbildning med utbildning på trafikskola.

Förbättra kvalitén på de obligatoriska momenten

- Dela upp riskutbildning del 1 på två till tre olika tillfällen. Ett ökat fokus på gruppdiskussioner och gruppövningar som involverar alla deltagare.
- Fastställ när riskutbildningen del 1 ska genomföras så den inte genomförs för tidigt i utbildningen.
- Öka möjligheten att genomgå de obligatoriska delarna på sitt eget språk, men även undervisningsmaterial på så många språk som möjligt, och av god kvalité.

Fler obligatoriska moment

Inom forskningen finns förslag om att fler obligatoriska moment bör införas i det svenska förarutbildningssystemet för att målen för den nationella kursplanen för körkort uppfylls. Införandet av flera obligatoriska moment kan komma att kräva en mer genomgripande översyn av körkortsutbildningen så att mål, utbildningsinnehåll, genomförande och prov harmonierar med varandra. De obligatoriska momenten borde gälla både teori och praktik.

- Inför ett antal obligatoriska körmoment på trafikskola för att öka körkortstagarens förutsättningar att bli en bättre säkrare förare.
- De obligatoriska inslagen bör omfatta sådana moment som är svåra att klara privat såsom halka, mörker, tät trafik, omkörning, miljövänlig körstil samt de djupare psykologiska och sociala kompetenser som ingår i kursplanen.
- Inför ett antal teorilektioner på trafikskola. Fokus borde då vara på gruppdiskussioner och någon eller några av de pedagogiska metoder som beskrivs ovan. Detta är också ett bra tillfälle att lära känna eleven bättre och på så sätt veta vilka insatser som behövs.
- Utred möjligheten att införa en stegvis utbildning liknande Graduated Driver Licensing (GDL).
- Utreda möjligheten att införa en obligatorisk provuppkörning på trafikskola innan det riktiga förarprovet genomförs, men som liknar förarprovet. Detta är något som borde göra körkortstagarna bättre förberedda.

Kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikövningsplatser

En kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikövningsplatser är en förutsättning om man ska införa flera obligatoriska moment. Här handlar det både om trafiklärarutbildningen och tillsynen av trafikskolornas verksamhet. Förslag till åtgärder inom dessa områden är att:

- Säkerställa att Trafiklärarutbildningen omfattar de högre nivåerna i GDE[1]-matrisen och en rad moderna pedagogiska metoder för att säkerställa körkortsutbildningens kvalitet.
- Utreda möjligheter till en mera likformig trafiklärarutbildning i hela landet.

[1] Goals for Driver Education

- Förstärka tillsynen av trafikskolor och trafikövningsplatser med fler tillsynstjänstemän.
- Öka frekvensen på tillsynen och se till att den i högre utsträckning än idag fokusera på den praktiska verksamheten med betoning på tips, råd och diskussion.
- Ökad samverkan mellan Trafikverkets förarprovskontor och Transportstyrelsen eftersom förarprovskontoren har en betydligt bättre insyn i hur utbildningen bedrivs på trafikskolorna.
- Tillse att trafiklärare och instruktörer på trafikövningsplatser regelbundet genomgår fortbildning för att hålla sig à jour med ny kunskap om trafiksäkerhet, miljö, pedagogik med mera.

Förarprov

- Vidta åtgärder för att öka körkortstagarnas förståelse för provresultatet. Alldeles för många av dem som underkänns utgår ifrån att de inte gjort något allvarligt fel eller att förarprövaren varit för hård.
- Se över det sammanhållna förarprovet. Det sammanhållna provet kan leda till stress och att man bokar ny tid även om man inte är redo. Av den anledningen behöver speciellt tidsramen för det sammanhållna provet ses över.
- Utveckla provet så det bättre mäter de övergripande målen i GDE-matrisen övre högra del.
- Utreda möjligheten att införa ett s.k. ’hazard perception test’.
- Erbjuda körkortstagare med svår nervositet ett speciellt körprov.

Konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov

- Utveckla en ökad samstämmighet mellan utbildning och kursplan. Det ska finnas en tydlig harmoni mellan kursplanens mål, utbildarnas kompetens, elevens förutsättningar, utbildningens genomförande och provets utformning.

Ansvar och roller

- Ge forskning och utveckling kring förarutbildningsfrågorna högre prioritet. Det finns idag inte någon tydlig ansvarsfördelning gällande forskning och utveckling kring frågor om förarutbildning. Koordinera de olika delarna av förarutbildningen bättre eftersom man idag upplever att området är splittrat. Detta inkluderar trafiklärarutbildning, trafikskolors verksamhet, förarprov, tillsyn med mera.
- Förbättra dialogen mellan de olika aktörerna i förarutbildningssystemet, innefattande trafikskolor/utbildare, Trafikverkets förarprovsavdelning, Transportstyrelsen och ansvariga politiker.

Utvärdering

- Genomföra utvärderingar av olika utbildningsinsatser med syfte att presentera förslag på ”Best practice”.

Summary

The Swedish driver training - present and future prospects

by Sonja Forward (VTI), Jonna Nyberg (VTI), Susanne Gustafsson (VTI), Nils Petter Gregersen (VTI) and Per Henriksson (VTI).

The overall aim of this study is to provide a deep and broad understanding of current practice of driver training. Based on the results of four in-depth studies the project attempts to identify the need for improvement, and to present some essential actions to improve driver training. Several methods have been used to achieve this aim.

The report starts with a literature review looking at various aspects which can influence young driver trainers' ability to drive safely. The other part of the literature review includes literature looking at deficiencies and needs for change in driver training. Next, a chapter presents accident statistics. This is mainly a compilation of current statistics on young drivers' involvement in accidents and how that has changed in recent years. That is followed by a summary of statistics on driving licence tests and re-tests. The project also includes an interview study in which eleven professionals were interviewed who had a sound understanding of driver training (politicians, government officials, researchers and representatives of driving schools and race tracks). The purpose of this study was to discuss with the parties involved the current practice used to train novice drivers; advantages and disadvantages as well as their own suggestions for change. Two surveys were then carried out. The first survey was aimed at novice drivers of different ages and included questions about their own experience of driver training and the other was directed at driving instructors focusing on driver training in general and their own role. The general conclusion of this study is that the general discussion of driver training focuses too much on time and cost rather than quality which does not favour traffic safety. The recommendation is therefore that there is a need for a more fundamental change to driver training covering the following areas:

- education
- private practice
- compulsory parts of driver training
- quality assessment of driving schools
- driving licence testing
- consensus between the objectives, content/process and driving test
- responsibilities and roles
- evaluation.

Education

The results from this study shows that to improve the quality of teaching new methods are needed. Methods which aim to develop insight, understanding and attitudes; which in turn have been found to influence the behaviour. This can, for example, be achieved if the students imagine themselves as being different road users, experience the consequences of different driving styles and specific driving behaviour, analyse the impact of traffic safety, environment and accessibility and to further realize the consequences of risky behaviour and accidents for the individual, environment and society.

Seen from this perspective, it becomes evident that there is a need for teaching methods that develop understanding and reflect on the consequences of their own decisions and behaviours. These methods

can then be applied to “risk education” and to the more general driver training. Prerequisites for this include:

- Educational methods which are pupil centred, which means that the student has an active role in the search for knowledge. The student is not a passive party just listening to what the teacher says. The education must be based on students’ individual circumstances. Below are some specific examples:
    - *Problem-based learning* – stimulates the student to formulate the problems that can lead to accidents or dangerous behaviour in traffic. Based on problem formulations students can then develop proposed solutions.
    - *Investigative education* – gives the students a task that they themselves should solve alone or in groups. This means that students themselves must find materials to solve the task.
    - *Group Dynamic exercises* – based on a topic that engages students, for example, driving and alcohol, peer pressure from friends, and how the perception of what is tough and masculine, can affect risk. Material from authentic accidents can also be used.
    - *Evaluation exercises* – helps students to consider various situations and phenomena that can pose dilemmas. By obtaining help to take a stand they also get the opportunity to reflect on the consequences of the behaviour and question their own attitudes.
    - *Insight and self-awareness activities* – teach students to anticipate and avoid getting into dangerous situations by their own experience under safe conditions.
    - *Coaching* – the teacher poses questions to students to encourage them to solve problems on their own. A coach also helps the students to draw up a plan to achieve the goals and motivate students to pursue it.
    - *Feedback* – when driving on the road the student is encouraged to comment on their own driving. In addition to this, students who watch him/herself on a film has been shown to be effective. Feedback can also be given if several students are in the car at the same time and thus both trainers and accompanying participates can provide feedback.
- The above assumes that the student, at least in part, takes responsibility for their own learning and their own behaviour in traffic.
- To create an opportunity to build a robust commitment and time to reflect on new messages and insights the impact needs to be long-term.
- The teaching methods can aid the students to become aware of themselves in interaction with other road users.
- Teachers and students form a partnership, in which the teacher through observation, questions and feedback, encourages students to reflect and develop strategies for their choices and their behaviour in traffic.

Below are some concrete suggestions for change which many times should be linked to the teaching methods described above.

Private practice

- Encourage the supervisor to contact the driving school at an early stage to discuss the student's education with a driving instructor. This reduces the risk that the student will learn the wrong behaviour.
- Mix private training with training in driving school.

Improve the quality of the compulsory elements

- Divide risk education part 1 (theoretical) on two or three different occasions. An increased focus on group discussions and group exercises involving all participants.
- Determine when risk education part 1 shall be implemented so it is not implemented too early in the program.
- Increase the opportunity to undergo the compulsory parts of the training in their own language. In addition, teaching materials of good quality in as many languages as possible, is needed.

More compulsory parts of driver training

In research, there are suggestions that more compulsory parts should be included in the Swedish driver education system to ensure that the aims of the national curriculum for the license are met. The introduction of several compulsory parts may require a more comprehensive review of driver training so that: goals, education content, implementation and testing are in harmony with each other. The compulsory courses should cover both theory and practice.

- Introduce several mandatory lessons at a driving school to increase the license holder's potential to become a better and safer driver.
- The mandatory elements should include such elements that are difficult to practice privately such as: skidding, darkness, heavy traffic, overtaking, environmentally friendly driving style as well as the deeper psychological and social skills included in the curriculum.
- Introduce a number of theoretical lessons at the driving school. The focus should then be on group discussions and one or several of the teaching methods described above. This is also a good opportunity to get to know students better and thus to know what measures are necessary.
- Investigate the possibility of introducing a phased training like Graduated Driver Licensing (GDL).
- Introduce some form of mock test before the real driving test. This would then make the student better prepared for the test itself.

Quality assessment of driving schools

The quality of driving schools and race tracks are essential if one is to introduce more compulsory elements. This involves both training for driver instructors and supervision of traffic school activities. Proposed measures in these areas are:

- Ensure that the training for driver instructors includes the higher levels of the GDE[2] matrix and a range of modern teaching methods to ensure the driver training is of a high quality.

[2] Goals for Driver Education

- Investigate possibilities for a more uniform training to become a driver instructor.
- Increase the supervision of driving schools and race tracks with more officers.
- Increase the frequency of supervision and ensure that it focuses more on practical activities with emphasis on the tips, advice and discussion.
- Increased collaboration between the Swedish Transport Administration's driver test offices and Transport Agency, as driver test offices have a much better insight into how the training is conducted at the driving schools.
- Ensure that driving instructors and trainers at race tracks regularly undergo training to maintain knowledge of: road safety, the environment, education, etc.

Driving licence testing

- Take steps to increase the license holders' understanding of the test results. Far too many of those who fail assume that they have not done anything seriously wrong or that the examiner was too harsh.
- The allowed time between the theoretical and the practical test is two months, which means that both needs to be passed within that time otherwise both tests need to be retaken. The time pressure can lead to stress and that the student book a new time even if they are not ready. For that reason, the time frame needs to be reviewed.
- Develop the driving test so that it better measures the general and higher level objectives in the GDE matrix.
- Discuss the possibility of introducing a so-called "Hazard perception test".
- Provide those students with severe nervousness a special driving test.

The consensus between the objectives, content/process and driving test

- Develop a greater coherence between education and curriculum. There should be a clear harmony between the goals of the curriculum, trainers' skills, student opportunities, training implementation and the test itself.

Responsibilities and roles

- Provide research and development of driver training a higher priority. There is currently no clear division of responsibilities regarding research and development on issues of driver training. Coordinate the various elements of driver training better, because today they are too divided. That includes driving instructor schools, driving schools, driving test offices, supervision etcetera.
- Improve the dialogue between different actors who are responsible for driver training and testing in one way or the other. These include: driving schools, the Swedish Road Administrations driving test offices, the Transport Agency who are responsible for supervision and political leaders.

Evaluation

- Conduct evaluations of different training programs with a view to present best practice.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Unga körkortstagare är den grupp som har störst risk för att bli inblandad i olycka. Gruppens höga olycksinblandning är delvis en effekt av bristande kunskap, insikt, riskmedvetenhet och körerfarenhet (Engström, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen & Nyberg, 2003).

Förarutbildningen har i och med detta en viktig roll vad gäller trafiksäkerheten, eftersom det i denna ges möjlighet att påverka blivande körkortstagare till att bli trafiksäkra förare (Nyberg, 2007).

I Sverige erbjuds den blivande körkortstagaren minst fyra år till förarutbildning, eftersom man får övningsköra från 16 till 18 år, följt av två års prövotid[3] efter taget körkort. Detta betyder att fyra år kan användas för åtgärder inom förarutbildningssystemet (Vägtrafikinspektionen, 2008a). Det svenska förarutbildningssystemet innebär även en stor möjlighet för den blivande körkortstagaren att själv utforma upp sin utbildning.

Under åren har flera olika åtgärder och förändringar inom det svenska förarutbildningssystemet genomförts, med syfte att utbilda säkra förare. Likväl efterlyser olika aktörer att det behövs en mer genomgripande översyn av förarutbildningen, hur den är utformad och hur den genomförs samt vilka effekter den leder till, så som till exempel köer till prov, ökat antal som anmäler sig som privatister och låg prioritering av förarutbildning i det nationella trafiksäkerhetsarbetet. Utvärderingar av olika slag och rörande olika delar av förarutbildningen, både i Sverige och i andra länder, visar också att det finns behov av nya pedagogiska metoder i dagens förarutbildning, för att nå den optimala lärande-effekten.

1.2. Internationell utblick

Uppfattningen om förarutbildningens mål, både internationellt och nationellt, har gått från ett tidigare fokus på kunskaper om fordonsmanövrering till ett fokus på kognitiva färdigheter och riskmedvetenhet (OECD/ECMT, 2006). Denna förflyttning/utvidgning av fokus i förarutbildningen har sin grund i att forskning visat att skicklighet i manövrering och kontroll över fordonet inte är tillräckliga kunskaper för att en förare ska köra på ett trafiksäkert sätt. Personliga mål, motiv och förutsättningar hos den enskilde individen har visat sig ha stor betydelse för körstil och risk för olycksinblandning (Engström, m.fl., 2003; Hatakka, Keskinen, Gregersen, Gregersen, Falkmer & Sommer, 2004).

Utifrån forskningsrönen om vikten av självvärdering och insikter om de personliga motiven med körningen har en matris över utbildningsmål utarbetats; den så kallade GDE[4]-matrisen (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad & Hernetkoski, 2002). Matrisen utgörs av ett teoretiskt ramverk med de förarkompetenser som behövs för att en förare ska vara trafiksäker (se bilaga 1). Med hjälp av matrisen belyses även den process som bilkörning innebär, där föraren samverkar med trafikmiljö och fordon och där även ett samspel ses mellan förarens egna förmågor och motiv med sin körning (Keskinen, 2007).

GDE-matrisen utgör ett ramverk i det rådande EU-direktivet om förarutbildning. Inom EU-kommissionen har även rekommendationer sammanställts gällande förarutbildning och trafik-säkerhetsutbildning, utifrån forskningsresultat av olika projekt inom ämnesområdet (t.ex. EU-projekt eller andra projekt inom EU-länderna) (European Commission, 2009). Fokus är unga förare, eftersom det är inom denna grupp det finns mest risk att bli olycksinblandad. Det ses också som viktigt att

[3] Detta innebär att om man blir av med körkortet inom denna tid måste man genomföra alla prov igen innan man kan få tillbaka körkortet. Detta gäller oavsett hur länge körkortet återkallats.

[4] Goals for Driver Education

uppmuntra unga blivande förare till ett så kallat livslångt lärande, vad gäller rollen som förare. I sammanställningen lyfts speciellt tre faktorer som bidragande till unga förares riskutsatthet och olycksinblandning: oerfarenhet, bristen på riskmedvetenhet samt betydelsen av livsstil, det vill säga faktorer som kan kopplas till ovan beskrivna GDE-matris. Vidare identifieras i en rapport av OECD/ECMT (2006) bakomliggande faktorer som kan relateras till unga förares risk samt vilka åtgärder som bör vidtas för att förbättra trafiksäkerheten. De områden som specifikt berör förarutbildningen enligt rapporten är:

- formulering av grundläggande mål för utbildnings- och tillståndssystem;
- förbättringar av formella utbildningsprocesser;
- anpassning av körkortsålder;
- bättre möjligheter för ökad erfarenhet;
- bättre testprocesser;
- bättre harmoni mellan alla delar av förarutbildningen;
- minskad riskexponering under den första tiden med körkort;
- säkerställande av effektiv lagstiftning och tillämpning rörande utbildningsprocessen.

Det finns således synsätt, ramverk och rekommendationer gällande förarutbildning som är internationellt förankrade. Men om förarutbildningssystem i olika länder jämförs kan stora skillnader ses, och där även ett lands ekonomi, kultur, infrastruktur och lagar är förklarande faktorer. En grov indelning kan göras i dels en europeisk tradition, dels en tradition som framförallt ses i Australien och Nordamerika. Den europeiska traditionen kan beskrivas ha en utbildningsform med grund i den formella trafikskolan, medan den australienska och nordamerikanska kännetecknas av GDL[5]-system, ett stegvist system och som bland annat innebär restriktioner efter taget körkort (Genschow, Sturzbecher & Willmes-Lenz, 2014).

I en jämförelse mellan europeiska länders förarutbildningssystem ses likväl skillnader (Vägtrafikinspektionen, 2008a). Medan förarutbildningen i andra länder, framförallt EU-länder, oftast genomförs vid trafikskola, finns exempelvis i Sverige även möjligheten att genomföra utbildningen som så kallad privatist. I en internationell jämförelse av olika länders förarutbildningssystem ställer sig Genschow, m.fl., (2014) frågande till varför EU-länder skiljer sig åt då fordon, vägar och regler är relativt lika. Sammantaget vore det enligt Genschow, m.fl. (2014) värdefullt att utifrån en jämförelse av olika förarutbildningar skapa underlag för en optimering, och den egna studien ses som ett bidrag till just detta. Här kan en koppling göras till McKenna (2010), som menar att det finns en bred och okritisk inställning till förarutbildning och att mottot verkar vara, om det inte gör någon nytta så gör det åtminstone ingen skada (s.7). Trafikolyckorna har visserligen minskat, men man kan inte utgå från att detta beror på förarutbildningen. Samtidigt är det få som skulle bestrida att förarutbildning inte behövs, men resurser bör sättas in för åtgärder som faktiskt visar resultat (McKenna, 2010).

Trots ovan beskrivna skillnader beskrivs förarutbildningen i både internationell och nationell forskning som bestående av tre nyckelområden/grundstenar: utbildningsmål, innehåll/process samt förarprov. Där målen utgör förutsättningar för själva övningen och utbildningen, medan innehåll och process utgör förutsättningar för att säkerställa att målen uppnås (OECD/ECMT, 2006). För att ett förarutbildningssystem ska fungera på ett tillfredsställande sätt ska dessa tre grundstenar tillsammans utgöra en helhet – de ska så att säga stödja och stärka varandra (Gregersen & Nyberg, 2002; Henriksson, Sundström & Wiberg, 2004; Nyberg, 2007; OECD/ECMT, 2006; Vägtrafikinspektionen,

[5] Graduated Driver Licensing

2008a). Förarproven i sin tur ska vara anpassade efter målen och utformandet av utbildningens innehåll och process (Vägtrafikinspektionen, 2008a).

1.3. Den svenska förarutbildningen

Det svenska förarutbildningssystemet innebär, som ovan nämnts, stora möjligheter för körkortstagaren att själv utforma sin utbildning. De enda obligatoriska delarna är riskutbildning och förarprov. I övrigt kan utbildningen genomföras antingen i privat regi eller på trafikskola, eller kombinerat privat/trafikskola. Cirka 80 procent av körkortstagarna väljer en kombination mellan trafikskola och privat utbildning. Utbildning helt i privat regi genomförs av 10 procent, och en lika stor andel väljer att utbilda sig enbart genom trafikskola (Erlandsson & Johansson, 2014). Om den blivande körkortstagaren väljer att övningsköra privat ska elev och handledare även ha genomgått en obligatorisk introduktionsutbildning.

År 2006 infördes en ny nationell kursplan för körkort B (VVFS 2006:21). Syftet var att den skulle vara mindre detaljerad än den tidigare kursplanen för att ge en ökad möjlighet till förnyelse och vidareutveckling av både innehåll och undervisningsmetodik (Vägverket, 2002). Engagemang och kreativitet förväntades öka bland både utbildare, privata handledare och körkortstagare. Den nya kursplanen grundar sig på GDE-matrisen (jfr ovan), där självvärderingsaspekten finns med som viktig kompetens och som ska genomsyra alla delar av utbildningen.

I den svenska kursplanen för körkort B ingår följande moment, och där vartdera momentet ska vara uppdelad i de två kunskapsområdena Teori och färdighet respektive Självvärdering (TSFS 2011:20, 1§):

1. manövrering, fordon och miljö
2. körning i olika trafikmiljöer
3. resande med bil i speciella sammanhang
4. personliga förutsättningar och målsättningar i livet

I kursplanen redogörs hur körkortstagaren ska tillgodogöra sig de olika momenten. Eleven ska acceptera (ta ställning till ett visst synsätt), anpassa (justera sitt beteende till en viss nivå)

- använda/tillämpa (göra något utifrån sin kunskap)
- bedöma (sin förmåga)
- identifiera/förutse (känna igen något och motivera varför)
- redogöra (beskriva och reflektera över ett kunskapsområde eller händelseförlopp)
- utföra (en uppgift)
- värdera (ta ställning och förklara varför)
- samt återge (förståelse av vad fakta står för) (TSFS 2011:20, 2§).

I kursplanen från 2006 finns även *sparsam körning* inskrivet, som kortfattat kan beskrivas som ett körsätt med syfte att minska fordonets bränsleförbrukning. Enligt ett EU-direktiv ska EcoDriving vägas in i helhetsbedömningen vid körkortstagande, men ska inte kunna innebära att eleven blir underkänd enbart med anledning av att man inte uppvisat sparsam körning (Zajc & Koucky, 2013).

Introduktionsutbildning

Ökad körerfarenhet genom handledning under säkra förhållanden har betydelse för att minska olycksinblandning det första året med körkort (Engström, m.fl., 2003; Gregersen, 1997; Gregersen & Nyberg, 2002; Nyberg, 2007). Sedan 1993 är det i Sverige möjligt att övningsköra privat från 16 års

ålder (tidigare var åldersgränsen 17½ år), och det finns flera valmöjligheter hur övningskörningen kan utföras, i det att den kan ske privat med handledare och/eller i trafikskola, genom gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola. Även inom Försvarsmakten och polisväsendet kan övningskörning för körkort B ges (SOU 2008:130).

Sedan januari 2006 ingår en obligatorisk introduktionsutbildning i förarutbildningen, som både elev och handledare ska ha genomgått för att få övningsköra privat (SOU 2008:130). Genom introduktionsutbildningen avses handledare och elev få en vägledning inför den privata övningskörningen, för hur den kan struktureras och genomföras (TSFS 2010:127). Dessutom förväntas utbildningen ge både handledare och elev en bättre förståelse för förarutbildningens mål och syfte i sin helhet, och om vilka risker som kan finnas i samband med privat övningskörning och bilkörning i allmänhet (Vägverket, 2005). I föreskrifterna om introduktionsutbildningen (TSFS 2010:127, 2§) redogörs kursplanen för introduktionsutbildningen, uppdelad i tre övergripande avsnitt som anger vad handledare och elev ska ha fått information och kännedom om:

- förarutbildningens mål och innehåll samt regler för övningskörning
- planering och strukturering av övningskörning
- för trafiksäkerheten och miljön viktiga faktorer.

Riskutbildning

Fram till 1999 hade den tidigare så kallade halkutbildningen fokus på färdighetsträning och manövrering, och att körkortstagaren skulle lära sig att behärska svåra trafiksituationer. Därefter kom denna del av förarutbildningen, numer kallad riskutbildning, istället att handla om att körkortstagaren ska få insikter om risker och bilkörning, köra på ett förutseende sätt samt få insikter om de egna begränsningarna (Engström, Nyberg, Gregersen, 2001; VVFS 1999:23; Vägtrafikinspektionen, 2008a). I utbildningen ska det även finnas utrymme för både reflektion och diskussion (Forward, Wallén Warner & Berg, 2010a).

Dagens riskutbildning är uppdelad i två delar: Riskutbildning 1 syftar till att ge eleven kunskap och insikt om hur alkohol, andra droger och trötthet samt andra beteenden och faktorer kan påverka körförmågan. Eleven ska även få kunskap och insikt om vilka konsekvenserna kan bli samt vad som ökar riskerna och hur de kan undvikas. Eleven ska efter genomgången utbildning inse betydelsen av att ta avstånd från alkohol och andra droger i samband med körning samt vikten av att vara utvilad och koncentrerad som förare. Riskutbildning 2 syftar till att belysa svårigheterna med körning såväl på halt underlag som körning under andra förhållanden samt möjligheterna att undvika risker förknippade med sådan körning. Utbildningen syftar också till att eleven ska inse hur olycksrisk har samband med hastighet och väglag samt hastighetens och skyddsutrustningens betydelse vid trafikolyckor. Genom att förstå dessa samband förväntas eleven få förståelse för betydelsen av att anpassa sin hastighet, köra med stora säkerhetsmarginaler och undvika risker. Utbildningen syftar dessutom till att ge eleven möjligheter till en realistisk värdering av sin körförmåga. Båda delarna ska ge stort utrymme för reflektion och diskussion.

Förarprov

Förarprovsverksamheten låg tidigare hos Vägverket och Banverket men i och med omorganisationen är det sedan 2010 en resultatenhet inom Trafikverket. Samma år fördes ansvar för regler, tillstånd och tillsyn rörande förarutbildningssystemet över till Transportstyrelsen. I Transportstyrelsens ansvar ingår bland annat tillstånd och tillsyn av trafikutbildare, liksom även tillsyn av förarprov (Erlandsson & Johansson, 2014).

I Sverige är förarprovet sedan 1 september 2008 sammanhållet, vilket innebär att det ses som *ett* prov, men uppdelat i två delar: kunskapsprov och körprov. De båda proven ska bokas samtidigt och

genomföras nära varandra i tid, helst samma dag och senast inom två veckor (TSFS 2012:41). Anmälan till prov kan ske via trafikskolan eller privat.

Bakgrunden till att provet blev sammanhållet var att det förväntades öka trafiksäkerheten, eftersom teori och praktik integreras (Transportstyrelsen, 2014). Sammanhållet förarprov avsågs även vända den trend som kunde ses under åren 1998–2008 då andelen godkända förarprov minskade (Alger & Eklöf, 2012). Körkortstagare kom oförberedda till proven och klarade inte av dem vid ett första försök, varför de gjorde omprov. Framförallt var det de som anmält sig som privatister till proven som inte blev godkända.

Kunskapsprovet sker via dator och är 50 minuter långt. Vid behov kan ett anpassat kunskapsprov göras, till exempel muntligt (Körkortsportalen, 2015a). Av kunskapsprovets 65 frågor ska 52 vara rätt besvarade för att det ska bli godkänt. Frågorna berör ämnen som fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler och personliga förutsättningar. Provresultatet ges skriftligt direkt efter genomförandet, och skickas till Transportstyrelsen. Om kunskapsprovet blir underkänt ska körprovet likväl genomföras, och ett nytt kunskapsprov bokas, genomföras och bli godkänt under de två månaderna (Körkortsportalen, 2015a).

Körprovet genomförs under sammantaget 45 minuter, varav körning i tätorts- och landsvägsmiljö tar minst 25 minuter i anspråk. De områden som bedöms är säkerhetskontroll av fordonet, manövrering, miljö och sparsam körning, trafikregler, trafiksäkerhet samt beteende (Körkortsportalen, 2015b). Förarprövaren meddelar körkortstagaren direkt om körningen var godkänd eller inte och resultatet skickas till Transportstyrelsen. Om körprovet blir underkänt ska förarprövaren muntligt motivera bedömningen (Körkortsportalen, 2015b).

1.4. Syfte och metod

Detta projekt består av sju delstudier. Sammantaget avser studierna ge en djup och bred kunskapsbas rörande dagens förarutbildning. Utifrån resultaten av delstudierna avser projektet i sin helhet identifiera förändringsbehov samt bidra med förslag till förändringar/åtgärder. Delstudierna är följande:

1. *Litteraturöversikt:* Sammanställning av kunskapsläget för att få en förankring i relevanta delar av befintlig forskning om förarutbildning.

2. *Olycksanalys av säkerhetsläget*: Sammanställning av aktuell statistik om unga och om nyblivna förares olyckssituation och hur den har förändrats under senare år.

3. *Körkorts- och provstatistik*: Sammanställning av körkorts- och provstatistik och dess utveckling under senare år.

4. *Intervjustudie:* Insamling av information från olika inblandade parter kring förarutbildningen om hur man ser på den nuvarande svenska förarutbildningen, dess för- och nackdelar samt vilka problem och förslag på lösningar man ser.

5. *Enkätundersökningar*: En enkät riktade till nyblivna körkortsinnehavare i olika åldrar om deras förarutbildning samt en enkät riktad till trafiklärare.

6. *Samlade rekommendationer:* Rekommendationerna basers på slutsatser från de olika delstudiernas resultat (utveckling av förslag till förändringar inom ramen för det befintliga utbildningssystemet; utveckling av förslag som rör pedagogiska metoder; utveckling av mer övergripande idéer till en mer omfattande revidering mot ett realistiskt men förbättrat utbildningssystem).

2. Litteraturöversikt

2.1. Syfte

En inledande litteraturöversikt har genomförts med syfte att sammanställa kunskapsläget för att få en förankring i relevanta delar av befintlig forskning om förarutbildning.

I första hand är det den svenska förarutbildningen som berörs, men även internationell forskning har ingått i de fall det ansetts vara relevant. Litteraturöversikten utgör även underlag för utformandet av enkätstudierna och intervjustudien.

2.2. Metod

Litteratursökningen har genomförts av VTI:s bibliotek. I VTI:s egen databas Nationell biblioteks-katalog har allt om förarutbildning från år 2000 sökts fram och gåtts igenom. Övriga databaser var TRID från år 2000-, Swepub från år 2005- och Trafikverkets bibliotekskatalog från år 2005. Sökorden som användes var: körkort, körkortsutbildning, förarutbildning, driver/driving licence, driver/driving licencing, driver/driving education, driver/driving training, graduated licence, gdl, gadget, goals for education, driver/driving test, written examination. Orden har sökts med olika ändelser och orden på engelska med brittisk eller amerikansk stavning. Dessutom gjordes en sökning i PsycInfo från år 2000 på sökorden adolescent attitudes, attitude change, driver education.

Utöver forskningslitteratur omfattas även aktuella utredningar och utvecklingsdiskussioner från till exempel workshops med aktörer inom branschen.

Kapitlet inleds med ett avsnitt om körkortstagande, följt av en redogörelse för unga körkortstagares förutsättningar och som har betydelse för hur vederbörande ska kunna tillgodogöra sig förarutbild-ningen. Följande avsnitt berör förarutbildningens utformande och effekter samt förändrings/ utvecklingsbehov, följt av en redogörelse för goda exempel och möjliga åtgärder för förbättringar. Avslutningsvis ges en sammanfattning av litteraturöversiktens resultat.

2.3. Körkortstagande

Sedan 1987 har det skett en fördröjning av både körkortstagande och bilinnehav bland ungdomar och unga vuxna i Sverige (Forward & Gregersen, 2016a). I slutet av 1980-talet var det närmare 80 procent av alla 18–24-åringar som tog körkort (se Forward, Aretun, Engström, Nolén & Börjesson, 2010b) vilket kan jämföras med 69 procent under 2015 (Transportstyrelsen, 2016). Detta är inte unikt för Sverige eftersom man sett samma trend i andra västeuropeiska länder och i USA (Ruud & Nordbakke, 2005). Merparten av minskningen kan förklaras med att körkortstagandet skjuts upp i ålder. I det följande beskrivs faktorer som identifierats som bidragande till att man skjuter upp körkortstagandet, följt av ett avsnitt om prognoser och trender för ungdomars körkorstagande i framtiden.

2.3.1. Faktorer bakom ett uppskjutet körkortstagande

Aretun och Nordbakke (2014) har utifrån en litteraturgenomgång sammanställt potentiella förklaringar och hypoteser rörande utvecklingen i körkortsinnehav, för olika grupper av ungdomar. Hänsyn har tagits till faktorer som geografi, socioekonomi, ålder, genus, etnicitet och funktionsnedsättning. Författarna konstaterar att det framförallt är den generella utvecklingen av körkortstagande och körkortsinnehav som litteraturen berör, medan utvecklingen för olika specifika grupper i samhället är mindre beskrivet. Resultaten från Aretun och Nordbakkes litteraturgenomgång visar också att det finns flera och samverkande faktorer som kan förklara körkortstrenden bland ungdomar, samtidigt som det finns en betydande skillnad i körkortstagande inom olika grupper: unga är inte en homogen grupp och det finns stora skillnader i körkortsinnehav bland olika grupper av unga.

2.3.1.1. Längre ungdomsperiod

En företeelse som kan ha påverkan på ett minskat körkortstagande bland unga är förlängd ungdomsperiod, och som kan ses inte bara i Sverige. Denna utveckling har beskrivits ha sin grund i kvinnors ökade ålder för förstfödda barn, giftermålsålder, en ökning av studerande ungdomar samt ökad andel ungdomar som fortfarande bor hos sina föräldrar (Aretun & Nordbakke, 2014; Cedersund & Henriksson, 2006).

2.3.1.2. Urbanisering och utbudet av kollektivtrafik

En ökad urbanisering, i kombination med en ökad andel unga studerande, har i nordisk forskning lyfts som förklaringsfaktorer till det minskade körkortstagandet. Den ökade urbaniseringen och dess betydelse för ett minskat körkortstagande kan även relateras till de större städernas utbud av kollektivtrafik – en god möjlighet att kunna nyttja kollektivtrafik kan innebära att körkortstagandet skjuts fram i tiden (Aretun & Nordbakke, 2014; Cedersund & Henriksson, 2006; Trafikanalys, 2012).

2.3.1.3. Ekonomiska aspekter

Ekonomiska förutsättningar studerades i en longitudinell studie som mätte inställningen till körkortstagande vid fem separata tillfällen: hösten år 2002, 2003, 2004, 2006 och våren 2009 (Forward, m.fl., 2010b). Resultaten visar att det främsta motiven för ungdomarna att *inte ta* körkort var tidsbrist och bristande ekonomi även om dessa motiv hade minskat något över åren. Vidare visar resultaten att flickorna i högre grad angav att den egna ekonomin kunde försvåra för dem att ta körkort. Detta kan tyda på att flickorna antingen underskattar sina resurser eller har färre resurser till förfogande när det gäller körkortstagande. Om det förhåller sig på det sistnämnda sättet så ligger det i linje med utredningar som tyder på ojämnställd fördelning av resurser mellan flickor och pojkar inom familjen (SOU, 2001:55). Sedan 1990-talets kris har andelen ungdomar som oroar sig för den egna ekonomin ökat dramatiskt och där oron är störst bland flickor (SCB, 2005). Det kan förklara varför flickor i högre grad än pojkar angav ekonomi som hinder för körkortstagande.

2.3.1.4. Andra prioriteringar och bilens minskade symbolvärde

Anledningen till att man skjuter upp körkortstagandet kan även handla om att unga väljer att prioritera andra saker i livet (Aretun & Nordbakke, 2014). En sådan prioritering kan ha sin grund i ideologiska värderingar. Studier visar exempelvis att ungdomar under senare år i högre utsträckning än tidigare väljer att inte skaffa körkort och bil utifrån miljöhänsyn (Forward, m.fl., 2010b. Vidare kan det handla om att bilens symbolvärde rent generellt har minskat inom en del ungdomsgrupper, och att man tar avstånd från sina föräldrars ”vanebilism” (Andréasson, 2000).

Tid för studier och resor är ytterligare exempel på sådant som prioriteras framför körkortstagande. Detta märks framförallt inom grupper med högre utbildning än grundskola (Cedersund & Henriksson, 2006).

2.3.1.5. Skillnader mellan kvinnors och mäns körkortstagande

I studien av Forward, m.fl. (2010b) studerades även eventuella skillnader mellan män och kvinnors syn på körkortstagande. Resultaten visar att män upplevde ett större tryck från vänner att ta körkort, och att kvinnor upplevde att de hade mindre möjlighet att få tid till övningskörning med sin handledare, jämfört med hur män uppfattade det. Kvinnorna anger även skäl som negativ påverkan på miljön, svåra prov och att de inte har tid oftare än pojkarna. Vidare visar de tidigare mätningarna att det framförallt var män som ville ta körkort tidigt, men denna skillnad hade minskat vid de senare mättillfällena.

2.3.2. Prognoser inför framtiden

Prognoser kring körkortstagande kan vara till gagn för planering av trafikskolors och förarprövares verksamhet. Detta menar Cedersund och Henriksson (2006), som utifrån en litteraturgenomgång konstaterar bristen på modeller som kan prognostisera körkortstagandet. I deras studie har författarna utformat en sådan modell där variabler så som kostnad för körkortstagande och andel ungdomar med en högre utbildning ingår (Cedersund & Henriksson, 2006).

Enligt Aretun och Nordbakke (2014) kan även förändrad markanvändning och förändrad transport-infrastruktur i framtiden minska bilberoendet, vilket kan innebära att trenden med färre unga som tar körkort idag blir gällande även i framtiden – och kanske till och med förstärks. Detta oavsett ekonomiska förutsättningar och andel ungdomar i populationen.

2.4. Unga körkortstagares förutsättningar

Att unga nyblivna förare har en hög olycksinblandning är väl belagt i forskningen. Orsakerna till detta har relaterats till brister rörande kunskap, insikter och riskmedvetenhet samt körerfarenhet. Utöver detta har även åldersrelaterade faktorer påverkan (Engström, m.fl., 2003; Gregersen, 2016). Förarutbildningen får i detta sammanhang en mycket stor betydelse, då det i den finns potential för att på bästa sätt ge den blivande/nya föraren förutsättningar att bli en säker förare (Nyberg, 2007). För att förstå effekter av förarutbildning, med grund i utbildningens pedagogiska metoder, upplägg och innehåll, är det av stor vikt att ha kunskap och förståelse för den målgrupp som utbildningen vänder sig till, det vill säga de blivande körkortstagarna. De blivande körkortstagarna är ingen homogen grupp, och flera faktorer spelar in vad gäller till exempel motivation och inlärningsförmåga. Fysiologiska, sociologiska och psykologiska faktorer är exempel på detta.

2.4.1. Fysiologiska faktorer

2.4.1.1. Hjärnans utveckling

Under senare år har det blivit möjligt att förstå hur olika funktioner i hjärnan utvecklas. Man har bl.a. utnyttjat funktionell magnetresonanstomografi (fMRI) som är en bildbehandlingsteknik som gör det möjligt att iaktta vad som händer i hjärnan och vilka delar som aktiveras vid olika uppgifter. De här kunskaperna är viktiga för att förstå hur ungdomar kan hantera trafiksäkerhet och värdera risker (Forward & Gregersen, 2016a).

När det gäller just trafiksäkerhet och riskbeteende är det framförallt allt de två delar av hjärnan som benämns limbiska systemet och prefrontala cortex som är av vikt. Känslor och sinnesstämningar aktiveras i det limbiska systemet i samband med dels skeenden i kroppen (t.ex. biologiska obalanser), dels skeenden i den yttre omgivningen (t.ex. hot och risker). Ett upplevt hot kan exempelvis resultera i en känsla av panik. Prefrontala cortex är kopplat till alla sinnessystem, inklusive det limbiska, och kan beskrivas som en slags sambandscentral för hur individen ska reagera och kontrollera sina känslor och handlingar. Med hjälp av prefrontala cortex kan individen också värdera konsekvenserna av ett visst agerande och skapa kontroll över känslor. Det är också här som minnen och erfarenheter samordnas och där aspekter som hänsynstagande och bearbetning av information sker. Vidare är det i det prefrontala cortex som individen kan prioritera mellan kortsiktiga och långsiktiga mål (Eriksson, 2007).

I forskningen finns olika åldersuppgifter, men de flesta hävdar att det prefrontala cortex är fullt utvecklad vid 25 års ålder även om det finns stora variationer. Vissa hävdar att det är tidigare, andra senare. Några studier har funnit att kvinnors prefrontala cortex mognar tidigare än männens (Gogtay & Geidd, 2004; Lenroot, m.fl., 2007; Mutlu, Schneider, Debbané, Badoud, Eliez, & Schaer, 2013).

Raznahan, m.fl., (2010) däremot fann det motsatta dvs. att männens prefrontala cortex mognade tidigare än kvinnornas och ytterligare andra har inte funnit någon könsskillnad (Koolschijn & Crone, 2013; van Soelen, m.fl., 2012; Vijayakumar, Whittle, Dennisona, Yüce, Simmons, Allena, 2014).

2.4.1.2. Hormoner

Kraftiga hormonella förändringar pågår under puberteten. Testosteron är ett könshormon som ökar bland pojkar där 16-åringar har omkring 20 gånger mer än de hade strax före puberteten. Bland flickor, som redan från början har en betydligt lägre mängd testosteron ser man också en ökning men betydligt mer begränsad (Arnett, 2002). Detta har sedan föranlett en rad antagande om vilken effekt detta har på beteendet och debatten om kopplingen mellan testosteron och risktagande har pågått under en lång tid (Eisenegger, Haushofer & Fehr, 2011). Många har då utgått ifrån att mäns risktagande, men också aggressivitet, är kopplat till detta hormon (Bogaert & Fisher, 1995). Frågan är då vilket stöd senare forskningsrön ger till detta antagande?

Duke, Balzer och Steinbeck (2014) genomförde en grundlig meta analys av 27 olika studier som undersökt vilken effekt testosteron hade på beteendet hos pojkar i åldern 9–18 år. En översikt som enligt dem var den första som på ett systematiskt sätt gått igenom forskningen inom området. Bland dessa studier fann man endast en longitudinell studie nämligen Halpern, m.fl. (1993). Resultatet från denna studie visar att även om testosteron ökade under de 3 år då studien pågick fann man inte samma ökning i aggressivitet. Duke, m.fl. (2014) sammanfattade studierna med att det inte fanns tillräckliga bevis som styrker sambandet mellan testosteron och beteendeförändringar. De pekar istället på att pojkars aggressivitet är mera komplext och att det har en stark psykosocial förklaring.

En sensationssökare är en person som tar många risker, (se även 2.4.4.2) och även här har man studerat kopplingen till testosteron. Resultaten från tidigare studier är inte enhälliga eftersom några funnit ett samband mellan risktagning och testosteron medan andra inte (se Campbell, m.fl., 2010). Campbell, m.fl. (2010) visade att där man funnit en koppling kunde man även se att individerna hade andra problem, så som alkoholism och ADHD. I deras studie undersökte man därför inte enbart testosteron utan även effekten av andra hormoner. Resultatet visade att det inte främst var testosteron som förklarade sambandet utan DRD47+[6] vilket har kopplats till ADHD. Slutsatsen var att andra faktorer än testosteron spelar en större roll. Detta stöds även av Rosenblitt, Soler, Johnson & Quadagno (2001) som inte heller kunde finna ett samband mellan testosteron och sensationssökande. I detta fall var det nivån av kortisol som var avgörande (men enbart hos männen). Metha, Welker och Zilioli (2015) studerade också sambandet mellan testosteron och kortisol men denna gång fann man att de samvarierade. En hög dos av testosteron resulterade i risktagande endast om dosen av kortisol var låg. I detta sammanhang är det också viktigt att lyfta fram att Rosenblitt, m.fl. (2001) studie var den första sedan 1978 som studerat sambandet mellan kvinnor, hormoner och sensationssökande. Av den anledning vet man väldigt lite om vad som påverkar kvinnors sensationssökande och detsamma gäller även aggressivitet (de Almeida, Cabral & Narvaes, 2015).

Sammanfattningsvis kan inte forskningen presentera några resultat som visar på att det finns en tydlig koppling mellan testosteron, aggressivitet och risktagande hos män. I vissa studier kopplas detta beteende istället till andra hormoner medan man i andra pekar på ett samspel med en rad olika faktorer med eller utan testosteron. Därmed kan man konstatera att pojkars aggressivitet är mera komplext men också att det har en stark sociologisk och psykologisk förklaring vilket behandlas närmare i nästa avsnitt.

[6] Kortfattat: DRD4 är en gen som aktiveras av dopamin vilket i sin tur påverkar flera olika hjärnfunktioner.

2.4.2. Sociologiska faktorer

2.4.2.1. Socioekonomiska faktorer och föräldrars påverkan

Att social bakgrund påverkar ungdomars olycksinblandning har framkommit i flera studier. Studier visar exempelvis att unga förare vars föräldrar är låginkomsttagare är mer olycksinblandade jämfört med dem som har föräldrar som är medel- eller höginkomsttagare (Berg, Eliasson, Palmkvist & Gregersen, 1999; Hasselberg & Laflamme, 2003;), liksom även att unga förare med låg utbildning har högre olycksinblandning än de med högre utbildning (Murray, 1998).

Nära relaterat till de ovan beskrivna socioekonomiska faktorerna är givetvis föräldrars roll och hur de påverkar ungdomars beteende. Redan i tidig ålder påverkar föräldrar sina barn genom det egna beteendet i trafiksammanhang – föräldrarna blir förebilder, vilket kan vara både positivt och negativt (Scott-Parker, Watson & King, 2009; Summala, 1996). Forskning visar också att denna påverkan från föräldrarna fortsätter även senare, då barnet står i begrepp att ta körkort och börjar övningsköra med till exempel just sina föräldrar (Bianchi & Summala, 2004; Ferguson, Williams, Chapline, Reinfurt & de Leonardis, 2001). Detta innebär att en del föräldrar egentligen kan vara rent olämpliga som handledare. I en amerikansk studie kunde till exempel samband ses mellan föräldrars och barns olycksinblandning och överträdelser (Ferguson, m.fl., 2001). Liknande resultat har framkommit i flera studier, om än utifrån olika perspektiv (Brookland, Begg, Langley & Ameratunga, 2010; Gulliver & Begg, 2004; Lahatte & Le Pape, 2008; Maldonado-Molina, Reingle, Delcher & Branchini, 2011; Miller & Taubman-Ben-Ari, 2010; Taubman-Ben-Ari, Mikulincer & Gillath, 2005).

2.4.3. Psykologiska faktorer

2.4.3.1. Sociala normer och grupptryck

Förutom påverkan från föräldrar påverkas ungdomar av andra människors normer och värderingar, och som kan sägas ”tävla” med föräldrarnas normer och värderingar. Föräldrars påverkan och roll avtar med tiden, i det att tonåringen formar sig en egen identitet och en egen riskuppfattning i mötet med andra människor. Det kan till exempel handla om syskon och vänner, men också om instruktörer och lärare på förarutbildningen (Lahatte & Le Pape, 2008).

Forskning visar att grupptryck/kompistryck har störst betydelse och påverkan i de tidigare tonåren och att man lättare klarar av att stå emot grupptryck först efter 20 årsåldern (Steinberg & Monahan, 2007). Det är också framförallt unga förare med passagerare som är involverade i olyckor (Chen, Baker, Braver & Li, 2000). Men det finns även studier som visar att olycksrisken minskar om det finns passagerare även då det handlar om unga personer (Engström, 2008; Rueda-Domingo et al., 2004; Vollrath, Meilinger & Krüger, 2002). Enligt Engström (2008) kan en hög sammanhållning och positiv interaktion leda till en säkrare körning. Gruppsammanhållning är således en viktig påverkansfaktor för hur körbeteendet utvecklas, på ett positivt eller negativt sätt (Engström, 2008). Kunskaper om hur interaktion sker mellan passagerare och förare kan, menar Engström (2008), vara av nytta i utbildningssammanhang där passagerarrestriktioner förekommer, så som ett stegvist körkortssystem.

Företeelser som identitetssökande och grupptillhörighet handlar mycket om föreställningar om andras attityder och normer, och som sammantaget påverkar det egna beteendet. ”The theory of planned behavior” (Ajzen, 1991) är en teoretisk modell som har använts för att skapa förståelse för olika former av körbeteenden och riskbeteenden, och där förarens föreställning om vad andra tycker om hans eller hennes sätt att köra ingår. Detta i sin tur kan göra att föraren kör på ett sätt som han eller hon tror att de andra förväntar sig; det är ”det vanliga” sättet att köra på inom den specifika gruppen, oavsett förarens egen uppfattning. Körsättet kan på så sätt möjliggöra att föraren får status och position i till exempel en grupp med unga personer (jfr Møller, 2004), men detta förutsätter att den aktuella gruppen är viktig för föraren (Engström, 2008).

2.4.3.2. Personlighet

Personlighet är en mer eller mindre stabil inre faktor som påverkar hur individen beter sig i olika situationer. En individs personlighet utvecklas under just tonåren, och har därför också betydelse för hur man blir som förare (Forward & Gregersen, 2016a). Det finns också forskning som visar att det finns samband mellan vissa personlighetsdrag och olycksinblandning (Engström, m.fl., 2003; OECD/ECMT, 2006). Ulleberg (2002) har till exempel identifierat sex personlighetsdrag vilka kan relateras till riskfyllt förarbeteende och trafikolycksinblandning. Dessa beskrivs som sensations-sökande, aggressivitet, impulsivitet, emotionell labilitet, bristande hänsynstagande samt anti-social/socialt avvikande. Av de beskrivna personlighetsdragen är det framförallt individer med sensationssökande personlighetsdrag som involveras i trafikolyckor (Engström, 2008) och har stört benägenhet att begå trafikbrott (Jonah, 1997; OECD/ECMT, 2006; Rimmö & Åberg, 1999). En sensationssökare är en person som ägnar sig åt många riskfyllda aktiviteter. Beteendet har förmodligen en biologisk orsak eftersom sensationssökaren behöver högre stimulansnivåer för att reagera jämfört med andra (Zuckerman, 1994).

2.4.3.3. Betydelsen av genus

Studier visar att det i allmänhet är vanligare att män (vanligtvis unga) bryter mot trafikregler jämfört med kvinnor (Forward & Lewin, 2006). Flera studier har också visat att unga män under 25 år har större tilltro till den egna körförmågan jämfört med andra grupper (Engström, m.fl., 2003; Matthews & Moran, 1986; Parker, West, Stradling & Manstead, 1995). Rent allmänt klassas män oftare än kvinnor som sensationssökare på Zuckermans fyra skalor förutom den som mäter upplevelse sökande (experience seeking)[7] (Arnett, 1994; Zuckerman, 1994). I en senare metaanalys där studier från 1978 till 2012 ingick, fann man att skillnaden mellan män och kvinnor i det man benämner som Thrill seeking minskat. Detta berodde inte på att kvinnorna blivit mer Thrill seeking utan att männen inte fick lika höga poäng på skalan som tidigare (Cross, Cyrenne & Brown, 2013).

Problemet med viss forskning inom området risktagande i trafiken är att man behandlar män och kvinnor som två olika men inbördes homogena grupper samt att man fokuserar mer på kön än könsroller. I en studie av McDonald, Ingham, Hall och Rolls (1991) fann man att männen skiljde sig åt och att den största andelen kunde beskrivas som säker (2/3 av hela urvalet beskrevs som säker och endast 1/3 som osäker). Då det handlar om kvinnor så finns det väldigt få studier som enbart studerat kvinnor mera ingående, utan i de flesta fall har de jämförts med männen. Ett undantag är en studie av Forward, Henriksson, Nyberg och Forsberg (2012) som studerade mopedungdomars inställning till bl.a. hastighetsöverträdelser. I denna studie fann man visserligen att pojkar, jämfört med flickor, hade en mer positiv inställning till att överskrida hastighetsgränsen i tätort. Men då man jämförde flickor som hade för avsikt att bryta mot reglerna med flickor som inte hade samma avsikt visade det sig att deras bild av en sådan person skiljde sig åt. De som ville bete sig på detta sätt ansåg i högre grad att personen var tuff, någon som inte behövde imponera på andra, säker, klok men också inte lika ”killig” och självisk. Frågan var sedan om pojkar och flickor påverkades av liknande faktorer eller inte. Resultaten visade att flickor och pojkar som ville bete sig på ett riskfyllt sätt påverkades i stort sett av liknade faktorer.

Ett annat problem med att kategorisera män och kvinnor som två olika grupper är att det då ofta leder till en fokusering på kön snarare än bakomliggande faktorer så som könsroller, normer och attityder. Forskning på små barn har visat att de imiterar beteende hos andra barn av samma kön, och redan vid tre års ålder kan barn identifiera föremål så som något typiskt för pojkar respektive för flickor (se Banse, Gawronski, Rebetez, Gutt & Morton, 2010). Detta kan innebära att en pojke kan bli retad av andra pojkar om han inte följer den gängse könsrollsnormen (Grace, David & Ryan, 2008).

---

[7] De tre andra är Thrill and Adventure seeking, Disinhibition och Boredom Susceptibility.

Denna tidiga könsnorm kommer senare i uttryck i hur bilkörning ur ett kulturellt och historiskt perspektiv framförallt förknippats med en manlig aktivitet (Granie & Papafava, 2011). Den ideala föraren var därmed en man. Även om synen på kvinnliga bilförare har förändrats finns det fortfarande en stark koppling mellan män och förmågan att köra bil i vår kultur (Granie & Papafava, 2011). Detta stöds även av Waylen och McKenna (2002) som fann att bilen var viktigare för pojkarna eftersom de trodde att den skulle göra dem mera populära. Detta kan också förklara varför männen i en studie av Rothe (1987) ansåg att de hade något som liknade en medfödd förmåga att köra bil och därför ansåg att förarutbildning var överflödig (citerad i Hanns, 1992).

Människan organiserar sina kunskaper med hjälp av olika scheman, i form av mentala strukturer. Det kan handla om att vi värderar ny information utifrån den bild vi redan har av ett givet fenomen (Oakhill, Garnham & Reynolds, 2005). Forskning visar också att när en individ format en egen hypotes om något så är det svårt att förändra den (Forward & Gregersen, 2016a). Vi har till exempel förväntningar på en annan person, vilket gör att vi själva uppträder på ett särskilt sätt och som i sin tur påverkar den andra personen att bete sig så som vi förväntar oss, något som också beskrivits som en självuppfyllande profetia (Forward & Gregersen, 2016a).

Studier har visat att en person som upplever en negativ stereotyp i en krävande situation presterar sämre (Yeung & Hippel, 2008). Detta resultat stöds även av Shih, Pittinsky och Ambady (1999) som fann att flickor som blev påminda om deras kvinnliga identitet presterade sämre på ett matteprov. Detta kan även appliceras på körskoleelever och att en kvinna som upplever att hon kategoriseras som en osäker förare osv, på grund av sitt kön kommer att prestera sämre i en krävande situation. Detta var också något som Yeung och Hippel (2008) visade i en simulatorstudie. I en experimentgrupp fick kvinnorna höra att studiens syfte var att undersöka varför män var bättre förare än kvinnor. Dessa deltagare visade sig sedan köra sämre än de kvinnor som ingick i kontrollgruppen. Ett stereotypt tänkande kan även påverka manliga körkortstagare på ett negativt sätt eftersom det kan finnas en förväntan på dem att de ska ta risker och därmed visa att de inte är kvinnliga.

2.4.4. Erfarenhetsparadoxen

Som nybliven förare är man en oerfaren förare, vilket skapar ökade risker. Utan större erfarenhet blir reaktionstiden längre, avsökningsförmågan är sämre utvecklad, den mentala belastningen är hög och föraren är mer lättdistraherad jämfört med en van förare. Sammantaget är det automatiserade beteendet inte utvecklat (Gregersen, m.fl., 2000). Är föraren dessutom ung ökar riskerna ytterligare. Erfarenheten är därför av mycket stor vikt för att körningen ska vara säker, samtidigt som denna risk så att säga måste ingå under den tid som körerfarenheten inskaffas. Detta kallas för ”erfarenhetsparadoxen”, och som brukar beskriva de första åren med körkort (Gregersen & Nyberg, 2002). Ur ett internationellt perspektiv har denna problematik hanterats på olika vis. I Sverige ges ökad möjlighet till övningskörning och därmed erfarenhet genom den 16-årsgräns som infördes 1993. I en rad olika länder finns istället det stegvisa körkortssystem, (GDL) som innefattar olika restriktioner den första tiden efter taget körkort. Syftet är att föraren bygger upp sina körkunskaper och erfarenheter gradvis. Vilka restriktioner som gäller varierar från land till land och även inom landet men de flesta handlar om att man inte får köra bil på natten, inte med passagerare under 30 och inte efter intag av alkohol. Om föraren bryter mot dessa regler är straffen hårdare än för andra. Effekten av GDL har utvärderats vid flera tillfällen och in en rapport från 2013 fann man att den fick god effekt och att den hjälpte till att minska olyckorna för denna grupp av förare (Kinnear, mfl., 2013).

2.5. Brister och förändringsbehov i förarutbildningen

I följande resultatdel identifieras brister och förändringsbehov i förarutbildningen. Inledningsvis görs ett avstamp i förarutbildningens tre grundstenar: mål, innehåll/process och förarprov och samstämmigheten mellan dessa. Därefter berörs ansvar och roller, följt av en redogörelse för trafikskolors kvalité och utbildares kompetens. Följande avsnitt utgår från förarutbildningens innehåll,

så som teori, praktik, obligatoriska moment och förarprov. Häri ingår även aspekter så som självvärdering och individanpassning.

2.5.1. Konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov

I en studie av Stenlund, Henriksson och Sundström (2007) har samstämmighet mellan mål och prov undersökts, där det framkom att avancerade kunskapsmål inte examineras i någon högre grad. En förbättring av utbildningsperioden behövs, där större konsensus mellan just mål, kursplan, innehåll/process samt förarprov nås (Engström, m.fl., 2003; Nyberg, 2007). Flera aktörer inom trafikantutbildning saknar en tydlig samstämmighet mellan utbildning och kursplan, vilket också försvårar en överblick av hur utbildare faktiskt arbetar. Inom Transportstyrelsen har man till exempel inte möjlighet att se hela utbildningskedjan, och det finns begränsad forskning och utveckling kring hur undervisningsformer och examination ska hänga samman och hur undervisningsformer förhåller sig till de uppsatta målen (Stave, 2011). Så här skrev Vägverket redan år 2008 rörande detta:

> *Det är viktigt med helhetssyn och att den säkerställs så att kursplanernas mål, lärarkompetens, olika utbildningars genomförande samt prov hänger samman. En översyn av dagens system behöver därför göras som ska resultera i förslag till förändringar av utbildningssystemet. Ett väl utvecklat förarutbildningssystem kan förväntas ha positiv påverkan på värderingen av trafiksäkerhet och trafikbeteenden som bältesanvändning, hastighetsanpassning och trafiknykterhet. (Vägverket, 2008, s. 83f.)*

Kursplanen från 2006 är mindre detaljstyrd och mer generell i sin karaktär än vad den var tidigare. Syftet med detta var att utbildare förväntades få större möjligheter att förnya och vidareutveckla innehåll och undervisningsmetodik (Vägverket, 2002). Utifrån en processutvärdering hade det två år efter införandet av den nya kursplanen skett mycket få förändringar. En möjlig förklaring till detta kan enligt författarna vara att utbildarna har svårt att uttolka kursmålen och omsätta dessa i undervisningen, det vill säga att målen upplevs som alltför allmänna (Nyberg & Henriksson, 2009). Detta var också något som diskuterades under en workshop med representanter från NTF, STR, Trivector Information, Transportstyrelsen samt forskare på VTI (Stave, 2011). Under workshopen lyftes bland annat att många utbildare beklagar sig över att de inte kommer vidare i utbildningarna, det vill säga de ”står och stampar” på samma ställe. Enligt deltagare i workshopen saknas en styrning och struktur av förarutbildningen, vilket får negativ effekt på kunskapsinhämtningen (Stave, 2011).

Flera utvärderingar rörande rådande förarutbildningssystem har pekat på behovet av nya pedagogiska verktyg för att den unga körkortstagaren i slutänden ska bli en säker förare. Olika aktörer inom den svenska förarutbildningen menar också att undervisningsformer för förarutbildningen bör ses över för att undvika ytinlärning, med syfte att alla nivåer i GDE-matrisen täcks, och att alla mål prövas genom examination. GDE-matrisen, som ligger till grund för kursplanen, skulle i större grad än vad som är gällande idag kunna utgöra vägledning för att utforma undervisningsmoment och prov, men bör då modifieras och utvecklas ytterligare (Stave, 2011).

2.5.2. Ansvar och roller

Nära relaterat till behovet av konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov är ansvarsfördelningen mellan olika aktörer. Det finns idag inte någon tydlig ansvarsfördelning gällande forskning och utveckling kring frågor om förarutbildning. Tidigare fanns detta ansvar samlat hos Skolverket, för att senare föras över till myndigheten för skolutveckling. I samband med en workshop rörande trafikpedagogisk forskning framkom det att det inom de olika branscherna och myndigheterna saknas en koordinator för förarutbildningsfrågorna, och att man upplever fältet som fragmentariskt (Stave, 2011). Liknande beskrivning ges av Erlandsson och Johansson (2014), som lyfter bristande dialog mellan de olika aktörerna i förarutbildningssystemet, innefattande trafikskolor/utbildare, Trafikverkets förarprovsavdelning och Transportstyrelsen.

2.5.3. Introduktionsutbildningen

Den obligatoriska introduktionsutbildningen infördes med syfte att skapa en bättre förståelse hos handledare och körkortstagare om förarutbildningens mål och syfte samt ge vägledning för hur övningskörningen kan struktureras och genomföras.

Erlandsson och Johansson (2014) menar att ”det i ökande omfattning föreligger bristande insikter hos aspirant och handledare om hur den effektivaste utbildningsprocessen bör se ut för att ett godkänt prov ska kunna genomföras” (s. 29). Detta tyder på att syftet med utbildningsprocessen inte har nått fram i introduktionsutbildningen. Handledare och körkortstagare har till exempel dåliga kunskaper om vilka krav som ställs vid uppkörningstillfället, och hur man optimalt kan kombinera mängdträning med kvalitetsträning. Författarna härrör bristerna bland annat till otillräckliga stödverktyg för handledarna. Vidare ses brister i kvalitetsbedömning av trafikskolor och utbildare, liksom i dialog mellan aktörer så som utbildare, Förarprov och Transportstyrelsen (jfr ovan).

Indikationer på att syftet med introduktionsutbildningen inte nått fram till fullo har även framkommit i en utvärdering av Berg och Thulin (2009), i det att inga större förändringar kunde ses för den privata övningskörningens struktur, innehåll och omfattning. Däremot ger studiens resultat en indikation på att introduktionsutbildningen kan ha haft effekt när det gäller elevernas struktur för *inläsning*. Även samarbetet mellan handledare och elev upplevdes bättre hos dem som gått utbildning, jämfört med dem som inte gått den. Ytterligare förbättringar är att de som gått introduktionsutbildningen upplevde att de har fått mer råd och stöd från trafikskola och att man oftare knöt an till körkortsteorin, jämfört med dem som inte hade gått utbildningen (Berg & Thulin, 2009).

2.5.4. Riskutbildning

Den nya utökade riskutbildningen från 2009 har utvärderats genom en enkätundersökning med för- och eftermätningar (Forward, m.fl., 2010a). I sin helhet visar resultaten att de deltagare som genomgått den nya riskutbildningen hade fått en ökad kunskap om risker, men att intentionen till att köra mer trafiksäkert inte alltid stod i proportion till detta. Författarna påpekar svårigheterna med att förändra förares intentioner, liksom deras beteenden, och lyfter även den korta tid som utbildningen innefattar, med sina fyra timmar. Författarna lyfter att utbildarna eventuellt behöver nya pedagogiska verktyg för att målen i riskutbildningens kursplan ska kunna nås (Forward, m.fl., 2010a). Detta är även något som Transportstyrelsens (2012) konsekvensbeskrivning av myndighetens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B betonar, där det bland annat redogörs för önskemål från den bransch som bedriver riskutbildning att kraven för lärarkompetens i dessa sammanhang bör ändras.

2.5.5. Teoretisk utbildning

Istället för trafikskolans teorilektioner väljer körkortsaspiranterna ofta att läsa teorin på egen hand. Kvinnor läser mer teori än män, både vad gäller inlärning på egen hand och via teorilektioner på trafikskola, samtidigt som det finns tendenser att kvinnor alltmer tycks välja bort teoriundervisningen på trafikskolor. Nyberg (2007) ser här en koppling till trenden med försämrade provresultat, där färre körkortsaspiranter blir godkända; ser man till det faktum att kvinnors resultat på det teoretiska provet är bättre än mäns, kan en hypotes göras att det finns en nytta med att ta hjälp av trafikskolornas teorilektioner.

2.5.6. Sparsam körning

Sedan 2006 finns sparsam körning med i kursplanen. Enligt EU-direktiv ska dock inte sparsam körning vara det avgörande för om man klarar förarprovet. Detta torde innebära att körsättet inte heller är ett starkt examineringskriterium, varför man även kan ifrågasätta om nya förare faktiskt ha tillräcklig kunskap om körsättets principer (van den Hoed, Harmelink & Joosen, 2006).

Effekterna av sparsam körning i utbildningen för förare som har haft sitt körkort i cirka ett halvår har undersökts i en observationsstudie med instrumenterad bil (Gregersen, Gustafsson, Sörensen, Nyberg & Forsberg, 2016). Resultaten visar att utbildning i sparsam körning hade tydlig effekt på bränsleförbrukningen. I jämförelse med en experter/utbildare framkom det att det finns ytterligare potential att nå högre effekter. Skillnaderna beror på att mer komplicerade körbeteenden inte fått samma genomslag hos de mer oerfarna förarna med anledning av den höga mentala belastningen som det innebär. Automatiserade beteenden så som att lyfta blicken och planera körningen, vilket är avgörande för sparsam körning, kommer senare i och med större erfarenhet. Författarna påpekar i detta sammanhang behovet av studier av mer långsiktiga effekter. Är föraren motiverad kan effekterna å ena sidan bli bättre, men å andra sidan kan föraren ha glömt teknikerna för sparsam körning.

Eventuella effekter av sparsam körning är också beroende av hur metoden sparsam körning lärs ut. Andrieu och Saint Pierre (2012) påpekar att det finns lite kunskap om effekter relaterat till just olika pedagogiska metoder. Till komplexiteten och problematiken i ämnet ingår även kulturella aspekter, förares attityder till miljöfrågor överlag samt grupptillhörighet och självidentitet (Harvey, Thorpe & Fairchild, 2013). Här kan en koppling göras till en utvärdering av miljöinslagen i introduktionsutbildningen (Stave, Nyberg & Gregersen, 2016). Resultaten visar att miljöinslagens del i introduktionsutbildningen varierar stort mellan olika trafikskolor, från tre minuter till 35 minuter. Samtidigt sågs skillnader i engagemang och pedagogik och som nödvändigtvis inte behöver kopplas till tidsaspekten. Även undervisningsplanerna uppvisade stora variationer sinsemellan.

2.5.7. Individanpassning

En av intentionerna med den nya kursplanen från 2006 var att den skulle kunna skapa bättre förutsättningar för individanpassad undervisning, jämfört med tidigare. I en utvärdering av Nyberg och Henriksson (2009) kunde dock mycket få förändringars ses rörande individanpassad undervisning, både avseende teori- och körlektioner. En förklaring som ges är att målen i den nya kursplanen eventuellt kan ses som alltför allmänna och därmed svåra att förstå. En annan är att utbildarna saknar metoder och redskap för individanpassad utbildning. Även en studie av Forward, Nyberg och Henriksson (2016b) rörande orsaker till låg godkännandenivå och omprov, visar på ett behov av individanpassning, både under förarutbildningen och i samband med förarprovet. Det kan till exempel handla om körkortstagare med annat modersmål än svenska, om personer som är mycket nervösa inför förarprovet och om körkortstagare med funktionshinder.

2.5.8. Självvärdering

Då självvärderingsaspekten sedan 2006 finns inskriven i kursplanen bör den ingå både i inlärningsprocessen och i förarprovet, i det att självvärderingsaspekten har positiva effekter för både själva lärandet och den framtida trafiksäkerheten som bilförare (Sundström, Henriksson, Wiberg & Alger, 2008). Att självvärderingsaspekten bör genomsyra förarutbildningen är av stor vikt också med tanke på att just ungdomar, speciellt unga män, många gånger har en övertro på den egna körförmågan (Nyberg & Henriksson, 2009).

Nyberg (2007) påpekar att det finns svårigheter med att applicera GDE-matrisen, med dess självvärderingsaspekt, för individuella personers bilkörning eftersom matrisen beskriver bilkörning generellt. I en utvärdering (Nyberg & Henriksson, 2009) av de förändringar som gjorts i och med den nya kursplanens införande 2006 kunde det också konstateras att självvärderingsaspekten inte hade fått genomslagskraft i alla led i utbildningsprocessen. En förklaring kan enligt författarna vara att det saknas metoder för att arbeta med och bedöma självvärdering (Nyberg & Henriksson, 2009).

2.5.9. Trafikskolornas kvalité och trafiklärarnas kompetens

Det finns brister avseende utbildningskrav för aktörer inom dagens förarutbildningssystem. Detsamma gäller för tillsynsverksamheten (Vägtrafikinspektionen, 2008a).

Enligt rekommendationer från ett stort EU projekt (MERIT) som handlar om trafiklärarutbildningen framhåller man att utbildningen för trafiklärare måste omfatta de högre nivåerna i GDE matrisen och en rad utbildningsmetoder inklusive coaching för att förbättra körkortsutbildningens effektivitet (Bartl, Gregersen & Sanders, 2005).

Det finns även brister vad gäller vidareutbildning för utbildare. Utbildningsledare avsätter till exempel inte alltid tid för att uppdatera sig själva och trafiklärarna på den aktuella skolan. Det kan också finnas svårigheter med att sprida och tillägna sig information från olika instanser, och att utbildarna får tid att faktiskt reflektera över de mål som finns beskrivna i kursplanen (Stave, 2011).

2.5.10. Förarprov

Den svenska förarutbildningen beskrivs ofta som provstyrd (Gregersen, 2010; Stave, 2011; Vägtrafikinspektionen, 2008a). Förarutbildningen ska dock i första hand ha fokus på att hjälpa eleven att bli en trafiksäker förare, och inte på att klara av förarprovet. Provet i sig garanterar inte att föraren kommer att bli en säker förare. Idag finns inte några garantier i den svenska förarutbildningen till att körkortstagarna ska komma förberedda till förarprovet.

Godkännandenivån för det svenska förarprovet har sjunkit under de senare åren (Trafikverket, 2016), med en ökning av omprov som konsekvens. Ökad andel underkända förarprov får i sin tur negativa konsekvenser, i form av ökad samhällsekonomisk kostnad, begränsad möjlighet till arbete om individen i slutänden ger upp att ta körkort samt en urvattning av förarutbildningen i sin helhet (Rådet för utveckling av förarutbildningssystemet, 2015). Ökning av omprov innebär även att fler kunskapsprov måste utformas, samtidigt som dess svårighetsgrad och innehållstyp måste behållas. Vidare krävs fler förarprövare för körprov (Alger & Eklöf, 2016).

Ökning av icke godkända förarprov behöver inte betyda att förarprovet i sig inte är av god kvalité. Alger och Eklöf (2013) visar till exempel i en studie rörande körprovet att tillförlitligheten hos körprovsdata (behörighet B, åren 2009–2011) var stor. Att förarprovet har god kvalité har även framkommit i en intervjustudie med aktörer inom förarutbildningen (Forward m.fl., 2016b). Istället finns det indikationer på att körkortstagarna kommer oförberedda till förarprovet (Erlandsson & Johansson, 2014; Forward, m.fl., 2016b). Att körkortstagare är oförberedda inför förarprov kan ha flera förklaringar. I en större studie, där flera metoder använts, har emellertid just orsaker till omprov undersökts (Forward, m.fl., 2016b). I studien identifieras bland annat grupper av körkortstagare där omprov är mest vanligt. Framförallt handlar det om den oförberedda körkortstagaren, vilket till exempel kan relateras till upplägg av förarutbildning och till attityd till förarutbildning. Ytterligare grupper är körkortstagare med annat språk än svenska. Även nervositet inför förarprov tycks vara en faktor till misslyckande av prov.

Överlag har körkortstagarens förutsättningar betydelse för hur hen kan tillgodogöra sig förarutbildningen, liksom även hur denne väljer att planera och lägga upp sin utbildning. I detta sammanhang är information om upplägg av förarutbildning samt pedagogiska metoder i undervisning av stor vikt: dagens svenska förarutbildningssystem innebär stor frihet för körkortstagare och handledare att själva bestämma utbildningens upplägg. Vidare finns det stora regionala skillnader, vilket kan förklaras utifrån tillgång till alternativa färdmedel (infrastruktur) och möjligheter att övningsköra/mängdträna, och som i sin tur kan generera olika attityder och inställningar till körkortstagande, beroende på stad – det är i de större städerna som omproven är mest förekommande.

Självvärderingsaspekten som tidigare diskuterats har även stor betydelse för hur väl körkortstagaren är förberedd inför förarprovet. Av den anledningen bör förarprovet vara kopplat till just dessa delar i GDE-matrisen (OECD/ECMT, 2006; Sundström, m.fl., 2008).

2.6. Förbättringsförslag

Som ovan beskrivits finns behov av förändring inom flera delar av förarutbildningssystemet. Många gånger handlar det om ett behov av nya metoder och hjälpmedel för att bedriva en god pedagogisk utbildningsverksamhet, inom rådande förarutbildningssystem. Men i litteraturen har det även framkommit behov av och förslag på större förändringar av själva förarutbildningssystemet. I följande avsnitt redovisas exempel och förbättringsförslag som påträffats i litteraturgenomgången.

2.6.1. Pedagogiska metoder

Flera svenska studier har visat att pedagogiken som används i den professionella delen av körkortsutbildningen i stora delar handlar om att trafiklärare lär ut regler och rätt beteenden i trafiken genom så kallat lärarcentrerad undervisning. Syftet är ofta att förmedla hur man gör rätt enligt regelsystemet och hur man kör säkert och sparsamt. Eftersom trafiksäkerhet bara till en del handlar om kunskaper krävs också att man i högre grad använder andra metoder som syftar till att utveckla insikt, förståelse och attityder som verkligen påverkar intentioner och faktiskt beteende. Det handlar om att utveckla riktiga föreställningar om och att skapa förståelse för hur trafiken fungerar (Gregersen, 2016).

Inledningsvis redovisas för ett antal undervisningsmetoder och utbildningskoncept, där fokus framförallt är riskmedvetenhet, självvärdering och individanpassning, det vill säga aspekter som i dagens förarutbildning ofta har beskrivits som svåra att lära ut.

Återkoppling

I förarutbildningen bör metoder användas som kan öka förarens förmåga till självinsikt, vilket därmed skapar bättre förutsättningar för förståelse för riskerna i trafiken. Utifrån en litteraturstudie ger Engström, m.fl., (2003) olika förslag, bland annat vikten av återkoppling till eleven under träning och att diskussioner med andra förare om egna erfarenheter genomförs.

Isler (2011) har i en studie från Nya Zeeland studerat effekterna av ett utbildningskoncept med fokus på självvärdering och insiktskapande, det vill säga de högre nivåerna i GDE-matrisen. I utbildningen ingick flera moment. Ett moment innebar körning på väg och då deltagarna fick kommentera den egna körningen om eventuella risker och hur de skulle hantera och undvika dem. Medföljande utbildare och två andra deltagare fick komma med återkoppling. Därefter fick deltagarna under max tio minuter se utvald videoinspelning av en serie trafiksituationer från de verkliga körningarna som deltagarna genomfört. Varje förare fick kommentera sin sekvens av körning inför utbildare och jämnåriga i gruppen, som i sin tur gav omfattande återkoppling. Utöver detta fick deltagarna utföra en video-baserad och interaktiv övning rörande riskuppfattning vilket även omfattade olika övningsmoduler (ögonrörelser, upptäcka risker, hantera risker och berättande körning) med syfte att upptäcka riskfyllda situationer. Efter övningen fick deltagaren via en enkät göra en utvärdering av sin prestation. Slutligen genomfördes en gruppdiskussion där deltagarna, tillsammans med en utbildare, fick beskriva riskfylld respektive icke-riskfylld bilkörning i olika situationer. Diskussionen avsåg generera ökade insikter och medvetenhet om faror i trafiken och hur man kan göra för att undvika dem. Försöket utvärderades och resultatet visar att skillnaden mellan de som genomfört utbildningen och kontrollgruppen skilde sig signifikant åt. Den första gruppen hade förbättrat sin avsökning, riskuppfattning, attityd till säkerhets-aspekter av olika slag samt fått en mera realistisk syn på den egna förmågan. Liknande goda resultat kunde inte ses för en kontrollgrupp. Vidare menar författaren att utbildningskonceptet främst passar dem med mycket lite erfarenhet av bilkörning, men som har en övertro på den egna förmågan.

Coaching

I en OECD rapport (2006) ges förbättringsförslag avseende formella utbildningsprocesser. Så kallad skrivbordsundervisning bör undvikas, och istället bör metoder där eleven involveras personligen och emotionellt införas i högre grad än vad som är aktuellt. Detta, påpekas det, blir speciellt viktigt vad

gäller exempelvis självvärderingsaspekten. För utbildare och inspektörer innebär det att fokus mer läggs på ”coaching” än på att ge instruktioner till körkortseleven (OECD/ECMT, 2006).

Utbildningsmetoder baserade på coaching som ett sätt att öka aktiv inlärning från deltagaren lyfts även av McKenna (2010), som nämner EU-projektet *HERMES* som exempel. Inom projektet HERMES har existerande erfarenheter rörande metoder om coaching i förarundervisning samlats för att utveckla ett praktiskt och enkelt utbildningskoncept, för både nyexaminerade och erfarna utbildare. I konceptet ingår principerna för coaching, fördelarna/syftet med coaching, vid vilka tillfällen som man kan använda denna metod samt olika scenarier rörande coaching, det vill säga övningar (EU HERMES, 2010).

Module Close

En metod som har prövats både nationellt och internationellt är *Module Close To*, med syfte att öka riskmedvetenheten hos unga körkortstagare. Metoden innebär att andra unga förare berättar om sina erfarenheter av att ha varit vållande till olycka i trafiken (Module Close To, 2014; Stave, 2011). I detta avseende hänvisas det till forskning som visar att unga förare påverkas starkt av att få höra jämnåriga berätta om trafikolyckor som de själva varit inblandade i och vållande till: ”Att höra talas om allvarliga olyckor i ett personligt möte, snarare än att läsa böcker om trafiksäkerhet, kommer definitivt att påverka dig och göra dig mer försiktig i framtiden.” (http://www.close-to.net/module.phtml?id=1246&sprachen1=se). I Sverige är det sedan 2011 NTF som handhar projektet och som rekryterar unga förare med olyckserfarenhet, så kallade mentorer (Module Close To, 2014). Mentorerna får först en utbildning inom ämnet och besöker sedan trafikskolor där de berättar om sina erfarenheter och upplevelser. Besöket av mentorn avser skapa en utgångspunkt för fortsatt diskussion bland eleverna, gällande säkerhet i trafiken (Linderholm, 2014).

Utvärderingar av Module Close To visar på goda resultat, och där exempelvis deltagares attityder mättes med hjälp av ett mätverktyg, D.A.T.E., utarbetat av Trivector (Linderholm, 2014).

Utbildningskonceptet Självsäker

Ett sätt att komma åt ungdomsgrupper som har en högre olycksinblandning än andra är att identifiera just högriskgrupper, med hjälp av analyser av personlighet och livsstil samt utifrån socioekonomiska förhållanden. Utbildningskonceptet *Självsäker* är en individanpassad förarutbildning, där eleverna med hjälp av ett klassificeringsinstrument delas in utifrån personlighet och risktagande. Med utgångspunkt i en sådan indelning kan olika utbildningsstrategier anpassas till elevernas attityder och förhållnings-sätt till risker (Linderholm, 2000; Linderholm, 2003). En utvärdering har visat att *Självsäke*r varit ett framgångsrikt koncept (Linderholm, 2003).

Car karma

De flesta studier rörande förbättringar av förarutbildning, både nationellt och internationellt, utgår från olyckor, olycksrisk, avvikande körbeteende och liknande, speciellt då det gäller unga förare. Kleisen (2013) vill istället vända fokus på positiva aspekter, med utgångspunkt i säker och normal körning. I Kleisens studie genomfördes intervjuer med unga förare (18–25 år), indelade i fyra grupper. I vardera gruppen diskuterades uppfattningar om säker körning och säker körstil. Resultaten visar att deltagarna saknade positiv motivation att använda en säker körstil, trots att de vet hur man gör, medan deras negativa motivation inte avskräcker dem från att köra riskfyllt. Genom att ha ett optimistiskt tänkande – *car karma* – och ett fokus på säker körning istället för på risk främjas en säker körstil. Kleisen hänvisar i detta sammanhang till Lehtimäki (2001), som är kritisk till att blanda ihop trafiksäkerhet och olyckor eftersom man oftast inte tänker på detta då man kör bil, olyckor är trots allt inte ”vardag”. Kleisen (2013) föreslår istället att man fokuserar på trafikanters välbefinnande och hur vi alla kan bidra till detta.

Road Ready

I Australien finns sedan 2000 ett läroplansbaserat utbildningsprogram, *Road Ready*, som förestås av det australienska ACT Department of Territory and Municipal Services (Road Ready, 2016). Syftet är att det ska vara till hjälp för nya förare och reducera olycksinblandning bland unga förare. I programmet ingår fyra moduler, speciellt utarbetade för vilken grupp den vänder sig till:

- The Pre Learner module, som vänder sig till föräldrar och unga tonåringar.
- The Pre-Licence Learner Driver module, som huvudsakligen berör elever 14–16 år.
- The Learner Driver Module, riktar sig till föräldrar, körkortselev och trafikskolor.
- The Solo Licensed Novice Driver, som är utarbetat för förare med ett provisoriskt körkort.

De viktigaste aspekterna i programmet berör (Road Ready, 2016):

- Ett så kallat klassrumsprogram, innefattande en rad interaktiva aktiviteter med syfte att skapa medvetenhet hos unga personer om viktiga ämnen som relateras till trafiksäkerhet *innan* de själva har börjat ta körkort.
- Stöd till föräldrar/vårdnadshavare att skapa tid för att kunna nyttja extra övningskörning med körkortstagare.
- Stöd till förare med provisoriskt körkort i form av information och uppmuntran till att delta i en workshop som handlar om bilkörning under deras första sex månaderna med körkort.

Programmet skiljer sig från tidigare inlärningsmetoder genom att man har gått ifrån exempelvis memorering av trafikregler eftersom memorering oftast är helt isolerat från ett sammanhang. Vidare har lärarna, som har en mycket viktig roll, fått omfattande utbildning om programmet. Lärarna får även tillgång undervisningsmaterial samt förslag på aktiviteter. Även elever och föräldrar får utbildningsmaterial.

I en utvärdering av Ampt (2002) påpekas det att lärarnas engagemang är av största vikt, att programmet ska vara koncist och interaktivt (fokus på skriftliga uppgifter innebär att eleverna tappar intresset och att det ser programmet ”som bara ett annat skolämne”) samt att det krävs en god planering från skolans eller departementets sida vad gäller schemaläggning, teknologi och organisering. Slutligen konstaterar Ampt att *Road Ready* är en användbar modell och resurs som möjliggör att både lärare, elever och föräldrar är aktiva aktörer i skapandet av säkra, defensiva och ansvarsfulla förare.

Självuppskattingsinstrument vid förarprov

I den nationella kursplanen ingår självvärderingsaspekten, men i dagens förarprov används inte konkreta verktyg för att bedöma körkortstagarens självvärdering. Det finns dock metoder för ändamålet.

Sundström (2004) har utvecklat ett självuppskattningsinstrument för att mäta huruvida målen om självvärdering av kunskaper och färdigheter realiseras i förarprovet, det vill säga det mäter två dimensioner av upplevd förarkompetens: teoretisk respektive praktisk. Utvärdering av instrumentet visar att det har en god validitet, men har hittills endast använts i försöksverksamhet (Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, 2016).

I Finland har man sedan år 2000 en metod för att integrera självvärdering i förarprovet. Körkortstagaren ska innan förarprovet göra en bedömning av den egna körskickligheten inom sju aspekter. Denna självuppskattning jämförs sedan med förarprövarens bedömning av körprovet, men utan att jämförelsen påverkar provresultatet. Istället utgör jämförelsen ett underlag för diskussion, om körkortstagarens brister och förmågor (Sundström, 2006).

2.6.2. Föräldrars och handledares roll

Flera studier har visat att föräldrars engagemang i barnens förarutbildning kan vara av stor vikt för att barnet ska tillgodogöra sig utbildningen på ett bra sätt och bli en säker förare. Det finns också en rad exempel på utbildningskoncept rörande detta, allt från teknisk övervakning till kontrakt av olika slag. I följande avsnitt beskrivs detta ytterligare.

Restriktioner från föräldrar – The Checkpoint Program

Med tydliga restriktioner från sina föräldrar är ungdomar mindre benägna till riskfyllt körbeteende än de som inte får sådana (Beck, Shattuck & Raleigh, 2001; Hartos, Eitel, Haynie & Simons-Morton, 2000; Desrichard, Roché & Bègue, 2007; Beck, Hartos & Simons-Morton, 2005; 2006). Riskexponeringen minskar genom restriktioner kring exempelvis begränsat antal passagerare och körning kvällar/nätter, och där restriktionerna tas bort successivt allteftersom föraren får erfarenhet och förmåga (OECD/ECMT, 2006).

The *Checkpoint Program* är ett program där föräldrarestriktioner ges i takt med att barnens attityder och uppfattningar leder till ett säkrare körbeteende (Simons-Morton, Hartos & Beck, 2004). Föräldrar får vägledning i olika etapper, med hjälp av olika former av kommunikations- och utbildningsmaterial för att hjälpa dem i kommunikationen med barnen om trafiksäkerhet, och för att kunna sätta restriktioner för körningen (Simons-Morton, Hartos & Leaf, 2002). Avsikten är att föräldrarna ska kunna släppa på restriktionerna i takt med att förändrade attityder och uppfattningar hos ungdomarna motiverar ett säkrare körbeteende (Simons-Morton, m.fl., 2004).

The Checkpoint Program har utvärderats i ett flertal amerikanska studier (se t.ex. Simons Morton, m.fl., 2002; Simons-Morton & Hartos, 2003; Simons-Morton, m.fl., 2004), och visat på positiva resultat. Enligt Simons-Morton, m.fl. (2004) visade utvärderingen att föräldrar som nyttjade programmet hade striktare gränsdragningar än kontrollgruppen, vilket påverkade barnens körning positivt. Vidare lyfts det i samma utvärdering att programmet är relativt lätt att genomföra, och författarna påpekar även att det kan vara en fördel att börja med programmet på ett tidigt stadie, till exempel i samband med att barnet fått körkortstillstånd. Detta med anledning av att möjligheterna till ett trafiksäkert beteende över tid då ökar.

Kontrakt mellan förälder och barn

Kontrakt mellan förälder och barn är ett konkret sätt för föräldrar att upprätthålla kontroll och påverkan över sina barns bilkörning och säkerhet. Enligt Bianchi och Summala (2004) visar tidigare forskning att sådan form av överenskommelse mellan föräldrar och barn ger positiva resultat i flera olika kontexter och för en rad olika beteenden. Genom kontraktet har föräldrar och barn gjort en överenskommelse om att de ska köra ansvarsfullt. Regler kring körningen formuleras, vilket skapar struktur för både förväntningar och konsekvenserna av att inte följa dessa (Bianchi & Summala, 2004; White & Van Tassel, 2006).

En variant på kontrakt är då föräldrar och barn får en så kallad familjesession före och efter det att barnet fått sitt körkort. Med denna metod, kallad *The Raising Healthy Children*, får föräldrar och barn initial hjälp med att besluta om regler och förväntningar rörande körbeteende. Vid det andra mötet, efter körkortstagandet, upprättas ett kontrakt baserat på det första mötet (Haggerty, Fleming, Catalano, Harachi & Abbott, 2006). Utvärdering av metoden visar att de som ingick i programmet rapporterade en mindre riskfull körning jämfört med en kontrollgrupp (Haggerty, m.fl., 2006).

Keys Please

Keys Please är ett program utformat i Australien där föräldrar och körkortsaspiranter deltar. Vid ett informationstillfälle får föräldrar och barn lära sig att utbildningen är en process som innebär ett samarbete dem emellan. Föräldrar och barn får göra en överenskommelse sinsemellan om att de ska

göra omfattande övervakade körövningar i olika trafiksituationer och under olika förutsättningar (Adams, 2001). En utvärdering visar att de som genomgått programmet tar sitt körkort snabbare än de som inte gått ett sådant program, och att de dessutom har fått mer körträning (Adams, 2001).

Teknisk utrustning – föräldraövervakning

Det finns många tekniska lösningar på marknaden för att minska ungdomars riskfyllda körning. Dessa saknar dock möjlighet till kontextuell feedback som skapar förutsättningar för att förstå riskerna, vilket i sig är en förutsättning för lärande. Detta påpekas i en utvärderingsstudie av en åtgärd där kamera-övervakning används, med syfte att unga förare ska lära sig av sina misstag och identifiera riskfyllda händelser (McGehee, Raby, Carney, Lee & Reyes, 2007). Goda exempel lyfts i en ”förlåtande” miljö under den första tiden med körkort då föräldrar inte är involverade i barnens körning på det sätt som är gällerunder själva utbildningen. Körresultat sammanställs en gång i veckan i form av dels en video, dels en grafisk rapport. Detta möjliggör att föräldrarna och deras barn, när de analyserar resultaten tillsammans, får en större förståelse för riskerna, jämfört med att bara få information om att föraren till exempel har kört för fort. Tillsammans lär de sig att identifiera riskfyllda beteendemönster, och utvärderingen visar också att denna kombination av teknologisk utrustning och föräldrars feedback till barnen gav signifikanta reduceringar av riskfyllda körbeteenden för ungdomar som är riskbenägna.

En annan form av föräldraövervakning är då en så kallad black box monteras in i bilen, utrustad med GPS-möjligheter. Apparaten registrerar körspecifika data (t.ex. om föraren bromsat för kraftigt eller kört fortare än tillåtet) och som sänds till en central. Olika varianter av denna åtgärd har utvärderats i en amerikansk studie (Insurance Institute for Highway Safety, 2009). I deras studie ingick 84 tonåringar vilka fick en sådan box inmonterad i bilen och som också var utrustad med GPS-möjligheter. En variant som testades var att föraren får varningar i form av ljud i samband med riskfylld körning, och där föraren har möjlighet att korrigera sitt körbeteende inom 20 sekunder till dess att informationen skickas vidare till en webbsida som föräldern/föräldrarna kan ta del av. Av föräldrarna var det 98 procent som uppgav att de hade rekommenderat tekniken till andra föräldrar. Svaren visar också att man som förälder i och med denna teknik fick en möjlighet att ha en kommunikation med sina barn om de olika situationerna som registrerats. Tonåringarna menade att tekniken fått dem att bli säkrare förare. Samtidigt menade hälften av deltagarna att det var irriterande med varning i form av ljud. Enligt föräldrarna skulle det mest effektiva vara att kombinera ljudvarning i bilen med en direkt rapport till föräldrar.

Användbarheten av tekniska system som hjälp till föräldrarna beror på hur pass mycket föräldrarna faktiskt engagerar sig och nyttjar denna form av feedback. En åtgärd av detta slag måste därför implementeras så att kommunikation mellan föräldrar och barn verkligen etableras, och att systemet inte ska användas av föräldrarna som ett rent kontrollmedel (Guttman & Gesser-Edelsburg, 2011; Insurance Institute for Highway Safety, 2009). Guttman och Lotan (2011) visade att föräldrar ser risker med att övervakning på detta sätt kan underminera barnens tilltro till föräldrarna (). Men med tanke på att föräldrars gränssättningar för barnens körning inte alltid ger en bra koppling till konsekvenser av olika körbeteenden (till exempel gällande restriktioner när barnet ska vara hemma igen med bilen) kan teknisk utrustning liknande det som beskrivits ovan hjälpa föräldrarna att övervaka olika delar av barnens bilkörning. Information kan till exempel sparas om en viss händelse sker, och föräldrarna kan konfrontera barnen med informationen för vidare analys och diskussion (Simons-Morton, Ouimet & Catalano, 2008).

The Novice Driver Package

I Nya Zeeland finns utbildningsprogrammet *The Novice Driver Package,* som vänder sig till unga förare med provisoriskt körkort, men åtgärden torde även kunna vara intressant för svensk förarutbildning. Utbildningsprogrammet är en resurs, ett utbildningspaket, bestående av ett informationshäfte, en loggbok och ett pussel i form av en nyckel. En del av pusselnyckeln handhas av

föräldern/vårdnadshavaren, medan den andra ges till den nye föraren. För att kunna läsa meddelanden i pusslet måste de två bitarna passa med varandra. Syftet är att detta inspirerar eleverna att prata med sina föräldrar och vidarebefordra informationen till dem. Metoden har testats på tio unga personer som haft sitt provisoriska körkort i högst tre månader (Cambridge, 2003). Deltagarna var mycket positiva eftersom de blev uppmuntrade till att köra mer, samtidigt som föräldrarna blev mer involverade i barnens bilkörning. Exempelvis uppgav 86 procent att de använde sig av informationshäftet. Vidare ansåg deltagarna att det var större chans att utbildningspaketet verkligen skulle användas om det gavs till nya förare i samband med att de började köra bil. I jämförelse med en kontrollgrupp visade det sig också att de som använt utbildningspaketet hade fler lektioner/praktikövningar i veckan jämfört med dem i kontrollgruppen. Deltagarna som använt utbildningspaketet hade också kört i mer utmanande trafikmiljöer än de i kontrollgruppen.

2.6.3. Pedagogiska redskap

Förutom nya pedagogiska metoder och föräldrars engagemang kan hjälpmedel av olika slag vara körkortstagare och handledare till hjälp under förarutbildningen. Några av dessa är under utarbetande, men beskrivs likväl i följande avsnitt.

Digitalt utbildningsprotokoll

Erlandsson och Johansson (2014) efterlyser ett ökat samarbete mellan Transportstyrelsen, bransch-organisationerna för trafikskolorna och Trafikverkets förarprovsavdelning med syfte att nå nya lösningar och verktyg för en bättre utbildningsprocess. Ett sätt att underlätta för handledaren är att de initialt får tillgång till ett digitalt hjälpmedel, innefattande bland annat information om utbildningsmål (kursplan), kravnivåer för förarproven och kriterier för val av trafikskola.

Idag drivs ett sådant pilotprojekt i samarbete mellan Transportstyrelsen, Trafikverket, VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) och STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund). Det digitala utbildningsprotokollet (DUP) som VTI har fått i uppdrag att utvärdera är ett webbaserat verktyg. Verktyget ska kunna användas av privata handledare men även av trafiklärare. Ett övergripande syfte med protokollet är att både handledare och körkortselev ska få stöd i hur man planerar och genomför utbildningen. Basen i protokollet utgörs av den nationella kursplanens olika mål, och då också det som kan tänkas komma att kontrolleras vid körkortsprovet.

CD-ROM (DriveSmart)

DriveSmart är en CD-ROM produkt för att blivande förare ska kunna träna perceptuella och kognitiva färdigheter. I en australiensisk studie har DriveSmart utvärderats med hjälp av en avancerad kör-simulator (Regan, Triggs & Godley, 2000). Körkortstagaren får träna på att hantera både situationer som förekommer i den egna övningskörningen, och riskfyllda situationer som kan komma att uppstå i framtiden.

Utvärderingens resultat visar att DriveSmart på ett effektivt förbereder unga oerfarna förare att hantera riskfyllda trafiksituationer. Något som även kvarstod fyra veckor senare. Författarna påpekar att många tidigare utbildningsprogram har misslyckats med att förbättra unga oerfarna förares säkerhet, eftersom de inte haft fokus på just säkerhetskritiska färdigheter. Detta kan få till följd att oerfarna förare överskattar sin körförmåga och att olycksrisken därmed ökar. Sedan studien genomfördes har synen på förarutbildning förändrats, ur både ett svenskt och ett internationellt perspektiv, där fokus gått från manövrering till vikten av förarens självvärdering (se ovan). Den svenska riskutbildningen är ett exempel på detta. En produkt liknande DriveSmart skulle emellertid kunna vara att fruktbart komplement till rådande riskutbildning.

Insiktsskapande för att reducera överskattning

Unga oerfarna förares olycksinblandning kan förklaras av flera olika faktorer, varav en är att de i högre grad överskattar sin förmåga att hantera sitt fordon i kritiska situationer än äldre erfarnare förare. I en studie av Gregersen (1996) testades en hypotes att graden av överskattning har samband med vilken typ av utbildning man fått. I ett experiment jämfördes därför effekten av två olika strategier för utbildning på bedömd och faktisk förmåga att genomföra en broms-undanmanöver vid ett plötsligt uppdykande hinder på halt väglag. Som försökspersoner användes körkortselever som just skulle genomföra sin halkutbildning på Bromma trafikövningsplats. 58 elever fördelades slumpmässigt i två grupper. Den pedagogiska strategin i ”färdighetsgruppen” var att träna försökspersonerna att bli så skickliga som möjligt på att genomföra en broms-undanmanöver i en kritisk situation på halkbanan. Den andra strategin, använd i ”insiktsgruppen” var att skapa en insikt om att elevens förmåga att genomföra en effektiv broms-undanmanöver i en plötsligt uppdykande situation är begränsad och oförutsägbar. En vecka efter utbildningen fick försökspersonerna genomföra ett test där de först fick bedöma hur många försök av fem de trodde de skulle klara att göra en broms-undanmanöver. Hindret bestod av ett stort skumgummiblock med två lampor som slumpmässigt "i sista stund" indikerade åt vilket håll undanmanövern skulle göras. Resultatet visade att färdighetsgruppen bedömde att de kunde klara signifikant flera av försöken än insiktsgruppen. Ingen skillnad alls konstaterades för deras faktiska förmåga att klara sig förbi hindret. Resultatet bekräftade hypotesen att färdighetsbaserad skicklighetsträning skapar högre grad av överskattning än insiktsbaserad.

Simulatorer

Det behövs mera forskning kring hur simulatorträning för automatisering av körbeteende kan reducera olycksinblandning (Fleiter, Filtness, Bates, Watson & Williams, 2013). I ett stort EU-projekt, Trainer, från början på 2000-talet utvecklades ny teknik för simulering i utbildning och testades på körkortselever (Baten & Bekiaris, 2003). Författarna konkluderade i den studien att man skulle vara försiktig med att dra slutsatser om simulatorers potential för utbildning på de högre nivåerna av GDE-matrisen. Trainer-simulatorn och dess utbildningsscenarier hade utvecklats för att skapa insikt och riskmedvetande. Resultaten visade att några av scenarierna fungerade som avsett medan andra inte gav några mätbara effekter. En slutsats från projektet var att simulatorutbildning inte bara handlar om teknikutveckling, utan framför allt om att anpassa scenarier och pedagogik till de mål som finns angivna för utbildningen (Baten & Bekiaris, 2003). Senare resultat från en australiensisk studie (Fleiter et.al., 2013) visar emellertid att simulatorträning kan reducera övertro på den egna förmågan vad gäller unga förare med liten körvana, varför sådan metod även borde kunna reducera olycksinblandning inom samma grupp.

Reducering av övertro handlar om insikter och egenkontroll, och i en annan australiensisk studie undersöktes huruvida körning i körsimulatorer kan generera nya tankemönster hos förare. Bilkörning kräver metakognitiv[8] förmåga, och självvärdering är en aspekt av detta (Bailey, 2002). I studien hänvisas det också till omfattande forskning som visar på betydelsen av självvärdering och egen-kontroll i samband med förarutbildning, och att instruktörer/lärare har en mycket viktig uppgift i detta sammanhang. Det handlar om att ge återkoppling och om att få eleven att reflektera över aktuella situationer och händelser i körningen.

Träning i simulator tycks således kunna öka körkortstagares självinsikter. Ny teknik och rimligare prisnivåer har också skapat bättre förutsättningar för att simulatorer skulle kunna användas i förarutbildningen, till exempel för mängdträning i riskfyllda situationer. Detta skulle, menar

[8] Metakognition är ett latinskt begrepp som betyder *bredvid vetandet* dvs. en medvetenhet om sitt eget tänkande och handlade.

Erlandsson och Johansson (2014), kunna genomföras i form av samverkan mellan Transportstyrelsen, Trafikverkets förarprovavdelning, trafikskolebranschens organisationer och relevanta företag.

2.6.4. Utbildning efter förarutbildningen

2.6.4.1. Insiktsskapande kurser

PILOT

Den första tiden med körkort är paradoxal, eftersom det handlar om att skaffa sig erfarenhet under en period då olycksrisken är stor, på grund av just oerfarenhet (Gregersen & Nyberg, 2002; Nolén, m.fl., 2002). Vidareutbildning av unga och nya förare kan vara ett sätt att minska olycksinblandningen den första tiden med körkort (Nolén, m.fl., 2002; Vägtrafikinspektionen, 2008a). Detta är också utgångspunkten i ett flerårigt projekt som startade i början av 1990-talet, kallat *PILOT*. Syftet med projektet var att få unga förare i ”riskåldern” 18–24 år att bli motiverade att köra med större säkerhetsmarginaler, efter taget körkort. I utbildningen ingick både praktiska och teoretiska moment, vars grundkomponenter var: 1) ”Aha!”-demonstrationer, med syfte att deltagarna skulle få känslomässiga upplevelser; 2) teori, innefattande problembeskrivning och analys unga förare samt råd och tips om säker körstil; 3) demonstrationer av körstil med stora säkerhetsmarginaler; 4) belöning/kontrakt, med syfte att öka motivationen att köra med säkerhetsmarginaler. PILOT-projektet och utvärdering av detta har sammanställts i en studie av Nolén, m.fl. (2002). I studien konstateras det att utbildning av insiktsinriktade slag kan ge långsiktig och god effekt på unga bilförare vad gäller deras trafiksäkerhet. Däremot saknas empiriska belägg för faktiskt körbeteende och olycksinblandning. Ytterligare forskning krävs även huruvida koncepten kan integreras med förarutbildningen (Nolén m.fl., 2002).

Green Light for Life (GLL)

Det israeliska GDL-förarutbildningssystemet innebär att alla nya förare följs av en erfaren förare under de första tre månaderna efter taget körkort. För att göra detta mer effektivt ur ett säkerhetsperspektiv har ett särskilt program införts sedan 2005, och som involverar både unga och deras föräldrar. Programmet innebär att en medföljare med körkort sedan fem år åker med den oerfarne föraren de första tre månaderna, så kallad ”accompanied driving phase” (ADP). Programmet har visat sig vara effektivt, men olycksrisken ökar igen direkt efter de tre månaderna. Med anledning av detta infördes programmet *Green Light for Life* (GLL). Green Light for Life ges i nära anslutning till det att den unge ska börja ovan beskrivna ADP. Någon från programmet kommer hem till föräldrarna med avsikt att ge goda råd under 45 minuter om hur ADP ska genomföras. Utgångspunkten är tidigare forskning om den stora betydelse som föräldrar har avseende unga förares säkerhet. Programmet är frivilligt och marknadsförs genom bland annat kampanjer, internet och uppringning om erbjudandet (Toledo, Lotan, Taubman-Ben-Ari & Grimberg, 2012).

Insiktsskapande utbildning för yrkesförare

I ett experiment med yrkesförare i ett stort svenskt telefonbolag jämfördes olika trafiksäkerhetsåtgärders effekt på bl.a. olycksrisker. Fyra grupper om 900 förare i varje grupp fick vardera genomgå en åtgärd av renodlad insiktsskapande utbildning på trafikövningsplats, gruppdiskussioner enligt en modell utvecklad av den amerikanske psykologen Kurt Lewin, belöning för olycksfri körning eller ett paket om fem speciellt anpassade informationskampanjer. En femte grupp utgjorde kontrollgrupp. Fördelningen till grupperna var slumpmässig där mindre organisatoriska enheter utgjorde urvalsenheter. En noggrann uppföljning av olycksinblandning och körsträckor visade att gruppdiskussioner och insiktsskapande utbildning var de åtgärder som gav tydlig reduktion av olycksrisker. Olycksrisken

reducerades i gruppen med insiktsskapande utbildning med ca 30 procent, i gruppen med diskussionskonceptet med ca 47 procent. I gruppen med belöning för olycksfri körning och i kontrollgruppen var förändringarna inte signifikanta. Gruppen med informationskampanjer minskade inte sin olycksrisk.

Enligt författarna visar studien att det är möjligt att påverka olycksrisken bland förare genom att fokusera på riskmedvetenhet och insiktsskapande kring risker (Gregersen, Brehmer & Morén, 1996).

2.6.4.2. Restriktioner och åtgärder efter förarutbildning

Restriktioner

Rådande 16-årsgräns i Sverige, liksom även stegvisa körkortssystem i andra länder, har visat att om erfarenhet byggs upp under handledning och under säkra omständigheter så minskar olycksinblandningen efter taget körkort, jämfört med om erfarenheten byggs upp utan handledning, ensam eller tillsammans med kamrater efter att man tagit körkortet (Engström, m.fl., 2003). De restriktioner som det främst handlar om är körförbud om natten, regler för lägre tillåten alkoholhalt i blodet samt regler för begränsning av passagerare i fordonet (Engström, m.fl., 2003).

Förarutbildning i form av GDL som tidigare beskrivits i denna rapport skiljer sig markant från den svenska förarutbildningen. Likväl kan det vara av intresse att se över om de restriktioner som ingår i GDL rörande tiden då föraren får köra på egen hand efter taget körkort även skulle kunna gälla för den svenska förarutbildningsmodellen (Vägtrafikinspektionen 2008a). Restriktioner skulle till exempel kunna gälla nattlig körning och passagerare, i det att forskning visat att detta har fått stor positiv betydelse för trafiksäkerheten (Engström, m.fl., 2003; Toledo, m.fl., 2012), liksom även regler för lägre tillåten alkoholhalt i blodet (Engström, m.fl., 2003). I Norge har exempelvis beräkningar gjorts rörande olycksinblandning bland ungdomar som är 17 respektive 17½ år och har så kallat graderat/stegvist körkort. I studien framkommer det att olycksinblandningen reduceras i de fall det finns restriktioner kring nattlig körning, passagerare och mobilanvändning. Förutsättningen är att dessa restriktioner följs, och att de som börjar köra bil vid 18 års ålder slutar att köra moped och/eller motorcykel (Sagberg & Bjørnskau, 2012).

Pricksystem

Flera länder har pricksystem kopplat till prövotiden med nytt körkort. Dessa pricksystem ser dock olika ut i olika länder, men har sammantaget till syfte att reducera lagöverträdelser som kan leda till olycksinblandning. Generellt kan pricksystem beskrivas som bestående av tre element, med tre olika effekter: 1) *Avskräckande effekt*, det vill säga att föraren motiveras att följa trafikreglerna för att inte riskera att få sitt körkort indraget; 2) *Särskiljande effekt*, där förare som ofta bryter mot trafikregler kan särskiljas, och där antalet prickar kan förutsäga framtida olycksinblandning; samt 3) *Rehabiliterande effekt*, i det att förare som fått sitt körkort återkallat kan ingå i rehabilitering, med syfte att åtgärda och korrigera eventuella problem hos föraren och som ligger bakom eventuell lagöverträdelsen (Vägtrafikinspektionen, 2008a).

I Sverige är prövotiden inte kopplat till ett pricksystem. Föraren kan visserligen under prövotiden få varning eller körkortsåterkallelse vid trafikförseelse, men det finns idag en otydlighet kring tillämpning och kriterier vid upprepade trafikförseelser. Enligt en studie av Vägtrafikinspektionen skulle detta kunna förhindras genom just införande av pricksystem: ”Mycket talar för att det är bra för trafiksäkerheten om man inför ett pricksystem som ger tydlig återkoppling till förare om att de riskerar att få körkortet återkallat vid upprepade trafikförseelser.” (Vägtrafikinspektionen, 2008b, s.5). Utifrån tidigare utredningar finns inte heller några juridiska hinder för införande av pricksystem i Sverige. Detta, liksom det att utvärderingar har visat på positiva trafiksäkerhetseffekter (speciellt i kombination med ökad övervakning och mediainsatser), visar på goda förutsättningar för införande av pricksystem (Vägtrafikinspektionen 2008b). Utifrån Vägtrafikinspektionens sammanställning av pricksystem i andra länder kan även goda exempel väljas ut, för införlivande i det svenska förarutbildningssystemet.

Ett svenskt pricksystem bör exempelvis kännetecknas av acceptans hos allmänheten, enkelhet och tydlighet. Det är även viktigt att systemet kombineras med övervakning, varför polisens roll får stor betydelse (Vägtrafikinspektionen, 2008b).

2.6.5. Fler obligatoriska moment

Inom forskningen finns förslag om att fler obligatoriska moment bör införas i det svenska förarutbildningssystemet för att målen för den nationella kursplanen för körkort uppfylls (se t.ex. Engström, m.fl., 2003; Nyberg, 2007; Vägtrafikinspektionen, 2008a). Obligatoriska moment i utbildningen gällande aspekter inom förarutbildningen som inte kan testas i förarprovet förespråkas även i internationell forskning (OECD/ECMT, 2006). I en svensk forskningsöversikt från 2003 ger författarna bland annat följande rekommendation:

> *Den professionella utbildning[en] måste få en starkare roll i utbildningen, främst med två focus; att stödja och strukturera den privata övningskörningen och att utbilda i sådana aspekter av kursplanen som handledaren inte kan förväntas klara av själva. Obligatoriska inslag är därför nödvändiga för ett flertal moment såsom t.ex. mörkerkörning, omkörning och miljövänlig körning. (Engström, m.fl., 2003, s. 17).*

Obligatoriska utbildningsmoment i form av exempelvis specificering av minsta antal teoretiska respektive praktiska lektioner, ledda av professionella utbildare, skulle kunna säkerställa kunskapsnivån hos den nyblivna körkortstagaren. Vad gäller den privata övningskörningen kan krav specificeras i form av en minsta mängd övning. Sammantaget kan obligatoriska utbildningsmoment kvalitetssäkra mål i kursplanen på ett annat sätt än vad som kan fås genom förarprov, enligt en rapport av Vägtrafikinspektionen (2008a), där man även menar att krav borde införas på återkopplingsmöten mellan elev, privat handledare och trafiklärare.

Införande av obligatoriska moment är också en annan möjlighet för att försäkra att målet om självvärdering uppfylls (Nyberg & Henriksson, 2009; Vägtrafikinspektionen, 2008a). Exempel på sådant förfarande kan ses i Norge och på Irland. I Norge är utbildningen indelad i fyra steg, och där det sista steget bland annat har fokus på just körkortstagarens självinsikt och värderingar. På Irland har man infört en utbildning med 12 olika steg på vardera 1 timme som eleven måste genomgå innan hen kan boka prov. Kursen sträcker sig över 6 månader med ett två veckors mellanrum per steg. Detta innebär också att förarutbildningen är minst sex månader. Kursen beskrivs detaljerat i en handbok både vad som ska utföras och vad eleven ska uppnå. Till stor del utgår de 12 olika stegen från GDE matrisens alla nivåer (Road Safety Authority, nd).

I slutet av 1990-talet utredde Vägverket på regeringsuppdrag huruvida ett utbildningssystem liknande GDL-utbildning skulle kunna utformas och införas i Sverige, med syfte att öka trafiksäkerheten för unga förare (Vägverket, 1998, 2000). Utgångspunkten var unga förares risk för olycksinblandning i och med att de är oerfarna förare, men också utifrån sociala aspekter så som bilkörning nattetid och med flera passagerare (Gregersen, 1996). I utredningen hänvisar man till goda resultat från andra länder med denna utbildningsform, och även till den möjlighet som finns i Sverige att få övningsköra privat från 16 års ålder och att sådan etappvis utbildning över en längre tid får goda effekter på trafiksäkerheten. I utredningen skriver man: ”En ändrad förarutbildning och/eller andra faktorer kan leda till att nya förare kör mera, både under utbildningstiden och under den närmaste tiden efter att de tagit sitt körkort. Det är därför viktigt att riskminskningen blir så stor att den gott och väl uppväger den ökade risk för skador och dödsfall som annars kan förväntas uppstå som en följd av ökad bilkörning” (Vägverket, 2000, s.5).

Förslaget om ett stegvist förarutbildningssystem genomfördes aldrig, men har likväl fortsatt att diskuteras i Sverige. Bland annat påpekar Vägtrafikinspektionen (2008a) i en studie att det kan vara av vikt att se om det är möjligt att i Sverige genomföra ett stegvist förarutbildningssystem. Detta eftersom det skapar goda förutsättningar för en kombination av privat övningskörning och obligatoriska

utbildningsinslag på ett korrekt och strukturerat sätt, och som kan garantera att körkortstagaren tillgodogör sig minsta antal teoretiska respektive praktiska lektioner av professionella utbildare. Ett sådant upplägg skapar bättre förutsättningar för djupinlärning. I och med att delar av kursen tenteras av successivt skulle detta även kunna innebära en mindre fixering vid att klara förarprovet (Stave, 2011).

2.6.6. Tillsyn av trafikskolor

Tillsyn diskuterades i en studie av Forward, m.fl. (2016b). En rekommendation var att tillsynen borde ske oftare men också i högre utsträckning än idag fokusera på den praktiska verksamheten med betoning på tips, råd och diskussion. Ett förslag var också att öka samverkan mellan Trafikverkets förarprovskontor och Transportstyrelsen eftersom förarprovskontoren har en betydligt bättre insyn i hur utbildningen bedrivs på trafikskolorna.

2.7. Sammanfattning

Flera olika faktorer påverkar om unga personer tar körkort eller inte. Övergripande faktorer som identifierats är tid, kostnad och behov av körkort. Samtidigt finns ett behov av att antaganden kring orsakerna till ett minskat körkortstagande måste nyanseras och problematiseras, till exempel genom multivariata studier. Frågan är också om det i framtiden handlar om att man väljer bort körkortet helt eller om det enbart handlar om att det skjuts upp.

I detta kapitel diskuterades även vilka förutsättningar unga körkortstagare har att tillgodogöra sig förarutbildningen. Att unga nyblivna förare har en hög olycksinblandning är väldokumenterat men frågan här var vad som påverkade detta. Enligt de studier som genomförts kan man dela upp faktorerna i fem olika grupper: fysiologiska, sociologiska, psykologiska, pedagogiska och erfarenhetsmässiga. Forskning visar att hjärnan inte är fullt utvecklad hos ungdomar och att detta även gäller en sådan viktig del som den prefrontanala cortex som bland annat hjälper till att prioritera mellan kortsiktiga och långsiktiga mål. Man kan därför konstatera att ungdomar inte är färdigutvecklade när det gäller att reflektera över konsekvenser, att de lättare än vuxna reagerar känslomässigt och impulsivt snarare än logiskt och förnuftigt och att snabb njutning oftare är viktigare än långsiktig planering vilket i sin tur kan påverka deras beteende i trafiken. Att hormonella förändringar skulle kunna förklara varför unga män är mera involverade i trafikolyckor än unga kvinnor har debatterats livligt. Studier visar dock att det inte finns någon tydlig koppling mellan testosteron och risktagande hos män.

Istället pekar mycket på att det är ett samspel mellan olika faktorer och att risktagande hos unga män har en stark sociologisk och psykologisk förklaring. Ungdomars socioekonomiska bakgrund är en annan faktor som har kopplats till olycksrisk eftersom de som har föräldrar med låg inkomst är mera involverade än andra. Även den unga förarens egen utbildning kan kopplas till just detta då de med en lägre utbildning är mera involverad i olyckor än andra. Psykologiska faktorer som påverkar ungdomars risktagande är bland annat grupptryck från vänner. Passagerare i bil har studerats och man har funnit att det kan ha både en negativ och positiv effekt på förarens beteende. Anledningen till detta är vilken norm som råder bland kamraterna. Personlighet kan också kopplas till risktagande och då främst det som beskrivs som sensationssökande eftersom det är en grupp som söker risker. Slutligen behandlar detta kapitel betydelsen av genus där man lyfter problemet med att kategorisera män och kvinnor som två olika grupper eftersom det finns stora variationer inom könen. Ett annat problem med denna kategorisering är att det kan leda till en självuppfyllande profetia där en person beter sig på ett sätt som är förväntat av dem.

Det sista avsnittet i detta kapitel diskuterar brister och förändringsbehov i förarutbildningen. Dagens svenska förarsystem innebär stora möjligheter för körkortstagaren att själv planera sitt upplägg av utbildningen. Detta kan dock innebära att körkortstagaren inte får adekvat utbildning och kommer

oförberedd till förarprovet. Körkortstagare och handledare har exempelvis inte alltid insikter om kursplanen och dess mål. Vidare finns ett behov av nya metoder och redskap för undervisning.

Förslag på åtgärder finns dokumenterat i litteraturen och man kan se positiva resultat från försök där dialog, egna erfarenheter och återkoppling finns med snarare än ren kunskapsöverföring. Även behovet av att individanpassa utbildning lyfts. Föräldrar har också en viktig roll i detta sammanhang och olika försök där föräldrar involveras mera har fått goda resultat. Detta kan handla om tydliga restriktioner men också kontrakt mellan föräldrar och barn. Utbildning efter genomförd förar-utbildning är också något som rekommenderas eftersom det är då olycksrisken är som störst. Även restriktioner och pricksystem är något som har testats med goda resultat.

Kapitlet avslutas med studier som hävdar att fler obligatorier än vad som är gällande i dag kan vara nödvändiga för att kvalitetssäkra målen för förarutbildningen. Det tidigare förslaget om stegvis förarutbildning som finns infört i en rad olika länder har återigen aktualiserats. Slutligen finns det studier som hävdar att om detta ska bli optimalt behöver också tillsynen av trafikskolor förstärkas.

3. Olycksanalys av trafiksäkerhetsläget

3.1. Bakgrund, syfte, metod och material

För att rätt kunna förstå behovet av en god körkortsutbildning behöver man veta hur trafiksäkerhetssituationen ser ut, både för de som är under utbildning (övningskörningsolyckor) och de som nyligen tagit körkort. Man behöver också ha fördjupade kunskaper om vilken typ av olyckor man råkar ut för och om det är skillnader mellan olika grupper av förare.

Syftet med detta kapitel är att sammanställa och analysera olycksstatistik för unga och för nyblivna körkortstagare och hur den utvecklats under senare år.

För ändamålet sammanställs statistik från Strada för åren 2003–2014. Från Transportstyrelsen har vi erhållit en databas som innehåller data från Strada Polis om unga i åldern 18–24 år som är lindrigt skadade, svårt skadade eller dödade i personbil, både som förare och passagerare. När det gäller övningskörningsuppgifter anges om olyckan skedde vid övningskörning eller inte från år 2010 och framåt. Tidigare (före oktober 2010) ska det ha funnits uppgifter som visar om den skadade var privat instruktör, instruktör från trafikskola eller elev. I det datamaterial vi erhållit från Transportstyrelsen finns dessa uppgifter inte med. Det är därför inte aktuellt att studera övningskörningsolyckor från Strada-databasen. I slutet av 2013 och under 2014 har Polisen också haft problem med sitt registreringssystem (Pust) vilket troligen ger en underrapportering i Strada av olyckor med svåra och lindriga skador.

I en mer ingående analys om de olyckor som registrerats i Strada Polis görs en uppdelning på olika variabler som omfattar både förare och olycka. Vi väljer här att särredovisa 18–19-åriga förare och förare som är 20–24 år. Den förstnämnda åldersgruppen skulle kunna definieras som unga nyblivna förare.

Vi har också använt en bearbetning som Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR (Christer Wickman) gjort av data från Strada för åren 2003–2013. Data har hämtats från webbversionen och gäller både Strada Polis och Strada Sjukvård. Utöver den registrering som finns om övningskörningsolyckor i Strada Polis har STR även gjort en fritextsökning i olycksbeskrivningen i båda databaserna för att inte missa några olyckor. De fritextsökta olyckorna har registrerats som olyckor i samband med privat övningskörning, om det inte tydligt framgår att det rör sig om utbildning vid trafikskola. STR:s bearbetning av Strada när det gäller övningskörningsolyckor är avstämd med Transportstyrelsens Tomas Fredlund.

Trafikanalys samlar in uppgifter om resvanor genom de nationella resvaneundersökningarna RES 2005–2006 och RVU Sverige 2011–2014. Förutom dessa databaser utgick studien även från STRADA polis.

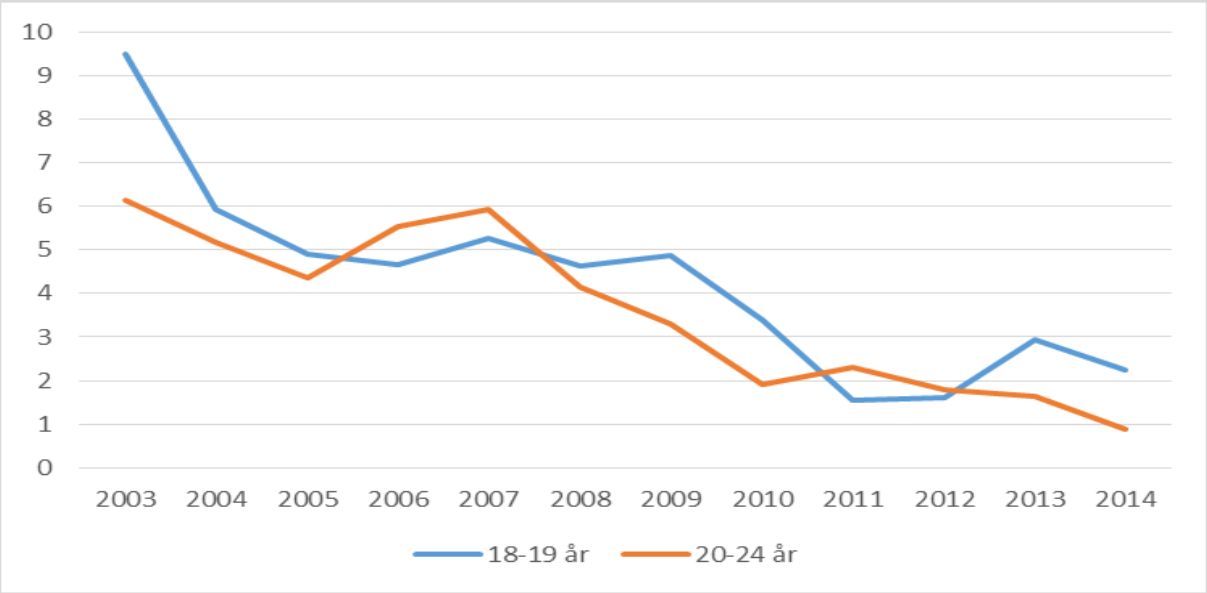
3.2. Resultat

3.2.1. Olycksstatisk unga förare åren 2003–2014

Det datamaterial som erhållits från Transportstyrelsen är begränsat till förare 18–24 år i personbil som skadats vid vägtrafikolyckor. Det är polisrapporterade olyckor och polisens indelning i skadegraderna lindrigt, svårt och dödad, som används. Vi studerar inte övningskörningsolyckor i detta material, dels för att denna variabel inte är tillförlitlig under hela tidsperioden, dels för att datamaterialets åldersbegränsning inte ger någon heltäckande bild av antalet övningskörningsolyckor.

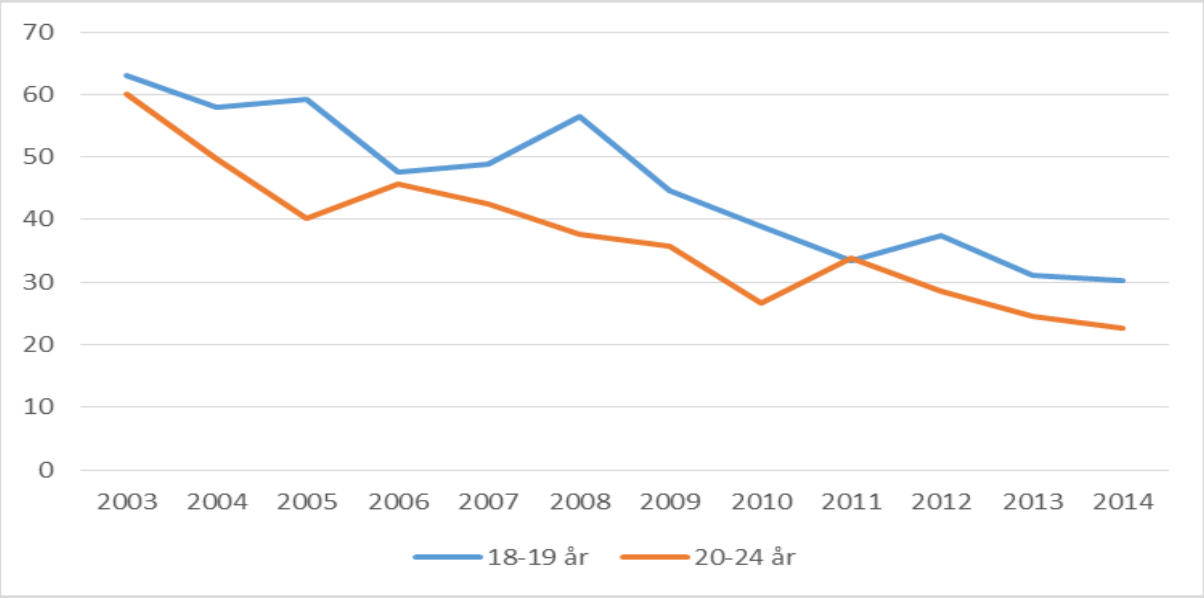
De förare som är 18–19 år betraktas i vår redovisning som både unga och nyblivna förare. Även 20–24-åringar kan självklart vara nyblivna körkortstagare, men vi betraktar dem i denna rapport som unga, men mer erfarna förare.

Antalet dödade personbilsförare per 100 000 invånare har sjunkit under tidsperioden 2003–2014, detta gäller både 18–19-åringar och 20–24-åringar, se Figur 1. Totalt sett är det någon förare mer per årskull som dödas bland de yngre än bland de äldre.



Figur 1. Antal dödade personbilsförare per 100 000 invånare i åldersgrupperna 18–19 år och 20–24 år, åren 2003–2014. Källor: Strada Polis och SCB.

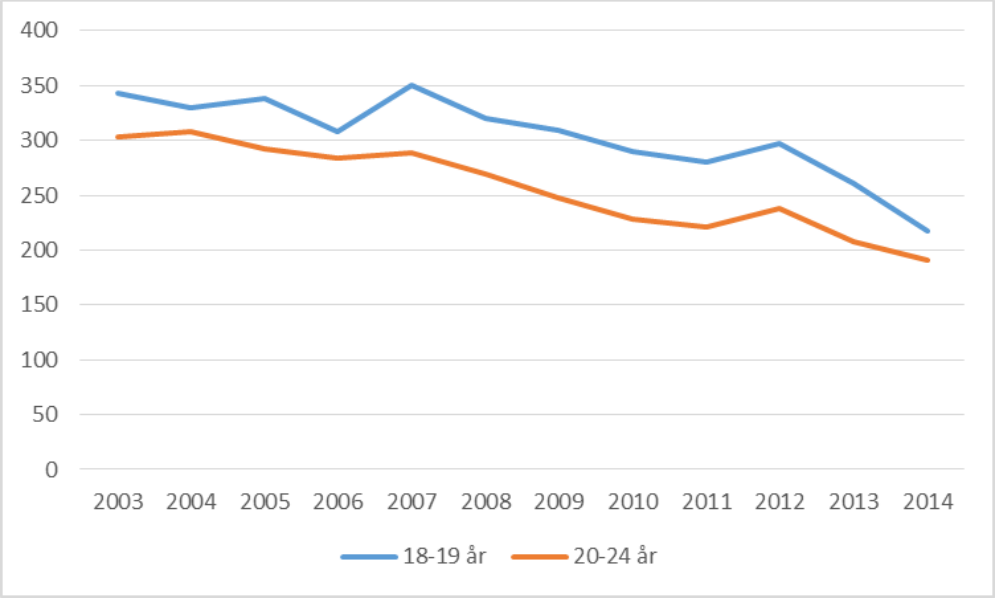
Även bland svårt skadade personbilsförare har antalet per 100 000 invånare sjunkit under den studerade tidsperioden. Av Figur 2 framgår att det är en halvering sedan år 2003. I medeltal sett över alla åren, är det ungefär 12 fler svårt skadade per årskull bland 18–19-åringar, jämfört med 20–24-åringar (i reella tal utan hänsyn till befolkningsstorleken).



Figur 2. Antal svårt skadade personbilsförare per 100 000 invånare i åldersgrupperna 18–19 år och 20–24 år, åren 2003–2014. Källor: Strada Polis och SCB.

Bland lindrigt skadade finns inte samma starka nedåtgående trend i någon av åldersgrupperna, se Figur 3. Liksom när det gäller svårt skadade personer är det fler lindrigt skadade per årskull bland 18–19-

åringar jämfört med 20–24-åringar. Skillnaden är i medeltal över perioden cirka 60–70 personer (i reella tal utan hänsyn taget till befolkningsstorleken).

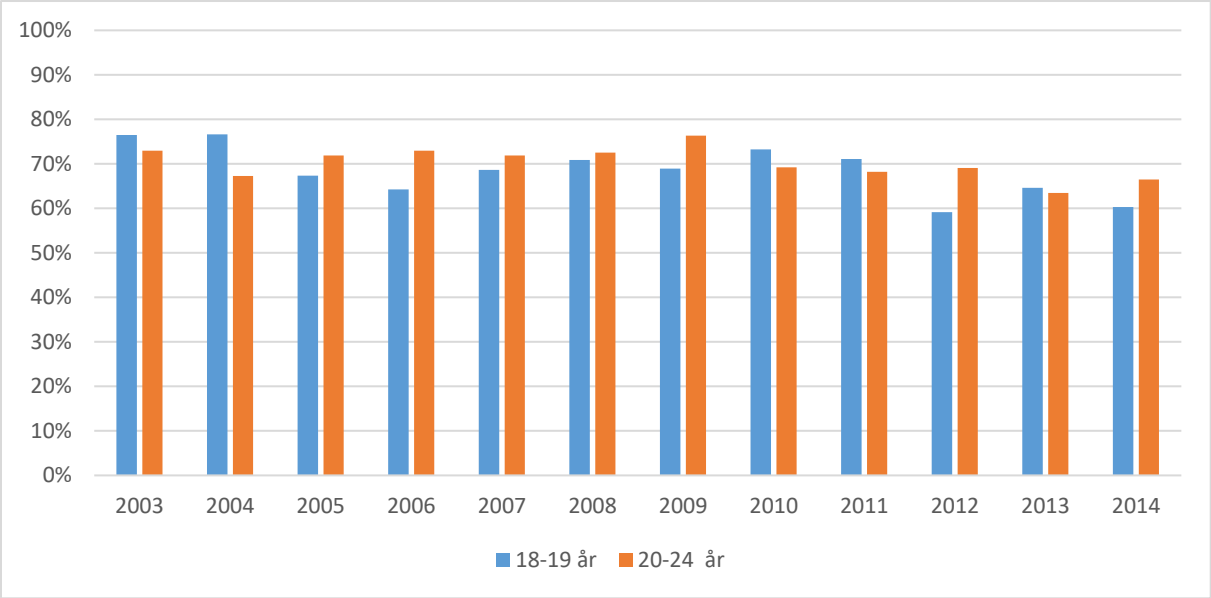


Figur 3. Antal lindrigt skadade personbilsförare per 100 000 invånare i åldersgrupperna 18–19 år och 20–24 år, åren 2003–2014. Källor: Strada Polis och SCB. Dödade och svårt skadade unga förare.

I olycksstatistiken fokuseras fortsättningsvis på dödade och svårt skadade, vilka sammanförs till en kategori, under åren 2003–2014.

3.2.1.1. Kön

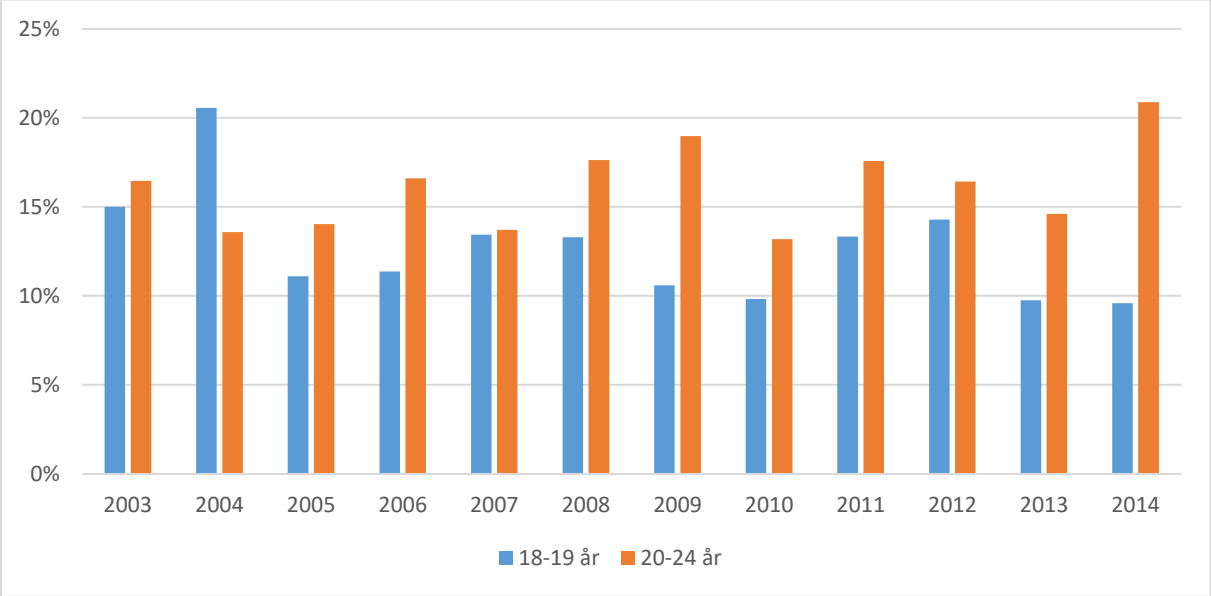
Av Figur 4 framgår att männen utgör en högre andel än kvinnorna bland dem som dödats eller skadats svårt som personbilsförare. Totalt sett, dvs. för alla åren sammanslagna, är andelen män 69 procent bland 18–19-åringar och 71 procent bland 20–24-åringar. Det årliga antalet som ligger till grund för jämförelsen är ganska få vilket medför ganska stora variationer under tidsperioden. Under de senaste tre åren har dock andelen män minskat och därmed är andelen kvinnor som dödats eller skadats svårt som personbilsförare något högre än tidigare, detta gäller framför allt i den yngre åldersgruppen.



Figur 4. Andel män bland dödade och svårt skadade personbilsförare i åldersgruppen 18–19 år respektive 20–24 år, åren 2003–2014. Källa: Strada Polis.

3.2.1.2. Misstänkt alkohol

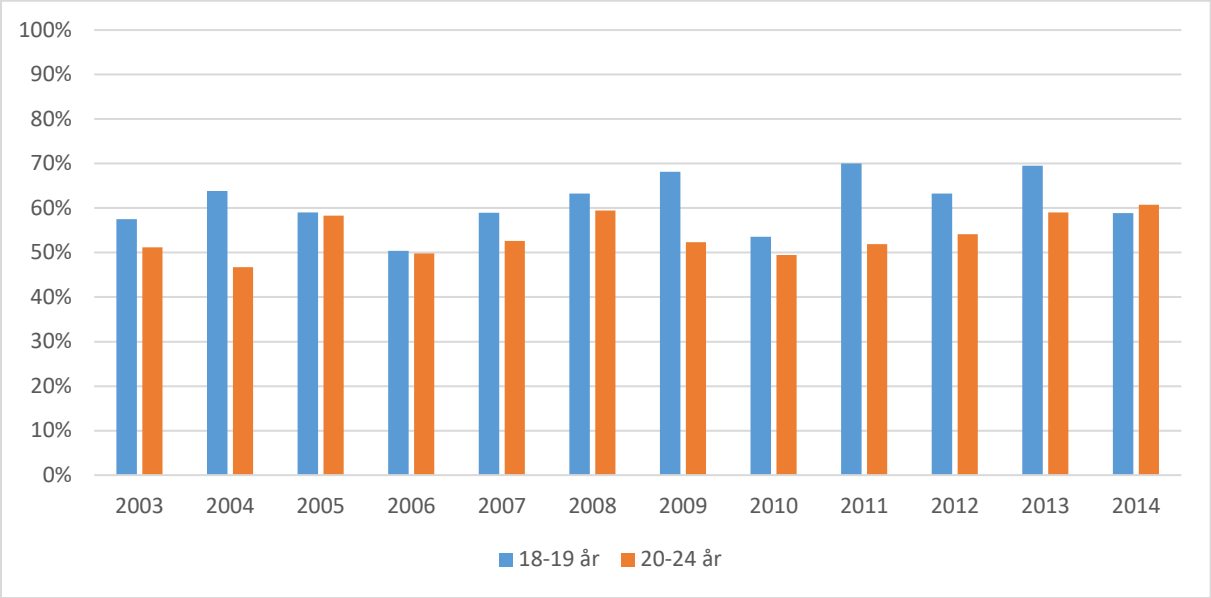
En variabel som tyvärr har en hel del okänt (dvs. bortfall) är misstänkt alkoholpåverkan. Bortfallet för en åldersgrupp ett enskilt år varierar mellan 9 och 25 procent. Totalt under hela tidsperioden är det 17 respektive 18 procent för 18–19-åringarna respektive 20–24-åringarna. I Figur 5 redovisas den andel där polisen bedömt att den dödade eller skadade föraren är misstänkt för att ha kört med alkohol i kroppen. Figuren indikerar att andelen är högre i åldersgruppen 20–24 år än i åldersgruppen 18–19 år. För hela tidsperioden är andelen misstänkta 13 procent i den yngre åldersgruppen och 16 procent i den äldre åldersgruppen.



Figur 5. Andel med misstänkt alkohol bland dödade och svårt skadade personbilsförare i åldersgruppen 18–19 år respektive 20–24 år, åren 2003-2014. Källa: Strada Polis.

3.2.1.3. Olyckstyp

Singelolyckor är vanligast förekommande bland de dödade och svårt skadade personbilsförarna, se Figur 6, och i högre grad bland de yngre förarna. Av 18–19-åringarna har under hela tidsperioden 61 procent varit med i en singelolycka och 53 procent av 20–24-åringarna. Mötesolyckor har 13–14 procent varit med i, korsandeolyckor 9–10 procent, upphinnandeolyckor 7–9 procent och avsvängningsolyckor 4–6 procent. Övriga olyckor står för 7–9 procent, och då ingår fotgängare/cykel/moped i kollision med motorfordon, tåg/spårvagn, omkörningsolyckor, viltolyckor och övrigt/okänt.

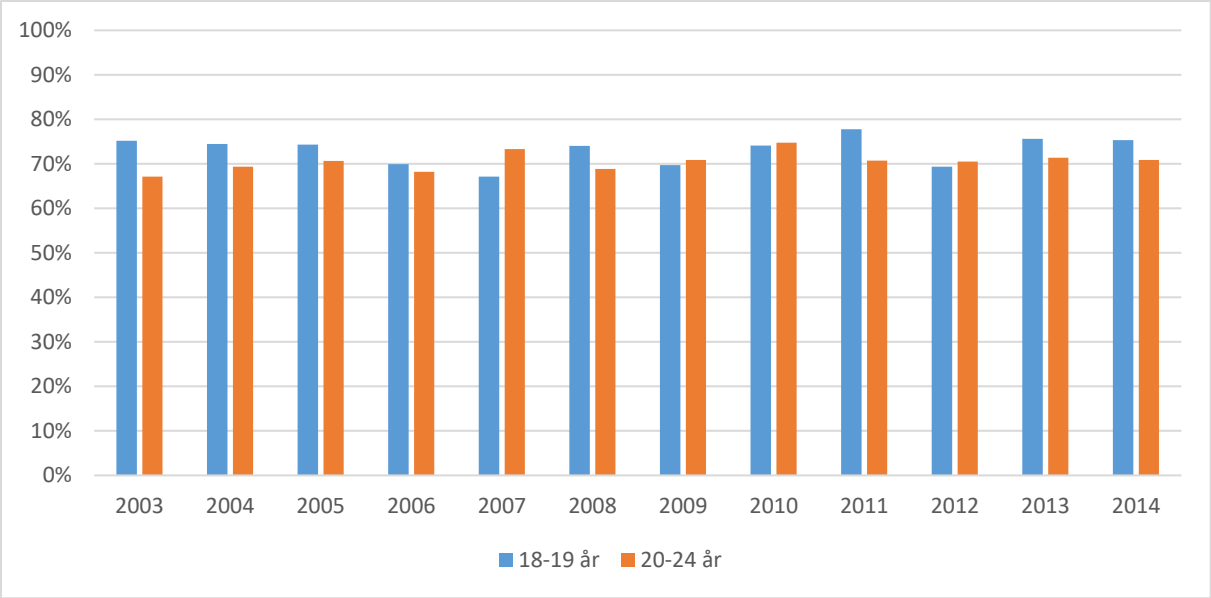


Figur 6. Andelen singelolyckor bland dödade och svårt skadade personbilsförare i åldersgruppen 18–19 år respektive 20–24 år, åren 2003–2014. Källa: Strada Polis.

3.2.2. Olycksplats

3.2.2.1. Bebyggelsetyp

Den största andelen har dödats eller skadats i olyckor som skett utanför tättbebyggt område, se Figur 7. Sett till hela tidsperioden är det 73 procent av 18–19-åringarna och 70 procent av 20–24-åringarna som skadats utanför tät bebyggelse. Motsvarande andelar i tättbebyggt område är 24 respektive 28 procent. För resterande är bebyggelsen okänd. Det verkar således som att 18–19-åringarna i något större utsträckning än 20–24-åringarna skadas i ej tättbebyggt område.



Figur 7. Andel i ej tättbebyggt område av de dödade och svårt skadade personbilsförarna i åldersgruppen 18–19 år respektive 20–24 år, åren 2013–2014. Källa: Strada Polis.

3.2.2.2. Platstyp

Totalt sett över alla åren har 80 procent av 18–19-åringarna dödats eller skadats på gatu-/vägsträcka, och 77 procent av 20–24-åringarna. Variationen under enstaka år är dock ganska stor, från 74 till 86 procent för den yngre åldersgruppen och från 71 till 83 i den äldre. I gatu-/vägkorsning är det 17 procent respektive 19 procent som dödats eller skadats.

3.2.3. Olyckssituation

3.2.3.1. Väglag

Totalt under tidsperioden skadades svårt eller dödades drygt hälften av förarna när vägbanan var torr och ungefär en fjärdedel när vägbanan var våt eller fuktig. Resterande skadades svårt eller dödades när vägbanan bestod av lös snö/snömodd (5 %), tjock is/packad snö (4 %), tunn is med vägbanan synlig (9 %) och okänt väglag (3 %). Inga skillnader finns mellan förare 18–19 år och förare 20–24 år, men givetvis finns stora variationer under enstaka år.

3.2.3.2. Väderlek

Under tidsperioden skadades svårt eller dödades cirka 80 procent av förarna när det var uppehålls-väder. Inga skillnader finns mellan förare 18–19 år och förare 20–24 år. Knappt 10 procent skadades svårt eller dödades vid regn och ungefär fem procent vid snöblandat regn eller snöfall. Dis eller dimma förekom när tre procent av förarna skadades svårt eller dödades.

3.2.3.3. Ljusförhållanden

Bland 18–19-åringarna var det totalt under tidsperioden 52 procent som skadades svårt eller dödades när det var ljust. Motsvarande andel bland 20–24-åringar var 50 procent. Det var gryning eller skymning när 8 procent respektive 10 procent skadades svårt eller dödades. När 37 procent av förarna skadades svårt eller dödades rådde mörker, detta gäller båda åldersgrupperna. Ljusförhållandet var okänt i två procent av fallen.

3.2.4. Risk att skadas svårt eller dödas

Utifrån de nationella resvaneundersökningarna RES 2005–2006 och RVU Sverige 2011–2014. har vi tagit fram antalet personkilometer i personbil som utförs av förare i åldrarna 18–19 år och 20–24 år, se Tabell 1. Uppdelning har gjorts för män respektive kvinnor. RES 2005/2006 genomfördes under tidsperioden oktober 2005 till september 2006 och omfattar därmed ett år. RVU Sverige genomfördes januari till december respektive år.

Det bör observeras att antalet svar som ligger till grund för respektive färdlängd är få och varierar under åren. Detta leder till stora konfidensintervall, se Tabell 1.

Tabell 1. Årlig färdlängd i 1000 kilometer för 18–19-åringar och 20–24-åringar, samt färdlängdens konfidensintervall. Källor: RES 2005-2006 och RVU Sverige 2011-2014.

	Män 18–19 år		**Kvinnor 18–19 år**		**Män 20–24 år**		**Kvinnor 20–24 år**	
År	Summa	95 % KI +/-	Summa	95 % KI +/-	Summa	95 % KI +/-	Summa	95 % KI +/-
2005–2006*	**497 610**	215 716	**312 380**	131 950	**1 898 052**	386 388	**1 000 899**	288 813
2011	**395 370**	228 646	**387 753**	285 576	**2 209 300**	1 152 937	**1 441 887**	335 110
2012	**620 615**	421 869	**366 916**	247 464	**2 027 097**	797 164	**983 482**	539 951
2013	**280 131**	250 017	**220 723**	254 080	**1 443 676**	617 396	**575 744**	325 489
2014	**715 471**	557 798	**527 367**	180 397	**2 003 144**	819 324	**682 553**	408 097

*) oktober 2005–september 2006

Med hjälp av denna exponering görs en beräkning av risken att dödas eller skadas svårt i de båda åldersgrupperna. Utifrån färdlängden från tidsperioden 2011–2014 har medelvärden gällande två år tagits fram, se Tabell 2. För män och kvinnor i åldersgruppen 18–19 år är den genomsnittliga färdlängden bara obetydligt lägre under tidsperioden 2013/2014 jämfört med 2011/2012. Däremot för män och kvinnor i åldrarna 20–24 år är färdlängden betydligt kortare i den senare tidsperioden, speciellt när det gäller kvinnor (18 procent lägre för män respektive 48 procent lägre för kvinnor).

Tabell 2. Genomsnittlig färdlängd i 1000 kilometer per år under olika tvåårsperioder för 18–19-åringar och 20–24-åringar. Källor: RVU Sverige 2011-2014.

År	**Män 18–19 år**	**Kvinnor 18–19 år**	**Män 20–24 år**	**Kvinnor 20–24 år**
2011/2012	507 993	377 335	2 118 199	1 212 685
2013/2014	497 801	374 045	1 723 410	629 149

Det genomsnittliga antalet svårt skadade eller dödade unga förare per år enligt Strada visas i Tabell 3. Genomsnittet är framtaget för åren 2005 och 2006, 2011 och 2012 samt 2013 och 2014.

Tabell 3. Genomsnittligt antal dödade eller svårt skadade personbilförare per år under olika tvåårsperioder för 18–19-åringar och 20–24-åringar. Källor: Strada Polis, RES 2005-2006 och RVU Sverige 2011-2014.

År	**Män 18–19 år**	**Kvinnor 18–19 år**	**Män 20–24 år**	**Kvinnor 20–24 år**
2005/2006	88	45,5	185,5	70,5
2011/2012	61	33	153	70
2013/2014	48,5	29	109	59

Risken att dödas eller skadas svårt per miljon personbilskilometer har tagits fram för olika tidsperioder. Indelning sker i kön och de båda åldersgrupperna, se tabell 4. Generellt så gäller att män har en högre risk än kvinnor och att den yngre åldersgruppen, 18–19 år, har en högre risk än de i åldern 20–24 år. Ett undantag gäller den sista tidsperioden 2013/2014 där risken för kvinnor i åldern 20–24 år att krascha och skadas svårt eller dö är högre än män i motsvarande ålder och högre än

kvinnor i samma åldersgrupp under tidigare år. Om detta är en sann risk eller om orsaken till detta är osäkerhet eller fel i data är okänt. Felet borde i så fall vara i färdlängden, som ju också är mycket lägre under 2013 och 2014.

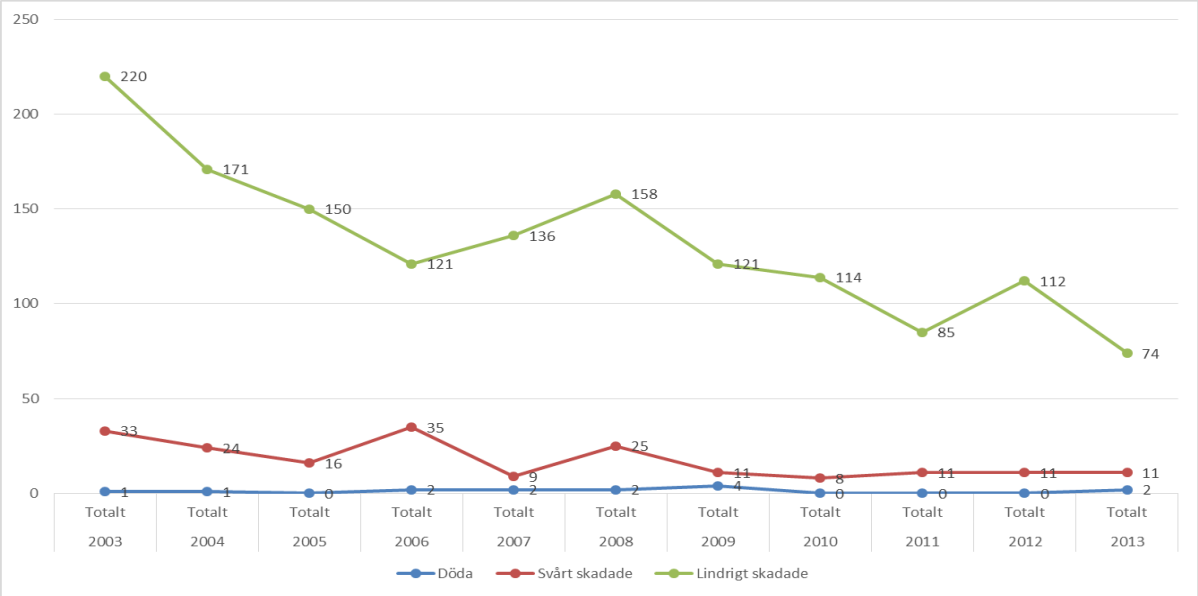
Tabell 4. Risk att skadas svårt eller dödas per miljon personbilskilometer och år för 18–19-åringar och 20–24-åringar. Källor: Strada Polis, RES 2005-2006 och RVU Sverige 2011-2014.

År	Män 18–19 år	Kvinnor 18–19 år	Män 20–24 år	Kvinnor 20–24 år
2005/2006	176,8	145,7	97,7	70,4
2011/2012	120,1	87,5	72,2	57,7
2013/2014	97,4	77,5	63,2	93,8

3.2.5. Övningsskörningsolyckor – sammanställning från STR

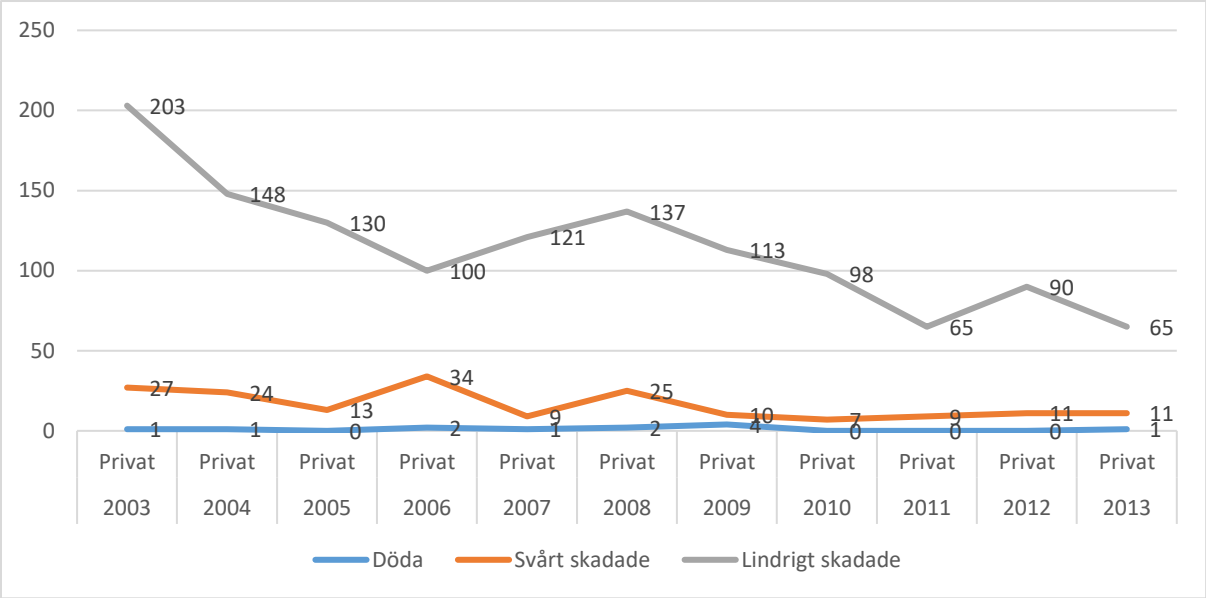
Förbundssekreterare Christer Wickman på STR har bearbetat data från Strada Polis och Strada Sjukvård. Han har tagit fram data från webbversionen och sökt i Olycksbeskrivning (fritext) i respektive databas, utöver polisens rapporterade uppgifter om eventuell övningskörning. Det sammanställda datamaterialet är kontrollerat av Transportstyrelsen, och bedöms ge en så komplett bild som är möjligt av övningskörningsolyckor. I Figur 8 visas antalet som skadats lindrigt, svårt eller dödats i övningskörningsolyckor under åren 2003–2013. Antalet dödade var som mest fyra personer under 2009 vid privat övningskörning, se även Figur 9. I genomsnitt är det någon enstaka person som dödas i övningskörningsolycka per år.

Både antalet svårt och lindrigt skadade har sjunkit under tidsperioden till cirka en tredjedel av antalet 2003. Variationerna mellan åren är dock stora, framför allt när det gäller lindrigt skadade. En anledning till detta är troligen att rapporteringsgraden av lindrigt skadade varierar. Under de senaste åren har det varit 11 svårt skadade personer i övningskörningsolyckor.

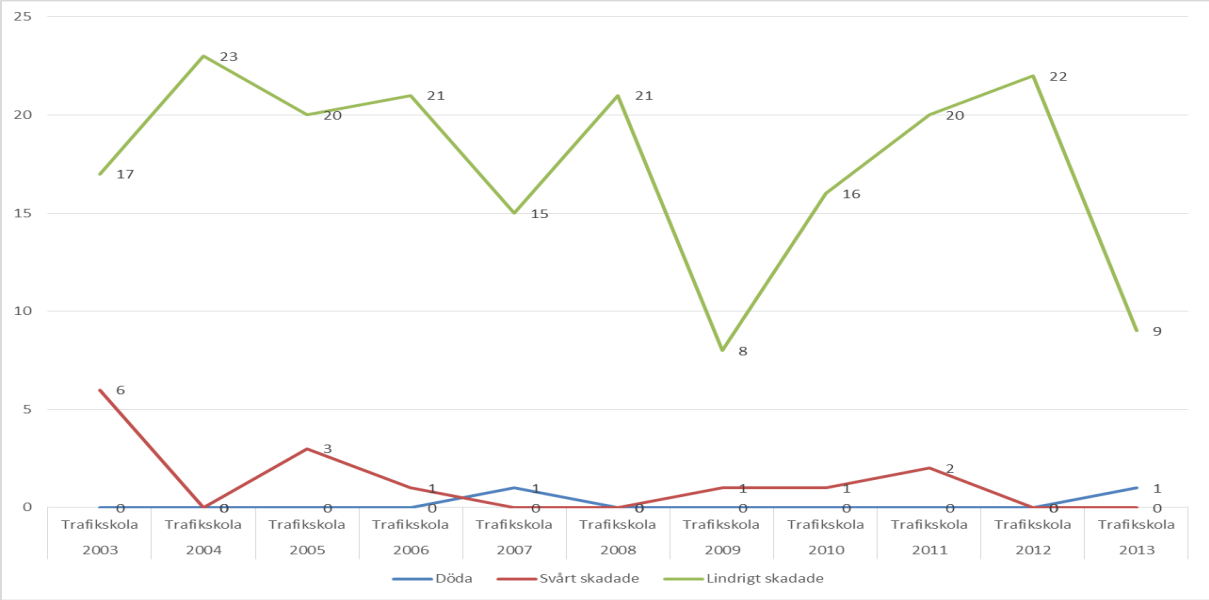


Figur 8. Antal skadade och dödade i övningskörningsolyckor totalt 2003–2013. Källa: Strada Polis och Strada Sjukvård, efter bearbetning av Christer Wickman, STR.

Antalet som skadas eller dödas är högre vid privat övningskörning (Figur 9) än vid övningskörning med trafikskola (Figur 10). Under tidsperioden har två personer dödats vid övningskörning vid trafikskola, åren 2007 och 2013.



Figur 9. Antal skadade och dödade i övningskörningsolyckor vid privat övningskörning 2003–2013. Källa: Strada Polis och Strada Sjukvård, efter bearbetning av Christer Wickman, STR.



Figur 10. Antal skadade och dödade i övningskörningsolyckor vid trafikskola 2003–2013. Källa: Strada Polis och Strada Sjukvård, efter bearbetning av Christer Wickman, STR.

3.2.6. Sammanfattning

Syftet med detta kapitel var att sammanställa och analysera olycksstatistik för unga och för nyblivna körkortstagare (18–24 år) och hur den utvecklats under perioden 2003–2014.

Resultaten visar att andelen dödade och svårt skadade personbilsförare per 100 000 sjunkit under senare år. Däremot kan man inte se samma starka utveckling för de som blivit lindrigt skadade. Då det handlar om andel dödade och svårt skadade med misstänkt alkohol kan man inte se någon nedåtgående trend utan det är stora variationer mellan åren.

Den olyckstyp som är vanligast är singelolyckor och den olycksplats som är vanligast är utanför tättbebyggt område. Olycksstatistik, som även tar hänsyn till väglag, väderlek och ljusförhållanden, visar att torrt väglag, uppehållsväder och dagsljus var vanligast.

Risken att skadas svårt eller dödas utifrån antal personkilometer presenteras också i detta kapitel. Resultaten visar att män har en högre risk än kvinnor och att den yngre åldersgruppen, 18–19 år, har en högre risk än de i åldern 20–24 år. Ett undantag gäller den sista tidsperioden 2013/2014 där kvinnor i åldern 20–24 år har en högre risk än män i motsvarande ålder och en högre risk än kvinnor i samma åldersgrupp under tidigare år. Om detta är en sann risk eller fel i data är dock okänt.

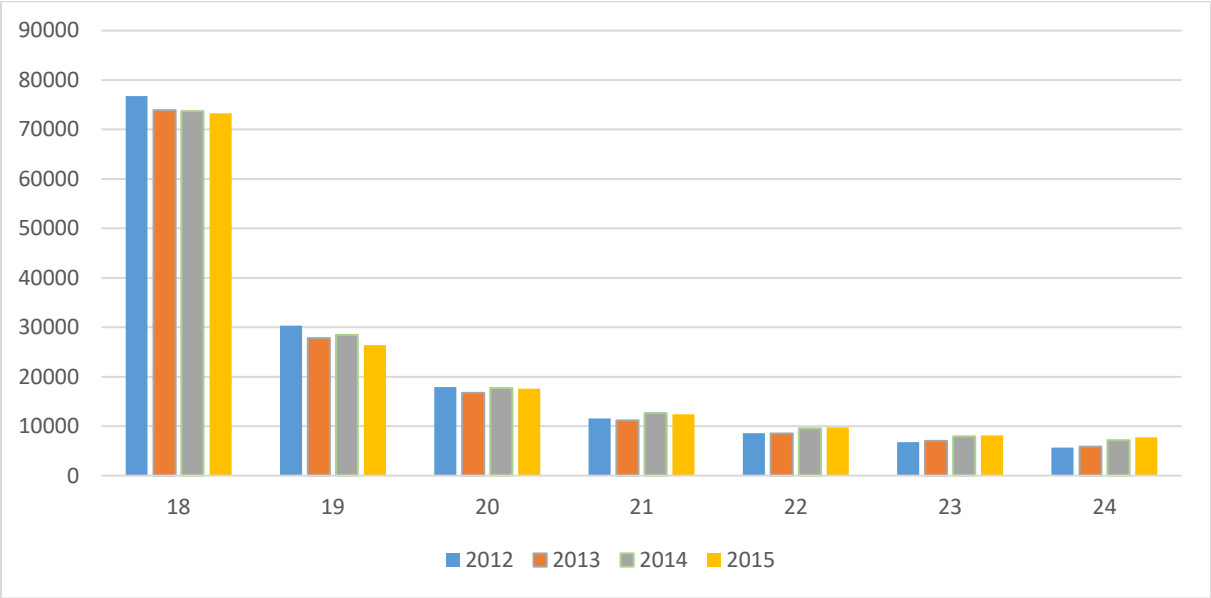
Slutligen presenteras antalet övningskörningsolyckor vilket i likhet med några av de andra resultaten visar på en minskning under tidsperioden men man kan också se att antalet är högre för de som övat privat jämfört med de som övat med trafikskola.

4. Körkorts- och provstatistik

Syfte med detta kapitel är att presentera aktuell analys av hur körkortstagandet i olika åldrar och grupper ser ut och hur det utvecklats. Ett ytterligare syfte är att analysera förarprovsstatistik och hur den utvecklats. Det datamaterial som har använts för att ta fram statistiken har erhållits från SCB, Trafikverket och Transportstyrelsen.

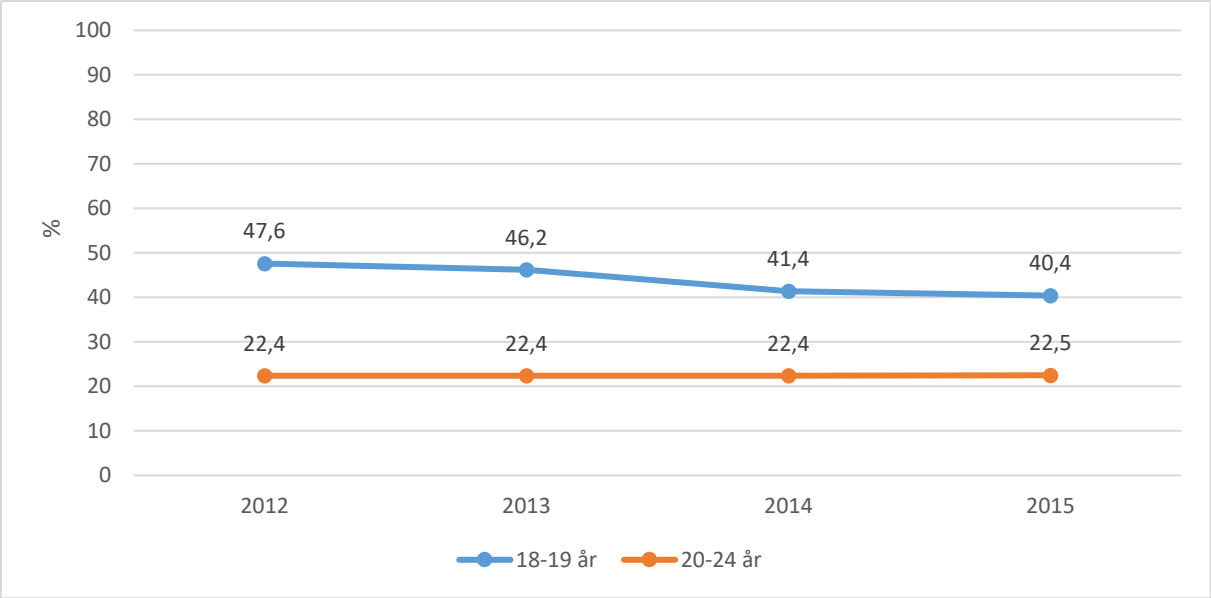
4.1. Körkortstagande

Under perioden 2012 till 2015 har antalet personer som genomfört ett körprov minskat något även om utvecklingen har varit relativt stabil från 2013 och framåt. Den största minskningen är i den yngsta gruppen. Figur 11 visar även att det blivit en förskjutning i åldersgrupperna eftersom det är något fler bland de som är 20 och äldre som tagit körkort under senare år.



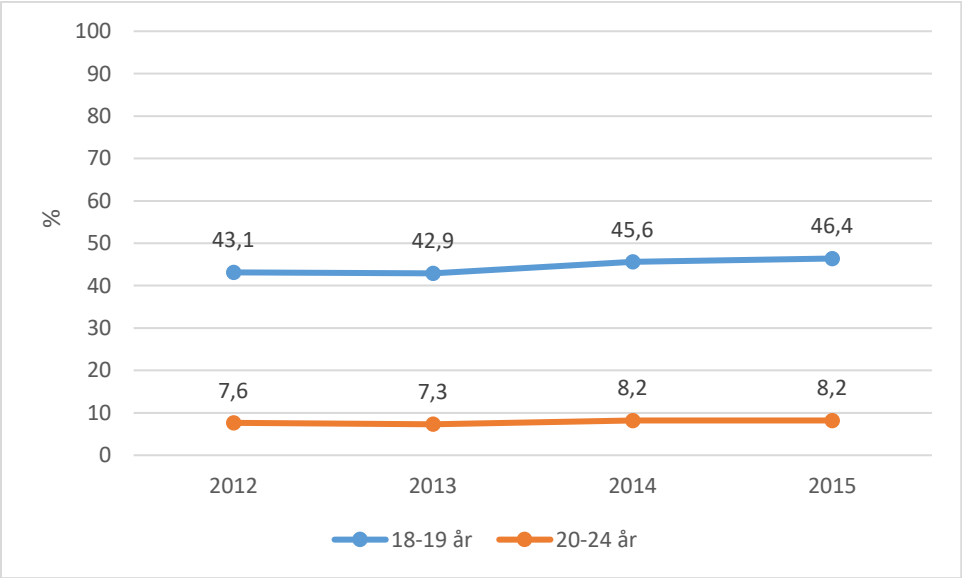
Figur 11. Antal körprov och ålder under perioden 2012-2015. Källa: Transportstyrelsen, 2016.

I Figur 12 visas andelen snarare än antalet körprov per ålder och år i förhållanden till den totala mängden körprov som genomfördes under denna tidsperiod. Detta innebär att både minskning och förskjutning presenteras på ett tydligare sätt.



Figur 12. Andelen körprov per ålder och år i förhållanden till den totala mängden körprov. Källa: Transportstyrelsen, 2016.

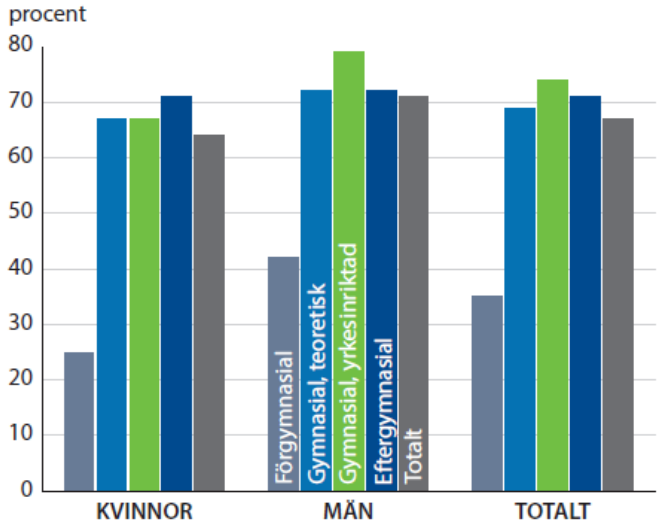
I detta sammanhang är det också viktigt att ta hänsyn till hur populationen förändrats. Utifrån SCBs befolkningsstatistik (2016) kan vi se att antalet personer i åldern 18 till 24 år var 915 518 år 2012 och 870 986 år 2015, vilket är en minskning med 38 204 personer. När man väger samman detta med antalet körprov kan man se att andelen ynge som avlagt ett körprov ökat snarar än minskat under denna tidsperiod, se Figur 13.



Figur 13. Andel körprov i grupperna i förhållande till alla körprov. Källa: Transportstyrelsen, 2016.

4.1.1. Körkortstagande och utbildningsbakgrund

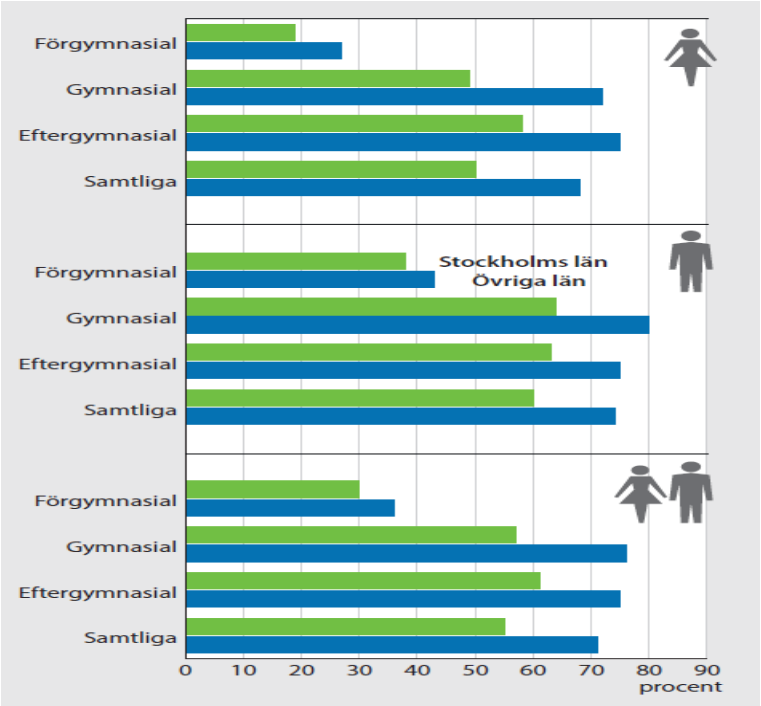
En registerbaserad undersökning av andelen 20–29-åringar med körkort visade att 64 procent av kvinnorna och 71 procent av männen hade körkort (Karlsson, 2012). I denna studie undersökte man också om det fanns ett samband med utbildningsbakgrund. Resultaten visade att bland de med bara förgymnasial utbildning var andelen körkortsinnehavare betydligt lägre, ca 25 procent bland kvinnor och drygt 40 procent bland män, än bland de med högre utbildning (Figur 14).



Figur 14. Andel (%) 20–29-åringar med körkort behörighet B efter kön, 31 december 2011 (Karlsson, 2012).

4.1.2. Körkortstagande i stad och på landsbygd

Enligt samma undersökning som ovan fann man att körkortsinnehavet bland 20–29-åringar var betydligt lägre i Stockholms län än i övriga landet såväl bland kvinnor och män som bland grupper med olika utbildningsbakgrund (Figur 15).

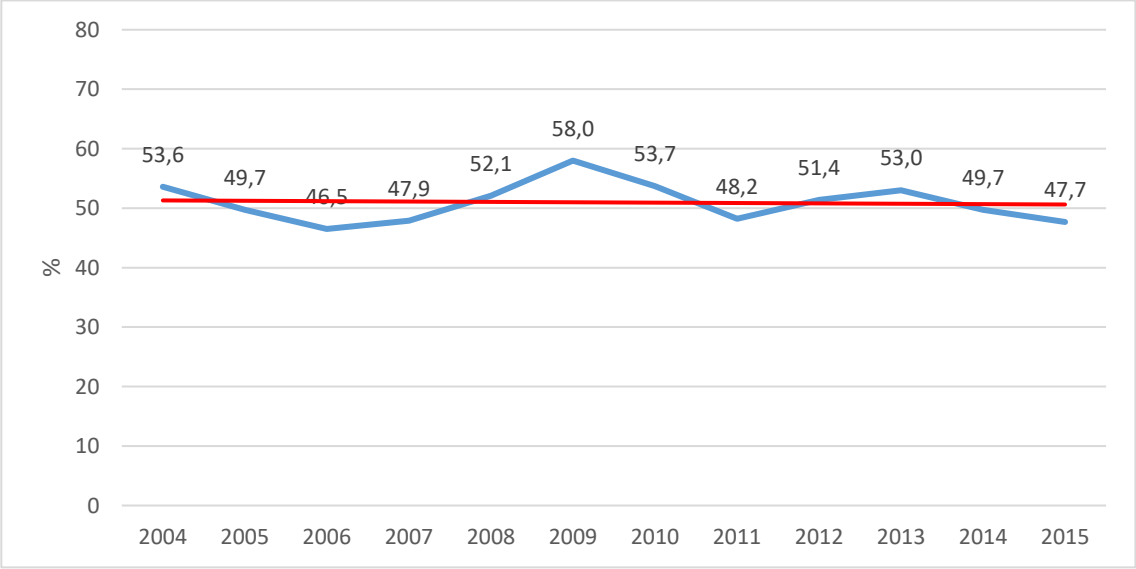


Figur 15. Andel (%) 20–29-åringar med körkort behörighet B efter kön och utbildningsbakgrund i Stockholms län och övriga län, 31 december 2011 (Karlsson, 2012).

4.2. Förarprov

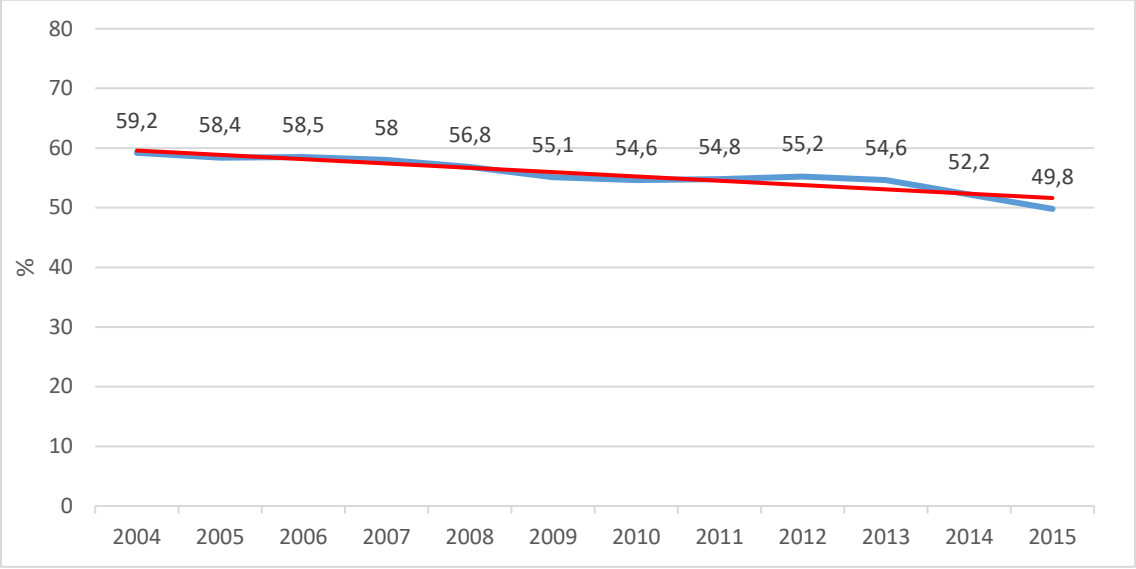
4.2.1. Godkännandegrad

Statistik från Trafikverket visar att trenden är relativt oförändrad då det handlar om andelen godkända kunskapsprov eftersom den ibland ökar och ibland minskar. De sista två åren har det dock varit en minskning som även håller i sig första halvåret 2016, då andelen var 48,5 procent godkända, se Figur 16.



Figur 16. Andel godkända kunskapsprov, behörighet B. Källa: Trafikverket, 2016.

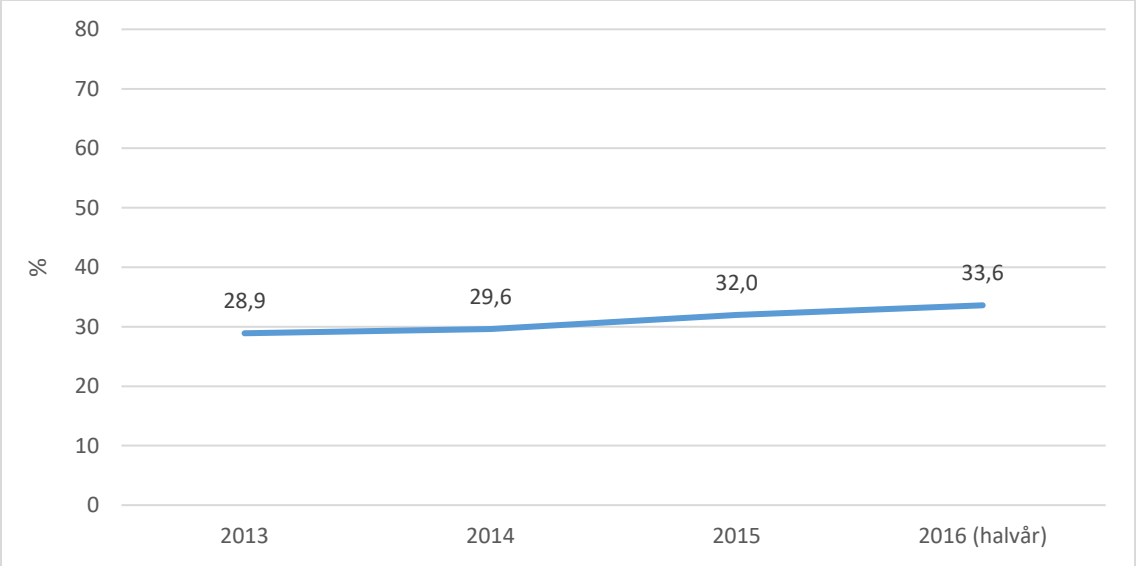
Figur 17 visar att andelen godkända körprov minskat med 9,4 procent under tidsperioden och att det varit en nedåtgående trend förutom under åren 2012 och 2013.



Figur 17. Andel godkända körprov, behörighet B. Källa: Trafikverket, 2016.

Den nedåtgående trenden som redovisas i Figur 17 håller även i sig under första halvåret 2016 då andelen godkända prov var 47,4 procent.

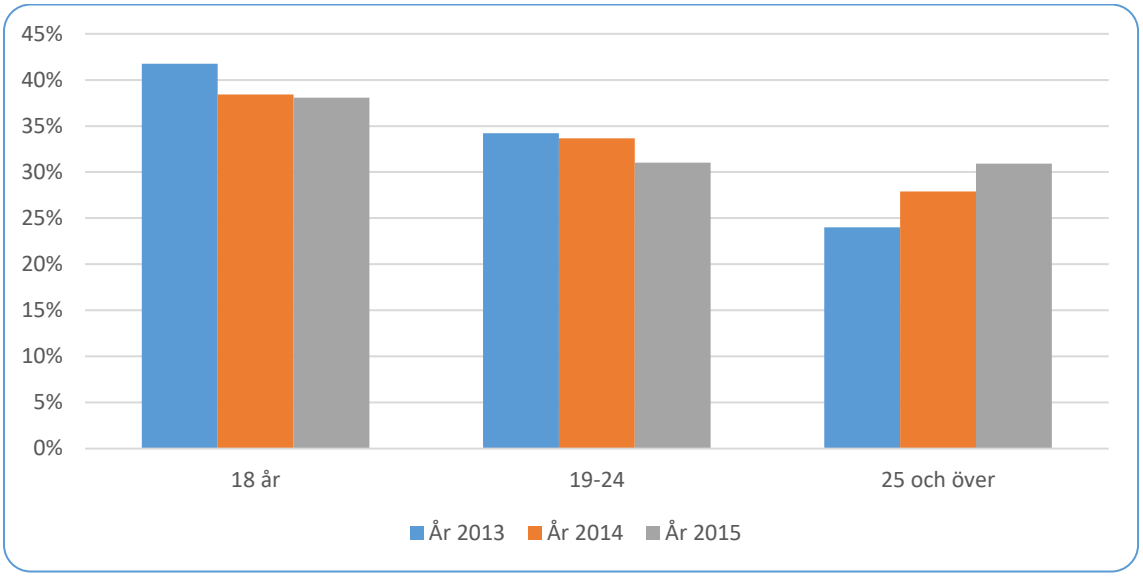
I analys av statistik av förarprovsdata är det emellertid av vikt att ta hänsyn till om det finns andra förändringar som kan förklara att andelen godkända minskat (Alger & Eklöf, 2016). En sådan förändring är att andelen kunskapsprov på annat språk än svenska ökat, se Figur 18.



Figur 18. Andelen godkända kunskapsprov för de som gjort provet på annat språk än svenska.

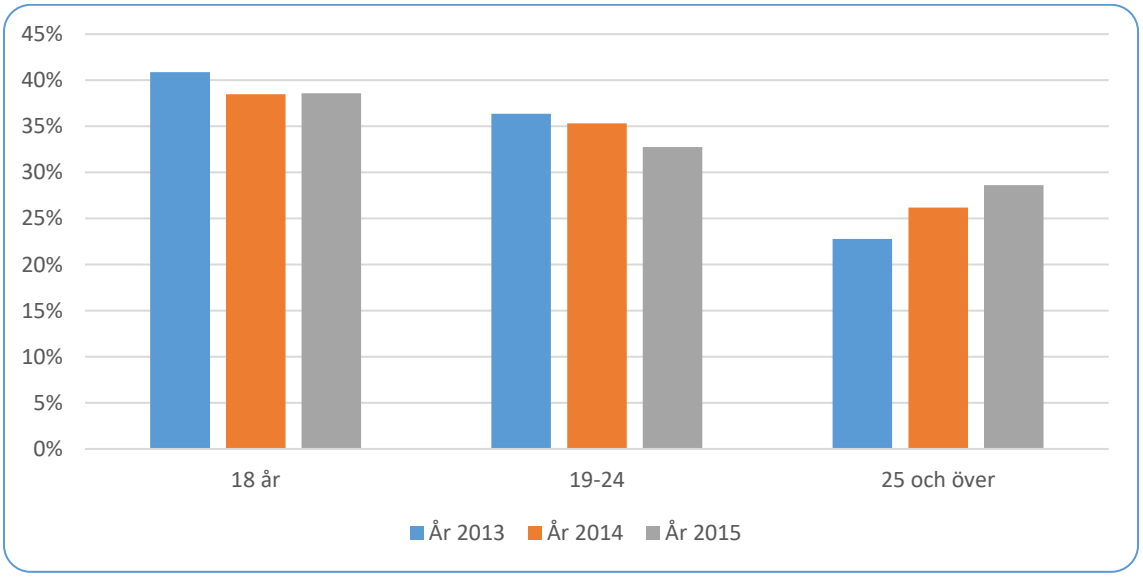
Figuren visar att andelen godkända kunskapsprov på annat språk än svenska har ökat sedan 2013. Detta kan även jämföras med andelen godkända kunskapsprov som genomfördes på svenska vilket var betydligt högre (2013 - 57,6 %; 2014 - 55,6 %; 2015 - 51,9 %).

Andra faktorer förutom språk som kan påverka hur stor andel av proven som blir godkända är ålder. Statistik visar att andelen provtagare 25 år och äldre har ökat, medan andelen 18-åringar minskat (Alger & Eklöf, 2016). Under 1998 utgjorde personer 25 år och äldre 18 procent av provtagarna, och under 2015 hade denna andel ökat till 31 procent. År 1998 var samma andel bland 18-åringarna 48 procent och 2015 hade samma andel minskat till 35 procent. Detta återspeglas också i Figur 19–21 som visar ålder men också kön vid godkänt körprov.



Figur 19. Ålder vid godkänt körprov B. Källa: Trafikverket, 2015.

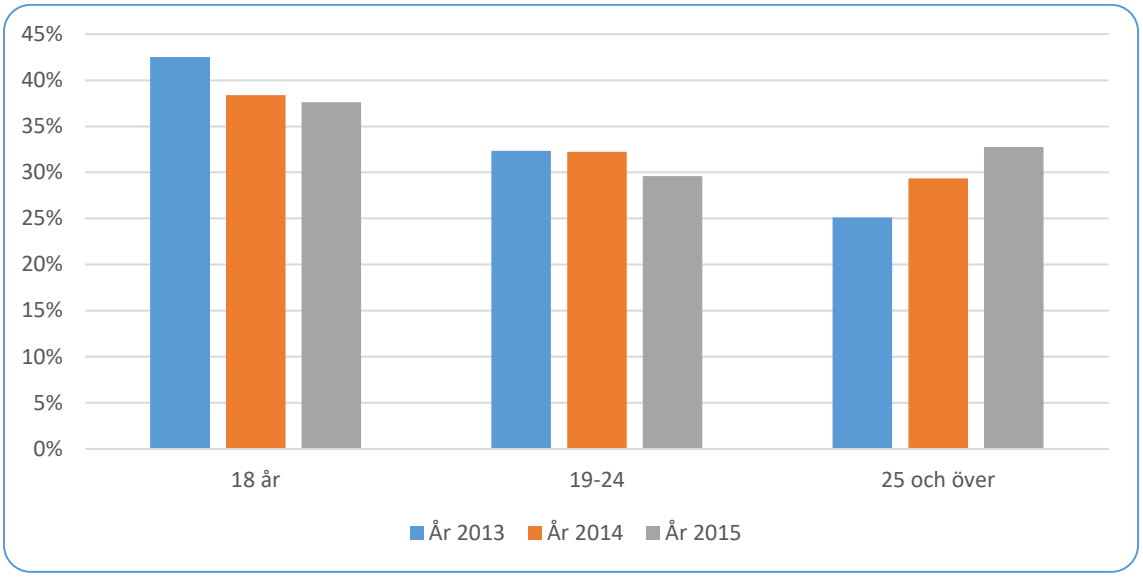
Figur 19 visar att 18-åringarnas andel av de godkända minskar, medan den äldsta gruppen ökar. Samma förändring kan ses i åldersgrupperna 19–24 år medan det omvända skett för de som är 25 och över, där en högre andel blivit godkända.



Figur 20. Ålder vid godkänt körprov B, kvinnor. Källa: Trafikverket, 2015.

Figur 20 visar att det skedde en nedgång för de 18 åriga kvinnorna mellan 2013 och 2014 men att det därefter varit relativt oförändrat. Däremot var förändringen över tid mera påtaglig för de andra åldersgrupperna eftersom andelen godkända körprov minskat i gruppen 19 till 24 år och ökat för de

som var 25 och över. I Figur 21 presenteras resultaten från männen och här kan man se att utvecklingen är väldigt lik kvinnornas.



Figur 21. Ålder vid godkänt körprov B, män. Källa: Trafikverket, 2015.

4.2.2. Anmälan till prov som privatist eller från trafikskola

Som elev kan man anmäla sig till prov antingen som privatist, dvs. man anmäler sig själv, eller genom trafikskola. Under senare år har andelen privatanmälda ökat, år 2000 var det 32,8 procent privatanmälda och i slutet av 2016 var det 65,9 procent (Transportstyrelsen, 2016). Anmälningsformen är dock inte något tydligt tecken på om man utbildat sig som privatist eller i trafikskola. I de flesta fall verkar det handla om en kombination mellan båda (Forward, m.fl., 2016b).

Däremot visar statistiken att andelen godkända prov skiljer de båda grupperna åt. I slutet av 2016 godkändes ett betydligt större andel av proven som var bokade med en trafikskolekod jämfört med de som var privatbokade, 70 procent mot 36 procent (Transportstyrelsen, 2016).

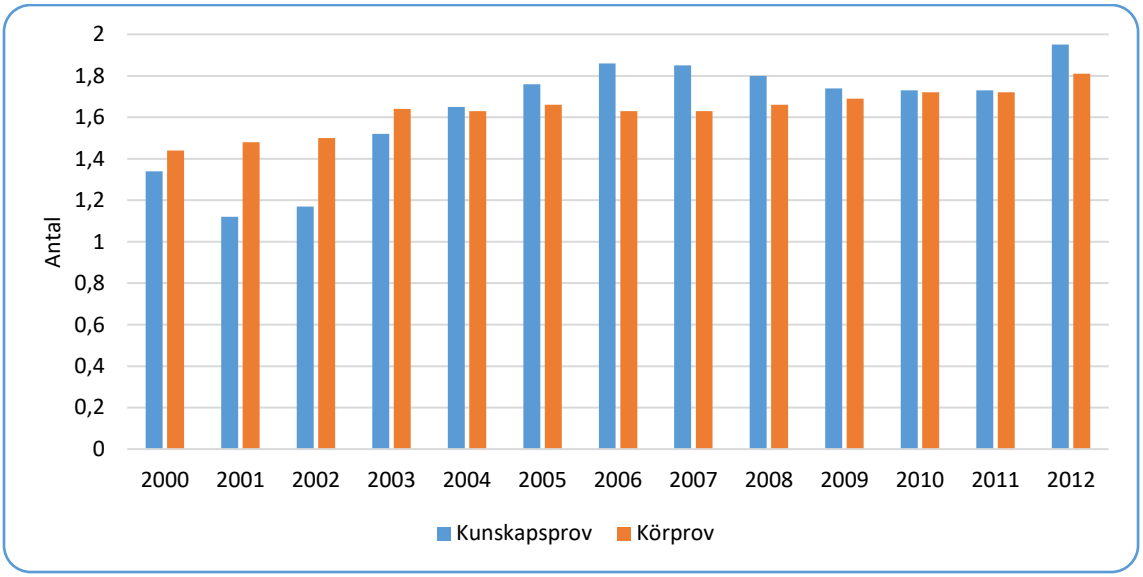
4.2.3. Antal omprov

Med hjälp av det totala antalet genomförda prov och antalet godkända prov kan det genomsnittliga antalet prov per person beräknas. Tabell 5 visar att privatister genomgående behöver göra flera omprov där både män och kvinnor behöver över 2 prov i genomsnitt.

Tabell 5. Genomsnittligt antal genomförda prov per person för behörigheterna B för män och kvinnor och om de är anmälda som privatister eller genom trafikskola år 2013.

Behörighet	Kvinnor	Män	Alla
B Privatist	2,56	2,36	2,44
B Trafikskola	1,43	1,36	1,40

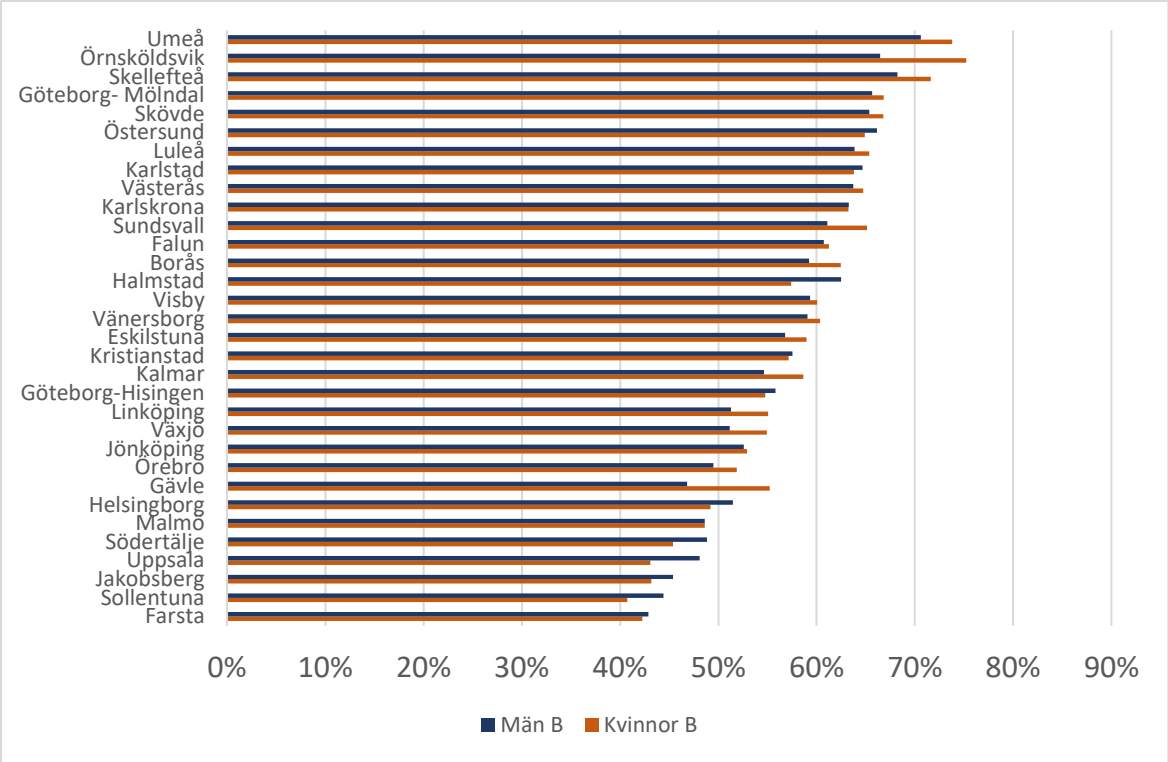
I en utredning för Trafikverket (Erlandsson & Johansson, 2014) har man bl.a. visat att det genomsnittliga antalet omprov för behörighet B har ökat under 2000-talet, både för kunskaps- och körprovet. Från att det under år 2000 gjordes 1,34 körprov och 1,44 kunskapsprov per elev har antalet ökat till 1,95 kunskapsprov och 1,81 körprov under år 2012. Under de första åren behövdes fler körprov än kunskapsprov medan under senare tid förhållandet är det omvända (Figur 22). Ser man till utfallet i Tabell 5 för 2013 kan man konstatera att antalet körprov fortsatt att öka till 1,83 i genomsnitt.



Figur 22. Genomsnittligt antal kunskapsprov och körprov under perioden 2000–2012 (Erlandsson & Johansson, 2014).

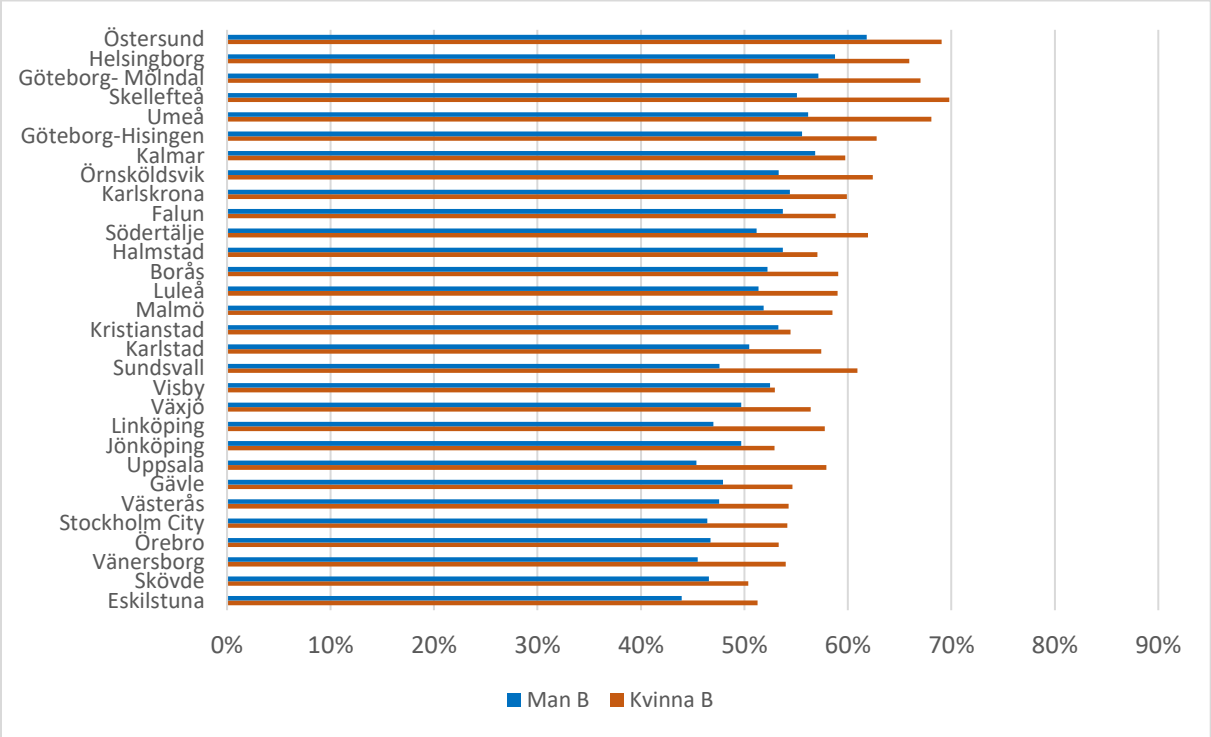
4.2.4. Förarprovskontor

Eventuella skillnader i andel godkända prov har också analyserats med avseende på landets förarprovskontor. Ser man till det sammanlagda resultatet för både män och kvinnor finns också en relativt stor variation mellan kontor när man slår samman könen. Lägst andel godkända prov har Farsta och Sollentuna med 43 procent medan Umeå har högst med 72 procent. Däremot är skillnaderna mellan de kvinnliga och manliga elevernas godkännandegrad liten i de flesta kontor. De flesta kontoren har en skillnad som är lägre än 3–4 procent medan Gävle och Örnsköldsvik avviker något med 8 respektive 9 procentenheters fördel för kvinnor (Figur 23).



Figur 23. Andel (%) godkända körprov efter förarprovskontor av alla genomförda prov för behörighet B år 2013 (Forward och Gregersen, 2016a).

Även för kunskapsproven är variationen mellan kontoren relativt stor trots att det är samma prov och kravgräns i hela landet. Östersund har störst andel godkända prov med ca 65 procent medan Eskilstuna har lägst andel med ca 47 procent. De flesta kontoren ligger mellan 50 och 60 procent (Figur 24).



Figur 24. Andel (%) godkända kunskapsprov efter förarprovskontor av alla genomförda prov för behörighet B år 2013 (Forward och Gregersen, 2016a).

4.3. Sammanfattning

Under perioden 2012 till 2015 har körkortsinnehavet bland personer i åldern 18 till 24 år minskat något. Men om man tar man hänsyn till befolkningen under samma tidsperiod så visar resultaten att körkorttagandet varit stabilt under perioden och att minskningen beror på att antalet personer i åldersgruppen minskat. Trots det visar statistiken att det finns en relativt stor variation mellan olika grupper. Exempelvis är andelen körkortsinnehav betydligt lägre bland personer som enbart har en förgymnasial utbildning. Utbildningsbakgrund är inte enda förklaringen eftersom andelen körkortsinnehav är längre bland de som bor i Stockholms län som rent allmänt har en högre utbildning. Här brukar man istället lyfta fram att det beror på tillgången till kollektivtrafik.

Andelen godkända prov över tid presenterades också i detta avsnitt och statistiken visar att andelen godkända kunskapsprov är relativt oförändrad over tid. Däremot kan man se en nedåtgående trend med avseende på körprovet.

Faktorer som delvis kan förklara denna nedåtgående trend är att ett ökat antal personer med utländsk bakgrund genomför proven samt att provtagarna tenderar att bli äldre, två grupper som i högre grad än andra får göra omprov.

En annan förändring under senare tid är också att ett större antal personer bokar sitt prov privat vilket återigen är en grupp som oftare får göra omprov.

Eventuella skillnader i andel godkända prov har också analyserats med avseende på landets förar-provskontor. Resultaten visar att det finns relativt stora variationer då det handlar om körprovet men även att detsamma gäller för kunskapsprovet, trots att det är samma prov och kravgräns i hela landet.

5. Intervjustudie

5.1. Syfte

Syftet med denna delstudie är att samla information från olika inblandade nyckelfunktioner kring förarutbildningen. Intervjuer har därför gjorts med relevanta aktörer för att kartlägga deras syn på förarutbildningens roll, den nuvarande utformningen, dess för- och nackdelar och behov av förändring.

I ett första steg identifieras vilka intressenter/aktörer/nyckelpersoner som bör ingå i studien. De utvalda intervjuas sedan individuellt kring deras syn på den nuvarande körkortsutbildningen dess för- och nackdelar samt vilka problem och förslag på lösningar man ser. Med utgångspunkt från intervjusvaren analyseras om det finns en samsyn och vilka divergerande uppfattningar som finns? Hur ser man på behov av förändring?

5.2. Metod

5.2.1. Informanterna

Sammanlagt har elva personer intervjuats, inom de relevanta aktörsområdena:

- en politiker i trafikutskottet
- tre myndighetspersoner från Trafikverket och Transportstyrelsen
- tre forskare med inriktning på förarutbildning
- sju företrädare för trafikskolor/trafikövningsplatser.

Här ska påpekas att intervjuerna är besvarade av enskilda individer, varför uttalanden kan vara präglade av subjektiva uppfattningar och erfarenheter, och som aktuell organisation inte nödvändigtvis står bakom.

5.2.2. Intervjuer

Intervjuerna har varit halvstrukturerade. Detta innebär en öppenhet för aspekter som annars kanske skulle gått förlorade om intervjun följt ett strikt frågeformulär (Kvale, 1997). Som hjälp i intervjuerna har dock en intervjuguide använts. Intervjuguiden har bland annat konstruerats utifrån den tidigare kunskapsöversikten (se ovan), men har även anpassats efter respektive informants kunskapsområde och roll. Följande områden behandlades under intervjuerna:

- den praktiska utbildningen
- den teoretiska utbildningen
- hur väl teori och praktik integreras under utbildningen
- körkortstagares förutsättningar
- deras syn på de obligatoriska delarna
- förarprovets olika delar
- det sammanhållna provet
- förslag på nya pedagogiska metoder.

Eftersom informanternas kunskaper om området varierade ingick också några mera specifika frågor som var anpassade till deras profession. Exempelvis fick representanter från Trafikverket frågor om hur väl förberedda eleverna var inför prov och om kvalitén på de olika trafikskolorna varierade. Frågor om tillsyn riktades till Transportstyrelsen.

5.2.3. Genomförande och analys

Informanterna kontaktades via e-post och telefon med en förfrågan om intervju och en kortare beskrivning av studien.

Intervjuerna genomfördes i flertalet fall på informantens arbetsplats. Av praktiska skäl genomfördes 3 intervjuer via telefon. I genomsnitt har en intervju tagit mellan 1 och 1½ timme i anspråk. Intervjuerna genomfördes under vintern 2015 och våren 2016.

Intervjuerna spelades in på diktafon, med informanternas medgivande. Inspelningarna har därefter transkriberats.

I resultatbeskrivnigen har citat från intervjuerna använts för att belysa informanternas resonemang. Dessa återges ordagrant, men kan ha justerats för läsförståelsen. Vid behov av förtydligande av texten har detta skrivits inom hakparentes. Uteslutna partier inom ett redovisat citat markeras i rapporten med /…/. Innan rapportens publicering har informanterna fått möjlighet att läsa de citat och de sammanhang där de citeras.

Det transkriberade intervjumaterialet har i ett första led grovstrukturerats efter temana i intervjuguiden (Widerberg, 2002). Därefter har samsyn och/eller divergerande uppfattningar inom olika områden analyserats, och hur man uppfattar behov av förändringar av dagens förarutbildning.

5.3. Resultat

Intervjuer har genomförts med olika aktörer rörande den svenska förarutbildningen. Fokus är identifierade brister samt informanternas tankar och förslag kring hur förarutbildningen kan förändras och förbättras.

5.3.1. Körkortstagarnas upplägg av förarutbildningen

Dagens förarutbildningssystem innebär stora friheter för körkortstagaren att själv planera sin utbildning: det finns inte någon garanti för att målen i kursplanen verkligen tas upp i utbildningen. I följande citat uttrycks detta av en intervjuad forskare:

> *Vi har fina mål men vi har ett alldeles för fritt system för att ha sådana mål. Vi kan inte förvänta oss att föräldrar ska jobba med det här eller att elever kan sitta hemma och läsa på egen hand med sådana här frågor.*

Privata körkortstagare klarar sig sämre än de som är anmälda via trafikskola. Samtidigt kan man inte utesluta att de som är anmälda privat ändå har tagit lektioner på trafikskola, menar en av de intervjuade forskarna. Det innebär att man egentligen inte kan uttala sig om systemets effektivitet utifrån anmälningssätt, eftersom det finns för lite kunskap om hur körkortstagare faktiskt lägger upp sin utbildning, menar forskaren, men tillägger att den sammantagna bilden är att det finns en stor variation.

En utbildare påpekar att allt fler anser att man kan träna bilkörningen *efter* taget körkort, istället för att ta körlektioner under förarutbildningen.

5.3.2. Kostnaden för ett körkort

Kostnaden för förarutbildning är ett ämne som ofta diskuteras, bland annat i media, och där det oftast påtalas att det är för dyrt. En dyr förarutbildning har även beskrivits vara grogrund till en utbredd svart marknad av trafikskolor, menar politikern.

Bland de intervjuade inom branschen finns emellertid en uppfattning om att förarutbildningen måste få kosta. Det kan också handla om hur ungdomar prioriterar, och några av informanterna ger som exempel hur ungdomar väljer kostsamma utlandsresor framför att betala för en förarutbildning.

Samtidigt är man bland informanterna medveten om att det givetvis finns personer som inte har råd med att till exempel ta så många körlektioner som egentligen skulle behövas. En informant, en politiker, ser också kostnaden för förarutbildningen som ett stort problem eftersom körkortet har så stor betydelse för ungas möjlighet att få arbete.

En av de intervjuade forskarna gör en jämförelse med förarutbildningssystemet i Norge, som enligt honom är relativt dyrt. I det norska förarutbildningssystemet ingår en rad obligatoriska lektioner som måste betalas. Systemet fungerar dock, menar informanten, varför det även borde fungera i Sverige. Det är en politisk fråga, och informanten menar att om man från politiskt håll anser att om förarutbildningen ska vara bra och förhindra att ungdomar blir olycksinblandade, så måste det få kosta. I annat fall måste förarutbildningen subventioneras, med skattepengar eller med studiebidrag, menar informanten, vilket också påpekas i en intervju med en utbildare.[9]

Politikern är positiv till möjligheten att ta studielån för att kunna ta körkort, liksom även att förarutbildningen inte borde vara belagd med skatter. Informanten hänvisar här till att förarutbildningen är den enda utbildningen i Sverige som är momsbelagd. Visserligen är även privat utbildning momsbelagd, men informanten anser att en utbildning som förarutbildningen, som är grundläggande för samhället, inte borde vara det. Här görs en jämförelse med många europeiska länder där man har halverad moms på förarutbildningen, istället för att som i Sverige ha ett högt skattesystem för förarutbildningen. Samme informant har också lämnat ett förslag om möjligheten att personer som tar körkort vid 18 års ålder kan få göra avdrag för det, mot arbetsinkomster i fem år efter körkortstagandet.

5.3.3. Konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov

Dagens nationella kursplan för körkort B beskrivs i intervjuerna som ambitiös, genomtänkt och uppdaterad, med förankring i GDE-matrisen och de krav på förarkompetenser som ingår i den. En informant påpekar dock att även om dagens kursplan ses som väl genomtänkt bör man vara medveten om att den kan behöva revideras med anledning av förändringar i omvärlden, så som till fordon med mer utvecklade tekniska system.

Körkortstagarens relativt stora frihet att själv planera och lägga upp sin förarutbildning, vilket beskrivits ovan, speglar brister som kan härledas både till rådande ramar av förarutbildning och till dess innehåll. Detta kan även beskrivas som brister i konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov. Ingen av de intervjuade ifrågasätter GDE-matrisen eller vikten av självvärderingsaspekten, men samtidigt konstateras det att man i förarutbildningen inte når dessa nivåer i den omfattning som borde vara aktuellt.

Det saknas incitament och stödfunktioner, menar en utbildare. Kraven på de få obligatorier som finns är inte tillräckligt höga, anser han. För både introduktionsutbildningen och riskutbildningen finns möjligheten att ”sitta av” tiden, utan att behöva bevisa att man uppfyllt målen i form av till exempel ett test. Samtidigt talar informanterna om det svenska förarutbildningssystemet som provfixerat. En tjänsteman på Trafikverket uppfattar det som att trafikskolorna anpassar sig till detta, det vill säga man gör en anpassning till kunden, även om det inte är vad man från trafikskolans sida egentligen vill.

Sammantaget handlar det om att körkortstagare många gånger kommer oförberedda till förarprovet. Dagens förarsystem skapar också möjligheter till att körkortet kan tas ”fort och billigt”, menar en tjänsteman på Transportstyrelsen, och en utbildare uttrycker det som att detta gör Trafikverket och förarprovet till ”Sveriges största trafikskola”: körkortstagaren genomför förarprovet, lär sig sina fel ”*och så till slut knäcker du liksom koden*”. En intervjuad forskare påpekar även svårigheterna med att

[9] Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 föreslagit att möjligheterna till ett körkortslån ska utredas.

mäta de högre nivåerna i GDE-matrisen i förarprovet. Om förarprovet mäter de svårare, högre nivåerna i GDE-matrisen torde chanstagningar minska, menar forskaren:

> *Idag är skälet till att man chansar att provet är förhållandevis lätt, eftersom de här riktigt svåra sakerna inte finns med. Så kan man chansa, för även om man inte har läst på alls emellan så klarar man det till slut, av ren slump. Det tror jag är det enda, att klara det här dilemmat, det är att tänka igenom en bra utbildning. Då kommer man åt det där.*

5.3.4. De obligatoriska momenten inom utbildningen

Överlag har informanterna en positiv syn på de obligatoriska moment som finns idag i den svenska förarutbildningen. Samtidig ser flera informanter brister och ett behov av förändringar. Låga krav i både introduktions- och riskutbildning innebär att det inte går att garantera att deltagarna har tagit till sig informationen. Risken blir att körkortstagare ”sitter av tiden” (jfr ovan), menar bland annat en utbildare. På introduktionsutbildningen behöver till exempel inte handledarna uppvisa någon undervisningsplan för hur de ska lägga upp den privata utbildningen.

Introduktionsutbildningens innehåll

En av de intervjuade forskarna anser också att man bör se över vad som faktiskt förmedlas och vad som bör förmedlas i introduktionsutbildningen, eftersom undervisning många gånger är ensidig. Idag kan till exempel en introduktionsutbildning ha stort fokus på hur man kör i cirkulationsplats, liksom även på risker med alkohol. I just detta forum, introduktionsutbildningen, borde fokus istället vara hur körkortsutbildningen kan läggas upp för att bli välstrukturerad och säker som möjligt, menar informanten. Med ett sådant upplägg är det inte heller relevant att under introduktionsutbildningen uppdatera föräldrar/handledare om exempelvis nya trafikregler som kommit sedan de själva tog körkort. Sådant kan istället ske vid sidan om. Det var också detta som var tanken med introduktions-utbildningen från början, men som inte riktigt slog igenom, menar några informanter.

Tjänstemannen på Transportstyrelsen tror också att många som går introduktionsutbildningen ser den som meningslös, men poängterar att det beror på läraren – vissa nyttjar introduktionsutbildningen för att sälja in den egna trafikskolan, medan andra ger en mycket bra introduktion till övningskörningen. I intervjun med en förarprövare ges dock uttrycket ”sälja in” en positiv innebörd, i det att man på detta vis redan under introduktionsutbildningen kan upplysa om teori- och körlektioner på trafikskola. Vidare menar samme informant att vikten av integrering av teori och praktik skulle kunna lyftas mer i introduktionsutbildningen än vad som kanske är aktuellt idag.

Förslag på hur introduktionen av handledare skulle kunna bli bättre kan vara att handledaren följer med under körlektion på trafikskola, men bland informanterna finns olika uppfattningar om detta skulle vara obligatoriskt eller inte. En tjänsteman på Transportstyrelsen ser istället en potential i att ”saxa” mellan en lektion på trafikskola och till exempel tio övningstillfällen hemma, och ”*att det skulle finnas ett överlämnade där mellan varje steg i utbildningen*”. På så sätt ”guidar” trafikläraren även den privata övningskörningen genom att kunna ge tips på vad körkortstagaren ska öva på under den privata övningskörningen. En av trafiklärarna berättar att deras skola redan infört något liknande. Då eleven anmäler sig till prov bokas tid med både handledare och elev för ett inledande planeringssamtal. De uppmuntrar även handledaren att åka med i bilen. Ett annat förslag från samma trafiklärare är att man låter eleverna köra med samma lärare så det blir en bättre kontinuitet i utbildningen. Detta innebär att det är trafikläraren tillsammans med eleven som bokar prov.

Riskutbildningarna

De som utbildar inom riskutbildningen är duktiga och gör ett bra arbete, menar en tjänsteman på Transportstyrelsen. Men de har tiden emot sig i det att det är mycket information som ska förmedlas

under kort tid. En förarprövare påpekar att det har lagts till allt mer som ska vara med i riskutbildningen, men utan att tidsåtgången har anpassats. Detta skapar en ännu större risk att körkortstagare bara sitter av tiden än vad som är gällande idag. I slutänden är detta en föreskriftsfråga, menar informanten. En av de intervjuade forskarna tror också att båda riskutbildningarna skulle kunna utvidgas några timmar. En av trafiklärarna anser i likhet med de övriga att det är för mycket som ska tas in under riskutbildningen men istället för att utöka med flera timmar borde man dela upp utbildning på två eller flera tillfällen. Om man dessutom lät samma grupp genomföra alla delkurser tillsammans skulle de också lära känna varandra bättre, vilket i sin tur skulle öppna upp för mera givande diskussioner.

En annan trafiklärare påpekar att det är relativt vanligt att elever kommer till riskutbildning del 1 väldigt tidigt i sin utbildning, vilket innebär att de inte fått någon egen erfarenhet av att köra bil. Detta kan då leda till, enligt samma informant, att de har svårt att ta till sig utbildning och att diskussionerna blir rätt ytliga. Trafikläraren tror att man kan vinna mycket på att vänta med denna utbildning men också att eleverna fick komma tillbaka efter det att de fått körkort.

I intervjuerna lyfts även att det kan vara stora skillnader mellan övningsplatser för riskutbildning del 2, där en del är mycket enkelt utformade medan det på andra övningsplatser finns säkerhetshallar och många olika finesser som skapar goda förutsättningar för bra utbildning. Samtidigt är det inte realistiskt att kräva att alla övningsplatser ska byggas om, menar en forskare.

En tjänsteman på Transportstyrelsen blickar framåt och ser en eventuell förändring i framtiden som kan påverka riskutbildningens utformning, med utgångspunkt i fordonsutvecklingen. Eftersom bilarna blir mer och mer intelligenta kommer också betydelsen av vissa delar av riskutbildningen att minska. Som exempel ges teknisk utveckling av bromsar, som ”känner av” när bilen ska bromsa. Samtidigt kan en sådan utveckling innebära en övertro hos ungdomar avseende bilens ”förmågor” och som kanske kan öka riskbeteenden, till exempel i form av att skicka SMS.

5.3.5. Körkortstagare med annat språk än svenska

Risken att bara ”sitta av” de obligatoriska delarna blir än större för de grupper med annat språk än svenska, vilket flera informanter påpekar. En intervjuad forskare hänvisar i detta sammanhang till att det är en relativt stor andel provtagare som gör kunskapsprovet på andra språk än svenska, och det är också en fråga om vad de har för möjlighet, just när det gäller de obligatoriska kurserna, att ta till sig dessa. En utbildare har efter förfrågan till Transportstyrelsen fått beskedet att det är utbildarens roll att fatta beslut om körkortstagare med annat språk än svenska kan tillgodogöra sig, i detta fall, riksutbildningen. Utbildaren menar att detta skapar en gråzon – hur mycket/hur lite svenska ska en körkortstagare kunna för att få delta? Det är ett mycket stort ansvar för trafikskollärare att ta sådana beslut, både vad gäller introduktionsutbildning och risktutbildning, menar informanten. Utbildaren menar också att tolk i samband med dessa utbildningar inte är en bra lösning, eftersom det kan vara störande för både utbildaren och de andra körkortstagarna.

Det finns också synpunkter på det undervisningsmaterial som används och att det inte är översatt till annat språk än svenska. Detta innebär onekligen extra svårigheter för de som inte behärskar det svenska språket. Då återstår endast de digitala övningsproven men mycket av det som finns att hämta på internet är långt ifrån bra, menar till exempel en förarprövare. Flera informanter lyfter att trafikskolor under en längre tid har efterlyst material på annat språk än svenska. Detta har dock visat sig problematisk, och det troliga skälet enligt informanterna är brist på ekonomiska resurser.

Då det handlar om själva körprovet så anser förarprövaren att språket inte är något större problem han menar att det istället beror på hur körkortstagaren utbildat sig fram till provet.

5.3.6. Trafikskolornas kvalité och utbildarnas kompetens

Överlag anser informanterna att det är god kvalité på trafikskolorna, men flertalet påtalar även att det finns brister. Bristerna är av olika karaktär och på olika nivåer, och kräver också olika åtgärder för att kunna åtgärdas.

Kvalitetssäkring av trafikskolor

Enligt flera informanter finns det svårigheter med att kvalitetssäkra trafikskolor. Enligt en tjänsteman på Transportstyrelsen försöker man från Transportstyrelsens sida utföra så mycket som möjligt av tillsynsarbetet vid skrivbordet, med syfte att begränsa resurser. Material från trafikskolorna begärs in och eventuella samtal görs med utbildare. Arbetssättet uttrycks av en annan informant, en förarprövare, som ”*en ekvation som inte fungerar så bra*”, eftersom det finns många trafikskolor men få tillsynstjänstemän. Samme informant menar att det bara är i speciella fall, då det finns mycket och väl redovisade klagomål, som det blir tillsyn. Incitament till tillsyn kan också handla om trafikskolor med hög andel privatanmälningar till förarprovet, enligt informanten.

Ett annat skäl för tillsyn var tidigare om trafikskolan inte kunde uppvisa att de hade minst 65 procent godkända elever. För att undvika detta anmälde trafikskolorna körkortstagaren som privatist. Även om detta har tagits bort och man kan få tillsyn även om man har 100 procent godkända elever verkar det vara så att detta nya förhållningssätt inte spridits till alla.

Några menade också att godkännandenivån inte är något bra mått på hur väl arbetet utförts av skolan – en hög nivå kan istället handla om körkortstagare som har det lätt för sig redan från början.

Den intervjuade förarprövaren ser också en förändring sedan ”Vägverkstiden”, då tillsyn skedde inom en och samma myndighet. Förarprov var då på ett sätt en del av tillsynen, i det att förarprövaren kunde säga att *”den här trafikskolan fungerar inte speciellt bra just nu”*.

Samme informant ser också en nackdel med att tillsynsinspektörer från Transportstyrelsen åker ut till trafikskolor för att inspektera hur de genomför pedagogiken eftersom de inte alltid har rätt kompetens för att göra en sådan bedömning.

Enligt en förarprövare har man börjat titta på ny modell för tillsyn, det vill säga egenkontroll. Detta kan, menar informanten, innebära en förbättring jämfört med dagens tillsynsförfarande, eftersom det finns personer inom den egna organisationen som är duktiga på just pedagogik. I slutänden är det också ohållbart i längden att trafikskolorna inte tar hand om sin egen kvalité, anser informanten.

Att trafikskolorna alltid har någon som är duktig på pedagogik var något andra ifrågasatte. Två av utbildarna menar att det finns brister i kompetensen hos vissa trafiklärare och ifrågasätter därför deras pedagogiska kunskaper.

Inom STR har man diskuterat att införa olika nivåer på skolorna (t.ex. basnivå, guld och premium) och som beskriver och garanterar nivån på aktuell trafikskola, berättar en förarprövare. Enligt förarprövaren återstår dock frågan om hur man testar trafikskolor med sådana nivåer.

Betoningen på tips, råd och diskussion i samband med arbetet med att kvalitetssäkra trafikskolor framhävs även i intervjun med politikern. De som utför tillsyn bör ge råd till trafikskolorna, vilket det finns stöd för i förvaltningslagen. Informanten menar att detta sällan nyttjas, men att det skulle kunna skapa en dialog mellan trafikskola och tillsynspersonal, där fokus mer skulle handla om att trafikskolan får råd och hjälp på ett konstruktivt sätt:

> *De som utför tillsyn har sällan läst paragraf 2, tror jag, i förvaltningslagen, som handlar om råd, hjälp. /…/ Att du ska hjälpa, innan du sätter dit folk. Den biten borde myndigheter mer ta till sig. Då skulle man ha en dialog, men oftast följer man ett protokoll, fyller i brister och har ingen dialog. Finns en del kvar att göra!*

På politisk nivå har diskussioner om kvalitetssäkring av trafikskolor handlat om att ge trafikskolorna en egen paraplyorganisation ovanför sig, som även sköter examinering av körkort. Detta berättar den intervjuade politikern:

> *Vi var inne lite på det förra mandatperioden. Om trafikskolorna skulle ha en egen paraplyorganisation ovanför sig som skötte även examinering av körkort. Att vi lyfter det från Trafikverket, av den anledningen. Kom en bit på väg, men sedan… man fick väl inte ihop det fullt ut.*

”Varudeklaration”

Eftersom det finns det svårigheter med att kvalitetssäkra trafikskolor drabbas även eleverna som inte alltid får vetskap om vilken trafikskola som har god kvalité. En trafiklärare påpekar också att det är viktigt att eleven själv ställer krav på trafikskolan, vilket han tror att många inte gör, eftersom de inte har något att jämföra med:

> *Men att man förmedlar att ’du ska utvecklas och du ska få ut någonting av varje lektion, får du inte den känslan /…/ ska du ifrågasätta det.’. Det tror jag många drar sig för. Kanske för att de inte har något att jämföra med. De väljer en trafikskola, de har en lärare och tror att det är så här det ska vara.*

Liknande uttalande ges av en tjänsteman på Transportstyrelsen som tror att många elever härdar ut istället för att byta trafikskola. Skolorna måste ta ett eget ansvar, menar informanten, genom att informera om vad de säljer och vad eleven kan förvänta sig. Från trafikskolans sida bör man även uppmana eleven att säga till om denne inte tycker att kraven uppfylls, så det kan rättas till. En intervjuad förarprövare lyfter i intervjun att det borde finnas någon form av möjlighet att se offentlig dokumentation av trafikskolorna. Tillsynsrapporter borde exempelvis vara offentliga, och informanten jämför i detta sammanhang med skolvärlden i övrigt.

En resursfråga

En tjänsteman på Transportstyrelsen lyfter fram ett annat problem med de svenska trafikskolorna nämligen att det finns för få anställda lärare. I Sverige går det 1,6 lärare per trafikskola vilket han jämför med Japan där det finns betydligt fler. Med resurser liknande dem i Japan, både vad gäller ekonomi och personal, finns det större möjligheter att nya idéer kring utbildning kan utvecklas och användas:

> *Om man går till Japan, där man kanske har 150 lärare, så kan man ha en helt annan produktion, en helt annan utbildning på läraren, en helt annan nivå. Ett inbyggt problem är att trafikskolorna är för små i Sverige.*
>
> *Och då ha råd och möjlighet att uppdatera sig själv med nya idéer?*
>
> *Ja, /.../ Så det är det är en pengapress i det hela.*

Trafiklärarutbildningen

En av de intervjuade forskarna har erfarenheter från förarutbildningssystemet i Norge, och anser att de norska trafikskolornas kvalité är betydligt bättre i och med att trafiklärarutbildningen har fått högskolestatus. Detta stöds även av en utbildare som önskar att utbildningen i Sverige i likhet med Norge blir en högskoleutbildning. Även andra anser att de svenska trafikskolorna har en ojämn kvalitet och att trafiklärarutbildningen behöver bli bättre.

En intervjuad förarprövare har liknande uppfattning om ojämn kvalité och menar att det har skett en uppluckring av trafiklärarutbildningen. Tidigare, innan utbildningen låg under Yrkeshögskolan, var

den blivande trafikläraren tvungen att göra ett körprov, berättar informanten. Detta följdes dessutom upp av tillsynsinspektörer när den blivande trafikläraren var på praktik och som även var handledare. En tjänsteman på Transportstyrelsen påpekar också att Transportstyrelsen inte har någon tillsyn av dem som utbildar trafikskollärare.

Brister i kvalité och kompetens hos utbildare återspeglar sig givetvis i undervisningen, och flera informanter anser att utbildare inte alltid har pedagogisk kompetens för att lära ut till exempel just de högre nivåerna i GDE-matrisen. För att förbättra kvalitén på trafiklärarutbildningen önskar en intervjuad utbildar att intagningskraven blir högre:

> *Ibland har jag nog tyckt att det varit lite för klena krav för att komma in, för att det de behöver kunna när de är färdiga, det blir för mycket att lära sig under tiden. När man har en praktikant som ska vara med på teorilektioner och de inte förstår vad man pratar om, typ bilteknik eller vad det är för någonting, då tycker jag det är för lång väg, på något sätt.*

Fortbildning

Idag kan kvalitén för obligatoriska fortbildningskurser variera, menar bland annat en utbildare. Fortbildning rörande riskutbildning kan till exempel ha olika aktörer bakom sig. Vad gäller de psykologiska aspekterna i fortutbildningarna så menar samme utbildare att dessa finns, men att det borde ingå betydligt mer:

> *Vi är ju nästan psykologer, man anpassar sig till olika… /…/ Branschen skulle må väldigt bra av det. /…/ Något man måste lyfta.*

Fortbildning ges även i form av att STR ger årliga möten med föreläsningar. Trafikskollärare som åker på STR-möten vill självklart ha betalt för detta från trafikskolan/företaget, menar en av de intervjuade utbildarna. Detta kan i slutänden innebära att det är ägaren själv som på sin fritid går på STR-möten, istället för att betala till anställda trafiklärare. Samtidigt påpekas det i intervjuerna att hög kompetens på trafiklärarna är beroende av just organisationerna STR och TR, och att de tar ansvar för sina kvalitetssäkrade aktiviteter.

Olaglig trafikskoleverksamhet

I detta avsnitt har vi diskuterat trafikskolornas kvalitet men under senare år har olika aktörer utan någon formell utbildning utgett sig för att vara trafiklärare och öppnat en s.k. svart trafikskola. I vissa fall erbjuder en sådan skola en utbildning på ett annat modersmål än svenska vilket innebär att elever som inte behärskar svenska många gånger vänder sig till s.k. svarta skolor som dessutom erbjuder en utbildning till en lägre kostnad. Detta i sin tur pressar även ned priserna för trafikskolorna.

Det kan också handla om invandrarfamiljer där föräldrarna kanske inte har haft körkort tillräckligt länge för att få vara handledare, och/eller att de inte har råd med lektioner. I slutänden kan det dock bli att körkortstagare som genomfört sin utbildning med hjälp av svarta trafikskolor får göra ett stort antal omprov, med en betydligt dyrare kostnad för förarutbildningen än vad körkortstagaren hade förväntat sig från början, menar en utbildare. Kostnadsaspekten tas även upp av den intervjuade politikern men ur ett annat perspektiv, i det att han ser grogrunden till den svarta marknaden av trafikskolor i de höga skatter och avgifter som gäller för godkända trafikskolor:

> *Om vi fick ner någon hundralapp, då skulle det inte vara lika intressant för de här andra heller att hålla på att köra. Allting hänger ihop. /.../ Och där får vi inte in en krona i skatt, på svartkörningen.*

Bland de intervjuade utbildarna framkommer uppfattningen att Transportstyrelsen inte tar tag i problemet med svarta trafikskolor. En intervjuad tjänsteman på Transportstyrelsen påpekar emellertid

att man från Transportstyrelsens sida egentligen inte har tillstånd att göra åtgärder mot svartskolorna. Däremot kan myndigheten göra en polisanmälan, som kan resultera i en bot men som enligt informanten är mycket låg.

I ett försök att försvåra den olagliga trafikskoleverksamheten införde Transportstyrelsen en ny regel för handledare. Denna regel infördes 2012 och innebär att en handledare får ha max 15 elever samtidigt. Enligt en av trafiklärarna är även detta antal alldeles för högt och pekar på att en ”normal” trafikskola kanske har 50 elever om året. Ett annat problem som denna trafiklärare lyfter är att de ”svarta skolorna” vilseleder eleverna eftersom de i vissa fall även kan köra en bil som är sprejad med en text vilket får den att se ut som en riktig trafikskolebil. Ett sätt att komma runt detta problem vore att den trafikskolebilen utrustades med en speciell registreringsskylt så det syns att den kommer ifrån en godkänd skola.

Vidare tror några informanter att ett större samarbete mellan trafikskolorna skulle reducera den svarta marknaden, i det att man hjälper varandra i större utsträckning genom utbyte av elever utifrån behov av språk.

5.3.7. Förarprovets kvalité och utbildarnas kompetens

Kvalitetssäkring av förarprovet

En av de intervjuade forskarna menar att det finns en relativt god grund till varför *körprovet* ser ut som det gör, och vad man tänker sig att man ska pröva. Det finns också ett protokoll där markeringar och anmärkningar görs utifrån målen i kursplanen: ”*så åtminstone i teorin är det väldigt tydligt kopplat till kursplanemålen*”. Likväl kan körprovet utvärderas ytterligare, menar forskaren. En önskan om ytterligare forskning som undersöker möjligheten att ta fram förarprov som bättre kan mäta målen i kursplanen framförs även av en annan intervjuad forskare, som hänvisar till Finland där man har testat att mäta självskattning vid förarprov. Detta stöds även av en utbildarna som tillägger att man inte testar alla delar i kursplanen utan att fokus fortfarande är på de lägre delarna.

I intervjuerna tas även tidsaspekten för förarprovet upp. En trafiklärare skulle önska att tiden förlängdes så nervösa elever fick öva lite innan själva provet och på så sätt bli lugnare. En utbildare menar att den korta tid som förarprovet genomförs inte räcker för att kunna avgöra om körkortstagaren nått målen i kursplanen och är en säker förare. Exempelvis hinner de sällan eller aldrig omkörningar, landsvägskörning och mörkerkörning i samband med körprov. Detta stöds även av en av trafiklärarna som också påpekar att man endast kör små korta slingor i staden och många gånger samma slingor. Det har även hänt att elever berättat för andra var provet genomfördes så de i sin tur kan öva på just denna slinga.

För några år sedan föreslog STR att trafikskolor som är med i STR har en trafikskollärare som följer med under körproven för att se hur bedömningen går till. Detta berättar en utbildare, men som tillägger att han har hört att en del förarprövare inte tycker om att trafikskollärare åker med. Utbildaren berättar också att han själv mycket sällan har gjort en annan bedömning än förarprövaren, vid de tillfällen som han har följt med. En annan anledning till att låta trafikläraren åka med är att det kan ha en lugnade effekt på eleven. En av trafiklärarna berättar att man i Tyskland inte bara låter trafikläraren sitta med i bilen utan att hen sitter fram i bilen och förarprövaren bak. För att förhindra att trafikläraren påverkar körningen utlöses en summerton om hen kommer åt någon av pedalerna.

I likhet med trafikskolor är det Transportstyrelsen som har tillsyn över Förarprov. Förutom detta följer man inom den egna organisationen upp verksamheten. Enligt den intervjuade förarprövaren finns det ett antal lokala kvalitetsuppföljare som åker till andra avdelningar än den egna för att följa med dessa förarprövare samtidigt som de själva skriver protokoll. På så sätt underlättas objektivitet, eftersom kollegierelationen undviks. Uppföljningen avses även generera tips, råd och diskussion.

Vad gäller tillsyn av förarprövning som sker på gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning samverkar Transportstyrelsen med andra myndigheter, berättar en tjänsteman på Transportstyrelsen. Brist på resurser gör dock att sådan samverkan inte kan göras i den omfattning som önskas.

En av de intervjuade forskarna poängterar att även om förarprovet är bra, så handlar det i slutänden om hur körkortstagarna har förberett sig inför förarprovet. Förarprovet i sig kan inte bestämma hur körkortstagaren lägger upp sin utbildning, eftersom dess syfte är att mäta de kompetenser som en trafiksäker förare ska ha.

Det sammanhållna förarprovet

En förarprövare tycker att tanken med att sammanhållet förarprov ger bättre förutsättningar för integrerad teori och praktik är en mycket god tanke, men tror inte att det alltid fungerar i praktiken, speciellt inte på de som gör förarprovet privat. Man tränar bilkörning och sen läser man lite teori, separat från bilkörningen. Tvåmånadersgränsen skapar även en stress hos körkortstagaren, vilket både förarprövaren och en intervjuad tjänsteman på Transportstyrelsen påpekar. förarprövaren kan ha gjort sitt jobb och förmedlat varför körkortstagaren inte klarat provet och vad hen bör träna på inför ett omprov, men körkortstagaren känner stress med att hinna med och anmäler sig istället direkt till ett nytt prov. Trots denna problematik är inte den intervjuade förarprövaren säker på att det sammanhållna förarprovet bör rivas upp, även om det vore intressant att pröva. Vidare tror han att aktörer inom Transportstyrelsen är mer benägna att försvara det sammanhållna förarprovet än andra aktörer inom branschen. Detta kan relateras till en tjänsteman på Transportstyrelsen, som menar att fördelarna överväger nackdelarna med sammanhållet prov: skulle man göra en justering av tiden emellan så minskar effekten med det sammanhållna (teori och praktik). Dessutom, tillägger tjänstemannen, vore det sammanhållna provet inte något problem om körkortstagaren verkligen var förberedd inför förarprovet.

Enligt de regler som gäller kan man göra körprovet även om kunskapsprovet inte blivit godkänt. Detta var något som en av trafiklärarna såg som ett problem. Trafikläraren kunde inte förstå varför man lät någon som inte kunde reglerna få genomföra ett körprov.

5.3.8. Pedagogiska utmaningar

Mot bakgrund av körkortstagarens frihet att själv lägga upp sin utbildning får trafikskolor och pedagogisk verksamhet stor betydelse, exempelvis när det gäller arbetet med motivationsskapande faktorer. Pedagogiska förutsättningar för detta är dock mycket begränsade, menar en forskare. Häri ligger en stor utmaning, fortsätter han, och lyfter vikten av pedagogiska metoder och strategier ”för att komma innanför pannbenet på dom här ungdomarna”. Även en tjänsteman på Transportstyrelsen menar att det handlar om att trafikläraren ska kunna motivera sina elever, samtidigt som han har fått indikationer om att det har blivit allt svårare för utbildarna att göra detta:

> *Samtidigt hör jag nu att miljön ute på trafikskolorna kanske har förändrats, att det är svårare idag… det låter som att det är svårare idag att motivera.*

En konsekvens av detta kan bli att körkortstagaren kommer oförberedd till förarprovet:

> *Man kommer nu till ett förarprov till Trafikverket med hur mycket brister som helst. Det innebär att med det här systemet så kan du på förmiddagen göra en uppkörning och bli underkänd och samma eftermiddag, samma dag, så gör du ett nytt prov. Och det är klart att du inte har kunnat förvärva dig så mycket kunskaper, så att det blir sannolikt fel igen. /…/ Sen så har vi då Trafikverket, som är Sveriges största trafikskola på något sätt, du går dit och lär dig dina fel och så tillslut så knäcker du liksom koden.*

Fler och fler körkortstagare studerar teori med hjälp av olika program och ”appar” på internet vilket också är något man måste förhålla sig till. Bland de intervjuade finns det några som är tveksamma till

detta eftersom utbildningsmaterialet kan vara av varierande kvalité. En utbildare ser också en risk med att kompisar emellan kanske säger att *'jag använde mig enbart av det här programmet och klarade teoriprovet*'. Även en tjänsteman på Transportstyrelsen är tveksam till dessa möjligheter att tillägna sig teorikunskaper. En av de intervjuade forskarna ser dock inte detta som en "konkurrent" till trafikskolors teoriutbildningar, utan som möjligheter att tillgodogöra sig teorin på egen hand, på just andra sätt, genom till exempel interaktiva program på internet.

Angående undervisningsmaterial var det tidigare Trafiksäkerhetsverket som utformade allt undervisningsmaterial, men numer är det ålagt branschen, berättar en tjänsteman på Transportstyrelsen. Det är således inte längre en myndighet som Transportstyrelsen som utformar, kontrollerar och bedömer kvalitén på undervisningsmaterial:

> *Vi kan inte sitta och kontrollgranska allting, det är inte vår roll. Vi skriver vad de ska kunna och hur de ska visa att de kan det de ska kunna, sen är det marknaden som får se till att de når målen. /.../ Vi har ju marknadsövervakning, vi följer ju marknaden, är det så att godkännandeprocenten börjar sjunka för mycket och vi upplever att kvaliteten går ner, då kan man ju börja fundera och göra åtgärder, men så länge vi inte ser det så gör vi inget. Det kan ju vara jättebra prov och jättebra undervisning, eller det vi gör kan vara jättebra, med det är bara det att eleven inte vill, då kan vi inte göra något åt det.*

Även om möjligheten att läsa teori går att tillägna sig via till exempel internet kan aspekter så som självvärdering inte tillgodogöras den vägen. Detta menar flera av de intervjuade. Det övre hörnet av GDE-matrisen måste förmedlas av duktiga trafiklärare och med ett undervisningsmaterial som kan engagera körkortstagarna, menar till exempel en förarprövare. Och även om undervisningsmaterialet är av god kvalité så ska de användas på rätt sätt. Sammantaget är det dock svårt att påstå att bra teoriundervisning inte är nödvändig, menar samme informant.

5.3.9. Nya pedagogiska metoder och verktyg inom rådande förarutbildning

I intervjumaterialet framkommer tydligt att det finns behov av nya pedagogiska metoder och verktyg för att få en god kvalité på utbildningen. En av de intervjuade forskarna hänvisar också till forskning som påvisat att det är sällsynt med välutformad pedagogik, där eleverna är aktiva och där man har dialog som skapar insikter och reflektion. Nedan redogörs för informanternas tankar och erfarenheter rörande pedagogik i förarutbildningen.

Simulator

Simulator kan vara ett sätt för eleven att kunna få öva på till exempel växling och andra moment och rutiner i bilkörning, menar några av de intervjuade. Den automatisering som träning i simulator genererar kan i sin tur frigöra mental kapacitet för uppmärksamhet och reaktion i samband med olika riskfyllda trafiksituationer, enligt en av de intervjuade forskarna. Informanten tillägger dock att användning av simulatorer kräver mycket forsknings- och utvecklingsarbete.

Eventuellt skulle simulator även kunna ingå som en del av förarprovet, men en forskare tror inte att det skulle kunna ersätta dagens körprov. I slutänden handlar det också om vilken kvalité provet har, och inte bara vilken typ av prov det handlar om. Man kan göra dåliga och bra prov oavsett utformningen.

Digitalt utbildningsprotokoll

Ett pågående projekt[10] syftar till att utveckla och utvärdera ett *digitalt utbildningsprotokoll* som ska vara till stöd för både handledare och körkortselev i hur man planerar och genomför utbildningen.

---

[10] Projektet är ett samarbete mellan Transportstyrelsen, Trafikverket, STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund) och VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Protokollet är personligt, och utgångspunkten är den nationella kursplanen. Femton obligatoriska moduler/moment finns beskrivna i protokollet, med tydligt beskrivna kravnivåer. Handledare eller trafiklärare ger en elektronisk signatur när målet för ett givet moment är uppfyllt. När alla moment signerats kan körkortstagaren anmäla sig till förarprovet.

Flera av de intervjuade nämner detta verktyg och en forskare påpekar att det även kan användas för att se hur körkortstagare faktiskt lägger upp sin utbildning (jfr ovan).

Undervisning med mindre grupper

Av egen erfarenhet talar en utbildare om vikten av att dela in elever i mindre grupper, både introduktionsutbildning och under teorilektioner. På så sätt blir de mer aktiva eftersom de vågar prata och ställa frågor. Eleverna lär dessutom genom att lyssna på varandra. Tyvärr tas inte hänsyn till dessa aspekter, menar samme informant, och ser en orsak till detta att utbildare kanske tycker att tiden är för knapp för att genomföra den utbildningsformen. Det är också en regional fråga, menar informanten, och hänvisar till att en trafikskola i Stockholm stad ofta har en kundgrupp som har ont om tid, det vill säga det är ett storstadsproblem.

Coaching

En trafikskollärares svåraste uppgift är dock, menar informanten, att nå de körkortstagare som kanske måste hävda sig och som har svårt att ta till sig de övre nivåerna i GDE-matrisen. I dessa fall handlar det mycket om vilka normer som personer i körkortstagarens närhet har, och som överförs på körkortstagaren. En av de intervjuade utbildarna menar att man som trafikskollärare i dessa sammanhang antingen kan försöka övertyga körkortstagaren, eller coacha densamme. Att övertyga är det som går fortast (*”så här är det, så här ska du göra, jag bryr mig inte om vad du tycker”*), men är sannolikt inte den bästa vägen att gå eftersom man sannolikt inte har nått den individen. Istället stöttar man individen till att själv bli mera aktiv i sitt lärande. Det handlar mycket om förebilder, menar utbildaren, men tillägger att ett sätt att komma åt den riktigt svåra gruppen av unga körkortstagare är att låta till exempel en ledare för en kriminell organisation komma för att berätta om vikten av trafiksäkerhet – det är en person man ser upp till, varför budskapet också kan ha effekt.

Dialog mellan elever och lärare under körlektion

Att det finns svårigheter med att lära ut om de övre kompetenserna i GDE-matrisen har påpekats i flera forskningsrapporter, och som även bekräftas i föreliggande intervjustudie. En utbildare ser emellertid körlektioner på trafikskola som en bra möjlighet att sprida kompetenserna i GDE-matrisens alla nivåer, i form av dialog med eleven under kortare genomgångar.

Trafiklärare kan behöva ändra sitt sätt att undervisa under körlektioner, tror en intervjuad förarprövare. Istället för muntliga instruktioner kan till exempel trafikläraren själv sätta sig bakom ratten och visa hur man ska göra, vilket ofta ger bättre resultat och i slutänden färre lektioner. Vidare kan trafikskollärare och elev stanna med jämna mellanrum och prata igenom den körning man nyss genomfört, istället för att diskutera i slutet av körlektioner, då det kan bli för mycket för eleven att ta in. Detta är också något som en av de intervjuade utbildaren omsatt i praktiken. På hans körskola delar de upp körning i tre delar och stannar och frågar vad de anser om sin körning. Både om något blev rätt eller fel får de frågan om de skulle kunna ha gjort annorlunda.

Individanpassning

Med anledning av att körkortstagare inte är en homogen grupp skulle riskutbildningen kunna anpassats utifrån olika behov. Detta menar den intervjuade politikern, men som bollar över denna fråga till trafikskolorna eftersom det är där erfarenheterna finns rörande vilka behov som finns:

Vill snarare bolla tillbaka den här frågan till körskolorna med tanke på att det är ändå dom som ser ”vad är det för behov dom här har egentligen?”. De har kört med dem ett tag, de har testat dem på olika sätt och ser att den här egentligen borde göra något mer för att bygga på någon brist som är lite för stor. Att vi ska gå in och säga att ”det måste vara så”, eller styra detta exakt vad det ska vara, det blir ofta fel. Utan snarare att den dialogen som finns mellan körskolor och den möjlighet som körskolan har ändå talar om att ”det här måste vi…”, precis som de säger att ”du klarar faktiskt inte att parkera bra ännu, du måste träna två tre gånger till…”.

En möjlighet för mer individanpassad förarutbildning är att trafikskolorna nischar sig mer än vad som är aktuellt idag. En av de intervjuade forskarna tycker tanken är god, men tror dock att det finns en rädsla för att få en för smal trafikskola och att man därmed missar ”vanliga” körkortstagare, vilket i sig kan innebära ett för lågt underlag för att driva en trafikskola.

Det är trafiklärarens skyldighet att tala om för körkortstagaren hur många körlektioner denne bedöms behöva ta. En utbildare menar att man kan erbjuda körkortstagaren två möjligheter i de fall det bedöms att körkortstagaren behöver ta många körlektioner. Det ena är att man talar om att det kommer att ta tid att ta ett manuellt körkort, det andra är att man istället rekommenderar körkortstagaren att ta ett automatväxlat körkort. Utbildaren berättar också att han skickat en del körkortstagare till andra trafikskolor eftersom det inte finns automatväxlade bilar på den egna trafikskolan.

Effektiv förberedelse av körkortstagare inför prov

Hur motiverar man en körkortstagare att ta några körlektioner extra innan förarprovet, de gånger som körkortstagare själv anser sig redo för provet? En utbildare berättar i intervjun att han i sådana situationer efter 25–30 minuters körning under en körlektion låtsas vara en förarprövare på Trafikverket, och eleven får olika uppgifter och får köra i olika typer av områden, helt självständigt och utan trafiklärarens hjälp, en så kallad ’mock’ examen eller falsk examen. Under den tystnaden som uppstår så kan eleverna bli nervösa eftersom de inte vet vad läraren tycker, och det är väldigt nyttigt, tror utbildaren och tillägger: ”*Väldigt ofta så inser eleverna själva att de inte är klara, riktigt*.”

Förbättra förutsättningarna för körkortstagare med annat modersmål än svenska

Det pågår ett arbete med en inledning inför körprovet, där det informeras om hur körprovet går till men som även har till syfte att få ned stressfaktorn. Förarprövarna utbildas också i hur de ska bemöta körkortstagare. Detta berättas av en förarprövare, som dock påpekar att personer som inte kan svenska missar denna möjlighet. Dessa personer får således inte samma förutsättningar som de körkortstagare som kan svenska. Inom förarprövarens egen organisation arbetar man med en inspelad inledning, på olika språk, som förarprövare kan ha som en ljudfil i sin surfplatta. Detta är ett sätt att angripa problemet, även om den personliga dialogen uteblir, men gör man det på ett bra sätt kan det ändå bli en slags dialog.

Det finns idag redan tekniska möjligheter att översätta från ett språk till ett annat: någon talar ett språk, en annan hör det på ett annat språk, digitalt. Förhoppningsvis skulle detta även kunna vara aktuellt inom förarutbildningen, menar en förarprövare. Ytterligare en lösning som informanten ser handlar om att förarprövaren använder sig av bilder i samband med körprovet. I arabiskan betyder till exempel stanna och parkera samma sak, vilket givetvis kan ställa till med problem vid uppkörning. Istället kan bilder användas och som körkortstagaren kan få se till exempel via förarprövarens surfplatta, med till exempel en bild på en bil som backar runt hörn.

Det finns ett gott exempel på hur problemet med att körkortstagare som inte kan svenska bara ”sitter av tiden” kan åtgärdas. En förarprövare berättar hur man på en trafikskola, som har många utlandsfödda kunder, ger personer som man upptäcker inte har förstått riskutbildningen på grund av språkförbristning möjlighet att komma tillbaka. Detta får göras utan extra kostnad, och körkortstagaren

får då ta med sig någon som kan tolka. Om man ändå vill vara med vid första tillfället och det visar sig att man inte förstått vad riskutbildningen handlar om, så kan man bli underkänd. Detta fungerar med risktvåan, men kan vara svårare vad gäller riskettan, tror förarprövaren.

Test av självvärdering och förmågan att upptäcka risker under utbildning och prov

Dagens förarprov mäter inte självvärderingsaspekten. Vid Umeå universitet har emellertid ett instrument utarbetats med syfte att mäta just självvärdering i samband med körprov, men som inte används. Det finns dock eventuellt en risk att körkortstagaren anpassar sig till denna test, vilket inte behöver betyda att personen ifråga faktiskt har en god förmåga att värdera sig själv, menar forskaren:

> *Det är ju också så att det är en fråga om hur man förbereder sig för ett sånt test, om det också blir sånt här att man lär sig… Det är svårigheten med alla prov, särskilt när det är något som motiverar folk är man väldigt duktig på att försöka kringgå, det man borde ha tillägnat sig och göra det så enkelt för sig som möjligt.*

Forskaren tillägger att självvärdering borde användas under själva utbildningen och inte enbart i samband med förarprov. Genom självvärdering kan eleven få en realistisk bild av den egna förmågan så de på ett bättre sätt kan bedöma om de verkligen är redo för förprovet eller inte. Här kan det brista, menar forskaren, exempelvis vad gäller de körkortstagare som enbart utbildar sig privat.

I Storbritannien och Australien finns en särskild provmetod, ett så kallat 'Hazard perception test', för att mäta körkortstagarens förmåga att upptäcka en risk i tid. En forskare tror att ett sådant test i svensk förarutbildning skulle kunna ge ytterligare information rörande de aspekter som är svåra att pröva i trafiken, till exempel riskbedömning i samband med extrema eller farliga situationer.

Motverka missförstånd i samband med underkänt förarprov

Bruket att direkt boka nytt prov efter ett misslyckat relaterar en utbildare till att förarprövarna kan ha haft svårt att förmedla informationen om varför de misslyckats. Situationen i sig innebär många gånger att körkortstagaren inte är mottaglig för sådan information. Detta menar även den intervjuade förarprövaren, som ändå poängterar att förarprövarna överlag är bra på att förmedla orsakerna till underkänt prov. För att öka förståelsen för varför man fått underkänt rekommenderar förarprövaren att trafikläraren eller en förälder åker med vid uppkörningen. Den tidigare nämnda utbildaren ser gärna en svensk variant av hur förarprovet ser ut i Norge och Danmark avseende när ett körprov får genomföras. Om körkortstagaren gör en ganska bra körning, men inte tillräckligt för att få godkänt, kan körkortstagaren komplettera detta med ett antal körlektioner på trafikskola. Efter dessa får körkortstagaren sitt körkort, utan att ha behövt köra upp igen.

5.3.10. Förändringar av förarutbildningssystemets ramar

Då det gäller förbättring av den svenska förarutbildningen är det viktigaste att fokus framförallt läggs på själva systemet och de ramar som det ska innefattas av, istället för på de olika undervisnings-momenten. Detta anser en intervjuad tjänsteman på Transportstyrelsen, och i intervjuerna diskuteras också för- och nackdelar med just större förändringar av förarutbildningen, vilket beskrivs i följande avsnitt.

Stegvis utbildning – det norska exemplet

Som tidigare beskrivits ses brister i konsensus mellan mål, innehåll och förarprov, och informanterna erfar att körkortstagare kommer oförberedda till förarprovet. I intervjuerna lyfts även att 40 minuter under ett körprov är för kort för att bedöma en körkortstagare. Det kan också handla om att körkorts-tagaren egentligen är mycket duktig, men allt för nervös för att göra en bra körning under själva provsituationen, menar en utbildare. Det ultimata vore om det fanns ett mer rättvist system, menar utbildaren, och hänvisar i detta sammanhang till den norska förarutbildningen, där man måste ha blivit

godkänd i flera steg under utbildningen innan man kommer till förarprovet. Detta skapar bättre förutsättningar och skulle sannolikt även reducera antalet omprov, tror utbildaren. Fördelarna med det norska systemet påpekas även av två intervjuade forskare, där det lyfts att det skulle innebära en bättre ram för förarutbildning än den som idag gäller i Sverige.

De olika obligatoriska stegen (momenten) i den norska förarutbildningen medför att utbildningen sprids ut över tid, vilket ökar möjlighet till att kunskaperna absorberas. Det första steget i den norska förarutbildningen utgörs av en grundkurs med syfte att ta till vara de högre nivåerna i GDE-matrisen, med dess självvärderingsaspekter och förståelse av risk. Det andra steget berör grundläggande körning. Körkortstagarens kunskaper testas därpå under en timme på en trafikskola. Detta moment har också en rådgivande funktion avseende övningskörning. Om körkortstagaren visar sig vara kvalificerad så kan hen gå vidare till det tredje steget i utbildningen, halkutbildning. Efter denna har man en ny vägledningstimme på trafikskola för att därefter nå det fjärde steget som innebär körning i trafik, både landsvägs- och stadskörning. Sammantaget får körkortstagaren genomföra 14 timmar obligatoriska vägledningstimmar samt den inledande grundkursen. Denna form av vägledning innebär att körkortstagaren får kontakt med en trafikskola, ”*som naturligtvis säljer in sina erbjudanden*”, påpekar en av forskarna. Enligt samme informant har också antalet icke obligatoriska timmar på trafikskola ökat sedan modellen infördes. Däremot vet han inte om detta i sin tur har inneburit en ökning av godkända förarprov, men tror ändå att vägledningstimmarna har viss effekt.

Avstämningar

Istället för stegvis utbildning talar några informanter om möjligheten att införa avstämningar i utbildningen för att uppfylla att kraven för körkort säkerställs under själva utbildningsprocessen. En utbildare menar till exempel att en avstämning skulle kunna göras efter genomförda delar i utbildningen. Informanten nämner i detta sammanhang introduktionsutbildningen och riskutbildningen, där en avstämning av uppfyllda krav skulle kunna fungera:

> *Tolkar jag dig rätt att det borde finnas avstämningsstationer under processen gång?*
>
> *R: Ja, du tolkar mig helt rätt och vi gör ju så på våra gymnasieskolor och även vuxenutbildningar, att vi delprovsexaminerar.*

Avstämning kan även genomföras i samband med körlektioner, där man stämmer av efter till exempel de grundläggande körmomenten för att försäkra sig om att eleven har nått målen innan de går vidare till nästa. Har man inte uppfyllt kraven får man öva lite till, menar informanten. Om eleven vet kraven från börjar skapar detta också en tydlighet och ett lugn, fortsätter han.

Fler och/eller utökade obligatorier

Den svenska förarutbildningen innebär en stor valmöjlighet att själv välja utbildningsupplägg, vilket väcker frågan om det bör införas fler obligatorier för att garantera att målen i kursplanen nås. Flera av informanterna tror också att fler obligatorier skulle förbättra förarutbildningen. Obligatorier kan till exempel ha funktionen att både vara ”morötter” och tvång till ett effektivare samarbete mellan privat utbildning och utbildning i trafikskola, menar en forskare. En av trafiklärarna menar att obligatorier inte enbart skulle handla om den praktiska delen utan även den teoretiska. I nuläget är det få elever som läser teori på en trafikskola. För att motverka detta borde man införa 5 teorilektioner på ungefär 2 timmar vardera på en trafikskola för att säkerställa att de får korrekt kunskap. Enligt trafikläraren skulle man även kunna använda tiden till att diskutera annat med eleverna som inte enbart handlar om ren kunskapsöverföring utan sådant som tar upp de högre nivåerna i GDE-matrisen.

En forskare menar att det är en avvägning om fler obligatorier bör införas eller inte. Fler obligatorier skulle visserligen garantera en viss miniminivå för de kunskaper som krävs, men det förutsätter att dessa nya obligatorier är av god kvalité och att det inte bara blir ytterligare en kostnad och att

körkortstagaren inte bara sitter av tiden. Informanten tillägger att det i slutänden är upp till körkortstagaren själv att förbereda sig på ett bra sätt under förarutbildningen. Medan forskaren poängterar körkortstagarens ansvar, påpekar istället en tjänsteman på Transportstyrelsen, som visserligen inte är negativ till fler obligatorier, trafikskolornas ansvar:

> *Jag är inte emot några fler obligatorier, men jag tror inte vi får glömma branschens eget ansvar, för att ta hand om det här. Språket, ansvar för att utbildningen är bra, man följer de regler som finns.*

En annan möjlighet rörande obligatorier är att öka kvalitén på redan befintliga obligatorier genom att de utökas. En tjänsteman på Transportstyrelsen ser dock en risk med detta eftersom det kan bli för mycket att ta in för körkortstagaren. Istället borde man enligt en av trafiklärarna sprida ut utbildningen över flera tillfällen. Detta kanske enbart kan gälla riskutbildning del 1 eftersom övningsplatserna kan ligga långt ifrån körkortstagarens hemort. Av den anledningen ser inte en av tjänstemännen någon egentlig anledning till att dela upp risktvåan i flera utbildningstillfällen. En annan tjänsteman på Transportstyrelsen påpekar att en utökning av befintliga obligatorier även innebär en ökad kostnad vilket kan vara problematiskt.

Lösningar för att minska omproven

Den intervjuade politikern ser en orsak till omprov i det att körkortstagaren med dagens förarprovsystem kan boka flera prov i mycket täta intervaller. Detta borde ses över, menar politikern, eftersom det tycks satt i system att lägga in ett antal förarprov efter varandra. Ett sådant förfarande innebär även att det inte finns tid för mer utbildning och kunskapsintag mellan proven, utan istället är siktet bara inställt på att slutligen få godkänt: ”*Och så lägger man pengarna där istället för att utbilda sig på en skola.*” Ett sätt att förändra detta kan vara att man inför regler över hur tätt man får boka prov. Detta liknar det tidigare systemet, innan sammanhållande förarprov, och politikern säger:

> *Men det är klart att kombinationen av att man inte går på körskola och bara sätter upp sig på förarprov, i de lägen när man inte har någon påskrift från körskola, kanske skulle ha någon form av tid emellan som gör att de här eleverna tar åt sig att det kanske är smartast att gå några timmar så jag kan köra upp nästa gång, annars kanske det tar tid att få ett körkort. Idag försöker man gena på det sättet. Där tror jag det kan komma ut en del elever som inte har kunskapen fullt ut.*

Vidare menar politikern att om körkortstagaren vet om att det är minst en månad till nästa uppkörning, då kanske denne ändå tänker att det vore bra att utnyttja den tiden för att klara nästa prov. Han tillägger dock att det finns en risk att man likväl bara försöker att klara provet, i de fall man får ett nytt prov tätt efter det första, och att detta är något som borde ses över.

Flera lösningar har diskuterats om hur man kan minska omproven. ”Släcka tvåan” är en sådan lösning, som innebär att en körkortstagare som har fått en anmärkning på körprovet inte behöver göra om provet. Istället kompenseras det som brustit i en annars bra uppkörning med körlektioner på trafikskola. Den intervjuande politikern, ser detta som en bra lösning för att öka tillgängligheten för körkortstagaren och för att minska belastningen på Trafikverkets förarprövare.

Karenstid är ytterligare något som diskuterats för att lösa omprovsproblematiken. I början av 2000-talet testades karenstid, den så kallade ”5–6-dagarsregeln”, vilket innebar att det måste gå 5–6 dagar innan nästa prov för göras. Karensregeln ledde dock inte till någon förbättring, varför den inte finns kvar. Vad gäller diskussioner om att återinföra karenstid, där körkortstagare som gjort tre omprov får en karens på en viss tid för att träna inför nästa prov, är dock inte något som en informant, en förarprövare, tror är en bra lösning för att minska antalet omprov.

En tjänsteman på Transportstyrelsen kan förstå varför man chansar eftersom det i princip inte utgör någon större kostnad än att ta en extra körlektion. En lösning på problematiken som informanten ser är

införandet av förexamination. En sådan förändring torde även innebära att målen för de högre nivåerna i GDE-matrisen nås i större omfattning än vad som är gällande och som är svåra att examinera i dagsläget. Med en förexamination framgår det huruvida körkortseleven förstått de högre nivåerna i matrisen.

Det finns även ett förslag om privatisering av förarprov, vilket har sin grund i omproven och de långa väntetiderna som därmed skapades för Trafikverket. I och med privatiseringsförslaget minskade också väntetiderna, menar den intervjuade politikern, och tillägger att man även anställde fler förarprövare:

> *Och de såg till att dom som var där också jobbade… var kvar extra. /…/ Väldigt bra effekt. Fick ned köerna rätt kraftigt, därför att Trafikverket skärpte sig oerhört med att…*
>
> *Var man rädd för att bli av med rätten att utför prov?*
>
> *Rädda att bli av med, precis som alla myndigheter är rädda att bli av med sin verksamhet. Nu när det här trycket inte finns längre så ser vi att köerna växer.*

Privat förarprövning innebär kanske inte helt säkert att köerna minskar, men däremot skulle tillgängligheten öka, menar politikern. Om trafikskolorna själva har hand om examinering skulle de troligtvis också planera sin verksamhet så att uppkörning kunde ske på en plats närmare än vad som är aktuellt idag, med Trafikverkets givna förarprovskontor. På så sätt undviker man att en körkortstagare måste ta sig till en grannkommun för att genomföra förarprovet, vilket är en nackdel även med tanke på att trafikmiljön är en annan. Vad gäller privatisering generellt säger politikern:

> *Vi har en syn i Sverige att om samhället gör det så blir det alltid bra. Om det blir dåligt så blir det dåligt för alla, i så fall.*

Alla delar inte denna uppfattning utan hänvisar till de brister som finns inom trafikskolebranschen. En av utbildarna menar att man inte är mogen att ta över ett sådant ansvar. Enligt denna person är det bättre att ansvaret ligger hos en myndighet.

Förarprov av auktoriserade trafikskolor

En tjänsteman på Transportstyrelsen berättar att han sedan tio år tillbaka har en vision rörande förarprovet. Han ser fördelarna med ett system där det är de auktoriserade trafikskolorna som rapporterar till Transportstyrelsen då körkortstagaren anses ha nått målen i kursplanen, varpå Transportstyrelsen utfärdar körkortet:

> *Varför ska man gå till ett studentprov i 45 minuter och köra med en inspektör som ska göra det här, när en trafikskola kör med en elev kanske under ett års tid i tjugo timmar. /.../ Vad är det som gör det bättre då att åka med en inspektör man aldrig har träffat i 25 minuter?*

Det motargument som getts är att denna form inte är tillåten enligt EU-direktiv, men tjänstemannen menar att det inte handlar om att Transportstyrelsen inte längre skulle utfärda körkort, utan att det istället handlar om att man från myndighetens håll tar in grunden för beslut på ett annat sätt än vad som görs idag. Motståndet kommer från myndighetshåll, medan STR och trafikskolorna snarare skulle se det som en ”*fjäder i hatten*”, menar tjänstemannen. Alla trafikskolor skulle dock inte vara mogna för en sådan förändring, men likväl 4–5 stycken av de som finns idag. Tjänstemannen ser gärna ett försöksprojekt rörande detta, som också skulle kunna vara ett sätt att kringgå eventuella EU-bestämmelser.

Minimera antalet prov

En tjänsteman på Transportstyrelsen ifrågasätter nödvändigheten med att överhuvudtaget ha ett kunskapsprov, eftersom det inte kan garantera att körkortstagaren faktiskt har fått all den förståelse som krävs för att framföra ett fordon i komplexa körsituationer:

> *Varför ska man ha ett teoriprov? När man åker förbi hundra frågor i minuten i trafiken. Varför ska till exempel datorn visa att nu förstår jag att jag ska lämna företräde, gör jag det när jag är ute och kör, så är det bra. /…/ Varför är det en stoppskylt här och inte lämna företräde och då ska eleven säga att det är en sådan komplex situation. Det är svårt att klara av sådana komplexa situationer och därför behöver jag stå still så att min hjärna inte behöver kognitiv kraft för att hålla bilen i gång, Då har man klättrat en nivå i kunskap.*

Vidareutbildning och åtgärder i samband med trafikförseelser

Enligt en av de intervjuade har många nyexaminerade förare inställningen att ”*nu har jag mitt körkort, nu kan jag skita i resten*”. För att minska denna företeelse skulle införandet av återkommande teoriprov vart femte år kunna vara en lösning, anser informanten. Liknande resonemang ges av en intervjuad forskare, som hänvisar till den australiensiska GDL-modellen i Viktoria, och där körkortstagaren efter uppkörningen ska reflektera över sin körning. Kravet är också att utbildningen måste ”hålla” under minst ett år, vilket innebär att minst 120 timmar ska dokumenteras under den perioden. Informanten tillägger dock att en sådan förändring kan vara svårt att förankra politiskt.

I intervjuerna diskuterades även hur man kan upprätthålla trafiksäker körning efter taget körkort. Tjänstemannen från Transportstyrelsen berättar om en åtgärd som finns i Österrike, där den som har begått en trafikförseelse kan bli dömd till att träffa en trafikpsykolog som en form av eftervård. Informanten tycker att det är ett intressant tilltag och som kanske även skulle kunna få genomslag politiskt. Vidare hänvisar informanten även till Island, där förare som har gjort en trafikförseelse kan få träffa en förarprövare och där man diskuterar händelsen och hur föraren agerat.

Förberedande trafikutbildning

Utbildningen för körkort pågår för de flesta under en alldeles för kort period och enligt några av de intervjuade så skulle effekten av förarutbildningen bli bättre om skolan kunde erbjuda en förberedande trafikutbildning.

När det gäller en eventuell möjlighet till erbjudande om körkort i gymnasieskolan ser dock en intervjuad forskare en fara med en ökning av nya förare och därmed också en ökning av olyckor. Förutsättningen för att olyckorna inte ska öka med en sådan möjlighet till körkortstagande är att utbildningen är mycket gedigen och bra, menar han. Liknande uppfattning ses hos den intervjuade politikern som ser en risk med att helt föra över förarutbildning till skolan, eftersom det innebär en diskvalificering av trafikskolorna och dessas utbildade trafikskollärare. Han är även kritisk till att bjuda in trafikskollärare till skolorna, eftersom detta kräver skattepengar, samtidigt som det innebär minskad tid för skolans ordinarie ämnen.

5.3.11. Ansvar, roller, uppfattningar om förarutbildningens roll och ökad samverkan

Alternativa metoder i rådande utbildningsystem, så som beskrivits ovan, är av stor vikt eftersom de inte skapar allt för stora politiska kontroverser, menar en intervjuad forskare. För genomförande av större förändringar av förarutbildning, och som också har beskrivits tidigare, krävs politiska beslut. Detta speglar en uppfattning om politikens roll i förarutbildningen, och hur olika aktörer uppfattar betydelsen av förarutbildningen. I följande avsnitt redogörs ytterligare för informanternas uppfattningar och erfarenheter av olika aktörers roller och ansvar avseende den svenska förarutbildningen.

Olika uppfattningar om förarutbildningens roll

Synen på kostnad, som beskrivits ovan, kan ses i ljuset av hur olika aktörer uppfattar förarutbildningens roll. I intervjuerna uttrycker utbildare, forskare och tjänstemän inom branschen att förarutbildning måste få kosta om den ska vara av god kvalité och skapa trafiksäkra förare. Den intervjuade politikern lyfter förarutbildningens betydelse även ur ett annat samhällsperspektiv, i det att han ser körkort för unga människor som en mycket viktig möjlighet för dem att komma ut i arbetslivet. Av den anledningen bör inte körkortet vara för dyrt, och förarutbildningen inte så pass krånglig att man avstår ifrån att ta körkort. Politikern anser också att även om det finns oseriösa trafikskolor så är kvalitén på trafikskolorna överlag mycket bra. Vidare menar politikern att erfarenheten kommer efter taget körkort, vilket även skapar säkrare förare:

> *Ju mer krånglig man gör en utbildning, så finns det också till slut… hoppar av, hoppar över istället för dom är osäkra. Man får alltid väga. Vi vill ju att alla ska kunna allt och vara jätteduktiga. Det går inte! Även om du utbildar dig till kirurg så kommer inte du att klara av de här värsta grejerna hur du än bär dig åt. Där kommer erfarenhet in. Du har lärt dig någonting mera av att ha jobbat tio år.*

Den politiska strömningen av att det ska bli billigare och lättare att ta körkort, och som avspeglas i citatet ovan, får enligt forskaren till följd att ambitionerna för förarutbildningen måste dras ned. Detta skulle innebära en tillbakagång i tiden, då fokus främst låg på att kunna hantera fordonet, menar informanten. Vidare menar en förarprövare att politiker många gånger hänvisar till den svenska nollvisionen och – i jämförelse med andra länder – en låg olycksstatistik. Detta kan enligt informanten även vara en anledning till att man från politikernas håll inte ser det som lika nödvändigt med förändringar av förarutbildningen, som exempelvis aktörer inom branschen. Här kan en parallell dras till intervjun med politikern, som hänvisar till låg olycksinblandning och att vi i Sverige även har ett trafiksystem med till exempel vägar som är förlåtande (exempelvis vajerräcken). Olycksinblandning hos unga förare kan också kopplas till andra faktorer än riskmedvetenhet, menar han. Det kan till exempel handla om att ungdomar sällan har råd att köra den nyaste bilen, med den nyaste tekniken, utan att de istället har gjort i ordning någon bil med äldre teknik vilket i slutänden kan innebära att olycksriskerna ökar.

Några informanter påtalar just problematiken med olika aktörers syn på förarutbildning, från generaldirektörers uppfattningar och idéer, till politikers faktiska beslut. I följande citat uttrycker en utbildare en oro för framtiden, utifrån den syn på trafiksäkerhet som enligt honom råder inom både politik och myndighet:

> *Min personliga uppfattning är att Transportstyrelsen... man nöjer sig, man ser att olyckorna sjunker och det är ytterst det vi är intresserade av och därför behöver vi inte göra några flera åtgärder som krånglar till det på vägen. Och jag har också en känsla av att 'så länge vi bygger säkrare fordon, så länge vägarna blir bättre, så kommer vi att lösa de eventuella problem som är kvar'. /.../ men man kan inte frånta sig ett ansvar, när man kör. /…/ Ja, det är klart att jag är orolig för framtiden, för jag undrar vem ska sätta ner foten och säga nu måste vi styra upp detta och ställa krav. Jag känner inte att de vindarna blåser, och det är jag orolig för. Vi har inte modet att sjösätta det här, den politiska viljan saknas.*

Från Transportstyrelsens sida sker kontakt med EU gällande körkortsdirektivet, och det är Transportstyrelsen som i det sammanhanget driver Sveriges ståndpunkter kring förarutbildningen samt återkopplar till Näringsdepartementet. Därefter fattas beslut som sammanställs i körkortsdirektivet av körkortskommittén, varpå det är Transportstyrelsens roll att implementera direktiven, berättar en tjänsteman på Transportstyrelsen. Det måste följaktligen finnas en politisk acceptans för förändring,

menar flera informanter, samtidigt som det inte är helt lätt att påverka politiker. Följande citat, om politikers viktiga roll, kommer från en utbildare:

> *Det är egentligen ytterst politiker som vi vet inte vill ta de här besluten, för de fiskar röster och det bygger på det, därför är det svårt att. …/.../ om vi ändå ser att det här är en utbildning som är viktig, den är klassad som en säkerhetsutbildning och den är viktig, då måste man kunna stå upp och säga att det är det här som gäller. Och sen så kommer det alltid bli en diskussion om priser och pengar, men jag skulle vilja vara så himla krass och säga, jag tror att det löser sig, fört det har alltid varit dyrt att ta körkort.*

Sammanfattningsvis hänvisar flera informanter till den politiska arenan vad gäller ansvar och makt att genomföra respektive inte genomföra förändringar i förarutbildningen. Detta står till viss del i kontrast till vad som uttrycks av den intervjuade politikern, som menar att det inte är politikers roll att styra allt för mycket över hur förarutbildningen ska se ut. Politikernas roll handlar istället om vilka krav som ska ställas på att körkortstagaren klarar av att få sitt körkort samt hur kontrollstationerna utformas.

Behov av ökat samarbete

Utifrån intervjuerna ses ett behov av samsyn mellan olika aktörer för att erhålla politiskt stöd i förändringsarbetet. Beslutet om kursplanen och dess mål är fattat på nationell nivå, varför det ska finnas ett system för det. Om detta inte finns kan ambitionerna för utbildningen givetvis dras ned, vilket vore synd med anledning av att kursplanen är bra, menar en intervjuad forskare. För att nå en förändring med syfte att alla mål i kursplanen faktiskt nås krävs arbete på flera fronter, tror informanten. Utveckling av trafiklärarutbildningen är ett steg, fler obligatoriska timmar är en annan möjlighet, men som enligt informanten inte är så förankrat inom politiken. Istället bör man se över vilka förändringar som kan genomföras som inte kräver fler obligatorier, menar han.

Beslutsfattare måste förses med kunskaper, exempelvis från aktörer som VTI och STR, menar till exempel en utbildare. Med kunskap i ryggen har politikerna också större chans att stå emot media, vilket var ett problem vid tiden för införandet av 16-årsgränsen och i samband med diskussioner om stegvis förarutbildning. Stegvis förarutbildning infördes inte, trots mycket forskning och kunskap kring detta, och informanten ser även här medias roll:

> *Men där kanske man också ska lära sig att hantera media, när allt presenterades på en gång, så blev det en slags stor tegelsten. Och de som ska fatta beslut med tyvärr för lite kunskap, när de kanske kände att det här är för komplicerat.*

Även den intervjuade politikern stödjer behovet av bättre information.

En utbildare menar att samarbete mellan olika aktörer kan ske i form av projektgrupp eller referensgrupper där olika intresseorganisationer, myndigheter samt även trafikutskottet ingår. På så sätt är flera olika aktörer involverade i pågående projekt och har möjlighet att ha inflytande under processens gång. Det genererar en beredskap som ökar möjligheten till förankring hos olika parter. Den intervjuade utbildaren ger som exempel att detta skulle förhindra att en aktör ensam står för en ny idé, oavsett belägg från forskning, och som kan ha betydelse för hur det mottas av andra aktörer:

> *Men om det är STR som pratar för sin egna sjuka mor, då blir det ju bara, jaa, ni vill bara att det ska bli dyrare att ta körkort, och sen är det 'end of discussion'. Så att ja, jag tror att vi är så många som vill, men vi måste vara mer samlade och ha en strategi för hur man presenterar och hur man lägger upp det.*

Samordning av en funktion som beskrivits ovan skulle kunna ske av en myndighet eller organisation, men det skulle också kunna vara en organisation från ett annat land med goda erfarenheter av det som man vill utveckla i den svenska förarutbildningen, menar samme informant som i citatet ovan.

5.4. Sammanfattning

Kostnaden i samband med att ta körkort har ofta diskuterats, till exempel i media, eftersom många tycker att det är för dyrt. I intervjuerna framkommer dock en uppfattning om att körkortsutbildningen måste få kosta om den ska vara av god kvalité och skapa trafiksäkra förare. Några lyfte också att denna kostnad kan kompenseras genom att körkortstagaren tar lån, eller genom att momsen för utbildning tas bort.

Rent allmänt ansåg de intervjuade att kraven på de obligatorier som finns idag inte är tillräckligt höga, eftersom det räcker med att man deltar – det sker till exempel ingen kunskapstest och risken är att körkortstagare bara ”sitter av” tiden. Man hade även synpunkter på de obligatoriska utbildningarnas innehåll, tidsåtgång, möjligheter för körkortstagare med annat språk än svenska att tillgodose sig utbildningen och att hela utbildningen genomförs vid ett och samma tillfälle.

Tillsynen av trafikskolor ansågs vara viktig för att säkerställa kvalitén. Flera informanter menade dock att rådande tillsynsförfarande inte är tillräcklig. Idag finns det till exempel trafikskolor som på olika sätt undviker tillsyn, vilket kan tolkas som att eventuell anmärkning ses som ett straff istället för ett tillfälle att få tips och råd för att bli bättre. Olika förslag om hur tillsynen kan förbättras diskuterades i intervjuerna, och där bland annat egenkontroll togs upp även om några menade att alla trafikskolor inte var tillräckligt rustade för att ta över denna uppgift.

Vad gäller trafiklärarutbildningen ansåg flera att kvalitén varierar alldeles för mycket. Konsekvensen av detta kan bli att den färdigutbildade trafikläraren inte har den pedagogiska kompetens som krävs för att bland annat lära ut de högre nivåerna i GDE-matrisen. Detta innebär att fortbildning av trafiklärare är viktigt. Samtidigt påpekas det i intervjuerna att fortbildning är något som trafikskolorna själva bestämmer över, och som i vissa fall nedprioriteras.

Olaglig trafikskoleverksamhet, så kallade svarta trafikskolor, lyftes fram som ett ökat problem, och man diskuterade olika sätt att bekämpa detta. Det framkom också att Transportstyrelsen inte har tillstånd att göra åtgärder mot svartskolorna. Däremot kan myndigheten göra en polisanmälan, som kan resultera i en bot men som är mycket låg. Den redan införda minskningen av antalet elever man kan handleda till 15 ansågs fortfarande vara för många.

När det handlar om körprovet ansåg informanterna att detta inte alltid är kopplat till målen i kursplanen, speciellt inte de högre nivåerna i GDE-matrisen. Man menade också att det är svårt att under den korta tid som körprovet genomförs avgöra om körkortstagaren nått målen i kursplanen och är en säker förare. Det sammanhållna provet infördes bland annat för att få en bättre koppling mellan teori och praktik genom att de genomförs nära varandra i tid. Några informanter hävdade emellertid att denna tidsaspekt kan öka stressen hos körkortstagaren. Konsekvens kan bli att körkortstagaren i samband med ett icke godkänt körprov bokar ett nytt alldeles för tidigt, med påföljd att hen inte hinner öva inför omprovet. Trots detta kunde de intervjuade se vissa fördelar med det sammanhållna provet, och man var inte säker på att det skulle rivas upp.

Mot bakgrund av körkortstagarens frihet att till stor del själv lägga upp sin utbildning får trafikskolornas pedagogiska verksamhet stor betydelse. Tyvärr är de pedagogiska förutsättningarna mycket begränsade eftersom det kan vara svårt att motivera körkortstagarna till att till exempel ta ett tillräckligt antal lektioner. Det blir också allt vanligare att körkortstagare använder olika ”appar” från internet istället för att genomföra teoriutbildningen på en trafikskola. Problemet med detta är att dessa ”appar” inte alltid håller hög kvalitét, och att aspekter som självvärdering inte kan tillgodogöras den vägen. En konsekvens av detta är att oförberedda körkortstagare anmäler sig till proven.

Av intervjumaterialet framkommer det tydligt att det finns behov av en mera omfattande förändring av förarutbildningen. Sammanfattningsvis gavs följande förslag:

- Förbättra trafiklärarnas pedagogiska kompetens.
- Inför en bättre kvalitetssäkring av trafikskolor.
- Ett digitalt utbildningsprotokoll som ska vara till stöd för både handledare och körkortselev i hur man planerar och genomför utbildningen.
- Undervisning med mindre grupper vilket ökar möjligheten till individanpassad utbildning.
- Coaching vilket innebär att man stöttar en person till att bli mer aktiv i sitt lärande.
- Effektiv förberedelse av körkortstagare inför prov vilket kan handla om att körkortstagaren innan provet får genomföra en provexamen på trafikskolan.
- Förbättra förutsättningarna för körkortstagare med annat modersmål än svenska, vilket i de flesta fall handlar om kommunikation på deras eget modersmål.
- Metod för att kunna genomföra test av självvärdering under utbildning och prov.
- Motverka missförstånd i samband med underkänt förarprov, vilket till exempel kan undvikas om trafikläraren eller en handledare åker med vid uppkörningen.

Medan ovanstående förslag framförallt berör förändringar inom det befintliga förarutbildnings-systemet, diskuterades i intervjuerna även förändringar av förarutbildningssystemets ramar. Dessa förändringar kan sammanfattas i nedanstående punkter:

- Förberedande trafikutbildning innan körkortstagandet, t.ex. inom skolväsendet.
- Stegvis utbildning – det norska exemplet.
- Avstämningar efter genomförda moment innan man går vidare till nästa.
- Fler och/eller utökade obligatorier.
- Åtgärder i samband med trafikförseelser efter taget körkort, t.ex. i form av vidareutbildning.

Slutligen diskuterades olika aktörers roller och ansvar avseende den svenska förarutbildningen, med speciellt fokus på politikens roll. De intervjuade hade olika uppfattningar om förarutbildningens roll. Flera av informanterna hänvisade till den politiska arenan vad gäller ansvar och makt att genomföra respektive inte genomföra förändringar i förarutbildningen. Den intervjuade politikern menade dock att det inte är politikers roll att styra allt för mycket över hur förarutbildningen ska se ut. Informanterna uttryckte även en oro över att den i Sverige generellt goda trafiksäkerheten, jämfört med andra länder, skapar en uppfattning om att det inte behövs några förändringar och åtgärder vad gäller förarutbildningen

I intervjuerna lyfte man även att det behövs ett ökat samarbete mellan olika aktörer för att erhålla politiskt stöd i förändringsarbetet. Beslutsfattare måste förses med omfattande kunskap inför beslutsfattande, vilket även reducerar risken för påverkan från media eller andra strömningar i samhället.

6. Enkätundersökning riktad till elever

6.1. Metod

6.1.1. Datamaterial

Via Trafikverkets Förarprovskontor fick VTI uppgifter om samtliga personer som godkänts på körprovet för körkortsbehörighet B under september 2015. Datafilen innehöll totalt 11 559 poster. Eftersom en webbenkät skulle skickas, exkluderades de fall där e-postadressen saknades (1 122 st.). Vidare ströks ett antal poster där e-postadressen uppenbart gick till en trafikskola och inte till en privatperson. Efter denna gallring återstod 5 500 personer som anmälts som privatister till körprovet och 4 871 personer som anmälts via trafikskolan. Från var och en av dessa två grupper drogs ett slumpmässigt urval på 4 000 personer med hjälp av slumpfunktionen i statistikprogrammet Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) (version 22).

6.1.2. Genomförande

6.1.3. Utformning av enkäten

Med utgångspunkt i kunskapsöversikt och intervjuer utformades enkäterna. Enkäten behandlade fem olika avsnitt. Enkäten inleddes med en spärrfråga för att ta reda på om de övat privat eller på trafikskola. Detta var för att undvika att de behövde se frågor som inte var relevanta för dem.

I det första avsnittet ingick mera allmänna frågor om deras körkortsutbildning det vill säga: Om de använde något hjälpmedel när de lärde sig körkortsteorin; ungefär hur många teorilektioner de deltagit i på trafikskola; hur många gånger de gjort kunskapsprovet, hur många gånger de gjort körprovet och hur de anmält sig till provet. I det andra avsnittet behandlades den privata övningskörningen: Hur många övningspass de genomfört; hur gammal de var då de började övningsköra; när under den privata utbildningen de körde som mest. Här fanns även frågor om vem som var deras huvudhandledare, hur nöjda de var med denna person och om de var överens med dem om tidpunkten för provet.

I det tredje avsnittet behandlades övningskörning på trafikskola. Denna del innehöll liknande frågor som den om den privata utbildningen, dvs. antal timmar, om de var överens om tidpunkten för provet och hur nöjda de var med undervisningen. Frågor om kostnaden för utbildningen ingick också i detta avsnitt. I övrigt fanns det en fråga till dem som inte genomgått någon utbildning på en trafikskola för att ta reda på varför.

Det fjärde området behandlade de olika momenten som bör ingå i förarutbildningen och var konstruerade i enlighet med en tidigare VTI rapport (Nyberg & Gregersen, 2005). Frågorna handlade både om den privata utbildningen och den som genomfördes på en trafikskola. Frågan var då hur vanligt det var att de under den privata övningskörningen alternativt körningen på trafikskolan övade i olika trafikmiljöer, under olika förhållanden, hur aktivt de övade på de olika momenten och hur vanligt det var att de diskuterade olika aspekter av bilkörningen, såsom stress och trötthet med sin handledare/trafiklärare.

I det femte avsnittet ingick allmänna frågor om deras körkortsutbildning såsom vad de ansåg om de obligatoriska momenten i utbildningen och om de gjort kunskapsprovet på annat språk än svenska. Enkäten avslutades med en rad olika bakgrundsfrågor om ålder, kön, AM körkort (dvs. moped klass I, EU-moped) men också en öppen fråga om vad som skulle underlätta för dem att komma så väl förberedda till körprov eller teoriprov som möjligt.

6.1.3.1. Enkätutskick

En webbenkät skickades den 11 november 2015 till 8 00 personer. Nio dagar senare skickades den första påminnelsen. Vid detta tillfälle hade 1 116 personer svarat på enkäten. Andra påminnelsen skickades den 16 december 2015 och vid den tidpunkten hade 1 637 personer svarat.

6.1.4. Urval och bortfallsanalys

I 28 fall skickades e-posten med inbjudan till att delta i undersökningen till en person som inte tillhörde målgruppen, se tabell 6. Två procent av e-postutskicken nådde inte mottagarna pga. felaktiga och/eller inaktuella e-postadresser. Tjugonio personer kontaktade VTI och uppgav att de inte ville delta i undersökningen (”vägrare”) och tio personer kunde inte besvara enkäten på grund av otillräckliga kunskaper i svenska språket.

Tabell 6. Urval, svarsfrekvens och kända orsaker till bortfallet.

	Antal	**Procent**
Bruttourval	8 000	
Utgår, tillhör ej målpopulationen	28	
Nettourval	7 972	100,0
Antal svar	**2 802**	**35,1**
Bortfall	5 170	64,9
Varav e-posten nådde inte mottagaren	158	2,0
Varav personen vägrade	29	0,4
Varav språkproblem	10	0,1

Komplett ifyllda webbenkäter finns för 2 062 personer. Därtill har vi valt att i analysen ta med svar från ytterligare 740 personer, vilka har svarat på minst åtta av enkätens frågor (därmed får vi viss kunskap om hur utbildningen har lagts upp för dessa personer). Baserat på dessa 2 802 svar, uppgick svarsfrekvensen till drygt 35 procent.

Bortfallsanalysen visar att andelen kvinnor som svarat på enkäten var högre än de som inte svarat (56 % svarat; 39 % inte svarat). Andelen som behövde göra ett omprov var lägre bland de som svarat jämfört med de som inte svarat (41 % svarat; 48 % inte svarat).

För att kontrollera för det som framkommer från denna bortfallsanalys analyseras män och kvinnor separat. Detsamma gäller omprov och inte omprov.

6.1.5. Dataanalys

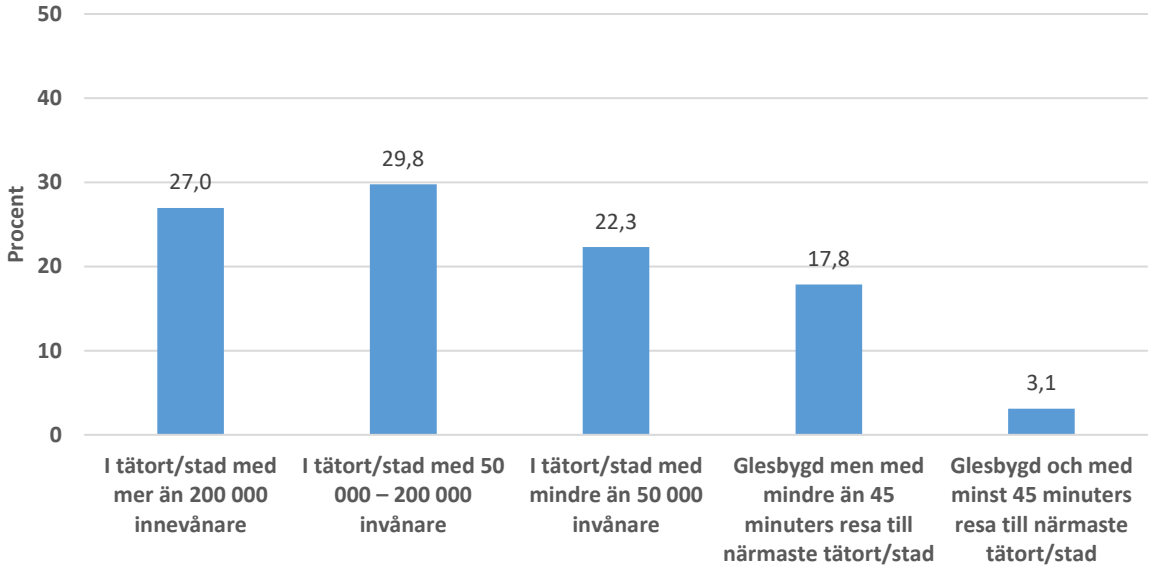
AMed hjälp av statistikprogrammet SPSS genomfördes en rad olika statistiska analyser: frekvensanalyser, korrelationsanalyser och tester för att undersöka skillnader mellan grupper (Chi^{2,} t-test, och Anova). Signifikansnivån har satts till 1 procent.

6.2. Resultat – enkätstudien

6.2.1. Bakgrundsfakta om de nyblivna körkortsinnehavarna

Av de nyblivna körkortsinnehavarna var 55,5 procent kvinnor och genomsnittsåldern uppgick till 24 år. Den högsta påbörjade utbildningen var grundskola för drygt 5 procent av respondenterna, gymnasieskola för 63 procent, universitet/högskola för 28 procent, folkhögskola 2 procent och en lika stor andel uppgav någon annan utbildning (svar från 2 065 personer).

Majoriteten, 53 procent, var studerande, medan 39 procent förvärvsarbetade. Drygt 7 procent var arbetssökande. Resterande ca 1 procent var långtidssjukskrivna (mer än tre månader), föräldralediga, hemarbetande etc. I vilket område, i tätort/stad eller på glesbygd, som respondenten bodde i fångades i en fråga, se Figur 25.



Figur 25. Fördelning på den nyblivne körkortsinnehavares boendeområde.

Figuren visar att den största andelen bodde i en stad med 50 000 till 200 000 invånare. Drygt var fjärde, 28 procent, hade AM-behörighet.

6.2.2. Den teoretiska utbildningen

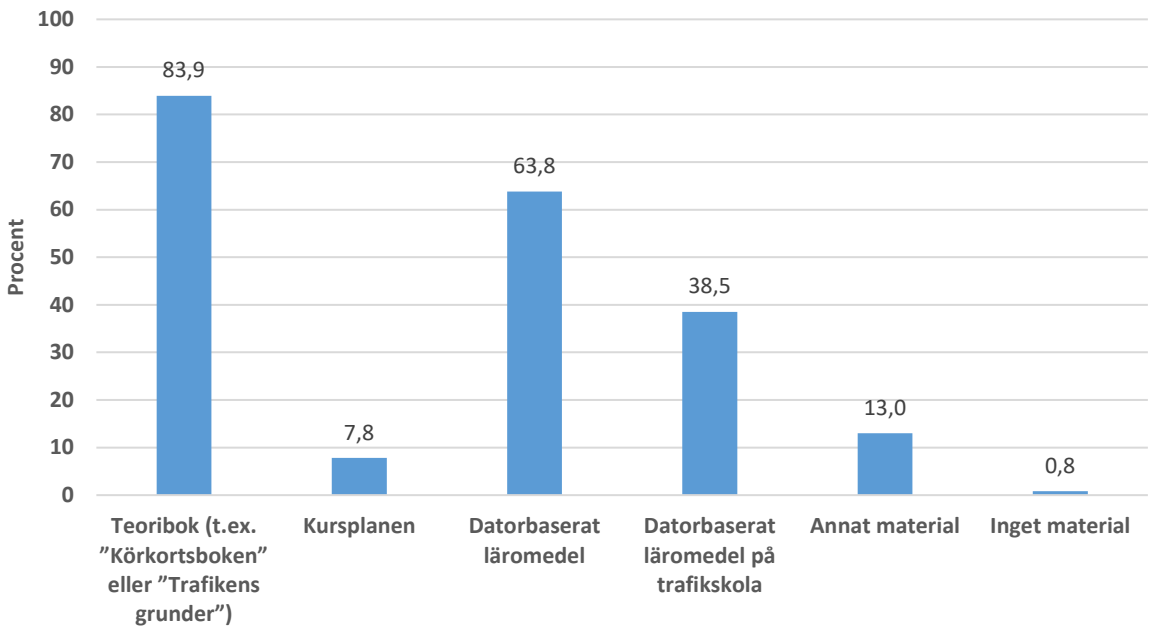
Strax över 47 procent, eller 1 320 personer, deltog i teorilektioner på en trafikskola. Av dessa hade 1 308 personer angett hur många teorilektioner man deltog i. Medianvärdet var 5 lektioner och 85 procent tog högst 10 teorilektioner, se Tabell 7 där de öppna enkätsvaren har delats in i fyra grupper.

Tabell 7. Antal teorilektioner som personen deltog i på trafikskola.

Antal teorilektioner på trafikskola	Antal svar	Procent
1–2	256	19,6
3–5	548	41,9
6–10	312	23,9
11–	192	14,7
Totalt	1308	100,0

Den vanligaste längden på en teorilektion på trafikskolan var enligt respondenterna 60 min (24 % av svaren). Två timmar långa lektioner hade 18 procent av eleverna. En annan vanligt förekommande lektionslängd var 90 min (14 % av svaren).

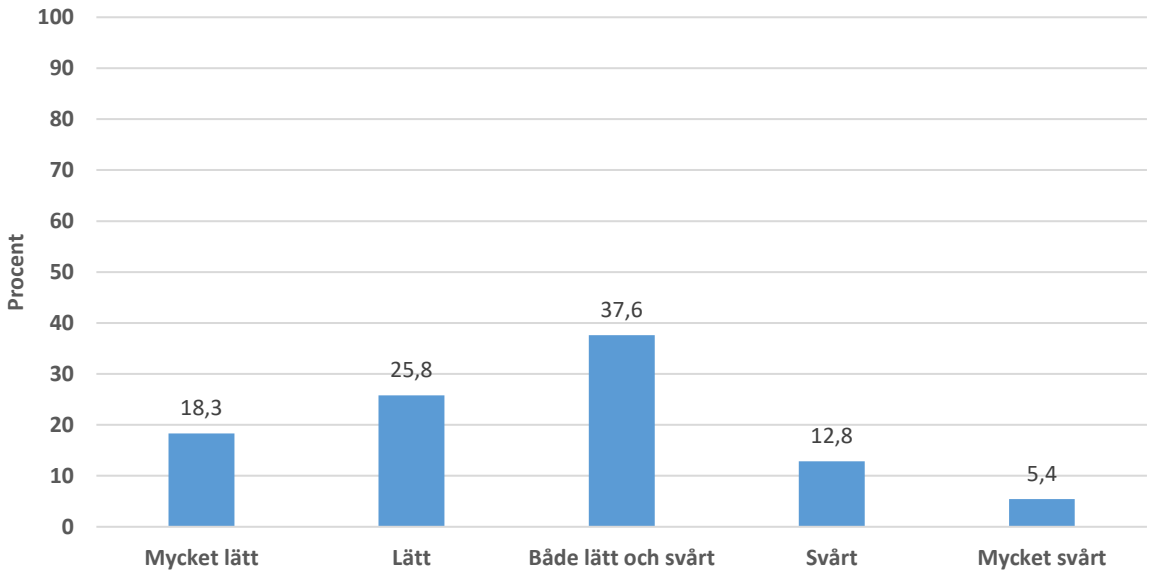
De flesta, 84 procent, använde någon teoribok för den teoretiska delen av utbildningen, se Figur 26. Datorbaserade läromedel användes också i ganska stor utsträckning. Kursplanen däremot utnyttjades av färre än var tionde under utbildningen.



Figur 26. Vilka hjälpmedel som användes för inlärning av körkortsteorin, procentuell fördelning av svaren. Flera alternativ kunde anges.

6.2.3. Kunskapsprovet

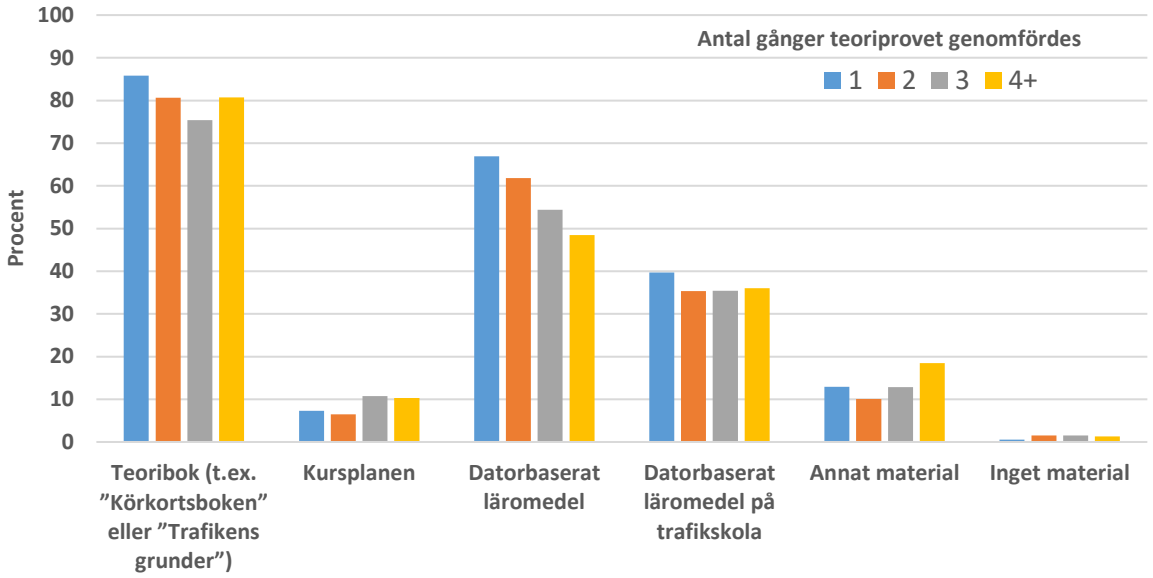
Resultaten visade att 70,8 procent fick godkänt på kunskapsprovet efter första försöket, 13,9 procent behövde skriva det två gånger. Sju procent klarade provet på det tredje försöket, medan det för 8,3 procent krävdes 4 tillfällen eller fler för att bli godkända. Ytterligare analyser visar att drygt 12 procent gjorde kunskapsprovet på något annat språk än svenska. Om man sedan jämför deras resultat med de som gjort provet på svenska så var det färre i denna grupp som klarade provet efter första försöket (45,5 %) jämfört med 75,8 procent för de som gjorde provet på svenska ($p<0,001$). Hur lätt/svårt man uppfattade kunskapsprovet åskådliggörs i Figur 27.



Figur 27. Hur lätt eller svårt det var att klara kunskapsprovet.

Omkring 44 procent tyckte att kunskapsprovet var mycket lätt eller lätt, medan drygt 18 procent tyckte det var svårt eller mycket svårt.

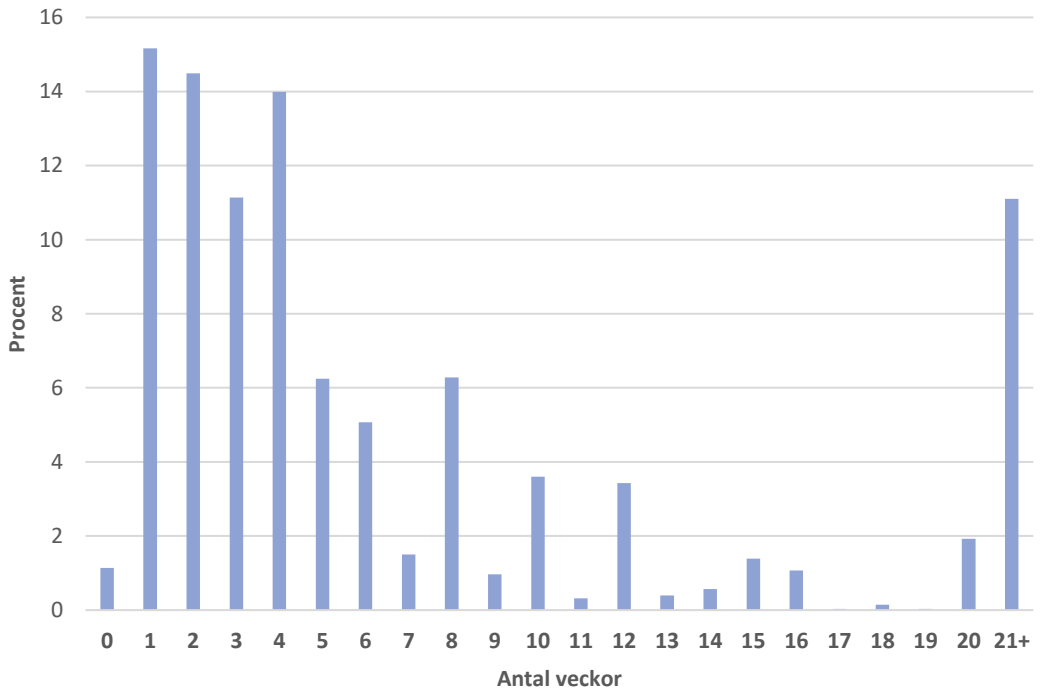
De elever som behövde genomföra teoriprovet fyra gånger eller fler gånger använde, enligt en Chi^2 analys, mera sällan datorbaserade läromedel jämfört med dem som behövde göra teoriprovet en eller två gånger ($p<0,001$). Då det handlade om teoriboken så använde de som bara behövde göra provet en gång detta hjälpmedel mera än de som behövde göra tre prov ($p<0,001$), se Figur 28. Å andra sidan utnyttjades ”Annat material” (ej specificerat) oftare av de som gjort fyra prov jämfört med de som gjort två. Det var dock ingen skillnad mellan grupperna beträffande användningen av datorbaserat läromedel på trafikskola.



Figur 28. Vilka hjälpmedel som användes för inlärning och antal kunskapsprov.

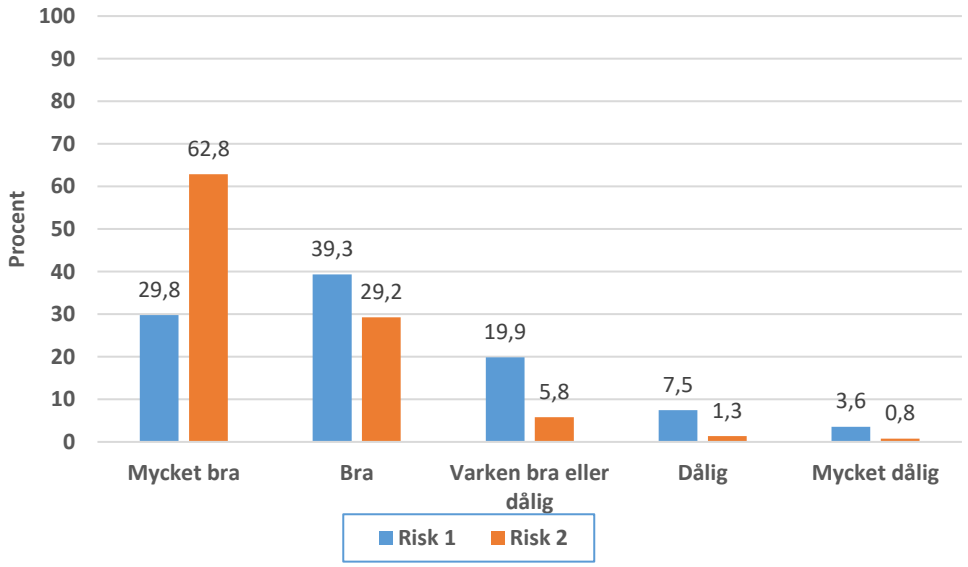
6.2.4. Riskutbildningarna

Riskutbildningens andra del genomfördes vanligtvis fyra veckor (medianvärde) före körprovet. Men det finns stor variation bland svaren och medelvärdet uppgår till 11 veckor. Se närmare Figur 29 där svarsfördelningen på antal veckor upp till 20 veckor framgår.



Figur 29. Hur många veckor före körprovet som Riskutbildning 2 genomfördes, procentuell fördelning.

För 11 procent av eleverna förflöt det 5 månader eller mer mellan riskutbildningens andra del och körprovet. Flest positiva omdömen fick riskutbildningens andra del, fler än nio av tio menade att den var bra eller mycket bra, motsvarande andel var 69 procent när det gäller del 1. Se Figur 30 för föredelningen på enkätens fem svarsalternativ.



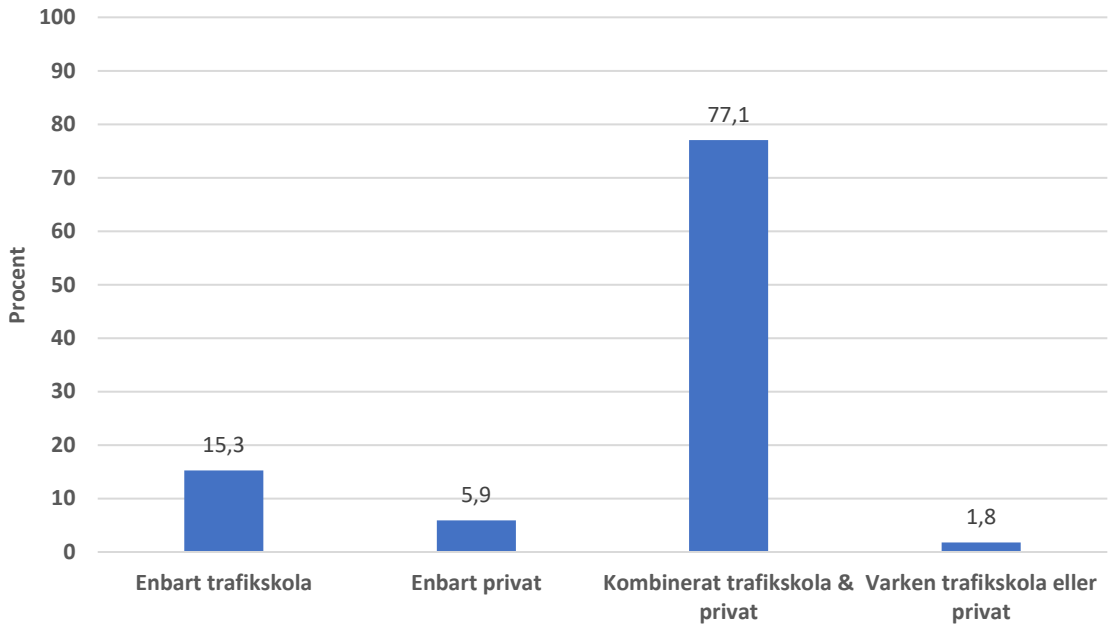
Figur 30. Omdömen om riskutbildningens två delar (p<0,01).

Omkring 11 procent tyckte att del 1 var dålig eller mycket dålig, drygt 2 procent hade samma uppfattning om del 2. Om man med hjälp utav en t-test jämför män och kvinnor kan man se att kvinnorna var mera positiva till båda riskutbildningarna än männen (p<0,001).

6.2.5. Upplägget av den praktiska utbildningen

En indelning har gjorts i grupper utifrån hur eleven valt att lägga upp den praktiska delen av körkortsutbildningen. Fyra utbildningsgrupper har bildats utifrån enkätsvaren: enbart kört på trafikskola, enbart kört privat, kombinerat trafikskola och privat samt ingetdera.

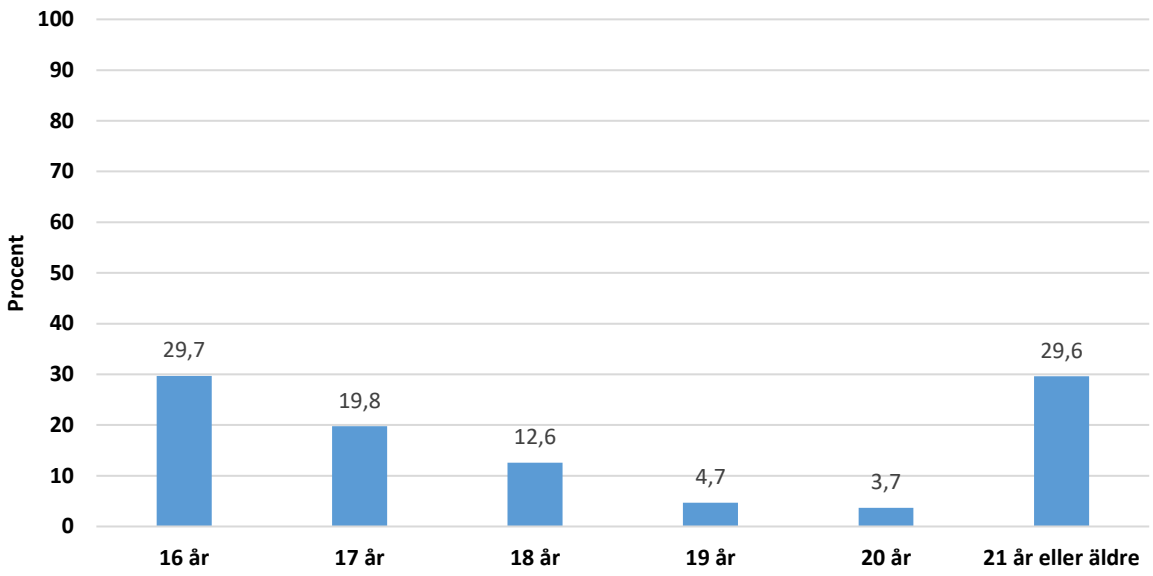
Av de 2 802 personerna som svarade på frågan om de övningskörde privat, uppgav 83,4 procent att de gjorde detta. Av de 2 733 personerna som svarade på frågan om de tog några körlektioner på trafikskola, uppgav 92,3 procent att de gjorde detta. Kombineras svaren på dessa frågor, erhålls utbildningsgrupperna enligt Figur 31.



Figur 31. Fördelning på hur eleven genomförde den praktiska utbildningen.

Fler än tre av fyra väljer att kombinera övningskörning privat med körlektioner på trafikskola. Drygt 15 procent väljer enbart trafikskola. Notera att det finns en liten grupp som uppger att de varken övat privat eller tagit körlektioner på trafikskola. Av dessa 48 personer gjorde 41 det teoretiska provet på ett annat språk än svenska (85 %). Motsvarande andel bland dem som både gått på trafikskola och övat privat var 6 procent, de som endast övat privat 31 procent och de som endast gått på trafikskola 25 procent. En av dem som gjorde provet på svenska, kommenterade att han/hon övningskörde med sin lärare på transportutbildningen. För övrigt rör det sig troligen huvudsakligen om personer som har ett körkort från ett annat land och därför inte upplever att de har något behov av att öva något mera. Vi har valt att ha med denna grupp trots att den inte bidrar något till studien när det gäller hur upplägget av den praktiska utbildningen såg ut, men det är intressant att få en bild av gruppen.

Det var lika vanligt att man började övningsköra vid 16 års ålder som vid 21 år eller äldre, se Figur 32. Observera att i figuren ingår inte den grupp som varken övningskörde privat eller tog körlektioner på trafikskola.



Figur 32. Fördelning på vid vilken ålder personen inledde den praktiska övningskörningen.

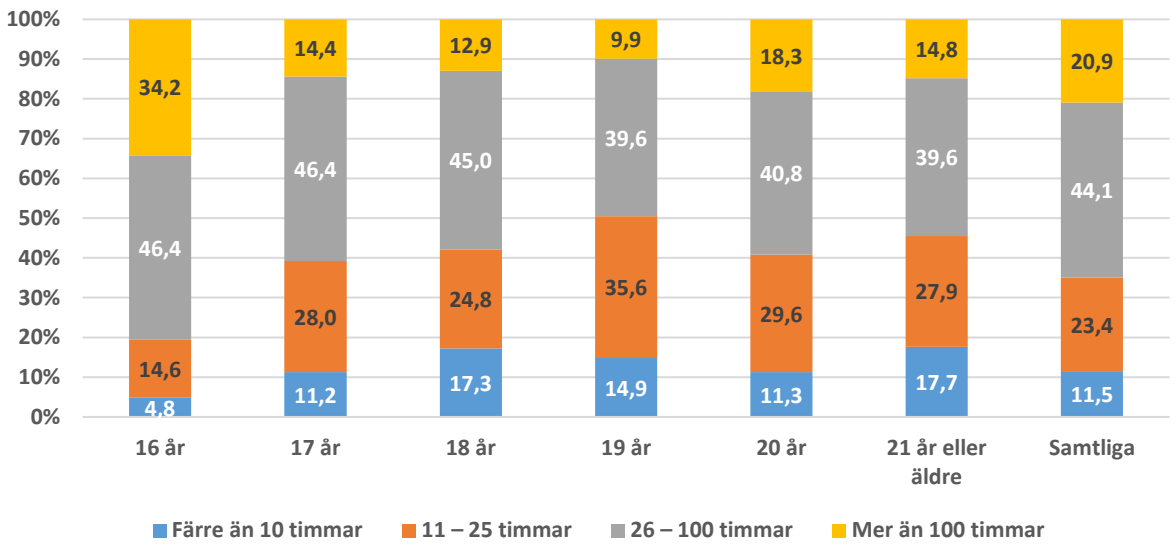
6.2.6. Privat övningskörning

Drygt 83 procent hade som tidigare nämnts övningskört privat. Mängden privat övningskörning mättes med hjälp av en fråga som handlade om hur många timmar som ägnades åt privat övningskörning (fyra fasta svarsalternativ). Detta resultat är givetvis en grov uppskattning eftersom det kan vara svårt att komma ihåg hur många timmar man övningskört. Resultaten visade att den största andelen övningskörde 26 till 100 timmar privat. Om man jämför män och kvinnor kan man se att kvinnorna övningskörde mera privat än männen ($p<0,01$).

Tabell 8. Antal timmar – privat övningskörning.

Antal timmar privat	n	%
<=10 timmar	264	11,5
11 - 25	536	23,4
26–100	1008	44,1
>100 timmar	478	20,9

Hur antalet övade timmar fördelar sig på svarsalternativen när hänsyn tas till vid vilken ålder övningskörningen påbörjades visas i Figur 33.

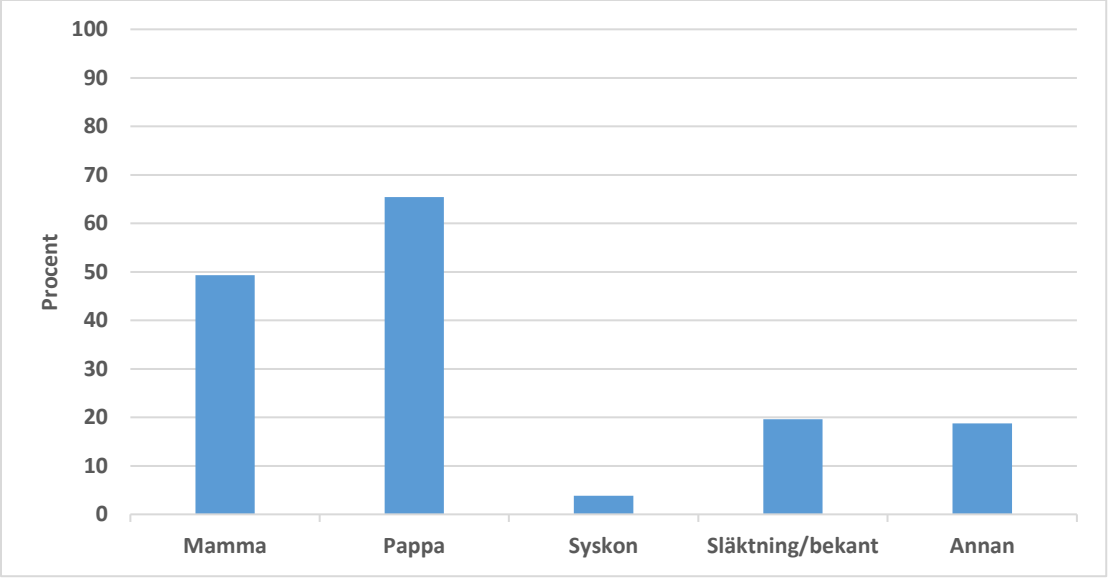


Figur 33. Mängden privat övningskörning efter vid vilken ålder övningskörning påbörjades.

De som var 16 år gamla när de började övningsköra, hade också hunnit öva mest privat (p<0,01). Drygt en tredjedel i denna grupp hade kört mer än 100 timmar. När det gäller de som var 17 år eller äldre när övningskörningen påbörjades, förelåg ingen statistisk skillnad i övningsmängd uttryckt i timmar mellan dessa åldersgrupper.

Oftast förlades den privata övningskörningen till slutet av utbildningen (38 % av svaren), men tämligen vanligt var att fördela körningen jämnt under hela utbildningen (30 %). En dryg femtedel av körkortsaspiranterna övande privat som mest i början av utbildningen, medan övriga (11 %) övade som mest när de kommit halvvägs in i utbildningen.

Det var lika vanligt att ha en (43 %) som två handledare (42 %). Tio procent hade tre handledare, 3 procent fyra handledare, medan närmare 2 procent hade fem eller flera handledare. Figur 34 visar vem eller vilka som var deras handledare. Observera att de kunde ha mer än en handledare.

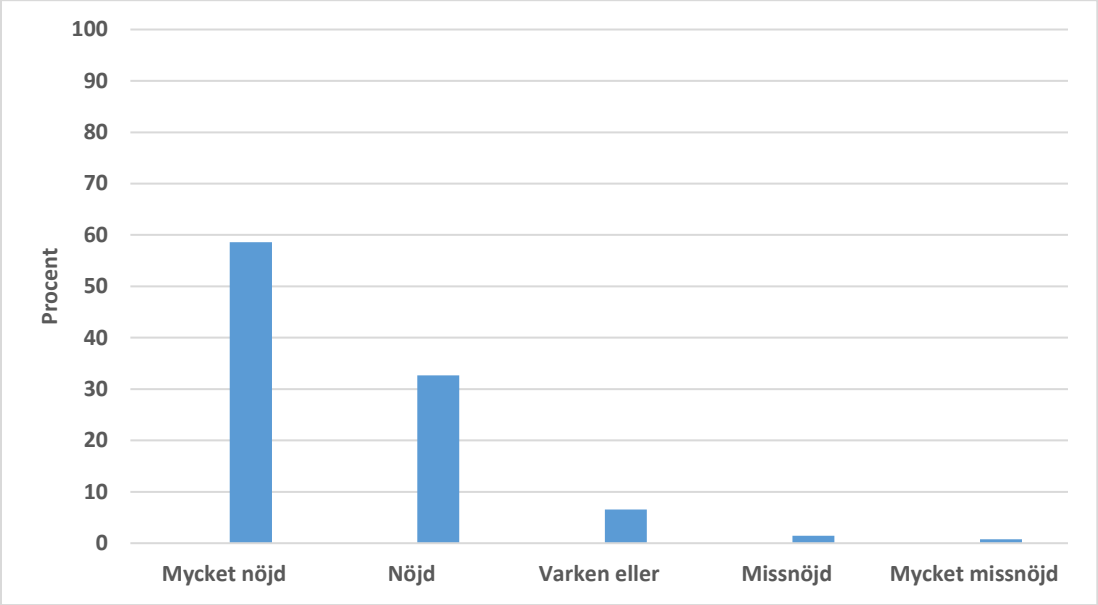


Figur 34. Handledare.

Resultatet visade att det var vanligast att pappan var handledare följt av deras mamma. På en följdfråga om vem man övade mest med, dvs. vilken person som var huvudhandledare, uppgav 45 procent pappan, 27 procent mamman och nästan 2 procent ett syskon. Någon annan släkting eller bekant var huvudhandledare för 13 procent av eleverna och för övriga någon annan person.

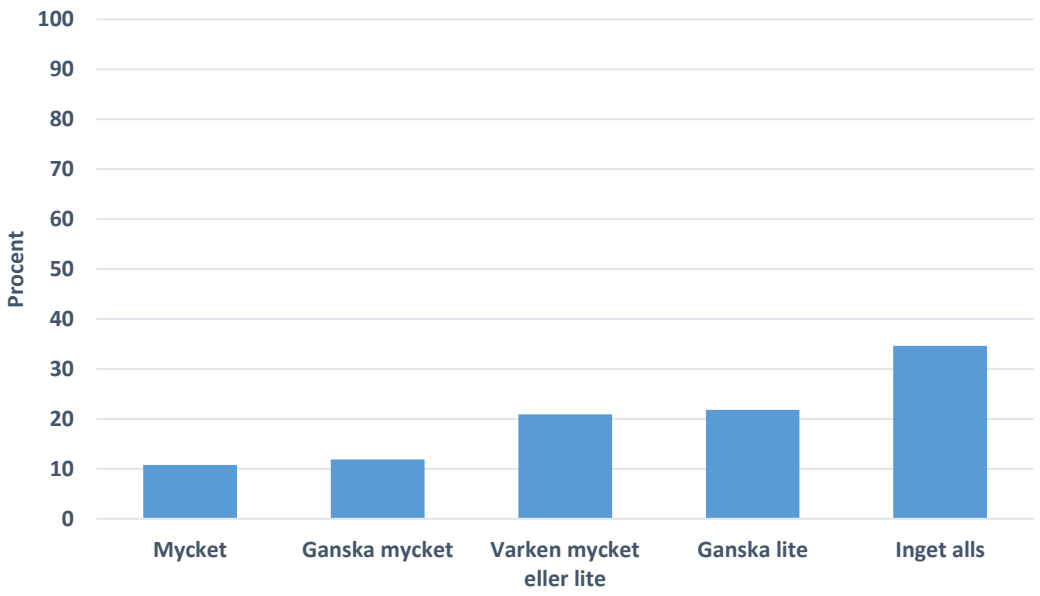
Resultaten visade också stora skillnader mellan dem som gjorde kunskapsprovet på svenska respektive annat språk. De som gjort provet på svenska hade som huvudhandledare någon i den närmaste familjen (mor, far, syskon) i 77 procent av fallen, för de som gjort provet på annat språk var det endast 14 procent. I stället övade de med släkting/bekant (38 %) eller någon annan (48 %).

Resultaten visade att nästan 9 av 10 huvudhandledare hade innehaft körkort i mer än 10 år, 9 procent i 6–10 år och 1,5 procent i fem år. Figur 35 visar hur nöjda eleverna var med huvudhandledarens insats.



Figur 35. Hur nöjda de var med sin huvudhandledare.

Resultatet visar att de flesta var mycket nöjda och nöjda med huvudhandledarens insats. Endast omkring 2 procent var missnöjda eller mycket missnöjda medan övriga varken var nöjda eller missnöjda. Nästa figur visar hur mycket stöd deras huvudhandledare fått av trafikskolan.



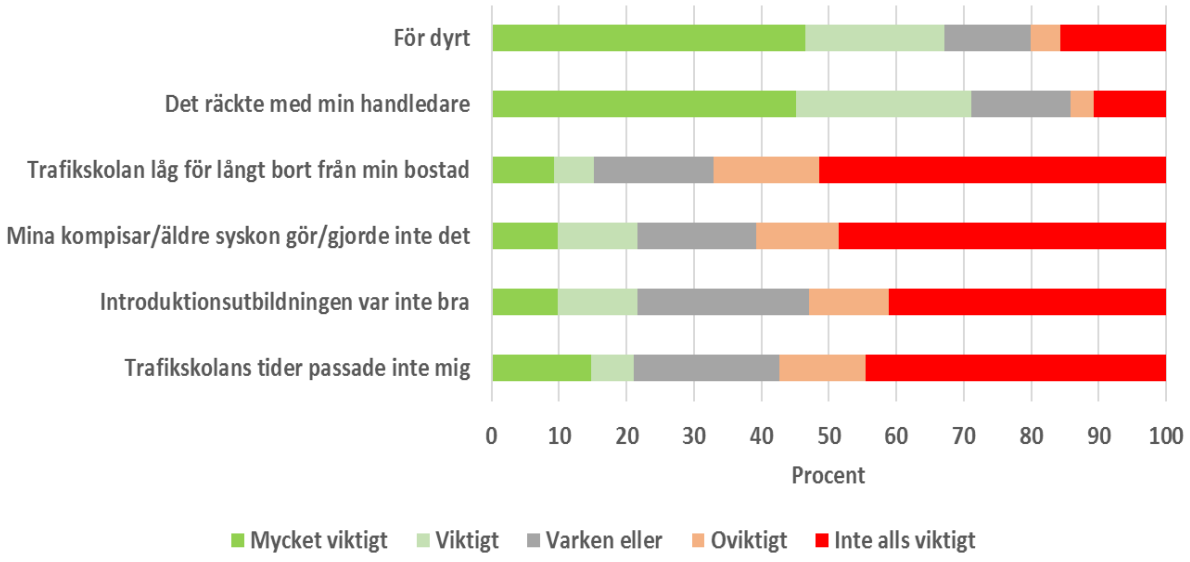
Figur 36. Hur mycket stöd huvudhandledaren fått från trafikskolan.

Resultaten visade att huvudhandledaren hade endast fått svagt stöd från trafikskolan. Nästan 35 procent av huvudhandledaren hade inte fått något stöd alls och 22 procent ganska lite stöd när det gäller den privata utbildningen. Ytterligare resultat visade att det var mycket sällan som huvudhandledaren följde med under ett körpass på trafikskolan. För 65 procent av eleverna skedde det aldrig och för ytterligare 12 procent mycket sällan. Den bil som oftast användes vid den privata övningskörningen, var försedd med manuell växellåda i 90 procent av fallen.

I regel var eleven och handledaren överens om när det var dags för anmälan till körprovet till trafikskolan: i endast 9,3 procent var man oeniga. I de fall då det inte rådde samsyn, var det i princip jämnt mellan vem som ville vänta (eleven 51 %; handledaren 49 %).

6.2.7. Övningskörning på trafikskola

Omkring 92 procent, eller 2 523 personer, uppgav att de tog körlektioner på en trafikskola. De som inte valde att övningsköra på trafikskola, fick en följdfråga om hur viktiga ett antal faktorer var för detta val, se Figur 37.



Figur 37. Anledningar till att eleven inte övningskörde på trafikskola.

De vanligaste anledningarna till att trafikskolan valdes bort för praktiska lektioner, var den höga kostnaden och att man ansåg att det räckte med den privata handledaren; omkring 70 procent menade att detta var viktiga eller mycket viktiga anledningar. I övrigt var de andra anledningarna som angavs i enkätens fråga ungefär lika viktiga eller oviktiga. Ytterligare analyser visar att det fanns en signifikant, korrelation mellan hur nöjd man var med handledaren och hur viktig faktorn ”Det räckte med min handledare” var (r .26**, p<0,01) vilket innebär att de som var nöjda med sin huvudhandledare i något högre grad än de andra tyckte att detta räckte. Ungefär 80 procent tog högst 15 körlektioner i trafikskola, se Tabell 9, där de öppna enkätsvaren har grupperats. Om man jämför män och kvinnor med hjälp utav en t-test kan man se att kvinnorna tog flera lektioner på trafikskola än männen (p<0,001).

Tabell 9. Antal körlektioner som togs i trafikskola.

Antal körlektioner	n	%
<10 timmar	806	32,1
11–25	1245	49,6
26–100	455	18,1
>100 timmar	6	0,2

Närmare hälften av eleverna, 47 procent, körde som mest på trafikskolan mot slutet av utbildningen. Nästan var tredje, 32 procent, tog körlektioner jämnt fördelade under utbildningen. I övrigt var det ungefär lika många som anlitade trafikskolan i början av utbildningen (11 %) som när man kommit halvvägs (10 %).

Inställningen till ett påstående att kostnaden för en körlektion på trafikskolan gav god valuta för pengarna undersöktes med hjälp av en femgradig skala. Det var 16 procent som helt höll med om påståendet, 34 procent höll med, 19 procent höll inte med och 6 procent höll inte alls med. Nästan var fjärde, 24 procent, förhöll sig neutral till påståendet (”Varken eller”).

Överlag var respondenterna nöjda med de råd man fick av den trafiklärare man körde mest med: 54 procent var mycket nöjda och 32 procent nöjda. De mycket missnöjda var få (1,5 %) och gruppen

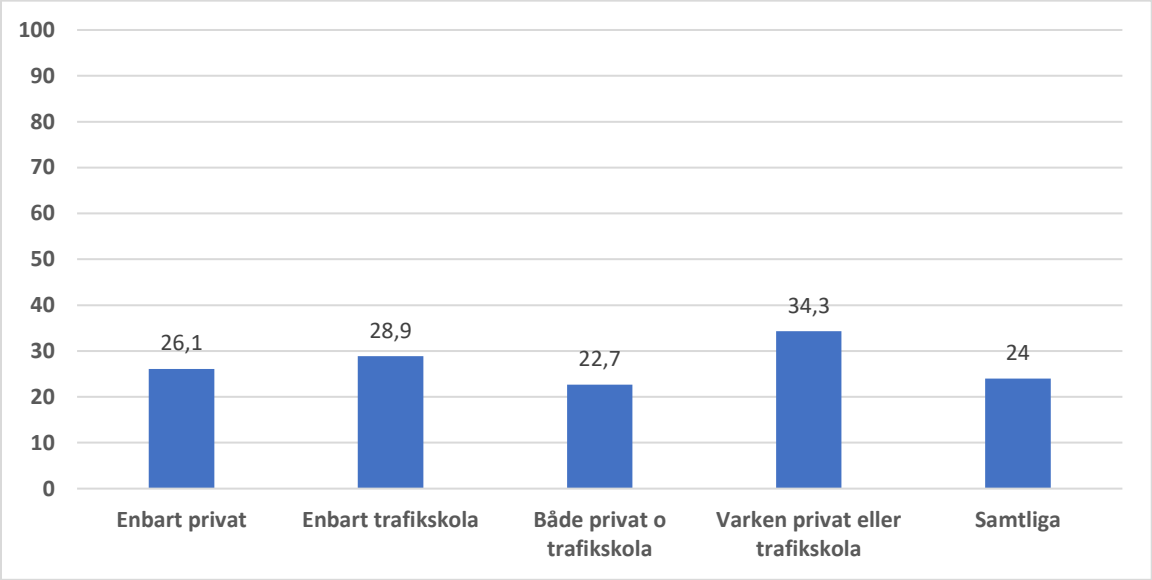
missnöjd utgjorde 4 procent av eleverna. Åtta procent svarade varken eller. Rent allmänt var kvinnorna nöjdare med råden än männen (p<0,01). Det fanns en signifikant korrelation mellan kostnadsfrågan och nöjdhet: ju mer man höll med om att en körlektion gav valuta för pengarna, desto nöjdare var man med trafikläraren (r .52**).

Nästan var fjärde (24 %) som gick på trafikskola, hade genomgått en intensivkurs. Oftast pågick kursen i 14 dagar (24 %) eller 10 dagar (20 %).

6.2.8. Samband mellan upplägget av den praktiska utbildningen och några bakgrundsfaktorer

I detta kapitel presenteras några av resultaten indelade efter de fyra möjliga uppläggen av den praktiska utbildningen enbart privat övningskörning respektive enbart övningskörning på trafikskola, en kombination av detta eller ingetdera.

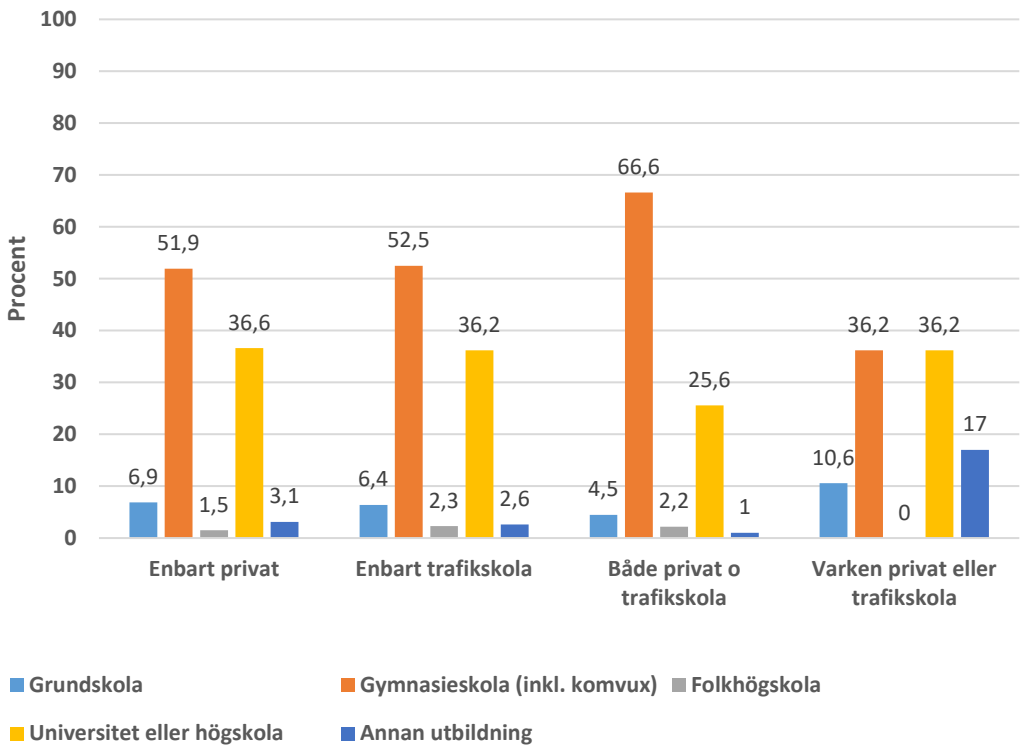
Enligt en Chi^2 analys visar resultaten att de äldsta nyblivna körkortsinnehavarna återfinns i gruppen som varken kört privat eller på trafikskola, medan de som kombinerar trafikskola och privat var yngst (p<0,01), se Figur 38.



Figur 38. Medelålder i de olika utbildningsgrupperna.

Ytterligare analyser visar att i gruppen som kombinerade trafikskola och privat övningskörning, var andelen kvinnor den högsta, drygt 60 procent. Bland dem som inte övningskörde alls, dominerar männen stort (p<0,01).

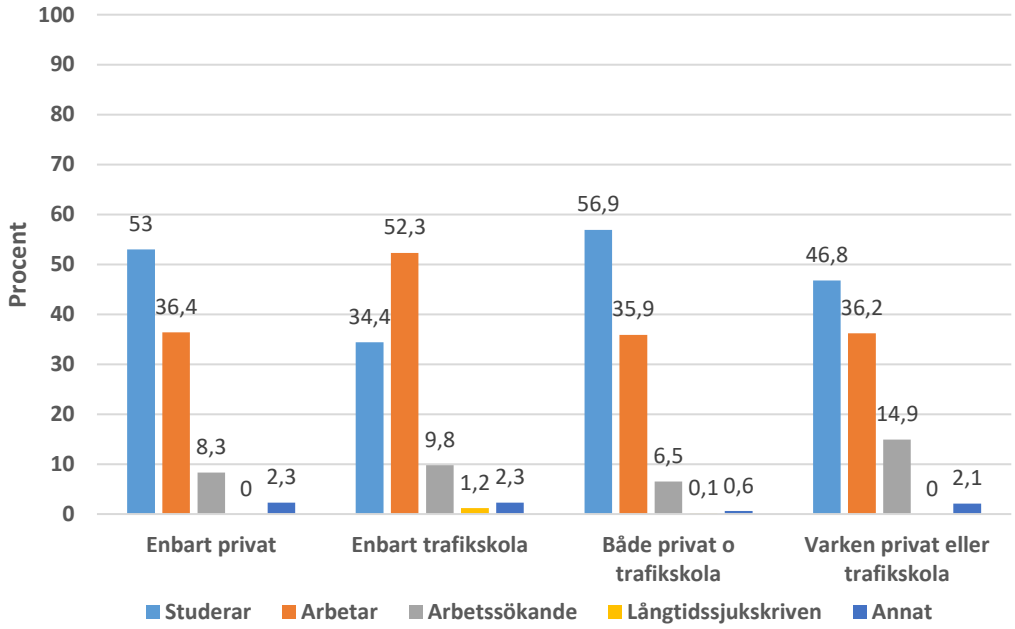
Bland dem som enbart övningskörde privat respektive enbart med trafikskola var utbildningsnivån i princip densamma; ungefär varannan hade en gymnasieutbildning som den högsta påbörjade utbildningen och omkring 36 procent hade gått på högskola/universitet, se Figur 39.



Figur 39. Högsta påbörjade utbildning i de olika utbildningsgrupperna (p<0,01).

Av dem som kombinerade privat övningskörning med körlektioner på trafikskola hade två av tre en (påbörjad) gymnasieutbildning; denna grupp var ju yngst. Den lilla gruppen som inte övade privat eller på trafikskola utmärkte sig genom den högsta andelen med högst grundskola (11 %) och annan utbildning (17 %) samtidigt som bara 36 procent hade gymnasieutbildning.

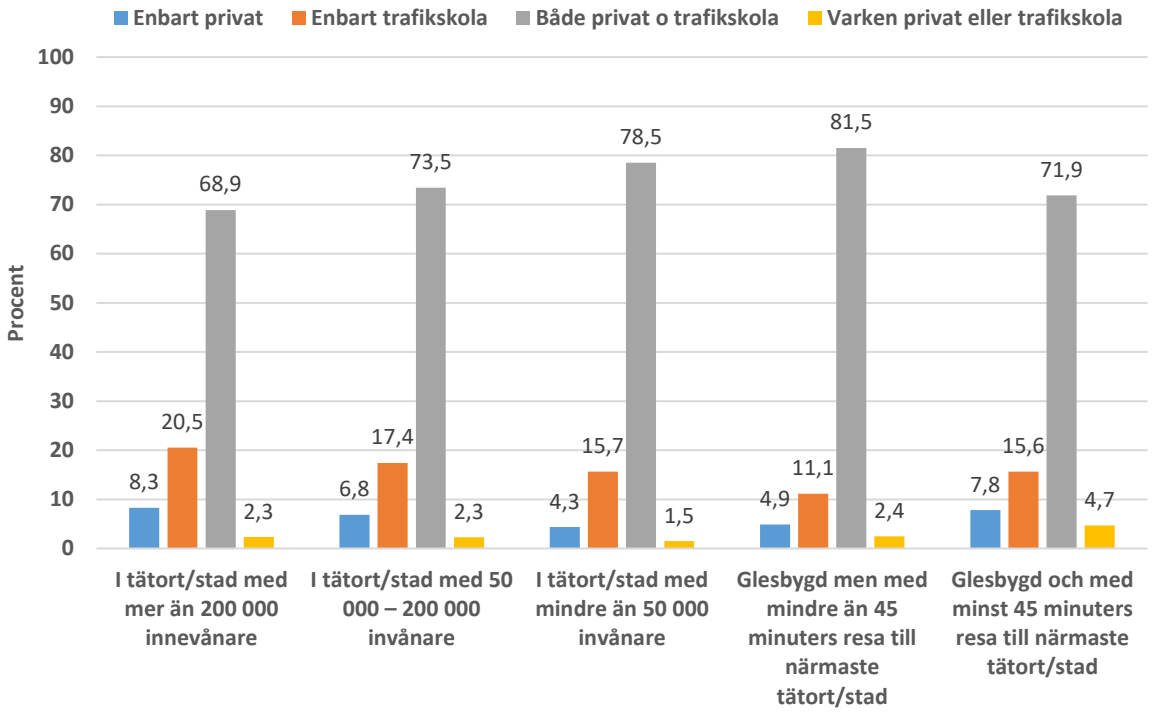
En majoritet av dem som enbart övade praktiskt på trafikskola arbetade, se Figur 40. I övrigt var de studerande i majoritet.



Figur 40. Huvudsaklig sysselsättning i de olika utbildningsgrupperna (p<0,01).

Nästan 15 procent av dem som valde att inte övningsköra överhuvudtaget var arbetssökande. Andelen som hade AM-behörighet skilde sig något mellan utbildningsgrupperna såtillvida att de som enbart övade på trafikskola hade det i lägre omfattning (22 %) och den högsta andel med denna behörighet finner vi i gruppen som övade både privat och på trafikskola (30 %). De som enbart övade privat respektive inte övade något alls, innehade AM-behörighet i samma utsträckning (27 respektive 26 %).

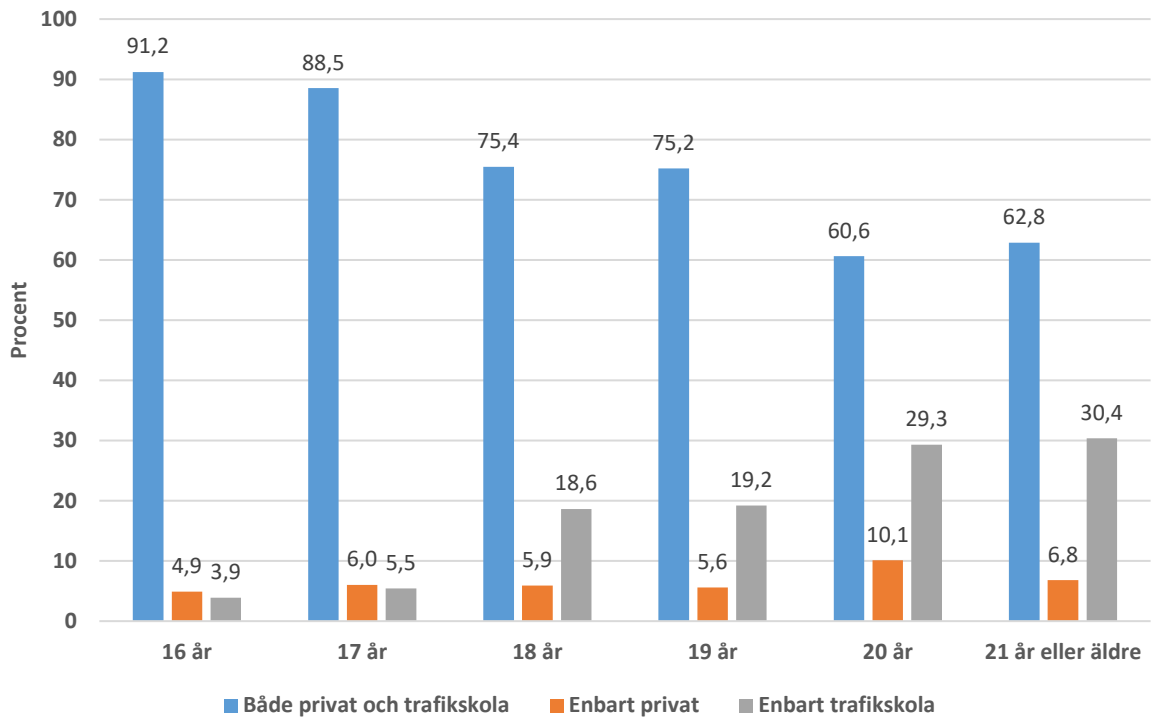
Den tidigare frågan om anledningen till att man inte övade på trafikskola eftersom det var för dyrt kombinerades också med sysselsättning och resultaten visade att de arbetssökande i högre grad än de andra angett att det var för dyrt (p<0,01). Hur man väljer att lägga upp den praktiska utbildningen skiljer sig mellan olika bostadsområden för respondenten (tätort/stad eller glesbygd), se Figur 41.



Figur 41. Bostadsområde i de olika utbildningsgrupperna (p<0,01).

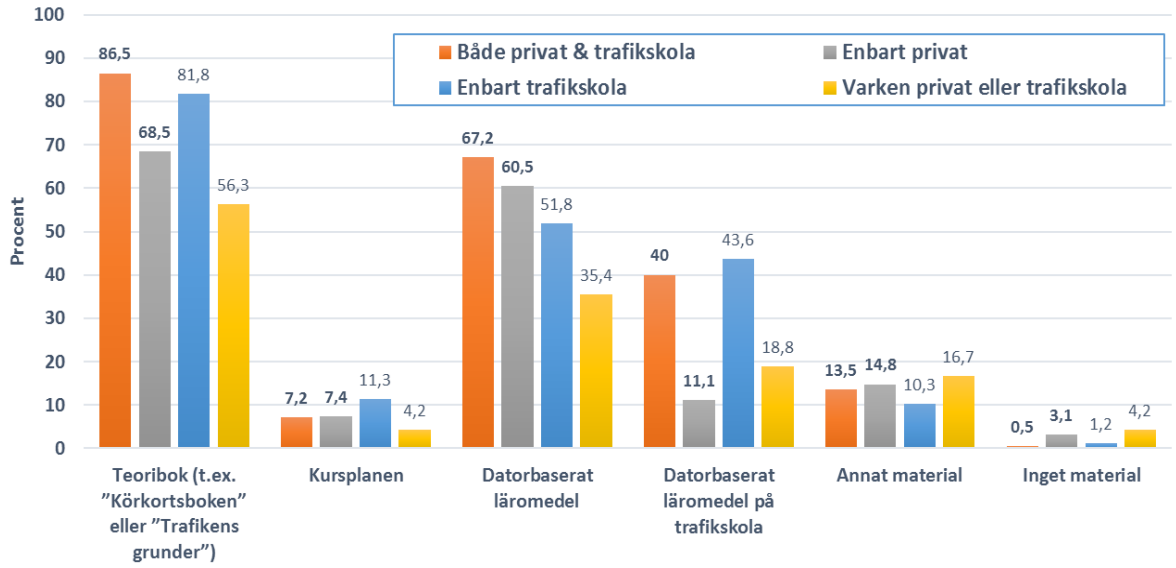
Andelen som kombinerar privat övningskörning med körlektioner på trafikskola ökar när tätorts-storleken minskar samtidigt som andelen som enbart väljer trafikskola minskar. Dock bryts det mönstret när eleven bor på glesbygden med ett avstånd som motsvarar en bilresa på minst 45 min till närmaste tätort.

Ju yngre eleven var när han/hon började övningsköra, desto större andel var det som kombinerade privat övningskörning med körlektioner på trafikskola, se Figur 42.



Figur 42. Hur man lagt upp sin praktiska utbildning efter vid vilken ålder övningskörningen påbörjades (p<0,01).

Det motsatta gällde för andelen som enbart tog körlektioner på trafikskola; denna andel ökade ju äldre eleven var när övningskörningen påbörjades. Vilken typ av läromedel som användes för den teoretiska utbildningen, skilde mellan grupperna, se Figur 43.



Figur 43. Andel som använde olika hjälpmedel för den teoretiska utbildningen efter upplägget av den praktiska utbildningen. Flera alternativ kunde väljas.

För teoribok, datorbaserat läromedel, datorbaserat läromedel på trafikskola och inget material föreligger signifikanta gruppskillnader ($p<0,01$). Däremot var det ingen signifikant skillnad i om dom använt kursplanen eller inte.

6.2.9. Körkortsutbildningens övningsmoment – skillnader mellan grupper

I enkäten fick respondenten ange på en femgradig skala hur vanligt det var att man övade aktivt på olika moment under den privata övningskörningen eller på trafikskolan samt hur vanligt det var att man diskuterade olika ämnen med den privata handledaren respektive trafikläraren.

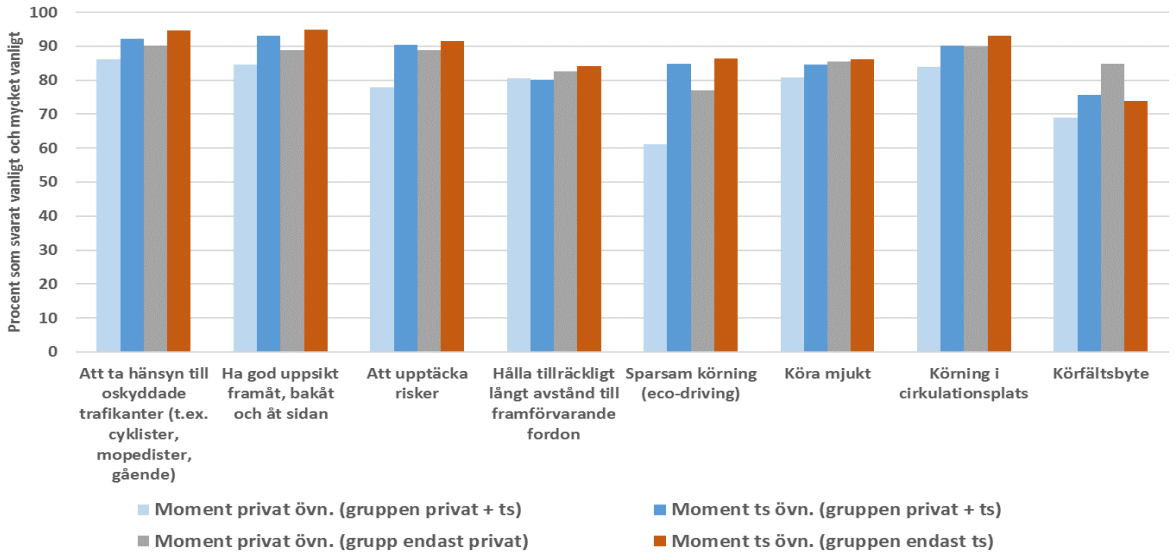
Genom en faktoranalys[11] gjordes ett försök att gruppera övningsmomenten i ”övningsområden”. De sju områden (faktorer) som analysen resulterade i, har benämnts enligt nedan:

- utbildningskontroll
- manövrering
- olika miljöer
- krävande situationer
- landsvägskörning
- lite trafik
- bra förhållanden
- personliga livsförutsättningar
- kunskaper och förmågor.

Övningsmomentet ”Stadskörning” bildade en egen grupp. Intuitivt visade det sig att grupperingen fungerade bra såtillvida att de flesta momenten inom ett område naturligt hänger samman.

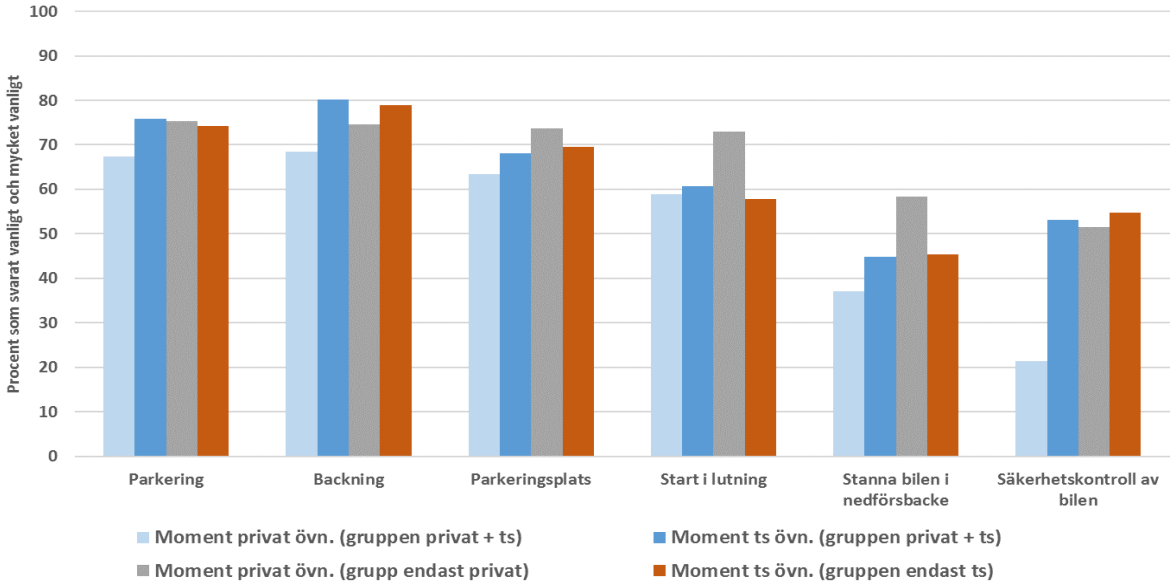
I de följande figurerna presenteras andelen som svarat att det var vanligt eller mycket vanligt att man övade på respektive moment. Varje figur motsvarar en eller flera av faktorerna ovan. Skillnader mellan utbildningsgrupperna har testats med hjälp av en Anova där medelvärdena från varje övningsområde analyserades och jämfördes. För varje övningsområde enligt ovan, förelåg signifikanta skillnader mellan de fyra olika utbildningsgrupperna ($p<0,01$). Området ”Utbildningskontroll” omfattade åtta moment enligt Figur 44.

[11] Principalkomponenter användes för extraktionen och varimax som rotationsmetod.



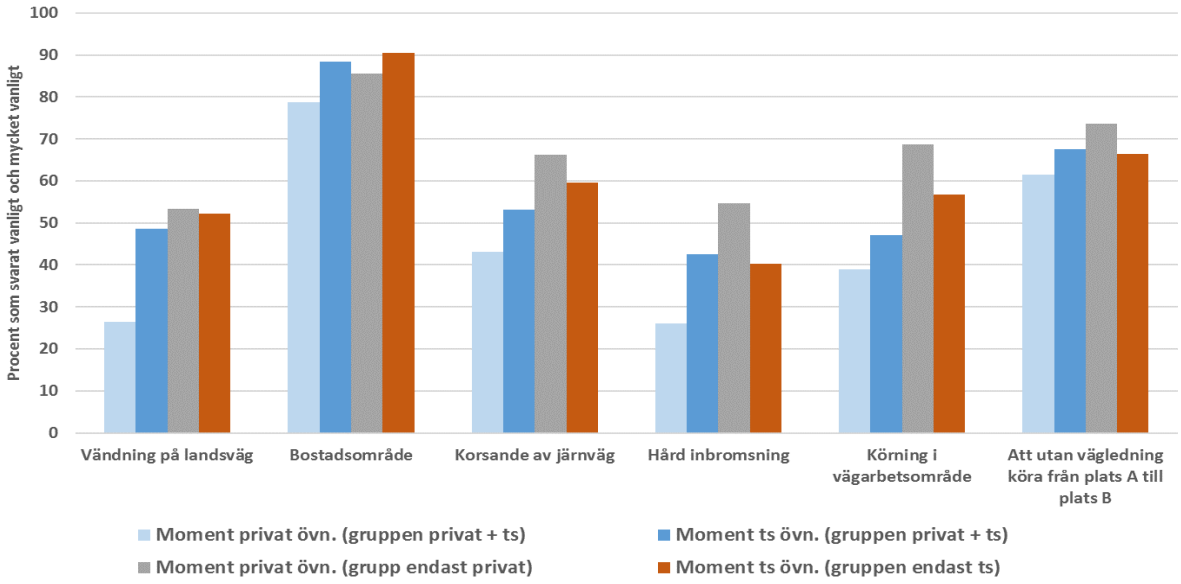
Figur 44. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man övat på momenten som grupperats i området ”Utbildningskontroll” uppdelat efter utbildningsgrupp.

Utifrån figur 45 kan det konstateras att för gruppen som övat både privat och på skola var det mindre vanligt att öva på moment god uppsikt framåt, bakåt och åt sidan, att upptäcka risker och sparsam körning jämfört med övriga grupper. Hur vanligt det var att öva på de sex moment som grupperats i området ”Manövrering” framgår ur Figur 45.



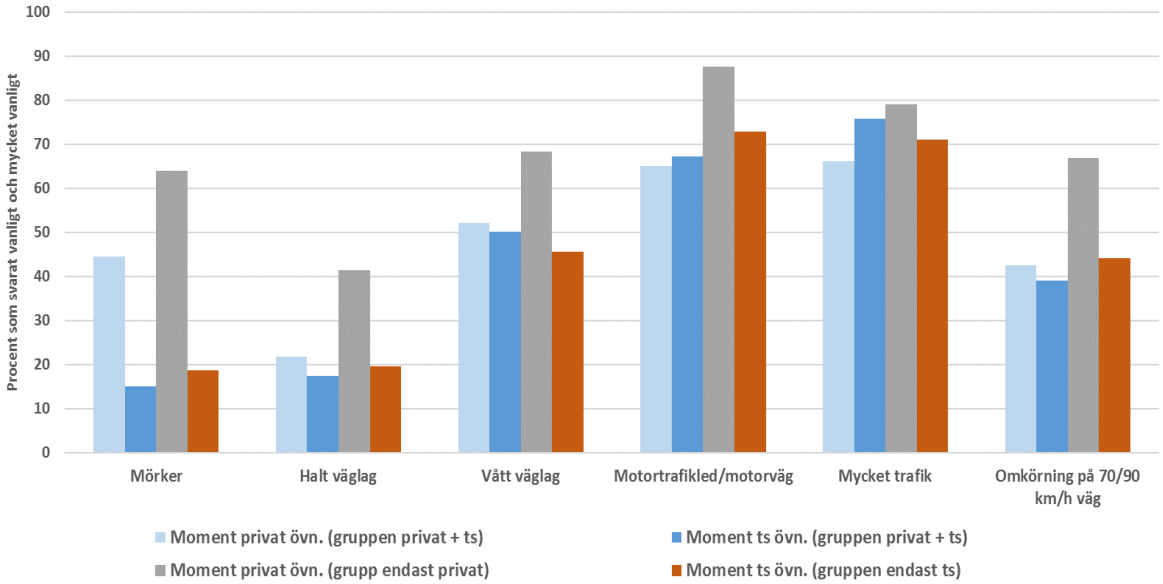
Figur 45. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man övat på momenten som grupperats i området ”Manövrering” uppdelat efter utbildningsgrupp.

Säkerhetskontroll av bilen var ett moment som sällan togs upp i de privata övningarna i gruppen som övade både privat och som tog körlektioner på trafikskola. Vidare var det något vanligare att öva start i lutning och att stanna i nedförsbacke i gruppen som endast övade privat jämfört med övriga grupper. Nästa område omfattade moment för körning i olika miljöer, se Figur 46.



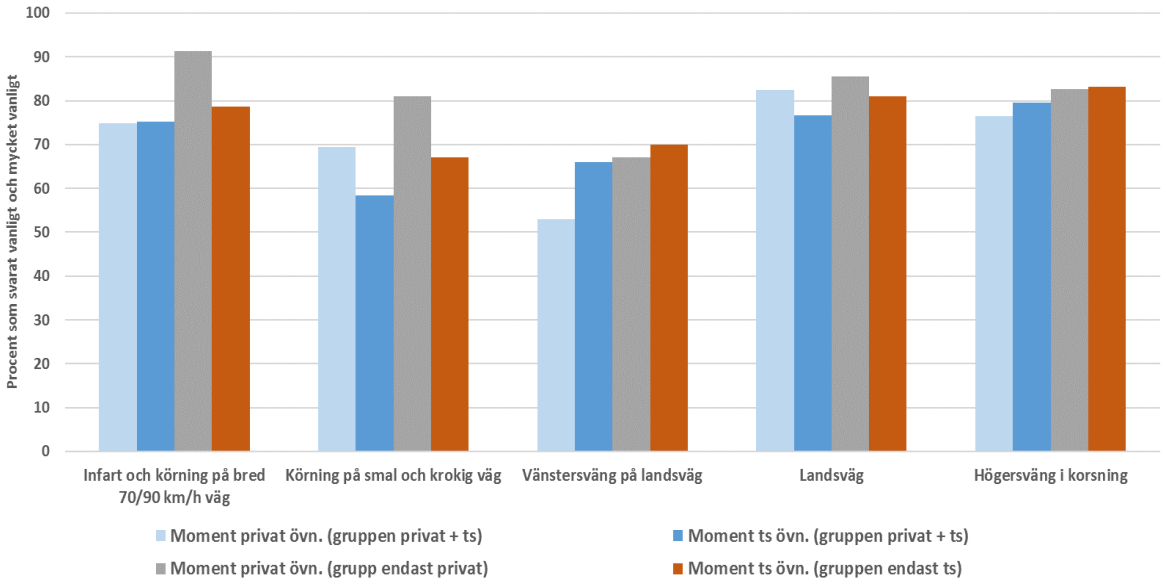
Figur 46. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man övat på momenten som grupperats i området ”Olika miljöer” uppdelat efter utbildningsgrupp.

Även här har de som kombinerat privat övningskörning med körlektioner på trafikskola, övat privat i mindre omfattning på några moment, exempelvis vändning på landsväg och hård inbromsning. Hård inbromsning övades mest av gruppen som enbart övade privat; denna grupp övade också mycket på körning i vägarbetsområde och på att köra utan vägledning. Hur eleven övade på de moment som hamnade i området som kallades ”Krävande situationer” visas i Figur 47.



Figur 47. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man övat på momenten som grupperats i området ”Krävande situationer” uppdelat efter utbildningsgrupp.

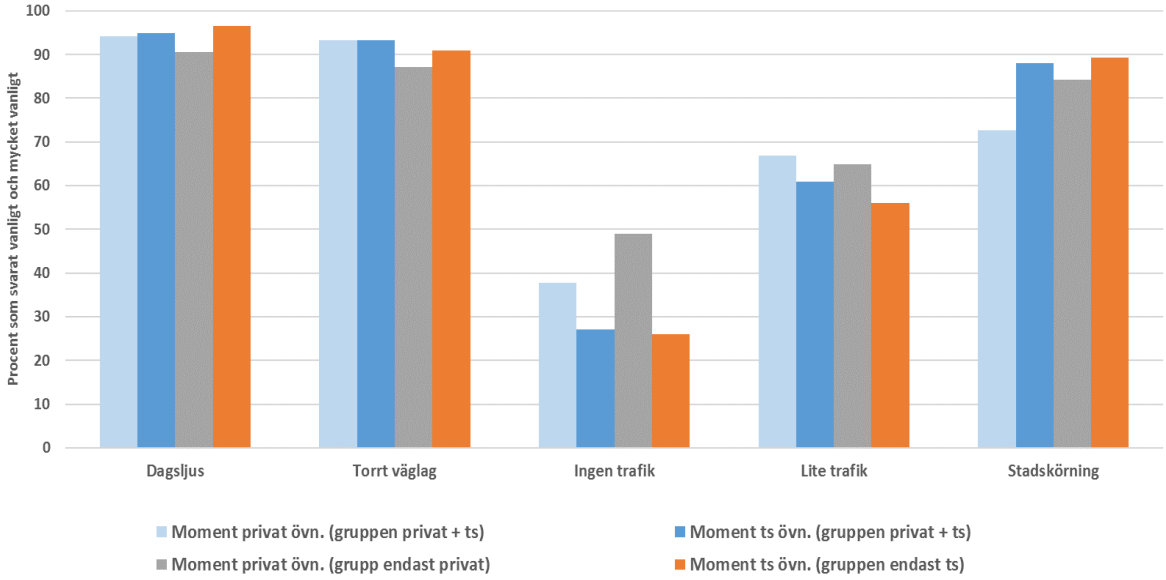
Mörkerkörning skedde i begränsad omfattning i trafikskolans regi. Genomgående har de som enbart övat privat, ägnat mycket av utbildningen åt de krävande situationer och svårare förhållanden som dessa moment representerar. De moment som fördes samman till ett område benämnt ”Landsvägskörning” visas i följande figur.



Figur 48. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man övat på momenten som grupperats i området ”Landsvägskörning” uppdelat efter utbildningsgrupp.

Eleverna hade övat förhållandevis lika ofta i de olika utbildningsgrupperna. De som övade enbart privat, hade något oftare övat på att köra på 70- och 90-vägar, infarter på sådana vägtyper samt att köra på smala och krokiga vägar.

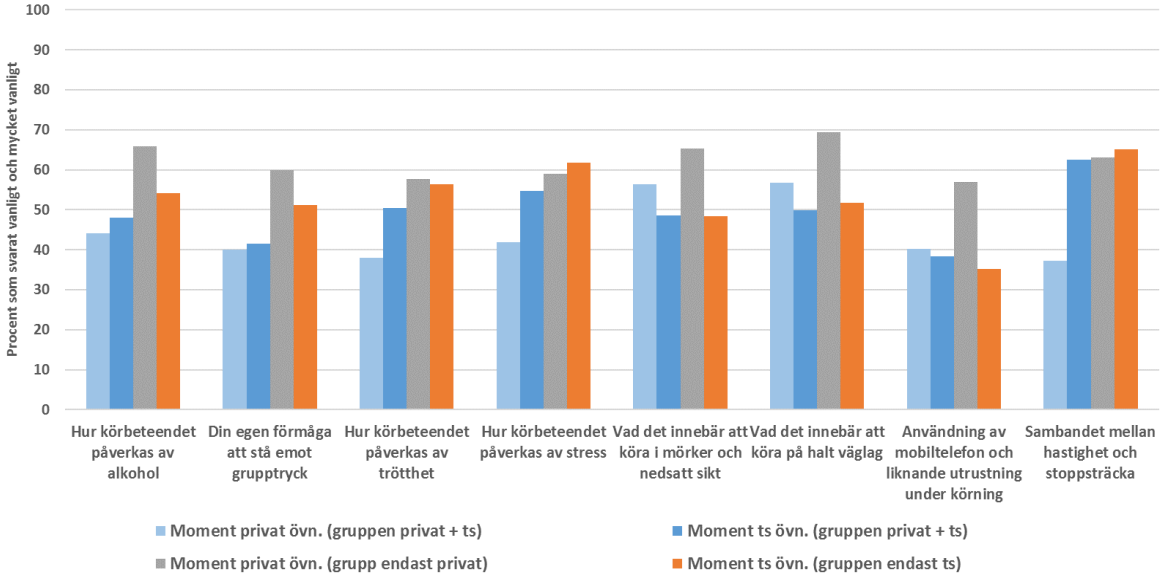
En stor del av de praktiska övningarna, ca 90 procent har svarat att det var vanligt eller mycket vanligt oavsett utbildningsgrupp, har förlagts till ”Bra förhållanden”, som i detta fall ska tolkas som under dagsljus och på torra vägar, se Figur 49. Det var dock signifikanta skillnader mellan utbildningsgrupperna när fördelningen på samtliga svarsalternativ beaktades.



Figur 49. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man övat på momenten som grupperats i området ”Bra förhållanden”, ”Lite trafik” och momentet stadskörning uppdelat efter utbildningsgrupp.

Momenten ”Ingen trafik” och ”Lite trafik” har grupperats i området ”Lite trafik”. Det var något oftare som de privata övningarna skedde när ingen annan trafik förekom. De som kombinerade privat övningskörning med körlektioner på trafikskola, övade oftare på körning i stadstrafik på trafikskolan än de gjorde under de privata övningspassen.

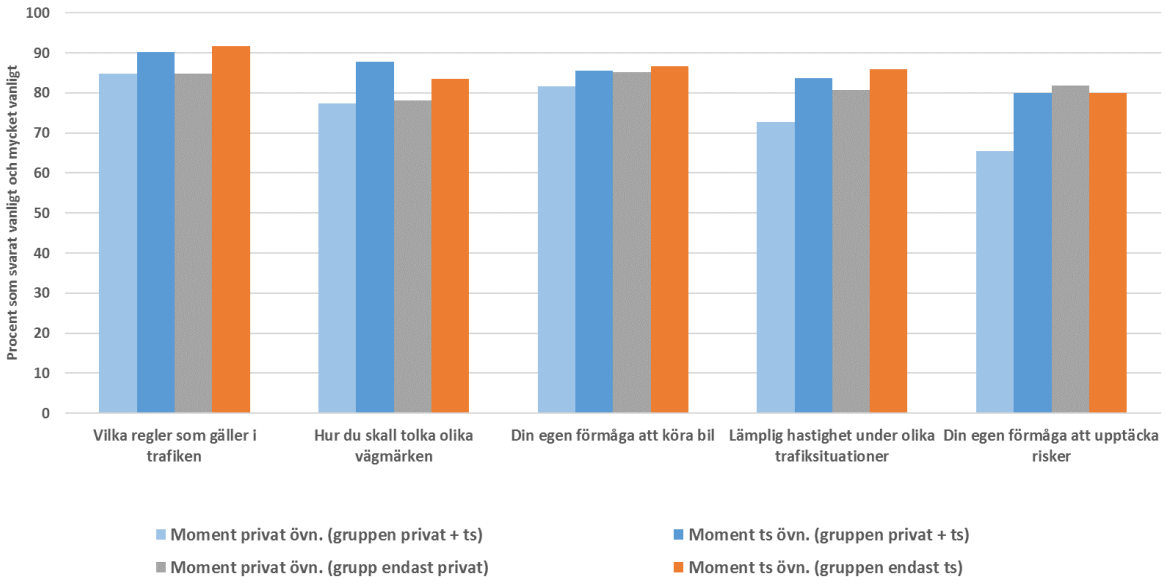
Även de diskussionsområden som togs upp i enkäten, grupperades med hjälp av en faktoranalys. Två områden utkristalliserades, vilka benämndes ”Personliga livsförutsättningar” och ”Kunskaper och förmågor”. Hur vanligt det var att man tog upp de ingående ämnena till diskussion skilde också signifikant (p<0,01) mellan utbildningsgrupperna. Motsvarande figurer presenteras nedan.



Figur 50. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man diskuterat ämnen som grupperats i området ”Personliga livsförutsättningar”.

De som enbart övade privat, diskuterade oftare än övriga grupper om t ex hur körbeteendet påverkas av alkohol och hur användning av mobiltelefon och liknande påverkar bilkörningen.

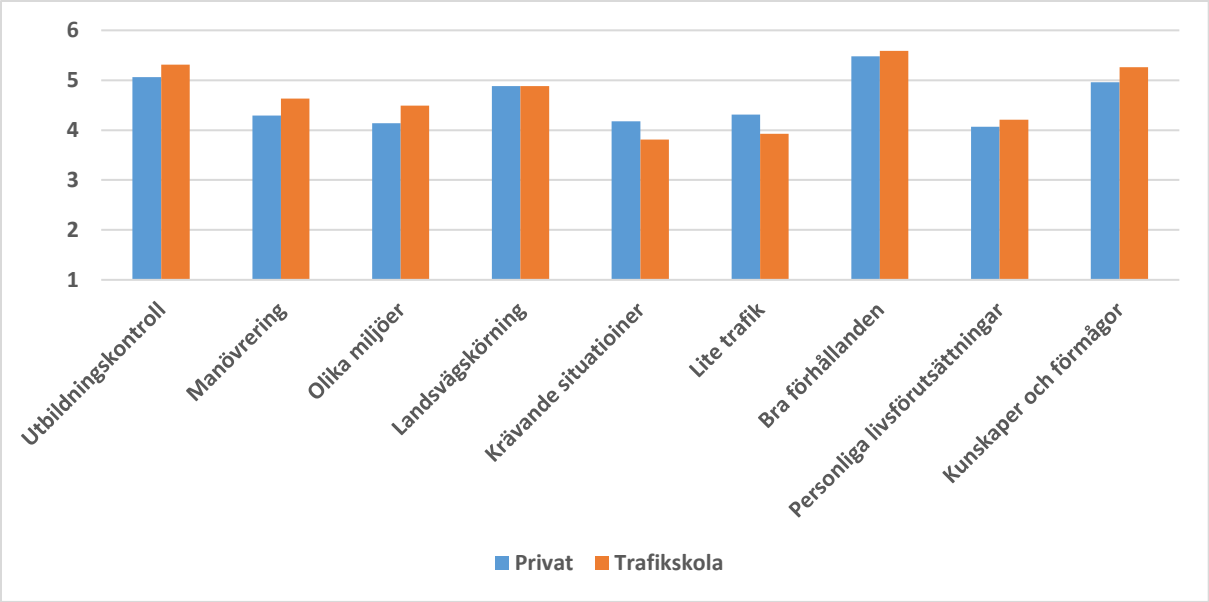
Slutligen presenteras området ”Kunskaper och förmågor”. Ingående områden diskuterades i förhållandevis stor omfattning, i regel svarade mellan 80 och 90 procent att det var vanligt eller mycket vanligt, se Figur 51.



Figur 51. Andel som svarat att det är vanligt eller mycket vanligt att man diskuterat ämnen som grupperats i området ”Kunskaper och förmågor”.

De som avvek något från mönstret, var de elever som kombinerade privat övningskörning med körlektioner på trafikskola. I denna grupp var det mindre vanligt att de under de privata övningspassen diskuterade vilken hastighet som är lämplig under olika trafiksituationer och den egna förmågan att upptäcka risker jämfört med övriga.

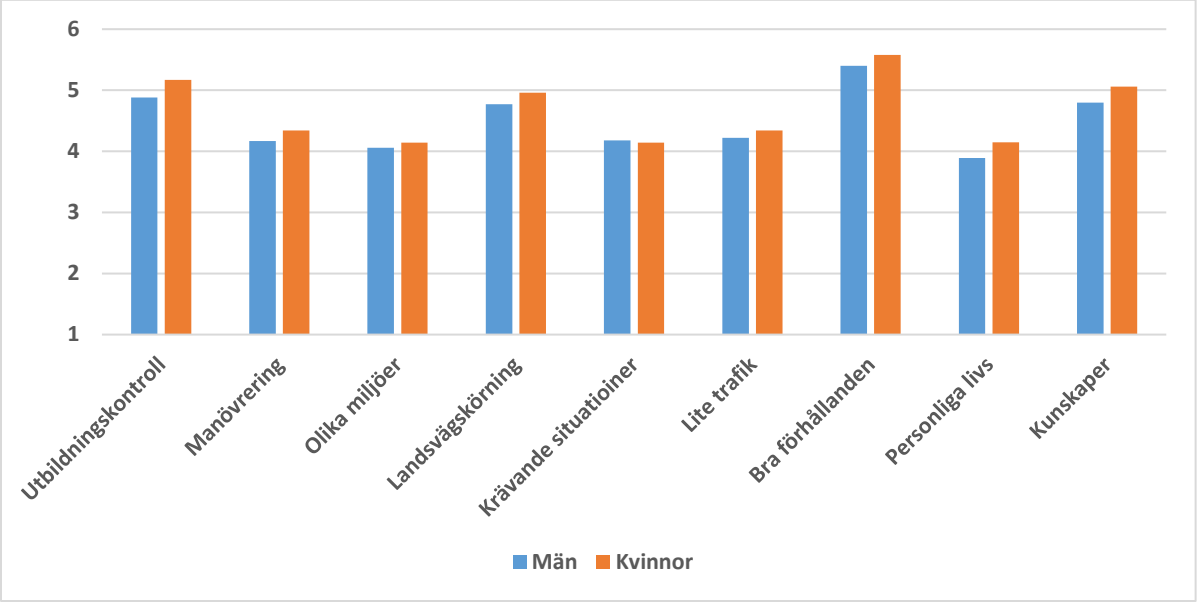
Ytterligare analyser genomfördes för att se om det fanns någon skillnad mellan hur man övat på trafikskola och privat, detta oavsett hur många timmar man övningskört, se Figur 52.



Figur 52. Olika moment och skillnaden privat övningskörning och trafikskola. (6=mycket vanligt).

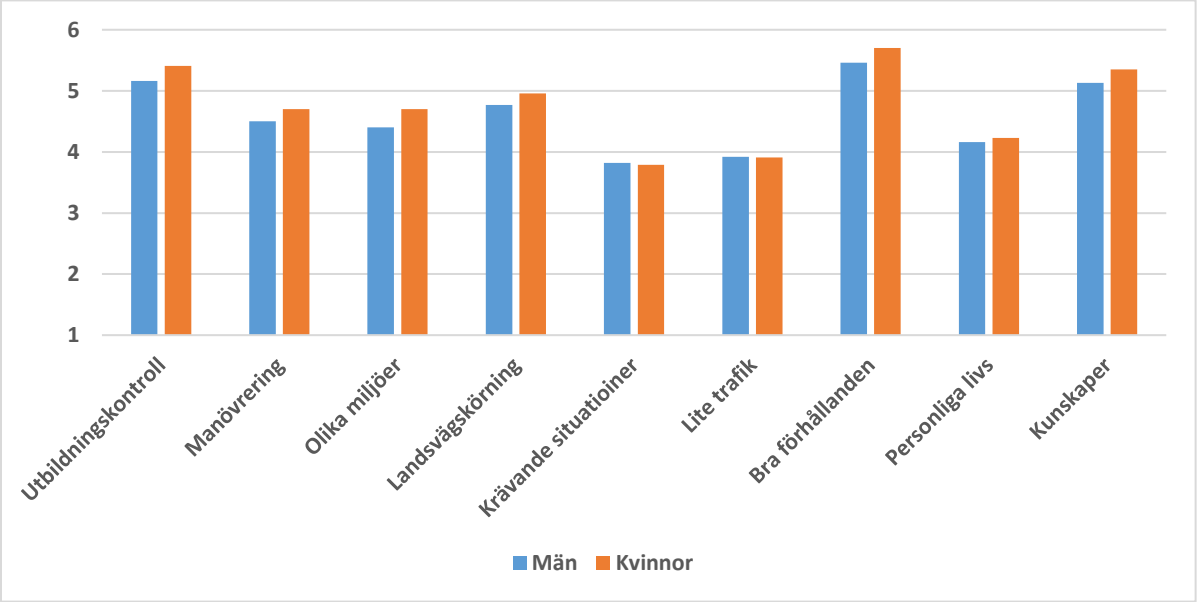
Resultatet visar att det var vanligare att man övade de olika momenten på trafikskola förutom krävande situationer och lite trafik. Anledningen till att man på trafikskola övade mindre på sådant som kan beskrivas som mera krävande var att man övade mindre i mörker, halt väglag och då det var

vått. I figur 53 presenteras hur vanligt det var att de olika momenten utfördes privat men denna gång uppdelat på män och kvinnor.



Figur 53. Olika moment privat och skillnaden mellan män och kvinnor. (6=mycket vanligt).

Resultaten visar att det var vanligare att kvinnorna övade på de olika momenten förutom olika miljöer, krävande situationer och lite trafik. En förklaring till denna skillnad skulle kunna vara att kvinnorna övat mera privat men när man enbart analyserade de som kört privat från 26 till 100 timmar (44 % av populationen) så fanns det fortfarande stora skillnader. Det enda som kvinnor inte övade mera på var krävande situationer. Figur 54 visar hur ofta män och kvinnor övade på de olika momenten på trafikskola.



Figur 54. Olika moment på trafikskola och skillnaden mellan män och kvinnor. (6=mycket vanligt).

I likhet med övning privat var skillnaden signifikant mellan de olika grupperna eftersom det var vanligare att kvinnorna övat på de olika momenten. Detta gällde alla moment utom krävande

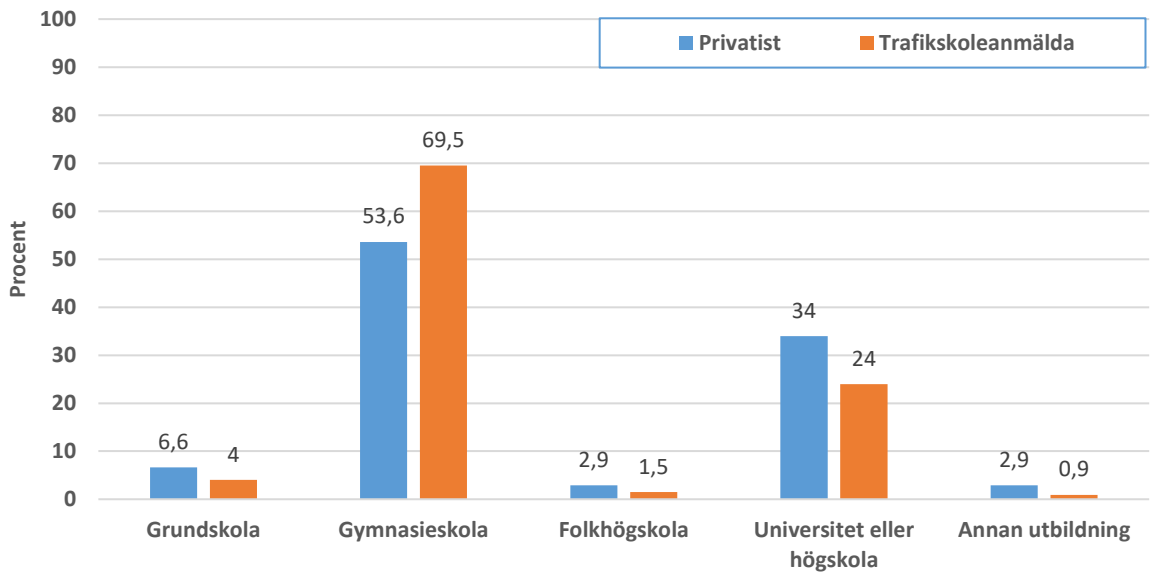
situationer, lite trafik och personliga livsförhållanden. Om man kontrollerar för hur mycket de övat privat (26–100 timmar) så visar resultaten att det fortfarande fanns en stor skillnad mellan grupperna. Det som inte skilde dem åt var hur mycket de övat på tre av de nio momenten; krävande situationer, lite trafik och personliga livsförutsättningar.

6.2.10. Anmälan till körprovet

Utifrån uppgifterna i förarprovsregistret, visade det sig att 44 procent anmälde sig som privatister till körprovet, sålunda var det 56 procent som anmäldes av trafikskolan. Privatisterna var i genomsnitt nästan fyra år äldre än de trafikskoleanmälda (26,1 år respektive 22,4 år; p<0,01). Andelen kvinnor uppgick till 45 procent bland privatisterna och 64 procent bland de trafikskolanmälda.

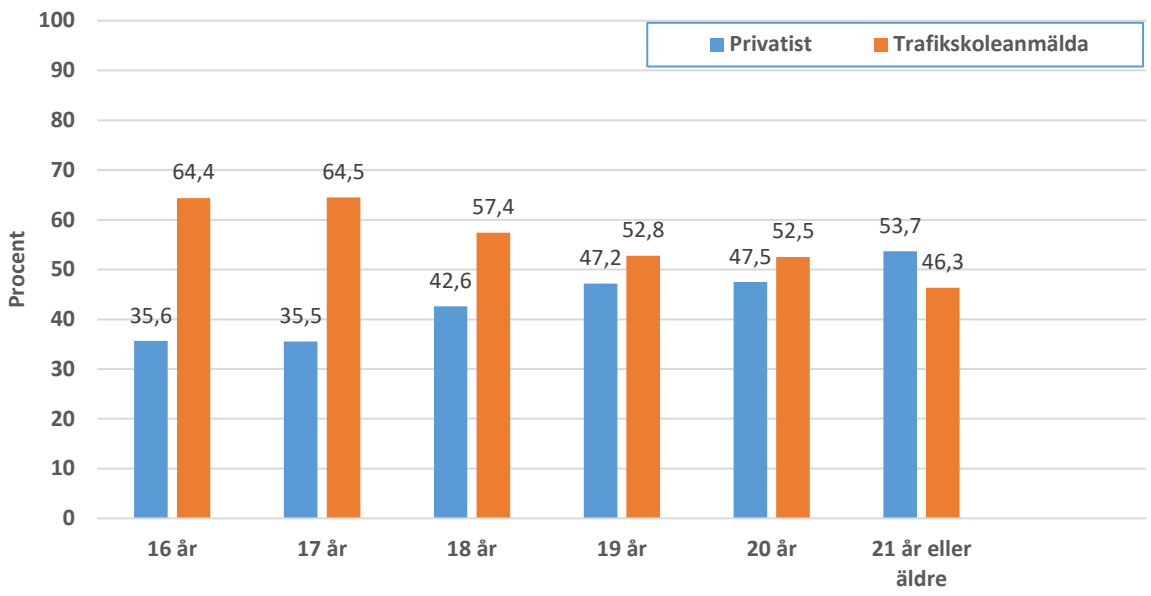
I de flesta fallen (76 %) var eleven och trafikläraren överens om tidpunkten för att anmäla till uppkörningen. Nästan 11 procent var inte överens och 13 procent visste inte. När man inte var överens, var det oftast trafikläraren som vill vänta (79 %), följaktligen ville eleven själv vänta med anmälan i 21 procent av fallen.

Det var en högre andel av privatisterna som hade en högskole- eller universitetsutbildning som den högsta påbörjade utbildningen, se Figur 55.



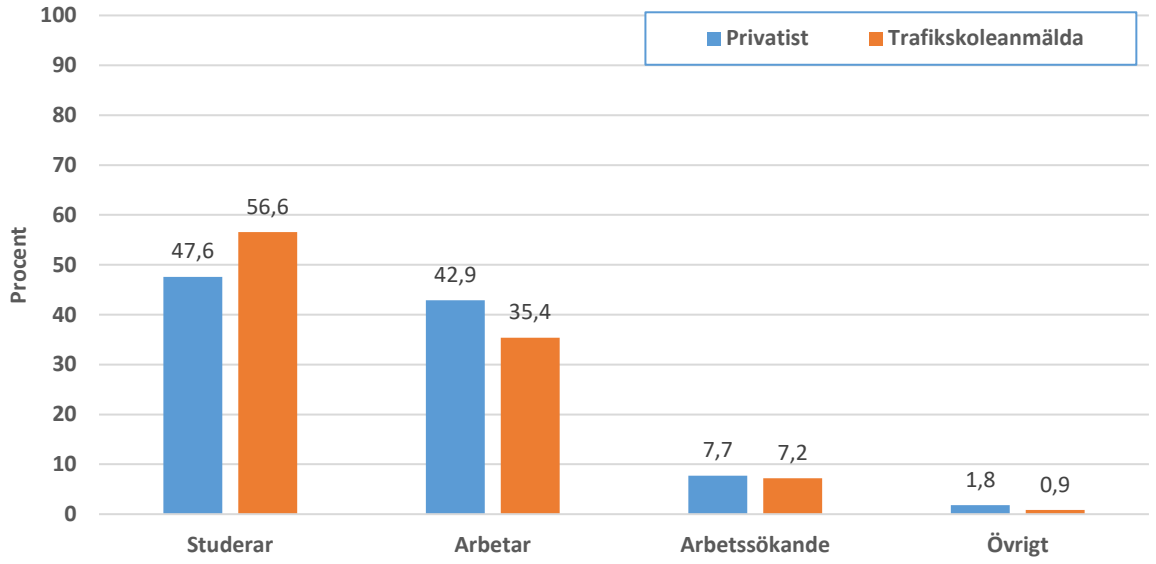
Figur 55. Högsta påbörjade utbildning efter anmälningssätt (p<0,01).

Nästan 70 procent av dem som anmäldes av trafikskolan till körprovet hade en gymnasieutbildning som den högsta påbörjade utbildningen jämfört med 54 procent bland privatisterna; detta bör kunna förklaras med att personerna i denna grupp i genomsnitt var yngre än privatisterna, se Figur 56.



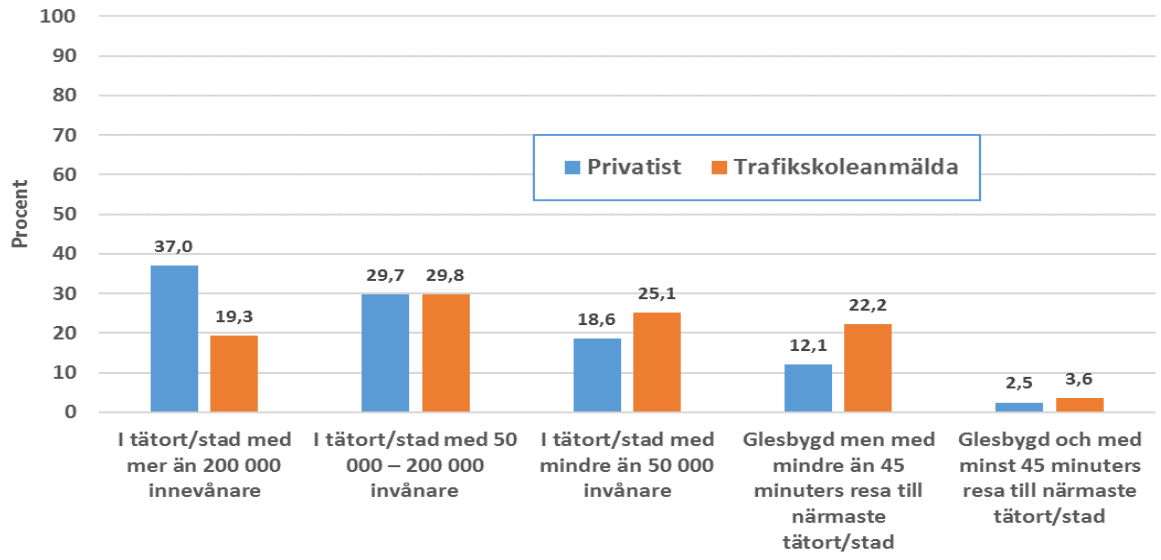
Figur 56. Hur anmälan till körprovet skedde efter vid vilken ålder övningskörningen påbörjades (p<0,01).

Privatisterna var också i högre grad förvärvsarbetande än de trafikskoleanmälda, se Figur 57.



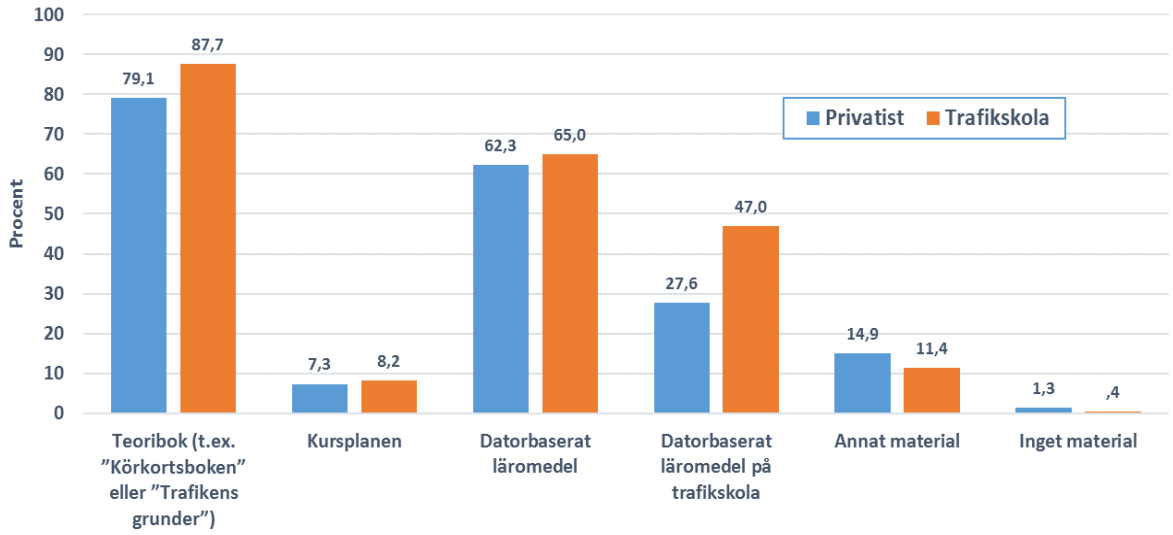
Figur 57. Huvudsakliga sysselsättning efter anmälningssätt (p<0,01).

Detta torde åter beror på åldersskillnaden mellan grupperna. Att anmäla sig om privatist var ett storstadsfenomen, se Figur 58.



Figur 58. Bostadsområde efter anmälningssätt (p<0,01).

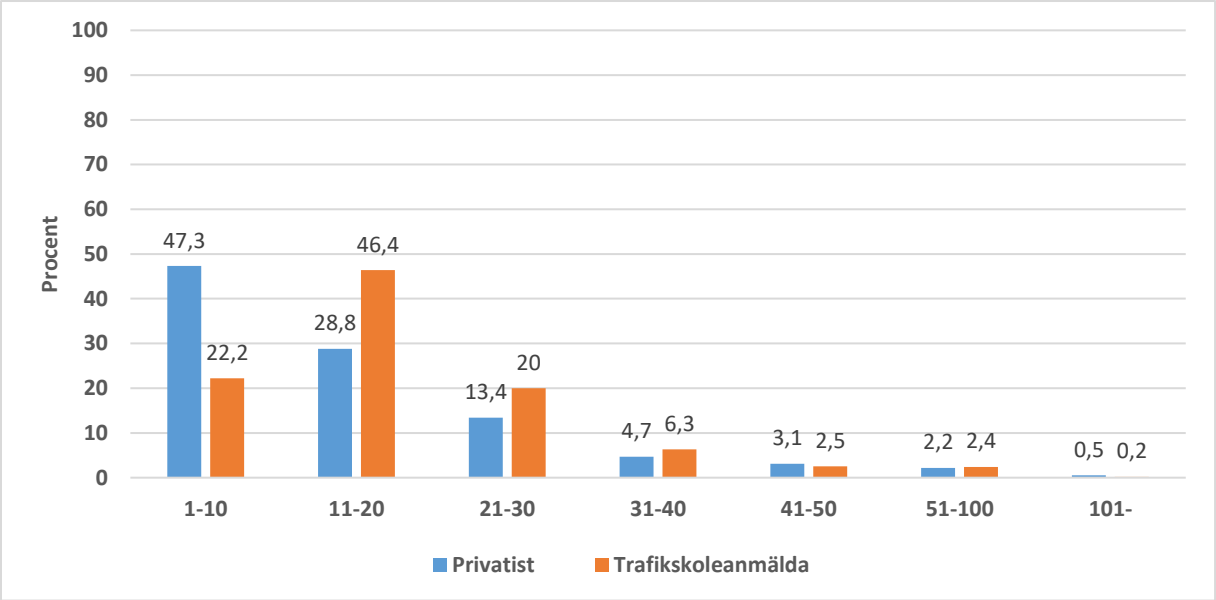
I mindre tätorter och i glesbygden var det vanligare att trafikskolan anmälde eleven till körprovet. Det fanns ett par signifikanta skillnader mellan grupperna beträffade vilka läromedel som användes för den teoretiska delen, se Figur 59.



Figur 59. Vilka hjälpmedel som användes för inlärning av körkortsteorin, totalt och efter hur anmälan skedde till körprovet. Flera alternativ kunde anges.

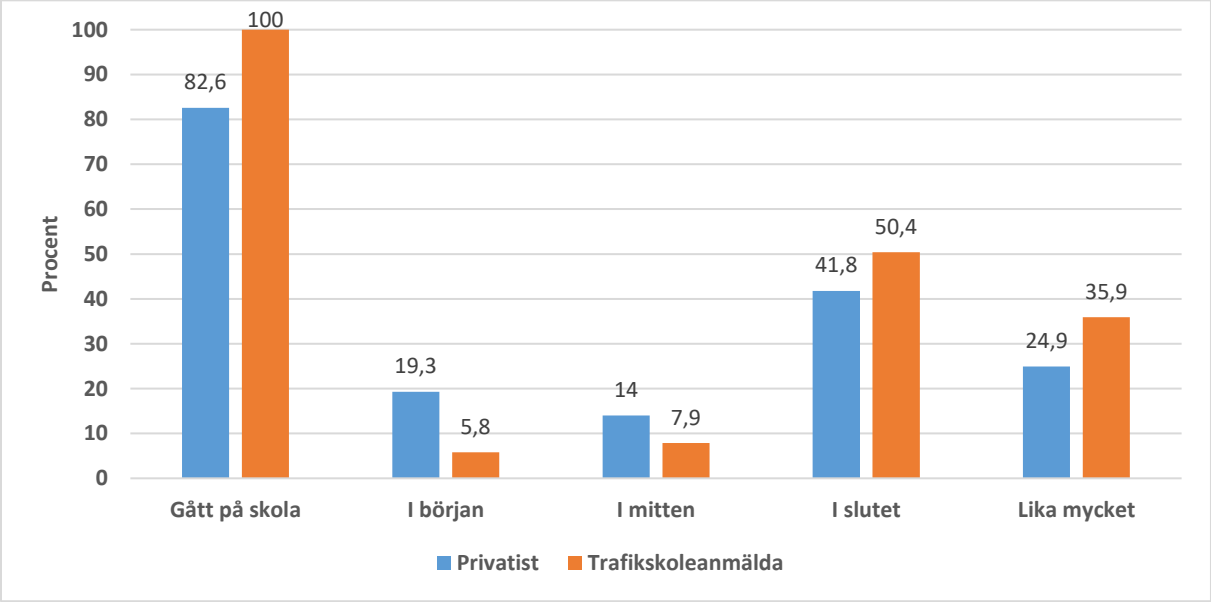
De trafikskoleanmälda använde i högre grad en teoribok och ett datorbaserat läromedel på trafikskola (p<0,01). Privatisterna använde oftare någon annat, ej specificerat material (p<0,01) men också något oftare inget material; men dessa gruppskillnader var små. Privatisterna deltog i lägre grad i teorilektioner på trafikskola (36 %) än de trafikskoleanmälda (56 %), p<0,01.

De som anmäldes som privatister till körprovet tog signifikant (p<0,01) färre körlektioner (i genomsnitt 16 lektioner) på trafikskola än de som anmäldes via trafikskola (20 lektioner). I följande figur presenteras den procentuella fördelningen utifrån hur många timmar de övat på trafikskola.



Figur 60. Anmälan till prov och andel praktiska lektioner på trafikskola.

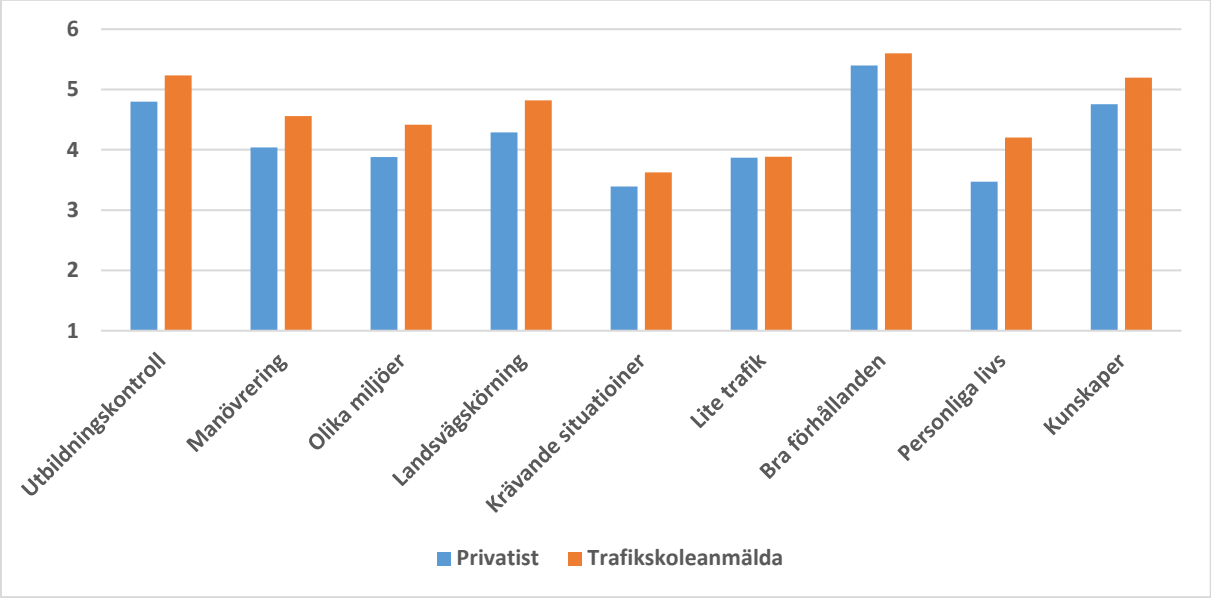
Figur 61 visar att majoriteten av de som anmäldes privat hade gått på trafikskola (82,6 %). I denna grupp var det också vanligast att man gått på skola i slutet av utbildningen. Resultaten visar också att skillnaden i hur de övat på trafikskola var signifikant (p<0,01).



Figur 61. Andel som gått på trafikskola och när under utbildningen de gick på skola.

Ytterligare analyser genomfördes för att undersöka om övningsmoment utförda på trafikskola, som beskrivits i föregående kapitel, kunde kopplas till hur de anmäldes. Eftersom antal timmar som de övningskört, både på skola och privat, är en viktig faktor kontrollerades för detta. I analyserna ingick

därför endast personer som övningskört privat mer än 25 timmar och på trafikskola 1 till 10 timmar (antal =478 personer, medelålder 24 år, kvinnor 51 %[12]), se Figur 62.

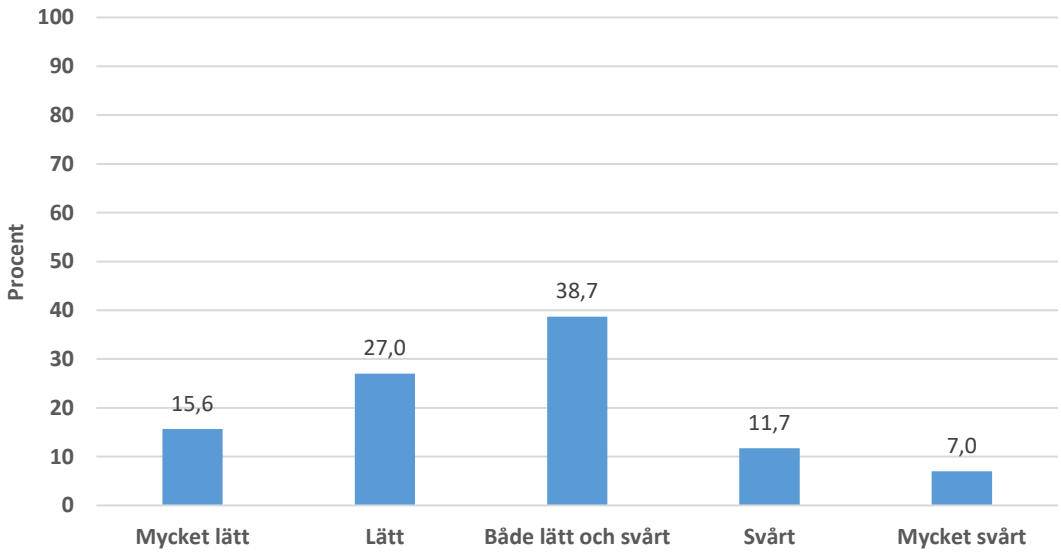


Figur 62. Övningsmoment på trafikskola uppdelat efter anmälningssätt; 6=mycket vanligt.

Resultaten visar att för de som anmäldes via trafikskola i högre grad än de som anmäldes som privatist övat signifikant mera än de andra. Detta gällde alla moment förutom krävande situationer, lite trafik, och bra förhållanden.

6.2.11. Körprovet

Resultaten visade att 58,5 procent fick godkänt på körprovet efter första försöket. Hur lätt/svårt man uppfattade körprovet åskådliggörs i Figur 63.



Figur 63. Hur lätt eller svårt det var att klara körprovet.

[12] Kombinationen privat 26–100 och trafikskola 11–25 valdes bort eftersom de var äldre än genomsnittet (29 år) och bestod mest av kvinnor (70 %).

Omkring 43 procent tyckte provet var mycket lätt eller lätt, medan nästan 19 procent tyckte det var svårt eller mycket svårt.

6.2.11.1. Omprov/ej omprov

Uppgifterna om antal körprov innan det blev godkänt bygger inte på enkätsvar, utan på uppgifter från den datafil från Trafikverkets förarprovsregister. Som tidigare presenterats var det 58,5 procent som blev godkända på första försöket. För en dryg femtedel rörde det sig om det andra körprovet i ordningen, se vidare Tabell 10.

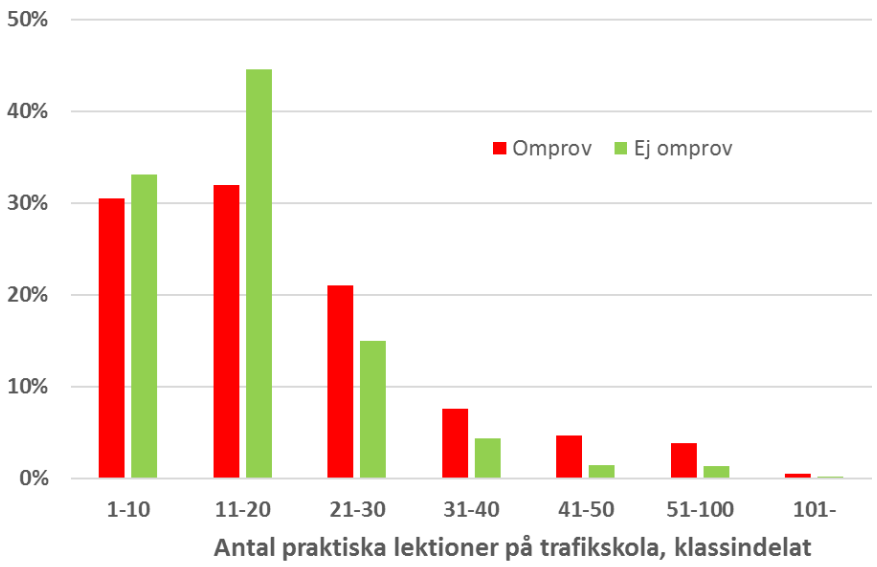
Tabell 10. Antal gånger körprovet genomförts. Källa: Trafikverkets förarprovsregister.

Antal gånger	Antal personer	Procent
1	1 638	58,5
2	619	22,1
3	265	9,5
4	132	4,7
5	63	2,2
6	36	1,3
7	25	,9
8	5	,2
9	7	,2
10 eller fler	12	0,4

Ytterligare analyser (t-test) visade att männen i högre grad än kvinnorna klarade körprovet på första försöket, $p<0,01$, (63 % av männen och 56 % av kvinnorna). För en majoritet av dem som gjorde kunskapsprovet på något annat språk än svenska, rörde det sig om ett omprov, 63 procent ($p<0,01$). Det fanns också en signifikant skillnad när grupperna med respektive utan AM-behörighet jämfördes: 65 procent av dem med denna behörighet klarade uppkörningen på första försöket, medan 58 procent gjorde det i gruppen som inte hade behörigheten ($p<0,01$).

Andra faktorer som kunde ha ett samband med om de klarade körprovet på första försöket eller inte undersöktes med hjälp av en Chi^2 analys. Resultaten visade att de som övat med sin mamma eller pappa i högre grad än de andra klarade sig på första försöket ($p<0,001$). Deras handledare hade också haft körkort en längre tid än de andra ($p<0,001$).

Omprovsgruppen tog i genomsnitt 21 körlektioner på trafikskola, de som klarade uppkörningen på första försöket tog i genomsnitt 17 körlektioner ($p<0,01$). Eftersom det var stor spridning i hur många körlektioner man tagit på trafikskola, redovisas även medianantalet. För omprovsgruppen uppgick medianantalet lektioner till 18, motsvarande för andra gruppen var 15 körlektioner. Materialet har även klassindelats, se följande figur.



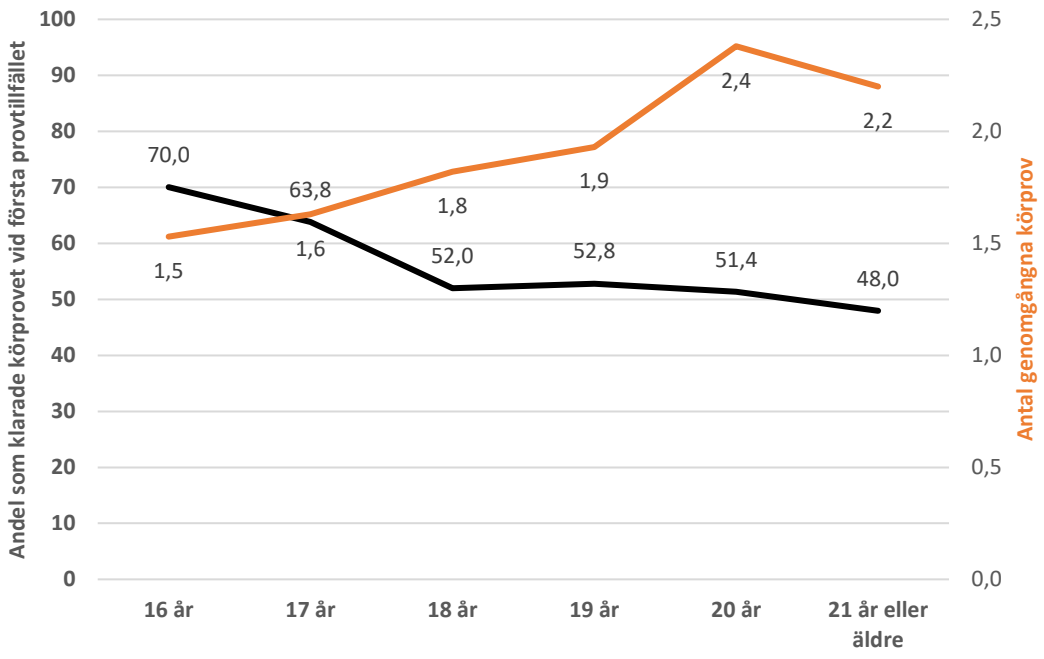
Figur 64. Antal körlektioner på trafikskola, uppdelat efter omprov/ej omprov.

Följande tabell sammanfattar hur många prov som gjorts och andel som klarade första uppkörningen utifrån gruppering efter anmälningssätt enligt förarprovsregistret (privatist eller via trafikskolan). Skillnaderna mellan delgrupperna var signifikanta (p<0,01).

Tabell 11. Genomsnittligt antal genomförda körprov och andel som klarade första uppkörningen, tre olika indelningar av eleverna efter anmälningssätt och upplägg av övningskörningen.

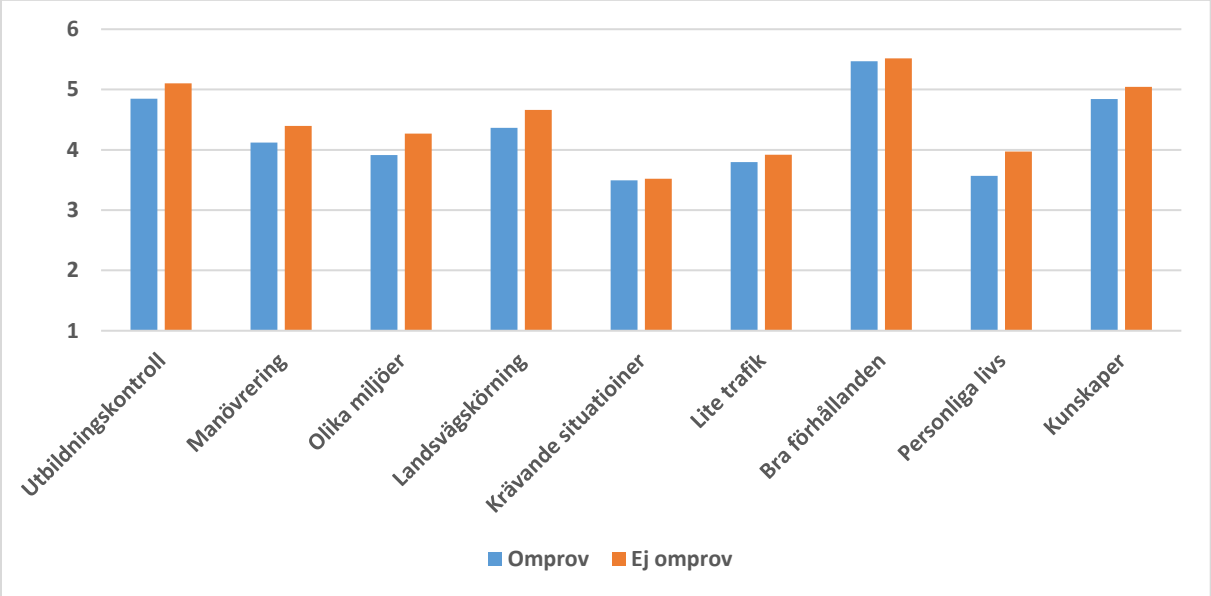
Delgrupp	Antal	Vilket prov i ordningen, medelvärde (sd)	Andel som godkändes på första uppkörningen, %
Privatist enl. register	1232	2,3 (1,8)	41,1
Trafikskoleanmäld enl. register	1570	1,4 (0,9)	72,1

Lägst genomsnittligt antal prov finner vi bland de som var trafikskoleanmälda till körprovet. Ju lägre ålder eleven började övningsköra vid, desto högre andel av eleverna klarade körprovet vid första försöket, se Figur 45. I figuren visas också genomsnittligt antal körprov som krävdes för att bli godkänd. Sju av tio som började övningsköra vid 16 års ålder, klarade körprovet på första försöket. Motsvarande andel för dem som började övningsköra som 21-åring eller äldre var 48 procent. Uttryckt i antal körprov, behövde gruppen som började övningsköra som 16-åring i genomsnitt 1,5 prov för godkännande medan den äldsta ”nybörjargruppen” i genomsnitt gjorde körprovet 2,2 gånger, se Figur 65.



Figur 65. Andel för vilka körprovet inte var ett omprov (enligt Förarprovsregistret) uppdelat per ålder då övningskörningen påbörjades samt antal körprov per ålder.

Utifrån samma register som i tabellen ovan undersöktes om de olika övningsmomenten på trafikskola kunde kopplas till om de klarade uppkörningen på första försöket eller inte. Eftersom antal timmar som de övningskört, både på skola och privat, är en viktig faktor begränsades spridningen genom att bara använda två grupper, det vill säga personer som övningskört privat mer än 26 timmar och på trafikskola 1 till 10 timmar (antal = 478 personer, medelålder 24 år, kvinnor 51 %), se Figur 66.



Figur 66. Övningsmoment på trafikskola uppdelat efter omprov/ej omprov; 6=mycket vanligt.

Resultaten visar att för de som körprovet inte var ett omprov övat signifikant mera på alla momenten förutom; krävande situationer, lite trafik, bra förhållanden och kunskaper.

6.2.12. Sammanställning av de öppna svaren i enkäten

I enkäten fanns möjligheten att skriva fritt i ett kommentarsfält rörande det som respondenterna tyckt varit bäst respektive sämst med sin förarutbildning. Flera av svaren är fylliga och där det preciseras vad och varför man tycker att något varit bra eller dåligt. I andra fall är svaren mer knapphändiga, där man till exempel skriver att risktvåan var bra, men utan att redogöra närmare om detta. Sammantaget har 56 procent av respondenter, i mer eller mindre grad, skrivit i kommentarsfältet (men där vi uteslutit kommentarer som inte har något med förarutbildningen att göra). I följande avsnitt sammanställs resultaten av svaren i det öppna kommentarsfältet.

6.2.12.1. Kostnad

En av de aspekter som tas upp relativt frekvent i kommentarsfälten handlar om kostnad (134 stycken). Man relaterar antingen till förarutbildningen i sin helhet eller till vissa moment i den, som till exempel körlektioner på trafikskola. Flera respondenter menar uttryckligen, eller antyder, att trafikskollärarna vill att körkortsaspiranten ska ta så många körlektioner som möjligt för att trafikskolan ska tjäna pengar (28 stycken). Några menar till exempel att de inte hade behövt de sista körlektionerna eftersom man klarade körprovet: man ser inte dessa sista lektioner som anledningen till att man klarade körprovet. En respondent menar istället att hen inte blev godkänd på körprovet med anledning av att förarprövaren endast var ute efter körkortsaspirantens pengar. Ytterligare delar av förarutbildningen som uppges vara för dyra är förarprovet (4 stycken), introduktionsutbildningen (2 stycken), riskutbildning 1 (4 stycken) och trafikskolans teorilektioner (2 stycken). Uppfattningen att olika moment i förarutbildningen är för dyra kan i många fall relateras till kritik kring innehåll och pedagogik/upplägg i dessa. Man hade till exempel önskat ”mer valuta för pengarna”.

För några (3 stycken) respondenter var privat övningskörning ett sätt att hålla ned kostnaderna, vilket de lyfter som en positiv erfarenhet. Av samma anledning – kostnadsaspekten – är några av respondenterna missnöjda med att de inte hade möjlighet att övningsköra i privat regi i så stor omfattning som man hade önskat.

6.2.12.2. Introduktionsutbildningen

Några (9 stycken) av respondenterna har i det öppna kommentarsfältet kritiserat introduktionsutbildningen. Man anser att den är för dyr (jfr ovan) och att dess innehåll är för generellt, alternativt onödigt (självklarheter) och/eller tråkigt och att den inte innebar en förberedelse för kommande övningskörning. En respondent beskriver till exempel introduktionsutbildningen som att den ”kändes enormt utdragen och fylld med anekdoter och annat som stal tid”, och en annan respondent upplever utbildningen som påtvingad. En annan beskrivning är att man sitter av tiden, med tillägget att det borde vara mer fokus på gruppdiskussion, förväntningar och farhågor och att den kompetens som finns bland deltagarna borde användas i undervisningen. En respondent tycker också att det var svårt att hitta passande tider för introduktionsutbildningen.

I kommentarerna är det ingen av respondenterna som har lyft just introduktionsutbildningen som något extra bra i förarutbildningen.

6.2.12.3. Förarutbildningens upplägg

Några av respondenterna kommenterar upplägget av den egna förarutbildningen. Att kombinera privat övningskörning med körlektioner ses oftast som mycket positivt: mängdträning med privat handledare kombineras med kloka råd från professionella trafikskollärare. Någon tyckte att det var bäst att inleda utbildningen med några körkortslektioner för att sedan fortsätta på egen hand med privat handledare, medan en annan respondent istället var nöjd med sitt upplägg med att börja övningsköra privat för att i slutet ”finputsa” med körlektioner på trafikskola. Som ovan beskrivits var det också några som valde att övningsköra privat för att få ned kostnaden.

I backspegeln är några av dem som övningskört privat missnöjda, antingen med anledning av att man inte kom överens med handledaren eller inte tyckte att denne var bra, eller att man inte fick möjlighet att övningsköra så mycket som man hade önskat. Men det finns också de som tvärtom lyfter den privata övningskörningen som det bästa med förarutbildningen, i det att handledaren var pedagogisk och att man fick många körtillfällen.

Flera uppger att de hade utbildat sig genom en intensivutbildning, vilket de flesta har positiva erfarenheter av. Det som lyfts är möjligheten till intensiv och sammanhängande utbildning och att man var nöjd med sina trafikskollärare. Samtidigt finns det några av dem som gått intensivutbildning som i efterhand menar att det var för mycket information att ta till sig på kort tid.

I sin helhet kommenteras inte i så hög grad huruvida det saknats något moment i förarutbildningen. Flera påpekar dock att de önskar att de hade fått möjlighet att – framförallt på trafikskolan – träna mörkerkörning.

6.2.12.4. Trafikskolan och trafiklärarna

Vad gäller körlektioner på trafikskola menar en del av respondenterna att trafikläraren hade fel fokus i lektionsupplägget och att de inte individanpassades. Respondenterna upplevde till exempel att de ”harvade” med samma moment under flera körlektioner, vilket resulterade i att man inte hann med andra moment som det enligt respondenten behövdes tränas på. Några menar också att de ”tvingades” att ta fler körlektioner än vad de själva ansåg behövdes, och att trafikskolan bara var ute efter att tjäna pengar (jfr ovan). Vidare har några respondenter erfarenheter av att det kunde vara svårt att få tid för körlektioner, vilket kunde innebära längre uppehåll med körningen.

Svaren i kommentarsfälten indikerar att trafiklärarens attityd har en mycket stor betydelse för körkortsaspiranten. Flera är de som påtalar att trafikläraren varit otrevlig och nedlåtande och/eller endast gett negativa kommentarer under körlektioner – i vissa fall beskrivs rena kränkningar som genererat dålig självkänsla. Några beskriver också hur körlektionerna förkortades, vilket beskrivs som oseriöst. Flera av respondenterna hade med anledning av dåliga erfarenheter bytt trafikskola och/eller trafikskollärare, varefter de varit mycket nöjda med sina utbildare. De positiva aspekter som lyfts i dessa sammanhang är trafikskollärare som ger positiv återkoppling under körlektioner, har förståelse för körkortsaspirantens nervositet och som är lugn och vänlig. Respondenterna beskriver det också i termer av ”god atmosfär” i trafikskolans lokaler och i samband med körlektion.

En del av respondenterna lyfter att det har varit bra att ha flera trafikskollärare som lär ut olika saker och på olika sätt, medan andra erfar just detta som en nackdel: man vill ha en enda lärare så att det inte skapas förvirring om olika lärare lär ut olika saker. Några menar också att det kunde bli förvirrande när den private handledaren lärde ut på annat sätt än trafikläraren.

Medan erfarenheter och uppfattningar om körlektioner tas upp relativt frekvent är det få som kommenterar teorilektioner. I vissa fall är det även svårt att avgöra om det är kör- eller teorilektioner (alternativt både och) som det syftas på i kommentarerna (t.ex. ”trafikskolans lektioner var bra”). Däremot är det flera som lyfter möjligheten till att kunna öva teori via datorprogram (flera nämner elevcentralen), och som flertalet ser som mycket positivt. Av dem som nämner teorilektioner är det några som menar att de var för långa och ointressanta.

6.2.12.5. Annat språk än svenska

Några av respondenterna påtalar problem med dålig översättning från svenska till annat språk, så som arabiska och somaliska, men utan att redogöra för om detta gäller lektioner på trafikskola och/eller i samband med förarprov. En respondent efterlyser översättningar på urdu eftersom det i Sverige finns många som kommer från Pakistan.

En respondent beskriver att hen var tvungen att förlita sig på trafikskoleboken eftersom trafikskolan inte gav teorilektioner på engelska, och en annan hade önskat att förarprövaren hade kunnat engelska.

Vidare är en respondent kritisk till den långa tiden det tog för att få en tolk (polska) inför förarprovet. Ett omvänt problem ges av en respondent som hade en trafikskollärare som inte behärskade svenska tillräckligt bra för att, enligt respondenten, kunna vara till hjälp under körlektionerna.

De positiva erfarenheter som beskrivs avseende annat språk än svenska är möjligheten att kunna göra kunskapsprovet på sitt modersmål (3 stycken).

6.2.12.6. De obligatoriska momenten inom utbildningen

Flera har tagit upp Riskutbildning 1 i kommentarsfälten, och där det framförallt är negativa erfarenheter som påtalas. Utbildningen upplevs till exempel som för lång, och att det som tas upp är självklarheter. De respondenter som själva inte är tonåringar hänvisar till sin ålder och menar att ämnen som till exempel grupptryck och riskfylld körning framförallt riktar sig till yngre, medan de yngre respondenterna menar att risker med alkohol och droger i samband med bilkörning är sådant som tas upp i skolvärlden och som man redan är väl medveten om. En respondent skriver: ”Risk 1 – helt överflödig, de som behövde den lyssnade inte och vi som lyssnade behövde den inte.” Vidare lyfter några att utbildningen, med dess fokus på unga riskbenägna män, bidrar till generaliseringar kring kön. Några av respondenterna har också erfarenheter av att utbildaren varit oengagerad. En annan aspekt handlar istället om att det är mycket information som ska förmedlas under kort tid, vilket gör att man som elev tappar fokus.

Ett fåtal personer har i kommentarsfältet lyft Riskutbildning 1 som något som de tyckt har varit extra bra i förarutbildningen, i det att man har fått lära sig mycket om risker.

Medan Riskutbildning 1 till stor del får negativ kritik i kommentarsfälten är erfarenheterna av Riskutbildning 2 desto mer positiva. Att få uppleva hur det känns att köra bil på halt underlag ses som mycket lärorikt – några menar till och med att mer tid borde läggas på detta moment än vad som gäller idag. Ett fåtal ser dock det positiva och roliga i själva körningen, att få ”bränna däck”, som en respondent uttrycker det.

I några fall framförs kritik av Riskutbildning 2, men då det framförallt handlar om utbildarens bemötande. En respondent beskriver miljön för Riskutbildning 2 som otrevlig och stressig, och några menar att båda riskutbildningarna är slöseri med tid.

6.2.12.7. Kunskapsprovet

I kommentarsfälten riktas stor kritik till kunskapsprovet. Frågorna beskrivs som mycket svårtolkade, och där det upplevs som svårt att välja bland svarsalternativen. Att frågorna är konstigt formulerade och därmed svårbegripliga uppfattas av en del som att man från Trafikverkets sida vill att provtagaren ska misslyckas. Vidare menar flera av de svarande att provet innehåller irrelevanta frågor, som till exempel lastbilars vikt och liknande. Man anser att sådana fakta kan man själv leta upp vid framtida behov. Dessutom framkommer synpunkter om att bilderna är omoderna (t.ex. bild på instrumentbräda från äldre bil och som man inte känner igen) och/eller otydliga. I kommentarsfälten lyfts också att frågorna på kunskapsprovet inte stämde överens med de frågor man övat på med hjälp av utbildnings-material i form av trafikskolebok eller övningsprogram på dator. Ytterligare kritik är att man inte får reda på de rätta svaren på de frågor som man har fått fel på. Följande citat får sammanfatta kritiken:

> *Jag som 39-åring välutbildad svensk med svenska som modersmål tycker även jag att det var otroligt svårt att förstå [kunskapsprovet]. Var tvungen att läsa om flera gånger för att ens förstå. Det teoretiska känns överlag väldigt förlegat och omodernt.*

Även om det framförallt är negativ kritik av kunskapsprovet som beskrivs har några lyft just kunskapsprovet som något som de har tyckt varit bra i förarutbildningen. En respondent skriver till exempel: ”Kunskapsprovet var bra utformat och man kände igen det mesta”.

6.2.12.8. Körprovet

Flera av respondenterna uttrycker hur den egna nervositeten påverkar bilkörningen negativt, framförallt i samband med körprovet. Förutom nervositeten påtalar några av respondenterna att körprovet försvårades av att man inte var van vid den bil som man körde upp i.

Av svaren framkommer det tydligt att förarprövarens attityd och bemötande har en mycket stor betydelse för om man som körkortsaspirant kan hantera ovan nämnda nervositet. Ett första underkänt körprov kan till exempel av respondenten kopplas till den egna nervositeten, som i sin tur framkallats och förstärkts av förarprövarens bemötande och attityd. Dessa förarprövare beskrivs som lynniga och aggressiva och som bara är ute efter att ”sätta dit” körkortsaspiranten. I flera fall har man inte förstått de argument som getts om varför man inte har blivit godkänd, exempelvis kan en respondent uttrycka att hen kuggades på grund av ett mindre misstag. Några menar också att de överhuvudtaget inte har fått förklarat för sig varför de inte blivit godkända.

I samband med omprov, med annan förarprövare än vid det första försöket, har det oftast gått bra. Detta relateras många gånger till förarprövarens bemötande, som varit betydligt bättre än vid det första tillfället. Även bland dem som klarat körprovet vid första försöket betonas i flera fall betydelsen av förarprövarens bemötande, i det att de beskrivs som lugna och att de förstår att man som körkortsaspirant är nervös.

Sammantaget beskrivs bedömningen av körprovet som godtycklig och subjektiv, och flera av respondenterna påpekar att körprovets utfall inte ska bero på vilket humör förarprövaren är på den aktuella dagen. Följande citat får sammanfatta det som framkommer i kommentarerna:

> *Min första uppkörning var inte bra då uppkörningsledaren redan innan hade bestämt sig för att underkänna mig och var direkt otrevlig efteråt. /.../ Utan istället ifrågasatte hen varför jag tog upp tid för andra. Hen hittade även på vissa saker som hände under uppkörningen men man hamnar i en beroendeställning och det kvittar vad man säger efteråt. Klarade dock uppkörningen andra gången och gjorde då ungefär samma körning men hade en väldigt lugn och samlad uppkörningsledare vid det tillfället.*

6.2.12.9. Förarprovet - tidsaspekten

Några av respondenterna har påtalat tidsaspekterna vad gäller förarprovet. Ett exempel är att man anser att det är för lång väntetid för att få en tid för uppkörning (12 stycken). En respondent menar att det var svårt att få tid för uppkörning med anledning av att hen tog körkort för automatväxlad bil. Trafikverket har för få bilar som är automatväxlade, vilket även gäller för trafikskolor, och detta skapar väntetider, menar respondenten.

6.3. Sammanfattning

6.3.1. Den teoretiska utbildningen och kunskapsprovet

Resultatet från enkätstudien riktade till personer som blivit godkända på körprovet för körkorts-behörighet B under september 2015. Bortfallsanalysen visar att kvinnor svarade i högre grad än männen och detsamma gäller de som inte behövde göra några omprov. Av den anledningen tar analyserna i denna studie hänsyn till detta och analyserar kvinnor och män separat och detsamma gäller omprov och inte omprov.

Resultaten visar att ungefär hälften hade deltagit vid en teorilektion på en trafikskola. Det hjälpmedel de oftast använde var teoriboken. Rent allmänt var det de som klarade provet på första försöket som i högre utsträckning än de andra använde olika hjälpmedel. Med avseende på kunskapsprovet så var det ungefär en fjärdedel som ansåg att det var svårt. Bland de svarande var det en stor andel som klarade provet på första försöket men det var en relativt stor skillnad mellan de som gjort provet på svenska

och annat språk. Riskutbildningen behandlades i denna enkät och det man var mest nöjd med var riskutbildning del 2. Ytterligare analyser visar att kvinnorna var mer nöjda än männen till båda dessa utbildningar.

6.3.2. Den praktiska utbildningen

Det vanligaste upplägget av den praktiska utbildningen var att man kombinerat trafikskola med privat övningskörning även om denna kombination var vanligast för kvinnorna. Den vanligaste åldern då man började övningsköra var 16 år ålder men det var också vanligt att man var 21 år eller äldre. Med avseende på handledare hade de flesta en till två handledare och huvudhandledare var oftast någon från den närmaste familjen. Trots det fanns det en relativt stor skillnad mellan de som gjort kunskapsprovet på annat språk eftersom det i denna grupp var betydligt vanligare att man hade en huvudhandledare som man inte var släkt med. De flesta var också mycket nöjda eller nöjda med sin huvudhandledare men också att kvinnorna var nöjdare än männen. Synen på det stöd huvudhandledaren fick från trafikskolan var sämre och det var inte speciellt vanligt att handledaren följde med under ett körpass på trafikskolan.

Som tidigare nämnts hade de flesta tagit i varje fall någon lektion på en trafikskola men anledningen till att man inte gjort det var att det var för dyrt följt av att man ansåg att det räckte med deras handledare. En hypotes som testades var att de som var arbetssökande i högre utsträckning än de som studerande och arbetade i högre grad avstod från att ta lektioner på en trafikskola eftersom det var för dyrt. Resultaten stödde denna hypotes eftersom de arbetssökande i högre grad än de andra angett detta alternativ.

När det sedan handlade om hur de lagt upp sin utbildning visade resultaten att det var vanligast att man tog körlektioner på skola i slutet av sin utbildning. Med avseende på om körlektionerna gav god valuta för pengarna var det hälften som instämde med detta. Rent allmänt var man nöjd med de råd man fick av trafikläraren och i de flesta fall var man överens om tidpunkten för uppkörning.

6.3.3. Körkortsutbildningens övningsmoment

I enkäten ingick en rad olika frågor om vad man övat på, både privat och på trafikskola. Här måste man även beakta att antalet timmar de övningskört privat var betydligt fler än de man genomfört på en trafikskola vilket också återspeglas i resultaten. Trots detta kunde man se att man övade mindre privat på att köra sparsamt och man diskuterade mera sällan frågor som handlade om regler och olika vägmärken. Gruppen som körde både privat och på skola övade också på ett annat sätt privat jämfört med de andra grupperna som antingen enbart övade privat eller på skola. De övade betydligt mindre på hård inbromsning, vändning på landsväg och säkerhetskontroll. De diskuterade också mera sällan med sin privata handledare om sådant som hade med trötthet, stress och sambandet mellan hastighet och stoppsträcka att göra.

Ytterligare analyser genomfördes för att se om det var vanligare att man, rent allmänt, övade på vissa moment på en trafikskola jämfört med privat. Detta var oavsett hur många timmar man övningskört och hur man lagt upp sin utbildning. Trots att man övade mindre på en trafikskola var det vanligare att man övade på de olika momenten, förutom det som kan beskrivas som krävande situationer och lite trafik. Anledningen till att detta var att man på trafikskola övade mindre i mörker, halt väglag och då det var vått.

Eftersom denna studie hade en högre andel kvinnor än män jämfördes även dessa grupper med avseende på hur de övade, både privat och på skola. Resultaten visar att det vanligare att kvinnorna övade på de olika momenten. Detta gäller också om man enbart analyserar de som övningskört lika mycket (dvs. 26–100 timmar).

6.3.4. Anmälan till prov

Utifrån uppgifterna i förarprovsregistret visade resultaten att andelen som anmäldes via trafikskola var något högre än de som anmälde sig som privatister. Med avseende på bakgrundsfaktorer var det vanligare att privatisten var en man, hade en högre utbildning och var äldre än de som anmäldes via trafikskola. Detta i sin tur kunde också kopplas till att privatisten i högre grad än de andra förvärvsarbetade. Rent allmänt var det vanligare att man anmälde sig som privatist om man bodde i en storstad. De som anmält sig som privatist använde i mindre omfattning teoriboken och de deltog mera sällan i trafikskolans utbildning. I denna grupp hade majoriteten gått på trafikskola även om antalet timmar var färre och för dem var det vanligast att de väntade till slutet av sin utbildning.

I likhet med tidigare analyser studerades vilka moment de övat på men denna gång handlade det enbart om personer som övningskört privat mer än 26 timmar och på trafikskola 1 till 10 timmar eftersom antal timmar är en viktig faktor. Resultatet visade att de som anmäldes via trafikskola i högre grad än de som anmäldes som privatist övat signifikant mera på alla momenten förutom; krävande situationer, lite trafik, och bra förhållanden.

6.3.5. Körprovet

Resultaten visade att närmare 60 procent klarade körprovet efter första försöket och att männen i högre grad än kvinnorna klarade körprovet på första försöket. På frågan hur lätt eller svårt de tyckte att provet var så svarade majoriteten att det var svårt eller mycket svårt.

Skillnaden mellan de som anmäldes privat eller via trafikskola studerades också med avseende på om de klarade körprovet efter första försöket eller om de behövde flera försök.

Resultaten visade att de som började övningsköra vid en låg ålder och hade en AM behörighet i högre grad än de andra klarade körprovet på första försöket. Detsamma gällde männen, de som gjort kunskapsprovet på svenska och som anmälts till prov genom trafikskolan. Övriga faktorer som kunde kopplas till hur många prov de fick göra var; handledare och körerfarenhet. Detta innebar att de som klarade sig på första försöket oftare hade övningskört med sin mamma eller pappa som också hade haft ett körkort en längre tid än de andra. Däremot hade de som haft en handledare som inte var en nära anhörig mindre chans att klara sig på första försöket. Detsamma gällde de som mycket ofta haft en handledare med i trafikskolans bil och fått mycket stöd från en trafiklärare. Detta kan bero på att man som handledare söker hjälp och stöd från en skola om man har problem med sin elev.

I övrig visade resultaten att hur man övat under sin utbildning påverkade hur många prov man behövde göra. I denna analys ingick enbart de som övningskört privat mer än 26 timmar och på trafikskola 1 till 10 timmar. De som klarade provet på första försöket hade övat signifikant mera på alla moment som ska ingå i en körkortsutbildning förutom; krävande situationer, lite trafik, bra förhållanden och kunskaper och förmågor.

6.3.6. Öppna svar i enkäten

I enkäten fanns möjligheten att skriva fritt i ett kommentarsfält rörande det som respondenterna tyckt varit bäst respektive sämst med sin förarutbildning. Den aspekt som man hade mest synpunkter på var kostnaden. Detta kunde handla om förarutbildningen i sin helhet eller vissa moment. Några nämnde att de inte litade på trafikläraren utan trodde att de enbart föreslog flera timmar för att tjäna pengar.

Kommentarer handlade också om den obligatoriska utbildningen och man var rätt negativt inställd till introduktionsutbildningen som man tyckte behandlade självklarheter. Detta gällde även riskutbildning 1 men man var betydligt positivare inställd till riskutbildning 2 som ansågs vara mycket lärorik.

Upplägget på förarutbildningen diskuterades och många tyckte det var bra att kombinera den privata utbildningen med den på trafikskola.

Deras kommentarer om trafikskolelärare varierade mycket, allt från att de var nedlåtande till att de var upplyftande och stöttande.

De som inte behärskade det svenska språket fullt ut lyfte fram bristande översättning och att det kunde vara svårt att få en tolk på det egna språket. Även problemet med att hitta litteratur framhävdes.

Då det handlade om körprovet var det många som berättade att de varit mycket nervösa och att förarprövarens bemötande var oerhört viktig. I likhet med trafikskolelärarna beskrevs vissa i positiva ordalag andra i negativa. Från svaren kunde man också utläsa att de inte litade på förarprövarens bedömning eftersom den upplevdes som subjektiv.

7. Enkätstudie riktad till trafiklärare

7.1. Metod

7.1.1. Utskick och svarsfrekvens

Under december månad 2015 skickades en webb enkät ut till 570 STR medlemmar. Därefter skickades två påminnelser till dem som inte svarat på enkäten. Tjugosex enkäter kom tillbaka eftersom e-post-adresserna hade upphört. Av de som fått enkäten svarade 348 personer vilket innebär en svarsfrekvens på 64 procent.

7.1.2. Deltagare

Av de som svarade var det 87 kvinnor och 253 män. Deltagarna var födda från 1937–1991 (Medelvärde: 1965). Deras närmaste förarprovskontor sträckte sig från norr till söder och för 22 procent var deras närmaste kontor antingen i Göteborg, Malmö eller Stockholm.

7.1.3. Utformning av enkäten

Enkäten behandlade sex olika områden.

1. Kostnader för utbildningen: Det finns en allmän inställning bland beslutsfattare att körkortet ska vara så billigt som möjligt; Det finns en allmän inställning bland elever att körkortet ska vara så billigt som möjligt; Min trafikskola känner sig tvungen att ställa mindre krav på kunden för att skära ned på deras kostnader.

2. Utbildningen rent allmänt: Körkortsutbildningen prioriteras lågt bland körkortseleverna; Körkortsutbildningen prioriteras lågt i det nationella trafiksäkerhetsarbetet.

3. Utbildningens omfattning: Jag måste först och främst tillgodose kundens krav oavsett vad jag själv anser att kunden behöver.

4. Elevernas motivation och möjlighet att nå fram: Det är mycket svårt att motivera eleven att öva på sådant som inte kommer att ingå i det slutliga förarprovet; Det är mycket svårt att motivera eleven till att ta extra lektioner; Det är mycket vanligt att eleverna bokar tid till praktiskt prov även om jag inte tycker de är färdiga; ; Hur lätt eller svårt är det att nå fram till alla deltagare under Riskutbildningen del 1; Hur lätt eller svårt är det att nå fram till alla deltagare under introduktionsutbildningen? Tycker du att det är svårt att påverka en elevs attityder och normer?

5. Synen på de obligatoriska momenten: Riskutbildningen del 1 innehåller alldeles för mycket vilket innebär att det lätt blir korvstoppning; Introduktionsutbildningen innehåller alldeles för mycket vilket innebär att det lätt blir korvstoppning; Hur lätt eller svårt är det att nå fram till alla deltagare under Riskutbildningen del 1; Hur lätt eller svårt är det att nå fram till alla deltagare under introduktionsutbildningen?

6. Deras egen kunskap, pedagogiska redskap och deras möjlighet att utföra en god utbildning: För lite tid tillsammans; Eleven är inte mottaglig utan vill bara klara provet; Inte tillräcklig kunskap om dessa områden; Saknar pedagogiska metoder.

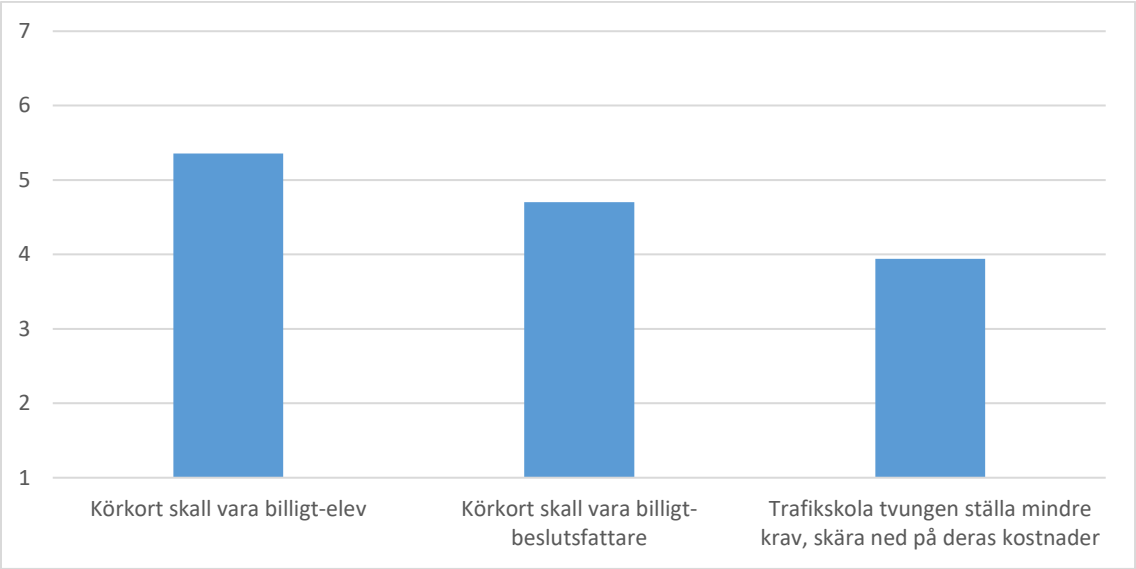
Svarsalternativen i enkäten var antingen kategorier så som ja eller nej eller på en skala från 1 till 7, där 1 angav att de tar helt avstånd alternativt att det var mycket svårt och 7 att de instämmer helt

alternativt att det är mycket lätt. Enkäten avslutades med en rad olika bakgrundsfrågor om ålder, kön och närmaste förarprovskontor.

7.2. Resultat

7.2.1. Kostnaden för utbildningen

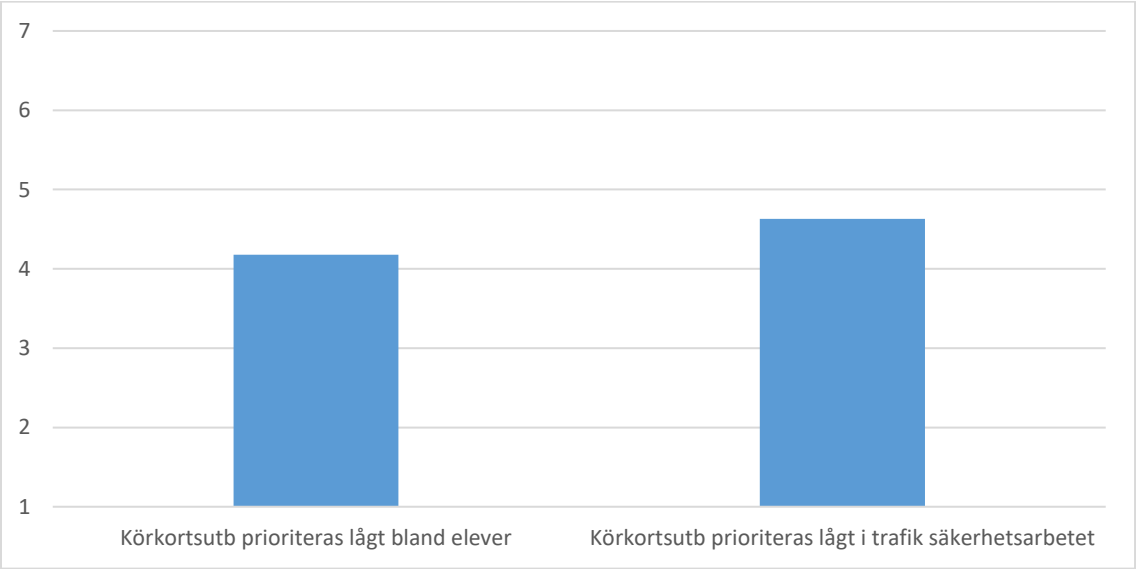
En relativt hög andel instämde med att körkortet ska vara billigt även om detta främst gäller eleverna (elev – 54 %; beslutsfattare – 40 %). En något lägre andel instämde med att trafikskolan ställer mindre krav på (29 %) Se Figur 62.



Figur 67. Kostnaden för utbildningen. (7=instämmer helt; 1 tar helt avstånd).

7.2.2. Utbildningen rent allmänt

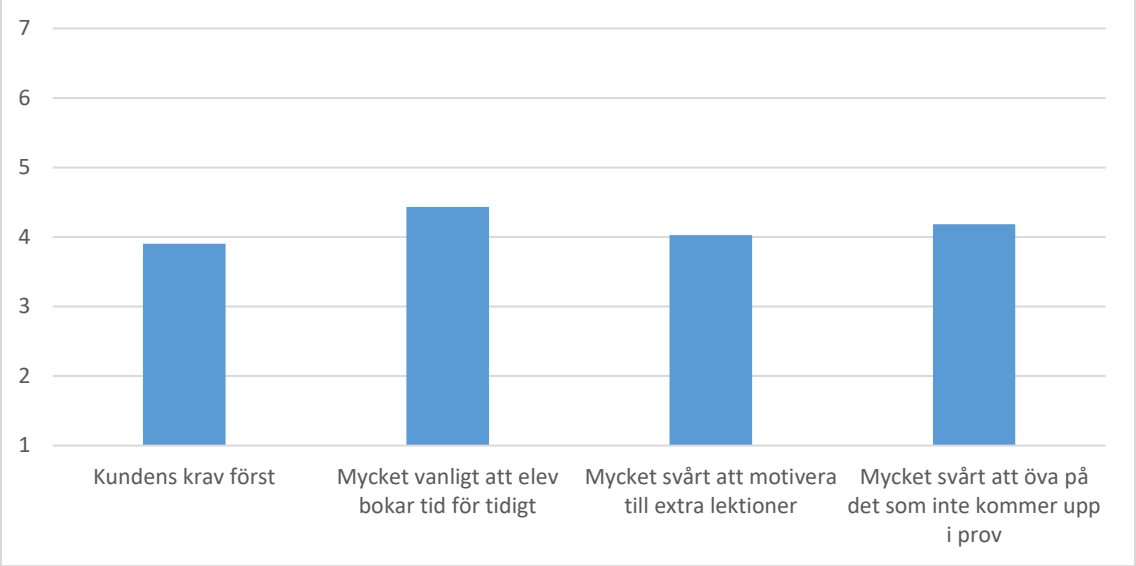
Det var en högre andel som instämde med att körkortsutbildning är lågt prioriterad i trafiksäkerhetsarbetet (36 %) jämfört med att den har samma låga prioritet bland eleverna (22 %).



Figur 68. Utbildningen rent allmänt. (7=instämmer helt; 1 tar helt avstånd).

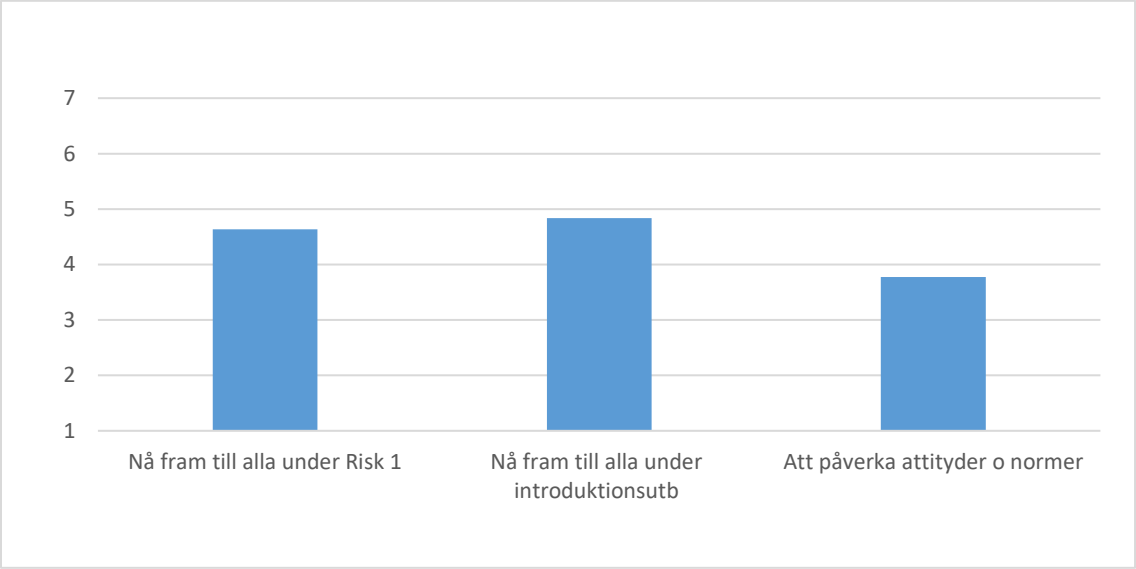
7.2.3. Utbildningens omfattning, elevernas motivation och möjlighet att nå fram

Figur 69 visar att det man instämde mest med var att elever bokar tid innan de är färdig med sin utbildning (35 %), därefter att det var svårt att få dem att öva på sådant som inte kommer upp på provet (32 %) och slutligen att kundens krav kommer först (22 %).



Figur 69. Utbildningens omfattning och elevernas motivation. (7=instämmer helt; 1 tar helt avstånd).

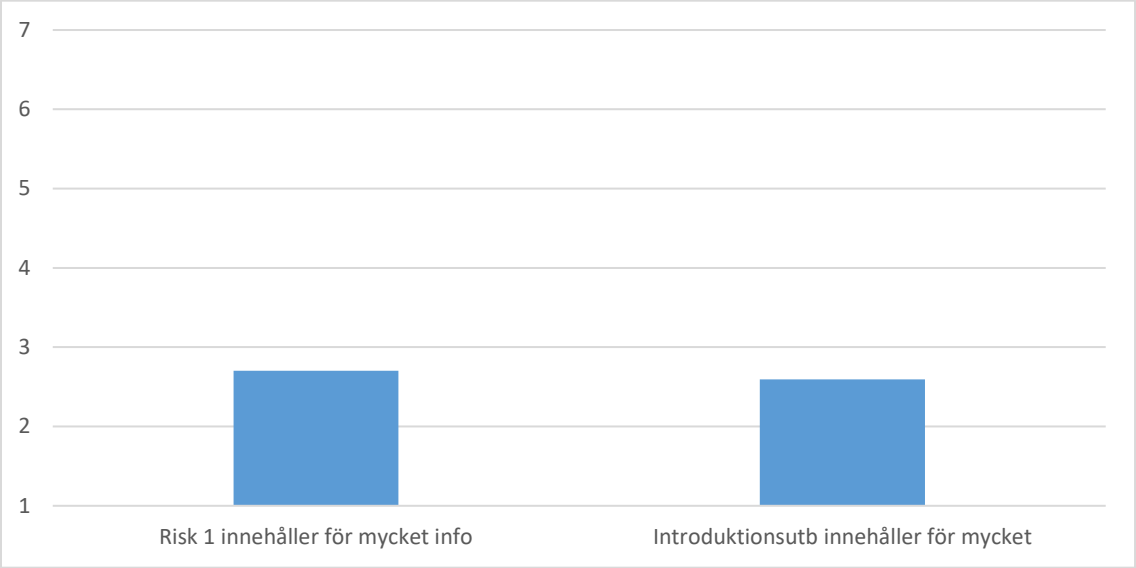
Figur 70 visar att en större andel instämde med att det var lätt att nå fram till alla elever både under riskutbildning 1 (29%) och introduktionsutbildningen (37%). Däremot var det inte en lika stor andel som instämde med att det var lätt att påverka attityder och normer (14%). När det handlade om det sistnämnda var det 22 procent som tyckte att detta var svårt.



Figur 70. Möjlighet att nå fram till eleverna. (7=mycket lätt; 1=mycket svårt).

7.2.4. Synen på de obligatoriska momenten

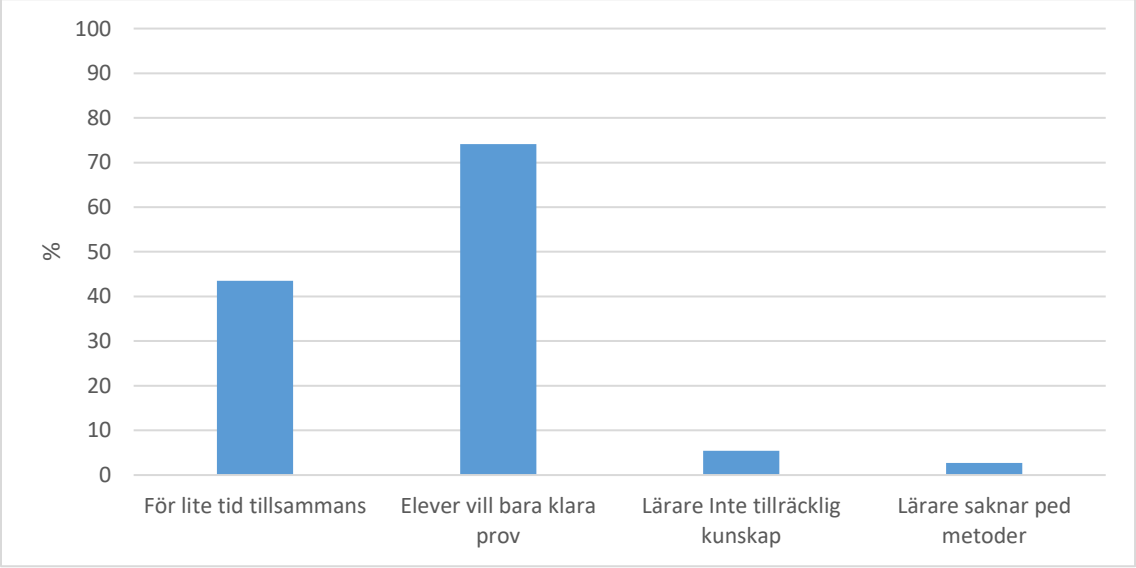
Resultaten visar att endast en liten andel instämde med att riskutbildning 1 (8 %) och introduktionsutbildningen innehåller för mycket (5 %).



Figur 71. Synen på de obligatoriska momenten. (7=instämmer helt; 1 tar helt avstånd).

7.2.5. Deras egen kunskap och deras möjlighet att utföra en god utbildning

Figur 67 visar att det man instämde mest med var att eleverna bara vill klara provet och att man inte fick tillräckligt med tid tillsammans. Däremot var det endast en liten andel som ansåg att läraren inte hade tillräckligt med kunskap och att de saknade metoder för att lära ut. Resultaten visade också att det var en relativt stor grupp som undvek att svara på frågorna om deras egen kompetens.



Figur 72. Kunskap, pedagogiska redskap och deras möjlighet att utföra en god utbildning. % som anger Ja; Skala ja och nej.

7.3. Sammanställning av de öppna svaren i enkäten

I enkäten fanns möjligheten att med egen text lämna egna kommentarer om utbildning. Sammantaget hade 231 respondenter, i mer eller mindre grad, skrivit i kommentarsfältet. I följande avsnitt sammanställs resultaten av svaret på denna fråga.

Mål

De flesta ansåg att det viktigaste målet var att eleven skulle bli en riskmedveten och självständig förare.

Utbildning

När det handlade om förarutbildningen var man väldigt ense om att den privata övningskörningen behövde styras upp. Man menade också att eleven borde ta någon av de första körlektionerna på en trafikskola tillsammans med sin handledare, istället för att komma precis innan de skulle köra upp. Detta för att undvika att de lär sig ett felaktigt beteende, något som kan vara svårt att ändra på. Ett problem som trafikläraren ofta fick erfara var att eleven, då de kom till trafikskolan, många gånger endast ville lära sig baskunskaperna. De var helt enkelt inte motiverade att lära sig ämnet på djupet. För att uppnå detta krävs flera undervisningstimmar. Kostnaden styr enligt dem alldeles för ofta och de tvingas då att ta genvägar för att hålla ned kostnaden för eleven. Flera ansåg att flera obligatoriska moment borde införas och även om antalet timmar var svårt att specificera för att det beror mycket på eleven, så låg det i genomsnitt mellan 15 och 20 timmar. Ett annat problem man lyfte var att eleverna många gånger inte kom till teorilektionerna vilket tidigare varit ett bra tillfälle att lära känna eleven bättre och på så sätt veta vilka insatser som behövdes.

Körprov

Många upplevde en frustration över att eleven bokade tid innan de var färdiga. Än mer om de försökt övertyga eleven om att denna behövde flera lektioner och de sedan klarar körprovet. När detta inträffade upplevde man att deras trovärdigt påverkades negativ. Rent allmänt ansåg man att det var för låga krav för att klara körprovet eftersom man enbart testade de lägre nivåerna i GDE-matrisen. En person tyckte att det skulle vara fasta slingor i varje stad så alla elever fick öva på samma saker.

Teoriprov

Det sammanhållande provet var något som vissa hade synpunkter på och några menade att det borde införas en spärrtid både på kunskapsprov och körprov.

Övrigt

I övrigt menade man att det var svårt att påverka elevernas attityder och normer och att utbildning borde börja redan i skolan. Ett ytterligare förslag var att eleverna borde följas upp efter de fått körkort.

7.4. Sammanfattning

Resultaten från denna studie visar att det man instämde mest med var starkt kopplat till synen på körkortsutbildningen. De ansåg att det var svårt att motivera eleverna till att ta extra lektioner vilket också innebar att de bokade tid innan läraren tyckte att de var redo. Detta kan också kopplas till att de inte tyckte att de fick tillräckligt tid med eleverna eftersom de bara ville klara provet. Rent allmänt kunde man se att de inte ansåg att elever och beslutsfattare prioriterade körkortsutbildningen. Istället handlade det enligt dem om att utbildningen ska vara så billig som möjligt. Till skillnad från detta var man mera positiv till hur själva utbildningen bedrivs på skolorna. Man ansåg i hög grad att både riskutbildningen och introduktionsutbildningen inte innehöll för många delar och att det var lätt att nå fram till alla. Detta kan också kopplas till att man ansåg sig ha tillräckligt med kunskap och

pedagogiska metoder för att utföra sitt arbete. Utifrån de öppna svaren kunde man se att det råder en viss frustration över att man måste släppa eleverna innan de är färdiga och att förarutbildningen handlar alldeles för mycket om kostnad och inte kvalitet.

8. Rekommendationer

De övergripande resultaten från denna studie visar att den allmänna diskussionen om förarutbildningen fokuserar för mycket på tid och kostnad och mindre på kvalitet, vilket inte gynnar trafiksäkerheten. Studiens rekommendationer framhäver därför att det finns behov av en mera omfattande förändring av förarutbildningen. Ett viktigt steg i detta arbete är att förbättra de pedagogiska metoderna. Metoder som syftar till att utveckla insikt, förståelse och attityder som i sin tur påverkar intentioner och faktiskt beteende. Det kan man exempelvis åstadkomma genom att eleven får sätta in sig själv i olika trafikantroller, uppleva konsekvenser av olika körstilar och specifika körbeteenden, analysera konsekvenserna av trafik för säkerhet, miljö och framkomlighet och komma till insikt om konsekvenser av riskfyllt beteende och olyckor för individen, omgivningen och samhället. Sett ur ett sådant perspektiv blir det uppenbart att det behövs pedagogiska metoder som utvecklar förståelse och reflektion över konsekvenser av egna beslut och beteenden. Dessa metoder kan sedan tillämpas inom riskutbildningarna och den mera allmänna förarutbildningen. Förutsättningar för detta är t.ex. att:

- Pedagogiken är elevcentrerad, dvs. att eleven har en aktiv roll i sökandet efter kunskap. Eleven är inte en passiv part som bara lyssnar på vad läraren förmedlar. Utbildningen måste ta sin utgångspunkt i elevernas individuella förutsättningar. Nedan följer några konkreta exempel:
    - *Problembaserat lärande* – Stimulerar till att själva formulera vilka problem som kan leda till olyckor eller farligt beteende i trafiken. Med utgångspunkt i problem-formuleringarna kan eleven sedan utveckla förslag till lösningar,
    - *Undersökande pedagogik* – Ge eleven en uppgift som de själva ska lösa ensamma eller i grupp. Detta innebär att eleven måste själva söka material för att lösa uppgiften.
    - *Gruppdynamiska övningar* – Utgår ifrån ett ämne som engagerar eleverna, t.ex. bilkörning och alkohol, grupptryck mellan kompisar och hur synen på vad som är tufft och manligt kan påverka risktagande. Material från autentiska olyckor kan även användas.
    - *Värderingsövningar* – Hjälper eleverna att ta ställning till olika situationer och företeelser som kan innebära dilemman. Genom att få hjälp med att ta ställning får man också möjlighet att fundera över konsekvenser av beteenden och ifrågasätta sina attityder.
    - *Insiktsskapande övningar* – Lär eleven att förutse och undvika att hamna i riskfyllda situationer genom egna erfarenheter under säkra förhållanden.
    - *Coaching* – Läraren ställer frågor till eleven för att uppmuntra dem att lösa olika problem på egen hand. En coach hjälper även sin elev att lägga upp en plan för att uppnå mål och motivera eleven att fullfölja den.
    - *Återkoppling* – I samband med körning på väg låter man eleven kommentera den egna körningen t.ex. med metoden ’berättade körning’. Att även få se sin egen körning på film har visat sig vara effektivt. Återkoppling kan även ges om flera elever är med i bilen samtidigt och på så sätt kan både utbildare och medföljande deltager komma med återkoppling.
- Ansatserna utgår från att eleven, åtminstone till viss del, kan ta ansvar för sitt eget lärande och för sitt eget beteende i trafiken.
- Påverkan sker över längre tid så att man skapar återkommande möjligheter att bygga upp ett robust engagemang och att reflektera över nya budskap och insikter.
- De pedagogiska metoderna kan aktivera eleven och göra honom/henne medveten om sig själv i ett samspel med andra trafikanter i en social trafikmiljö.

- Läraren och eleven formar ett partnerskap där läraren genom observation, frågor och feedback uppmuntrar eleven att reflektera och utveckla strategier för sina val och sitt beteende i trafiken.

Nedan följer några konkreta förslag på förändring som många gånger bör kopplas till de pedagogiska metoder som beskrivits ovan.

Privat övningskörning

- Uppmuntra handledaren till att ta kontakt med trafikskolan på ett tidigt stadium för att diskutera elevens utbildning med en trafiklärare. Detta minskar risken att eleven lär sig ett felaktigt beteende.
- Saxa privat utbildning med utbildning på trafikskola.

Förbättra kvalitén på de obligatoriska momenten

- Dela upp riskutbildning del 1 på två till tre olika tillfällen. Ett ökat fokus på gruppdiskussioner och gruppövningar som involverar alla deltagare.
- Fastställ när riskutbildningen del 1 ska genomföras så den inte genomförs för tidigt i utbildningen.
- Öka möjligheten att genomgå de obligatoriska delarna på sitt eget språk, men även undervisningsmaterial på så många språk som möjligt, och av god kvalité.

Fler obligatoriska moment

Inom forskningen finns förslag om att fler obligatoriska moment bör införas i det svenska förarutbildningssystemet för att målen för den nationella kursplanen för körkort uppfylls. Införandet av flera obligatoriska moment kan komma att kräva en mer genomgripande översyn av körkortsutbildningen så att mål, utbildningsinnehåll, genomförande och prov harmonierar med varandra. De obligatoriska momenten borde gälla både teori och praktik.

- Inför ett antal obligatoriska körmoment på trafikskola för att öka körkortstagarens förutsättningar att bli en bättre säkrare förare.
- De obligatoriska inslagen bör omfatta sådana moment som är svåra att klara privat såsom halka, mörker, tät trafik, omkörning, miljövänlig körstil samt de djupare psykologiska och sociala kompetenser som ingår i kursplanen.
- Inför ett antal teorilektioner på trafikskola. Fokus borde då vara på gruppdiskussioner och någon eller några av de pedagogiska metoder som beskrivs ovan. Detta är också ett bra tillfälle att lära känna eleven bättre och på så sätt veta vilka insatser som behövs.
- Utred möjligheten att införa en stegvis utbildning liknande GDL.
- Utreda möjligheten att införa en obligatorisk provuppkörning på trafikskola innan det riktiga förarprovet genomförs, men som liknar förarprovet. Detta är något som borde göra körkortstagarna bättre förberedda.

Kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikövningsplatser

En kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikövningsplatser är en förutsättning om man ska införa flera obligatoriska moment. Här handlar det både om trafiklärarutbildningen och tillsynen av trafikskolornas verksamhet. Förslag till åtgärder inom dessa områden är att:

- Säkerställa att trafiklärarutbildningen omfattar de högre nivåerna i GDE-matrisen och en rad moderna pedagogiska metoder för att säkerställa körkortsutbildningens kvalitet.

- Utreda möjligheter till en mera likformig trafiklärarutbildning i hela landet.
- Förstärka tillsynen av trafikskolor och trafikövningsplatser med fler tillsynstjänstemän.
- Öka frekvensen på tillsynen och se till att den i högre utsträckning än idag fokuserar på den praktiska verksamheten med betoning på tips, råd och diskussion.
- Ökad samverkan mellan Trafikverkets förarprovskontor och Transportstyrelsen eftersom förarprovskontoren har en betydligt bättre insyn i hur utbildningen bedrivs på trafikskolorna.
- Tillse att trafiklärare och instruktörer på trafikövningsplatser regelbundet genomgår fortbildning för att hålla sig à jour med ny kunskap om trafiksäkerhet, miljö, pedagogik m.m.

Förarprov

- Vidta åtgärder för att öka körkortstagarnas förståelse för provresultatet. Alldeles för många av de som underkänns utgår från att de inte gjort något allvarligt fel eller att förarprövaren varit för hård.
- Se över det sammanhållna förarprovet. Det sammanhållna provet kan leda till stress och att man bokar ny tid även om man inte är redo. Av den anledningen behöver speciellt tidsramen för det sammanhållna provet ses över.
- Utveckla provet så det bättre mäter de övergripande målen i GDE-matrisen övre högra del.
- Utreda möjligheten att införa ett s.k. ’hazard perception test’.
- Erbjuda körkortstagare med svår nervositet ett speciellt körprov.

Konsensus mellan mål, innehåll/process och förarprov

- Utveckla en ökad samstämmighet mellan utbildning och kursplan. Det ska finnas en tydlig harmoni mellan kursplanens mål, utbildarnas kompetens, elevens förutsättningar, utbildningens genomförande och provets utformning.

Ansvar och roller

- Ge forskning och utveckling kring förarutbildningsfrågorna högre prioritet. Det finns idag inte någon tydlig ansvarsfördelning gällande forskning och utveckling kring frågor om förar-utbildning. Koordinera de olika delarna av förarutbildningen bättre eftersom man idag upplever att området är splittrat. Detta inkluderar trafiklärarutbildning, trafikskolors verksamhet, förarprov, tillsyn m.m.
- Förbättra dialogen mellan de olika aktörerna i förarutbildningssystemet, innefattande trafik-skolor/utbildare, Trafikverkets förarprovsavdelning, Transportstyrelsen och ansvariga politiker.

Utvärdering

- Genomföra utvärderingar av olika utbildningsinsatser med syfte att presentera förslag på ’Best practice’.

Referenser

Adams, J. (2001). The role of parents/carers in the road safety education of children and youth. *Road Safety, Research Policy and Education Conference*. Australia, Melbourne, 31 augusti 2001.

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organisational Behaviour and Human Decision Processes, 50,* 179-211.

Alger, S. & Eklöf, H. (2012). *Sämre år för år? En studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B. Rapport nr. 55.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger, S. & Eklöf, H. (2013). *Det praktiska körprovet 2009-2011. Analys av datas tillförlitlighet samt provresultat och trender*. Umeå: Umeå universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger, S. & Eklöf, H. (2016). *Trender 1998-2015 avseende förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B. Rapport nr 62. Umeå* universitet: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Ampt, E. (2002). Evaluation of a curriculum-based training program for novice drivers from the perspective of teachers, students and parents. *Road safety research, policing and education conference, 2002, Adelaide, South Australia, Australia,* vol. 1, 1-7.

Andréasson, H. (2000). *Resenärer i bilsamhället: Vardagligt resande i kulturell belysning*. Akademisk avhandling, Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet, Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige nr 30.

Andrieu, C. & Saint Pierre, G. (2012). Comparing effects of eco-driving training and simple advices on driving behaviour. *Procedia - Social and Behavioral Sciences, 54,* 211 – 220.

Aretun, Å. & Nordbakke, S. (2014). *Developments in driver's licence holding among young people. Potential explanations, implications and trends*. VTI rapport 824A. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Arnett, J. (1994). Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale. *Personality and Individual Differences,* 16, 289-296.

Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention, 8,* 17-23.

Bailey, T. (2002). *Novice driver self-monitoring*. National conference on developing safer drivers and riders, Brisbane, Australia. http://acrs.org.au/files/arsrpe/RS020038.pdf. [2015-10-22].

Banse, R., Gawronski, B., Rebetez, C., Gutt, H., & Morton, J. B. (2010). The development of spontaneous gender stereotyping in childhood. Relations to stereotype knowledge and stereotype flexibility. *Developmental Science, 13,* 298-306.

Bartl, G., Gregersen, N. P. & Sanders, N. (2005). MERIT project: minimum requirements for driving instructors. Final report. Wien. Institute Gute Fahrt.http://www.cieca.eu/sites/default/files/documents/projects_and_studies/1MERITFinaReportEn.pdf. [2015-10-12].

Baten, G. & Bekiaris, A. (2003). *TRAINER. System for driver TRaining and Assessment using INteractive Evaluation tools and Reliable methodologies. Final Report.* Bryssel. Belgisch Instituut Voor De Verkeersveiligheit (BIVV).

Beck, K., Hartos, J. & Simons-Morton, B. (2005). Parent-Teen Disagreement of Parent-Imposed Restrictions on Teen Driving After One Month of Licensure: Is Discordance Related to Risky Teen Driving? *Prevention Science, 6,* 177–185.

Beck, K., Hartos, J. & Simons-Morton, B. (2006). Relation of Parent-Teen Agreement on Restrictions to Teen Risky Driving Over 9 Months. *American Journal of Health Behavior, 30,* 533–543.

Beck, K., Shattuck, T. & Raleigh, R. (2001). A comparison of teen perceptions and parental reports of influence on driving risk. *American Journal of Health Behavior, 25*, 376–387.

Berg, H-Y., Eliasson, K., Palmkvist, J. & Gregersen, N. P. (1999). Learner drivers and lay instruction. How socio-economic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. *Transportation Research Part F, 2*, 167-179.

Berg, J. & Thulin, H. (2009). *Utvärdering av obligatorisk introduktionsutbildning och kursplan B inom svensk förarutbildning. Delstudie 1. Övningskörningens struktur, innehåll och omfattning.* VTI rapport 659. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Bianchi, A. & Summala, H. (2004). The "genetics" of driving behavior: Parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention, 36*, 655–659.

Bogaert, A. F. & Fisher, W. A. (1995). Predictors of university men´s number of sexual partners. *Journal of Sex Research, 32*, 119-130.

Brookland, R., Begg, D., Langley, J. & Ameratunga, S. (2010). Risk Perception and Risky Driving Behaviours of Adolescents and their Parents: New Zealand Drivers Study. *Injury Prevention, 16* (supplement 1).

Cambridge, S. (2003). Valuating the Effectiveness of a Resource for New Drivers. http://acrs.org.au/files/arsrpe/RS030024.pdf. [2015-09-12].

Cedersund, H-K. & Henriksson, P. (2006). *En modell för att prognostisera ungdomars körkortstagande.* VTI-rapport 511. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Chen, L-H., Baker, S. P., Braver, E. R. & Li, G. (2000). Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16-and 17-year old drivers. *Journal of the American Medical Association, 283*, 1578-1582.

Cieca. (2014). http://www.cieca.eu/template_subpage.asp?pag_id=49&spa_id=51&lng_iso=EN. [2014-10-22].

Cross, C. P., Cyrenne, D-L, M. & Brown, G. R. (2013) Sex differences in sensation-seeking: a meta-analysis. *Scientific Reports, 3, Article number: 2486*. http://www.nature.com/articles/srep02486. [2014-06-19].

de Almeida, R. M., Cabral, J. C. & Narvaes, R. (2015). Behavioural, hormonal and neurobiological mechanisms of aggressive behaviour in human and nonhuman primates. *Physiology & Behavior, 143*, 121-135.

Desrichard, O., Roché, S. & Bègue, L. (2007). The theory of planned behavior as mediator of the effect of parental supervision: a study of intentions to violate driving rules in a representative sample of adolescents. *Journal of Safety Research*, 38, 447–452.

Duke S. A., Balzer, B. W., & Steinbeck, K. S. (2014). Testosterone and its effects on human male adolescent mood and behavior: A systematic review. *Journal of Adolescent Health, 55*, 315-322.

Eisenegger, C., Haushofer, J., & Fehr, E. (2011). The role of testosterone in social interaction. *Trends in Cognitive Sciences, 15*, 263-271.

Engström, I. (2008). *Young Drivers and Their Passengers: Crash Risk and Group Processes*. Diss. (sammanfattning) Linköping: Linköpings universitet. http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:liu:diva-17090. [2015-08-22].

Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training. Literature review.* VTI rapport 491A. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Engström, I., Nyberg, A. & Gregersen, N. P. (2001). *Utvärdering av ny kursplan för halkutbildning*. VTI rapport 472. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Eriksson, L. (2007). *Neuropsykologi. Normalfunktion, demenser och avgränsade hjärnskador*. Stockholm: Liber.

Erlandsson, A. & Johansson, P. E. (2014). *Vidareutveckling av förarprovsverksamheten inom Trafikverket. Lägesanalys med åtgärder.* InterPares Konsult KB, Stockholm.

EU HERMES (2010). *EU Coaching Projekt HERMES. Project Final Report. **H**igh impact approach for **E**nhancing **R**oad safety through **M**ore **E**ffective Communication **S**kills In the context of category B driver training*. Grant Agreement No. – TREN-E3-07-S-ST-S07.68721-HERMES. European Commission DG TREN, Vienna.

European Commission (2009). *Driver training and Traffic safety education. A Consultation Paper*. Brussels, 22.04.2009. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/consultations/2009_06_22_training_education_en.htm. [2015-10-12].

Ferguson, S., Williams, A., Chapline, J., Reinfurt, D. & De Leonardis, D. (2001). Relationship of parent driving records to the driving records of their children. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 229–234.

Fleiter, J., Filtness, A., Bates, L., Watson, B. & Williamson, A. (2013). *How would changing driver training in the Queensland licensing system affect road safety? Deliverable 4: Evidence-based driver education policy options.* CARRS (The Centre for Accident Research & Road Safety), Queensland.

Forward, S., Aretun, Å. Engström. I., Nolén, S. & Börjesson, J. (2010b). *Ungdomars inställning till att ta körkort 2002-2009*. VTI rapport 694. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Forward, S., & Gregersen, N. P. (2016a). *Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat.* VTI-notat 17-2015. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Forward, S., Henriksson, P., Nyberg, J. & Forsberg, I. (2012). *Effekten av de nya reglerna för AM behörighet (moped klass 1): en för- och efterstudie.* VTI rapport 762. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Forward, S. & Lewin, C. (2006). *Medvetna felhandlingar i trafiken. En litteraturundersökning*. VTI rapport 534. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Forward, S., Nyberg, J. & Henriksson, P. (2016b). *Förarprov för personbil – orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder*. VTI rapport 916. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Forward, S., Wallén Warner, H. & Berg, J. (2010a). *En utvärdering av den utökade riskutbildningen för B-körkort. Delstudie 4.* VTI rapport 695. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. E. (2014). *Novice driver preparation – an international comparison*. BAST. Mensch und Sicherheit Heft M 234 b.

Gogtay, N. & Geidd, J. N. (2004). *Dynamic mapping of human cortical development during childhood through early adulthood.* Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America. http://www.pnas.org/content/101/21/8174. abstract. [2015-11-03].

Grace, D. M., David, B. J. & Ryan, M. K. (2008). Investigating preschoolers' categorical thinking about gender through imitation, attention, and the use of self-categories. *Child Development, 79,* 1928-1941.

Granie, M-A. & Papafava, E. (2011). Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents. *Transportation Research Part F, 14*, 341-353.

Gregersen, N. P. & Nyberg, A. (2002). *Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten.* VTI-rapport 481. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Gregersen, N. P. (1996). *Unga bilförares trafikolyckor*. VTI-rapport 409. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Gregersen, N. P. (1997). *Utvärdering av 16-årsgräns för övningskörning. Delrapport 1.* VTI-rapport 418. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Gregersen, N. P., Brehmer, B. & Morén, B. (1996). Road Safety Improvement in large Companies. An experimental Comparison of different Measures. *Accident Analysis & Prevention, 28,* 297-306.

Gregersen, N.P. (1996). Young drivers' overestimation of their own skill - an experiment on the relation between training strategy and skill. *Accident Analysis & Prevention, 28,* 243-50.

Gregersen, N. P. (2010). *Nollvision för tonåringar i trafiken Utopi eller möjlighet?* NTF. Stockholm.

Gregersen, N. P. (2017). *Trafiksäkerhet. Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö*. Wolters Kluwers förlag. Stockholm.

Gregersen, N. P., Berg H-Y., Dahlstedt, S., Engström, I., Nolén, S., Nygaard, B. & Rimmö, P-A. (2000). *16-årsgräns för övningskörning – En utvärdering.* Slutrapport. VTI-rapport 452. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Gregersen, N. P., Gustafsson, S., Sörensen, G., Nyberg, J. & Forsberg, I. (2016). *Utvärdering av miljöinslagen i körkortsutbildningen. En studie av effekter på körbeteende och bränsleförbrukning*. VTI rapport 903. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Gulliver, P. & Begg, D. (2004). Influences during adolescence on perceptions and behaviour related to alcohol use and unsafe driving as young adults. *Accident Analysis & Prevention*, 36, 773–81.

Guttman, N. & Gesser-Edelsburg (2011). “The little squealer” or “the virtual guardian angel”? Young drivers’ and their parents’ perspective on using a driver monitoring tech-nology and its implications for parent-young driver communication. *Journal of Safety Research, 42,* 51–59.

Guttman, N. & Lotan, T. (2011). Spying or steering? Views of parents of young novice drivers on the use and ethics of driver-monitoring technologies. *Accident Analysis & Prevention, 43,* 412–420.

Haggerty, K., Fleming, C., Catalano, R., Harachi, T. & Abbott, R. (2006). Raising Healthy Children: Examining the Impact of Promoting Healthy Driving Behavior within a Social Development Intervention. *Prevention Science, 7,* 257-267.

Hanns, H. C. (1992, July). *High risk group of young drivers*. Paper presented at Eurosafe 1992 – Safer Driving in Europe. London, UK: Association of London Borough Road Safety Officers.

Hartos, J. L., Eitel, P., Haynie, D. L. & Simons-Morton, B. G. (2000). Can I take the car? Relations among parenting practices and adolescent problem driving practices. *Journal of Adolescent Research*, 15(3), 352–367.

Harvey, J., Thorpe, N. & Fairchild, R. (2013). Attitudes towards and perceptions of eco-driving and the role of feedback systems. *Ergonomics*, 56, 507-521.

Hasselberg, M. & Laflamme, L. (2003). Socioeconomic background and road traffic injuries: A study of young drivers in Sweden. *Traffic Injury Prevention, 4,* 249-254.

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, 5,* 201-215.

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, 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*. Report 45. Umeå university, Department of Educational Measurement.

Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap (2016). *Förarkompetens- Avslutade projekt.* Umeå universitet. http://www.edusci.umu.se/forskning/matning-och-bedomning/avslutade-projekt-bvm/avslutade-forskningsprojekt--forarkompetens/ [2016-08-21]

Insurance Institute for Highway Safety. (2009). Monitoring devices let parents supervise new drivers more closely. *Status Report*, 44, *Special issues: Teenage drivers*, May 7. http://www.iihs.org/iihs/sr/statusreport/article/44/5/1. [2016-02-22].

Isler, R. (2011). Effects of higher-order driving skill training on young, inexperienced drivers' on-road driving performance. Accident analysis and prevention, 43(5), 1818-1827.

Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention, 29*, 651-665.

Karlsson, T. (2012). Körkort ovanligt bland lågutbildade. *Tidskriften Välfärd*, 4/2012, SCB, Stockholm.

Keskinen, E. (2007). What is GDE all about and what is it not. Ingår i *Proceedings from the conference. The GDE-model as a guide in driver training and testing*. Umeå, May 7–8, 2007. Widar, Henriksson, Tova Stenlund, Anna Sundström, Marie Wiberg- EM No 59, 2007. Umeå: Umeå universitet.

Kinnear, N., Lloyd, L., Helman, S., Husband, P., Scoons, J., Jones, S., Stradling, S., McKenna, F. & Broughton J. (2013). Novice Drivers: evidence review and evaluation: pre-driver education and training, graduated driver licensing, and the New Drivers Act. Project Report PPR673. Crowthorne: Transport Research Laboratory. [2015-03-23].

Kleisen, L. (2013). A positive view on road safety: Can 'car karma' contribute to safe driving styles? *Accident Analysis and Prevention, 50*, 705-12.

Koolschijn, P. C. M. P., & Crone, E. A. (2013). Sex differences and structural brain maturation from childhood to early adulthood. *Developmental Cognitive Neuroscience, 5*, 106–118.

Körkortsportalen (2015a*). Inför provet*. http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/B--Personbil-och-latt-lastbil-huvudsida/personbil/Forarprov/Kunskapsprov/--Infor-provet/. [2015-04-07].

Körkortsportalen (2015b). *Körprov*. http*://*www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/B--Personbil-och-latt-lastbil-huvudsida/personbil/Forarprov/Korprov/. [2015-04-12].

Kvale, S. (1997). Den kvalitativa forskningsintervjun. Lund: Studentlitteratur.

Lahatte, A. & Le Pape, M. C. (2008). Is the way young people drive a reflection of the way their parents drive? An econometric study of the relation between parental risk and their children's risk. *Risk Analysis, 28*, 627-634.

Lehtimäki, R. (2001). *The conceptions of traffic safety among young male drivers*. Doctoral dissertation. University of Helsinki.

Lenroot, R. K., Gogtay, N., Greenstein, D. K., Wells, E. M., Wallace, G. L., Clasen, L. S., m.fl. (2007). Sexual dimorphism of brain developmental trajectories during childhood and adolescence. *NeuroImage, 36*, 1065–1073.

Linderholm, I. (2000). *Typiskt i trafiken – Utveckling av mätinstrument för individanpassad förarutbildning*. Trivector Rapport 2000:1, Lund.

Linderholm, L. (2003). *Individanpassad förarutbildning. Utbildningsförsök vid trafikskolor i Halland*. Rapport 2003:4. Version 1.0.

Linderholm, L. (2014). *Module close to.* http://www.trivector.se/trivectorforetagen/trivector_information/produkter_tjanster/forskningfou/module_close_to/. [2014-10-22].

Maldonado-Molina, M., Reingle, J., Delcher, C. & Branchini, J. (2011). The role of parental alcohol consumption on driving under the influence of alcohol: Results from a longitudinal, nationally representative sample. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 2182–2187.

Matthews, M. L. & Moran, A. R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis and Prevention, 18*, 299-313.

McDonald, M., Ingham. R., Hall, R. D. & Rolls, G. W. P. (1991*). Accident risk and behavioural patterns of younger drivers*. Hampshire, UK: AA Foundation for Road Safety Research.

McGehee, D. V., Raby, M., Carney, C., Lee, J. D. & Reyes, M. L. (2007). Extending pa-rental mentoring using an event-triggered video intervention in rural teen drivers. *Journal of Safety Research 38*, 215–227.

McKenna, F. (2010). *Education in Road Safety. Are we getting it right?* Report Number 10/113. RAC Foundation, London.

Metha, P. H., Welker, K. M., Zilioli, S. & Carré J. M. (2015). Testosterone and cortisol jointly modulate risk-taking. *Psychoneuroendocrinology, 56,* 88-99.

Miller, G. & Taubman-Ben-Ari, O. (2010). Driving styles among young novice drivers. The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 42(2), 558–570.

Module Close To. (2014). *Projektet*. http://www.close-to.net/module.phtml?id=1246&sprachen1=se. [2014-11-15].

Møller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention, 36*, 1081–1088.

Murray, Å. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 169–182.

Mutlu, A. K., Schneider, M., Debbané, M., Badoud, D., Eliez, S., Schaer, M. (2013). Sex differences in thickness, and folding developments throughout the cortex. *NeuroImage*, 82, 200–207.

Nolén, S., Engström, I., Folkesson, K., Jonsson, A., Meyer, B. & Nygård, B. (2002). *PILOT – Vidareutbildning av unga bilförare. Slutrapport.* VTI rapport 457. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Nyberg, A. (2007). *The potential of driver education to reduce traffic crashes involving young drivers.* Linköping, Department of Health and Society.

Nyberg, A. & Gregersen, N. P. (2005). *Övningskörning och det praktiska körkortsprovet - En undersökning om 18-24 åringar.* VTI rapport 509. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut)

Nyberg. J. & Henriksson, P. (2009). *Förändringar inom den svenska förarutbildningen – Delstudie 3. Processutvärdering av Kursplan B.* VTI rapport 665, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Oakhill, J., Garnham, A., & Reynolds, D. (2005). Immediate activation of stereotypical gender information. *Memory & Cognition, 33*, 972-983.

OECD/ECMT (2006). *Young drivers. The road to safety. ECMT and OECD*. OECD Publishing. Paris. http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YoungDrivers.html

Parker, D., West, R., Stradling, S. G. & Manstead, A. S. R. (1995). Behavioural traits and road traffic accident involvement. *Accident Analysis and Prevention, 27*, 571-581.

Raznahan, A., Lee, Y., Stidd, R., Long, R., Greenstein, D., Clasen, L., Addington, A., Gogtay, N., Rapoport, J. L., & Giedd. J. N. (2010). Longitudinally mapping the influence of sex and androgen signaling on the dynamics of human cortical maturation in adolescence**.** *Proceedings of the* National Academy *of Sciences of the United States of America, 107*, 16988–16993.

Regan, M. A., Triggs, T. J. & Godley, S. T. (2000). *Simulator-based evaluation of the drivesmart novice driver CD-ROM training product*. Monash University Accident Research Centre, Australia.

Rimmö, P-A., & Åberg, L. (1999). On the distinction between violations and errors: sensation seeking associations. *Transportation research Part F: Traffic psychology and behaviour, 2,* 151-166.

Road Ready (2016). *Road Ready.* http://www.roadready.act.gov.au/c/roadready?a=sp&pid=1362178414. [2016-07-08].

Road Safety Authority. (n.d). Learner Drivers. www.rsa.ie/en/RSA/Learner-Drivers/. [2017-03-15].

Rosenblitt, J. C., Soler, H., Johnson, S. E. & Quadagno, D. M. (2001). Sensation seeking and hormones in men and women: Exploring the link. *Hormones and Behavior, 40*, 396-402.

Rueda-Domingo, T., Lardelli-Claret, P., de Dios Luna-del-Castillo, J., Jiménez- Moleón, J. J., García-Martín, M. & Bueno-Cavanillas, A. (2004). The influence of passengers on the risk of the driver causing a car collision in Spain. Analysis of collisions from 1990 to 1999. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 481–489.

Ruud, A. and S. Nordbakke (2005). Decreasing driving licence rates among young people - consequences for local public transport. *European Transport Conference*. Strasbourg, France.

Sagberg, F & Bjørnskau, T. (2012). *Gradert førerkort fra 17 eller 17 ½ år. Beregning av mulige effekter på ulykker*. TØI rapport 1203/2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Scott-Parker, B., Watson, B. & King, M. (2009). Exploring how parents and peers influence the behaviour of young drivers. *Australasian Road Safety Research Policing Education Conference*, 2009, Sydney, New South Wales, Australia.

Shih, M., Pittinsky. T. L. & Ambady, N. (1999). Stereotype susceptibility: Identity salience and shifts in quantitative performance. *Psychological Science, 10,* 80-83.

Simons-Morton, B. & Hartos, J. (2003). How well do parents manage young driver crash risks? *Journal of Safety Research, 34*, 91– 97.

Simons-Morton, B. G., Hartos, J. L. & Beck, K. H. (2004). Increased parent limits on teen driving: Positive effects from a brief intervention administered at the Motor Vehicle Administration. *Prevention Science*, 5, 101–111.

Simons-Morton, B. G., Hartos, J.L. & Leaf, W. A. (2002). Promoting parental management of teen driving. *Injury Prevention*. 2002/09. 8 (supplement II), ii24–ii31.

Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C. & Catalano, R. (2008). Parenting and the Young Driver Problem. *The American Journal of Preventive Medicine, 35,* 294–303.

SOU 2008:130. *En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet. Slutbetänkande av 2007 års körkortsutredning. Stockholm 2008.* http://www.government.se/content/1/c6/11/87/91/2b60fc9c.pdf. [2015-09-08].

SOU. (2001). Barns och ungdomars välfärd. http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2001/08/sou-200155/. [2014-11-22].

Stave, C. (2011). *Workshop om trafik och pedagogik. Vilken forskning bedrivs inom området idag och hur vill vi att den ska utvecklas?* VTI notat 11-2011, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Stave, C., Nyberg, J. & Gregersen, N-P. (2016). *Utvärdering av miljöinslagen i introduktionsutbildningen för privat övningskörning. En kvalitativ studie av innehålls och effekter.* VTI rapport 891. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Steinberg, L. & Monahan, K. C. (2007). Age differences in Resistance to peer influence. *Developmental Psychology, 43*, 1531–1543.

Stenlund, T., Henriksson, W. & Sundström, A. (2007). *Samstämmighet mellan mål och prov. En studie av det svenska förarutbildningssystemet*. Umeå, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.

Summala, H. (1996). Accident risk and driver behaviour. *Safety Science*. *22*, 103–117.

Sundström, A. (2004). *Självvärdering som metod för att mäta måluppfyllelse via prov*. Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.

Sundström, A. (2006). *Utveckling av instrument för att mäta begreppet upplevd förarkompetens*. Umeå: Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.

Sundström, A., Henriksson, W., Wiberg, M. & Alger, S. (2008). "Ett givet inslag i förarutbildningen": Umeå universitet försvarar självvärderingen. *Mitt i trafiken*:*1*, s. 33-33. Landskrona: Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. & Gillath, O. (2005). From parents to children-similarity in parents and offspring driving styles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 8, 19–29.

Toledo, T., Lotan, T., Taubman-Ben-Ari, O. & Grimberg E. (2012). Evaluation of a program to enhance young drivers' safety in Israel. *Accident Analysis and Prevention, 45*, 705-710.

Trafikanalys. (2012). *Bekvämt och effektivt – om de unga får välja! En undersökning om ungas resvanor*. http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/trafikanalys_bekvaemt_och_effektivt_om_de_unga_faar_vaelja.pdf. . [2016-06-05].

Trafikverket. (2016). *Förarprovsstatistik*. http://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/fakta-och-statistik-om-forarprov/Forarprovsstatistik/. [2016-06-02].

Transportstyrelsen. (2012). *Konsekvensbeskrivning – Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B.* TSV 2011-5279. http://www.regelradet.se/wp-content/files_mf/1334128044Konsekvensutredning_riskB.pdf. [2016-05-09].

Transportstyrelsen. (2014). *Effekter av sammanhållet förarprov. En kunskapsöversikt*. TSV 2014-2. Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen. (2016). Presentation i samband med en workshop rörande utveckling av förarutbildningsprocessen.

TSFS 2010:127. Transportstyrelsens föreskrifter om introduktionsutbildning för privat övnings-körning, behörighet B. Norrköping: Transportstyrelsen. https://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS%202010_127.pdf. [2015-09-22].

TSFS 2011:20. *Transportstyrelsens föreskrifter om kursplan, behörighet B. Norrköping: Transportstyrelsen.* http://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS_2011_20.pdf. [2015-08-23].

TSFS 2012:41. *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser*; 43. Väg- och järnvägsavdelningen, Transportstyrelsen.

Ulleberg, P. (2002). *Influencing subgroups of young drivers and their passengers*. TÖI rapport 605, Oslo, Norge.

Vägtrafikinspektionen (2008a). *Förarutbildningen. En förstudie*. Publikation 2008-06. Borlänge: Vägtrafikinspektionen.

Vägtrafikinspektionen (2008b). *Pricksystem. En förstudie*. Publikation 2008-07. Borlänge: Vägtrafikinspektionen.

Vägverket. (1998). *Utredningen om ett stegvist förarutbildningssystem. Delrapport*. Publikation 1998:114. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2000). *Stegvis förarutbildning - en väg till ökad trafiksäkerhet för nya bilförare. Sammanfattning av utredningsförslag lämnat till regeringen i december 1999*. Publikation 2000:77. Vägverket, Körkortsavdelningen.

Vägverket. (2002). *Konsekvensutredning gällande förslag till ny föreskrift om kursplan för behörighet B.* Borlänge: Vägverket, Körkortsavdelningen.

Vägverket. (2005). *Introduktionsutbildning vid privat övningskörning. Vägledning för utbildare*. Publikation 2005:111. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2009). *Regeringsuppdrag Sparsam körning för privatpersoner*. FT 30A 2009:20857. Borlänge: Vägverket.

van den Hoed, R., Harmelink, M. & Joosen, S. (2006). *Evaluation of the Dutch Ecodrive Programme. In frame of AID-EE Project.* AID-EE. http://www.ecofys.com/files/files/aid-ee-2006-evaluation-ecodrive-netherlands.pdf. [2016-09-09].

van Soelen, I., Brouwer, R. M., Van Baal, G. C. M., Schnack, H. G., Peper, J. S., Collins, D. L., m.fl. (2012). Genetic influences on thinning of the cerebral cortex during development. *NeuroImage, 59,* 3871–3880.

Vijayakumar, N., Whittle, S., Dennisona, M., Yüce, M., Simmons, J., Allena. N. B. (2014). Development of temperamental effortful control mediates the relationship between maturation of the prefrontal cortex and psychopathology during adolescence: A 4-year longitudinal study. *Developmental Cognitive Neuroscience, 9,* 30–43.

Vollrath, M., Meilinger, T., & Krüger, H.-P. (2002). How the presence of passengers influences the risk of a collision with another vehicle. *Accident Analysis and Prevention, 34,* 649–654.

VVFS 1999:23 *Vägverkets föreskrifter om förarutbildning i körning på halt underlag m.m.* Borlänge: Vägverket.

VVFS 2006:21. *Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna*. Vägverkets författningssamling. Borlänge: Vägverket.

Waylen, A. & McKenna, F. (2002). *Cradle attitudes – grave consequences*. University of Reading. UK.

White, J. M. & Van Tassel, W. E. (2006). Parent-Teen Driving Agreements. Contracts for Safety? *Part 1 -Effective Components for Promoting Teen Responsibility and Safe Behaviors. Chronicle of the American Driver and Traffic Safety Education Association, 54,* 6–7.

Widerberg, K. (2002). *Kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur.

Yeung, N. C. J. & Hippel von, C. (2008). Stereotype threat increases the likelihood that female drivers in a simulator run over jaywalkers. *Accident Analysis and Prevention, 40,* 667-674.

Zajc, A. & Koucky, M. (2013). *Sparsam körning i världen – en internationell utblick*. Trafikverket Publikation 2013:134. Borlänge: Trafikverket.

Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking. New York, USA:* Cambridge University Press.

Bilaga 1 GDE-matrisen

	Kunskaper och färdigheter	Riskhöjande faktorer	Självvärdering
Personliga livsförutsättningar och strävanden (allmänt)	**Kunskap o/kontroll över hur livsmål och personliga förutsättningar påverkar körbeteende:** • livsstil/livssituation • gruppnormer • motiv • självkontroll mm • personliga värderingar etc.	**Riskfaktorer/tendenser:** • riskacceptans • självhävdelse, • sensationssökande • grupptryck • alkohol och droger • värderingar och attityder gentemot samhället etc.	**Självvärdering/medvetenhet om:** • förmåga att kunna kontrollera egna impulser • riskfaktorer/tendenser • motiv som ej är trafiksäkra • personliga riskvanor etc.
Resande och bilkörning (mål med resan och dess kontext)	**Kunskaper och förmågor gällande:** • effekter av resmål och körning • planering och val av färdväg • uppskattning av restid • effekterna av socialt tryck i bilen • värdering av färdväg – om resan är nödvändig etc.	**Risker kopplade till:** • förarens tillstånd (trötthet, alkohol etc) • syftet med resan • resvägens omgivning (landsbygd/stad) • social kontext och ressällskap • ytterligare motiv med resan (tävling etc.) etc.	**Självvärdering/medvetenhet om:** • egen förmåga att kunna planera resan • typiska resmål • typiska motiv för riskfylld körning etc.
Körning i/hantering av trafiksituationer	**Kunskaper och förmågor gällande:** • trafikregler • observering/avsökning • förutse utveckling av situationer • hastighetsanpassning • kommunikation/samspel • resväg • säkerhetsmarginaler etc.	**Risk orsakat av:** • felaktiga förväntningar/antaganden • riskhöjande körstil (t.ex. aggressiv) • ej anpassad hastighet • utsatta/sårbara trafikanter • regelbrott/icke förutsägbart beteende • informationsöverflöd • svåra trafikförhållanden, t.ex. mörker • otillräcklig automatiserad körning/otillräckliga förmågor etc.	**Självvärdering/medvetenhet om:** • starka och svaga egenskaper av grundläggande körförmågor • personlig körstil • personliga säkerhetsmarginaler • starka och svaga aspekter gällande förmågor i riskfyllda situationer • realistisk värdering av egen körförmåga etc.
Fordon och fordons-manövrering	**Kunskaper och förmågor gällande:** • hantering/kontroll av fordonet, motorisk kompetens • däckgrepp och friktion • fordonsegenskaper • naturkrafter etc.	**Risker kopplade till:** • otillräcklig automatiserad körning eller otillräckliga förmågor • ej anpassad hastighet • svåra förhållanden, t.ex. halka etc.	**Medvetenhet om**: • starka och svaga egenskaper av grundläggande manövreringsförmågor • starka och svaga egenskaper av fordonsmanövrering relaterade till riskfyllda situationer • realistisk värdering av sin egen förmåga etc.

(svensk översättning efter Hatakka, m.fl.,2002).

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
Box 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
Box 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
Box 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Medicon Village AB
SE-223 81 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00