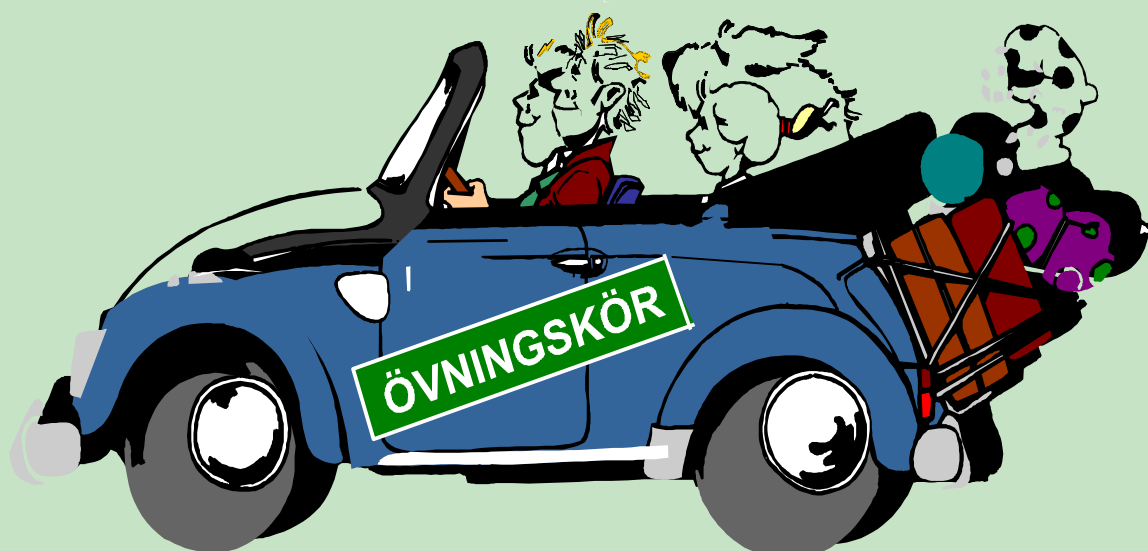


Privat övningskörning

En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten

Nils Petter Gregersen

Anders Nyberg





VTI rapport 481 · 2002

Privat övningskörning

En undersökning om hur den utnyttjas och om dess
för- och nackdelar för trafiksäkerheten

*Nils Petter Gregersen
Anders Nyberg*

Utgivare:  Väg- och transport- forskningsinstitutet 581 95 Linköping	Publikation: VTI rapport 481	
	Utgivningsår: 2002	Projektnummer: 40262
	Projektnamn: Privat övningskörning	
Författare: Nils Petter Gregersen och Anders Nyberg	Uppdragsgivare: Vägverket	
Titel: Privat övningskörning – En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten		
Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: Privat övningskörning är ett viktigt inslag i den svenska körkortsutbildningen eftersom den bidrar till ökad säkerhet efter att man fått körkort. Undersökningen visar att det utöver de positiva säkerhetseffekterna också finns problem, dels med hur övningskörningen genomförs, dels med de olyckor som inträffar medan man tränar. En kostnad/nytta-uppskattning visar dock att fördelarna är betydligt större än nackdelarna. En viktig slutsats från undersökningen är att man behöver vidta åtgärder för att minska olyckorna under övningskörning och att det finns ytterligare potential för att öka effekterna av den privata övningskörningen på olyckssituationen efter att man fått körkort. Undersökningen har genomförts med 5 övergripande syften; att redovisa en kunskapsöversikt när det gäller privat övningskörning och övningskörningsolyckor, att beskriva hur den privata övningskörningen genomförs idag, att analysera polisrapporterade övningskörningsolyckor genom registerstudier, att utveckla förslag till förändringar av den handledarstödda utbildningen samt att utveckla förslag till försöksverksamhet när det gäller den handledarstödda utbildningen. Undersökningen består av tre delar, en kunskapsöversikt, en studie av hur, när och var den privata övningskörningen genomförs samt en analys av de olyckor som inträffar under övningskörning. För att förbättra säkerheten under övningskörning och effekterna av den på olyckssituationen efter körkort föreslås åtgärder för bättre strukturering och planering av var, när och hur man övar. Här föreslås t.ex. en obligatorisk inledande utbildning av handledare och ett ökat samarbete mellan handledare, elev och trafikskola.		
ISSN: 0347-6030	Språk: Svenska	Antal sidor: 170 + 4 Bilagor

Publisher:  Swedish National Road and Transport Research Institute SE-581 95 Linköping Sweden	Publication: VTI rapport 481	
	Published: 2002	Project code: 40262
	Project: Lay instruction	
Author: Nils Petter Gregersen and Anders Nyberg		Sponsor: Swedish National Road Administration
Title: Lay instruction during driver training – A study on how it is carried out and its impact on road safety		
Abstract (background, aims, methods, results) max 200 words: <p>Lay instructed driver training is an important ingredient in the Swedish driver licensing system, since it contributes to increased safety among novice drivers after they have obtained a licence. This study shows that apart from these benefits in terms of safety effects, there are problems regarding the way in which the lay instructed training is carried out and the accidents that occur during practice. However, a cost-benefit estimation shows that the advantages are much greater than the disadvantages. An important conclusion from the study is that measures need to be introduced in order to reduce the number of accidents during practice and that there is still a large potential for increasing the effects of lay instructed training on the accident situation after obtaining a licence.</p> <p>The study was carried out with five aims; to present a knowledge review concerning lay instruction and accidents during practice, to describe how lay instructed training is carried out today concerning quantity and quality, to analyse police reported injury accidents during practice through register studies and in depth analysis of fatal accidents in order to increase knowledge about safety during practice driving, to develop suggestions for changes in lay instructed training and to develop suggestions for new trial activities with improved driver training.</p> <p>The study consists of three parts; a knowledge review, a study of how, when and where lay instructed training is carried out, and an analysis of accidents during practice driving.</p> <p>In order to improve safety during training and to increase safety effects after licensing, measures are suggested for improving the structure and planning of where, when and how the training is carried out. Mandatory education of lay supervisors and improved co-operation between supervisors and driving schools are also suggested.</p>		
ISSN: 0347-6030	Language: Swedish	No. of pages: 170 + 4 Appendices

Förord

Denna studie ingår som ett led i den pågående utvecklingen av svensk förarutbildning. En ambition i detta arbete är att förbättra effektiviteten i och effekterna av den privata övningskörningen och Vägverket söker därför, genom föreliggande studie ökade kunskaper om hur den privata övningskörningen genomförs och vilka konsekvenser den får i termer av övningskörningsolyckor och effekter på olycksinblandning efter man fått körkort. Vägverket har gett VTI i uppdrag att genomföra studien. Handläggare på Vägverket har varit Inger Trenck och Hans-Yngve Berg. Projektet har genomförts av rapportens författare, Anders Nyberg och Nils Petter Gregersen.

Ett varmt tack till alla som bidragit till studiens genomförande och avrapportering. Här bör speciellt nämnas de personer som genom att fylla i dagböcker och besvara enkäter eller delta i intervjuer gjort studien möjlig att genomföra. Ett stort tack också till Håkan Granlund, Vägverket, för urval till dagboks- och enkätstudier, Gunlög Stjerna, STR, för hjälp med material till olycksanalyser, Margareta Rosberg för att hon skött om projektets ekonomi samt Gunilla Sjöberg för att hon ordnat med rapportens layout.

Linköping i februari 2002

Anders Nyberg

Nils Petter Gregersen

Innehållsförteckning		Sid
Sammanfattning		13
Summary		21
Definitioner		27
1	Inledning	29
2	Syften	30
3	Översikt över olika delstudier	31
4	Kunskapsöversikt	33
4.1	Övningskörning	33
4.1.1	Om erfarenhet	33
4.1.2	Erfarenhetsparadoxen	35
4.1.3	Sänkt åldersgräns för övningskörning	36
4.2	Den svenska förarutbildningens historia	37
4.3	Den nuvarande svenska körkortsutbildningen	39
4.4	Fortsatt utveckling av körkortssystemet	41
4.4.1	Förslag till ny stegvis utbildning	41
4.4.2	Utveckling av ny kursplan	45
4.5	Den privata övningskörningens genomförande och innehåll	49
4.5.1	Situationen i början av 1980-talet	49
4.5.2	Situationen under slutet av 1980-talet	50
4.5.3	Situationen under mitten av 1990-talet	51
4.5.4	Statistik från Körkortsregistret	56
4.5.5	Intervjuundersökning med körkortselever inom ramen för STEFUS	59
4.5.6	Intervjuundersökning med handledare inom ramen för STEFUS	66
4.6	Privat övningskörning i andra länder	68
4.7	Övningskörningsolyckor	69
4.7.1	Tidiga studier av olyckor	69
4.7.2	Övningskörningsolyckor i 16-årsutvärderingen	70
5	Processtudien	73
5.1	Syfte, processtudien	73
5.2	Metoder, processtudien	73
5.2.1	Intervjuundersökningen	73
5.2.2	Dagboksundersökningen	74
5.2.3	Enkätundersökningen	76
5.3	Resultat processtudien	77
5.3.1	Intervjuundersökningen	77
5.3.2	Dagboks- och enkätundersökningen	82
5.4	Diskussion, processtudien	103
5.4.1	Metoddiskussion	103
5.4.2	Resultatdiskussion	104

6	Övningskörningsolyckor	107
6.1	Syfte, olycksstudien	107
6.2	Metoder, olycksstudien	107
6.2.1	Nationell olycksdatabas	107
6.2.2	Nationellt körkortsregister	108
6.2.3	Olyckors allvarlighetsgrad	108
6.2.4	Exponeringsdata	108
6.2.5	Djupstudier av övningskörningsolyckor	108
6.2.6	Statistiska analyser	109
6.3	Resultat, olycksstudiens registeranalys	110
6.3.1	Antal övningskörningsolyckor	110
6.3.2	Antal olyckor under de två första åren med körkort	112
6.3.3	Risker under övningskörning och under de två första åren med körkort	115
6.3.4	Olyckstyper	117
6.3.5	Olyckor under trafikskoleledd och privat övningskörning	122
6.4	Resultat, olycksstudiens djupanalys	128
6.4.1	Olycksbeskrivningar	128
6.4.2	Sammanfattande kommentarer om djupanalyserna	152
6.5	Diskussion, olycksstudien	152
6.5.1	Metoddiskussion	152
6.5.2	Resultatdiskussion	153
7	Sammanfattande diskussion och förslag till åtgärder	156
7.1	Identifierade problem i den privata övningskörningen	156
7.2	Åtgärder för en förbättrad privat övningskörning	158
7.3	Diskussion kring en ny förarutbildning	162
8	Förslag till försöksverksamhet	166
8.1	Tidigare försöksverksamhet	166
8.2	Inför en ny försöksverksamhet	167
9	Referenser	168

Bilagor:

Bilaga 1: Enkätformulär

Bilaga 2: Dagboksformulär

Bilaga 3: Intervjuguide

Figurförteckning	Sid
Figur 1 Totalt antal olyckor i Sverige per 1000 nyblivna 18–19-åriga körkortsinnehavare 2 år före (1994–1995) och två år efter (1996–1997) att de första som utnyttjat den nya reformen tagit körkort (Gregersen m.fl. 2000).	40
Figur 2 Förenklad bild över ett stegvist förarutbildningssystem.	42
Figur 3 Fördelning av övningskörning över hela övningskörningsperioden.	53
Figur 4 Fördelning av privat övningskörning över tid.	54
Figur 5 Fördelning av trafikskoleledd övningskörning över tid.	54
Figur 6 Samarbete mellan trafikskola och handledare.	56
Figur 7 Handledarens relation till den som övningskör.	57
Figur 8 Handledarens ålder.	57
Figur 9 Antal registrerade elever per handledare.	58
Figur 10 Antal registrerade handledare per elev.	58
Figur 11 Antal polisrapporterade övningskörningsolyckor med personskada under perioden 1993-09-01 – 1996-12-31 efter elevens ålder.	71
Figur 12 Svar på frågan "Vad innebär det för dig att ha ett körkort? Kryssa i de tre alternativ som är viktigast för Dig." (n=546). Enkäter.	83
Figur 13 Fördelning av den privata övningskörningen i minuter under mätveckan. Uppdelat på samtliga (n=723) som fyllt i dagboken respektive endast de som övningskört privat(n=346). Linjerna knyter samman punktskattningar från de fem olika grupperna som tillfrågats. Dagboksanteckningar.	86
Figur 14 Fördelning av den privata övningskörningen i minuter under mätveckan. Uppdelat på kvinnor (n=116) och män (n=230) och endast de som övningskört privat. Linjerna knyter samman punktskattningar från de fem olika grupperna som tillfrågats. Dagboksanteckningar.	86
Figur 15 Svar på frågan "Hur stor del av Din övningskörning var planerade övningspass enbart för att öva och hur stor del var övning som genomfördes i samband med andra resor/ärenden? Enkäter n=497.	87
Figur 16 Sammanhang då övningskörningen bedrivits. De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning (n=346) samt jämförelse mellan kvinnor (n=116 och män (n=230). Antal gånger i genomsnitt. Dagboksanteckningar.	87
Figur 17 Svar på frågan "Vilken tid på dygnet övningskörde Du oftast privat?" Enkäter n=528.	88
Figur 18 De som övningskört privat (n=346). Fördelning av den privata övningskörningen över veckans dagar. Genomsnittligt antal minuter och antal gånger per veckodag. Dagboksanteckningar.	88
Figur 19 De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning. Antal gånger man i genomsnitt kört under olika förhållanden under mätveckan. Dagboksanteckningar (n=346).	91
Figur 20 Jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Antal gånger man i genomsnitt övningskört privat under olika förhållanden under mätveckan. Dagboksanteckningar.	92

Figur 21	Svar på frågan "Försök rangordna hur mycket av den tid Du övningskörde privat som Du övade på vägar inom stad/tätort, landsvägar, motorvägar, motortrafikleder och avlyst område. Rangordna från 1 till 4 där 1 står för de vägar som ni tränade mest på under Din privata övningskörning." Medelvärden på rangpoäng. Enkät n=497 – 501.	92
Figur 22	De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning. Antal minuter man i genomsnitt övat privat i olika trafikmiljöer under mätveckan. Dagboksanteckningar n=346.	93
Figur 23	Jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Antal minuter man i genomsnitt övat privat i olika trafikmiljöer under mätveckan. Dagboksanteckningar.	93
Figur 24	Svar på frågan "Försök att rangordna hur mycket av den tid Du övningskörde privat som Ni övade under olika årstider. Rangordna från 1 till 4, där 1 är den årstid Du har övningskört privat mest". Enkät n=472 – 490.	94
Figur 25	Svar på frågan "Försök att uppskatta hur stor del av era övnings-tillfällen som Du och Din handledare gick igenom och jobbade aktivt med följande saker under den privata övningskörningen" (svart=varje tillfälle, röd= vartannat tillfälle, blå=vart tredje tillfälle, gul=mer sällan, vit=aldrig). Enkät n=491–499.	95
Figur 26	Antal gånger man i genomsnitt övat på olika färdigheter under mätveckan. De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning. Dagboksanteckningar n=346.	96
Figur 27	Jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Antal gånger man i genomsnitt övat privat på olika färdigheter under mätveckan. Dagboksanteckningar.	97
Figur 28	Antal gånger i genomsnitt som man haft eventuell anknytning till teorin. De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning (n=346) samt jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Dagboksanteckningar.	98
Figur 29	Fördelning över handledarnas födelseår. Enkäter n=528.	99
Figur 30	Den typ av ingripande som skett i de fall detta angetts. Samma person kan ha angett flera olika ingripanden, vilket förklarar att den sammanlagda summan blir mer än 100 %. n = 196. Sammanställning på öppet svar i enkäten.	101
Figur 31	Svar på frågan "Vad skulle Du tyckt om att ha ett dubbelkommando i form av en extra broms isatt i bilen under den privata handledningen?" Enkäter n=498.	102
Figur 32	Svar på frågan "Jämför Dig med bilförare i allmänhet. Försök bedöma om Du är bättre, sämre eller lika bra som dem i följande avseenden (sätt ett kryss på varje rad)". Linjerna visar genomsnittligt skalvärde där x-axeln visar ett utsnitt ur en 5-gradig skala med 1 = mycket bättre och 5 = mycket sämre som ytterlighetspunkter. OBS! Här visas del av skala 1-5. Enkäter n=470-475.	103
Figur 33	Antal körkortselever delaktiga i övningskörningsolyckor efter elevens ålder och antal dödade/skadade personer 1994–2000.	111
Figur 34	Antal förare delaktiga i olyckor under deras första 2 år med körkort efter ålder och antal skadade/dödade personer 1994–2000.	113
Figur 35	Förhållandet mellan hälsorisk (olyckor per 1000 förare) och olycksrisk (olyckor per 10 miljoner km) före (16–17 åringar) och de två första åren efter (18–19 åringar) man tagit körkort, 1994–1996.	117

Figur 36	Fördelning i procent gällande konflikttyp vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.	118
Figur 37	Fördelning i procent gällande vilka ljusförhållande som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.	119
Figur 38	Fördelning i procent gällande vilket väglag som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.	119
Figur 39	Fördelning i procent gällande vilket väderförhållande som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.	120
Figur 40	Fördelning i procent gällande vilken hastighetsbegränsning som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.	121
Figur 41	Fördelning i procent gällande vilken tid på dygnet som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.	122
Figur 42	Fördelning i procent gällande konflikttyp vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).	124
Figur 43	Fördelning i procent gällande ljusförhållande vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).	125
Figur 44	Fördelning i procent gällande vilket väglag som rådde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).	126
Figur 45	Fördelning i procent gällande vilket väderförhållande som rådde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).	127
Figur 46	Fördelning i procent gällande vilken hastighetsbegränsning som gällde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).	127
Figur 47	Fördelning i procent gällande vilken tid på dygnet som rådde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).	128
Figur 48	Principmodell för en ny förarutbildning (ny kursplan enligt den s.k. GADGET-matrisen avses).	164

Tabellförteckning	Sid
Tabell 1 GADGET-matrisen (Hatakka m.fl. 1999) ifylld med exempel på kompetenser som kan ligga till grund för definition av utbildningsmål, utbildningsinnehåll och prov.	47
Tabell 2 Hur utbildas körkortseleverna? Procent nyblivna 18-åriga förare som utbildats av trafiklärare, föräldrar m.fl. (från Spolander m.fl. 1984).	50
Tabell 3 Könsfördelning i 16-årsutvärderingens 3 jämförelsegrupper.	51
Tabell 4 Genomsnittlig mängd övningskörning och teorilektioner.	52
Tabell 5 Övningskörning i trafikskola och privat efter högsta utbildning i familjen.	55
Tabell 6 Antal gånger man övat, halka, mörker och manövrering.	55
Tabell 7 Självrapporterade olyckor, inklusive olyckor med bara småskador under övningskörning, antal och risk (olyckor/1000 timmar).	72
Tabell 8 Självrapporterade övningskörningsolyckor i enkäturvalet för delade på privat och trafikskoledd övningskörning.	72
Tabell 9 Dagboksstudiens design	74
Tabell 10 Svansprocent uppdelat på delurval, utskick samt totalt.	75
Tabell 11 Andelen personer och kvinnor/män inom respektive grupp som övningskört privat under mätveckan.	75
Tabell 12 Könsfördelning i urvalet	76
Tabell 13 Åldersfördelning i urvalet	76
Tabell 14 Utbildningsnivå i enkäturvalet efter ålder (n=543). Enkäter.	82
Tabell 15 Fördelning på tätortsgrad i enkäturvalet (n=540). Enkäter.	83
Tabell 16 Mängd övningskörning privat och i trafikskola (n=546). Enkäter.	84
Tabell 17 Mängd övningskörning privat och i trafikskola under mätveckan. Uppdelat på samtliga som besvarat dagboken (n=723), endast de som faktiskt övat privat under mätveckan (n=346), hur långt man kommit i sin utbildning (dvs. de fem olika grupperna, n=346) och kvinnor (n=116) och män (n=230). Dagboksanteckningar.	85
Tabell 18 Fördelning av samtliga skäl till varför man inte övningskört privat under mätveckan (n=376). Flera skäl har kunnat anges varför summan blir större än 100 %. Dagboksanteckningar.	89
Tabell 19 Svar på frågan "Försök att uppskatta hur stor del av era övnings-tillfällen som Du och Din handledare övningskörde privat under följande förhållanden: Trafikmängd, Ljusförhållanden, Vägslag och Väder. Svaren är redovisade i %. Enkät (n=453 – 487).	90
Tabell 20 Svar på frågan "Vilket/vilka material har Du och Din handledare använt under den privata övningskörningen?" Enkäter n=501.	97
Tabell 21 Antal privata handledare man haft under den privata övningskörningen. Enkäter n=497.	98
Tabell 22 Vem/vilka som varit handledare under den privata övningskörningen (fler alternativ har kunnat kryssas i). Enkäter n=506.	98
Tabell 23 Antal elever som handledarna haft. Enkäter n=484.	99
Tabell 24 Svar på frågan "Har Din privata handledare tvingats ingripa genom att t.ex. ta tag i ratten, dra i handbromsen eller ropa till när ni övningskörde privat?" Enkäter n=500.	100

Tabell 25	Svar på frågan "Har Du under Din privata övningskörning varit med om någon trafikolycka? Ta även med lindriga olyckor med små skador på personer eller fordon." Enkäter n=501.	101
Tabell 26	Svar på frågan "Har det varit lätt eller svårt att vara handledare för privat övningskörning?" Enkäter n=485.	102
Tabell 27	Svar på frågan "Skulle Du som handledare velat genomgå en kortare handledarkurs eller fått någon form av utbildningsmaterial innan Du började handleda?" Enkäter n=504.	102
Tabell 28	Genomsnittlig exponering under övningskörning och efter att ha tagit körkort bland elever 16–17 år och efter att ha tagit körkort bland 18–19 åringar (Gregersen m.fl. 2000).	108
Tabell 29	Antal körkortselever delaktiga i övningskörningsolyckor efter elevens ålder och antal dödade/skadade personer totalt och genomsnittligt antal (\bar{x}) per år 1994–2000.	111
Tabell 30	Fördelning av samtliga övningskörningsolyckor under åren 1994–2000 uppdelat efter år och efter olyckans svåraste skadeföljd.	112
Tabell 31	Antal förare delaktiga i olyckor under deras första 2 år med körkort efter förarens ålder och antal skadade/dödade personer, totalt och genomsnittligt antal per år (\bar{x}) 1994–2000.	113
Tabell 32	Fördelning av samtliga olyckor de två första åren med körkort (alla åldrar) under åren 1994–2000 uppdelat efter år och efter olyckans svåraste skadeföljd.	114
Tabell 33	Samtliga delaktiga förare i olyckor under övningskörning och under deras första 2 år med körkort uppdelat efter kön, år 1994–2000.	114
Tabell 34	Samtliga olyckor under övningskörning (16–17 åringar) samt de två första åren med körkort (18–19 åringar) under åren 1994–2000 uppdelat efter år och efter olyckans svåraste skadeföljd.	115
Tabell 35	Hälso- och olycksrisk under två års övningskörning (16–17 åringar) jämfört med under de två första åren med körkort (18–19 åringar), 1994–1996.	116
Tabell 36	Odds Ratio (OR) och 95 % konfidensintervall avseende skillnader i antal övningsolyckor per körkortselev 16–17 år och antal olyckor efter körkort per nybliven förare 18–19 år för perioden 1994–1996.	116
Tabell 37	Incidence Density Ratio (IDR) och 95 % konfidensintervall avseende skillnader i antal övningsolyckor per personkilometer bland körkortselever 16–17 år och antal olyckor efter körkort per personkilometer bland nyblivna förare 18–19 år för perioden 1994–1996.	116
Tabell 38	Fördelning av övningsolyckor under åren 1994–2000 efter skadeföljd och trafikskole-/privat övning.	123
Tabell 39	Samtliga övningskörningsolyckor under åren 1994–1999 redovisat efter om olyckan skett under trafikskoleövning eller privat och efter olyckans svåraste skadeföljd (död, svårt skadad och lindrigt skadad).	123

Privat övningskörning – en undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten

av Nils Petter Gregersen och Anders Nyberg
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
581 95 Linköping

Sammanfattning

Större fördelar än nackdelar med privat övningskörning

Privat övningskörning är ett viktigt inslag i den svenska körkortsutbildningen eftersom den bidrar till en ökad säkerhet efter man fått körkort. Undersökningen visar att det utöver de positiva säkerhetseffekterna också finns problem dels med hur övningskörningen genomförs, dels med de olyckor som inträffar medan man tränar. En kostnad/nytta-uppskattning visar dock att fördelarna är betydligt större än nackdelarna. En viktig slutsats från undersökningen är att man behöver vidta åtgärder för att minska olyckorna under övningskörning och att det finns ytterligare potential för att öka effekten av den privata övningskörningen på olyckssituationen efter man fått körkort. Detta kan t.ex. ske genom åtgärder för bättre strukturering och planering av var, när och hur man övar. Här föreslås t.ex. en obligatorisk handledarutbildning och ett ökat samarbete mellan handledare, elev och trafikskola. Undersökningen har fokuserat på den privata övningskörningen eftersom kunskaperna om hur den genomförs och vad den innebär i termer av trafiksäkerhet varit begränsad. Trafikskoleutbildningen som sådan har endast berörts marginellt i denna undersökning och det föreslås avslutningsvis att en liknande studie också genomförs av den.

Bakgrund

Privat övningskörning har förekommit i Sverige sedan körkortet infördes 1906. Genom åren har flera utredningar föreslagit strukturering och styrning av den, men få och små förändringar har genomförts. Den största förändringen har varit sänkningen av övningskörningsåldern till 16 år (1993), vilket innebar att man fick ökade möjligheter att övningsköra mera. I samband med sänkningen av åldersgränsen infördes också speciell registrering av övningskörningsolyckor, varigenom man kunde konstatera att detta var ett problem som behöver åtgärdas. Huvuddelen av övningskörningsolyckorna sker vid privat övningskörning. Under senare års utvecklingsarbete, bl.a. med förslag till stegvis förarutbildning (Vägverket 1999), har frågan om strukturering av den privata övningskörningen återigen aktualiserats. Förslaget från Vägverket till regeringen innebar bl.a. en styrning av i vilka miljöer den privata övningskörningen skulle få genomföras under olika steg i utbildningen. Under detta utvecklingsarbete konstaterades att det saknades detaljerade kunskaper om den privata övningskörningen, hur den genomförs samt dess kostnad/nytta i termer av övningskörningsolyckor/effekter på olycksinblandning efter man tagit körkort.

Syfte

Studien har fem övergripande syften. Dessa är:

- att redovisa en kunskapsöversikt när det gäller privat övningskörning och övningskörningsolyckor
- att beskriva hur den privata övningskörningen genomförs idag. Här avses bl.a. mängd, ordningsföljd, innehåll, arbetssätt, de inblandades inställning till uppgiften och handledarens roll/kompetens
- att analysera polisrapporterade övningskörningsolyckor dels genom registerstudier, dels genom djupare analys av olyckors förlopp för att öka kunskapen om trafiksäkerheten under övningskörning
- att utveckla förslag till förändringar av den handledarstödda utbildningen
- att utveckla förslag till försöksverksamhet när det gäller den handledarstödda utbildningen.

Genomförande

Studien består av tre delar, en kunskapsöversikt avseende erfarenhet, privat övningskörning och övningskörningsolyckor, en processtudie över hur, var och när den privata övningskörningen genomförs samt en analys av övningskörningsolyckornas omfattning och karaktär.

Kunskapsöversikten bygger i huvudsak på en litteraturgenomgång där vissa utredningar, t.ex. utvärderingen av 16-årsgränsen och förberedelsearbetet till förslaget om stegvis utbildning i Sverige haft en mer central betydelse.

Processtudien beskriver den privata övningskörningens uppläggning och innehåll och bygger på tre delstudier; intervjuer med elever och handledare, enkäter till elever och handledare samt dagböcker/körjournaler ifyllda av handledare.

Analysen av övningskörningsolyckor avser samtliga polisrapporterade olyckor med personskada under perioden 1994–2000 och har analyserats med hjälp av Vägverkets olycksregister över polisrapporterade olyckor. Storleken och arten av problemet med övningskörningsolyckor jämförs med olyckssituationen bland nyblivna körkortsinnehavare. Detta görs med hjälp av registeranalyser, enkätstudier och djupanalyser av dödsolyckor.

Resultat från kunskapsöversikten

Ökad erfarenhet har konstaterats vara en mycket viktig komponent i det förhållande att bilförarens olycksinblandning minskar kraftigt under deras första år med körkort. Detta konstaterande stöds av såväl teoretiska modeller om inläring och färdighetstillägnande som av empiriska studier kring erfarenhetens betydelse för möjligheten att bli skicklig i att utföra olika beteenden. Detta gäller generellt och inte bara i trafik.

Inom förarutbildningen har flera utbildningsmodeller utvecklats som bl.a. syftar till att öka den privata övningskörningen och därigenom tillse att den viktiga erfarenheten erhålls under säkrare former än under de första åren med körkort. Den tidigare, och i många länder ännu rådande ”erfarenhetsparadoxen” innebär att den viktiga erfarenheten måste inhämtas under den farligaste perioden i en bilförarens karriär, nämligen under just de första åren med körkort. Genom ”Graduated Licensing Systems” (GLS) och genom system med sänkt övningskörningsålder och bibehållen körkortsålder har många länder kringgått denna erfarenhetsparadox. I Sverige sänktes övningskörningsåldern från 17½ år till 16 år i september 1993. Utvärderingar av denna reform och av olika GLS-system har visat tydligt olycksreducerande effekter.

Vid genomförandet av den svenska reformen infördes också möjligheter att registrera och analysera olyckor under övningskörning. I utvärderingsresultaten redovisades storleken på detta problem. Det konstaterades att övningsolycksrisken inte var större bland de som började öva tidigt. Det framgick dessutom att nästan alla övningskörningsolyckor inträffar under privat övningskörning och att de som inträffar i trafikskolebil genomgående är lindrigare till sin art.

Resultat från processtudien

Resultaten visar här att man övningskört ca 112 timmar privat och 14 timmar i trafikskola per person under sin utbildning. Dessa timantal stämmer tämligen väl överens med resultaten från 16-års utvärderingen där det visade sig att motsvarande siffror var 108 timmar privat övningskörning och 11 timmar i trafikskola för de som utnyttjat möjligheten att övningsköra från 16-års ålder. Sålunda verkar mängden övningskörning som bedrivs både privat och på trafikskola vara lika omfattande år 2000 som den var under perioden 1994–1996 då 16-årsutvärderingen genomfördes.

Resultat från både enkäter och dagböcker tyder på att det är ovanligt att man tar trafikskolektioner innan man börjar övningsköra privat. Att ta lektioner på trafikskola är något som man tycks spara till slutet av sin utbildning. En skillnad är dock att kvinnor verkar öva mer på trafikskola än männen, medan det omvända gäller för den privata övningskörningen. Detta innebär att den totala mängden övningskörning blir större för männen än kvinnorna. Resultaten pekar också på att man övar mer ju närmare uppkörningen man kommer. Dagboksanteckningarna tyder dock på att männen övningskör privat mer jämnt – i tidsåtgång räknat – under hela sin utbildningstid, medan kvinnorna kör klart mer i slutet av sin utbildning jämfört med i början.

Vidare är det tydligt att man oftast övningskör privat i samband med att något ärende ska uträttas. I början av utbildningen är det vanligare att man faktiskt åker ut med syftet att bara övningsköra. Man kan också konstatera att det är vanligare att kvinnliga elever åker ut enbart med syfte att öva jämfört med manliga elever.

Den privata övningskörningen bedrivs under alla veckans dagar, men man kör oftare, längre och mer jämnt över dygnets timmar under lördagarna och söndagarna. Tidsbrist verkar vara den största anledningen till att privat övningskörning inte bedrivs vissa veckor. Den privata övningskörningen bedrivs vanligen under goda förhållanden, dvs. när det är lite trafik, dagsljus, torrt väglag och uppehållsväder. Enkäterresultaten tyder dock på att relativt stor andel även övar i mörker, på våt vägbanan och vid nederbörd. Halt väglag är dock ett förhållande som man tränar sällan i. Dagboksanteckningarna visar att man övar oftare i situationer med mycket trafik ju längre man kommit i sin utbildning och att män övar mer jämfört med kvinnorna under förhållandena nederbörd, vått väglag och i mörker. Hösten är den årstid då man övar oftast, medan övning under vintern är ovanligast.

Det är sällsynt att man i förväg går igenom vad man skall göra innan man åker ut på ett privat övningskörningspass. Det är också ovanligt att man gör någon teoriansknytning innan man ger sig ut. I de fall som det förekommer teoriansknytning så sker den i regel under själva övningspasset. Vad gäller teoriansknytning så sker denna vanligen utan att man använder något speciellt hjälpmedel. Kursplanen används endast av drygt 8 %. I de fall något material används är det oftast någon teoribok (ca 28 %) eller något datorbaserat hjälpmedel (ca 15 %). Dagboksanteckningarna visar att teoriansknytningen ökar ju längre tid man

övningskörkort och att det är vanligare att kvinnorna har teoretisk anknytning jämfört med männen.

Vanligen har eleverna 2 handledare (far och mor). I genomsnitt är handledaren 48 år gammal, har haft körkort i 28 år och kört ca 2000 mil/år. Det finns dock en stor spridning i materialet vad gäller handledarens ålder. Den yngsta är 24 år och den äldsta 77 år. De flesta handledarna har handlett 1 eller 2 elever och samarbetet elev/handledare fungerar bra. Däremot rapporterar de flesta ett litet eller inget stöd från någon trafikskola vad gäller information om hur man på bästa sätt kan bedriva den privata övningskörningen. Den huvudsakliga orsaken till detta är att man inte haft någon kontakt med trafikskola förrän i slutet av utbildningsperioden.

Drygt 40 % rapporterar att handledaren vid något tillfälle (2,8 tillfällen i genomsnitt) varit tvungen att ingripa under den privata övningskörningen. Detta ingripande har oftast skett genom att handledaren ropat till för att uppmärksamma eleven på något, men det är även tämligen vanligt att handledaren tagit tag i ratten eller använt handbromsen vid ingripande. Knappt 3 % har rapporterat att de varit inblandade i en olycka under privat övningskörning (som då också inkluderar lindriga olyckor med bara buckla eller blåmärke), men endast 2 elever av dessa har varit med i mer än 1 olycka. På senare år har det debatterats kring att införa dubbelkommando i den privata övningskörningen. I föreliggande undersökning är handledarna något mer positiva till ett införande av dubbelkommando jämfört med eleverna, även om åsikterna kring detta i stort fördelar sig jämnt mellan brasidan och dåligt-sidan.

Drygt 80 % av handledarna tycker att det varit lätt att verka som privat handledare, men drygt 54 % anser trots detta att de skulle behöva kompletterande kunskaper i form av utbildningsmaterial (39,5 %) eller utbildning (14,7 %).

Resultat av analysen av övningskörningsolyckor

Det övergripande syftet med analysen av övningskörningsolyckor var att undersöka problemet som sådant närmare och att ge en grund för en kostnad/nytt uppskattning av handled övningskörning. Den första delen av detta innebar att beräkna storleken på det nationella folkhälsoproblem som dessa olyckor åstadkommer. Resultaten visar att det är ett problem eftersom det inträffat 444 sådana polisrapporterade olyckor med personskada under 7-årsperioden 1994–2000. I dessa olyckor skadades 827 personer och 22 personer dödades. Detta motsvarar ca 63 olyckor och 3 dödade per år i genomsnitt. Under de två första åren med körkort skedde under samma tidsperiod 13 657 polisrapporterade olyckor. Dessa olyckor ledde till att 21 669 personer skadades och 382 personer dödades. Detta motsvarar 1 951 olyckor och 55 dödade personer per år. Problemet med övningskörningsolyckor kan därför betraktas som relativt sett litet i ett land av Sveriges storlek med en population på 9 miljoner människor. Det är också relativt sett litet vid jämförelse med vad som sedan händer efter att man tagit körkort. Uttryckt i hälso-risk, dvs. olyckor per 1000 förare är den drygt 33 gånger högre under de två första åren med körkort än under övningskörning. Resultaten visar vidare att de yngsta förarna, vare sig det rör sig om övningskörningsolyckor eller olyckor under de första två åren med körkort, oftare är inblandade i olyckor med allvarigare skadekonsekvenser. Män är i majoritet vad gäller olyckor de 2 första åren med körkort medan det för övningskörningsolyckor är en ganska jämn könsfördelning. Den välbekanta överrepresentationen i olyckor bland unga män återfinns således inte under övningskörning. Orsaken till detta är oklar men kan troligen ha en för-

klaring i att unga män inte ges samma utrymme att välja var, när och hur de kör om de har en handledare med i bilen.

Ett syfte med studien var att beskriva vilken typ av olyckor som har inträffat under övningskörning och att jämföra detta mönster med olycksmönstret under de två första åren efter att man fått körkort. Bland nya körkortsinnehavare är singelolyckor och olyckor vid konflikt med fordon på korsande kurs vanligast. Singel- och viltolyckorna är dessutom överrepresenterade bland denna grupp förare när man jämför med de som övningskör. Konflikt med fordon på korsande kurs och avsvängsolyckor är vanligast bland körkortseleverna. Mötesolyckor, omkörningsolyckor, upphinnandeolyckor och avsvängsolyckor är överrepresenterade bland körkortselever.

Största andelen olyckor både under övningskörning och bland nya körkortsinnehavare sker i dagsljus, torrt väglag, uppehållsväder, på 50-vägar och under eftermiddagar. Förhållanden som är överrepresenterade bland övningskörningsolyckorna är dagsljus, torrt väglag samt 90- och 110-vägar. Bland de nya körkortsinnehavarna är olyckor som sker i mörker, vått väglag och på 50-vägar överrepresenterade.

De 444 övningskörningsolyckorna som inträffade mellan 1994–2000 var fördelade på 64 trafikskoleolyckor och 380 privatistolyckor. Detta innebär att drygt 85 % av alla övningskörningsolyckor skedde under privat övningskörning. Samtliga dödsolyckor och drygt 90 % av de olyckor som lett till svåra skador har skett under privat övningskörning. Korsande kurs, upphinnande, singelolyckor, avsväng och mötesolyckor är de vanligaste konflikttyperna bland privatistolyckor. Singelolyckor, möte, omkörning/filbyte, backning/vändning och viltolyckor är överrepresenterade.

Övningskörningsolyckor sker oftast i dagljus, på torrt väglag, uppehållsväder och på 50-vägar. Trafikskoleolyckorna är överrepresenterade vad gäller olyckor i dagsljus, på vått och halt väglag, nederbörd och på 50- och 70-vägar. Privatistolyckor är överrepresenterade vad gäller olyckor i mörker, på torrt väglag, uppehållsväder och på 90- och 110-vägar. Av djupanalyserna av 15 dödsolyckor har det framgått att olyckorna kan delas in i två grupper, dels sådana där primärt något hänt i eller med övningsbilen, dels sådana där primärt andra agerat på ett sätt som inneburit att olyckan inträffat. Åtta av olyckorna bedöms vara sådana att övningsbilen kan ha varit orsak till det som inträffat (även om detta inte klart uttrycks i utredningsmaterialet). Av dessa 8 har 5 inträffat under körning på halt väglag genom att sladd uppstått och bilen okontrollerat glidit över i mötande körfält. Övriga tre tycks ha som viss gemensam nämnare att uppmärksamheten kan ha brustit hos elev och/eller handledare t.ex. på grund av för hög mental belastning hos eleven. De andra sju olyckorna är sådana att en motpart gör en oväntad eller felaktig handling där eleven av olika skäl inte lyckats förhindra att olyckan inträffade. I fyra av dessa fall har det gällt att mötande fordon oväntat kört över i övningsbilens körfält med frontalkollision som följd och i de andra tre har det varit oskyddade trafikanter som plötsligt och oväntat korsat vägen i anslutning till övningsbilen.

Kostnad- och nyttobedömning

Sett utifrån ett svenskt nollvisionsperspektiv där ingen skall dödas eller skadas svårt i trafiken, skall också de olyckstyper som är mindre vanliga åtgärdas så att de inte leder till död eller svår skada. Resultaten från denna studie utgör därför ett viktigt bidrag till förbättring av den svenska körkortsutbildningen så att övningsolyckor inte inträffar eller att de inte leder till död eller svår skada.

Problemets storlek måste också betraktas i ljuset av vilka vinster som görs i termer av färre olyckor, dödade och skadade efter man tagit körkort som en effekt av att man övningsskör mycket. Detta var ett syfte med studien, dvs. att utvärdera lösningen på "erfarenhetsparadoxen", dvs. att skaffa sig erfarenhet genom handled övningskörning genom att jämföra kostnader i termer av övningskörningsolyckor och nyttan av denna erfarenhet i termer av minskad olycksinblandning efter man tagit körkort.

För att åstadkomma en sådan jämförelse har resultat utnyttjats från utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning. Analysen visar att vinsten uttryckt i reduktion av olyckor/1000 förare efter man tagit körkort är ca 34 gånger större än kostnaden beräknad som övningskörningsolyckor/1000 körkortselever.

Slutsatser och förslag

Förutom att beskriva och analysera den rådande situationen inom den privata övningskörningen har också syftet med denna studie varit att lämna förslag på åtgärder som grundar sig på studiens resultat. Utredningen har visat att det finns en hel del problem i den privata övningskörningen. Trots att man med hjälp av genomsnittsvärden kan konstatera att situationen är relativt god, t.ex. med mycket övningskörning, att man lägger upp sin övningskörning relativt väl och att de flesta moment i kursplanen behandlas så finns här en stor variation där vissa gör väldigt lite medan andra gör väldigt mycket.

Som en slutsats av studien diskuteras en rad olika åtgärder direkt kopplade till de problem som identifierats. Förslagen har inte utvecklats så att de tillsammans kan utgöra en helhet eller en ny modell för hela förarutbildningen. Vissa av förslagen kompletterar varandra medan andra bör ses som alternativa lösningar då de inte alltid går att kombinera.

En strävan bör vara att den privata övningskörningen blir så omfattande som möjligt. En viktig åtgärd är därför att uppmuntra elever och handledare till att öva mera, både i trafikskola och privat. Detta kan uppnås antingen genom obligatorier, krav på viss mängd körning eller genom obligatoriska diagnoser känsliga för hur mycket man övat. Som en generell regel bör gälla att inga åtgärder skall införas som begränsar mängden övningskörning om det inte finns starkt stöd för att detta förbättrar utbildningsresultatet. En möjlig åtgärd är att uppmuntra flera att starta sin övningskörning vid 16 års ålder. Detta är dock inte helt okontroversiellt eftersom det kan innebära att man också uppmuntrar fler att ta körkort tidigt. Samma resonemang gäller för förslaget att lägga körkortsutbildningen i gymnasieskolan. Om man erbjuder körkortsutbildning i gymnasieskolan måste den vara av så hög kvalitet att den motverkar den potentiella ökning av olyckor som det innebär att flera ungdomar tar körkort tidigt.

Ambitionen i en ny förarutbildning bör vara att åstadkomma skickliga och säkra bilförare. Som utgångspunkt för detta används för närvarande den s.k. GADGET-matrisen som är en modell för att definiera vilka kompetenser en sådan förare bör ha. Med den och med denna studies resultat som utgångspunkter och

med beaktande av förslaget till stegvis utbildning, STEFUS, kan man konstatera att följande grundläggande förutsättningar bör uppfyllas i en ny förarutbildning:

- Det skall finnas en tydlig harmoni mellan kursplanens mål, utbildarnas kompetens, elevens förutsättningar, utbildningens genomförande och provets (och eventuella mellanliggande diagnosers) utformning.
- Utbildningen bör vara ordnad så att eleven får möjlighet och uppmuntras till att övningsköra mycket och kontinuerligt.
- Utbildningen bör vara strukturerad efter en ordningsföljd där kursplanens mål ligger till grund.
- De olika aktörer som verkar i körkortsutbildningen (trafiklärare, halkbaneinstruktörer, handledare, förarprövare) bör tillsammans ha ämnesmässig kompetens som täcker alla celler i GADGET-matrisen.
- Dessa utbildare bör ha den pedagogiska kompetens som krävs för just deras respektive insats i utbildningen.
- Den privata övningskörningen skall finnas kvar och förstärkas.
- Trafikskolor och trafikövningsplatser bör få en starkare roll i utbildningen.
- Obligatorisk inledande handledarutbildning på trafikskola bör införas.
- Obligatoriska inslag bör väljas med omsorg så att utbytet av utbildningen och acceptansen för obligatorier blir optimal.
- Obligatoriska inslag skall stödja den privata övningskörningen så att den får en god struktur och leder till ökad erfarenhet också i svårare trafikmiljöer.
- Obligatoriska inslag skall omfatta de 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 den nya kursplanen.
- Någon form av belöningsystem till eleven för ett ”riktigt” arbetssätt i utbildningen bör utvecklas.
- Någon form för diagnos för att följa elevens gång genom utbildningen bör utvecklas.

Utgångspunkten måste vara att förarutbildningen är i behov av en kraftfull förändring där den historiska belastningen att se bilkörandet ur fordonshanterings- och trafikregelsynpunkt måste minska. Det har tidigare ansetts rimligt att det frivilliga samarbetet mellan eleven, trafikskolan och handledaren kunnat åstadkomma de kompetenser som kursplanen specificerat. Med ett nytt kursplaneinnehåll med större tyngd på de djupare psykologiska och sociala processerna och med kunskap om de brister som finns i dagens privata övningskörning, blir det mer uppenbart att professionell utbildning och styrning är nödvändig. Måluppfyllelse i dessa delar kräver en kompetens från läraren både när det gäller sakinnehåll och pedagogik som de flesta handledare saknar.

För att förarutbildningen skall kunna få en bra utformning måste ytterligare ett antal frågor genomlysas och diskuteras. De gäller t.ex. gymnasieskolans roll, utformning av belönings- och diagnossystem, vilka moment som skall vara obligatoriska i trafikskola eller på trafikövningsplats samt hur ett mer krävande utbildningssystem kan göras acceptabelt för allmänheten.

Försöksverksamhet

Försöksverksamhet med ny körkortsutbildning har bedrivits i Sverige vid några tillfällen tidigare. Inför planeringen av en eventuellt ny försöksverksamhet bör erfarenheterna från dessa tas tillvara så mycket som möjligt så att redan begångna misstag inte upprepas och goda erfarenheter utnyttjas igen. En ny försöksverksamhet bör uppfylla en så stor del som möjligt av de förutsättningar som skissats ovan. I övrigt lämnas här inte något konkret och detaljerat förslag till utbildningssystem. I stället föreslås att en arbetsgrupp tillsätts under ledning av Vägverkets körkortsavdelning.

Lay instruction during driver training – A study on how it is carried out and its impact on road safety

by Nils Petter Gregersen and Anders Nyberg
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
SE-581 95 Linköping Sweden

Summary

Lay instructed driver training advantages greater than disadvantages

Lay instructed driver training is an important ingredient of the Swedish driver licensing system since it contributes to increased safety among novice drivers after they have obtained a licence. This study shows that apart from these benefits in terms of safety effects, there are problems regarding the way in which lay instructed training is carried out and the accidents that occur during practice. However, a cost-benefit estimation shows that the advantages are much greater than the disadvantages. An important conclusion from the study is that measures need to be introduced in order to reduce the number of accidents during practice and that there is still a large potential for increasing the effects of lay instructed training on the accident situation after obtaining a licence. This can be achieved through improved structuring and planning of where, when and how training is carried out. Mandatory education of lay supervisors and improved co-operation between supervisors and driving schools is suggested. The study has focused on lay instructed training, since knowledge of the way in which this is carried out has been very limited. Driving school training has been addressed only marginally in this study, but a similar study of such training is suggested.

Background

Lay instructed training has existed in Sweden since the introduction of a licensing system in 1906. Over the years, several investigations have suggested the introduction of a structure and rules for the way in which training is carried out. However, few changes have taken place and those that have been introduced are small. The most important change was the reform in 1993, where the age limit for practising was lowered from 17½ to 16 years. The aim of this change was to make it possible for learner drivers to obtain more practice and thereby more experience. In connection with this reform, a system was introduced that made it possible to follow the development of accidents during practice. It was found that this is a problem that merits attention. During the development of a new stepwise education system in Sweden in recent years, the question of structuring lay instructed training has again been taken up. The suggestion submitted to the Government included rules for permitting practice in certain environments. It was also established that detailed knowledge was lacking when it comes to lay instruction, the way in which this is carried out, and the costs and benefits of lay instruction in terms of accident involvement during practice and after obtaining a licence.

Aims

The study has the following five aims:

- to present a knowledge review concerning lay instruction and accidents during practice
- to describe how lay instructed training is carried out today concerning quantity and quality
- to analyse police reported injury accidents during practice through register studies and in depth analysis in order to increase knowledge about safety in practice driving
- to develop suggestions for changes in lay instructed training
- to develop suggestions for new trial activities with improved driver training

Methods

The study consists of three main parts; a knowledge review concerning experience, lay instruction and practice accidents, a process analysis of how, when and where lay instructed training takes place, and an analysis of training accidents.

The knowledge review is mainly based on a literature survey where certain Swedish investigations, such as the evaluation of the lowered practising age to 16 years and the preparations for a new graduated education system have been given a more central position.

The process analysis describes the content and structure of the training and was carried out with interviews, questionnaires and diaries filled out by the learner drivers and their lay instructors.

The analysis of training accidents was performed with register analyses and in depth studies of fatal accidents. The situation concerning training accidents has also been compared to the situation during the two first years after obtaining a licence.

Results of the knowledge review

Increased experience has commonly been accepted as a very important component in reducing accident involvement among novice drivers during their first years with a licence. This fact is supported by theoretical models about learning and skill acquisition, as well as empirical findings regarding the importance of experience when becoming a skilled performer in traffic as well as in other areas.

In the area of driver education and training, several educational models and strategies have been developed with the aim of increasing lay instructed training, through which the level of experience can be increased under supervision. The earlier “experience paradox”, which still exists in several countries, means that the most important experience must be gained during the most dangerous period of a driver’s development, i.e. the first years with a licence. Many countries have tried to solve this experience paradox through Graduated Licensing Systems (GLS) and systems with a lowered age limit for practising. In Sweden, the age limit for practising was reduced from 17½ to 16 years in September 1993. The evaluation of this reform and of different GLS systems has clearly shown accident-reducing effects.

When the Swedish reform was introduced, a specific registration of accidents during practice driving was also started. The extent of this problem was shown in the evaluation study. It was concluded that the accident risk during practice was

not greater among those who started their practice early. It was also shown that most of the accidents during practice occurred under lay instruction, not under professional instruction. The few accidents during professional instruction were also found to be less severe.

Results from the process study

Here, the results show that the average practising time is 112 hours under lay instruction and 14 hours under professional instruction. These figures are approximately the same as in the earlier published evaluation of the 16-year age limit for practising, where the corresponding figures were 108 and 11 respectively. The amount of practising thus appears to be approximately the same in 2000 as during 1994–1996 when the evaluation was carried out.

Results from questionnaires and logbooks suggest that it is relatively unusual to start driver training in a driving school. Driving school training is something that is postponed until the end of the training period. There is a gender difference in that women appear to attend driving schools more than men. For lay instruction, the situation is the opposite. The total amount of training is greater among men than among women. The results also show that the amount of practice increases towards the end of training.

Furthermore, it is clear that most lay instructed training is carried out in connection with other errands. Driving practice is seldom planned in advance. Initially, however, it is fairly common to drive with the sole aim of practising.

Lay instructed training takes place on all weekdays, but at weekends the amount increases and is also more evenly distributed over the day. The main reason for not practising in certain weeks is a lack of time. Practice is most common under favourable conditions such as little traffic, dry roads, daylight and good weather. However, the results also show that there is a significant amount of training in unfavourable conditions such as darkness, rain and wet roads. Little training takes place on roads with low friction caused by ice and snow. More training takes place in dense traffic towards the end of training.

It is rare to actively make plans for what should be practised during a drive or to make any reference to the theory book. However, the theory connection is sometimes taken up while driving. The national curriculum is used by only 8 %. Also in the case of referring to theory there is an increase towards the end of the training period.

Most learners have two supervisors, mother and father. The supervisor is on average 48 years old and has driven approximately 20,000 km per year. There is a large variation concerning the age of the supervisor. The youngest is 24 and the oldest 77. Very few report co-operation with driving schools, which may be explained by the fact that the first visit to a driving school is postponed until very late in training.

Approximately 40 % report that they have intervened in the learner's driving. In most cases, this has only consisted of shouting a warning to avoid an obstacle, but in a significant number of cases it has involved using the handbrake or grabbing the steering wheel. Almost 3 % have also reported involvement in accidents, mostly with very slight injuries or minor damage to the car. Opinion on introducing a mandatory dual braking system for private cars used in training is fairly evenly distributed between positive and negative.

Over 80 % of the lay instructors consider that it has been easy to act as supervisor, but a significant proportion would like additional information or education in order to improve the situation further.

Results from the analysis of accidents during practice

The aim of the study has been to investigate the problem as such more closely and to form a basis for a cost-benefit estimation of lay instructed practice. The first part of this aim includes calculations of the size of the public health problem resulting from these accidents. This was considered important since 444 injury accidents were reported during the 7-year period 1994–2000. In these accidents, 827 persons were injured and 22 killed. This means that each year, an average of 63 persons were injured and 3 were killed. In comparison, 13,657 injury accidents were reported among novice drivers during their first two years with a licence for the same time period. In these accidents, 21,669 persons were injured and 382 were killed, which is an average of 1,951 injured and 55 killed per year. The problem with accidents during practice may thus be regarded as relatively small in a country the size of Sweden with a population of 9 million. It is also small in comparison with the situation among novice drivers with a licence. Expressed as a health risk (accidents per 1000 drivers), it is 33 times higher among novice drivers than among learner drivers.

Men face a higher risk as novice drivers, but among learner drivers there is no difference between men and women. The well known overrepresentation of men in young drivers' accidents is thus absent during practice. The reason for this is not clear, but may lie in limitations for practising men to make their own decisions about where, when and how they should drive since they are accompanied by their supervisors

One purpose of the study was to describe the types of accidents that occurred during practice and to compare them with the situation among novice drivers. Among novice drivers, single accidents and accidents with vehicles on an intersecting course are over-represented. Among learner drivers, head-on accidents, rear end collisions, overtaking accidents and accidents when turning onto another road are overrepresented.

Sixty-four of the 444 accidents among learner drivers during 1994–2000 occurred in driving school cars and 380 in private cars. This means that 85 % of all accidents during practice are related to lay instructed practice. All of the fatal accidents and over 90 % of the severe injury accidents occurred during lay instruction.

The 15 fatal accidents during practice that were analysed in depth were divided into two main groups; one where primarily something happened with the learner's car and another where other people primarily have acted in a way that caused the accident to happen. Eight of the accidents were of the first type, of which five occurred on a high speed road with low friction surface, where the car skidding into the opposite lane. The other three seem to be related to a lack of attention by the learner and/or the supervisor. The other seven accidents were of the type in which the other party acted unexpectedly, so that the learner for various reasons was unable to avoid an accident. In four of the cases, an oncoming car has suddenly changed lane into the learner's lane, with a head-on collision as consequence. In the remaining three accidents, unprotected road users have suddenly and unexpectedly entered the road.

Cost-benefit estimation

However, in the perspective of the Swedish “Vision Zero”, approved by the Government, which aims at zero killed or seriously injured in road traffic, even the minor problem of driving practice accidents is unacceptable. The results of this study are thus being used as input in the ongoing development of a new Swedish driver training system and a new national curriculum. The size of the problem must also be seen in the perspective of the gains in terms of reduced accident involvement after obtaining a licence. This was part of the third aim of the study - to evaluate the solution of the “experience paradox”, i.e. to gain experience through supervised practice by comparing the costs in terms of driving practice accidents to the benefits of this experience in terms of reduced accident involvement after obtaining a licence.

In order to perform this comparison, the results from the previously published evaluation of the reduced age limit for driving practice to 16 years of age (Gregersen et al., 2000) have been used. The analysis shows that the benefits in terms of accident reduction per 1000 novice licensed drivers are 34 times higher than the costs in terms of accidents per 1000 learner drivers during practice.

Conclusions and suggestions

In addition to the description and analysis of the current situation of lay instructed training, the study has aimed at making suggestions for measures that are based on the results. The study has shown that there are a number of problems that ought to be reduced. In spite of generally positive average values in the results with many hours of practice, good cover of the different topics in the curriculum etc., there is a large variation with some doing very well and others very badly.

As a conclusion of the study, a number of measures are discussed, which are directly related to the identified problems. The suggestions have not been developed in such a way that they can support each other in one integrated licensing system. Some suggestions support each other, while others should be seen as alternative solutions since they are not always possible to combine.

An important goal should be to increase lay instructed training as much as possible. An important measure is thus to encourage the learner and the lay instructor to practice extensively, both in driving schools and privately. This could be achieved through mandatory training, demanding a certain amount of practice. It could also be achieved through mandatory staged diagnoses measuring the amount of practice and experience. However, a general rule should be to avoid introducing measures that limit the amount of practice if there is no strong evidence that the results will be better. A possibility is to encourage more learners to start practising from 16 years of age. This is, however, not uncontroversial, since more youngsters will be encouraged to take their licence earlier. The same arguments apply to the proposal to include driver training in secondary school education.

The ambition in a new driver education and training system should be to create safe, skilled and sensible drivers. As a tool for achieving this, the so called GADGET matrix is currently in use. This is a model for defining which competencies a driver needs. Based on the GADGET model, the results of this study and the Swedish suggestion for a staged driver education system, it was concluded that the following basic preconditions should be fulfilled:

- There should be a clear harmony between the goals in the curriculum, the competence of the instructors, the preconditions of the learner, the education process and the design of the tests.
- The education should encourage continuous and extensive practice.
- The education should be structured in a sequence based on the goals in the curriculum.
- The different actors in the process (instructors, supervisors, testing personnel, etc.) should have a competence that covers all the cells in the GADGET matrix.
- These educators should have the educational competence that is needed for their specific role in the process.
- Lay instructed practice should be retained and strengthened.
- The role of the driving schools and skid pans should be strengthened.
- Lay instructors should have a mandatory initial education from professional driving instructors.
- Mandatory components should be chosen with care in order to gain both maximum output from driver education and high acceptance from the public.
- Mandatory parts should support lay instruction in order to improve the structure and increase experience also in difficult traffic environments and situations.
- Mandatory education should cover parts that are difficult to handle in lay training, such as darkness, dense traffic, overtaking, ecological driving and the deeper psychological and social aspects of driving.
- Some form of incentive system for the learner to use correct working methods in education should be developed.
- Some type of diagnosis for following the development of the learner during the education process should be developed.

The basis for the introduction of measures should be that the driver education system is in need of far-reaching change, where the historical tendency to regard driving as a task of vehicle manoeuvring and traffic rule knowledge must be abandoned. It has earlier been the view that voluntary co-operation between learner, driving school and lay supervisor could produce the competencies that are specified in the curriculum. With a new curriculum and a corresponding educational content with a stronger focus on psychological and social processes and with the knowledge of the problems in the current system, it becomes obvious that professional education and support are necessary. Fulfilment of goals in these respects demands teachers competent both in educational methods and actual content, which the lay supervisor cannot be expected to have.

However, to make it possible to develop the educational system satisfactorily, it remains necessary to answer and discuss a number of questions, such as the role of the secondary school, the incentive system, the diagnostic system, the selection of components to be made obligatory and how a more demanding education system could be made acceptable for the public.

Definitioner

Nedan följer en förteckning över dels ett antal förkortningar och deras betydelse, dels ett antal begrepp och deras definitioner såsom de har använts i denna rapport. För definitioner av olika olyckstyper såsom singel- eller avsvängsolyckor hänvisas till SCB/SIKA:s Vägtrafikskador (2000) eftersom dessa definitioner är för omfattande för att återge här.

GADGET	Akronym för EU-projektet "Guarding Automobile Drivers Through Guidance, Education and Technology".
STEFUS	Stegvis Förarutbildning i Sverige, dvs. Vägverkets förslag till ny utbildning inlämnad till regeringen 1999-12-31.
STR	Sveriges Trafikskolors Riksförbund
SÖ	Skolöverstyrelsen
TR	Trafikutbildarnas Riksorganisation
TRAINER	Akronym för EU-projektet "System for driver training and assessment using interactive evaluation tools and reliable methodologies".
TRU	Trafik- & Undervisningsmaterial AB, Landskrona
Privat handledning:	Övningskörning genomförd tillsammans med en godkänd handledare.
Kkt	Körkortstillstånd
Hälsorisk	Olyckor/1000 körkortsinnehavare
Olycksrisk	Olyckor/miljon km
Dödad	Såsom dödad i trafikolycka räknas person, som avlidit inom 30 dagar efter olyckan. Från och med 1994 ingår även de som enligt polisen kan ha avlidit av någon sjukdom eller genom självmord i samband med olyckan.
Svårt skadad	Person som erhållit brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig sårskada, hjärnskakning eller inre skada. Dessutom räknas som svår skada annan skada som förväntas medföra intagning på sjukhus.
Lindrig skada	Annan kroppsskada än svår skada enligt ovan.

1 Inledning

Privat övningskörning har förekommit i Sverige sedan körkortet infördes 1906. Genom åren har flera utredningar föreslagit strukturering och styrning av den, men få och små förändringar har genomförts. Den största förändringen har varit sänkningen av övningskörningsåldern till 16 år (1993), vilket innebar att man fick ökade möjligheter att övningsköra mera. I samband med sänkningen av åldersgränsen infördes också speciell registrering av övningskörningsolyckor, varigenom man kunde konstatera att detta var ett problem som behöver åtgärdas. Huvuddelen av övningskörningsolyckorna sker vid privat övningskörning. Under senare års utvecklingsarbete, bl.a. med förslag till stegvis förarutbildning (Vägverket 1999), har frågan om strukturering av den privata övningskörningen återigen aktualiserats. Förslaget från Vägverket till regeringen innebar bl.a. en styrning av i vilka miljöer den privata övningskörningen skulle få genomföras under olika steg i utbildningen. Under detta utvecklingsarbete konstaterades att det saknades detaljerade kunskaper om den privata övningskörningen, hur den genomförs samt dess kostnad/nytta i termer av övningskörningsolyckor/effekter på olycksinblandning efter man tagit körkort.

I förslaget till stegvis utbildning föreslog Vägverket ett antal s.k. skyddsåtgärder för den privata övningskörningen, t.ex. extra backspegel, obligatorisk handledarutbildning och regler för var man skulle få övningsköra, men man konstaterade samtidigt att kunskaper saknas för att kunna förutse effekter av sådana åtgärder. Ett fortsatt utredningsarbete initierades därför, bl.a. med en undersökning av erfarenheterna av att använda dubbelkommando (dubbelbroms) vid privat övningskörning i Finland, försöksverksamhet med strukturerad privat övningskörning i Växjö samt en utredning om detaljerna kring övningskörningsolyckor och om hur den privata övningskörningen faktiskt genomförs (föreliggande studie).

2 Syften

Studien har fem övergripande syften. Dessa är:

- A. att redovisa en kunskapsöversikt när det gäller privat övningskörning och övningskörningsolyckor
- B. att beskriva hur den privata övningskörningen genomförs idag. Här avses bl.a. mängd, ordningsföljd, innehåll, arbetssätt, de inblandades inställning till uppgiften och handledarens roll/kompetens.
- C. att analysera polisrapporterade övningskörningsolyckor dels genom registerstudier, dels genom djupare analys av olyckors förlopp för att öka kunskapen om trafiksäkerheten under övningskörning
- D. att utveckla förslag till förändringar av den handledarstödda utbildningen
- E. att utveckla förslag till försöksverksamhet när det gäller den handledarstödda utbildningen

3 Översikt över olika delstudier

Studien omfattar tre olika delstudier med olika datainsamlingsmetoder. Följande delar har ingått

Kunskapsöversikt

Består av sju avsnitt. Det första är en litteraturöversikt som berör frågan om erfarenhetens betydelse för olycksrisken och nyttan av privat övningskörning. De fyra följande avsnitten beskriver den svenska förarutbildningens utveckling med tyngdpunkt på förändringar som berör den privata övningskörningen. Här ingår bl.a. en ganska noggrann sammanfattning av de resultat från utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning som berör hur den privata övningskörningen genomfördes. En sammanfattning ges också av de resultat som redovisades i utvecklingen av STEFUS-förslaget och som berör den privata övningskörningen, bl.a. intervjuundersökningar genomförda med elever och handledare. I det påföljande avsnittet redogörs kort för situationen i andra länder. Avslutningsvis sammanfattas tidigare forskning och kunskap om övningskörningsolyckor, bl.a. med en relativt omfattande sammanfattning av de studier som genomfördes i samband med utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning.

Processtudie

Avsnittet beskriver den privata övningskörningens uppläggning och innehåll och bygger på tre delstudier; intervjuer med elever och handledare, enkäter till elever och handledare samt dagböcker/körjournaler ifyllda av elever.

Analys av övningskörningsolyckor

Avsnittet analyserar med hjälp av Vägverkets register över polisrapporterade olyckor storleken och arten av problemet med övningskörningsolyckor och jämför detta med olycksituationen bland nyblivna körkortsinnehavare. Detta görs med hjälp av registeranalyser, enkätstudier och djupanalyser av dödsolyckor.

Datainsamlingsmetoder, dess koppling till syften och rapportkapitel

- Kunskapsöversikten har huvudsakligen använts med syfte att teckna en kunskapsbakgrund för området. Den berör syfte A och B.
- Intervjuer med elever och handledare har genomförts som grund för utveckling av enkäter och dagböcker. Intervjuerna har därmed främst bidragit till syfte B.
- Dagböcker har använts för att samla in detaljerade data om övningskörningens innehåll och genomförande. Delstudien har bidragit till syfte B.
- Enkäter har använts för att samla in mer övergripande data om övningskörningen och har därmed bidragit till syfte B.
- Registerstudier har genomförts med hjälp av Vägverkets olycksdatabas och djupare olycksanalyser har baserats på polisens olycksfallsbeskrivningar. Dessa delstudier har bidragit till syfte C.
- Samtliga datainsamlingsmetoder har bidragit till syfte D och E, dvs. förslag inför framtiden.

Delstudierna presenteras i den här rapporten under tre huvudrubriker. Kapitel 4 omfattar kunskapsöversikten, kapitel 5 "Processtudien" (där resultat från intervjuer, dagböcker och enkäter presenteras) och kapitel 6 "Övningskörningsolyckor" (där olycksregisterstudien och olycksanalyserna presenteras).

4 Kunskapsöversikt

I detta inledande avsnitt sammanfattas den kunskap som finns publicerad om privat övningskörning. Den innehåller såväl översikt över ny nationell och internationell litteratur inom området som utdrag från tidigare utredningar som direkt eller indirekt berört den privata övningskörningen. Hit hör bl.a. utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning, förarbeten om privat övningskörning till förslaget om stegvis förarutbildning, förarbeten till revidering av kursplan B för körkortsutbildning m.m.

4.1 Övningskörning

I ett flertal under senare år publicerade analyser av ungdomars olycksinblandning har man konstaterat att den mest bidragande faktorn är deras brist på erfarenhet. Det har under en längre tid förts en diskussion om vilka faktorer som varit viktigast, åldersrelaterade eller erfarenhetsrelaterade faktorer. Man är numera relativt eniga om att erfarenhet svarar för en stor andel av olycksreduktionen under de första åren (se Gregersen 1996 för en översikt).

Med åldersrelaterade faktorer avses vanligtvis sådant som livsstil, mognad, socialt umgänge, sådant som har att göra med ungdomars frigörelseprocess och utveckling etc. Med erfarenhetsrelaterade faktorer avses sådant som har att göra med att lära sig köra bil, att skaffa sig rutin och förmåga att hantera bilen, värdera risker etc.

4.1.1 Om erfarenhet

Att man behöver erfarenhet för att bli en bra och säker bilförare kan nog betraktas som ett okontroversiellt konstaterande. I den traditionellt redovisade åldersfördelningen över olyckor och olycksrisk är det dock svårt att se om unga förars successiva olycksminskning beror på att förarna blivit mer erfarna eller om de blivit äldre, eftersom dessa båda följs intimt åt. Olika studier har genomförts för att skilja på de två faktorernas förklaringsvärde och man har t.ex. visat att de som kör mera har färre olyckor per km (Spolander 1983, Pelz och Schuman 1971).

I en engelsk studie (Maycock m.fl. 1991) följdes ett stort antal nyblivna förare som tagit körkort vid olika ålder. Där fann man att den initiala risken var hög i alla åldersgrupper och att risken minskade med ökad ålder och erfarenhet. Nybörjarrisken var dock tydligt högre bland de yngsta nybörjarna och avtog successivt ju äldre förarna var när de fick körkort. Liknande resultat visades också i en kanadensisk undersökning av olycksinblandningen bland nyblivna bilförare i åldrarna 16–55 år (Cooper m.fl. 1995). Även här visades att alla åldersgrupper hade en hög nybörjarinblandning i vållandeolyckor. De yngsta nybörjarna, 16-åringarna, visade sig ha den högsta olycksinblandningen.

I olika undersökningar har dessa nivåer varierat. Väger man samman olika undersökningars resultat kan åldersrelaterade faktorer antas svara för ca 30–50 % av olycksminskningen medan erfarenheten står för 50–70 %.

En vanlig modell för att förklara varför erfarenhet minskar olycksrisken är att nya förare går igenom flera faser när de skall lära sig hantera det stora antalet uppgifter som ingår i att köra. Nybörjaren står inför många nya situationer och uppgifter som alla kräver mentala resurser. Den perceptuella situationen är ny och ställer särskilda krav på visuell avsökning och tolkning av vad som händer i omgivningen. Nybörjaren kan inte hantera situationen lika bra som den erfarna

föraren. Den mekaniska hanteringen av själva bilen kräver också mental kapacitet, med en mängd manöverorgan, spakar och varningsanordningar som måste användas och koordineras i ett komplext mönster. Hela trafikmiljön med dess regler och krav på specifika beteenden ökar också den mentala belastningen.

Med tiden kommer emellertid allt fler av dessa uppgifter att bli automatiserade och den mentala arbetsbelastningen kommer att minska. Detta antagande stöds inte bara av studier av visuella sökmönster (Falkmer och Gregersen 2001, Crundall och Underwood 1998) utan också av studier av förlängd reaktionstid (Quimby och Watts 1981).

Ett sätt att beskriva den här utvecklingen presenteras av Rasmussen (1984). Han menar att man i sin färdighetsutveckling genomgår tre nivåer av beteendekontroll. Han beskriver den kunskapsbaserade, den regelbaserade och den färdighetsbaserade nivån. På den *kunskapsbaserade nivån* utförs beteenden som är nya där man inte har färdiga inarbetade lösningar. Beteendet styrs av förnuftsresonemang och kunskaper som man dels har med sig från egna tidigare erfarenheter från andra situationer, dels får hjälp med från andra. Genom att egna och andras kunskaper och erfarenheter successivt byggs ihop till egna regler eller mentala modeller så övergår beteendet till att kontrolleras på den *regelbaserade nivån*. Med ökad erfarenhet kommer det regelbaserade beteendet att automatiseras och i sin mest utvecklade form utförs utan medveten uppmärksamhet och kontroll. Man har då uppnått den *färdighetsbaserade nivån*. Allteftersom färdigheten utnyttjas och utvecklas kommer fler och fler deluppgifter att kopplas samman så att till slut hela beteendekomplex genomförs utan medveten uppmärksamhet så länge inga oväntade avvikelser inträffar. Så snart en avvikelse inträffar övergår man till regelbaserad beteendekontroll om man har färdiga regler att utnyttja, eller till kunskapsbaserad beteendekontroll om man måste lösa uppgiften från början. I en komplicerad uppgift som att köra bil växlar man därför ofta mellan nivåer, beroende på vilka deluppgifter man skall lösa.

Om denna teori tillämpas på bilkörning kan man betrakta de formella regler och instruktioner som formuleras av myndigheterna och förmedlas av läraren som ett typiskt drag för det första stadiet av att lära sig köra (Brown m.fl. 1987). Egna erfarenheter från sina andra trafikantroller, t.ex. som cyklist, fotgängare eller passagerare i bil, är också exempel på sådant som används som kunskaper för att bygga upp egna användbara regler för hur man skall bete sig i olika trafiksituationer. Efterhand som man konfronteras med allt fler trafiksituationer och genom att allt fler köruppgifter integreras och automatiseras kan uppmärksamheten riktas mot interaktion med andra trafikanter. I detta utvecklingsstadium kommer beteendet till att börja med fortfarande att vara mycket regelbaserat, men efter hand kommer de formella reglerna och manövreringsfärdigheterna att bli mer integrerade och intrycken och erfarenheterna från själva trafiken och interaktionen med andra trafikanter kommer att ge mer och mer ledning för körbeteendet. I detta skede kan man lättare utföra flera deluppgifter samtidigt eftersom de inte innebär så stor mental arbetsbelastning.

I praktiken innebär detta alltså att en ny bilförare inte har så många färdiga regler med sig sedan tidigare utan måste använda de som står till buds, nämligen de formella, så som de beskrivs i lagtext och i föreskrifter. Nu är det dock så att det formella regelsystemet egentligen är ett försök att styra trafiken i vissa speciella situationer. Reglerna är inte allomfattande. Det innebär att trafiken visserligen styrs av regler men den kan inte beskrivas med hjälp av samma regler. Det händer så mycket annat som t.ex. bestäms av våra känslor och vårt humör, våra motiv och

sociala normer. Vårt körbeteende styrs i hög grad också av informella "förnufts-baserade" regler som inte alltid stämmer överens med de formella och som ur trafiksäkerhetssynpunkt kan vara både på gott och på ont. Dessa informella regler om hur man skall bete sig tillägnar man sig successivt, efterhand som man frigör sig mentalt från bilmanövrering och formella regler. Exempel på informella regler är att släppa fram andra trafikanter även om man själv formellt har företräde, att ligga något över hastighetsgränsen för att "alla andra" gör det, att varna varandra för poliskontroller, att strunta i att använda blinkers, att inse att högerregeln sällan tillämpas i praktiken, att inse att många trafikanter är oförutsägbara och ofta struntar i att följa trafikregler och att detta kräver extra försiktighet etc.

Trots att många studier har visat eller diskuterat mental arbetsbelastning i föraruppgiften är den specifika innebörden för unga nybörjare oklar. Det har i flera studier visat sig att erfarna förare uppfattar risksituationer snabbare än nybörjare (Soliday och Allen 1972, Ahopalo m.fl. 1987, Quimby och Watts 1981, Finn och Bragg 1986) vilket stödjer teorin om utveckling av mentala modeller/regler, automatisering och mental arbetsbelastning.

De studier om ögonrörelser som refererats ovan tyder på att unga förares brister i visuell sökning har att göra med hög mental arbetsbelastning. I en jämförelse mellan nyblivna och erfarna förare visade de att nyblivna tittade närmare bilens front och mer till höger, tittade mer sällan i backspegeln och flyttade fokus oftare. De var också sämre på att utnyttja sitt perifera seende än de erfarna. Mycket forskning har bedrivits om visuell avsökning och uppmärksamhet (se t.ex. Wickens 1992), men en ganska liten del behandlar dess tillämpning vid unga förares bilkörning. I en litteraturoversikt har Åberg (1981) visat att det finns vissa processer som har samband med erfarenhet. Han beskriver s.k. "prediktiva huvudrörelser", vilket betyder att huvudet rörs innan ögonrörelser påbörjas då man söker efter ett föremål som dyker upp i det perifera synfältet. Mourant och Grimson (1977) fann att erfarna förare använder mer prediktiva huvudrörelser än nybörjare, vilket tolkas som att nybörjare inte använder sin perifera syn lika effektivt som erfarna förare. Åberg granskar också litteratur om den perceptuella automatiseringsprocessen som antagligen är nära besläktad med automatiseringsprocessen för körbeteende som beskrivs ovan. Perceptuell automatisering förklaras som en process där upprepad erfarenhet av stimuli leder till automatisk upptäckt. I miljöer där stimuli inte förändras så mycket kan en bilförare övergå till automatisk perception och därmed förlora sitt medvetna sökande efter kritiska händelser som t.ex. vilda djur. Detta är i linje med Åbergs resultat att när uppmärksamheten riktas mot mötande fordon kan föraren missa att upptäcka ett djur även när han tittar rakt på det. Denna process visades också i ett experiment (Åberg 1981) där förare som instruerades att leta efter älg upptäckte en älgattrapp oftare än då man körde normalt utan denna instruktion.

4.1.2 Erfarenhetsparadoxen

Brist på erfarenhet har, som beskrivits ovan, visats vara en av de viktigaste faktorerna bakom unga, nyblivna förares höga olycksinblandning. Detta ansågs tidigare vara ett näst intill olösligt problem eftersom den nödvändiga erfarenheten måste byggas upp under den farligaste delen av förarkarriären, dvs. under den första nybörjartiden med körkort. Den här "erfarenhetsparadoxen" har på senare tid emellertid angripits i flera länder genom förändringar i utbildningssystemet. Den vanligaste metoden att angripa detta har varit att gradvis och systematiskt öka

svårigheten i vad som skall läras in genom så kallade stegvisa körkortssystem ("Graduated Licensing Systems", GLS). I dessa system är den bärande idén att eleven skall lära sig köruppgiften stegvis genom successivt färre och färre restriktioner som kan gälla hastighet, trafikmiljö, alkohol, passagerare etc. Flera tillämpningar av GLS i Nya Zeeland, Canada, USA och Australien har utvärderats och visats ge olycksreducerande effekter jämfört med respektive lands tidigare utbildningssystem (Mayhew and Simpson 1996, Williams 2000 för en översikt).

Uppdelningen av de olyckor som sker i inledningsskedet i de som sker under övningskörning respektive med nytaget körkort är intressant av flera skäl. Ett skäl är att om övningskörningsolyckor skall kunna undvikas är det nödvändigt att veta mer om dem, t.ex. hur, var och när de sker. Ett annat skäl är att åtgärden, att sänka gränsen för övningskörning, också kan tänkas innebära att man sänker åldersgränsen för olycksinblandning. Ingenting är vunnet om man lyckas sänka antalet olyckor efter man fått körkort, men samtidigt ökar olyckorna under övningskörning i motsvarande grad. En oro för en sådan utveckling uttrycktes också i Sverige inför sänkningen av åldersgränsen för övningskörning till 16 år, t.ex. att 16-årsgränsen skulle leda till "en slakt av övningskörande 16-åringar på våra vägar" och att den höga nybörjarrisken enbart skulle flyttas över till övningskörningsperioden.

4.1.3 Sänkt åldersgräns för övningskörning

Tidigare ansågs bristande erfarenhet alltså vara ett svårlöst problem. Att skaffa sig erfarenhet innebar att man var tvungen att ackumulera tid bakom ratten just under den period av körkarriären som var som mest olycksdrabbad, de första åren efter att man fått körkort. Det var just för att komma runt denna paradox som frågan om sänkt åldersgräns togs upp i Sverige. Avsikten med 16-årsgränsen var därför att fokusera åtgärdsdiskussionen på erfarenhetsbristen hos de nya bilförarna och att utveckla en möjlighet för en ökad omfattning på övningskörningen.

Att man kunde utnyttja övningskörningen för detta insåg man i Sverige redan då man sänkte åldersgränsen till 17 år och 9 månader och då den sänktes ytterligare ett steg till 17½ år. Dessa förändringar har dock inte utvärderats.

Under 1980-talet var Frankrike ett föregångsland genom att 1984 sänka sin övningskörningsgräns till 16 år men behålla gränsen 18 för körkort. I det franska utbildningssystemet ingår också obligatorisk utbildning i trafikskola, återträffar för avstämning i trafikskola m.m. Man startade i en begränsad del av Frankrike, två län, vilket 1986 utvidgades till 20 län. År 1988 infördes modellen i hela landet. Under 1990 rapporterades stora framgångar från Frankrike och samma år bjöds ansvariga representanter från det franska transportministeriet in till Sverige för att redovisa sina erfarenheter. Siffror som 70 % olycksminskning nämndes som resultat av den sänkta gränsen och man rapporterade att den förhöjda olycksinblandningen bland unga nyblivna förare var borta hos dem som deltagit i det nya systemet (Fafet 1990). Detta ledde också till att diskussionen tog ny fart i bl.a. Sverige. Intresset för en sänkt gräns var mycket stort både i Sverige och i flera andra europeiska länder. Förändringen av åldersgränsen genomfördes i Sverige 1993-09-01. Det visade sig så småningom att det inte fanns några vetenskapliga belägg för de stora olycksminskningar som hade rapporterats från Frankrike. Senare har ytterligare utvärderingar gjorts där t.ex. den från universitetet i Toulouse (Page 1995) visade en mindre effekt än vad som sagts tidigare, ca 30 %.

Dessa studier lider dock av stora metodologiska problem eftersom de är små och genomförda i efterhand utan möjlighet att använda jämförbara grupper.

Ett problem i den franska tillämpningen var att det stora inslaget av obligatorier innebar att relativt få ungdomar valde att utnyttja möjligheten. Ca 5–10 % rapporteras ha deltagit medan resten föredrog att vänta tills fyllda 18 då man fritt kunde välja utbildningsform. Man hade troligen, vilket också Toulouse-studien visade, stora olikheter t.ex. i social bakgrund mellan de som deltog och de som väntade.

En liknande oro fanns också i Sverige, att bara en liten del skulle bry sig om att börja tidigare. För att ta reda på hur det förhöll sig med detta genomförde VTI en intresseundersökning med hjälp av postenkät bland 800 ungdomar med föräldrar (Nolén och Gregersen 1990). De utbildningsmodeller man fick ta ställning till var två med obligatoriska trafikskoleinslag och en där man fick välja själv om man ville utbilda sig professionellt eller privat

Intresset varierade något, dels mellan ungdomar och föräldrar, dels mellan de olika systemen. Bland föräldrar skulle 70–87 % troligen eller absolut börja övningsköra med sina barn från 16 års ålder. Motsvarande siffror för ungdomar var 80–93 %. De högre siffrorna för varje grupp avser utbildningsmodellen med fritt val. Slutsatsen från studien var att förutsättningarna föreföll goda att få 16-åringar och deras föräldrar att delta i en försöksverksamhet.

De ovan i avsnitt 4.1.2 och 4.1.3 refererade utvärderingsstudierna har samtliga använt olycksinblandning och/eller olycksrisk som effektvariabler. I den franska utvärderingarna av sänkt åldersgräns för övningskörning har främst olyckor under de första åren med körkort använts. I GLS-studierna har man i stället analyserat det sammanslagna antalet olyckor, dvs. inklusive vad som händer under övningskörning. Enbart i den svenska utvärderingen av 16-årsgränsen har övningsolyckor och olyckor med körkort hanterats separat (Gregersen m.fl. 2000).

4.2 Den svenska förarutbildningens historia

Förarutbildningen i Sverige har en historia som sträcker sig tillbaka till sekelskiftet. Utvecklingen har beskrivits detaljerat av Franke m.fl. (1995) och här ges endast en kortfattad sammanfattning med tonvikt på sådant som har med kunskapskrav, utbildningsinnehåll och kursplan att göra.

Alldeles i början av bilens och bilförarens historia fanns inga krav på tillstånd eller kunskaper. År 1906 infördes krav på förarbevis från en speciell besiktningsman, men beviset utfärdades utan kunskapskontroll.

Först 1916 i förordningen om automobiltrafik utformades de första formella kraven som pekade ut fordonskunskap och kunskap om vissa regler som viktiga. Dessa krav utvecklades ytterligare 1923 då man i förordningen om motorfordon ställde kraven att föraren skulle vara väl förtrogen med fordonet och lämplig som bilförare. Dessa krav bestod under andra världskriget och utvecklades först i 1944 års trafikförfattning och i en utredning från 1948. Man betonade framförallt ”god körskicklighet” men nämnde också hur viktigt det var med erfarenhet och vana, att vara försiktig och att undvika olyckor. Här påpekade man också för första gången att förarens livsstil präglar hans karaktär bakom ratten. I en proposition 1958 lyfte man också fram hur viktigt det var med omdöme och rätt attityder. Trots att man flera gånger nämner attityder, förståelse, omdöme etc., så är det i den verkliga utbildningen hela tiden den praktiska körträningen som är viktigast och som tas upp i själva kursplanen. Detta sägs också i ”Bilförarutredningen”

1962, där man framhåller utbildningens främsta uppgift som att öva grundläggande manövermoment. Samtidigt lyfter man dock dessutom fram vikten av att förstå trafikreglerna i stället för att bara kunna dem utantill. Utredningen 1962 ledde också till en integrering av teori och praktik, en bättre utvecklad kursplan och klarare utbildningsmål. För första gången nämns också gymnasieskolans möjligheter i trafikundervisningen.

Året efter högertrafikomläggningen, dvs. 1968, bildades Trafiksäkerhetsverket som tog över huvudmannskapet för körkortsutbildningen.

Under 70-talet utvecklades kursplanen ytterligare. Den blev mer detaljerad och strukturerad. År 1975 infördes krav på halkutbildning som skulle utökas geografiskt allt eftersom halkbanor byggdes. I dag har i stort sett hela Sverige detta obligatorium (vissa platser undantagna pga. för långa avstånd till halkbana, VVFS 1999:23). Ett förslag fanns också att man skulle förstatliga trafikskolorna bl.a. för att kunna styra upp utbildningen och minska konflikten med trafikskolornas privata vinstintressen, men förslaget avsågs.

År 1981 lades ett nytt radikalt förslag fram med omfattande krav på obligatorisk utbildning och utökade prov men också detta förslag avsågs.

I början av 1980-talet hade forskningen fått en viktigare roll i diskussionerna om förarutbildningens utformning. Detta tog sig bl.a. uttryck i en utredning som VTI genomförde i samarbete med SÖ och STR. Utredningen resulterade i VTI-meddelande 404 (Spolander m.fl. 1984) med en analys av varför unga nyblivna bilförare var överrepresenterade i olyckor. Den innehöll också långtgående förslag om hur förarutbildningen skulle behöva förändras för att minska olyckorna. Man lyfte fram unga förars överskattning och bristande visuella avsökning och pekade bl.a. på behovet av en förarutbildning med större inriktning på riskmedvetande och insikt om egna begränsningar. Man föreslog också genomförande av försöksverksamhet med utbildning där den privata övningskörningen och trafikskoleutbildningen skulle integreras och uppdateras till sitt innehåll. Försöksverksamheten genomfördes också senare. Den beskrivs under avsnitt 4.5.2 nedan.

I utredningen ”Nyblivna personbilsförare – trafiksäkerhetsproblem och åtgärder” (Englund 1987) föreslogs ett system med 2-stegsutbildning, steg 1 bestående av grundutbildning som skulle inkludera obligatorisk halk- och mörkerutbildning och steg 2 bestående av en 2-årsperiod med preliminärt körkort och återkommande halkutbildning. Den obligatoriska utbildningen skulle enligt förslaget fokusera på riskmedvetande och respekt.

TSV svarade på utredningen med att ge stöd åt förslagen om obligatorisk mörkerutbildning och inriktningen på riskmedvetande. De föreslog också obligatorisk teoriundervisning och instämde i utredningens förslag om preliminärt körkort kopplat till en andra halkutbildning. Dessutom föreslog man krav på kunskapskontroll och intyg för privatlärare. Av alla dessa förslag blev det preliminära körkortet verklighet och man fastställde 1988 en ny kursplan där riskmedvetande och respekt fick en mer framträdande roll genom avsnitten ”Trafikens förrädiska situationer” och ”Människans begränsade förmåga”. Samtidigt utvecklades ett nytt teoriprof där man lade stor vikt vid att testa elevens förståelse för hur regler skall tillämpas i olika trafiksituationer.

I utredningen ”KK2000” lyfte man 1991 återigen fram gymnasieskolans roll i trafikant- och förarutbildningen. Man framförde gymnasieskolans möjligheter att bredda perspektivet till att också omfatta miljöaspekter och andra sidor av transportsystemet som normalt inte ryms inom körkortsutbildningen (SOU 1991:39). Eftersom man samtidigt föreslog en sänkning av övningskörningsåldern

till 16 år skulle gymnasieskolans formella möjligheter att medverka i utbildningen öka.

Den sänkta övningskörningsgränsen infördes 1993 samtidigt som man införde krav på handledarintyg, dvs. ett intyg för den private handledaren.

Vi har därmed kommit fram till dagens situation med en förarutbildning som styrs av den kursplan som fick sin grundstruktur 1988 och som reviderats 1996. I revisionen var det framförallt miljöaspekter som tillfogades eftersom detta krävdes av EU.

Privat övningskörning har alltså funnits i Sverige sedan körkortsutbildningen startade i början på 1900-talet. Den har, med undantag för olika krav på vem som får vara handledare, varit oreglerad till sin form. Flera utredningar, bl.a. 1981 och 1987, har tagit upp och formulerat förslag till att styra upp utbildningen och införa obligatoriska utbildningsmoment i trafikskola, men inget av dessa har genomförts.

4.3 Den nuvarande svenska körkortsutbildningen

Två möjligheter fanns från september 1993 i det svenska systemet för körkortsutbildning. Den ena var att börja tidigt med sin övningskörning och den andra var att vänta till efter man blivit 17½ år. Valde man att börja tidigt krävdes att man beviljades ett körkortstillstånd och att man knöt till sig en eller flera personliga handledare. För att få bli handledare måste man ha haft körkort de senaste 5 åren oavbrutet, dvs. utan återkallelse, och ha fyllt 24 år. Väntade man till efter 17½ behövdes inte handledarintyg. Vem som helst som uppfyllde ålders- och körkortsålderskraven fick vara handledare. Vid en förändring som infördes 1998-10-01 togs skillnaden mellan de båda systemen bort och kravet på handledarintyg beslutades att gälla för elever i alla åldrar. Generellt gäller nu att man väljer själv i vilken grad man vill utbilda sig i trafikskola eller privat. Halkutbildningen om ca ½ dag är obligatorisk för alla.

Gymnasieskolan har i viss utsträckning infört trafikantutbildning eller förarutbildning på sitt program, men det är upp till varje enskild skolenhet att avgöra om detta skall erbjudas eller inte.

Målen för den svenska förarutbildningen finns specificerade i en nationell kursplan, vilken är obligatorisk för alla oberoende av om man utbildar sig med hjälp av trafikskola eller förälder. Verkligheten är emellertid den att kursplanen i stort sett bara används av trafikskolorna (t.ex. Gregersen m.fl. 2000). Det finns ingen inbyggd kontroll över den privata övningskörningen annat än det avslutande teoretiska och praktiska provet. Även om kursplanen sällan används för den privata övningskörningen använder man i stället annat utbildningsmaterial, t.ex. teori-böcker, frågekataloger och interaktiva dataprogram som finns tillgängligt på marknaden och som i hög grad har utvecklats med den nationella kursplanen och de slutliga provens innehåll som grund.

En grundtanke i kursplanen är att teori och praktik i undervisningen skall integreras. Utbildningen skall börja med de grundläggande delarna om fordonskunskap och manövrering och fortsätter successivt med ökad komplexitet till de avslutande delarna om körning i mörker och halka m.m. Det övergripande målet med utbildningen är att utveckla de attityder, kunskaper och färdigheter som är nödvändiga för att motsvara samhällets krav på ett korrekt trafikbeteende. Huvudavsnitten i den svenska kursplanen är:

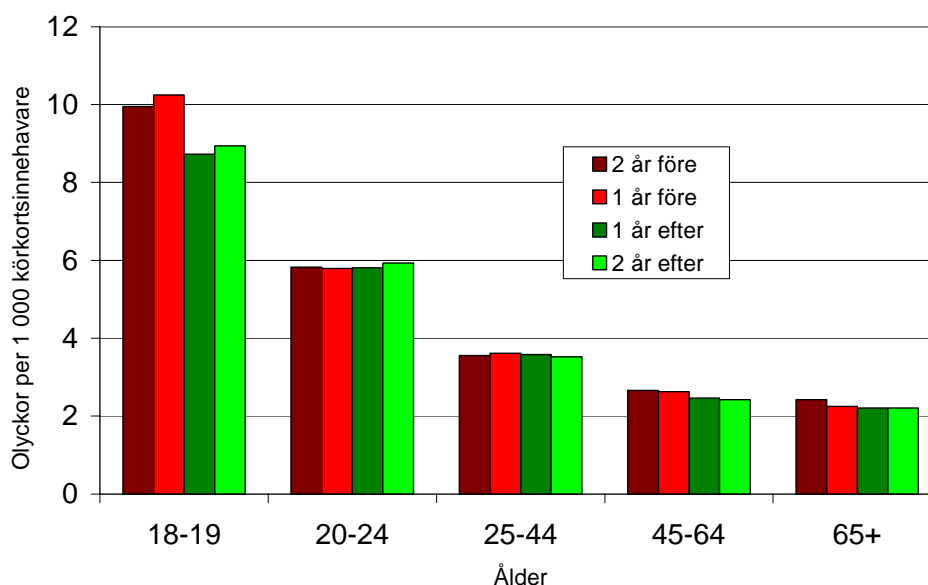
Teoriutbildning:

- Fordonskännedom
- Trafikregler
- Trafikens förrådiska situationer
- Människans begränsade förmåga
- Komplettering och tillämpning av vissa bestämmelser

Körutbildning:

- Fordonskännedom
- Manövrering
- Körning i trafik
- Körning under särskilda förhållanden

VTI har genomfört en noggrann utvärdering av sänkningen av åldersgränsen (Gregersen m.fl. 2000). I analysen av polisrapporterade olyckor 2 år efter att man fått körkort visar det sig att reformen som sådan, dvs. i jämförelsen före och efter sänkningen av åldersgränsen, inneburit en sänkning av olycksrisken bland nya 18–19-åriga förare med ca 15 % (figur 1). En noggrann jämförelse mellan olycks-situationen före sänkningen, efter sänkningen bland de som utnyttjade den lägre gränsen och de som inte utnyttjade den genomfördes också. Efter att ha tagit hänsyn till effekten av generell olyckstrend, skillnad i social bakgrund och att 16-årsgruppen tar körkort tidigare kvarstod en olycksminskning med ca 40 % i olycksrisk mellan före sänkningen och de som övningskört från 16 medan den minskat med ca 24 % när man jämför de som utnyttjat respektive inte utnyttjat den nya möjligheten efter reformens införande. Skillnaderna i vilken typ av olyckor man varit inblandad i efter att man tagit körkort visar att de som utnyttjat den lägre åldersgränsen varit inblandade i färre olyckor i komplicerade miljöer såsom korsningar och tätortstrafik.



Figur 1 Totalt antal olyckor i Sverige per 1000 nyblivna 18–19-åriga körkorts-innehavare 2 år före (1994–1995) och två år efter (1996–1997) att de första som utnyttjat den nya reformen tagit körkort (Gregersen m.fl. 2000).

Resultaten från enkätundersökningar 1 och 2 år efter att man fått körkort visar inga större skillnader mellan grupperna i attityder eller skattning av den egna förmågan.

Beteendemätningar visar att 16-årsgruppen upplevt mindre mental arbetsbelastning under körning.

Utbildningen innehöll också en processutvärdering avseende utbildningens genomförande och innehåll. Resultaten från den presenteras i sammandrag i avsnitt 4.5.3 nedan.

Efter en sammanvägning av de olika resultat som framkom kan man konstatera att sänkningen av åldersgränsen till 16 år har inneburit en förbättrad trafiksäkerhet för unga nyblivna bilförare i form av en minskad olycksrisk.

Man bör dock observera att trots en sänkning av ungdomsolyckorna efter införandet av 16-årsgränsen så kan man konstatera att antalet dödade i olyckor där föraren varit 18–19 år har ökat igen under åren 1998 och 2000 (men inte under 1997 och 1999), men efter reformen alltså från en lägre startnivå.

Som en konklusion av utvärderingen konstaterades att: *”Trots de mycket positiva resultaten av 16-årsreformen måste man alltså konstatera att det finns mycket kvar att göra för ungdomars trafiksäkerhet. Alla ungdomar utnyttjar inte 16-årsgränsens potential vilket pekar på en möjlighet att inspirera fler att skaffa sig den erfarenhet som 16-årsgränsen kan ge. Unga förarens olyckor beror också på annat än brist på erfarenhet. Utbildning bör ses i ett helhetsperspektiv där erfarenhet, i betydelsen tid bakom ratten, är en del, och den professionella trafikskoleundervisningen är en annan. Genom att utveckla förarutbildning till att både uppmuntra till mycket privat övningskörning och systematiskt omfatta också andra faktorer som hör ihop med unga, nyblivna förarens säkerhet, bör man kunna nå betydligt längre. Hit hör överskattning av den egna förmågan, social påverkan och gruppträck, låg riskvärdering, ”trafikosäkra” attityder, insikter om egna personliga tendenser m.m. Genom rätt åtgärder för att göra den privata övningskörningen säkrare, bör dessutom olyckor under övningskörning kunna reduceras.”*

4.4 Fortsatt utveckling av körkortssystemet

4.4.1 Förslag till ny stegvis utbildning

I propositionen ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället” (prop. 1996/97:137) föreslår regeringen en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet. I den lyfter regeringen fram ett antal viktiga områden där åtgärder bör vidtas för att förbättra trafiksäkerhetssituationen. I oktober 1997 antog riksdagen propositionen. Det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet är därmed att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Regeringen uppdrog i december 1997 till Vägverket, som ett led i detta arbete, att utveckla ett förslag till en ny förarutbildning. I uppdraget sägs:

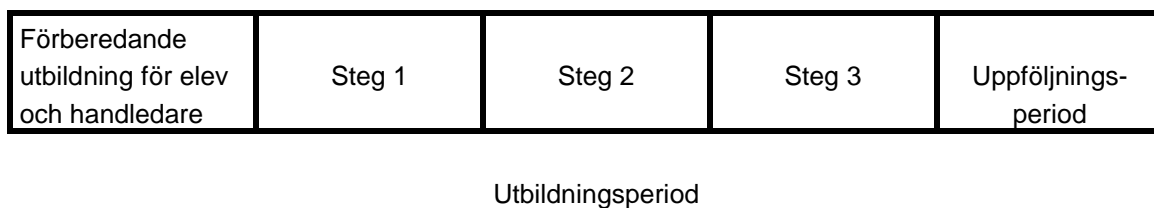
”Vägverket skall i samverkan med berörda myndigheter och organisationer utreda och lämna förslag till utformning och införande av ett stegvist förarutbildningssystem. Syftet med det nya utbildningssystemet skall vara att nya förare skall debutera på en väsentligt lägre risknivå än i dag. Arbetet skall präglas av helhetssyn och långsiktighet och skall samordnas med utvärderingen av den s.k. 16-års-reformen som Vägverket fick i uppdrag att göra.”

Vägverket utarbetade under 1998 och 1999 tillsammans med ett antal experter ett förslag till ny utbildning.

Vägverkets utgångspunkt i sitt slutförslag till regeringen var att förarutbildningen ska ses som en del i en långsiktig trafikantutbildning som påbörjas i tidiga år och löper genom hela livet. Vägverket konstaterar också att det krävs en radikal förändring om förarutbildningen, på ett mer kraftfullt sätt än vad som är fallet idag ska kunna bidra till en förbättrad trafiksäkerhet. Det innebär att förarutbildningen måste förändras både i sin struktur och till sitt innehåll. Detta kommer också att beröra de aktörer som är inblandade i utbildningen.

Mot den bakgrunden föreslog Vägverket att det stegvisa förarutbildningssystemet skulle få följande utformning (texten citerad från Vägverkets publikation om stegvis förarutbildning (Vägverket 1999)):

- **Inledande förberedande utbildning för eleven.** Utbildningen bör vara ett av kraven för att eleven ska få påbörja den egentliga förarutbildningen. Det kan vara en övergripande trafikantutbildning som påbörjas i förskolan och löper genom hela skolsystemet. Genom en sådan trafikantutbildning borde den blivande föraren redan ha fått de grundläggande värderingar och baskunskaper som krävs för att delta i vägtrafiken innan förarutbildningen påbörjas.
- **Höjd kunskapsnivå hos den private handledaren** kommer att krävas. Vägverket föreslår inte nu en obligatorisk handledarutbildning. I stället ska ett informationsmaterial utvecklas som alla privata handledare får när de blir godkända som handledare.
- Utbildningsperioden ska omfatta tre steg med mellanliggande utbildningskontroller.



Figur 2 Förenklad bild över ett stegvist förarutbildningssystem.

Den ska ha följande kännetecken:

- *Tiden för hela denna process får inte vara allt för kort.* En lämplig tid för hela utbildningsperioden bedöms vara minst 10–12 månader oavsett hur gammal eleven är. En minsta tid bör också anges för varje steg. Vägverket överlämnar till regeringen att fastställa minimitiden för hela utbildningsperioden.
- *För de olika stegen bör tiden bestämmas först sedan ett nytt utbildningsinnehåll blivit klart.*
- *Varje steg ska ha anpassade skyddsåtgärder.* De ska vara anpassade till den kompetensnivå som eleven antas ha i de olika stegen.

Följande föreslås gälla för de olika utbildningsstegen:

STEG 1:

Övningskörning tillåten med handledare eller trafiklärare

- på vägar med högsta tillåtna hastighet upp till 70 km/h
- i enklare trafikmiljöer
- utan passagerare
- med extra backspeglar och skylt som visar att övningskörning pågår i steg 1

Övningskörning INTE tillåten vid svår halka

STEG 2:

Övningskörning tillåten med handledare eller trafiklärare

- på vägar med högsta tillåtna hastighet upp till 90 km/h
- utan passagerare
- med extra backspeglar och skylt som visar att övningskörning pågår i steg 2

Övningskörning INTE tillåten vid svår halka

STEG 3:

Övningskörning tillåten med handledare eller trafiklärare

- i alla typer av trafikmiljöer
- med extra backspeglar och skylt som visar att övningskörning pågår i steg 3

Övningskörning på egen hand tillåten (utan trafiklärare eller handledare i bilen)

- om eleven har alla utbildningskontroller godkända
- om eleven har godkänt och giltigt kunskapsprov (giltighetstid 1 år) som är genomfört hos Vägverket eller av provförrättare som förordnats av Vägverket
- på vägar med högsta tillåtna hastighet upp till 90 km/h
- om eleven är minst 17 år och 6 månader
- utan passagerare
- med skylt som visar att övningskörning pågår i steg 3

Övningskörning på egen hand INTE tillåten (utan trafiklärare eller handledare i bilen)

- natt mot lördag och söndag kl. 20.00–06.00 och på motsvarande sätt natt mot helgdag

Vissa undantag från skyddsåtgärderna kan förekomma vid yrkesmässig utbildning, t.ex. vad gäller passagerare i bilen.

Övningskörningen på egen hand ska ge ökade möjligheter att skaffa erfarenhet och möjligheter att utveckla en ökad självständighet i körningen. Den ska också ses som en uppmuntran i slutet av utbildningen som samtidigt ger ökad rörlighet för eleven.

- **Varje steg ska innehålla ett obligatoriskt utbildningsmoment.** Följande obligatoriska utbildningsmoment föreslås:
 - (steg 1) krävande landsvägskörning
 - (steg 2) riskutbildning (inkl. halk- och mörkerutbildning)
 - (steg 3) första hjälpen-utbildning

- De två första ska ligga som avslutning i steg 1 och steg 2 och vara ett krav för att få fortsätta till nästa steg. Dessa två ska ses som en förberedelse innan man i nästa steg tillåts övningsköra i mer krävande trafikmiljöer. Det sista momentet kan genomföras när som helst under det tredje steget.
 - *Mellan varje steg ska kunskapskontroller genomföras* av auktoriserade utbildare (personer i företag eller organisationer som godkänts av Vägverket).
 - *Utbildningsperioden avslutas med körkortsprov* som genomförs av provförrättare anställda inom Vägverket, Försvarmakten eller den allmänna skolan och som förordnats av Vägverket.
- **En tvåårig uppföljningsperiod skall gälla efter avslutad förarutbildning.** Denna period ska inriktas på de nya förare som gör sig skyldiga till något som leder till körkortsingripande. Uppföljningen ska erbjuda ett mer personligt utbud av åtgärder än vad dagens system gör. Åtgärderna ska vara anpassade till de trafikförseelser som den nya föraren gör sig skyldig till.

För att det nya systemet ska kunna byggas upp och fungera som det är tänkt måste vissa viktiga förutsättningar först uppfyllas:

- **Utbildningsinnehållet ska förnyas.** Detta är ett centralt behov i ett nytt förarutbildningssystem. Nya kursplaner ska bygga på de förändringar i förarrollen som skett de senaste åren och på aktuell kunskap om inlärningsmodeller och pedagogisk metodik.
- **Provorganisation ska förändras** för att passa in i det nya utbildningssystemet. Den ska omfatta:
 - dels *utbildningskontrollerna* som genomförs av auktoriserade utbildare mellan de olika utbildningsstegen
 - dels *körkortsprov*, som krävs för att körkort ska utfärdas (kunskapsprov och körprov), genomförda av personal som förordnats av Vägverket.

Riktlinjer för innehåll i proven och utbildningskontrollerna och för hur de ska genomföras ska utfärdas av Vägverket. Detsamma gäller kraven för godkännande. Praktiska utbildningskontroller och prov ska göras i trafikmiljöer som ger bra förutsättningar för bedömning av den utbildningsnivå som ska kontrolleras. Detta innebär att man inte kan sätta upp enkla och gemensamma regler för alla prov och kontroller. Utbildningskontrollerna i början av utbildningsperioden kommer t.ex. att kunna genomföras i ganska enkla trafikmiljöer, som inte duger för de bedömningar som ska göras senare i utbildningen eller vid körkortsprovet. Kriterier för trafikmiljöer som ska gälla vid olika kontroller och prov ska tas fram av Vägverket.

- Ett **auktorisationsförfarande** måste finnas för de aktörer som ska:
 - ansvara för utbildningen i de obligatoriska momenten
 - genomföra de obligatoriska utbildningskontrollerna mellan utbildningsstegen
 - genomföra det avslutande körkortsprovet (kunskapsprov och körprov), i de fall detta inte görs av Vägverkets egen personal.

- En **inplaceringsmodell** ska finnas för dem som har tidigare erfarenhet av bilkörning. De ska kunna bli inplacerade i det stegvisa systemet på en nivå som motsvarar deras förkunskaper och erfarenhetsnivå.
- **Trafiklärarutbildningen** lyfts från dagens komvux-nivå till högskolenivå för att bredda och fördjupa lärarkompetensen så att den passar i ett nytt utbildningssystem. Åtgärden ses som mycket viktig bl.a. därför att läraren är den förmedlande länken mellan elev och utbildningsmål. En sådan utbildning ger också ökade möjligheter att etablera trafikutbildningar av olika slag i ungdomsskolan genom en breddad lärarkompetens som inte finns i dagens system.
- **Aktuell lagstiftning om körkortsingripande ska tillämpas** eller vid behov anpassas till det föreslagna systemet. Det gäller i första hand ansvaret hos elever, handledare, yrkesmässiga utbildare samt för den föreslagna möjligheten till frivillig övningskörning på egen hand. För att dessa regler ska fungera som man har tänkt sig är det viktigt att det görs en smidig och effektiv kontroll av hur de efterlevs och att överträdelser beivras på ett seriöst sätt.
- **Aktuella körkortsadministrativa rutiner ska tillämpas** eller vid behov anpassas till det föreslagna systemet. De kompletteringar som krävs i dagens system har främst att göra med hur kunskapskontroller, obligatoriska moment och flyttning till nästa steg i utbildningen ska dokumenteras och registreras.

4.4.2 Utveckling av ny kursplan

Utöver förslagen till en ny körkortsutbildning har också en förnyelse av den nationella kursplanen för B-körkort påbörjats. Det konstaterades i samband med utvecklingen av STEFUS att det finns ett stort behov av att förnya såväl utbildningsinnehåll som kursplan. Den gällande kursplanen fick sin grundstruktur och principiella utformning under andra hälften av 1980-talet och togs i bruk 1989. Sedan dess har mycket ny kunskap producerats vad gäller såväl själva utbildningens innehåll som pedagogik, utbildningsmetoder och formulering av utbildningsmål. Dessa nya kunskaper behöver utnyttjas så mycket som möjligt i förarutbildningen och därmed också för att förnya kursplanen.

I Vägverkets ”projektplan för projektet om nytt utbildningsinnehåll för behörighet B (2000) anges syftet med arbetet att:

- utarbeta nytt utbildningsinnehåll som är applicerbart på den vid tidpunkten för projektets avslutning aktuella utbildningsmodellen för förarutbildning
- ta tillvara den aktuella kunskapen om nya bilförare och införliva detta i utbildningsinnehållet
- utforma styrdokumentets struktur enligt moderna pedagogiska principer
- harmoniera det nya utbildningsinnehållet med en därtill anpassad modell för förarprovning
- utreda behovet av att eventuellt införa målgruppsanpassade styrdokument som t.ex. lärarhandledningar för privat och professionell förarutbildning, anpassade kursplaner för privat och professionell förarutbildning samt kommentarmaterial.

Som grundmodell för en ny kursplan har den s.k. GADGET-matrisen (Hatakka m.fl. 1999) föreslagits. Den har en struktur som kan användas för att definiera vilka kompetenser som är viktiga för att bli en säker och skicklig bilförare och kan således användas just för det aktuella arbetet med att formulera utbildningsmål och utbildningsinnehåll.

Tabell 1 visar matrisen i en något modifierad form. I kursplanearbetet har man i kolumnen "Riskhöjande faktorer" också tillfört "framgångsfaktorer" dvs. sådant som man vet specifikt förstärker ett säkert förarbeteende.

Tabell 1 GADGET-matrisen (Hatakka m.fl. 1999) ifylld med exempel på kompetenser som kan ligga till grund för definition av utbildningsmål, utbildningsinnehåll och prov.

	Kunskaper och färdigheter	Riskhöjande (och framgångs-) faktorer	Själv-känedom
Personliga livsförutsättningar och strävanden	<ul style="list-style-type: none"> • Samband mellan personliga förutsättningar såsom livsstil/ålder/grupp och beteendet i trafiken • Trafikmoral/etik 	<ul style="list-style-type: none"> • Riskhöjande aspekter av personliga förutsättningar såsom sensationsökande, självhävande, gruppnormer etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Introspektiv kompetens • Egna personliga tendenser och förutsättningar • Förmåga att kontrollera egna impulser och extern påverkan
Resande och bilkörning	<ul style="list-style-type: none"> • Val av färdväg • Val av tidpunkt • Val av färdväg • Motivens roll 	<ul style="list-style-type: none"> • Riskhöjande motiv • Alkohol, trötthet etc. • Att resa vid dåligt väder, väglag, tät trafik etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Egna motiv vid beslut om resa • Självkritiskt tänkande
Körning i trafiksituationer	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikregler • Körning i trafiksituationer • Avsökning • Upptäcka risker • Samspel, social kompetens • Säkerhetsmarginaler • Automatisering av situationshandling 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsekvenser av regelbrott • Trafiksituationer i mörker, halka, tät trafik etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kalibrering av körförmåga • Anpassning av körstil efter egen förmåga • Självkritiskt tänkande
Fordon och fordonsmanövrering	<ul style="list-style-type: none"> • Fordonets funktion • Skyddssystem • Hantering av fordonet, motorisk kompetens • Automatisering av fordonsmanövrering • Naturkrafter 	<ul style="list-style-type: none"> • Fel/slitage på fordon • Felaktig användning av fordons- och skyddssystem • Manövrering i halka 	<ul style="list-style-type: none"> • Kalibrering av egen manöverförmåga

I klartext skulle de olika rutorna i matrisen definiera ett antal relativt övergripande mål för förarutbildningen. Dessa mål skulle kunna se ut som följande exempel,

men behöver arbetas igenom betydligt noggrannare. Ett sådant arbete pågår således.

1. Fordon och fordonsmanövrering

1.1 Kunskaper och färdigheter avseende fordon och fordonsmanövrering:

Att ha lärt sig grunderna för hur bilen fungerar och dessutom ha utarbetat en färdighet att hantera bilens olika system så att fordonet kan manövreras mjukt och säkert utan krav på för stor mental kapacitet. Här ingår att ha fått en förståelse för hur naturkrafterna påverkar bilen under olika förhållanden, t.ex. olika väglag, olika last eller med släpvagn.

1.2 Riskhöjande faktorer som har att göra med fordon och manövrering:

Att förstå gränserna för fordonets olika system och utrustning och vad som kan hända när systemen används på ett felaktigt sätt eller vad som kan hända när de slutar fungera som de skall.

1.3 Självkännedom avseende fordon och manövrering:

Att kalibrera sin förmåga genom att förstå vad man kan och inte kan när det gäller fordonskännedom, fordonsmanövrering och automatisering.

2. Körning i trafiksituationer

2.1 Kunskaper och färdigheter att köra i trafiksituationer:

Att kunna de regler som samhället har ställt upp för bilkörning och att kunna tillämpa dessa regler vid körning. Att ha utarbetat en färdighet att köra i olika trafiksituationer och i samspel med andra trafikanter så att bilkörningen kan genomföras mjukt och säkert utan konflikter och utan krav på för stor mental kapacitet.

2.2 Riskhöjande faktorer som har att göra med körning i trafik:

Att förstå de möjliga konsekvenserna av att bryta mot säkerhetsrelaterade trafikregler som t.ex. att köra med för hög hastighet, köra med alkohol i kroppen. Att inse den förhöjda risk som det innebär att köra i svåra situationer även om man följer gällande regler, t.ex. i mörker, halka, höga farter eller tät trafik. Att ha tillägnat sig en förståelse för fördelarna med att köra med stora säkerhetsmarginaler.

2.3 Självkännedom avseende körning i trafik:

Att kalibrera sin förmåga genom att förstå vad man kan och inte kan när det gäller körning i trafik. Att förstå att man är nybörjare och ännu inte har de förutsättningar som en erfaren förare har avseende t.ex. visuell avsökning, förmåga att förutse händelseförlopp, körning i mörker, halka, med höga farter och i tät trafik. Att inse att den egna körstilen måste anpassas efter dessa förutsättningar. Att initiera ett kritiskt tänkande/reflekterande över konsekvenser när det gäller det egna körbeteendet

3. Resande och bilkörning

3.1 Kunskaper och färdigheter avseende resande och bilkörning:

Att förstå sambanden mellan å ena sidan val av färdväg, val av tidpunkt för resande, val av färdväg m.m. och å andra sidan framkomlighet, säkerhet och miljöpåverkan.

3.2 Riskhöjande faktorer vid resande och bilkörning:

Att förstå betydelsen av olika motiv vid val av färdväg, val av tidpunkt för resande, val av färdväg, val av körstil m.m. och vilken betydelse olika motiv därmed får för framkomlighet, säkerhet och miljöpåverkan. Att förstå när man inte bör köra bil med tanke på eget hälsotillstånd, fordonets tillstånd och yttre omständigheter såsom väder och väglag

3.3 Självkännedom avseende resande och bilkörning:

Att få en ökad insikt i vilka motiv som påverkar den egna reseplaneringen och den egna bilkörningen. Att initiera ett kritiskt tänkande/reflekterande över konsekvenser när det gäller egen planering och egna val.

4. Personliga livsförutsättningar och strävanden

4.1 Kunskaper och färdigheter avseende personliga livsförutsättningar och strävanden:

Att få en ökad förståelse för de generella sambanden mellan personliga förutsättningar som livsstil, personlighet, social bakgrund, grupptillhörigheter etc. och beteende i trafiken.

4.2 Riskhöjande faktorer som har att göra med personliga livsförutsättningar och strävanden:

Att få en ökad förståelse för vissa riskhöjande faktorer såsom sensations- och äventyrssökande, självhävdelse genom bilkörning, svagt motstånd gentemot gruppnormer och sociala förväntningar etc. Att förstå skillnaden mellan faktiska och upplevda gruppnormer

4.3 Självkännedom avseende personliga livsförutsättningar och strävanden:

Att få en ökad insikt i egna personliga förutsättningar och tendenser och hur detta kan påverka ens roll som bilförare. Att initiera ett kritiskt tänkande/reflekterande när det gäller egna personliga tendenser, förmåga att kontrollera egna impulser och extern påverkan.

4.5 Den privata övningskörningens genomförande och innehåll

De kunskaper som finns om genomförandet av och innehållet i den privata övningskörningen baserar sig helt och hållet på ett begränsat antal forskningsprojekt. Någon formaliserad registerinformation existerar inte vare sig i Sverige eller i andra länder.

4.5.1 Situationen i början av 1980-talet

År 1985 publicerade Spolander (1985) en VTI-rapport ”Bilförarutbildningen – förarnas erfarenheter av utbildning och prov”. Undersökningen syftade bl.a. till att beskriva hur deras utbildning genomförts. Genom enkäter fann Spolander att den privata övningskörningen oftast kombinerades med trafikskoleutbildning. Detta var fallet för ca hälften av de tillfrågade. Dessutom fanns det ca 8 % bland kvinnor och 23 % bland män som enbart övningskörde privat. En sammanfattning

av Spolanders data har publicerats i VTI-meddelande 404 (Spolander m.fl. 1984). Ett utdrag redovisas här i tabell 2.

Tabell 2 Hur utbildas körkortseleverna? Procent nyblivna 18-åriga förare som utbildats av trafiklärare, föräldrar m.fl. (från Spolander m.fl. 1984).

Utbildare	Män	Kvinnor
Lärare enbart	28	34
Förälder enbart	20	5
Annan person enbart	3	3
Lärare + förälder	34	33
Övriga kombinationer	15	25
Totalt	100	100

Spolanders data tillåter inte uträkningen av något medelvärde, men medianen för antalet gånger man övningskörde privat låg i intervallet 10–15 gånger med en relativt stor spridning där 10–15 % uppgav sig ha övningskört 50 gånger eller mer. Det vanligaste var att man övade privat 1–2 gånger i veckan. Spolander konstaterade också från sina data att det vanligaste sättet att öva privat är att passa på när andra ärenden utfördes.

När det gäller utbildningens innehåll har inte Spolander delat upp resultaten på övningskörning i trafikskola och privat.

4.5.2 Situationen under slutet av 1980-talet

Som nämnts ovan i avsnitt 4.2 om den svenska förarutbildningens historia publicerades 1984 en utredning ”Trafiksäkrare debutanter – Förslag till bättre bilförarutbildning (Spolander m.fl. 1984). Här analyserades unga förares problem och föreslogs en försöksverksamhet där tre grundförbättringar av den befintliga utbildningen skulle provas. Försöksverksamheten genomfördes under 80-talets slut och omfattade följande huvuddelar:

- Integrering av den privata övningskörningen och trafikskoleutbildningen under trafikskolans ledning där man fick 16 lektioner vid trafikskola utan kostnad.
- Berättande körning, som är en metod där eleven under körning redogör för läraren vad som händer runt omkring dem i trafiken. Läraren ger kontinuerligt feedback till eleven. Metoden förväntas kunna effektivisera erfarenhetsinlämningen genom förbättring av den visuella avsökningen och den kognitiva bearbetningen av de intryck eleven får.
- Insiktsskapande praktiska övningar där eleven under körning får erfara sina egna begränsningar, bl.a. i att kunna hantera kritiska situationer.

I studien ingick att mäta hur utbildningen genomfördes. En försöksgrupp som genomförde alla förslag och en kontrollgrupp som inte omfattades av åtgärderna mättes. Ur dessa resultat finns viss kunskap att hämta om den privata övningskörningen (Gregersen 1993). I genomsnitt visade sig kontrolleleverna öva ca 42 timmar privat medan försökseleverna övade ca 45 timmar. Bara 40 % av de privata handledarna rapporterade att de själva övat tillräckligt med sina elever och skulle således velat ha möjlighet att öva mera hemma. Försöksgruppen hade också

till sin hjälp ett specialutvecklat handledningsmaterial för den privata övningskörningen. Enligt handledaren bedömdes detta material mycket bra där nästan 70 % gav materialet högsta bedömning. Resultatet av försöksverksamheten var svårtolkat eftersom försöksgruppen hade signifikant högre olycksinblandning under det första året med körkort men signifikant lägre under det andra året.

4.5.3 Situationen under mitten av 1990-talet

I utvärderingen av 16-årsgränsen ingick en processtudie med syfte att studera hur många som utnyttjat möjligheten att övningsköra, vilka som gjort det och på vilket sätt utbildningen genomförts.

Med hjälp av de frågor som ställts i enkäten direkt efter körkort har deltagandet kunnat analyseras med avseende på vissa bakgrundsfaktorer. Eftersom enkätens urval är slumpmässigt draget antas dessa fördelningar på bakgrundsfaktorer också visa fördelningen i hela den population som utnyttjat möjligheten till tidigare start. När det gäller könsfördelningen är skillnaderna små jämfört med det gamla systemet men jämfört med de som väntar, dvs. nya 17½-årsgruppen är det färre kvinnor som börjar tidigt. Sammantaget visar resultaten att intresset att utnyttja de nya åldersgränsreglerna är störst bland unga män (tabell 3).

Tabell 3 Könsfördelning i 16-årsutvärderingens 3 jämförelsegrupper.

Kön	16-års	Gamla 17½-års	Nya 17½-års	Totalt
Kvinna	44,8 %	40,4 %	50,1 %	44,7 %
Man	55,2 %	59,6 %	49,9 %	55,3 %
Totalt	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Man har också kunnat se en viss förskjutning när det gäller social bakgrund. Detta har analyserats med hjälp av frågor om boende och utbildning. Bland dem som utnyttjat 16-årsgränsen är det vanligare med villaboende än bland dem som väntar. Det är också något vanligare att 16-årsgruppen bor kvar hemma. 16-årsgruppen har också föräldrar med högre utbildning.

Övningskörningsmängd och -uppläggning i 16-årssystemet har registrerats på två sätt, dels genom *enkäter*, dels genom *dagboksanteckningar*. Enkätuppgifterna har främst använts för att analysera den totala övningskörningen medan dagboksanteckningarna har använts för detaljinformation och för att analysera övningskörningens utveckling över tid.

Den totala övningsstiden består av praktisk träning i trafikskola och privat. Från *enkäterna* visar det sig att 16-åringarna totalt övningskör nästan 118 timmar i genomsnitt medan 17½-åringarna kör ca 41–47 timmar. Den lägre siffran är för de ”nya” (efter reformens införande) och den högre för de ”gamla” (före reformen) 17½-åringarna. Den största delen av övningen görs privat i alla grupperna. Trafikskoledelen är ca 10–12 timmar (13–17 körlektioner av varierande längd) (se tabell 4). Timantalen är beräknade som genomsnittet för det antal timmar undervisning alla elever i respektive grupp tog, dvs. också utslaget på dem som inte kört i trafikskola eller dem som inte övat privat. Beräknat som genomsnitt bland bara dem som kört respektive träningsform blir antalet timmar högre. Det är ingen större skillnad mellan gruppernas deltagande i teoriundervisningen. I genomsnitt

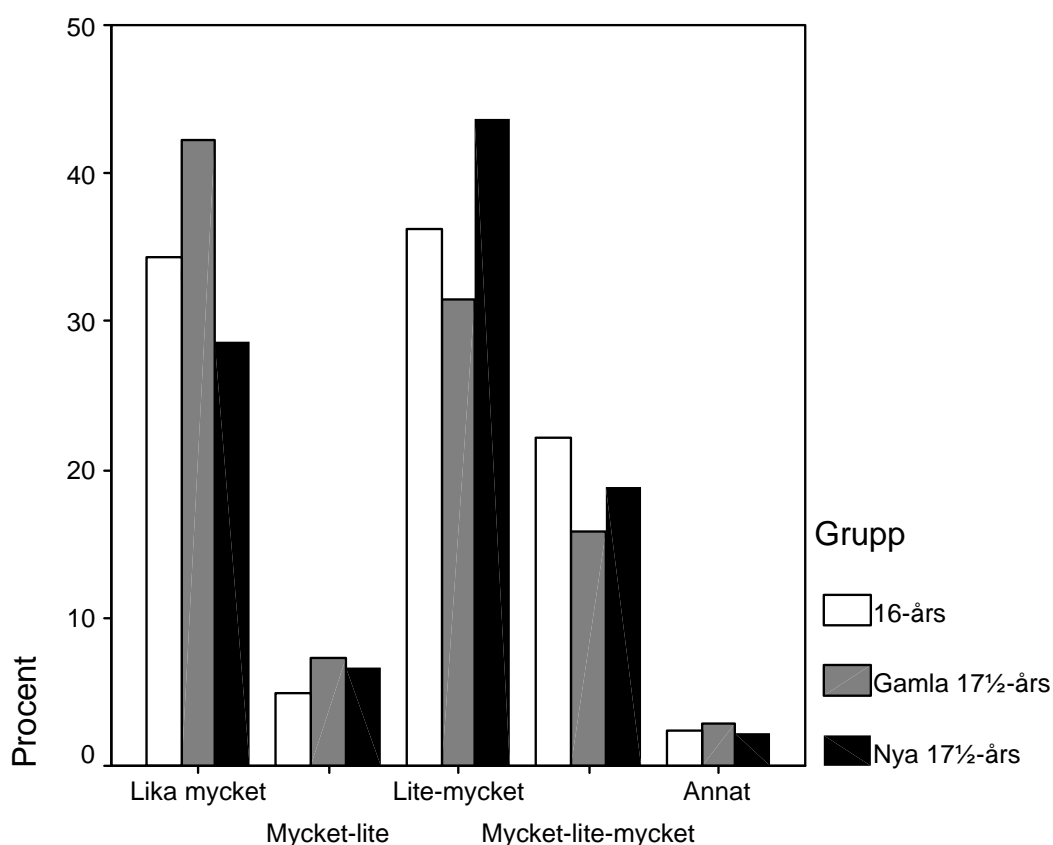
har man deltagit i ca 8 timmars undervisning oberoende vilken grupp man tillhört (tabell 4). De vanligaste lektionslängderna är 60, 90 eller 120 minuter/gång.

Tabell 4 Genomsnittlig mängd övningskörning och teorilektioner.

	16-års	Gamla 17½-års	Nya 17½-års	Totalt
Lektioner i trafikskola	13,4	14,2	17,3	14,7
Timmar trafikskola	10,8	11,2	13,4	11,6
Timmar privat	108,2	37,8	29,3	62,6
Timmar totalt	117,6	47,6	41,4	72,9
Lektioner teori trafikskola	5,3	5,0	5,8	5,3
Timmar teori trafikskola	7,8	7,7	8,8	7,9

Man har i enkäten också fått ange hur ofta man övningskört under de perioder man har övningskört. Resultaten visar att gamla 17½-årsgruppen hade en tätare privat övningskörningstakt än de andra grupperna. 16-årsgruppen följer därefter. Den största andelen i båda dessa grupper anger att de övar 2–3 gånger per vecka. Nya 17½-årsgruppen är däremot jämnt fördelad över de olika svarsalternativen. När det gäller övningskörning i trafikskola kör man också där tätare i gamla 17½-årsgruppen. 16-års- och nya 17½-årsgruppens fördelningar är relativt lika. I samtliga 3 grupper har flest angett att de övar en gång per vecka.

I figur 3 visas fördelningen över hur övningskörningen fördelats i mängd från det att man börjat sin övningskörning fram till man tog körkort. I gamla 17½-årsgruppen anger de flesta att man fördelat övningskörningen lika över hela tiden. Relativt många i denna grupp anger också att de övat lite i början och mera mot slutet. I dessa båda vanligaste svarsalternativ fördelar sig 16-årsgruppen med ca en tredjedel vardera. Bland nya 17½-årsgruppen har det varit vanligast att öva lite i början och mycket i slutet.

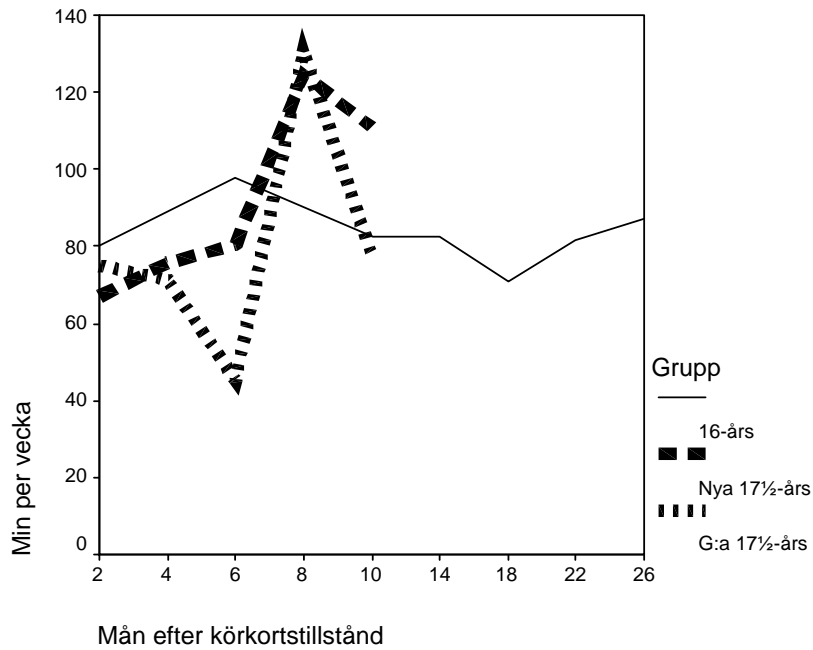


Figur 3 *Fördelning av övningskörning över hela övningskörningsperioden.*

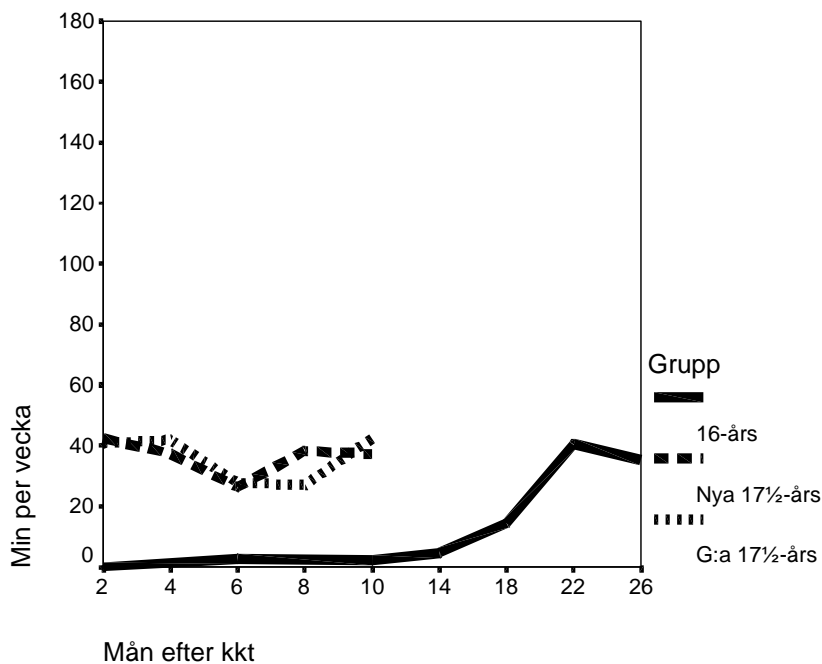
Mängden övningskörning varierar således över tid. Genom *dagboksanteckningarna* kan man följa utvecklingen från övningens början till dess slut. I figur 4 redovisas den tid man lagt ned per vecka på övningskörning privat och i figur 5 motsvarande information för trafikskola. Grupperna visar både likheter och skillnader i sina körmönster. 17½-åringarna kör ca 40 minuter per vecka i trafikskola hela perioden med en liten svacka efter 6 månader. 16-åringarna däremot, väntar med trafikskolan tills efter ca 1½ år då tiden successivt ökar upp till ca 40 minuter per vecka på slutet.

För den privata övningen gäller att 16-åringarna kör ca 80–100 minuter per vecka, vilket är något mindre än 17½-åringarna gör. Alla grupper har en ökning av övningskörningen mot slutet. För 17½-åringarna är denna ökning kraftig efter 6 månader.

Totalt innebär detta att man i båda grupperna kör ca 1½–2 timmar i veckan och att 17½-åringarna ökar mängden övningskörning kraftigare än 16-årsgruppen mot slutet av perioden.



Figur 4 Fördelning av privat övningskörning över tid.



Figur 5 Fördelning av trafikskoleledd övningskörning över tid.

I tabell 5 redovisas hur övningskörningen i trafikskola och privat fördelar sig med hänsyn till social bakgrund, uttryckt som högsta utbildning i familjen. Resultaten visar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan hur grupper med olika social bakgrund fördelar sin övningskörning mellan trafikskola och privat. Man kan dock se en tendens som är värd att observera, nämligen att de vars föräldrar har högre utbildning (gymnasieskola, universitet, högskola) har något fler timmar privat övningskörning än de med bara grundskola eller komvux/grundvux.

Tabell 5 Övningskörning i trafikskola och privat efter högsta utbildning i familjen.

Utbildning	Timmar trafikskola	Timmar privat
Grundskola	12,7	51,1
Komvux/grundvux	12,2	40,7
Komvux/övrigt	12,0	61,4
Gymnasieskola	11,5	55,6
Universitet/högskola	11,5	63,8
Annat	12,3	51,8
Genomsnitt samtliga	11,7	58,4

Uppgifter om övningskörningens uppläggnings har samlats in dels genom enkäten, dels genom dagboksanteckningarna. Tabell 6 visar svar från enkätundersökningen avseende hur många gånger man övat olika moment. Tre slags moment har valts som exempel, manöverträning, körning i halka och körning i mörker. I de flesta fall slår skillnaden i total övningstid mellan trafikskola och privat igenom tydligt, genom att det i alla tre grupperna har övats mest privat, såväl manövrering som i halka och mörker. Noteras kan dock att skillnaden är mycket liten för manöverträning där man bara har några få gånger färre i trafikskolan än den i privata träningen. Man kan också se att 16-åringarna övar privat fler gånger än 17½-åringarna i alla tre momenten men inte alltid med en proportionellt lika stor ökning som för den totala övningstiden. En ökning av den totala tiden med en faktor 3 innebär inte 3 gånger fler övningar i mörker, halka och med manövrering.

Tabell 6 Antal gånger man övat, halka, mörker och manövrering.

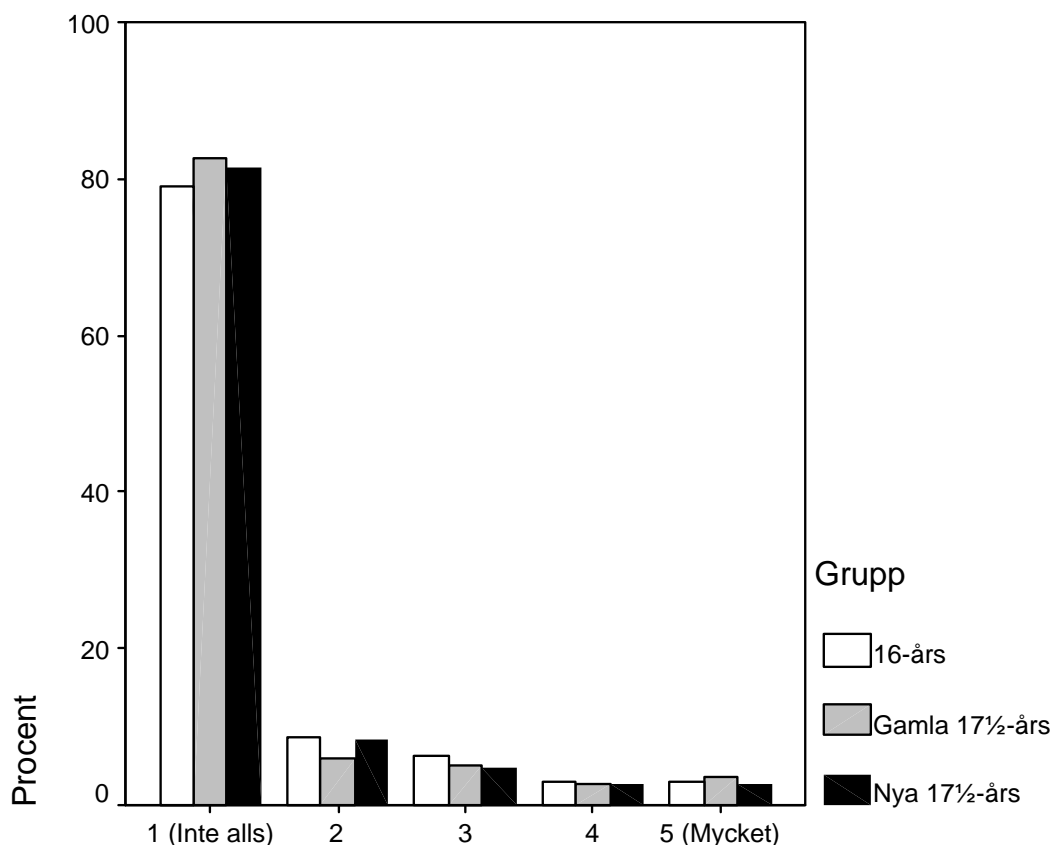
Moment	16-års	Gamla 17½-års	Nya 17½-års	Totalt
Halka privat	11,8	9,4	4,0	8,9
Halka trafikskola	0,5	3,6	0,8	1,6
Mörker privat	20,7	14,5	9,5	15,5
Mörker trafikskola	0,4	1,7	0,7	0,9
Manövrering privat	10,5	7,4	7,2	8,6
Manövrering trafikskola	5,9	5,5	7,1	6,1

Det finns en viss skillnad i hur man fördelar den totala övningskörningstiden över veckans dagar. 16-årsgruppen har en större andel av sin körning i veckosluten, men mindre under vardagar. I 17½-årsgrupperna har man en större andel av sin övning i mitten av veckan.

Övningskörningen har också genomförts i varierande miljöer. Resultaten visar att trafikskolorna övar mest på centrumgator medan den privata övningen fördelas ganska lika mellan olika miljöer, både i tätort och på landsvägar. Manövrering på gårdsplan eller liknande övas minst både i trafikskola och privat. Inga stora skillnader finns mellan 16-åringar och 17½-åringar utan fördelningen mellan de olika övningsmiljöerna är ganska lika.

Något framträdande samarbete mellan privat handledare och trafikskola förekommer inte i någon av grupperna. På frågan om hur mycket man samarbetat

svarar ca 80 % i alla tre grupperna att man inte alls haft något samarbete. Bara några få procent har haft mycket samarbete (figur 6). Bland dem som haft något samarbete, dvs. ca 20 %, anger ca 30 % att trafiklärare och handledare alltid varit eniga om hur man skall köra bil. Bland 16-åringarna har enigheten varit mindre än bland 17½-åringarna.



Figur 6 Samarbete mellan trafikskola och handledare.

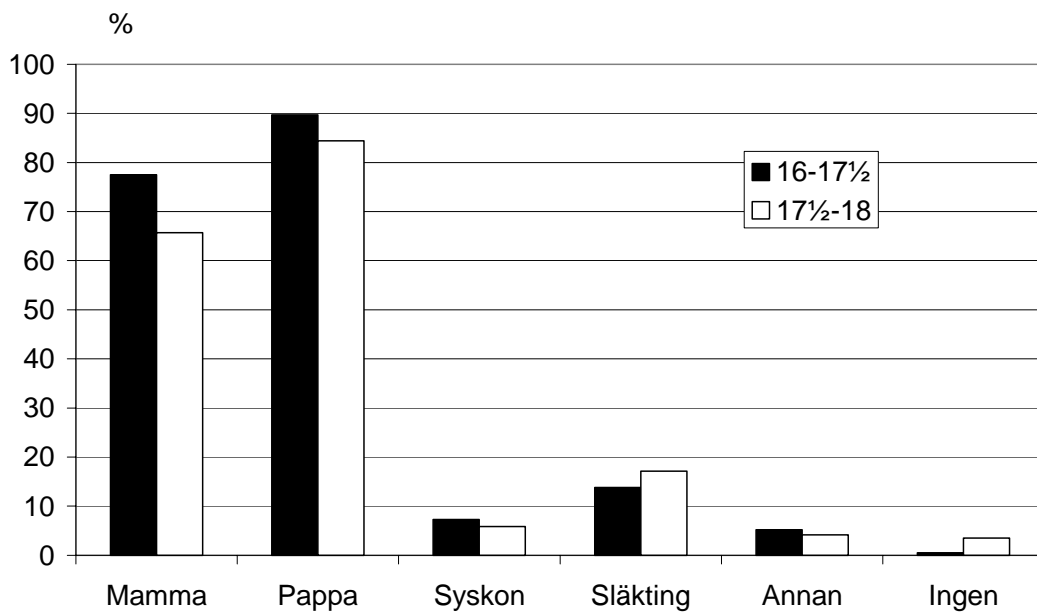
4.5.4 Statistik från Körkortsregistret

Inom ramen för arbetet med den stegvisa förarutbildningen arbetade ett s.k. satellitprojekt med frågan om privat övningskörning. Gruppen tog fram aktuell statistik över elev- och handledningssituationen och redovisade den i sin rapport (Ekblad m.fl. 1999). Nedan redovisas några av de resultat som gruppen presenterade.

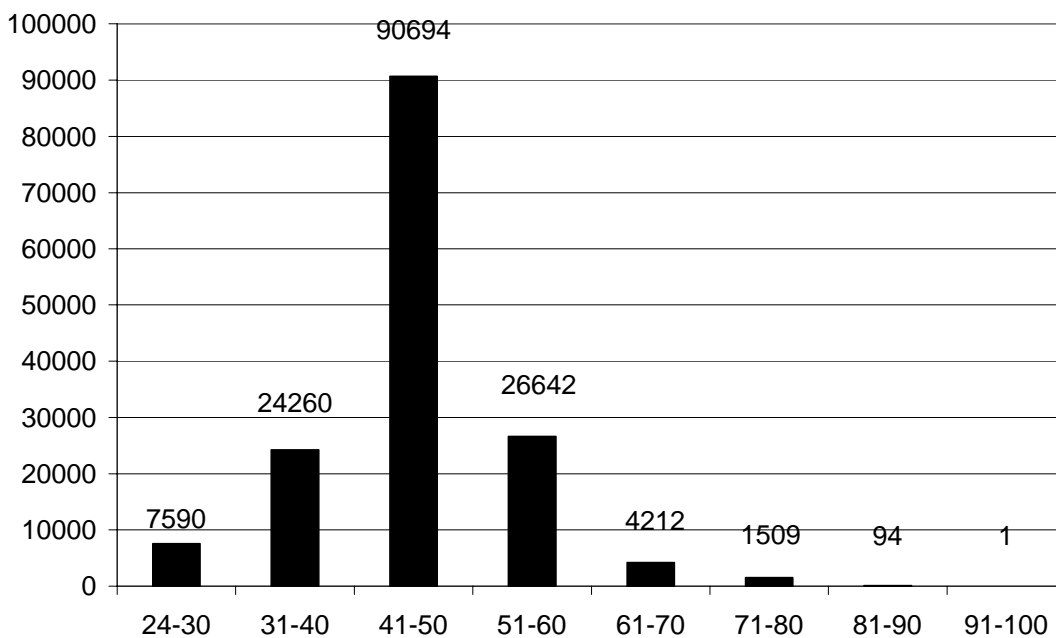
I juni 1999 fanns 155 002 registrerade godkända handledare i Sverige. Sammanställningen som följer ger svar på frågorna vilka som då var handledare, vilken ålder handledarna uppnått, handledare efter antal elever samt elever efter antal handledare.

Figur 7 visar att pappa och mamma är handledare för de allra flesta elever oavsett elevens ålder. Pappor har en något högre andel. Att notera är att det är något vanligare bland 16-åringar att ha fler handledare. Statistiken säger dock inget om hur den verkliga handledningen fördelar sig mellan olika personer. Några anger att de inte har någon handledare vilket kan bero på att de bara

övningskör i trafikskola. Uppgifter om hur mycket olika handledare är med vid övningskörning har mätts med enkäter och redovisas längre fram i detta avsnitt.



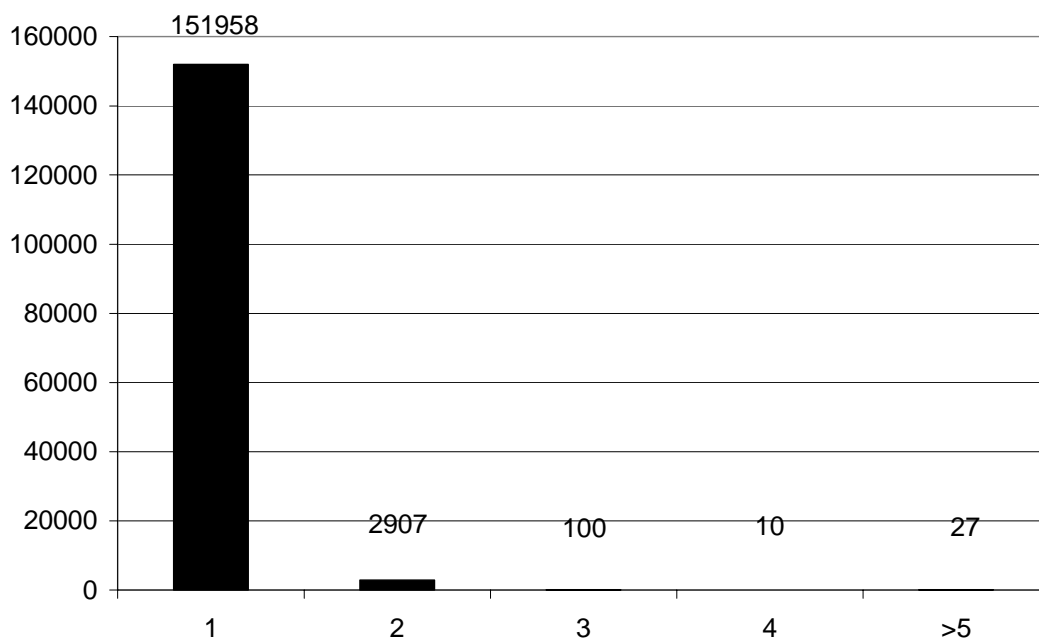
Figur 7 Handledarens relation till den som övningskör.



Figur 8 Handledarens ålder.

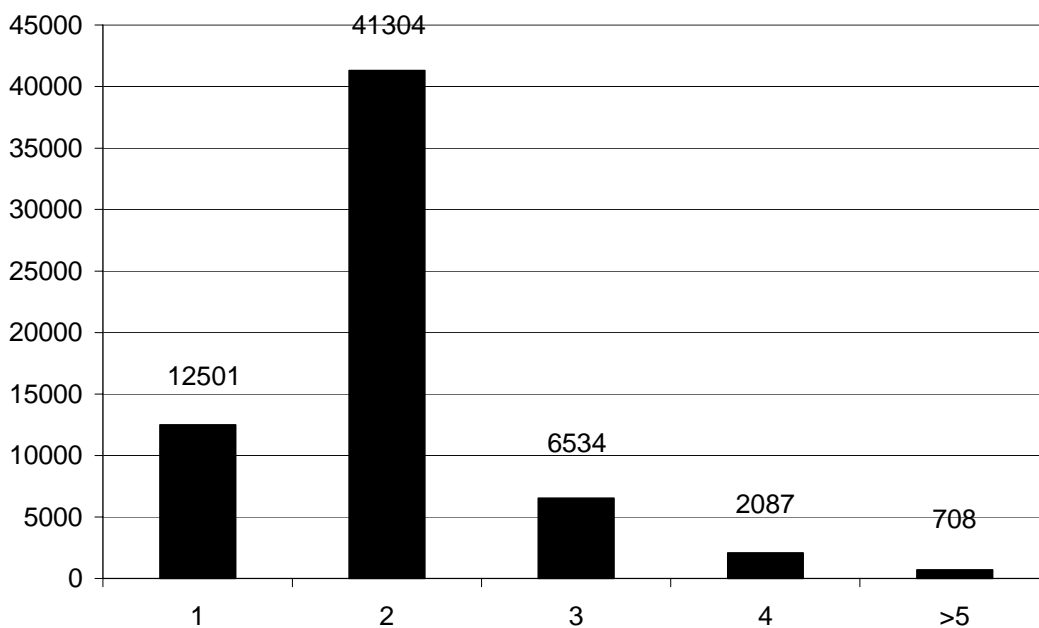
Att föräldrar är handledare framgår också av åldersfördelningen i figur 8. De flesta handledare är mellan 41 och 50 år vilket är normal ålder för föräldrar till

16–18-åringar. Figur 8 visar också att ca 1 600 handledare är över 70 år varav knappt 100 är över 80. Andelen äldre handledare är således ca 1 %.



Figur 9 Antal registrerade elever per handledare.

De flesta handledarna är registrerade för enbart en elev (figur 9). Ca 2 % av handledarna har 2 eller fler elever. Fyra elever eller fler per handledare förekommer i 37 fall, dvs. ca 0,2 promille.



Figur 10 Antal registrerade handledare per elev.

I figur 7 ovan framgick att de flesta elever hade både mamma och pappa som handledare. Samma förhållande tydliggörs i figur 10 som visar fördelningen av antal handledare per elev. Knappt 3 000 elever har 4 handledare eller fler vilket motsvarar ca 5 % av eleverna.

4.5.5 Intervjuundersökning med körkortselever inom ramen för STEFUS

För att få uppfattning om hur den privata övningskörningen planeras och genomförs gjordes en intervjuundersökning bland 12 ungdomar som en förberedelse inför formulering av förslagen till den stegvisa förarutbildningsmodellen STEFUS. Även frågor som rör den privata övningskörningen i framtiden ingick i intervjuerna (Ekblad m.fl. 1999, Östbring-Carlsson 1999). Här följer endast sammanfattande kommentarer till ungdomarnas svar såsom de redovisats i STEFUS-rapporten om privat övningskörning (Ekblad m.fl. 1999). Belysande citat som representerar de attityder som framkommit återfinns i den fullständiga rapporten (Östbring-Carlsson 1999).

Miljöer vid privat övningskörning

– *I vilka miljöer övningskörde du privat?*

– *Hur började du?*

På frågan i vilka miljöer eleverna började övningsköra framträder två olika mönster. Det förekommer att övningskörningen inleds i lugn miljö, t.ex. Volvoparkeringen i Kalmar, men endast i begränsad omfattning. Snart övergår de till att öva i miljöer som kännetecknas av mer trafik.

Den andra metoden har mer karaktär av stegvist tillägnande av kunskaper och färdigheter, både vad avser övning och övningsområde. Körningen inleds även här på Volvoparkeringen och övergår så småningom till villaområde eller smal och krokig landsväg. När färdigheten bedöms som tillräcklig ersätts denna miljö med landsväg och stadstrafik.

– *Totalt sett, var det någon sorts miljö som det blev mer eller mindre av?*

Efter att man lärt sig de grundläggande momenten och kanske också tagit några lektioner i trafikskola fortsätter man hela utbildningsperioden att köra vad eleverna kallar vanlig körning, detta innebär i princip allt, landsväg som stadstrafik, man kör när man ska någonstans. På frågan om det var någon miljö som dominerade så finns det de som kört mest landsväg, företrädesvis elever bosatta utanför tätort, såväl som de som kört mest i villaområden och stadstrafik samt de som anser att det blev en någorlunda jämn fördelning. En del elever anser att det blev mest landsväg och stadstrafik och mindre av motorväg. Värt att påpeka här är att många av de andra eleverna förmodligen inte skilde motorväg från landsväg.

Halka och mörker

– *När kom halk- respektive mörkerkörning in i din utbildning?*

Vad gäller halkkörning finns här fyra olika tillvägagångssätt som tillämpats i gruppen, alla mer eller mindre planerade. En kategori körde aldrig någon mer halkkörning än den obligatoriska halkutbildningen. Anledningen till detta kan vara antingen att eleven aldrig övningskörde under vintersäsongen, eller att eleven fortfarande ansågs vara så novis under vintersäsongen att den inte tilläts köra då det var halt. Det senare är alltså ett medvetet beslut att utesluta halkkörning. En

annan kategori är den där halkkörningen kommer in relativt snabbt, ungefär ett halvår efter körkortstillståndet och ett år före körkortet utfärdas, och man fortsätter med övningskörning som vanligt.

En tredje kategori börjar också de relativt tidigt – första vintern – men man börjar lite lugnt med att ha en egen ”halklektion” på en lugn plats, precis som vid första övningskörningstillfället. En fjärde kategori väntar medvetet med att övningsköra privat vid halka tills eleven tagit ett par lektioner i trafikskola, handledaren anser därefter att eleven uppnått en högre nivå.

Också vad gäller mörkerkörningen finns fyra sätt som tillämpats. En del har knappt kört någonting i mörker hemma och detta gjordes då i slutet av utbildningen. Sen finns det en kategori som körde i mörker redan från början och aldrig har sett det som något speciellt. Mellan dessa två ytterligheter finns de som kört en hel del i mörker men inte började förrän någon gång i mitten av utbildningen. Även här finns den kategorin där man planerat att börja med mörkerkörningen efter en tid i trafikskolan.

Tillvägagångssätt

– Hur övningskörde du?

– Var det planerade lektioner eller mer som det kom sig?

I början, innan eleven lärt sig grunderna planerades lektionerna – övningsstillfällena – till viss del hos samtliga respondenter. I övrigt kör eleverna när de ska någonstans eller till ett påhittat mål, vilka moment som övas är det således slumpen som avgör. En del elever nämner också att man då man börjat i trafikskolan också tränade speciellt på vissa saker inför nästa lektion. Enligt samtliga respondenters utsagor präglas dock den privata övningskörningen av övningsstillfällen med oplanerat innehåll. En av respondenterna körde enbart privat, därför hade han/hon något lite mer strukturerat upplägg än de andra i gruppen.

– Hade ni speciella övningstillfällen eller var det mer att du fick köra ärenden?

På den här frågan finns det tre möjliga svarsalternativ, antingen mest det ena eller mest det andra eller i ungefär lika stor utsträckning av varje. Respondenterna har lyckats fördela sig över hela skalan, en del körde således mest ärendekörning. Några ansåg att det jämnade ut sig och några hade mest riktiga övningstillfällen.

Här spelar tiden roll, precis som i frågan om graden av planering inför lektionen, i början är det vanligare med riktiga övningstillfällen än senare under utbildningstiden.

Bland de elever som företrädesvis har haft ”lektioner” är anledningen ibland att det störde, eller var jobbigt, om man skulle någonstans och hela familjen var med. Det kunde också vara så att det är valet av bil som styr och då man åker med familjen så gör man inte det i samma bil som eleven övningskör med.

– Hade ni någon kursplan eller andra anvisningar?

En kategori har inte haft några anvisningar alls vid den privata övningskörningen. En annan kollade upp regler och lite annat i teoriboken, man hade också kursplanen men använde inte den eftersom den inte ansågs vettig/bra. Några av respondenterna anger också att de då de börjat i trafikskolan aktivt använde materialet därifrån (Körhäfte A-C) hemma, detta kan då ses som en form av anvisningar.

– *Fick du lära dig eller fick du bara köra?*

En del respondenter anser att deras handledare varit väldigt noggranna och att de i stort sett bara fått lära sig. Andra svarar att de bara fått köra, handledaren anses inte ha de rätta kunskaperna, utan man har i stället låtit körskolan ta hand om den biten.

En del elever har dels fått lära sig men därefter mest fått köra. Anledningarna kan vara att man lärt sig grunderna och kör med dem hemma och låter trafikskolan lära ut t.ex. cirkulationsplatskörning. Också att man efter en tid av inläring av en del moment har lärt sig tänka själv och alltså därefter bara får köra förekommer. Andra respondenter svarar att det inte alltid krävdes instruktioner eftersom man när man åkt bil iakttagit föräldrarna och lärt sig t.ex. hur man kör i en cirkulationsplats.

– *Hur aktiv tycker du att din handledare var?*

Ingen av respondenterna anser att handledaren var för passiv under övningskörningen, däremot tyckte några att han/hon var för aktiv. Graden av aktivitet skiljer sig mycket i gruppen som var nöjd med sin handledares agerande i detta avseende. En del anser att det är lagom då handledaren ständigt är med på vad eleven gör och alltid finns beredd att ge instruktioner eller senare under lärotiden svara på frågor. Andra störs inte av att handledaren sover en stund under långkörningar.

Något som påpekas är att hur aktiv handledaren var berodde mycket på om man var ute för att ”övningsköra” eller om det var ”att man åkte ett ärende”. Att graden av aktivitet beror av hur mycket eleven övningskört nämns också, någon respondent säger t.ex. att mot slutet så var dennes mål med övningskörningen att handledaren skulle vara tyst. Från elevens sida kan det också verka som att handledarens aktivitet och uppmärksamhet beror av vilken miljö man kör i, men inte heller föraren ”agerar” ju särskilt mycket på en raksträcka på motorväg, så det kanske är lite missvisande. Då handledaren anses ha varit för aktiv, aldrig kunnat slappna av, så har eleven känt att de aldrig fått tänka själv, aldrig fått veta om han/hon skulle klara av situationen helt på egen hand.

Skilnader mot den formella utbildningen

– *Om du jämför den privata övningskörningen med den i trafikskola, vad ser du då för skillnader?*

Det finns mycket som skiljer de olika utbildningsformerna åt. Vad gäller själva undervisningen så nämns att den är mer planerad, man vet i förväg vad man ska göra nästa lektion. Undervisningen följer ett visst mönster, man lär sig saker i en viss ordning, det påpekas också att den anpassas efter hur långt man nått i teorin. Eftersom det är planerat efter kursplanen vet man också att man fått öva på allt. Angående planeringen så är det en del elever som saknar det lite vid den privata övningskörningen men man vet också att det inte skulle varit lika kul att övningsköra hemma om det hade planerats lika mycket som i trafikskolan.

Enligt en del elever skiljer sig innehållet i utbildningen så till vida att den privata övningskörningen ofta går ut på att öva upp känslan för bilen, nöta in de vanliga momenten och att känna sig säker på vägen. I trafikskolan övade man mer på specifika situationer, som t.ex. start i uppförsbacke. Hemma kör man mer på känsla menar vissa elever medan man i trafikskolan får lära sig konkreta tips vid t.ex. fickparkering. Det nämns också att en del saker man lär sig i körskolan är lite överdrivna, som t.ex. att sätta sig till rätta i en viss ordning.

Vad gäller handledarens roll så hävdar en del respondenter att de är mer noggranna i trafikskolan, petigare vad gäller placeringar och i vilken ordning man blinkar och tittar. Det påpekas också att trafikskolläraren vet mer vad som händer under uppkörningen och kan ge tips inför den. Trafikskolläraren vet också svaret på alla frågor medan de privata handledarna ofta blir osäkra när de får en direkt fråga om något. Trafikskolläraren instruerar och lär ut i högre grad än de privata handledarna, han/hon märker också lättare småfel innan de hunnit bli en ful ovana. Det nämns också, av olika respondenter, att trafikskolläraren är mer pedagogisk och vet hur man ska förklara olika moment på ett enkelt sätt, de är lugnare i för eleven stressade situationer och litar mer på eleven.

Hur eleven känner och betar sig i de olika utbildningsformerna skiljer sig också. En del respondenter säger att de tar åt sig mer av vad trafikskolläraren säger, men om deras privata handledare i stället för en förälder varit någon annan vuxen hade man lyssnat mer också till denna tror man. En del hävdar att man följer ”reglerna” mindre vid privat övningskörning, och då menas de som trafikskolan satt upp som t.ex. sväng på tvåan osv., inte stanna vid stoppskylt. Några respondenter säger att då man kör på trafikskolan känner man alltid en viss press eftersom det alltid är något man ska klara, annars får man ta en lektion till och den pressen har man aldrig hemma. I trafikskolan kände sig en del elever säkrare än hemma, dels för att läraren tog det lugnt i stressade situationer och dels för att han/hon hade tillgång till dubbelkommando.

Risker

– Vad tror du att det finns för risker med privat övningskörning?

Det mesta som respondenterna här anger som risker härrör till handledaren. Handledaren har inte lika bra – för dålig – uppsikt som trafikskollärarna, någon nämner också att de inte har någon extra backspegel. Även att handledaren inte är tillräckligt uppmärksam och koncentrerad nämns som en risk samt att handledaren lär ut fel saker, alternativt överför sin slarvighet till eleven.

Andra risker vid privat övningskörning enligt vissa respondenter är att handledaren, som ju har ansvaret för bilfärden, saknar möjlighet att kontrollera bilen med ett dubbelkommando vilket ju trafikskolläraren kan. Visserligen finns handbromsen men den ger inte så stor trygghet/säkerhet menar man. En del respondenter tycker att det är riskabelt i början, då eleven är mycket oerfaren och nämner att man kanske ibland går ut i trafiktäta miljöer innan eleven är mogen. Ett förslag är att man borde gå en tid i trafikskola först för att bli ”trafikduglig” så skulle riskerna minska. Det påpekas också att det kan innebära en risk då eleven saknar respekt eller kanske snarare tilltro till handledaren och därför inte gör riktigt som denna säger. Något annat som nämns som en risk är att medtrafikanterna betar sig respektlöst då de ser övningskörningsskylten. Det är förknippat med risker då medtrafikanterna vill köra om så fort de ser skylten och då ibland gör det på mindre lämpliga ställen.

– *Kände du dig någonsin osäker då du övningskörde privat?*

Ingen av de tillfrågade svarade att de kände sig osäkra så till vida att det var riskfyllt. Det som nämns är första gången, första gången i nya miljöer och då det är mycket trafik runt omkring. De jag frågat vidare om de vid sådana tillfällen skulle känt sig säkrare i en trafikskolebil svarar att så är fallet, dels pga. dubbelkommandot och dels eftersom läraren är utbildad och alltid lugn. Några svarar också att det var ett osäkerhetsmoment att man inte kände sig tillräckligt bra och även osäkerhet kring om man gör rätt, t.ex. vid högerregel eller enkelriktad gata nämns.

– *Var det nära att det hände något någon gång?*

– *Om det skulle hänt någonting, tror du att din handledare hade varit med tillräckligt för att gripa in då?*

Angående den första frågan så kan man i stort sett bara säga att för en del hände det aldrig något missöde och för en del gjorde det, men inte av någon allvarligare form.

De respondenter som svarat på den andra frågan tror att handledaren hade ingripit om det t.ex. gällt en handbromsryckning vid låg fart. I annat fall hade de ropat till men förmodligen inte ryckt i ratten tror några av eleverna.

Säkerhets- och kvalitetshöjande åtgärder

– *Hur tror du att man skulle kunna göra den privat övningskörningen säkrare och effektivare?*

Då respondenterna fick komma med helt egna förslag så uppkom 9 olika synpunkter. Några av dessa rör handledaren, handledaren borde få mer information t.ex. om hur man ska lägga upp det och vad som är viktigt att tänka på, här föreslås såväl en kurs som hemskickad information. Det anses också att det kanske ska finnas vissa kriterier för vad en handledare ska kunna. Men respondenterna anser också att sådana här åtgärder kan vara svåra att sätta i verket, en kurs skulle ju i och för sig vara bra, men i så fall skulle den kanske vara lika dyr som teorikursen, och vad gäller kriterier för kunskap så krävs det kanske test, och då blir det genast mycket jobbigare och inte lika ”privat”. Det kommer också upp förslag om att handledare bör ha haft körkort i minst 10 år, och då man haft det så anses man ha tillräckliga kunskaper för att ta körkort och därmed också för att lära ut.

Andra förslag är att man bör gå några lektioner i trafikskola innan man får övningsköra privat, att man ska ha dubbelkommando som obligatorium även vid privat övningskörning samt att det ska finnas begränsningar av hastigheten så att man inte får köra i 110. Också vad gäller övningskörningsskylten nämns förbättringar, en del respondenter skulle vilja ha skyltar även på sidorna och fram på bilen. Också att medtrafikanterna skulle ta mer hänsyn nämns av respondenterna som ett sätt att göra den privata övningskörningen säkrare. Dessutom så anses det av några att man egentligen inte borde få köra privat, detta av skäl som tyder på riskmedvetande.

– *Hur ställer du dig till dubbelkommando?*

Ingen av respondenterna är helt negativ till ett krav på dubbelkommando, några anser att det säkert är bra men för just dem hade det inte gjort någon skillnad. Några tror att dubbelkommando är bra men att det krävs någon form av övning och instruktion för handledaren. De respondenter som fått frågan eller själva

reflekterat över om detta skulle medföra någon minskning av antalet elever som övningskör privat tror att så är fallet. Det kommer upp tveksamheter kring kostnader och praktiska detaljer som t.ex. urkoppling av funktionen som gör att några av eleverna inte är helt och hållet positiva till förslaget. Andra elever i gruppen tror utan förbehåll att ett dubbelkommando kan göra den privata övningskörningen säkrare.

Varför ett dubbelkommando kan vara bra anses bl.a. vara för att, även om det sällan kändes som det skulle behövs, så kan det ju behöva katastrofbromsas. Det nämns också att handledaren skulle kunna inta en aktivare roll, de skulle känna sig säkrare. Några elever säger också att de själva skulle känt sig säkrare om de haft ett dubbelkommando. Vad som kan vara negativt är att det kanske används felaktigt – för ofta – så att eleven får en falsk trygghet att någon annan alltid griper in. Om man inte skulle kunna koppla ur funktionen enkelt så påpekas det att t.ex. småsyskon kan komma åt reglaget, vilket naturligtvis inte är lämpligt. De respondenter som fått frågan om deras handledare skulle varit med tillräckligt för att använda dubbelkommandot svarar alla ja, några under förutsättning att de fått öva.

– En snabbkurs för handledare?

I den här frågan finns fyra olika linjer bland respondenterna, två av dem kan sägas vara positiva till en snabbkurs för handledare. I den ena kategorin är eleverna förbehållslöst positiva eftersom de tror att det skulle göra övningskörningen säkrare, de andra är också positiva till förslaget men understryker att det ska vara en snabbkurs, kanske tre timmar en kväll, det påpekas också att det inte bör kosta något. Även att det ska räcka med en genomgången kurs oavsett antal elever nämns som viktigt.

De två andra kategorierna tror inte på en kurs, de tror i och för sig att de som genomgått en kurs skulle kunna genomföra en säkrare utbildning men de tror att det är för tidskrävande och jobbigt med en kurs och att få skulle bemöda sig detta för att hjälpa sina barn. Några säger därför enbart nej till förslaget, andra säger att det nog är bättre med hemskickad information som man kan ta till sig när man vill. Detta i form av ett texthäfte eller en video. Vad gäller innehållet i en sådan här kurs nämns bland respondenterna att handledarna bör få veta grunderna i vad och hur man lär ut, vad som är viktigt att tänka på (=risker), (nya) regler, vad man bör börja med samt ”trafikvett” och hur trafikskolor arbetar idag.

Vad gäller snabbkurs som obligatorium så är det oklart om alla respondenter uppfattade att frågan gällde detta, de jag vidare frågade hur de ställde sig till ett obligatorium var negativa till detta – det skulle leda till att färre övningskörde eftersom det kräver ett större engagemang från handledarens sida. Några respondenter påpekade dock själva att en snabbkurs borde vara ett krav för att få bli godkänd som handledare.

– Arbetsmaterial liknande det trafikskolläraren har?

Det finns i gruppen elever som är positiva till en sån här form av hjälp såväl som de som är negativa. Man säger att med en bok eller ett häfte att följa så blir allt mycket jobbigare för såväl handledare som elev och det blir inte längre lika roligt att övningsköra. Det menas bl.a. att det är bättre om man kör relativt fritt hemma och följer trafikskolans undervisning.

I gruppen som är positiv till någon form av arbetsmaterial nämns av olika respondenter en mängd ”krav” som ibland motsäger varandra. Å ena sidan fram-

kommer synpunkter om en bok som inte bara innehåller information om vad som ska läras ut och övas på utan också hur det bör läras ut. Å andra sidan finns det respondenter som anser precis raka motsatsen, att det räcker med en information om vad som ska kunna, i princip en enkelt formulerad kursplan. Det påpekas av några att det är viktigt att materialet vänder sig till såväl handledare som elev, ungefär som de nuvarande körhäftena A – C.

Andra synpunkter som framkommer är att risken finns, i alla fall om det blir ett omfattande material, att man inte orkar sätta sig in i det i sin helhet, men man skulle nog i alla fall utgå ifrån det. Även att materialet bör vara gratis, eller dolt i körkortstillståndet, påpekas.

– Passagerare under övningskörning?

Frågan om passagerare under övningskörning rör helt enkelt elevernas tankar kring detta och de spontana svaren kan delas in i två kategorier. Den ena säger i stora drag att man inte bör ha passagerare i början eller i annat fall om eleven tycker att det stör men i övrigt går det bra. Den andra kategorin säger att passagerare eller ej inte spelar någon roll alls, några av de som svarar så tillägger att det dock är en större risk för passagerarna att färdas med eleven än med en fullgod bilförare, vad man då menar med att det inte spelar någon roll är alltså att passagerarna inte inverkar på elevens sätt att köra bil. Bland andra synpunkter som nämns finns t.ex. att passagerarna kan störa om många har körkort och tvister uppstår mellan dessa om hur eleven ska göra i en situation. Men det nämns samtidigt från andra elever att det kan vara fördelar med äldre syskon i bilen som nyss tagit körkort och har allt i färskt minne. Något som framstår som viktigt ur en del respondenters synvinkel är att mängden privat övningskörning skulle begränsas om man inte tillät passagerare eftersom många övningsfärder har kombinerats med ärenden. Några av eleverna har förståelse för varför det skulle vara olämpligt med passagerare under övningskörning men många tycker ändå att det skulle vara fel att avstå från passagerare eftersom man ju måste vänja sig vid det såväl som allting annat.

Vad gäller restriktioner så finns det respondenter som säger sig förstå bakgrunden till en eventuell lag, dessa är dock inte odelat positiva till en lag, främst av skäl som nämnts tidigare. Det finns även respondenter som inte alls tycker att det ska finnas någon lag som förbjuder passagerare. De som är helt negativa till restriktioner anser att man som elev och handledare själva kan avgöra om och när det är lämpligt med passagerare eller ej.

Slutsatser

Författaren konstaterar att av det som framkommit av studien kan man dra slutsatsen att någon långsiktig planering inte direkt tillämpas vid privat övningskörning. Man kan konstatera att man vid privat övningskörning övar relativt lite på specifika situationer som att backa runt gathörn och liknande men att de flesta ändå anser att de övat på allt. Kursplanen läses inte, vilket innebär att man lätt glömmer detaljer. För de som går på trafikskola är inte detta problem lika stort. De flesta milen skaffar man genom privat ärendekörning. Denna situation bedöms mest likna den man kommer att köra efter att man fått körkort och bedöms samtidigt ha en stor variation i sitt innehåll. Mest nytta har den privata övningskörningen haft för att få mil i kroppen, erfarenhet bakom ratten och känsla för bilen. Den används också för att minska behovet av körlektioner i trafikskola eftersom de anses ganska dyra.

När det gäller förändringar i systemet fanns det en positiv inställning till någon form av regleringar. Mest positiva var reaktionerna på ett dubbelkommando och på någon form av arbetsmaterial, kanske därför att detta inte kräver någon form av gensvar, som exempelvis en kurs gör, ingen märker om man inte använder det. Men utformningen av alla sådana här kvalitetshöjare kräver omsorg, det får inte verka krångligt, jobbigt, eller dyrt på något vis. Och även om det inte gör det så tror eleverna att den privata övningskörningen skulle minska, och det ser de också som en fara.

Förmodligen är det så att de som idag kör mellan 50 och 100 timmar hemma skulle övningsköra privat även med hårdare restriktioner, medan de som huvudsakligen förlägger sin utbildning till en körskola då skulle avstå helt från den privata övningskörningen. Men behovet finns av kvalitetshöjande åtgärder. Om ett förbud mot passagerare är kvalitetshöjande eller ej kan man ju tvista om, reaktionerna på en eventuell sådan åtgärd varierar. Många inser att passagerare i många fall utgör en fara ibland för alla i bilen och ibland för sig själva. En del menar att man kan påverkas negativt av passagerare i bilen, men andra ser det snarare som positivt i vissa situationer och tänker i så fall snarare på att det är fler som råkar illa ut om det skulle hända något. Ganska många är dock negativa till en lag som förbjuder passagerare, detta säkerligen av två skäl, att man inser att man inte kan övningsköra lika mycket, samt att man anser att man kan avgöra en sådan sak själv.

4.5.6 Intervjuundersökning med handledare inom ramen för STEFUS

Som förberedelse för STEFUS-förslaget intervjuades också 23 handledare. Syftet med denna undersökning var att försöka belysa handledningen i privat övningskörning utifrån det vardagliga i arbetet samt fånga in önsknings- och eventuella visioner av framtiden. Redovisningen nedan är hämtad från STEFUS rapporten om privat övningskörning (Ekblad m.fl. 1999).

Ålder på handledare, elev samt deras inbördes relation

Den klart övervägande delen av handledarna var mellan 35–54 år. Endast två undantag fanns där handledarna var äldre. Eleverna var 16 eller 17 år. Två undantag fanns även här där ett par elever var något äldre. I relationen handledare-elev fanns det flest av fader-son-relationer. Några far-dotter-relationer förekom. Ett undantag fanns, nämligen en kompisrelation.

Hur ofta övningskör man?

Hela sexton par övningskör någon gång i veckan eller mera. För de andra blir det mera sparsamt dvs. några eller någon gång i månaden.

Hur man började och sedan avancerade i övningskörningen

Alla började sin övningskörning på så trafiktomma platser som möjligt. Här förekommer dock en viss variation beroende på vad man kunde hitta och vad man hade att tillgå i sin omgivning. Det förekommer platser som stora parkeringar, mindre trafikerade vägar, den lilla grusvägen bakom huset, osv. Man valde också en tid på dagen som var lämplig. Vissa platser kan tyckas en smula egendomligt valda exempelvis: en stor gräsplätt, ängsmarken utan trafik samt Ölandsbron.

Nästan alla hade någon mer eller mindre medveten progression i sitt övningskörande. Flera valde att från sin parkeringsplats fortsätta till exempelvis industri-

område, sedan till lugnare bostadsområde för att till slut hamna i stadstrafik. Någon blev så avancerad att man även prövade på mörker, vinter och delvis halka. Någon annan påpekade att man endast kört ett par gånger varför man fortfarande höll på med att träna start, stopp, dragläge och växling.

Exempel på obefintlig planering förekom även i stil med: *Vi kör en runda då och då, Nu blir det när vi ska någonstans.*

Detta kan utläsas av beskrivningarna man givit. Men på frågan om man hade gjort upp någon plan över vad övningarna skulle innehålla svarade bara fyra *Ibland* medan hela femton klart svarade *Nej*.

Moment som man tränar mycket på och finner vara svåra att hantera.

Moment som man tränar mycket på är av typen manövreringsfärdigheter som rattkänsla, växling, känna dragläget, mjuk bromsning, starta och stanna, osv., men också mer avancerade moment förekommer som parkering, köra i korsningar och på landsvägar. Här har man lämnat många svar.

På frågan om man finner något moment eller situation svår att hantera blir svaren till sitt antal betydligt mindre. Några svarar dock med *Backa runt hörn, Svänga och växla samtidigt*. En annan typ av svar kan utläsas i de tre som svarat *Stressiga situationer*. Märkbart är att lika många svara nej.

Egenskaper och färdigheter hos en bra handledare

Här poängterar man egenskaper i handledarens temperament. De flesta är helt överens om att handledaren ska vara lugn, ha tålmod och inte hetsa upp sig. Han ska också vara erfaren och ha kunskap. I sin pedagogiska verksamhet ska han vara bra på att förklara, lyssna, diskutera, inte prata för mycket, vara saklig och uppmärksam och försöka förstå elevens tanke.

Privat övningskörning och samarbete med trafikskola

Alla som svarade (20 stycken) på frågan om man tyckte att privat övningskörning var ett alternativ som ska finnas kvar var helt överens. Man svarade *Ja*. De främsta motiven för detta var att det blev billigare och gav körvana. Någon ansåg att det faktiskt blev mer intressant, någon annan att mängdträning var viktig samt att vissa kanske hade möjlighet att lära sig själva. Någon tyckte dessutom att *Några lektioner måste vara ett tvång*.

När man tänkte på ett eventuellt samarbete med trafikskolan ville många ha möjligheten att få följa med under en körlektion samt få tips och råd. Några andra ville ha hjälp med att planera elevens körplan eller en lista av moment som behövde övas samt tillgång till teorimaterial och information. Två svarade att man tyckte att *Det ska vara obligatoriskt för handledaren att gå kort utbildning*.

Handledartillstånd och teoriprov för elev

På frågan om man kunde tänka sig en utbildning av handledare för att få handledartillstånd svarade tre *Nej* och lika många *Ja, en obligatorisk*. Den övervägande majoriteten var för en frivillig utbildning av handledarna. Motivet för det senare skulle vara att man repeterade sina gamla kunskaper samtidigt som man lärde sig hur man skulle lära ut.

När man funderade över ett teoretiskt prov för eleven var svarsbilden annorlunda. I stort sett lika många kunde tänka sig de tre alternativen: *Nej, Ja en frivillig samt Ja en obligatorisk*. Motivet för *Nej* var att det får man ju ändå under

utbildningen. Motivet för ett obligatoriskt prov var att då skulle man verkligen kunna grunden och förstå sitt ansvar.

Slutsatser

Den typiske handledaren är mellan 35 och 44 år gammal och eleven är 16 år samt de har en far-son-relation. Ingen moder förekommer, vilket kan förvåna med tanke på att det borde förekomma en del med utgångspunkt i Vägverkets statistik, där nästan hälften av handledarna var mödrar.

Om man får tro på siffrorna övningskör de allra flesta kontinuerligt och ofta, vilket bör underlätta inläringen. Många tänker till när man börjar övningsköra med avseende på val av plats och tid, även om vissa egenskaper kan anas. Det intressanta är här att när den direkta frågan om en tänkt plan ställs blir svaret ett otvetydigt *Nej*.

Det man tränar på är allt från manövreringskonstens elementa till relativt avancerade färdigheter. Det man upplever som svårt är inte mycket. Kanske kan en ungdomlig entusiasm smitta även handledaren. Men märkbart är att några har uppmärksammat stressiga situationer.

När man tänker på en bra handledare vill man ha önskvärda egenskaper såväl som erfarenhet och pedagogisk insikt.

Ekonomi och större körvana ligger till grund för att man anser att privat övningskörning ska finnas kvar. I samarbetet med trafikskolan har man olika önskemål. Några är här inne på ett obligatorium för såväl handledare som elev.

Utbildning av handledare för att få handledartillstånd anser man ska vara frivilligt. Men när man ser på frågan om teoriprov för eleven är uppfattningen klart obestämmd. Alla tre alternativen, från *Nej* till *Ja* obligatoriskt, är lika tänkbara bland handledarna.

4.6 Privat övningskörning i andra länder

Privat övningskörning förekommer i de allra flesta länder i världen. Inom Europa är det något mer än hälften av länderna som tillåter detta. Enligt en sammanställning från 2001 (CIECA 2001) förekommer inte privat övningskörning i Bulgarien, Kroatien, Danmark, Tyskland, Ungern, Monaco, Holland, Nordirland, Portugal, Tunisien. Privat övningskörning är däremot tillåten i Algeriet, Österrike, Belgien, Estland, Finland, Frankrike, England, Israel, Island, Lettland, Luxemburg, Norge, Ryssland, Spanien, Sverige och Schweiz. Den är också tillåten i USA, Canada, Australien och Nya Zeeland. På de allra flesta håll är innehåll och ordningsföljd i den privata övningskörningen oreglerad.

Nedan följer några korta beskrivningar av utbildningsmodeller i några europeiska länder.

Österrike:

I Österrike har man 3 olika möjligheter att ta körkort:

- Komplette teori- och körutbildning på trafikskola (från 17½ år)
- Börja teori- och körutbildning på trafikskola för att därefter köra med privat handledare (från 17½ år)
- Börja med komplette teori- och körutbildning på trafikskola för att därefter öva med privat handledare (från 16 år). Vissa restriktioner gäller.

Finland:

I Finland har man 2 olika möjligheter att ta sitt körkort:

- Komplette teori- (20h) och körutbildning (30h) i trafikskola
- Komplette teori- och körutbildning med privat handledare. Krav på specialutrustad bil.

De båda varianterna kan inte kombineras.

Tyskland, Danmark och Holland:

I dessa länder har man enbart obligatorisk utbildning på trafikskola. Utbildning med privat handledare är inte tillåten. I Tyskland gäller att minst 28 teorielektioner och 36 körlektioner måste genomföras. I Danmark är motsvarande antal 26 respektive 22. Holland har inget specificerat antal timmar.

Storbritannien:

I England har man möjlighet att välja, som i Sverige, hur stor del av teori- och körutbildningen man vill genomföra i en trafikskola och hur stor del man vill ta hjälp av en privat handledare. Inga obligatoriska utbildningsmoment ingår.

Norge:

I Norge finns möjlighet att kombinera professionell och privat utbildning. Man kan börja vid 16 års ålder och man måste gå 1,5 timmar obligatorisk teoriundervisning och 8 timmars körundervisning vid trafikskola (inklusive obligatoriska kurser för körning i halka och i mörker).

4.7 Övningskörningsolyckor

4.7.1 Tidiga studier av olyckor

Möjligheterna att studera övningskörningsolyckor i Sverige har historiskt sett varit mycket begränsade. Först i september 1993 infördes en markering på polisens olycksrapportblankett "Informationsunderlag" där det numera skall kryssas i om det gällt övning i trafikskola eller privat. Några tidigare försök har dock gjorts att studera övningskörningsolyckornas omfattning. Redan 1980 genomförde Spolander en enkätundersökning av olyckor bland trafiklärare. Undersökningen var en del av en större med inriktning på yrkesförarens arbetsmiljö (Spolander 1980). Bland de 1 268 (motsvarar ca 2/3 av alla trafiklärare) som besvarade enkäten rapporterade 40 % att de varit med om någon olycka "...som medfört personskada eller sådana fordonsskador att reparation varit nödvändig" under den senaste 2-årsperioden. Detta motsvarade 720 olyckor. I ca 56 % av dessa olyckor blev övningsbilen påkörd bakifrån och i 17 % påkörd från sidan. I 5 % av fallen körde eleven på någon annan trafikant. Cirka 11 % var singelolyckor. Cirka 3 % av olyckorna ledde till personskador som fordrade medicinsk diagnos/behandling.

I den ovan (avsnitt 4.5.2) beskrivna undersökningen om integrerad förarutbildning (Gregersen 1993) besvarade ca 1 300 nyblivna körkortstagare frågor om deras övningskörningsolyckor. Resultaten visade att totalt 49 olyckor rapporterats av de svarande. Detta innebär att ca 4 % varit inblandade i olyckor och att olycksrisken (olyckor/1000 timmar övningskörning) under privat övningskörning kunde beräknas till ca 0,9 för försöksgruppen som deltog i ett specialutvecklat utbildningsprogram och 0,45 för kontrollgruppen. Av de totalt 49 olyckorna ledde bara en enda till allvarlig personskada.

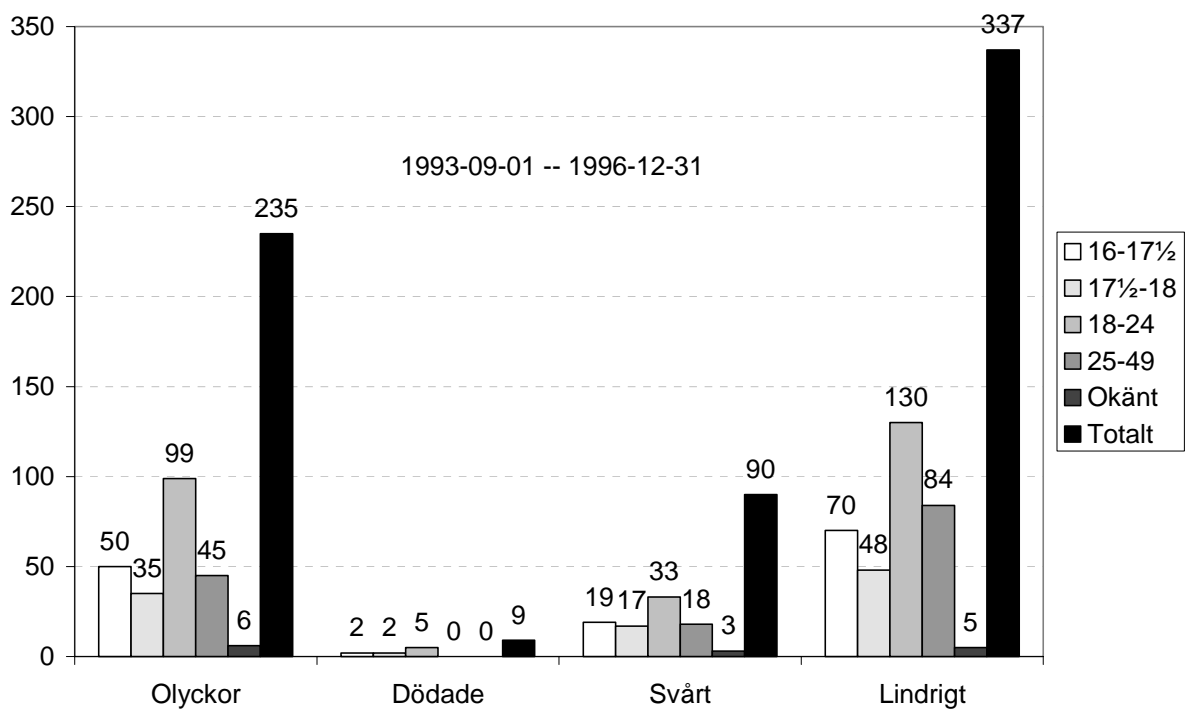
Resultaten från projektet "Integrerad förarutbildning" ledde till en diskussion om övningskörningsolyckor och i vilken grad de förekom. Som ett resultat av detta genomförde SCB (1993) på uppdrag av VTI en analys av vad man kunde få fram i registret över polisrapporterade olyckor med personskada. Under 1991 fann man sammanlagt 13 olycksfall med trafikskoleregistrerad bil. Av dem var 5 med personbil "som synes vara övningskörning". I 14 fall fann man olyckor där polisen angivit att det var fråga om privat övningskörning. En vidare analys visade att det var omöjligt att skatta maxantalet privata övningsolyckor eftersom annan information saknades. Antalet var således minst 14 men högst sannolikt avsevärt många fler.

4.7.2 Övningskörningsolyckor i 16-årsutvärderingen

I september 1993, samtidigt som 16-årsgränsen för övningskörning infördes, ändrades också "Informationsunderlag" för rapportering av olyckor. Detta utnyttjades i utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning där också en analys av övningskörningsolyckor genomfördes.

Polisrapporterade övningskörningsolyckor

Statistiken över de polisrapporterade olyckorna visar att det har inträffat sammanlagt 85 övningskörningsolyckor med personskada med elever yngre än 18 år under tidsperioden september 1993 till december 1996, dvs. de första dryga 3 åren med det nya systemet. I figur 11 redovisas dessa uppdelade på elevens ålder vid olyckan och skadeföljd. Man ser där att 16–17½-åringar totalt har varit inblandade i fler olyckor än de mellan 17½ och när de fyller 18. Man skall då hålla i minnet att det är fler 16-åringar än 17½-åringar som övningskör. Eftersom det inte varit möjligt att exakt ange respektive elevgrupps storlek nationellt, har inte de exakta riskerna kunnat beräknas, men det är ingen tvekan att antalet övningsolyckor per visst givet antal elever är lägre i 16-årsgruppen, inte minst för att åldersintervallet 16–17½ år är bredare. Tar man dessutom hänsyn till att 16-årsgruppen övningskör 2½–3 gånger mera så innebär det att risken per övad timme åtminstone inte är högre för de yngre eleverna. Fördelningen i skadeföljd visar dessutom en tendens till att de yngsta elevernas olyckor är lindrigare.



Figur 11 Antal polisrapporterade övningskörningsolyckor med personskada under perioden 1993-09-01 – 1996-12-31 efter elevens ålder.

Självrapporterade övningskörningsolyckor

Data om självrapporterade olyckor ger en liknande bild även om antalet olyckor är fler och skadeföljden är lindrigare eftersom rapporterna även omfattar olyckor med småskador. Bland dem som besvarat enkäten har det inträffat totalt 101 olyckor vilka i tabell 7 har fördelats efter grupp. Förutom de absoluta olyckstalen har ett riskmått beräknats som bygger på antal elever och genomsnittlig övnings-tid i respektive grupp. Risken, som alltså är olyckor/1000 timmars övningskörning, är lägst i 16-årsgruppen och högst bland nya 17½-åringar. Sammanlagt är risken i 16-årsgruppen ca hälften av den bland gamla 17½-åringar och nästan en tredjedel av nya 17½-åringars.

Sammanlagt är det ca 5 % av eleverna som rapporterat att de varit med om någon olycka under övningskörning. Andelen elever är relativt lika i de tre grupperna.

Eftersom det finns vissa skillnader i social bakgrund mellan de jämförda elevgrupperna (jämför avsnitt 4.5.3) kan man anta att detta påverkar deras olycksbenägenhet. Någon exakt analys av detta när det gäller övningskörningsolyckor är inte möjlig att göra, men eftersom totala antalet olyckor är få och skillnaderna är små mellan grupperna bör inflytandet av social bakgrund på olycksinblandningen vara litet. Den eventuella betydelse den sociala bakgrunden kan ha skulle vara att 16-årsgruppen har lägre olycksinblandning pga. detta.

Tabell 7 *Självrapporterade olyckor, inklusive olyckor med bara småskador under övningskörning, antal och risk (olyckor/1000 timmar).*

Olyckor	16-års	Gamla 17½-års	Nya 17½-års
Antal i enkäturvalet	43	29	29
Risk	0,42	0,86	1,18
Andel av eleverna	5,1 %	4,7 %	5,5 %

Tabell 8 visar fördelningen av de självrapporterade övningskörningsolyckorna på privat övning och vid trafikskola. Fördelningen totalt visar att 77 % av de självrapporterade olyckorna inträffar vid privat övningskörning medan 23 % inträffar i trafikskolebil. Självrapporterade olyckor i trafikskolebil utgör därmed en något större andel än vad fallet är för polisrapporterade olyckor med personskada där trafikskolekörningen svara för ca 17 %. Någon uppdelad riskberäkning för trafikskola och privat övningskörning har inte gjorts eftersom antalet självrapporterade trafikskoleolyckor är så lågt. Endast 8 olyckor i varje grupp har rapporterats (tabell 8).

Tabell 8 *Självrapporterade övningskörningsolyckor i enkäturvalet fördelade på privat och trafikskoleledd övningskörning.*

Olycka vid övningskörning	16-års	Gamla 17½-års	Nya 17½-års	Totalt
Privat	35 (81,4 %)	26 (76,5 %)	21 (72,4 %)	82 (77,4%)
Trafikskola	8 (18,6 %)	8 (23,5 %)	8 (27,6 %)	24 (22,6 %)
Totalt	43	34	29	106

5 Processtudien

5.1 Syfte, processtudien

Syftet med processtudien är att beskriva hur den privata övningskörningen genomförs idag med avseende på bl.a. mängd, ordningsföljd, innehåll, arbetssätt, de inblandades inställning till uppgiften och handledarens roll/kompetens.

5.2 Metoder, processtudien

Studien bygger på tre undersökningar genomförda under 2000–2001. Den första består av 5 enskilda intervjuer där körkortselev och handledare intervjuades tillsammans. Den andra består av dagboksanteckningar där handledare till 1000 elever som kommit olika långt i sin utbildning fick fylla i hur de bedrivit sin privata övningskörning under en vecka. Den tredje består av enkäter till 1100 elever som nyligen tagit körkort.

5.2.1 Intervjuundersökningen

Studien inleddes med intervjuer med elever och deras respektive handledare som bedrev privat övningskörning för att nå en djupare kunskap om vad som faktiskt sker under den privata övningskörningen. Intervjuerna genomfördes med syftet att fånga ett antal handledares och elevers upplevelser av den privata övningskörningen samt att ge ett underlag för utformandet av dagböckerna och enkäterna. Det sistnämnda skälet var extra viktigt eftersom det är lätt att man slentrianmässigt utformar frågorna efter en speciell mall. Genom att börja med intervjuerna nåddes kunskap om vilka typer av frågor och områden som var lämpliga att ta med i dagböckerna och enkäterna. Med tanke på den relativt noggranna intervjuundersökning (Östbring-Carlsson 1999) som genomförts tidigare och som redovisats i kapitel 4, har den här intervjuundersökningen betraktats som en komplettering och omfattar 5 elever med sina handledare.

Ett urval beställdes från körkortsregistret enligt följande:

- Eleverna skulle vara nästan 18 år
- De skulle ha haft körkortstillstånd från 16–16½ års ålder
- Urvalet bestod av 50 elever med handledare – som uppfyllde ovanstående kriterier – från var och en av följande kommuner i Östergötland; Linköping, Mjölby och Motala

Elever och handledare kontaktades per brev som innehöll en förklaring av vad projektet gick ut på och en svarstalong där de kunde fylla i om de var villiga eller inte att ställa upp på en intervju. Kontakt togs därefter per telefon bland de som svarat sig vara intresserade och tid bestämdes för intervjun. Sammanlagt genomfördes 5 st. intervjuer med elever och deras handledare. Intervjuerna tog drygt en timma och de intervjuade fick 2 st. biobiljetter samt reseersättning för besväret. Intervjuerna följde en i förväg utformad intervjumall (bilaga 3) där bl.a. följande frågor behandlades; bakgrundsfrågor, mängd övningskörning, betydelsen av att ta körkort, hur den privata övningskörningen bedrivits, trafikmiljöer man brukar öva i, förberedelser inför ett övningskörningspass, eventuella svårigheter, innehåll, teoretisk anknytning, fordonskännedom, manövrering, körning i trafik, körning under särskilda förhållanden, samarbete trafikskola/elev/handledare, säkerhet, inställning till den privata övningskörningen och behov av handledarutbildning. Intervjuerna kan trots intervjuguiden beskrivas som ett samtal mellan intervjuare

och elev/handledare. Intervjuerna skrevs ut ordagrant och har sedan analyserats till innehåll för att tillsammans med de intervjuer som genomfördes i förarbetet till STEFUS-förslaget (se avsnitt 4.5.5) ligga till grund för att utforma dagböcker och enkäter.

5.2.2 Dagboksundersökningen

Syftet med dagsboksanteckningar har varit att samla in detaljinformation om den privata övningskörningen. För att få information om hur den privata övningskörningen förändras beroende på hur långt man kommit i sin utbildning utformades undersökningen så att den innehöll fem olika grupper där skillnaden bestod i hur gammal eleven var när handledaren fyllde i dagboken. Urvalen beställdes vid två olika tillfällen från körkortsregistret, sommaren och hösten 2000. Följande kriterier sattes upp för urvalet:

- Samtliga elever som var med i urvalen skulle ha fått sitt körkortstillstånd när de var 16 år gamla.
- Ingen av eleverna fick inneha B-körkort eller någon annan körkortsbehörighet.
- Eleverna skulle vara 16,25 år (16,0 år var inte möjligt pga. att den administrativa proceduren tog viss tid), 16,5 år, 17 år, 17,5 år respektive 18 år.
- Vid båda tillfällena bestod urvalen av 5 x 100 slumpmässigt utvalda handledare till elever som uppfyllde ovanstående kriterier.

Sammanlagt bestod undersökningen av 1000 slumpmässigt valda handledare till elever som uppfyllde de uppsatta kriterierna. Designen beskrivs i tabell 9 nedan:

Tabell 9 Dagboksstudiens design

Grupp	Elevens ålder	Antal maj	Antal oktober
1	16,25	100	100
2	16,5	100	100
3	17,0	100	100
4	17,5	100	100
5	18,0	100	100

Dagbok, följebrev och portofritt svarskuvert skickades per post. Handledaren fick brevet måndagen efter den vecka som skulle registreras. Detta gjordes för att undvika att man övningskörde privat i större utsträckning än vad man annars gjort bara för att det skulle se bra ut. Naturligtvis kan man hävda att kvalitén på data skulle vara bättre om man undvek faktorer som glömska. Efter en avvägning av för- och nackdelar och vetskapen om att detta förfarande fungerat bra vid tidigare undersökningar (t.ex. Gregersen m.fl., 2000) valdes den retrospektiva registreringen. En påminnelse skickades ut två veckor efter det första utskicket.

Dagboken hade utformats för att täcka in så många aspekter som möjligt av de områden som tas upp i undervisningsplanen för B-körkort (se bilaga 2). Dessutom utnyttjades tidigare genomförda intervjuer samt formulär som använts vid utvärderingen av den svenska 16-års gränsen för övningskörning, bl.a. för att vissa jämförelser skulle kunna göras. Dagboken bestod av rutor att kryssa i eller fält där man skulle fylla i antal minuter man övat på olika saker. Varje veckodag under den efterfrågade veckan hade en egen kolumn. Dagboken var uppdelad i olika sektioner där de skulle ange om de övningskörde privat eller inte, hur många

minuter de övningskörte, hur många minuter de övningskörte i olika vägmiljöer, vilka förhållanden (trafikmängd, ljusförhållanden, väglag och väder) som rått, i vilket sammanhang övningskörningen skett, vilka färdigheter de tränat på samt om de gjort någon anknytning till teorin under övningspasset. De skulle även ange antal minuter som eleven övningskörte på trafikskola under den efterfrågade veckan. Om de inte hade övningskörte privat under veckan fanns en fråga om skälen till detta. Dagboken finns redovisad i bilaga 2. I tabell 10 redovisas svarsprocenten för de två utskicken uppdelat på delurvalen samt totalt.

Tabell 10 Svarsprocent uppdelat på delurval, utskick samt totalt.

	Grupp 1	Grupp 2	Grupp 3	Grupp 4	Grupp 5	Totalt
Utskick 1	73 %	72 %	67 %	67 %	64 %	68,6 %
Utskick 2	76 %	78 %	70 %	78 %	78 %	76 %
Totalt	74,5 %	75 %	68,5 %	72,5 %	71 %	72,3 %

Som synes varierar svarsprocenten inom och mellan de olika delurvalen samt för utskickstillfälle. Totalt fyllde 723 av 1000 personer i dagboken (72,3 %). Av dessa hade 346 (47,9 %) övningskörte privat under mätveckan medan 376 (52 %) inte hade gjort det. Nedan visas en tabell över andelen personer i respektive grupp som övningskörte privat under mätveckan. Dessutom visas andelen kvinnor och män inom respektive grupp av de som övningskörte privat under mätveckan.

Tabell 11 Andelen personer och kvinnor/män inom respektive grupp som övningskörte privat under mätveckan.

	Grupp 1	Grupp 2	Grupp 3	Grupp 4	Grupp 5	Totalt
Har övningskörte privat	45,6 % (68/149)	42,0 % (63/150)	47,4 % (65/137)	49,0 % (71/145)	55,6 % (79/142)	47,9 % (346/723)
Kvinnor	25,0 % (17/68)	28,6 % (18/63)	35,4 % (23/65)	32,4 % (23/71)	44,3 % (35/79)	33,5 % (116/346)
Män	75,0 % (51/68)	71,4 % (45/63)	64,6 % (42/65)	67,6 % (48/71)	55,7 % (44/79)	66,5 % (230/346)

Tabell 11 visar att det finns en spridning mellan grupperna vad gäller hur många personer som övningskörte privat under veckan. Detsamma gäller andelen kvinnor och män både vad gäller inom grupperna och totalt. Det är fler män än kvinnor som övningskörte privat under veckan. Det finns dock inga signifikanta skillnader mellan de olika grupperna i tabell 11 (testat med χ^2 test på α nivån 0,05), vilket har bedömts som en styrka för de resultat som presenteras senare i rapporten.

De resultat som redovisas (avsnitt 5.3.2) från dagboksundersökningen är i regel uppdelat på dels de fem grupperna, dels efter kön. Syftet har inte varit att testa hypoteser om eventuella skillnader, utan att ge en beskrivning av hur den privata övningskörningen ser ut idag utifrån det befintliga materialet. Detta är också skälet till att inga ytterligare signifikanstester är utförda på materialet.

5.2.3 Enkätundersökningen

För att få en mer övergripande information om övningskörningens genomförande m.m. skickades också en postenkät ut till ett urval nyblivna bilförare. Urvalet drogs med hjälp av körkortsregistret. Kriteriet för urvalet var att man, så nyligen som registret tillät, skulle ha tagit B-körkort. I en första omgång drogs 1100 personer och enkäterna skickades ut. Det visade sig dock ha blivit fel i urvalet så att alla med någon form av nytt körkort, dvs. alla behörigheter, dragits. Felet berodde på en förändring i uppläggnings av körkortsregistret och det visade sig omöjligt att välja enbart B-behörighet. Ett nytt urval drogs därför bestående av enbart sådana som var 18–20 år och de som i detta urval hade fått nytt körkort av annan behörighet fick sorteras ut i efterhand.

Totalt drogs också 1100 i den andra omgången. Efter två påminnelser hade 617 personer skickat tillbaka varav 546 med adekvata svar. Det var alltså 71 (617-546) som inte fyllde de korrekta kriterierna för urvalet. Hur stor svarsprocent adekvata svar detta blir av de som fått nytt B-körkort går inte att säga exakt, men ligger någonstans mellan 53 och 100 %. Den ligger på 53 % om samtliga i urvalet utom de 71 som genom sina svar kunnat identifieras som fel, hade fått nytt B-körkort. Den ligger på 100 % om alla som inte svarat hade fått nya andra behörigheter. Troligtvis ligger sanningen någonstans mitt emellan men exakt andel går ej att beräkna. I tidigare enkätundersökningar från VTI till förare i denna åldersgrupp har svarsprocenten legat runt ca 75–85 %.

Gruppen som svarat består av ca hälften män och hälften kvinnor (tabell 12). De flesta, drygt hälften, är 18 år och resten är 19 eller 20 år (tabell 13).

Tabell 12 Könsfördelning i urvalet

Kön	Antal	%
Män	263	48,2
Kvinnor	283	51,8
Totalt	546	100

Tabell 13 Åldersfördelning i urvalet

Ålder	Antal	%
18	285	52,2
19	192	35,2
20	69	12,6
Totalt	546	100

I enkäten ingick frågor till eleven och till handledare. Till eleven ställdes frågor om följande områden (se också bilaga 1):

- Bakgrundsförhållanden (kön, ålder, utbildning, körkortets betydelse m.m.)
- Övningskörningens genomförande (mängd, turordning, tidpunkter)
- Övningskörningens innehåll (övningsmiljöer, kursplaneområden etc.)
- Värderingar av övningskörningen (svårigheter, tidsåtgång etc.)
- Handledning (vem, samarbete, stödmaterial m.m.)
- Säkerhet (ingripanden, trafikolyckor, dubbelkommando)
- Självskattning (jämförelser med andra förare)

Till handledaren ställdes frågor om:

- Bakgrundsförhållanden (kön, ålder, körerfarenhet, handledarerfarenhet)
- Värdering av handledaruppgift (svårigheter, kunskapsbehov, dubbelkommando)

5.3 Resultat processtudien

5.3.1 Intervjuundersökningen

Tre manliga elever och två kvinnliga elever intervjuades. Samtliga var nästan 18 år vid intervjuens genomförande. Tre kvinnliga handledare och två manliga handledare intervjuades. De var mellan 44–50 år gamla och hade haft körkort mellan 24–30 år. Handledarna hade kört ca 360–2500 mil/år, även om antalet mil hade varierat under årens lopp. Tre av handledarna hade inte verkat som privat handledare tidigare, medan de två övriga hade haft en elev vardera tidigare. Nedan följer en sammanställning över vad som framkom under de fem intervjuerna.

Om körkortstillstånd/körkort

Fyra av eleverna tog ut sitt körkortstillstånd i samband med att de fyllde 16 år, en väntade tills 16½ års ålder.

Tre par (elev/handledare) ansåg att det var eleven själv som tog upp frågan hemma om att ta körkort, två par ansåg att det var ett gemensamt beslut.

Samtliga fem elever menar att ett körkort skulle innebära mer frihet, dvs. att de skulle kunna åka iväg när de vill utan att behöva vara beroende av att någon annan skjutsar dem. Två elever menar också att ett körkort kunde vara bra med tanke på framtida jobb. Ett par menar också att det är extra viktigt med körkort eftersom de bor på landet där bussarna inte går så ofta.

Övningskörningsperioden/mängd övningskörning

Tre elever övningskörde privat omgående när de fick sitt körkortstillstånd, medan två elever väntade upp till ett halvt år innan de övningskörde för första gången. I de två sistnämnda fallen anser handledarna att de nog berodde på dem, eftersom de ansåg att det var gott om tid tills det var dags för uppkörning.

Fyra par menar att de har övningskört oregelbundet privat. Vissa körde mycket och ofta i början för att det var kul, för att sedan köra mindre. Andra körde först lite grann, sedan knappt alls under en period för att slutligen köra väldigt mycket när det börjat dra ihop sig för uppkörning. Det sista paret anser att de övningskört regelbundet, men detta par är också de som började övningsköra privat på allvar senast av de intervjuade. Eleven var runt 17 år när de tog tag i den privata övningskörningen.

De intervjuade uppskattade att de i genomsnitt övningskört privat 2–8 gånger i månaden. Vanligen tar ett övningspass ca 30 minuter.

Det är olika för olika par under vilka veckodagar som de övningskört. De flesta har kört mest på helgerna i början. Ju längre de har övningskört desto oftare har övningskörningen skett när som helst som de har haft ett ärende, t.ex. att elev och handledare arbetar tillsammans eller i närheten av varandra eller att de deltar i samma fritidsaktivitet.

Enligt de olika paren så har man successivt gått från enkla trafikmiljöer med ingen eller lite trafik till mer komplicerade trafikmiljöer med mer trafik.

Tre av eleverna hade fortfarande inte tagit någon lektion på trafikskola. En elev hade tagit 5 lektioner och en hade tagit 9 lektioner. Samtliga par nämner att det är

dyrt att ta körlektioner på trafikskola, men alla anser att det är nödvändigt att ta lektioner när det drar ihop sig för uppkörning. De är dock inte övertygade om att eleven skulle ha tagit fler lektioner på en trafikskola tidigt under utbildningen även om det varit billigare. De anser att grunderna är mest lämpliga att nöta in hemma och att dessa sedan kan finputsas på trafikskolan. En handledare trodde inte att man fick övningsköra på trafikskola förrän man var 17½ år gammal. Samtliga par anser att trafiklärarna är kompetenta och att det som de lär ut är det korrekta. Några handledare nämner just det faktum att mycket har hänt sedan de tog sitt körkort varför det är viktigt att eleven också tar lektioner på en trafikskola.

Struktur

Inget par säger sig ha förberett sig på något speciellt sätt inför ett övningskörningstillfälle. I början har dock samtliga gått in för att träna växling och manövrering på en avlyst plats. Senare har det mer varit att åka iväg utan att träna på något speciellt, även om man pratat om vad man bör tänka på under själva körningen.

Samtliga par anser att det varit lätt att träna på de moment som de velat. De menar att det går att hitta platser som är lämpliga att köra på i olika faser av utbildningen. De tycker dock att det är lättare att hitta trafikmiljöer som är lämpliga med tanke på trafikmängd på helgerna jämfört med vardagarna. En handledare menar att övningskörningen skulle bli ännu lättare om man hade något mer än övningskörningsskylten bak på bilen, för då skulle nog medtrafikanterna visa mer hänsyn vilket skulle vara bra.

Vad gäller upplägg för övningspassen säger handledarna att de nog haft en bild för sig själva hur träningen skall gå till även om kanske inte eleverna uppfattat detta. Det har mest gällt att ta det hela successivt från det enkla till det mer komplicerade i fråga om trafikmiljöer och trafikmängd.

Inget av paren har utgått från den nationella kursplanen när de övningskört privat (beställs från Vägverket). Några verkar överhuvudtaget inte ha sett till någon kursplan, medan andra menar att den bara bestod av en massa paragrafer som var svåra att ta till sig. Någon hade dock tittat i teoriboken för att få uppslag, men vanligast verkar att man utgått från sina egna körerfarenheter och ett sunt förnuft.

Fordonskännedom/manövrering

När det gäller enklare kontroller av bilen är det bara ett par som säger att de varit rätt grundliga på det området, bl.a. har de gått igenom vilken funktion olika vätskor i bilen har och hur de kontrolleras, hur man byter olja/oljefilter, motorrummets innehåll, kontroll av ljus osv. Två par har inte gått igenom något som har med detta att göra, det får komma senare menar de. Två par har gått igenom vissa saker, t.ex. hur man tankar och hur man fyller på spolarvätska.

Körställning och sido- och backspegel säger sig alla ha gått igenom på ett eller annat sätt. Bilbältets betydelse och hur det ska sitta säger sig två handledare ha gått igenom ordentligt. En elev menar att det numera är enklare att använda sig av t.ex. fläkt- och värmereglagen. Förut var det svårt att hålla koncentrationen på körningen samtidigt som det skulle skruvas på olika reglage. En handledare menar att eleven inte håller i ratten på rätt sätt och att det kommer att bli en ovana om han inte fortsätter att anmärka på detta.

Vad gäller specifika färdigheter är det vanligast att paren tränat på start/kryp-körning/stannande, rattföring/precisionskörning, backning, start i motlut, växling och parkering. Mindre vanligt är att de tränat på start i medlut, mjuk/hård bromsning och vändning.

Körning i trafik

Samtliga par har övat mycket på mindre gator med lite trafik, speciellt i början av utbildningen. En annan trafikmiljö som de har tränat mycket i är körning på mindre landsväg. Vad gäller körning på gator med mer trafik, stor landsväg och motorväg/motortrafikled är det mer varierat hur mycket övning som skett i dessa trafikmiljöer.

Samtliga par säger sig ha talat om olika faror i trafiken i samband med att de kört. Handledarna nämner ofta att de försökt påtala vikten av att vara riskmedveten. De nämner exempelvis att de tagit upp att barn och djur kan dyka upp när man minst anar det, att det finns informella regler i trafiken som sätter de formella reglerna ur spel och att det därför gäller att alltid vara uppmärksam och försiktig och inte förutsätta att t.ex. högerregeln följs i alla situationer, att det gäller att ha blicken långt fram och att planera sin körning, att dörrar kan öppnas från parkerade bilar, svårigheten att bedöma avstånd i samband med omkörningar och vikten av att använda blinkers för att underlätta för medtrafikanterna.

De olika paren nämner i regel att de inte åkt ut för att specifikt öva t.ex. cirkulationsplatskörning eller körfältsbyte, utan detta sker automatiskt när de är ute och kör. Handledarna anser också att det gått att ta upp mer saker under själva körningen ju duktigare eleven blivit. En handledare menar dock att hur mycket man kan diskutera beror på hur krånglig trafiksituationen är, i vissa fall är det bättre att tala om specifika situationer efteråt istället. Samma handledare menar att eleven nu kommit så långt att det är dags att börja träna i riktig rusningstrafik där man kan få stå och vänta i flera minuter för att komma ut från en korsning. Handledaren menar att detta är situationer som man också måste kunna klara av, men har väntat med detta tills eleven kommit tillräckligt långt i sin utveckling. Omkörningar har några par tränat lite grann på, men det verkar vara en osäkerhetskänsla som gör att man inte övar detta så mycket. Ett par säger att de aldrig kört om en annan bil medan de däremot själva hela tiden blir omkörda då andra trafikanter verkar vara allergiska mot övningskörningsskylten. Två par anser att körning på motorväg är bland det lättaste även om man ska ha respekt för hastigheten.

Körning under särskilda förhållanden

Samtliga par har kört ganska mycket både i mörker och när det regnat. Det är mindre vanligt att man kört när det varit dimma eller halt väglag, även om det förekommit vid vissa tillfällen. Alla menar dock att de inte bestämt att de ska ut och övningsköra bara för att öva under ett visst förhållande, det har bara blivit så. Ett par nämner att de har en väldigt respekt för halka och inte övningskör under dessa förhållanden. De nämner t.ex. ett tillfälle när det uppstod snörök på vägen och då stannade de omedelbart och bytte plats. Just respekten för halka finns hos handledarna och eleverna. En handledare menar att eleven skulle behöva få träna på att köra när det är halt, men att det är svårt och att det finns en rädsla för att möta andra trafikanter. Paren verkar ha övningskört ganska jämnt över alla årtider med undantag av vintern då det blivit lite mindre körning.

Vad gäller hur väder och vind kan påverka bilkörningen har handledarna behandlat detta. Exempelvis har de tagit upp om risker för vattenplaning, hur kraftig

blåst kan göra att det rycker tag i bilen, frosthalka på broar och i skuggpartier och att tänka på att bromssträckorna blir mycket längre när det är halt på vägarna och att man då bör ha längre avstånd till framförvarande fordon samt att man tar det försiktigt.

Samarbete trafikskola/elev/handledare

Ingen av paren säger sig ha haft något samarbete med en trafikskola. Samtliga upplever det som om trafikskolorna ser den privata övningskörningen som en konkurrent. Ett par är besvikna då eleven ville ta några enstaka körlektioner utan att skriva in sig på trafikskolan. De upplevde att denna trafikskola inte visade något intresse och sa att de egna eleverna alltid gick först. Samtliga intervjuade är dock ense om att trafiklärarna är mer kompetenta och att det är viktigt att eleverna åtminstone tar lite körlektioner. Handledarna är medvetna om sina brister eftersom det var länge sedan de tog sitt körkort och det dessutom hela tiden händer nya saker på området som de inte har kunskaper om. Flera förslag ges på hur ett samarbete skulle kunna gå till. Exempelvis föreslår en handledare att man som handledare skulle göra en slags uppkörning (utan att kunna bli av med körkortet) för att få reda på vad man gör för fel, så att man inte för över dessa till sin elev. Ett annat par föreslår att trafikskolorna bör kontakta elev/handledare på ett tidigt stadium och bjuda in till någon träff där de kan ge råd och tips inför den privata övningskörningen. Detta skulle ju göra att ett samarbete mellan alla inblandade redan på ett stadium etableras och trafikskolorna skulle kunna sälja detta samarbete till handledarna. Att få en folder med tips om hur man bör lägga upp den privata övningskörningen nämns också av ett par.

De intervjuade ger heller inte exempel på att de skulle ha fått stöd från något annat håll. Det som nämns är något syskon eller någon kompis som man pratat med ibland. Vad gäller samarbete mellan elev och handledare så tycker de att det har fungerat bra. En elev menar dock att samarbetet med dennes andra handledare inte fungerat lika bra pga. handledares brist på tålamod.

Säkerhet under den privata övningskörningen

De flesta av de intervjuade tycker att det känns säkert att övningsköra privat. De menar att de tar det försiktigt för att inte bli inblandade i några obehagliga situationer. En handledare kan dock aldrig koppla av som passagerare pga. en tidigare erfarenhet när föraren somnade. Detta är dock inget speciellt för den privata övningskörningen eftersom handledaren aldrig kan koppla av som passagerare efter denna upplevelse, oberoende vem det är som kör.

Samtliga par ger exempel på att handledaren har fått ingripa på ett eller annat sätt under övningspassen. I de flesta fall har det rört sig om att handledaren ropat till för att göra eleven uppmärksam på något, men andra exempel ges. En handledare har vid två tillfällen tagit tag i ratten för att korrigera färdriktningen. En annan handledare tog också tag i ratten och hjälpte eleven att styra åt sidan när det kom ett utryckningsfordon när de var i ett vägarbetsområde. En annan handledare ger ett exempel när eleven helt plötsligt kom upp på en trottoarkant i en snäv kurva. Handledaren var inte beredd på detta och säger sig kanske ha kopplat av för mycket i och med att eleven i handledarens tycke vid denna tidpunkt var ganska duktig. Samma elev körde vid ett tillfälle fel håll i en rondell, men då det inte var någon annan trafik så ingrep inte handledaren mer än verbalt. Ett par gled vid ett tillfälle av vägen under vinterhalvåret. Detta var i samband med en sväng vid deras hus och varken bil eller personer tog någon skada då hastigheten var låg.

Handledaren tar på sig denna incident som inte sa till att ta det lugnt och varna för halkan.

Ett par har bestämt att inga andra passagerare får förekomma när man övningskör. Detta gäller också övriga i familjen, vilket innebär att det aldrig bedrivs övningskörning när familjen reser någonstans gemensamt. Övriga par har dock ganska ofta andra passagerare i bilen, vilket har blivit vanligare ju längre eleven kommit i utbildningen. Ett av dessa par menar dock att det nog vore bra om det var förbjudet med andra passagerare under början av utbildningstiden.

Ett par kan inte komma på någonting som skulle kunna göra den privata övningskörningen säkrare. De andra ger dock följande förslag; att man även skall ha någon skylt på taket eller på sidan av bilen så att mötande och korsande trafik också kan se att de övningskör, extra sidospeglar för handledaren, att man inte ska få ha passagerare och att det ska finnas någon övningsbana dit man kan åka i början av sin utbildning för att lära sig att växla och manövrera bilen.

Samtliga handledare tycker att ett dubbelkommando kanske skulle kunna öka säkerheten, men ingen av de intervjuade har känt något behov av detta när de verkat som handledare. De undrar också hur mycket det skulle kosta och om det skulle förstöra bilen och sänka dess värde. En handledare tror också att den privata övningskörningen skulle minska om det krävdes dubbelkommando. En av eleverna tycker inte att dubbelkommando vore bra pga. att eleven då skulle lägga mer ansvar på handledaren och inte själv behöva vara så koncentrerad och uppmärksam. En annan elev har precis motsatt åsikt. Att dubbelkommando vore väldigt bra just för att som elev få slippa känna att allt ansvar ligger på eleven för hur det går.

Samtliga intervjuade är positivt inställda till att man får övningsköra privat och att man får göra det från 16-års ålder. De menar t.ex. att man får möjlighet att ta det hela i sin egen takt utan att känna sig stressad, att man får mer vana och erfarenhet innan man får ge sig ut på vägarna själva, att det är en fördel med en lång inlärningsperiod och att det leder till andra positiva effekter som att eleven märker hur viktigt det är med cykellyse och reflexer. En elev menar att i och med 16-årsgränsen så är det troligt att de flesta inte tycker att det är lika kul att köra fort och hitta på konstigheter när man får sitt körkort eftersom man nu har kört bil ganska mycket och inte tycker att det är lika spännande. En nackdel med systemet som tas upp är att det lätt kan bli att man tar för långa pauser i början när det tar emot, eftersom man har så pass lång tid på sig. En elev tycker dock att man kanske skulle behöva ett klartecken från en trafikskola att man är tillräckligt bra som förare för att köra ute på riktiga vägar.

Fyra par vet inte vad som förväntas av dem som handledare respektive elev. De skulle gärna ha sett att de fick lite tips och råd om hur man planerar den privata övningskörningen i t.ex. en folder. En handledare tycker dock att informationen varit fullt tillräcklig.

Handledarutbildning

Ingen av handledaren säger sig ha fräschat upp sina kunskaper innan de satte igång och öva. En handledare försökte läsa kursplanen, men tyckte att den var allt annat än lättläst och gav upp tämligen omgående. Samma handledare har på slutet försökt att titta lite i elevens teoribok.

Vad gäller en eventuell handledarutbildning går åsikterna isär bland handledarna. Tre stycken skulle kunna tänka sig att gå en kortare kurs, men det får inte ta för mycket tid i anspråk. En annan ansåg sig nöjd med sig själv som förare och

såg inget behov av att gå någon kurs. Den sista handledaren skulle gå en kurs om den var obligatorisk, annars var det mer tveksamt. Denna handledare menade att om en handledarkurs skulle kosta pengar så försvann en del av vitsen med att köra privat, eftersom ett stort skäl till att köra privat var att spara pengar.

Övrigt

Både elever och handledare var överens att de övat mest på landsvägar och på avlyst område och minst på motorvägar och motortrafikleder. Vad gäller saker man övat för lite på ges följande exempel. Stadskörning i mer intensiv trafik eftersom det innebär att man måste ta snabbare beslut och planera så man är ett steg före hela tiden. Halkkörning nämner flera par som ett problem dels för att det inte går att träna ute på riktiga vägar pga. av riskerna, dels för att eleven behöver lång tid för att kunna manövrera fordonet under normala förhållanden innan man ens kan fundera över att köra när det är halt. Parkering och fickparkering är också något som flera nämner som ett eftersatt område. En elev efterfrågar motorvägskörning som inte förekommit överhuvudtaget medan handledaren inte ens funderat över detta då denne anser det som lätt att köra på motorväg. Slutligen nämner en handledare att de borde övningsköra mer i obekanta miljöer, gärna i en stad, eftersom det ställer helt nya krav på föraren. Exempelvis måste föraren då kunna läsa på skyltar samtidigt som han/hon kör och det kan uppstå situationer när man snabbt måste kunna byta fil för att komma rätt. Denna handledare säger att detta är situationer som man bör träna på, men samtidigt kan det bli väldigt komplicerat och bättre att träna på i trafikskola.

5.3.2 Dagboks- och enkätundersökningen

Bakgrundsfaktorer

I enkäten ställdes några frågor som har att göra med ungdomarnas bakgrund. Köns- och åldersfördelning har redovisats i metodavsnittet 5.2.3 ovan. Utöver detta ställdes frågor om utbildningsnivå och i vilken tätortsgrad man bor. Tabell 14 visar utbildningsnivå. Här framgår tydligt att den vanligaste utbildningen är gymnasieskola. Knappt 8 % har börjat universitetsstudier. Tabell 1 visar också att detta hör ihop med åldersfördelningen eftersom de flesta som svarat inte hunnit sluta gymnasieskolan.

Tabell 14 Utbildningsnivå i enkäturvalet efter ålder (n=543). Enkäter.

Utbildning	18 år	19 år	20 år	Totalt
Grundskola	2,8	3,1	0	2,6
Gymnasium	96,1	74,5	75,4	85,8
Komvux	0,4	2,1	8,7	2,0
Universitet/högskola	0	16,7	14,5	7,7
Annat	0,7	3,6	1,4	1,8
Totalt	100	100	100	100

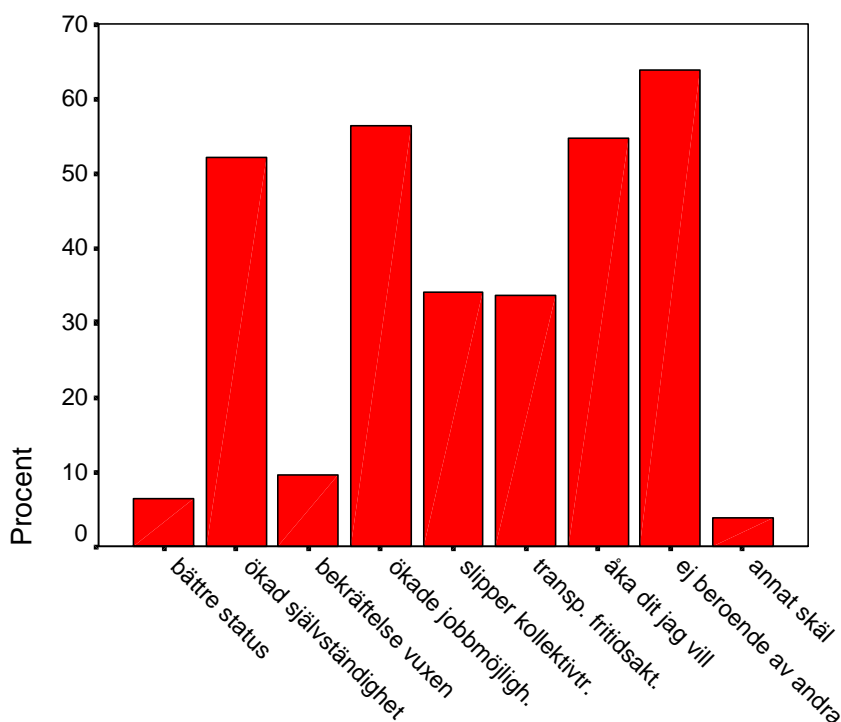
När det gäller tätortsgrad framgår det att de flesta bor i mindre tätort eller på landsbygd (tabell 15). Detta har sin troliga förklaring i att ungdomar i storstäderna mer och mer tycks skjuta upp sitt körkortstagande till högre ålder. I glesbygd är inte denna utveckling lika tydlig.

Tabell 15 Fördelning på tätortsgrad i enkäturvalet (n=540). Enkäter.

Tätortsgrad	%
Tätort mer än 150 000 inv.	15,0
Tätort 100 000 – 150 000 inv.	8,7
Tätort 50 000 – 100 000 inv.	13,7
Tätort 25 000 – 50 000 inv.	13,7
Tätort mindre än 25 000 inv.	20,7
Tätort, okänd storlek	1,7
Landsbygd	26,5
Totalt	100

Körkortstillstånd och körkortets betydelse

Ungdomarna har också fått kryssa i de tre viktigaste skälen för vad körkortet innebär för dem. Resultaten visar att ökad självständighet och mobilitet är viktigast (figur 12). En stor andel anger att de blir mindre beroende av andra för sina transporter, att de får möjligheter att åka dit de vill och att körkortet ger ökad självständighet. Många anger också ökade möjligheter att få jobb som viktigt skäl. Relativt få anger ökad status och att körkortet är en bekräftelse på att man är vuxen.



Figur 12 Svar på frågan ”Vad innebär det för dig att ha ett körkort? Kryssa i de tre alternativ som är viktigast för Dig.” (n=546). Enkäter.

Mängd övningskörning och val av tider

Övningskörningsmängd och tidpunkt har mätts både med dagböckerna och med enkäten. Dagböckerna har främst använts för att samla in detaljinformation om hur övningskörningen fördelar sig över tid, över veckans dagar etc., medan enkät-data främst visar övergripande förhållanden för hela övningskörningsperioden.

Tabell 16 visar den genomsnittliga totala mängden övningskörning, så som den uppgetts i enkäterna. Här framgår att man övat nästan 20 lektioner á knappt 45 minuter i trafikskola. Detta ger sammanlagt nästan 14 timmars körlektioner i trafikskola. Motsvarande värde för privat övning är ca 112 timmar. Tabell 16 visar också att man övat i genomsnitt ca 8 gånger per månad och att man i stort sett inte alls kört på trafikskola före man börjat öva privat.

När det gäller könsskillnader i övningskörning visar resultaten att kvinnor kör mer på trafikskola medan män kör mer privat.

Tabell 16 Mängd övningskörning privat och i trafikskola (n=546). Enkäter.

	Genomsnittligt antal trafikskola			Genomsnittligt antal privat		
	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt
Körlektioner	14,9	22,4	18,8	–	–	–
Minuter per tillfälle	45,0	43,3	44,1	51,9	49,6	50,7
Timmar totalt	11,2	16,2	13,8	130,6	95,9	112,3
Tillfällen per månad	–	–	–	8,4	7,3	7,8
Månader från kkt till 1:a privat-övning	–	–	–	1,3	2,3	1,8
Trafikskolelektioner innan privat övn.	0,6	0,7	0,7	–	–	–

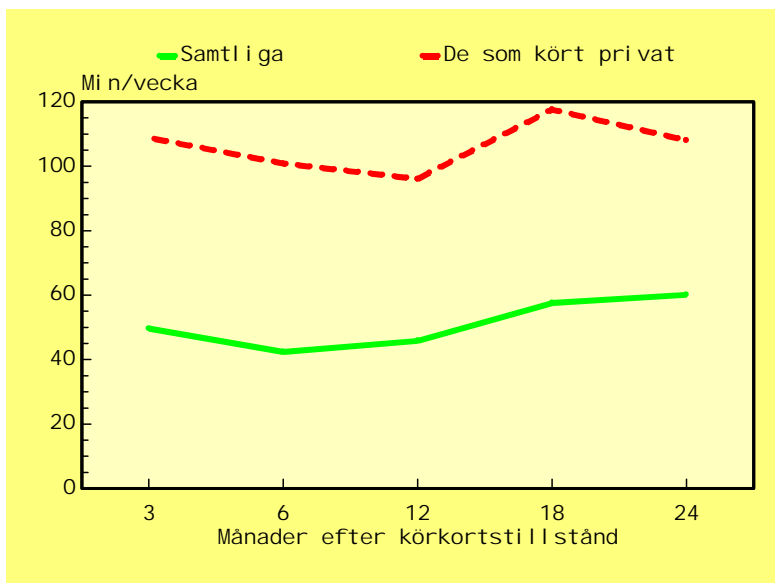
I enkäten (n=499) rapporterade de flesta att de övat lite i början och mer ju närmare uppkörningen man kom (35,1 %). Ganska tätt efter kommer de som övat lika mycket under hela perioden (28,7 %) och de som övat mycket i början och slutet, men lite däremellan (25,5 %). De övriga två svarsalternativen hade angetts av 10,8 %.

Tabell 17 *Mängd övningskörning privat och i trafikskola under mätveckan. Uppdelat på samtliga som besvarat dagboken (n=723), endast de som faktiskt övat privat under mätveckan (n=346), hur långt man kommit i sin utbildning (dvs. de fem olika grupperna, n=346) och kvinnor (n=116) och män (n=230). Dagboksanteckningar.*

	Genomsnittligt antal minuter på trafikskola	Genomsnittligt antal minuter privat
Samtliga	6,1	51,0
De som övat privat	10,6	106,5
Grupp 1	0,0	108,8
Grupp 2	0,0	100,8
Grupp 3	0,0	96,0
Grupp 4	1,3	117,5
Grupp 5	45,4	108,0
Kvinnor	14,2	99,0
Män	8,8	110,4

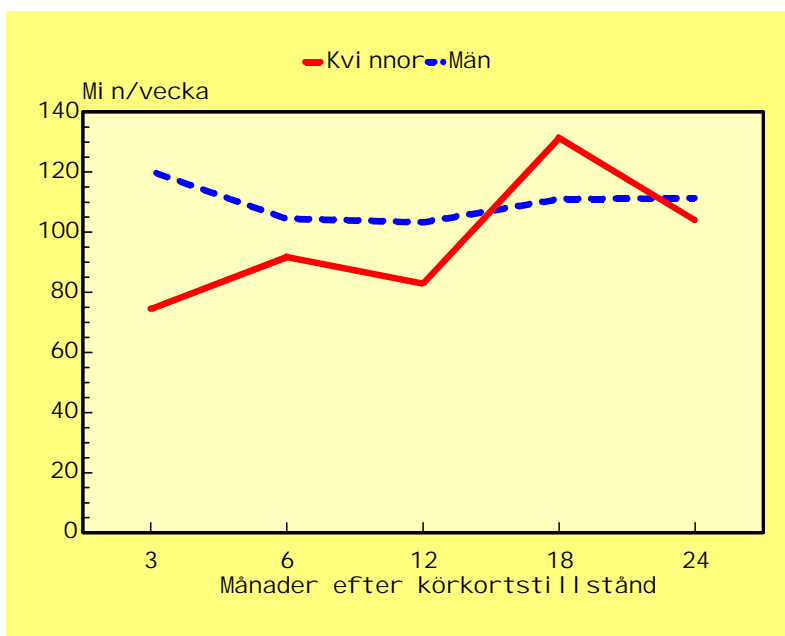
Tabell 17 visar att det under mätveckan övades ca 6 minuter på trafikskola och ca 51 minuter privat om man ser till samtliga som besvarade dagboken. Ser man endast till de som faktiskt övningskörde privat under veckan är motsvarande siffror ca 11 minuter på trafikskola respektive ca 107 minuter privat övningskörning. Ser man till de fem grupperna, dvs. beroende på hur långt man har kommit i sin utbildning, kan man konstatera att grupp 5 i princip är den enda grupp som har övningskört på trafikskola under mätveckan. Den troliga orsaken är att det är dessa personer som är i slutet av sin utbildning. Det är vanligt att man tar lite körlektioner när det börjar dra ihop sig till uppkörning. Ser man till den privata övningskörningen kör man något mer i början och i slutet av sin utbildning. Även detta är ett vanligt mönster. Kvinnorna har i genomsnitt övat mer tid på trafikskola än männen, medan det omvända gäller för privat övningskörning. Ser man till den sammanlagda övningen under veckan har männen övat något mer än kvinnorna, men skillnaden är inte stor.

Figur 13 visar den tid i minuter man övningskört privat under den aktuella veckan, uppdelat på hur lång tid man haft sitt körkortstillstånd. Det är en tämligen jämn fördelning över hur mycket man övningskör privat oberoende hur långt man kommit i sin utbildning. Man kan dock se att man övningskör något mer i början och på slutet jämfört med ungefär halvvägs in i sin utbildning.



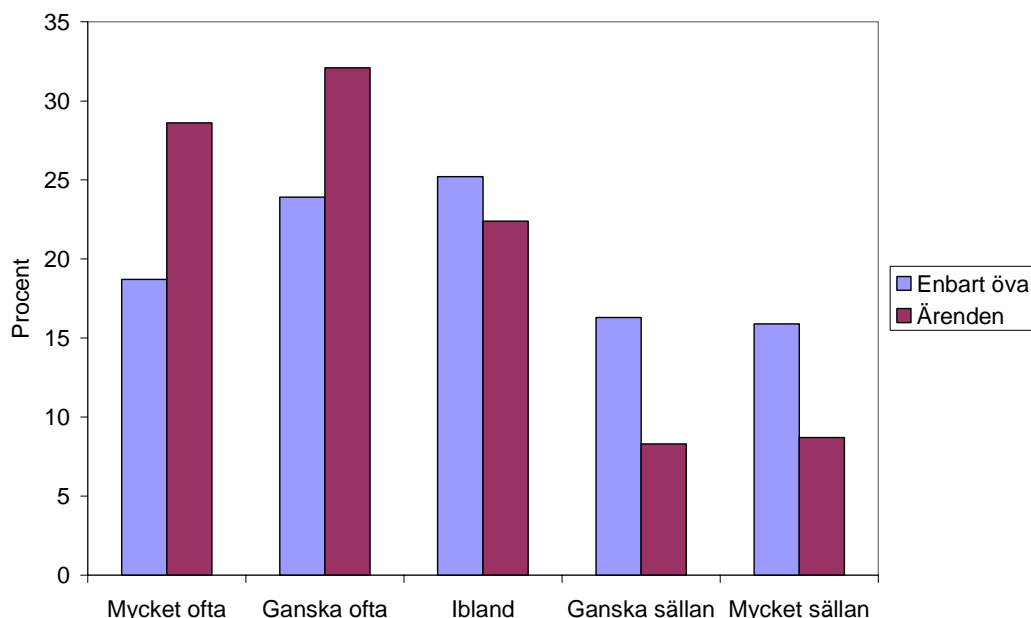
Figur 13 Fördelning av den privata övningskörningen i minuter under mätveckan. Uppdelat på samtliga (n=723) som fyllt i dagboken respektive endast de som övningskört privat(n=346). Linjerna knyter samman punktskattningar från de fem olika grupperna som tillfrågats. Dagboksanteckningar.

Figur 14 visar att männen har en ganska jämn fördelning vad gäller hur mycket de övningskör privat, oberoende av hur långt de har kommit i sin utbildning. Kvinnorna övningskör däremot klart mer i slutet av sin utbildning jämfört med i början.

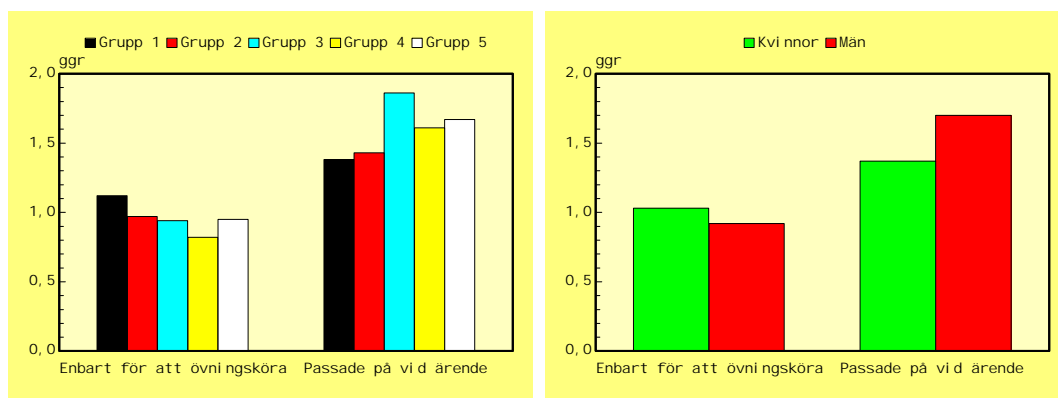


Figur 14 Fördelning av den privata övningskörningen i minuter under mätveckan. Uppdelat på kvinnor (n=116) och män (n=230) och endast de som övningskört privat. Linjerna knyter samman punktskattningar från de fem olika grupperna som tillfrågats. Dagboksanteckningar.

Det var enligt enkätsvaren betydligt vanligare att man passade på och övningsköra i samband med andra resor eller ärenden. Figur 15 visar fördelningen över en 5-gradig svarsskala "Mycket ofta – Mycket sällan" för övning i samband med resor/ärenden och tillfällen då man gav sig ut enbart för att övningsköra.



Figur 15 Svar på frågan "Hur stor del av Din övningskörning var planerade övningspass enbart för att öva och hur stor del var övning som genomfördes i samband med andra resor/ärenden? Enkäter n=497.



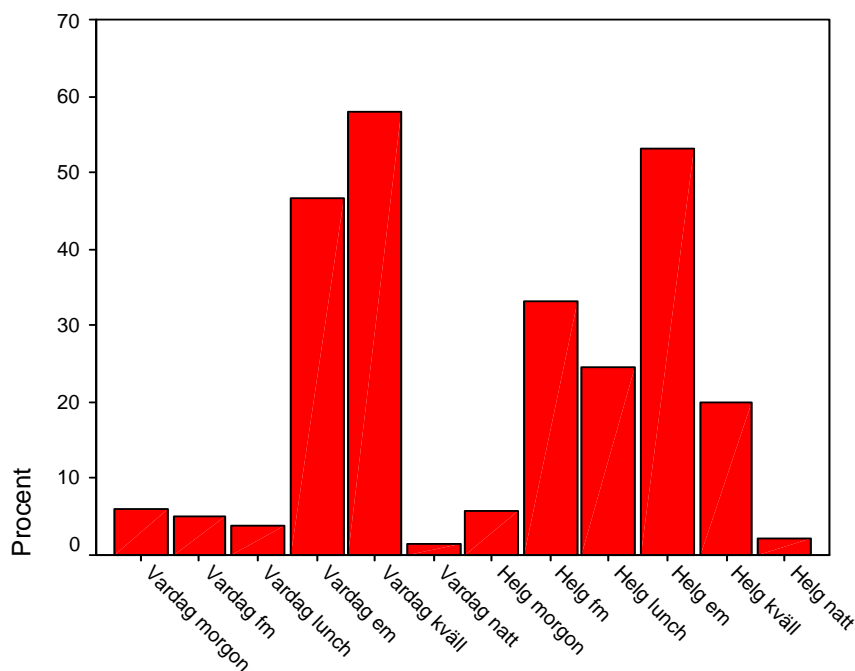
Figur 16 Sammanhang då övningskörningen bedrivits. De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning (n=346) samt jämförelse mellan kvinnor (n=116 och män (n=230). Antal gånger i genomsnitt. Dagboksanteckningar.

Svaren från dagboksundersökningen (figur 16) visar liknande resultat som framgått i figur 15 från enkäterna, dvs. att den privata övningskörningen genomförs oftare i samband med att något ärende ska utföras. Detta gäller för samtliga grupper oberoende hur materialet är uppdelat. Det är något vanligare att man åker

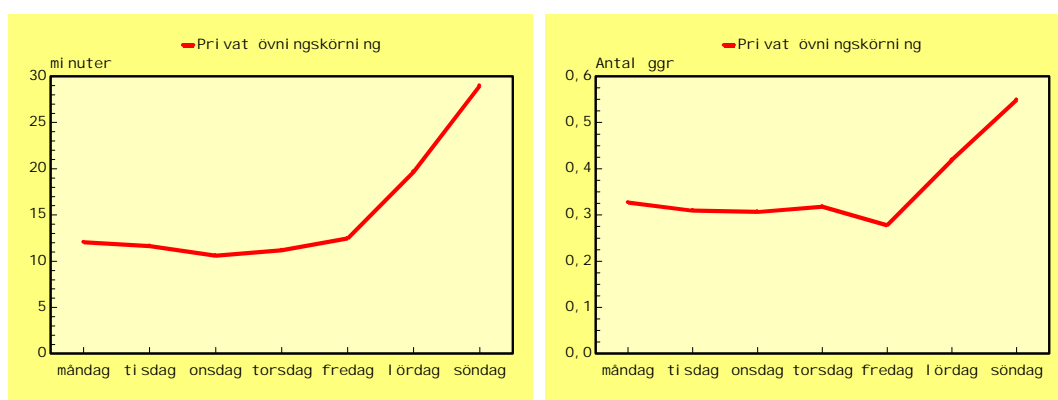
ut för att enbart övningsköra i början av utbildningen. Det är även något vanligare att kvinnorna åker ut för att enbart övningsköra jämfört med männen.

När det gäller fördelning av övningskörningen över veckans dagar anger de flesta i enkäten (n=501) att man övat ungefär lika mycket vardagar och helger (57,7 %). Näst vanligast (26,1 %) är att man övat nästan bara helger, följt av att man övat nästan bara på vardagar (14,2 %). Endast 2 % har angett att de bara övar på vardagar eller bara på helger.

Som väntat anger man för vardagsövning att den oftast sker på eftermiddag och kväll medan helgövning fördelar sig mera jämnt över hela dagarna (figur 17).



Figur 17 Svar på frågan "Vilken tid på dygnet övningskörde Du oftast privat?" Enkäter n=528.



Figur 18 De som övningskört privat (n=346). Fördelning av den privata övningskörningen över veckans dagar. Genomsnittligt antal minuter och antal gånger per veckodag. Dagboksanteckningar.

Figur 18 visar att det är en tämligen jämn fördelning i tid över veckans vardagar medan man övningskör längre tid under helgerna. Söndag är den veckodag som

man övningskör klart längst under. Ser man till antalet gånger man övar privat under veckans dagar blir mönstret detsamma som i föregående figur, dvs. man övar oftare under helgen än under veckans enskilda veckodagar.

Som redovisats tidigare (avsnitt 5.2.2) var det 376 stycken av de som skickade in dagboken som inte hade övningskört privat under mätveckan. Dessa har angivit skälen till vad det berodde på. Dessa skäl redovisas i tabell 18 nedan.

Tabell 18 *Fördelning av samtliga skäl till varför man inte övningskört privat under mätveckan (n=376). Flera skäl har kunnat anges varför summan blir större än 100 %. Dagboksanteckningar.*

Skäl	Procent
Handledaren har inte haft tid	37,5
Eleven har inte haft tid	30,9
Annat skäl	23,4
Har inte kommit igång ännu	18,9
Har bara inte blivit av	11,7
Lång tid kvar, kan vänta	5,1
Sjukdom	3,7
Känns osäkert att övningsköra	2,1
Har inte haft tillgång till bil	2,1
Tråkigt att övningsköra	0,8
Svårt veta hur övningskörningen ska gå till	0,5

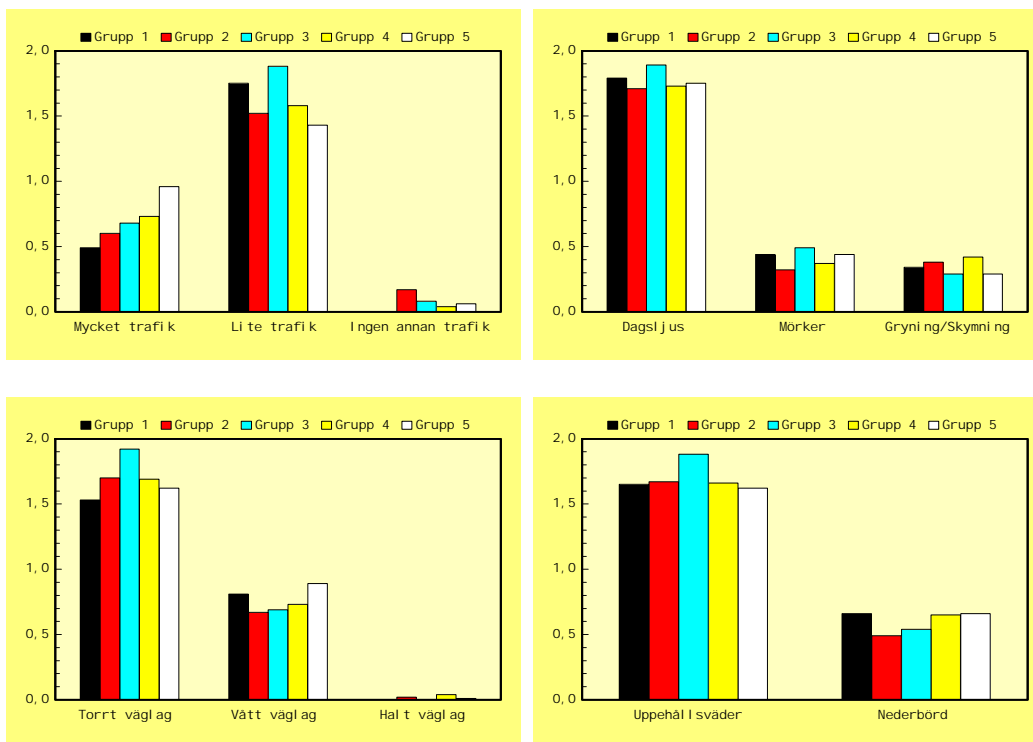
De vanligaste skälen till varför man inte har övningskört privat under mätveckan är tidsbrist antingen för handledaren och/eller för eleven. Att man inte kommit igång ännu eller att det bara inte blivit av är andra vanliga skäl till varför man inte övningskört privat under mätveckan. Slutligen är det värt att notera att en stor andel har angivit andra skäl än de färdiga alternativ som fanns i dagboken som orsak till varför de inte övningskört privat under veckan. De vanligaste andra skälen som angivits är att eleven befinner sig på annan ort eller utomlands (7,7 %), att eleven övningskört med annan handledare (5,9 %), semester (3,2 %) och älgjakt (1,3 %).

Miljöer för övningskörningen

Både enkätens och dagbokens frågor kring övningskörningens innehåll omfattar dels vilka trafikmiljöer man övat i, dels vilka olika moment man övat på. Från enkätresultaten kan man i tabell 19 nedan se att det varit vanligast att öva i miljöer med lite trafik. Det har de flesta gjort vid ca vartannat tillfälle. Näst vanligast är miljöer med mycket trafik och minst vanligt är miljöer utan trafik där man övat mer sällan än vart tredje tillfälle. När det gäller ljusförhållanden var det som väntat vanligast att man övningskört i dagsljus. Det har de flesta gjort ca vartannat tillfälle. En relativt stor andel har också övat ofta i mörker. Minst vanligt var att man övat i gryning/skymning. Vad gäller väglag respektive väder var det som väntat vanligast att man övat på torrt väglag och under uppehållsväder. En stor andel har dock övat ofta under förhållanden med våt vägbana eller under nederbörd. Ovanligast, mer sällan än vart tredje tillfälle, är att man övat på halt väglag.

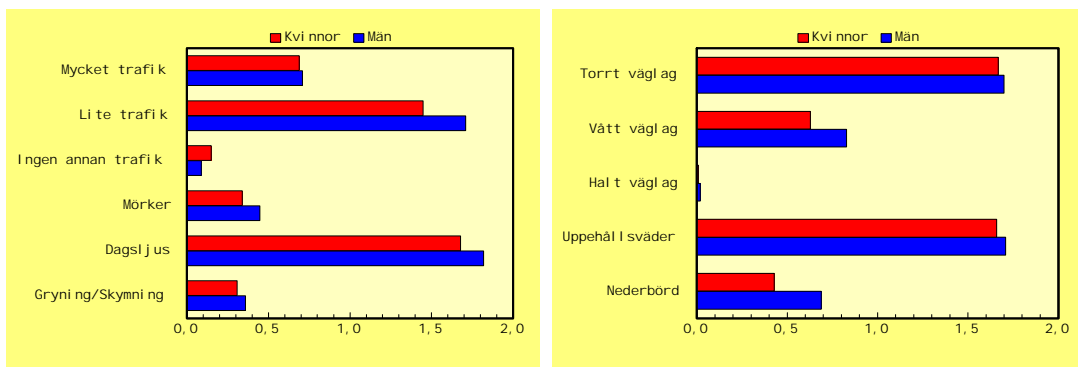
Tabell 19 Svar på frågan ”Försök att uppskatta hur stor del av era övningstillfällen som Du och Din handledare övningskörde privat under följande förhållanden: Trafikmängd, Ljusförhållanden, Väglag och Väder. Svaren är redovisade i %. Enkät (n=453 – 487).

	Varje tillfälle	Vartannat tillfälle	Vart tredje tillfälle	Mer sällan	Inget alls
<i>Trafikmängd</i>					
Mycket trafik	7,6	30,7	31,7	28,4	1,6
Lite trafik	18,6	42,9	20,3	17,8	0,4
Ingen trafik	4,2	4,9	8,2	55,8	26,9
<i>Ljusförhållanden</i>					
Mörker	1,9	25,0	35,1	34,7	3,4
Dagsljus	21,6	57,3	16,6	4,3	0,2
Gryning/Skymning	1,9	15,8	30,1	44,7	7,5
<i>Väglag</i>					
Torrt väglag	19,2	62,2	15,5	2,9	0,2
Vått väglag	2,7	27,4	40,9	28,2	0,8
Halt väglag	2,3	7,0	19,6	53,0	18,1
<i>Väder</i>					
Uppehåll	18,8	64,9	12,3	3,6	0,4
Nederbörd	3,4	33,0	29,1	33,0	1,5



Figur 19 De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning. Antal gånger man i genomsnitt kört under olika förhållanden under mätveckan. Dagboksanteckningar ($n=346$).

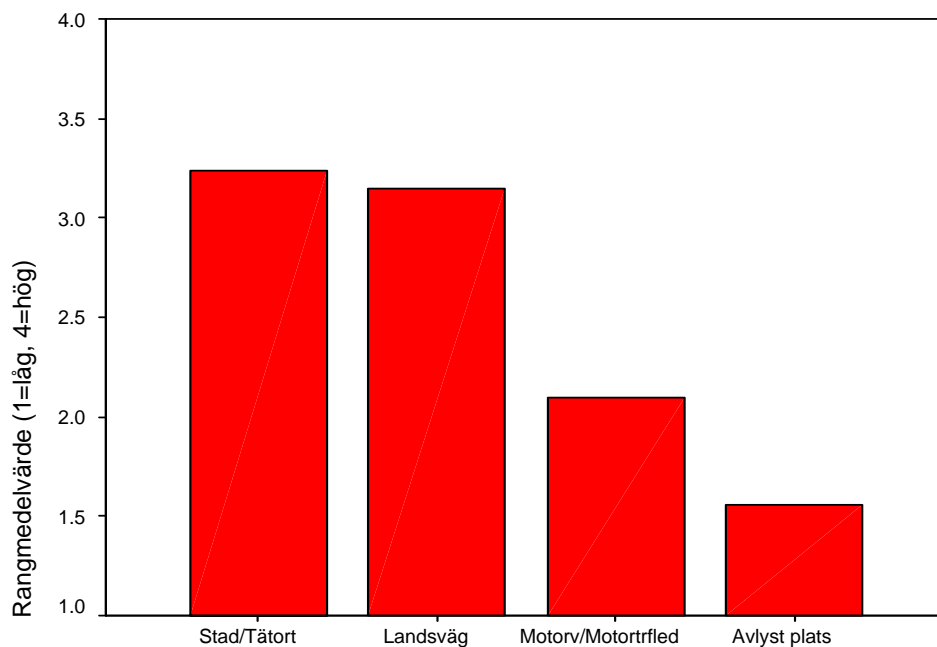
Dagboksanteckningarna har mätt övningskörningen i de olika miljöerna uttryckt i antal tillfällen per vecka. Rent generellt visar figur 19 att man i regel övningskör privat under goda väder- och väglagsbetingelser. Vanligen övningskör man privat när det är lite trafik, dagsljus, torrt väglag och uppehållsväder. Om man jämför grupp 1 och grupp 5, dvs. de som precis börjat och de som är i slutet av utbildningen, så är det vanligare att man kör oftare när det är mycket trafik i grupp 5. Just förhållandet mycket trafik verkar man öva mer och mer i ju längre man kommit i sin utbildning. Nedan visas hur samma fördelning ser ut om man delar upp materialet på kvinnor och män.



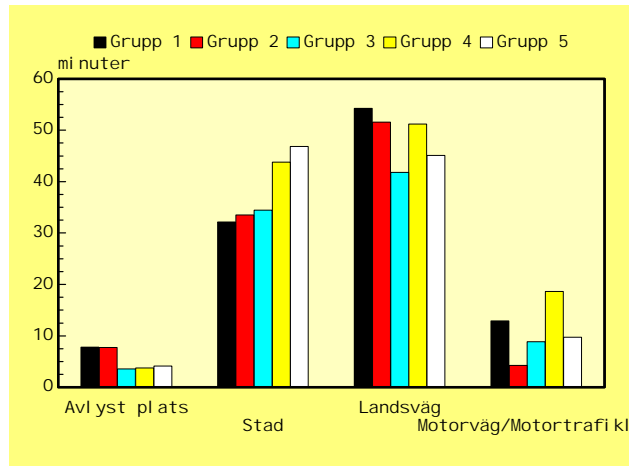
Figur 20 Jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Antal gånger man i genomsnitt övningskör privat under olika förhållanden under mätveckan. Dagboksanteckningar.

I regel har kvinnorna i mindre utsträckning än männen kört under de olika förhållandena (figur 20). För båda grupperna gäller dock att man vanligen övningskör under goda väder- och väglagsförhållanden, dvs. när det är dagsljus, uppehållsväder, torrt väglag och lite trafik. Männen har i något högre utsträckning övat när det varit nederbörd, vått väglag och när det varit mörkt.

Man har i enkäten också fått rangordna hur mycket tid man övat på vägar inom stad/tätort, landsvägar, motorvägar/motortrafikleder och avlyst område. Här visar resultaten att man övat störst del av tiden i stad/tätort, tätt följt av övning på landsväg och minst del på avlyst plats (figur 21).

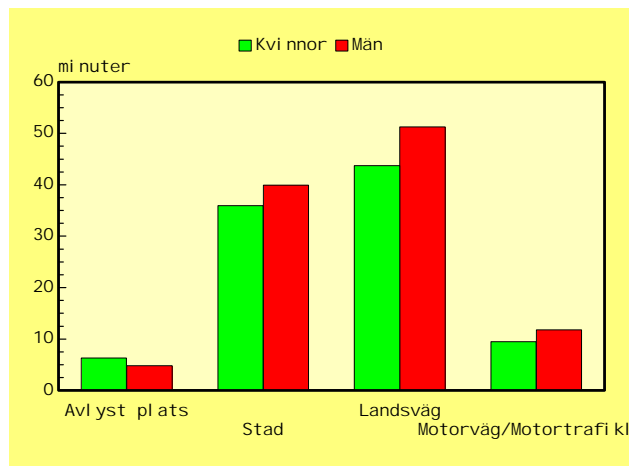


Figur 21 Svar på frågan "Försök rangordna hur mycket av den tid Du övningskörde privat som Du övade på vägar inom stad/tätort, landsvägar, motorvägar, motortrafikleder och avlyst område. Rangordna från 1 till 4 där 1 står för de vägar som ni tränade mest på under Din privata övningskörning." Medelvärden på rangpoäng. Enkät n=497 – 501.



Figur 22 De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning. Antal minuter man i genomsnitt övat privat i olika trafikmiljöer under mätveckan. Dagboksanteckningar n=346.

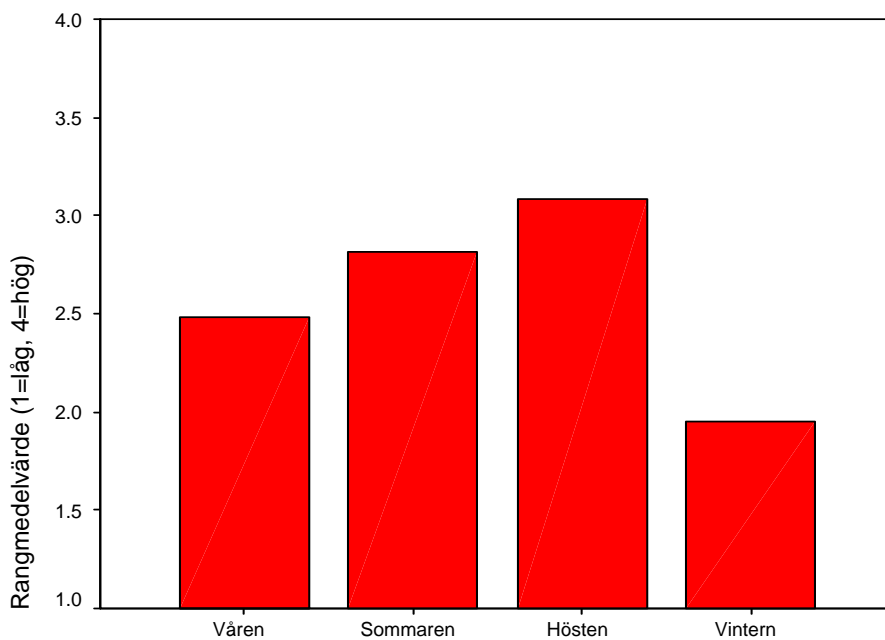
Enligt dagboksanteckningarna sker minst övningskörning på avlyst plats och träning i denna trafikmiljö bedrivs vanligen i början av utbildningen (figur 22). Landsvägskörning är den trafikmiljö som alla grupper utom grupp 5 tränar mest i. Det är dock anmärkningsvärt att man tränar så mycket i denna trafikmiljö redan i början av sin utbildning eftersom denna miljö ställer stora krav på föraren. Stadstrafik verkar man köra mer och mer i ju längre man kommit i sin utbildning. Motorväg/motortrafikled är en trafikmiljö som man tränar lite i, men även här sker förhållandevis mycket träning i början av utbildningen vilket är förvånande.



Figur 23 Jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Antal minuter man i genomsnitt övat privat i olika trafikmiljöer under mätveckan. Dagboksanteckningar.

Figur 23 visar att männen har övat privat något mer än kvinnorna i alla trafikmiljöer utom på avlysta platser. Skillnaderna är dock ganska små.

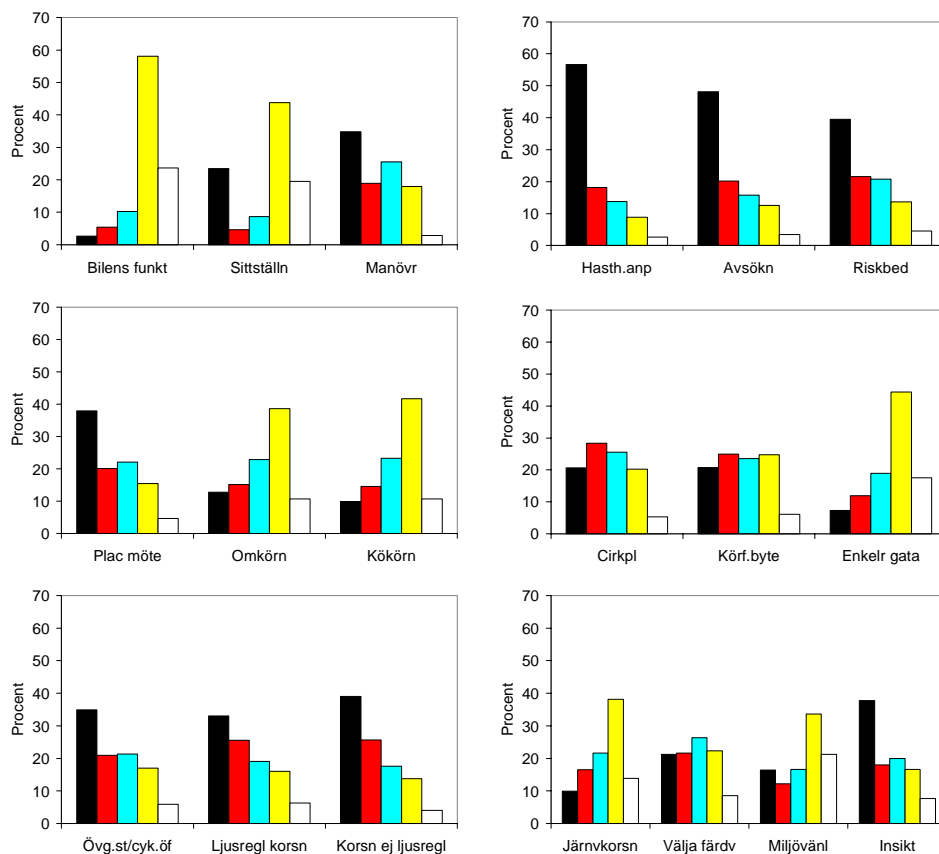
Säsongsmässigt kan man ur enkätsvaren konstatera att hösten är den årstid man övat mest och vintern den man övat minst (figur 24).



Figur 24 Svar på frågan "Försök att rangordna hur mycket av den tid Du övningskörde privat som Ni övade under olika årstider. Rangordna från 1 till 4, där 1 är den årstid Du har övningskört privat mest". Enkät n=472 – 490.

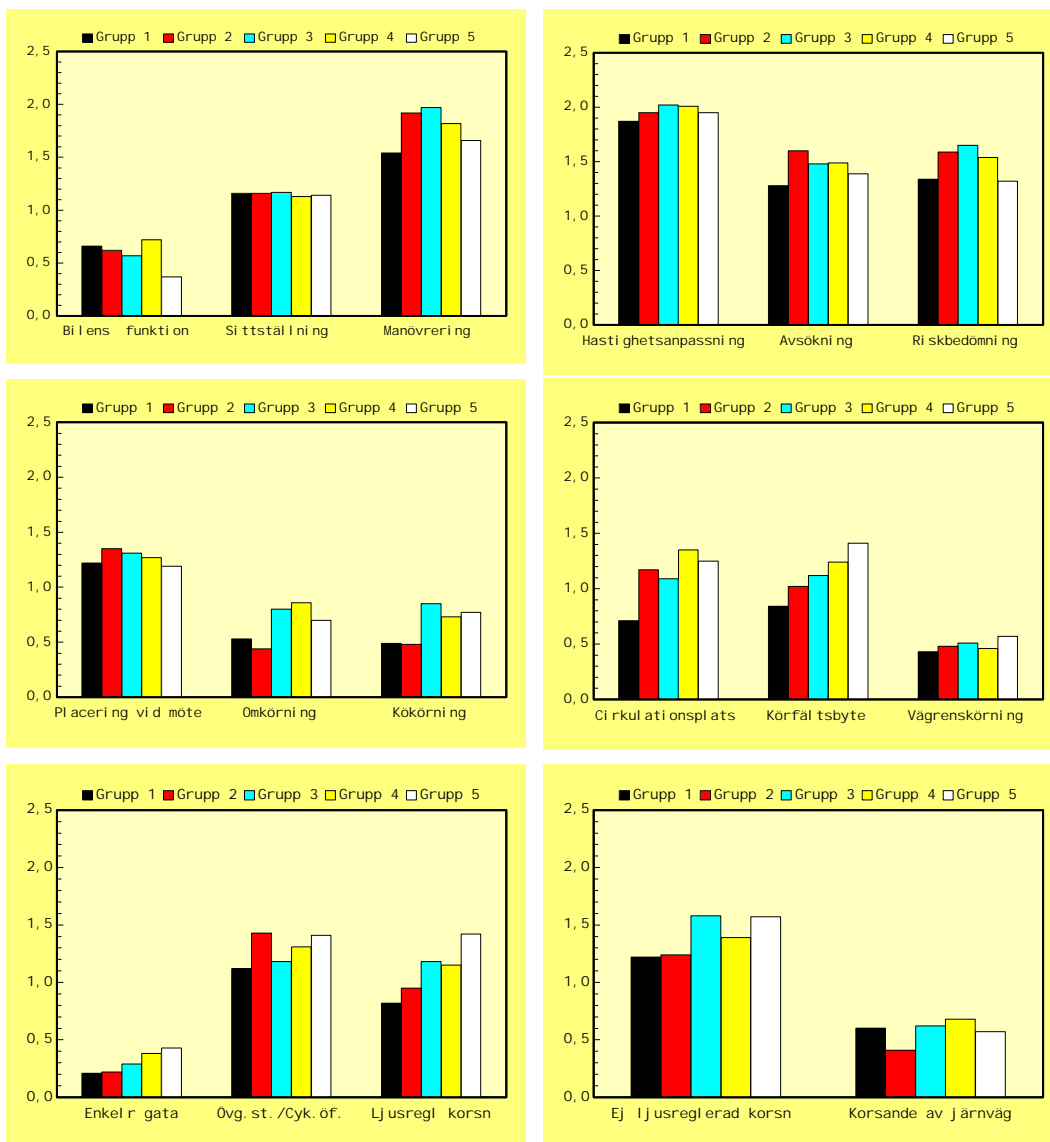
Övningskörningens innehåll

I både enkätundersökningen och dagboksundersökningen har frågor ställts om vilka moment i kursplanen man övat på och hur ofta. I enkäterna har man, på samma sätt som för olika trafikmiljöer (se ovan) fått ge en slags genomsnittlig bild för hela övningsperioden uttryckt i vartannat, vart tredje tillfälle etc. medan dagboken har mätt antal tillfällen per vecka. Alla detaljmoment har inte kunnat täckas av i frågorna utan en sammanslagning har gjorts så att en gruppering till 19 delområden har gjorts (se figur 25). Enkätresultaten visar att de mera övergripande områden man arbetat oftast med är hastighetsanpassning och avsökning, tätt följt av riskbedömning och insikt om egna begränsningar. Av direkt köruppgiftsrelaterade delar är det körning i korsningar, placering vid möte, körning på övergångsställe/cykelöverfart samt rena manövreringsövningar som varit vanligast (figur 25).



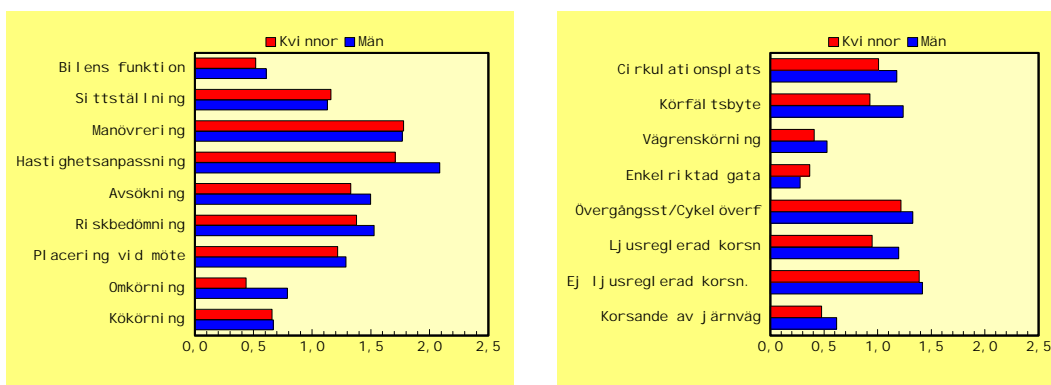
Figur 25 Svar på frågan ”Försök att uppskatta hur stor del av era övningstillfällen som Du och Din handledare gick igenom och jobbade aktivt med följande saker under den privata övningskörningen” (svart=varje tillfälle, röd= vartannat tillfälle, blå=vart tredje tillfälle, gul=mer sällan, vit=aldrig). Enkät n=491–499.

I dagboken gjordes en gruppering till 17 delområden. Dessa är i stort sett desamma som i enkäten med följande undantag; Delområdena väljer färdväg, köra miljövänligt och att inse sin egen begränsning fanns endast med i enkäten, medan vägrenskörning endast fanns med i dagboken. Figur 26 visar vilka färdigheter man övat på beroende på hur långt man kommit i sin utbildning.



Figur 26 Antal gånger man i genomsnitt övat på olika färdigheter under mätveckan. De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning. Dagboksanteckningar n=346.

Grupp 1 har i de flesta fall övat minst på de olika färdigheterna även om vissa undantag finns, t.ex. vad gäller att gå igenom bilens tekniska funktion (figur 26). Samtliga grupper har övat mest på färdigheten hastighetsanpassning följt av start/stanna/växla/backa/styra. De största olikheterna mellan grupp 1 och grupp 5, verkar gälla övning av färdigheterna körning i ej ljusreglerad korsning, övergångsställe/cykelöverfart, körfältsbyte, cirkulationsplats och körning i ljusreglerad korsning. Dessa färdigheter övas i högre grad av grupp 5.



Figur 27 Jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Antal gånger man i genomsnitt övat privat på olika färdigheter under mätveckan. Dagboksanteckningar.

I regel har kvinnorna övat något mindre på de olika färdigheterna jämfört med männen (figur 27). De största olikheterna verkar finnas vad gäller färdigheterna hastighetsanpassning, körfältsbyte, cirkulationsplatskörning, körning i ljusreglerade korsningar samt omkörning.

Planering och teorianknytning

Enligt enkätsvaren (n=502) förefaller det sällsynt att man går igenom vad man skall göra i förväg när man skall ut på ett övningskörningspass. Bara runt 15 % anger att man gör detta ofta eller alltid, medan drygt 26 % anger att detta sker ibland, drygt 32 % att det sker sällan och drygt 25 % att det aldrig sker.

Ett liknande resultat framkommer när det gäller om man anknutit till teorin när man övningskör (n=501). Resultaten visar att väldigt få (drygt 4 %) gör en sådan anknytning före man kör. Däremot anger ganska många, omkring 50 %, att de gör en sådan anknytning under körning eller efteråt. Drygt 42 % anger att de inte brukar anknyta till teorin när de övningskör.

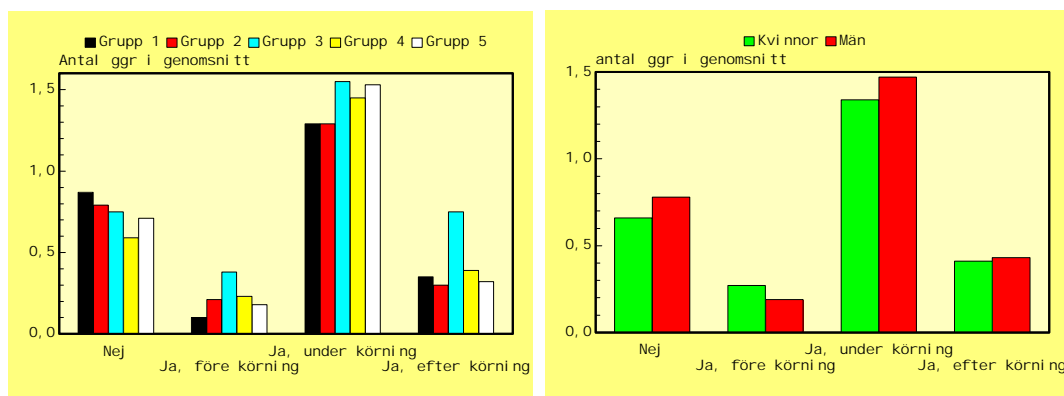
Huvuddelen, drygt 60 % anger att de inte använt något speciellt material under den privata övningskörningen. Resten har använt teoribok, datorbaserat läromedel, kursplan eller annat material. Kursplanen används bara av drygt 8 % (tabell 20).

Tabell 20 Svar på frågan "Vilket/vilka material har Du och Din handledare använt under den privata övningskörningen?" Enkäter n=501.

Teorimaterial	%
Teoribok	28,2
Kursplan	8,2
Datorbaserat läromedel	15,0
Inget speciellt material	60,3
Annat material	5,1

Resultaten från dagboksstudien visar liknande resultat, dvs. att man huvudsakligen anknyter till teorin under körningen, men också att teorianknytningen tycks

öka något efterhand (figur 28). Det är även vanligare att män inte har någon teoretisk anknytning jämfört med kvinnorna.



Figur 28 Antal gånger i genomsnitt som man haft eventuell anknytning till teorin. De som kört privat uppdelat på hur långt man kommit i sin utbildning (n=346) samt jämförelse mellan kvinnor (n=116) och män (n=230). Dagboksanteckningar.

Handledning och samarbete

De flesta elever har 2 handledare. I materialet förekommer några få som har upp emot 6 handledare (tabell 21). I genomsnitt har varje elev 1,95 handledare. Vanligast är att pappan är handledare, oftast i kombination med mamman (tabell 22). Av handledarna var 60,7 % män och 39,3 % kvinnor.

Tabell 21 Antal privata handledare man haft under den privata övningskörningen. Enkäter n=497.

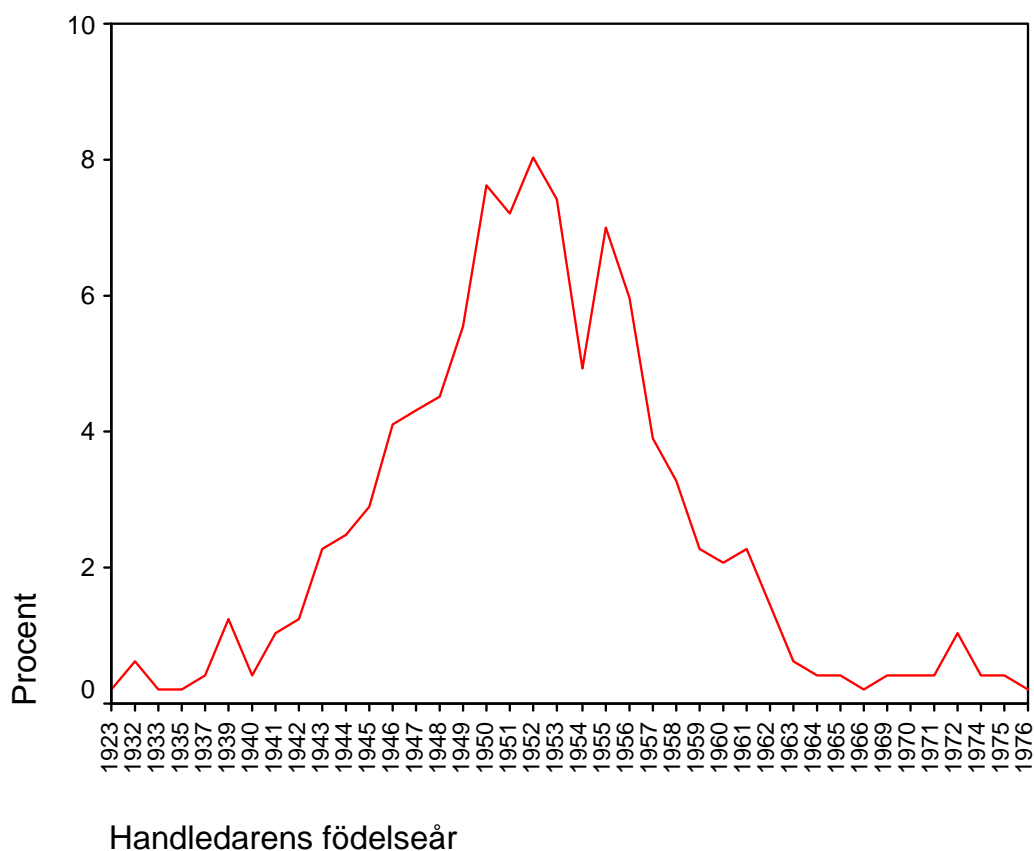
Antal handledare	%
1	26,0
2	59,2
3	10,5
4	3,4
5	0,8
6	0,2
Totalt	100

Tabell 22 Vem/vilka som varit handledare under den privata övningskörningen (fler alternativ har kunnat kryssas i). Enkäter n=506.

Handledare	%
Mamma	63,0
Pappa	77,5
Syskon	5,5
Annan	20,5
Totalt	100

Handledaren var i genomsnitt född 1952. Han eller hon var således 48 år (std=6,8) i genomsnitt. Några få handledare var uppemot 70 år där den äldsta var 77 år. Den

Yngsta var 24 år (figur 29). Handedarna har haft körkort i genomsnitt i 28 år (std=7,7) och kört ca 2 000 mil per år i genomsnitt (std=2522,9).



Figur 29 Fördelning över handledarnas födelseår. Enkäter n=528.

Sett ur handledarens perspektiv är det så att varje handledare har haft i genomsnitt 2,0 elever var (std=2,3) någon gång. De flesta har haft 1 eller 2 elever medan några få haft 5 eller flera (tabell 23).

Tabell 23 Antal elever som handledarna haft. Enkäter n=484.

Antal elever	%
1	43,6
2	34,5
3	15,1
4	4,3
5	1,0
>5	1,4
Totalt	100

I enkäterna (n=496) har de allra flesta eleverna bedömt att samarbetet mellan dem och handledarna har fungerat ganska bra eller mycket bra (90 %). Bara några enstaka procent har tyckt att samarbetet fungerat dåligt.

När det sedan gäller samarbete och stöd från trafikskolan är förhållandet det motsatta (n=484). Här rapporterar 68,1 % att de fått lite eller inget sådant stöd.

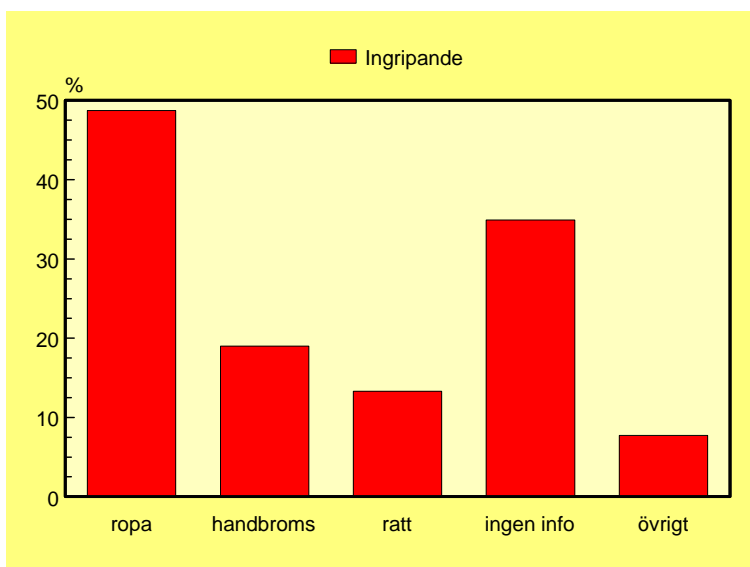
Säkerhet under övningskörningen

I enkäten ingick dels en fråga om ingripanden från handledaren, dels en fråga om övningskörningsolyckor. När det gäller ingripanden rapporterar 41,4 % att detta förekommit (tabell 24) vid i genomsnitt 2,8 tillfällen (std=2,2).

Tabell 24 Svar på frågan ”Har Din privata handledare tvingats ingripa genom att t.ex. ta tag i ratten, dra i handbromsen eller ropa till när ni övningskörde privat?” Enkäter n=500.

Ingripanden	%
Ja	41,4
Nej	58,6
Totalt	100

Här har man också fått beskriva vilken typ av ingripanden det varit frågan om (figur 30). Att ropa till är det vanligaste angivna sättet som handledarna använder sig av när de känt sig tvungna att ingripa under den privata övningskörningen. Denna metod har använts vid nästan hälften av de tillfällen när ett ingripande har skett och i regel för att uppmärksamma eleven på någonting. I drygt 35 % av fallen med ingripande har ingen information om hur själva ingripandet gått till lämnats. I dessa fall har skälet angivits till varför handledaren ingripit, men inte vad han/hon faktiskt gjorde. Vanligast är att det står att eleven enligt handledaren brustit i uppmärksamhet i olika situationer. Nästan 20 % av ingripandena har skett med hjälp av handbromsen. Av dessa nästan 20 % har dock 6,7 % (dessa står även för nästan alla procent i stapeln övrigt) skett i samband med start i backe, när eleven fått motorstopp eller när handledaren tyckt att eleven behövt hjälp vid fickparkering. Exempel på vad som varit orsaken vid de andra ingripandena där handbromsen använts, är att handledaren ansett att eleven kommit in med för hög fart mot en korsning, haft för dåligt avstånd till framförvarande fordon eller pga. att handledaren inte trott att eleven uppmärksammat en fara på eller i anslutning till vägen. Slutligen har det angivits att handledaren vid drygt 13 % av ingripandena har tagit tag i ratten. Exempelvis har handledaren på detta sätt ingripit pga. att eleven varit för nära en väggkant/trottoar, svängt för lite i samband med sväng, svajat till i samband med att döda vinkeln har kontrollerats och därmed inte hållit färdriktningen och för att hjälpa till vid styrning förbi ett hinder.



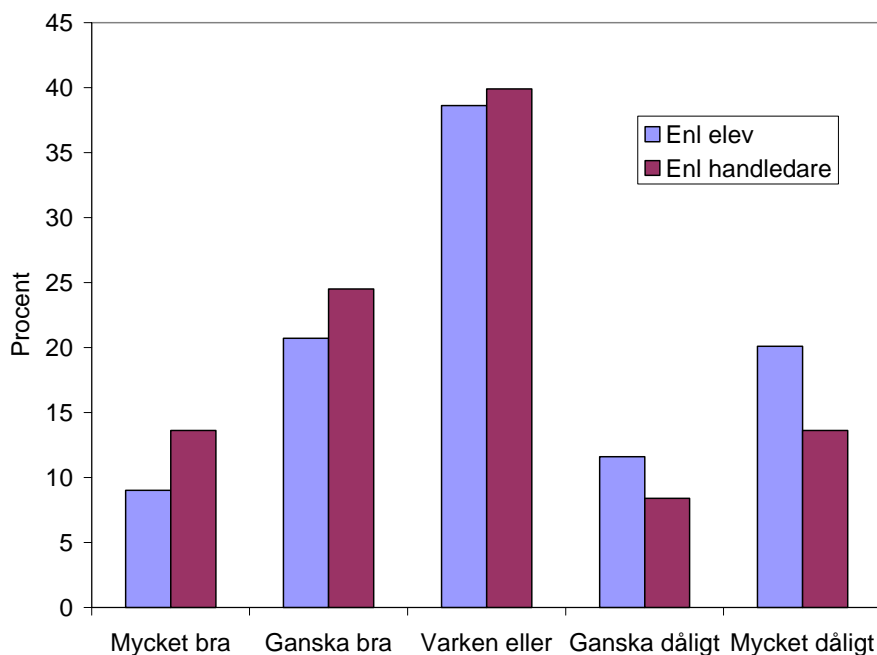
Figur 30 Den typ av ingripande som skett i de fall detta angetts. Samma person kan ha angett flera olika ingripanden, vilket förklarar att den sammanlagda summan blir mer än 100 %. n = 196. Sammanställning på öppet svar i enkäten.

När det gäller olyckor under övningskörning anger knappt 3 % att de varit med om detta (tabell 25). Av dessa som varit inblandade i övningskörningsolyckor har alla utom 2 varit inblandade i 1 olycka.

Tabell 25 Svar på frågan ”Har Du under Din privata övningskörning varit med om någon trafikolycka? Ta även med lindriga olyckor med små skador på personer eller fordon.” Enkäter n=501.

Olyckor	%
Ja	2,8
Nej	97,2
Totalt	100

Som en följdfråga på detta med ingripanden och olyckor har både elev och handledare fått ange vad de skulle tyckt om att ha ett dubbelkommando i form av en extra broms isatt i bilen under den privata övningskörningen. Här har man fått ange sin åsikt på en femgradig skala från ”mycket bra” till ”mycket dåligt”. Åsikterna fördelar sig ganska lika mellan bra-sidan och dåligt-sidan men handledaren tycks något mer positiv till tanken än eleven (figur 31).



Figur 31 Svar på frågan "Vad skulle Du tyckt om att ha ett dubbelkommando i form av en extra broms isatt i bilen under den privata handledningen?" Enkäter n=498.

Handledarutbildning

De flesta handledare har bedömt uppgiften att vara handledare som lätt. Allt har varit lätt har 80 % tyckt, medan 20 % tyckt att det funnits delar som varit svåra (tabell 26). För att förbättra situationen tycker ändå sammanlagt 54 % att de skulle behöva kompletterande kunskaper i form av utbildning eller utbildningsmaterial (tabell 27).

Tabell 26 Svar på frågan "Har det varit lätt eller svårt att vara handledare för privat övningskörning?" Enkäter n=485.

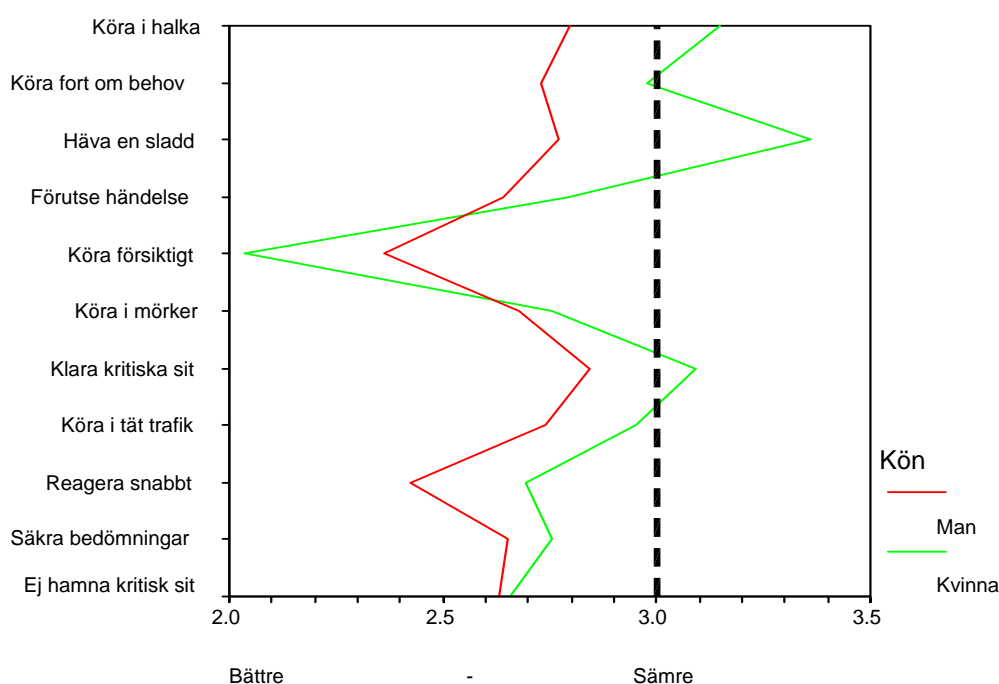
Lätt eller svårt	%
Allt lätt	80,0
Vissa delar svårt	20,0
Totalt	100

Tabell 27 Svar på frågan "Skulle Du som handledare velat genomgå en kortare handledarkurs eller fått någon form av utbildningsmaterial innan Du började handleda?" Enkäter n=504.

Kompletterade kunskaper	%
Ja, kortare kurs	14,7
Ja, utbildningsmaterial	39,5
Nej	45,9
Totalt	100

Bedömning av egen förmåga

Eleverna har också fått göra en bedömning av sin egen förmåga. De har fått göra bedömningen som en jämförelse med bilförare i allmänhet. Bedömningen har gjorts på en 5-gradig skala från ”mycket bättre” till ”mycket sämre”. Resultaten visar att männen bedömer sig bättre än förare i allmänhet i alla de 11 situationer och förmågor som räknas upp i frågan. Att köra försiktigt och ett reagera snabbt är de förmågor man bedömer sig allra bäst på. Kvinnorna varierar mera i sina bedömningar. Man anser sig klart bättre än förare i allmänhet på att köra försiktigt. Att köra bil i halt väglag, att häva en ofrivillig sladd och att klara av kritiska situationer är däremot förmågor som man bedömer sig sämre än förare i allmänhet på (figur 32).



Figur 32 Svar på frågan ”Jämför Dig med bilförare i allmänhet. Försök bedöma om Du är bättre, sämre eller lika bra som dem i följande avseenden (sätt ett kryss på varje rad)”. Linjerna visar genomsnittligt skalvärde där x-axeln visar ett utsnitt ur en 5-gradig skala med 1 = mycket bättre och 5 = mycket sämre som ytterlighetspunkter. OBS! Här visas del av skala 1–5. Enkäter n=470-475.

5.4 Diskussion, processtudien

5.4.1 Metoddiskussion

Processtudien har genomförts med hjälp av tre olika delstudier, intervjuer, dagböcker och enkäter. Var och en för sig har dessa datainsamlingsmetoder både för- och nackdelar. Intervjuerna har fungerat som inspiration och ökad förståelse för hur elever och handledare tänker. Dessa kunskaper har utnyttjats för utformningen av dagböckerna och enkäterna. Antalet intervjuer var litet eftersom bara 5 par (handledare och elev) ingick. Under förarbetet till förslaget till en stegvis förutbildning i Sverige genomfördes som ett delprojekt liknande intervjuer med ytterligare 12 elever och 23 handledare. Resultaten från dessa har också utnyttjats.

Dagböckerna och enkäterna har kompletterat varandra i den meningen att dagböckerna har kunnat visa hur övningskörningen fördelat sig över veckans dagar och över hela utbildningstiden. Eftersom enbart ett urval veckor har mätts har dessa resultat lägre tillförlitlighet för att visa den totala situationen för hela övningskörningsperioden. Här har i stället enkäterna fått fylla en uppgift. På så vis har de tre metoderna kompletterat varandra. Vad gäller dagböckerna skall också poängteras att de redovisade resultaten ej pga. sin begränsade storlek kan generaliseras till populationen i övrigt. Däremot ger de en kompletterande och hypotes-genererande bild till enkätresultaten.

Ett bekymmer med enkätutskicket har varit svårigheterna att definiera ett riktigt urval. Detta innebar att det varit omöjligt att exakt definiera storleken på bortfallet. Eftersom erfarenheten från många liknande studier som riktar sig till unga bilförare och handlar om deras erfarenheter från utbildningsperioden m.m., visat att svarsprocenten i regel ligger runt 80 % kan man troligen anta att en liknande situation gällt även i denna studie.

Ytterligare argumentation kring hur datainsamlingsmetoderna preciserades har redovisats i metodavsnittet 5.2 ovan.

5.4.2 Resultatdiskussion

Intervjuer, dagböcker och enkäter har framför allt använts för att kunna ge en så fullig bild som möjligt över hur den privata övningskörningen bedrivs och ge uppslag för hur den kan förbättras. Resultaten visar att man övningskör ca 112 timmar privat och 14 timmar i trafikskola per person under sin utbildning. Dessa timantal stämmer tämligen väl överens med resultaten från 16-års utvärderingen där det visade sig att motsvarande siffror var 108 timmar privat övningskörning och 11 timmar i trafikskola för de som utnyttjat möjligheten att övningsköra från 16-års ålder (Gregersen m.fl., 2000). Sålunda verkar mängden övningskörning som bedrivs både privat och på trafikskola vara lika omfattande år 2000 som den var under perioden 1994–1996 då 16-årsutvärderingen genomfördes.

Resultat från både enkäter och dagböcker tyder på att det är ovanligt att man tar trafikskolektioner innan man börjar övningsköra privat. Att ta lektioner på trafikskola är något som man verkar spara till slutet av sin utbildning. En skillnad som framkommer i föreliggande undersökning är dock att kvinnor verkar öva mer på trafikskola jämfört med männen, medan det omvända gäller för den privata övningskörningen. Detta innebär att den totala mängden övningskörning blir större för männen än kvinnorna. Resultaten pekar också på att man övar mer ju närmare uppkörningen man kommer. Dagboksanteckningarna tyder dock på att männen övningskör privat mer jämnt – i tidsåtgång räknat – under hela sin utbildningstid, medan kvinnorna kör klart mer i slutet av sin utbildning jämfört med i början.

Vidare är det tydligt att man oftast övningskör privat i samband med att något ärende ska uträttas. Det är enbart i början av utbildningen som det är vanligare att man faktiskt åker ut med syftet att enbart övningsköra. Man kan också konstatera att det är vanligare att kvinnliga elever åker ut enbart med syfte att öva jämfört med manliga elever.

Den privata övningskörningen bedrivs under alla veckans dagar, men man kör oftare, längre och mer jämnt över dygnets timmar under lördagarna och söndagarna. Tidsbrist verkar vara den största anledningen till att den privata övningskörningen inte bedrivs vissa veckor. Den privata övningskörningen

bedrivs vanligen under goda förhållanden, dvs. när det är lite trafik, dagsljus, torrt väglag och uppehållsväder. Enkätresultaten tyder dock på att relativt stor andel även övar i mörker, på våt vägbana och vid nederbörd. Halt väglag är dock ett förhållande som man tränar sällan i. Dagboksanteckningarna visar att man övar oftare i mycket trafik ju längre man kommit i sin utbildning och att män övar mer jämfört med kvinnorna under förhållandena nederbörd, vått väglag och i mörker. Landsvägskörning och stadskörning är de trafikmiljöer som den privata övningskörningen oftast bedrivs i och männen tränar något oftare jämfört med kvinnorna i de flesta trafikmiljöer. Hösten är den årstid man övar oftast under, medan övning under vintern är ovanligast.

Även om resultaten visar att man sällan utgår från kursplanen vid den privata övningskörningen, så finns det områden i denna som behandlas tämligen ofta. Exempel på sådana områden är hastighetsanpassning, avsökning, rena manövreringsuppgifter, riskbedömning, insikt om den egna begränsningen och körning i korsningar. Vissa moment verkar man träna på i klart högre utsträckning i slutet av sin utbildning jämfört med i början. Detta gäller t.ex. körfältsbyte, körning i cirkulationsplats, körning i ej ljusreglerade korsningar och körning vid övergångsställen/cykelöverfarter. Männen har i regel övat oftare på de olika momenten än kvinnorna. Detta gäller framför allt momenten hastighetsanpassning, körfältsbyte, körning i cirkulationsplats, körning i ljusreglerade korsningar och övning i omkörning. Det är sällsynt att man i förväg går igenom vad man skall göra innan man åker ut på ett privat övningskörningspass. Det är också ovanligt att man gör någon teorianknytning innan ett övningspass. I de fall som det förekommer teorianknytning så sker den i regel under själva övningspasset. Vad gäller teorin så sker vanligen detta utan att man använder något speciellt material som hjälpmedel. Kursplanen används endast av drygt 8 %. I de fall något material används är det oftast någon teoribok (ca 28 %) eller något datorbaserat hjälpmedel (ca 15 %). Dagboksanteckningarna visar att teorianknytningen ökar ju längre tid man övningskört och att det är vanligare att kvinnorna har teoretisk anknytning jämfört med männen.

Vanligen har eleverna 2 handledare (far och mor). I genomsnitt är handledaren 48 år gammal, har haft körkort i 28 år och kört ca 2000 mil/år. Det förekommer dock en stor spridning i materialet vad gäller handledarens ålder. Den yngsta är 24 år och den äldsta 77 år. De flesta handledarna har handlett 1 eller 2 elever och samarbetet elev/handledare fungerar bra. Däremot rapporterar de flesta ett litet eller inget stöd från någon trafikskola vad gäller information om hur man på bästa sätt kan bedriva den privata övningskörningen. Den huvudsakliga orsaken till detta är att man inte haft någon kontakt med trafikskola förrän i slutet av utbildningsperioden.

Drygt 40 % rapporterar att handledaren vid något tillfälle (2,8 tillfällen i genomsnitt) varit tvungen att ingripa under den privata övningskörningen. Detta ingripande har oftast skett genom att handledaren ropat till för att uppmärksamma eleven på något, men det är även tämligen vanligt att handledaren tagit tag i ratten eller använt handbromsen vid ingripande. Knappt 3 % har varit inblandad i en olycka under privat övningskörning, men endast 2 elever av dessa har varit med i mer än 1 olycka. På senare år har det debatterats kring att införa dubbelkommando i den privata övningskörningen. I föreliggande undersökning är handledarna något mer positiva till ett införande av dubbelkommando jämfört med eleverna, även om åsikterna kring detta i stort fördelar sig jämnt mellan bra-sidan och dåligt-sidan. Dubbelkommando kan vara en åtgärd för att förbättra säkerheten under den

privata övningskörningen, men det är inte säkert. Ett införande kan i värsta fall t.o.m. leda till fler i stället för färre olyckor. Exempelvis kan fler olyckor inträffa för att handledaren använder dubbelkommandot på ett felaktigt sätt (som att bromsa i för många situationer med resultatet att övningsbilen blir påkörd av bakomvarande fordon) eller att eleven lämnar över för stort ansvar på handledaren genom att räkna med att han/hon ordnar upp alla situationer.

Drygt 80 % av handledarna tycker att det varit lätt att verka som privat handledare, men drygt 54 % anser trots detta att de skulle behöva kompletterande kunskaper i form av utbildningsmaterial (39,5 %) eller utbildning (14,7 %).

Eleverna har i enkäten även fått bedöma sin egen förmåga som bilförare jämfört med bilförare i allmänhet i ett antal situationer. Att köra försiktigt och att reagera snabbt är förmågor som män anser sig vara klart bättre på än förare i allmänhet. Männen anser sig dock bättre än den förare i allmänhet på alla 11 situationer som det frågas om i enkäten. Kvinnorna anser sig bättre än förare i allmänhet i 8 av de 11 situationerna, framför allt anser man sig bättre på att köra försiktigt, vilket också är den enda situation som kvinnorna anser sig bättre på än männen. Däremot anser kvinnorna sig vara sämre än förare i allmänhet vad gäller att köra i halt väglag, häva en ofrivillig sladd och att klara av kritiska situationer.

6 Övningskörningsolyckor

6.1 Syfte, olycksstudien

Undersökningen har haft tre syften. Det första var att bedöma storleken på problemet med övningsolyckor under övningskörning. Detta syfte har två undersyften. Det ena var att beräkna storleken på hälsoproblemet ur ett nationellt perspektiv (dvs. totala antalet olyckor och deras svårighetsgrad). Det andra undersyftet var att analysera trafiksäkerhetsproblemet ur ett hälsoriskperspektiv (dvs. olyckor/1000 förare) och ett olycksriskperspektiv (olyckor/miljon mil). Resultaten från dessa analyser har också jämförts med motsvarande siffror för olyckssituationen de två första åren efter att man fått körkort.

Det andra delsyftet var att utvärdera den lösning på “erfarenhetsparadoxen” (se ovan i avsnitt 4.7.2) som 16-årsgränsen för övningskörning har antagits innebära, dvs. att få erfarenhet genom handledd övningskörning. Detta har utvärderats genom att beräkna “kostnader” i termer av övningskörningsolyckor och “vinster” i termer av minskad olycksinblandning efter att man fått sitt körkort.

Det tredje delsyftet var att analysera vilken typ av olyckor som har inträffat under övningskörning och att jämföra detta mönster med olycksmönstret under de två första åren efter att man fått körkort. Avsikten med denna jämförelse, vilken också inkluderar jämförelser mellan privat och trafikskoleledd övningskörning, var att öka förståelsen för det som är specifikt övningskörningsrelaterat, så att kunskaperna kan användas för utveckling av åtgärder för att minska just detta problem. I analysen av olyckstyper ingår också djupare studier av 15 av de 16 dödsolyckor som inträffat under perioden.

6.2 Metoder, olycksstudien

6.2.1 Nationell olycksdatabas

I Sverige registreras alla polisrapporterade olyckor i en olycksdatabas som efter september 1993 innehåller identifierbara övningskörningsolyckor. Olycksfilen samkörs regelbundet med körkortsregistret, vägdatabasen och bilregistret. Samkörningen möjliggörs genom personnummer och fordons registreringsnummer. Detta innebär att det för varje olycka är möjligt att analysera vilka personer som varit inblandade, trafikantkategori, körkortsinformation, passagerare, boende, fordonsslag, trafikmiljö, väderförhållanden, olyckshändelse, skadegrad etc. Sammanlagt innehåller databasen mer än 200 variabler. Databasen har använts i föreliggande studie för att analysera olycksinblandning som övningskörande elev och som nybliven körkortsinnehavare under perioden 1994–2000.

Alla slags polisrapporterade olyckor registreras i databasen, också sådana med enbart sakskada. Med syfte att öka reliabiliteten i data har, med tanke på mörkertalsproblematiken, enbart olyckor med personskada använts i denna studie. Enbart olyckor där körkortselever för B-körkort och nyblivna innehavare av B-körkort varit inblandade har använts.

Vid tillfället för denna analys fanns data om övningskörningsolyckor tillgängliga för perioden september 1993–december 2000. För att anpassa dessa olycksdata över övningskörningsolyckor tidsmässigt till exponeringsdata (se avsnitt 6.2.3 nedan) och till uppgifter om olyckor efter körkort har de fyra första månaderna exkluderats. Analysen omfattar därmed perioden januari 1994–december 2000, dvs. 7 hela år.

6.2.2 Nationellt körkortsregister

I Sverige registreras samtliga körkortsinnehavare i ett nationellt körkortsregister vid Vägverket. Registret innehåller individuella uppgifter om datum för körkorts-tillstånd, handledarintyg och körkort, körkortstyp, vem som är handledare etc. I den här studien har körkortsregistret använts för att beräkna populationsstorlekar för olika grupper av körkortselever och körkortsinnehavare.

6.2.3 Olyckors allvarlighetsgrad

Sedan slutet på 60-talet har Vägverket använt en genomsnittlig kostnad per skadad person uppdelat på olika svårighetsgrader med syfte att bedöma effekterna av olika slags trafiksäkerhetsåtgärder med inriktning på väginvesteringar. Denna värdering har här använts för att grovt jämföra olyckors relativa svårighetsgrad. De kostnader som anges består av materiella kostnader (t.ex. medicinska kostnader och nettoproduktionsbortfall) och en bedömning av risk, dvs. personers villighet att betala för att minska risken att bli inblandad i en olycka med olika skadeutfall. I de beräkningar som gjorts här har 1999 års kostnadsnivåer använts. De är:

Dödad person	14,3 miljoner SEK
Svårt skadad person	6,2 miljoner SEK
Lindrigt skadad person	360 000 SEK

6.2.4 Exponeringsdata

I utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning (Gregersen m.fl. 2000) genomfördes en serie enkätundersökningar. I dessa enkäter ställdes bl.a. frågor till slumpmässigt dragna nyblivna körkortsinnehavare om hur mycket de hade övningskort. På motsvarande sätt tillfrågades sådana som haft körkort ett respektive två år om årlig körsträcka sedan de tog körkort.

Dessa data, så som de presenteras i tabell 28, har använts som uppskattning av exponering i beräkningarna av olycksrisk före (16–17 åringar) och efter körkort (18–19 åringar). Exponeringsdata har samlats in för perioden 1994–1996.

Tabell 28 Genomsnittlig exponering under övningskörning och efter att ha tagit körkort bland elever 16–17 år och efter att ha tagit körkort bland 18–19 åringar (Gregersen m.fl. 2000).

Åldersgrupp	Timmar övningskörning	Km övningskörning	Km första 2 åren med körkort
16–17	117,6	5 880	–
18–19	–	–	19 180

6.2.5 Djupstudier av övningskörningsolyckor

För att få en djupare kunskap om hur de allvarligaste övningskörningsolyckorna kan gå till har 15 av totalt 16 dödsolyckor som har inträffat under privat övningskörning med personbil åren 1994–2000 analyserats i detalj. Ingen dödsolycka inträffade dock från registreringens början 1993-09-01 fram till 1994-12-31 varför den första dödsolyckan som beskrivs härstammar från januari 1995. För den sista olyckan under 2000 (dvs. den 16:e) saknades ännu tillräckligt material för en djupstudie eftersom utredningen fortfarande pågick. Samtliga övriga 15 olyckor

har granskats med hjälp av själva polisrapporterna med tillhörande utredningsmaterial av varierande omfattning såsom informationsunderlag, trafikmålsanteckningar, vittnesförhör, skisser m.m. För de olyckor som inträffat 1997 och senare har dessutom materialet från Vägverkets regionalt genomförda djupstudier analyserats. Olycksmaterialet har granskats i detalj och en beskrivning i löpande text har redovisats. De tillgängliga uppgifterna har utnyttjats så mycket som möjligt och redovisats på ett sätt så att läsaren skall kunna få en förståelse för olycksförloppet. I vissa fall har underlaget för analysen varit mycket begränsat och någon särskilt ingående analys har inte kunnat göras. Detta har i så fall angivits i beskrivningen.

Efter beskrivningen av varje olycka följer ett reflektionsavsnitt med tolkningar av sambanden mellan olyckan och själva övningskörningen samt tankar om hur liknande olyckor skulle kunna förhindras genom åtgärder för privat övningskörning.

6.2.6 Statistiska analyser

Eftersom olycksdata funnits tillgängliga för perioden 1994–2000 och exponeringsdata endast funnits för perioden 1994–1996 och för de yngsta förarna har analyser där exponeringsdata använts, dvs. analyser av olycksrisker, endast omfattat perioden 1994–1996 och åldrarna 16–19 år. För övriga analyser där exponeringsdata inte använts, dvs. vid analys av folkhälsoproblemet (antal olyckor i Sverige) och för analys av olyckstyper och deras fördelning har hela perioden 1994–2000 och alla åldrar av förare använts.

Följande statistiska analyser och jämförelser har genomförts:

- Beräkning av det totala antalet övningskörningsolyckor i Sverige i olika åldersgrupper under perioden 1994–2000 med syfte att beräkna problemets storlek ur ett folkhälsoperspektiv.
- Beräkning av det totala antalet olyckor under de första två åren med körkort i Sverige i olika åldersgrupper under perioden 1994–2000 med syfte att möjliggöra en jämförelse av folkhälsoproblemet övningskörningsolyckor med folkhälsoproblemet nybörjarolyckor.
- Beräkning av olyckors allvarlighetsgrad med hjälp av Vägverkets monetära värdering av kostnaden för dödad, svårt skadad respektive lindrigt skadad person i vägtrafikolycka (jämför avsnitt 6.2.3 ovan).
- Beräkning av hälsorisk (olyckor/1000 förare) och olycksrisk (olyckor per 10 miljoner km under perioden 1994–1996 med syfte att jämföra säkerhetsproblemet under övningskörning med säkerhetsproblemet under de första två åren med körkort. Eftersom exponeringsdata för övningskörning och körsträcka efter körkort avser de yngsta förarna (tabell 28) har dessa analyser omfattat körkortselever 16–17 år (övningskörningsolyckor) och körkortsinnehavare 18–19 år (nybörjarolyckor).
- Jämförelser av olyckstyper under övningskörning och de två första åren efter körkort i olika åldersgrupper under perioden 1994–2000.
- Jämförelser av olyckstyper under trafikskoleledd och privat övningskörning i olika åldersgrupper under perioden 1994–2000.

- Skillnader i antal olyckor per 1000 förare har testats med Odds Ratio och per 10 miljoner km med Incidence Density Ratio (IDR) (McNeill 1996). Testerna innebär att man beräknar kvoten mellan förargrupperna och beräknar konfidensintervall på denna kvot. Omfattar konfidensintervallet kvoten 1 är skillnaden mellan grupperna inte signifikant. I båda testmetoderna har 95 % konfidensintervall använts.

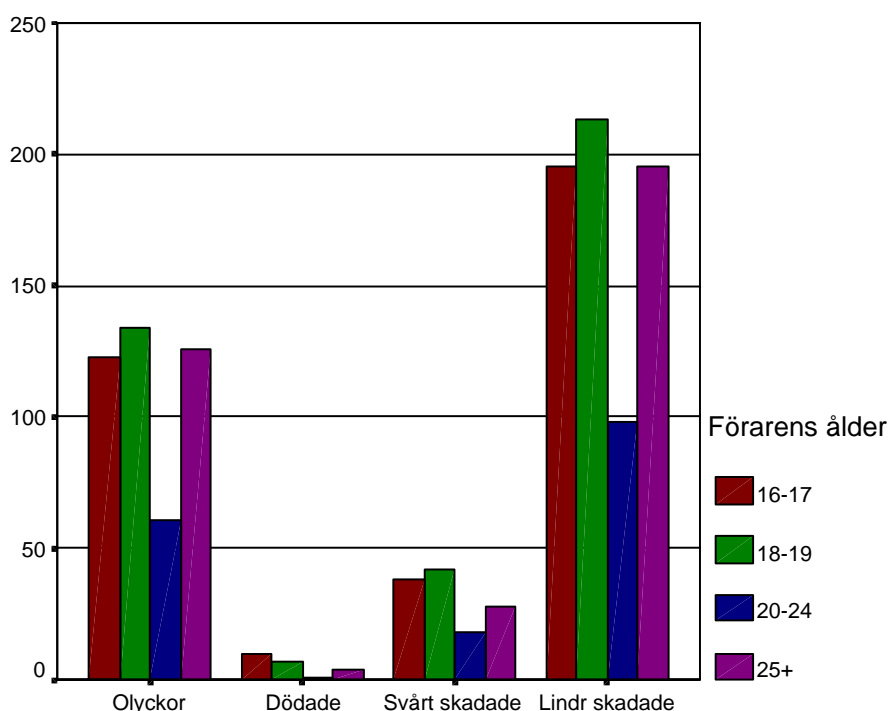
6.3 Resultat, olycksstudiens registeranalys

I det första avsnittet (6.3.1) presenteras det faktiska antalet övningsolyckor med syfte att visa olycksproblemets storlek ur ett nationellt folkhälsoperspektiv. Ett syfte är också att göra det möjligt att använda detta perspektiv i en jämförelse av storleken på problemet övningskörningsolyckor med problemet olyckor bland nyblivna körkortsinnehavare (avsnitt 6.3.2). Inga beräkningar i relation till befolkningsstorlek eller exponering har gjorts i dessa två första avsnitt. Båda dessa typer av analyser presenteras dock i nästkommande avsnitt (6.3.3). I avsnitt 6.3.4 redovisas analyser av vilken typ av olyckor som inträffar under övningskörning. En jämförelse görs också med motsvarande fördelningar under de två första åren med körkort med syfte att klargöra om det är andra typer av olyckor som inträffar under övningskörningen än efter att man fått körkort. I det avslutande avsnittet (6.3.5) presenteras vissa jämförelser mellan övningsolyckor i trafikskolebil och i privat bil.

6.3.1 Antal övningskörningsolyckor

Sammanlagt har det inträffat 444 polisrapporterade olyckor med personskada under övningskörning från 1994-01-01 till 2000-12-31 bland körkortselever i alla åldrar. Figur 33 och tabell 29 visar fördelningen av dessa olyckor över svårighetsgrad och ålder. Tabell 29 visar också det genomsnittliga antalet olyckor och skadade personer per år under denna 6-årsperiod. Resultaten visar att det i de 444 olyckorna skadades 827 och dödades 22 personer. I genomsnitt motsvarar detta ca 3 dödade personer/år. De yngsta eleverna, 16–17 år, hade högsta antalet döda (10). När det gäller genomsnittligt antal skadade och dödade per olycka, har den yngsta gruppen högst värde (1,98) följt av 18–24 åringarna (1,94) och förarna över 25 år (1,83). Med syfte att grovt bedöma den genomsnittliga svårighetsgraden för olyckorna i de olika åldersgrupperna har samhällskostnaden för dödad, svårt skadad och lindrigt skadad person jämförts (se avsnitt 6.2.3 ovan).

Den sammanlagda kostnaden för respektive grupps olyckor är 448 800 000 för 16–17 årsgruppen, 598 360 000 för 18–24 årsgruppen, 293 000 000 för 25+ gruppen och 7 000 000 för gruppen där uppgift om ålder saknas, vilket summerar till 1 347 160 000 för alla övningskörningsolyckor totalt. Detta innebär ca 3,03 miljoner SEK per övningskörningsolycka och ca 192 miljoner SEK per år i genomsnitt.



Figur 33 Antal körkortselever delaktiga i övningskörningsolyckor efter elevens ålder och antal dödade/skadade personer 1994–2000.

Tabell 29 Antal körkortselever delaktiga i övningskörningsolyckor efter elevens ålder och antal dödade/skadade personer totalt och genomsnittligt antal (\bar{x}) per år 1994–2000.

	16–17 år		18–24 år		25+ år		Uppg. sakn.		Alla åldrar	
	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}
Delaktiga förare	123	17,6	195	27,9	121	17,3	5	0,7	444	63,4
Dödade personer	10	1,4	8	1,1	4	0,6	–	–	22	3,1
Svårt skadade personer	38	5,4	60	8,6	27	3,9	1	0,1	126	18,0
Lindrigt skadade personer	195	27,9	311	44,4	190	27,1	5	0,7	701	100,1
Samtliga dödade/skadade	243	34,7	379	54,1	221	31,6	6	0,9	849	121,3
Skadade/dödade per olycka	1,98	–	1,94	–	1,83	–	1,20	–	1,91	–

Tabell 30 visar att det totala antalet övningskörningsolyckor legat på en liknande nivå fem (1994, 1995, 1998, 1999 och 2000) av de sju undersökta åren. Under åren 1996 och 1997 var dock antalet övningskörningsolyckor fler jämfört med övriga år. Andelen olyckor där den svåraste skadeföljden lett till död, svår skada eller lindrig skada har förändrats från år till år.

Tabell 30 *Fördelning av samtliga övningskörningsolyckor under åren 1994–2000 uppdelat efter år och efter olyckans svåraste skadeföljd.*

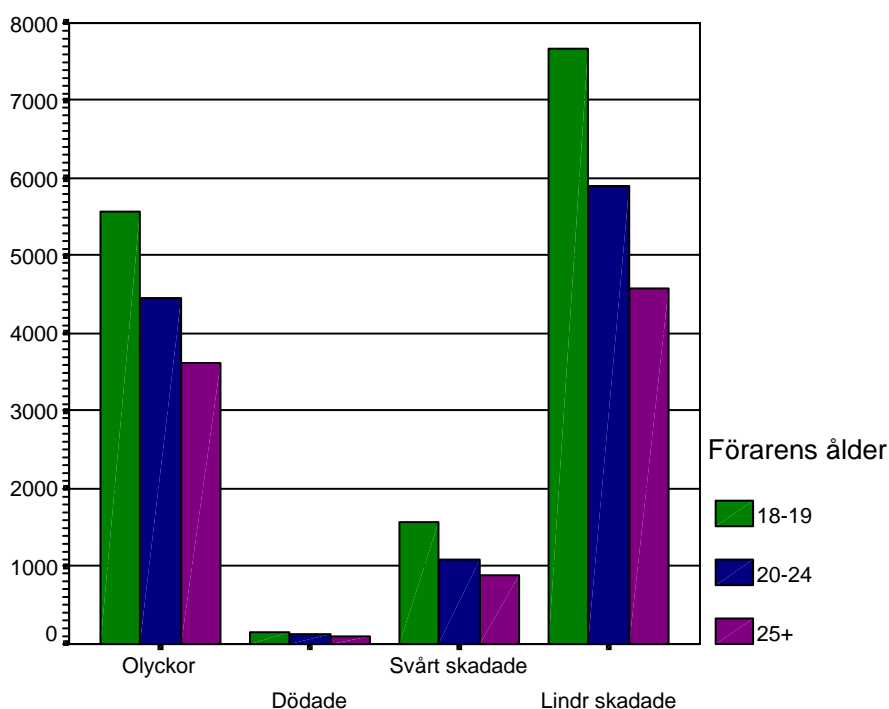
	Olyckans svåraste skadeföljd							
	Död		Svår skada		Lindrig skada		Totalt	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
1994	–	0,0	12	25,0	36	75,0	48	10,8
1995	1	1,9	8	15,1	44	83,0	53	11,9
1996	3	3,3	12	13,3	75	83,3	90	20,3
1997	3	4,0	19	25,3	53	70,7	75	16,9
1998	4	7,0	10	17,5	43	75,4	57	12,8
1999	1	1,7	7	11,7	52	86,7	60	13,5
2000	4	6,6	10	16,4	47	77,0	61	13,7
Totalt	16	3,6	78	17,6	350	78,8	444	100,0

6.3.2 Antal olyckor under de två första åren med körkort

Totalt inträffade 13 657 polisrapporterade olyckor med personskada under perioden 1994-01-01 till 2000-12-31 bland förare av alla åldrar under deras första 2 år med körkort. Figur 34 och tabell 31 visar dessa olyckors fördelning över ålder och skadeföljd. Tabell 31 visar också det genomsnittliga antalet olyckor och skadade/dödade personer per år under den aktuella 6-årsperioden. Resultaten visar att i de 13 657 olyckorna skadades eller dödades 22 051 personer. Av dessa dödades 382 personer, vilket motsvarar 54,6 personer per år i genomsnitt. Den yngsta gruppen, 18–19 åringar var delaktiga i flest olyckor (5 563) och hade det högsta antalet dödade (162).

När det gäller genomsnittligt antal skadade eller dödade per olycka, har den yngsta gruppen högst värde (1,69) följt av 20–24 åringarna (1,59) och förarna över 25 år (1,53). Med syfte att grovt bedöma den genomsnittliga svårighetsgraden för olyckorna i de olika åldersgrupperna har samhällskostnaden för dödad, svårt skadad och lindrigt skadad person jämförts (se avsnitt 6.2.3 ovan).

Den sammanlagda kostnaden för respektive grupps olyckor är 14 761 920 000 för 18–19 årsgruppen, 10 571 800 000 för 20–24 årsgruppen, 8 566 840 000 för 25+ gruppen, 1 440 000 för gruppen där det saknas åldersuppgifter och 33 902 000 000 totalt för alla olyckor de två första åren med körkort. Detta innebär ca 2,48 miljoner SEK per olycka och 4,8 miljarder SEK per år i genomsnitt.



Figur 34 Antal förare delaktiga i olyckor under deras första 2 år med körkort efter ålder och antal skadade/dödade personer 1994–2000.

Tabell 31 Antal förare delaktiga i olyckor under deras första 2 år med körkort efter förarens ålder och antal skadade/dödade personer, totalt och genomsnittligt antal per år (\bar{x}) 1994–2000.

	18–19 år		20–24 år		25+ år		Uppg. sakn.		Alla åldrar	
	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}	Antal	\bar{x}
Delaktiga förare	5563	794,7	4465	637,9	3627	518,1	2	0,3	13657	1951,0
Dödade personer	162	23,1	116	16,6	104	14,9	–	–	382	54,6
Svårt skadade personer	1563	223,3	1095	156,4	876	125,1	–	–	3534	504,9
Lindrigt skadade personer	7652	1093,1	5900	842,9	4579	654,1	4	0,6	18135	2590,7
Samtliga dödade/skadade	9377	1339,6	7111	1015,9	5559	794,1	4	0,6	22051	3150,1
Skadade/dödade per olycka	1,69	–	1,59	–	1,53	–	2,00	–	1,61	–

När man delar upp det totala antalet olyckor de första två åren med körkort för åren 1994–2000 per år, ser man att en nedgång skedde från 1994 till 1998 (tabell 32). Därefter har en uppgång skett där antalet för år 2000 närmast sig 1995 års nivå igen. Andelen olyckor där den svåraste skadeföljden lett till död, svår skada eller lindrig skada har dock legat tämligen konstant från år till år.

Tabell 32 *Fördelning av samtliga olyckor de två första åren med körkort (alla åldrar) under åren 1994–2000 uppdelat efter år och efter olyckans svåraste skadeföljd.*

	Olyckans svåraste skadeföljd							
	Död		Svår skada		Lindrig skada		Totalt	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
1994	52	2,3	394	17,5	1809	80,2	2255	16,5
1995	55	2,5	382	17,4	1756	80,1	2193	16,1
1996	51	2,5	360	17,4	1659	80,1	2070	15,2
1997	57	3,4	278	16,6	1335	79,9	1670	12,2
1998	28	1,8	263	16,7	1281	81,5	1572	11,5
1999	41	2,3	324	18,1	1423	79,6	1788	13,1
2000	55	2,6	385	18,3	1669	79,1	2109	15,4
Totalt	339	2,5	2386	17,5	10932	80,0	13657	100,0

När det gäller könsfördelningen för de olycksinblandade förarna, ser man att män är i majoritet (män 76,9 %) vad gäller olyckor de två första åren med körkort (tabell 33). För övningskörningsolyckor är fördelningen relativt lika (män 50,4 %). Den välkända överrepresentationen i antal olyckor bland unga män förekommer alltså inte under övningskörning. För båda könen sammanslaget är olyckorna de två första åren med körkort drygt 30 gånger fler än övningskörningsolyckorna (männen drygt 46 gånger fler olyckor, kvinnorna drygt 14 gånger fler olyckor).

Tabell 33 *Samtliga delaktiga förare i olyckor under övningskörning och under deras första 2 år med körkort uppdelat efter kön, år 1994–2000.*

Kön	Övningskörning		Två första åren med körkort	
	Antal	Procent	Antal	Procent
Män	224	50,4	10500	76,9
Kvinnor	214	48,2	3155	23,1
Kön okänt	6	1,4	2	0,0
Totalt	444	100,0	13657	100,0

Även vid en sammanställning av samtliga olyckor för 16–17 åringar under övningskörning samt 18–19 åringar de två första åren med körkort blir mönstret med fler olyckor efter körkort tydligt (tabell 34). Antalet olyckor är drygt 45 gånger fler de två första åren med körkort än under övningskörning. Från 1994–1996 ökade antalet övningskörningsolyckor med 16–17 åriga förare, medan de därefter har minskat för att öka igen under 2000. För de 18–19 åriga förarna under deras två första år med körkort minskade antalet olyckor från 1994–1997, för att sedan öka i antal till en nivå som ligger över 1994 års.

Tabell 34 Samtliga olyckor under övningskörning (16–17 åringar) samt de två första åren med körkort (18–19 åringar) under åren 1994–2000 uppdelat efter år och efter olyckans svåraste skadeföljd.

	16–17 åringar övningskörning				18–19 åringar 2 första åren med kk			
	Olyckans svåraste skadeföljd				Olyckans svåraste skadeföljd			
	Död	Svår skada	Lindrig skada	Totalt	Död	Svår skada	Lindrig skada	Totalt
1994	–	6	9	15	26	161	712	899
1995	1	3	18	22	25	144	670	839
1996	2	–	24	26	23	118	582	723
1997	1	6	16	23	16	128	517	661
1998	2	4	10	16	9	120	572	701
1999	–	2	4	6	20	140	661	821
2000	–	1	14	15	26	177	716	919
Totalt	6	22	95	123	145	988	4430	5563

6.3.3 Risker under övningskörning och under de två första åren med körkort

Risker för olyckor under övningskörning och efter att man tagit körkort har jämförts mellan de yngsta förarna och under perioden 1994–1996 enbart. Riskberäkningarna under övningskörning omfattar 16–17 åringar och riskberäkningarna efter man tagit körkort omfattar 18–19 åringar. Även om analyserna inte kunnat följa enskilda personer från övningskörning till den första perioden med körkort är tanken med valet av åldersgrupper att göra en aggregerad uppföljning av vad som händer från övningskörning till första körkortstiden. Vad blir kostnaden i termer av hälsorisk och olycksrisk under övningskörning för den specifika åldersgruppen 16–17 åringar jämfört med vinsten i termer av reduktion av hälsorisk och olycksrisk efter man tagit körkort? Risken har beräknats på två sätt, som hälsorisk (olyckor per 1 000 förare) och som olycksrisk (olyckor per 10 miljoner km) (tabell 35). Begränsningen i att använda tidsperioden 1994–1996 i stället för hela perioden fram till år 2000 beror på att exponeringsdata endast finns för denna period (se metodavsnittet 6.2.3 ovan). Med hjälp av data från det nationella körkortsregistret beräknades det totala antalet elever som övningskört i det aktuella åldersintervallet till ca 229 000. Dessa personer var i enlighet med den nationella olycksdatabasen inblandade i 63 olyckor under perioden 1994–1996. Antalet med nytt körkort i åldersintervallet 18–19 år under samma period var ca 269 000. De var som förare delaktiga i 2 461 personskadeolyckor.

Resultaten i tabell 35 visar att såväl hälsorisk som olycksrisk är betydligt lägre under övningskörningen än under perioden med körkort. Beräkningen av Odds Ratio för hälsorisken (tabell 36) och Incidence Density Ratio för olycksrisken (tabell 37) visar att skillnaderna är klart signifikanta i båda fallen.

Tabell 35 *Hälso- och olycksrisk under två års övningskörning (16–17 åringar) jämfört med under de två första åren med körkort (18–19 åringar), 1994–1996.*

	Populationsstorlek	Exponering i km per förare	Antal olyckor	Hälsorisk (Olyckor per 1000 förare)*	Olycksrisk (Olyckor per 10 milj km)*
16–17 åringar under övningskörning	229 000	5 880	63	0,275	0,47
18–19 åringar med körkort	269 000	19 180	2 461	9,149	4,77

*) $p < 0,05$

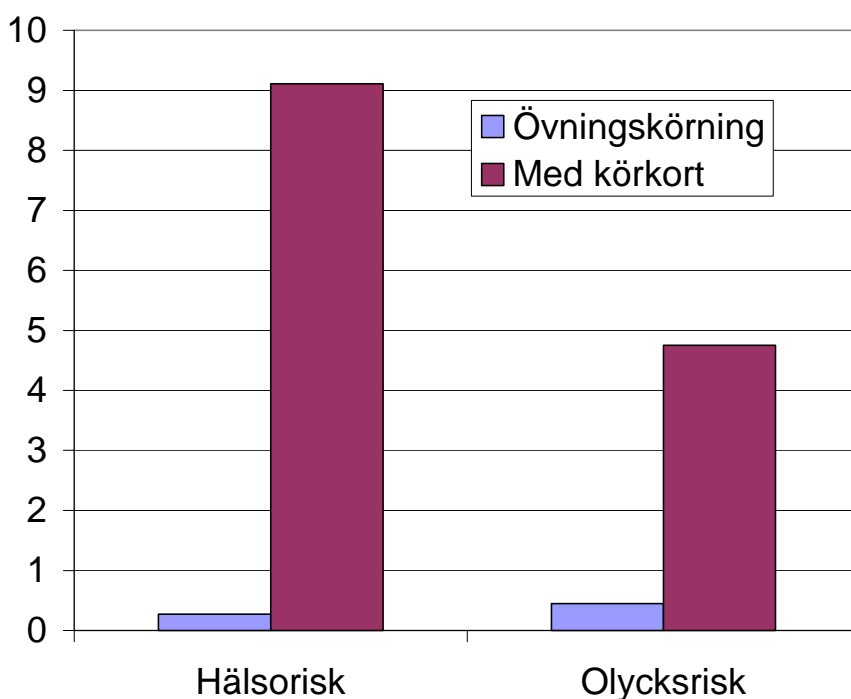
Tabell 36 *Odds Ratio (OR) och 95 % konfidensintervall avseende skillnader i antal övningsolyckor per körkortselev 16–17 år och antal olyckor efter körkort per nybliven förare 18–19 år för perioden 1994–1996.*

Jämförda grupper	OR	Konfidensintervall	p:
Med körkort – Under övningskörning	33,255	25,895 42,706	$p < 0,05$

Tabell 37 *Incidence Density Ratio (IDR) och 95 % konfidensintervall avseende skillnader i antal övningsolyckor per personkilometer bland körkortselever 16–17 år och antal olyckor efter körkort per personkilometer bland nyblivna förare 18–19 år för perioden 1994–1996.*

Jämförda grupper	IDR	Konfidensintervall	p:
Med körkort – Under övningskörning	10,195	7,939 13,095	$p < 0,05$

Diagrammet i figur 35 ger en illustration av storleken på skillnaden mellan situation under övningskörning och efter man tagit körkort. Med hjälp av siffrorna från tabell 35 har beräknats att sannolikheten för en förare att bli inblandad i olycka med personskada under de två första åren med körkort är ca 33,3 gånger högre än att bli inblandad i en övningskörningsolycka. Eftersom exponeringen är betydligt högre efter man tagit körkort än under övningskörning blir skillnaden i olycksrisk mindre än för hälsoriskjämförelsen. Olycksrisken blir i stället ca 10,1 gånger högre efter man tagit körkort.



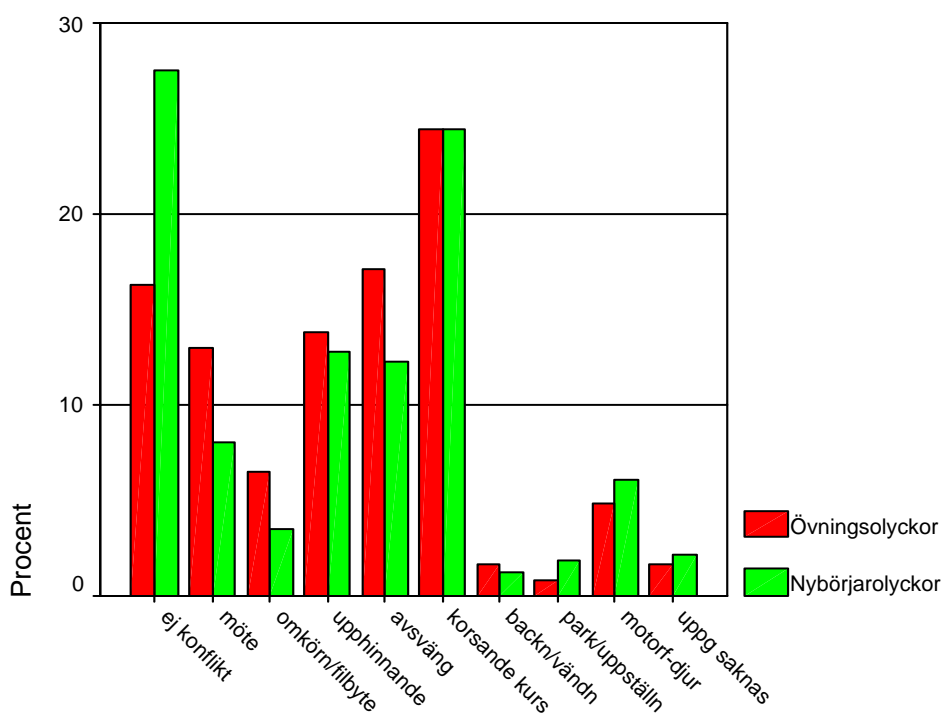
Figur 35 Förhållandet mellan hälsorisk (olyckor per 1000 förare) och olycksrisk (olyckor per 10 miljoner km) före (16–17 åringar) och de två första åren efter (18–19 åringar) man tagit körkort, 1994–1996.

6.3.4 Olyckstyper

I detta avsnitt presenteras uppgifter om vilka typer av olyckor som inträffat under övningskörning. Jämförelser har dessutom gjorts med olycksmönster under de två första åren med körkort. Samma åldersgrupper som för riskberäkningarna i föregående avsnitt (6.3.3), dvs. 16–17 åringar under övningskörning och 18–19 åringar med nytagna körkort har använts. Däremot har tidsperioden utökats här så att hela perioden 1994–2000 har utnyttjats eftersom exponeringsdata inte behövs här. Åldersbegränsningen bygger på samma resonemang som i föregående avsnitt men också för att undvika att åldersfaktorer inverkar för mycket på olycksmönstret och därmed försvårar tolkningen. Totalt omfattar materialet 123 övningskörningsolyckor och 5563 olyckor efter körkort (se tabell 34 ovan).

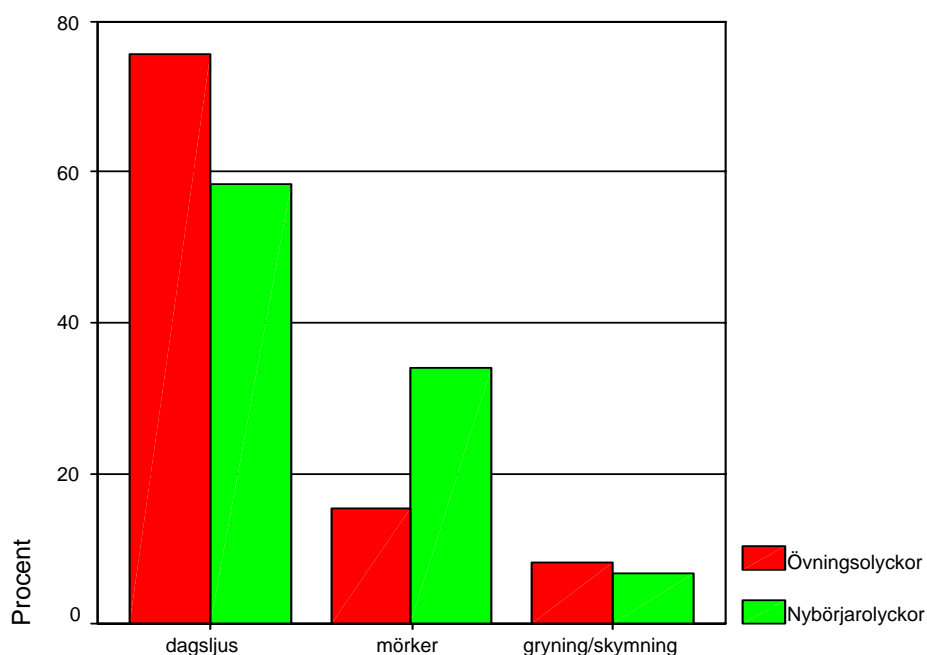
Det tidigare redovisade resultatet att olyckor är betydligt vanligare efter man tagit körkort än under övningskörning gäller självklart också när olycksmönster skall jämföras. De allra flesta olyckstyper är betydligt vanligare efter än före körkort. Av denna orsak har relativa jämförelser gjorts så samtliga olyckor fördelats i procent över olyckstyper som tillsammans summerar till 100 %.

Figur 36 visar fördelningen i procent av konflikttyper. Där framgår att singelolyckor (ej konflikt) och olyckor vid konflikt med fordon på korsande kurs är vanligast bland nya körkortsinnehavare. I denna grupp är singel- och viltolyckor överrepresenterade. Under övningskörning är korsande kurs- och avsvängsolyckor vanligast. Mötes-, omkörnings-, upphinnande- och avsvängsolyckor är dessutom relativt sett överrepresenterade bland övningskörningsolyckorna.

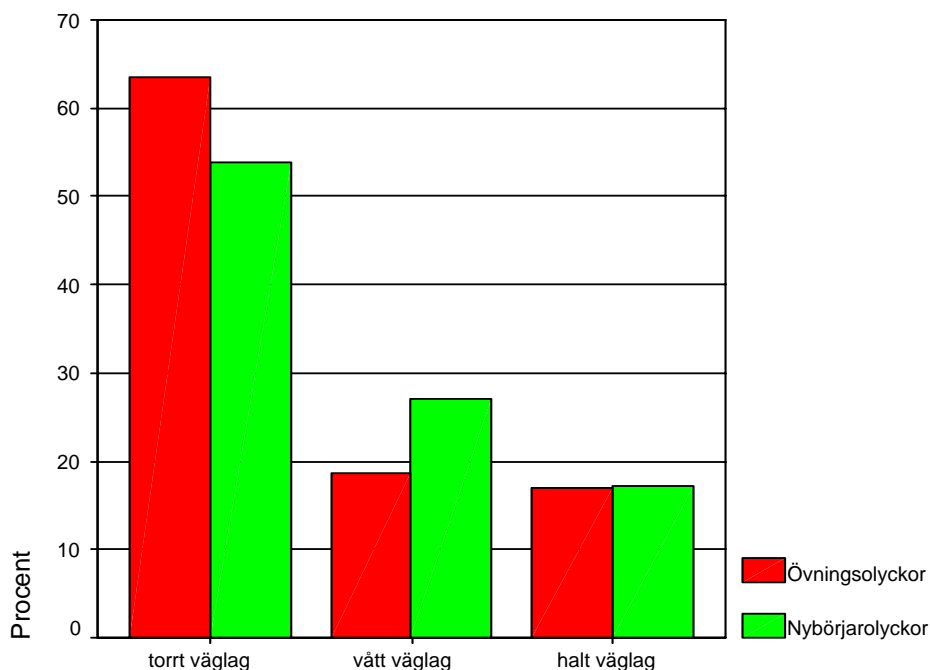


Figur 36 *Fördelning i procent gällande konflikttyp vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.*

Den största andelen olyckor både under övningskörning och som nybliven körkortsinnehavare sker under goda ljusförhållande (figur 37). En större andel olyckor sker dock vid körning i mörker de två första åren med körkort, vilket faller sig naturligt då körning under mörker förekommer oftare när man tagit körkort än när man övningskör.

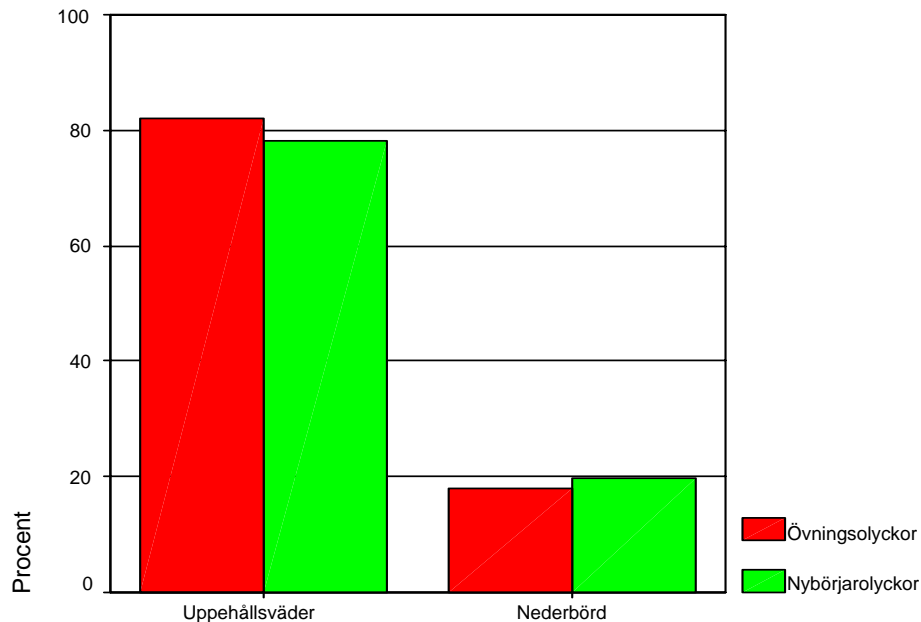


Figur 37 Fördelning i procent gällande vilka ljusförhållande som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning ($n=123$) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort ($n=5563$). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.

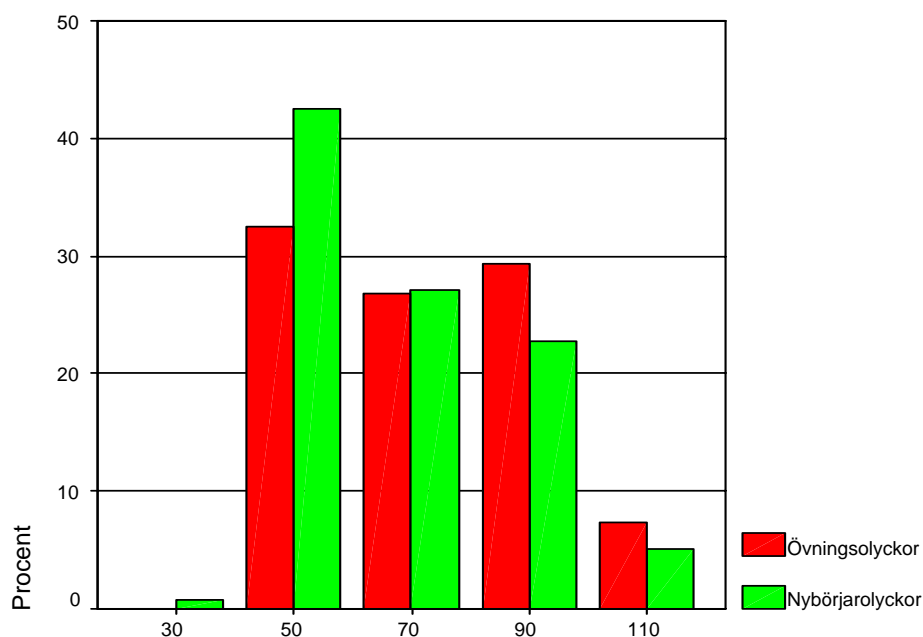


Figur 38 Fördelning i procent gällande vilket väglag som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning ($n=123$) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort ($n=5563$). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.

Den största andelen olyckor både vad gäller övningskörande 16–17 åringar samt 18–19 åriga nya körkortsinnehavare sker på torrt väglag (figur 38). Andelen av det totala antalet olyckor för de nya körkortsinnehavarna sker dock i högre utsträckning på sämre väglag (figur 38). Oberoende av om olyckorna skett under övningskörning eller med körkort så är fördelningen ungefär densamma, dvs. ca 80 % av olyckorna sker under goda väderförhållanden (figur 39).

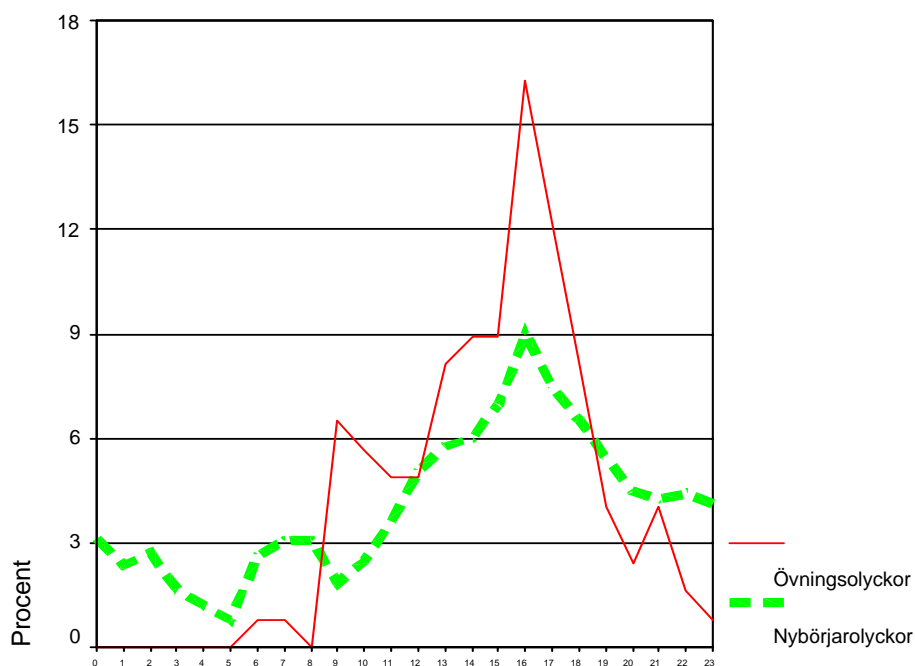


Figur 39 Fördelning i procent gällande vilket väderförhållande som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning ($n=123$) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort ($n=5563$). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.



Figur 40 Fördelning i procent gällande vilken hastighetsbegränsning som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning (n=123) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort (n=5563). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.

Figur 40 visar att de flesta olyckorna för båda grupperna sker på vägar med hastighetsbegränsning 50 km/h, även om andelen olyckor som sker på dessa vägar är större bland de nya körkortsinnehavarna. Övningsolyckorna bland de unga körkortseleverna sker dock i högre utsträckning på vägar med hastighetsbegränsning 90- och 110 km/h om man jämför med andelen olyckor som sker där föraren har körkort. Man kan också konstatera att olyckor på vägar med hastighetsbegränsning 30 km/h är ovanliga.



Figur 41 Fördelning i procent gällande vilken tid på dygnet som rådde vid olyckor med 16–17 åringar under övningskörning ($n=123$) och för 18–19 åringar de två första åren med körkort ($n=5563$). Samtliga polisrapporterade olyckor för dessa grupper under åren 1994–2000.

För övningskörningsolyckorna gäller att det i väldigt liten utsträckning eller inte alls skett olyckor mellan klockan 22.00–08.00 (figur 41). Mellan klockan 13.00–18.00 inträffar flest övningskörningsolyckor och detta gäller även för nybörjarolyckorna. Bland nybörjarna sker dock olyckor vid alla dygnets timmar och i högre utsträckning under kvällar, nätter och morgnar jämfört med gruppen med övningskörningsolyckor.

6.3.5 Olyckor under trafikskoleledd och privat övningskörning

I de jämförelser som gjorts av olycksinblandning mellan övningskörning i trafikskolebil och i privat övningsbil har alla åldersgrupper körkortselever använts. Det totala antalet analyserade olyckor är därmed 444 (jämför tabell 29 ovan) fördelat på 64 trafikskoleolyckor och 380 privatistolyckor (tabell 38 och 39). Det har alltså inträffat färre olyckor i trafikskolebil än i privat bil där privat övningskörning svarar för drygt 85 % av alla övningsolyckor. Motsvarande mönster gäller för olyckornas allvarlighetsgrad där olyckorna genomgående är lindrigare i trafikskolebil. Av 22 dödade i 16 dödsolyckor inträffade ingen i trafikskolebil.

Tabell 38 *Fördelning av övningsolyckor under åren 1994–2000 efter skadeföljd och trafikskole-/privat övning.*

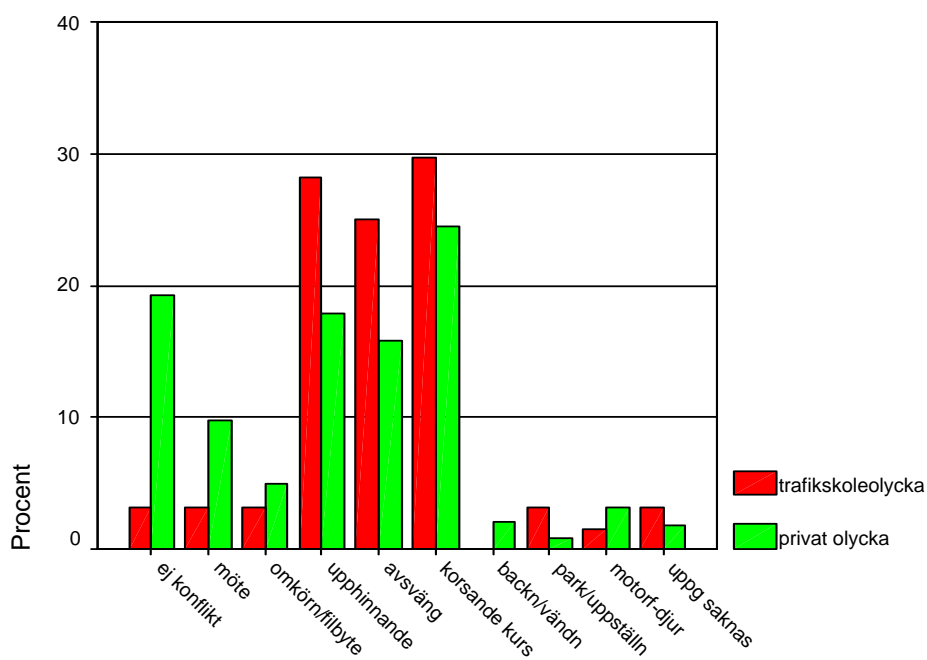
	Trafikskola			Privat		
	Antal	Procent		Antal	Procent	
Delaktiga förare	64	14,4	–	380	85,6	–
Dödade personer	0	0	0	22	100	3,0
Svårt skadade personer	11	8,8	9,2	115	91,2	15,8
Lindrigt skadade personer	109	15,6	90,8	592	84,4	82,2
Totalt antal skadade/dödade	120	14,1	100,0	729	85,9	100,0

Tabell 39 *Samtliga övningskörningsolyckor under åren 1994–1999 redovisat efter om olyckan skett under trafikskoleövning eller privat och efter olyckans svåraste skadeföljd (död, svårt skadad och lindrigt skadad).*

	Trafikskola				Privat			
	Död	Svår skada	Lindrig skada	Totalt	Död	Svår skada	Lindrig skada	Totalt
1994	–	–	6	6	–	12	30	42
1995	–	3	8	11	1	5	36	42
1996	–	3	11	14	3	9	64	76
1997	–	1	8	9	3	18	45	66
1998	–	–	6	6	4	10	37	51
1999	–	–	11	11	1	7	41	49
2000	–	–	7	7	4	10	40	54
Totalt	0	7	57	64 (14,4 %)	16	71	293	380 (85,6 %)

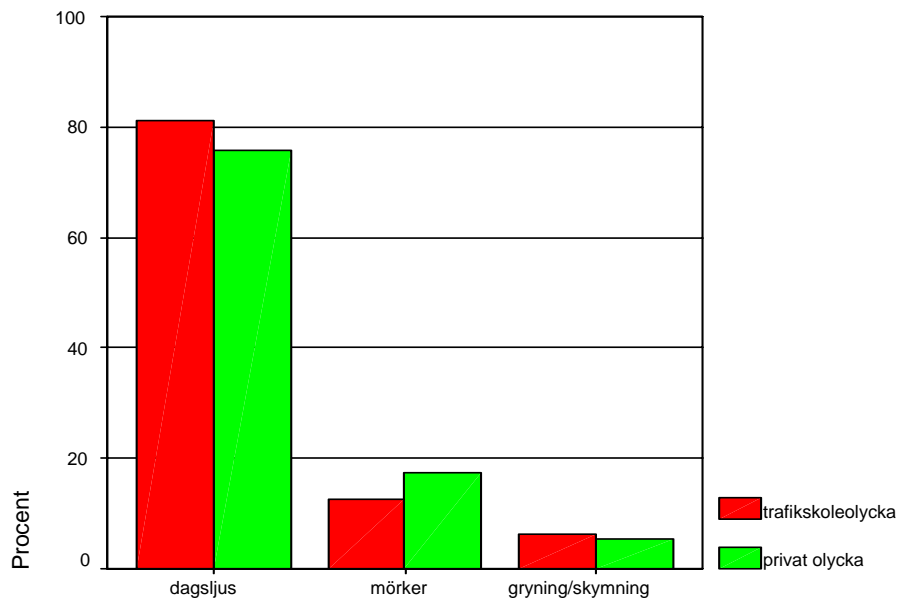
Trafikskoleolyckornas procentuella andel av det totala antalet övningskörningsolyckor under åren 1994–2000 har varierat mellan 10,5 och 20,7 %. Motsvarande siffror för de privata övningskörningsolyckorna blir följaktligen 79,3–89,5 %.

Resultatet att olyckor är betydligt vanligare under privat övningskörning än under övningskörning i trafikskolebil gäller självklart också när olycksmönster skall jämföras. De allra flesta olyckstyper är betydligt vanligare privat än i trafikskolebil. Av denna orsak har i följande redovisningar av olyckstyper relativa jämförelser gjorts så samtliga olyckor fördelats i procent över olyckstyper som tillsammans summerar till 100 %.



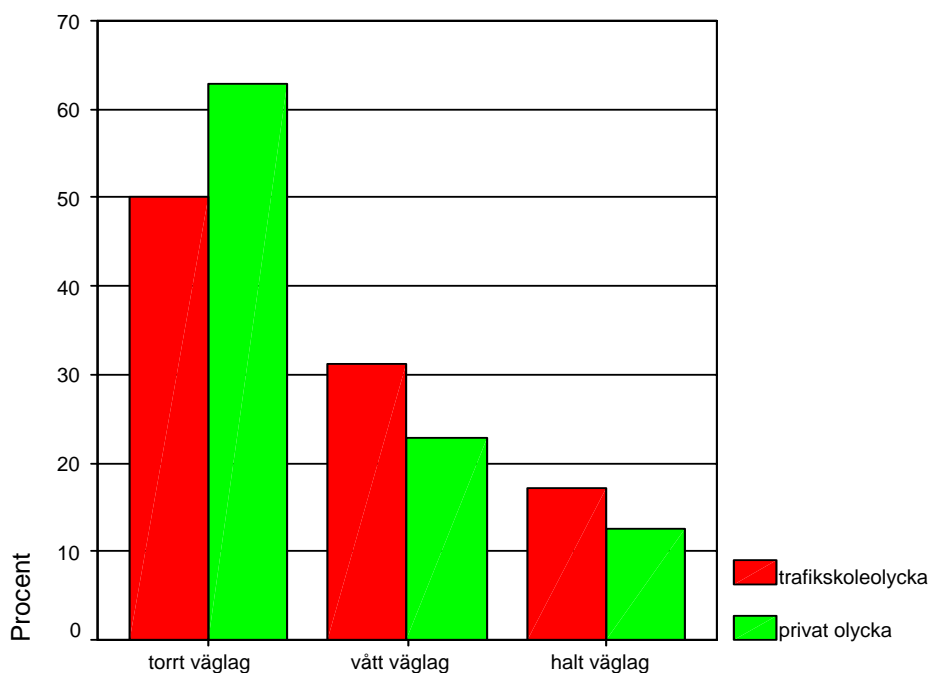
Figur 42 *Fördelning i procent gällande konflikttyp vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).*

De vanligaste konflikttyperna för övningskörningsolyckor vid trafikskoleövning är korsande kurs, upphinnande och avsväng. Dessa konflikttyper samt parkering/uppställning är överrepresenterade vid trafikskoleövning jämfört med privat övningskörning (figur 42). De vanligaste konflikttyperna för privata övningskörningsolyckor är korsande kurs, singelolyckor (ej konflikt), upphinnande, avsväng- och mötesolyckor. Singelolyckor, möte, omkörning /filbyte, backning/vändning och viltolyckor är överrepresenterade vid privat övning jämfört med vid trafikskoleövning.



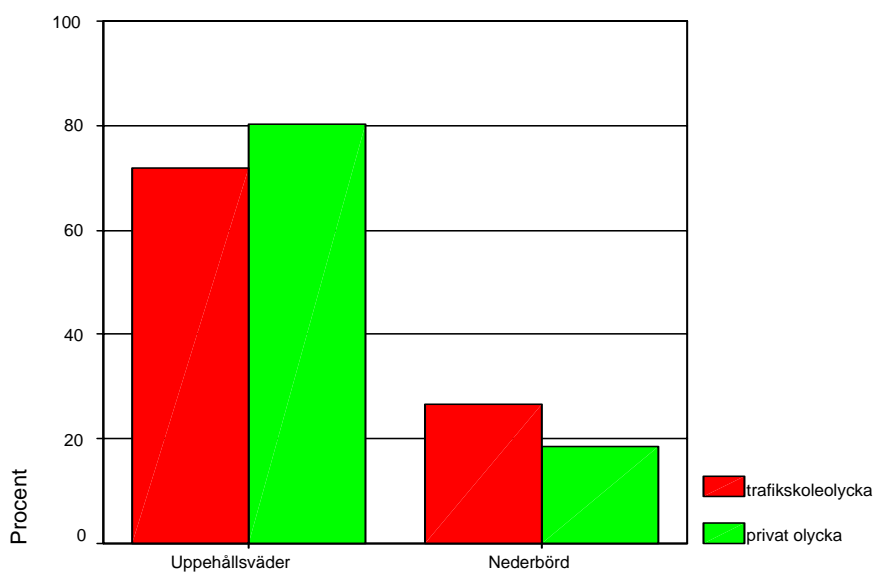
Figur 43 *Fördelning i procent gällande ljusförhållande vid samtliga polis-rapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).*

De flesta övningskörningsolyckorna sker under dagsljus (ca 80 %) oberoende om övningen skett privat eller i trafikskola (figur 43). Övningskörningsolyckor när det är dagsljus och i gryning /skymning är något överrepresenterade vid trafikskoleövning jämfört vid privat övning. Det motsatta förhållandet gäller för övningsolyckor i mörker.



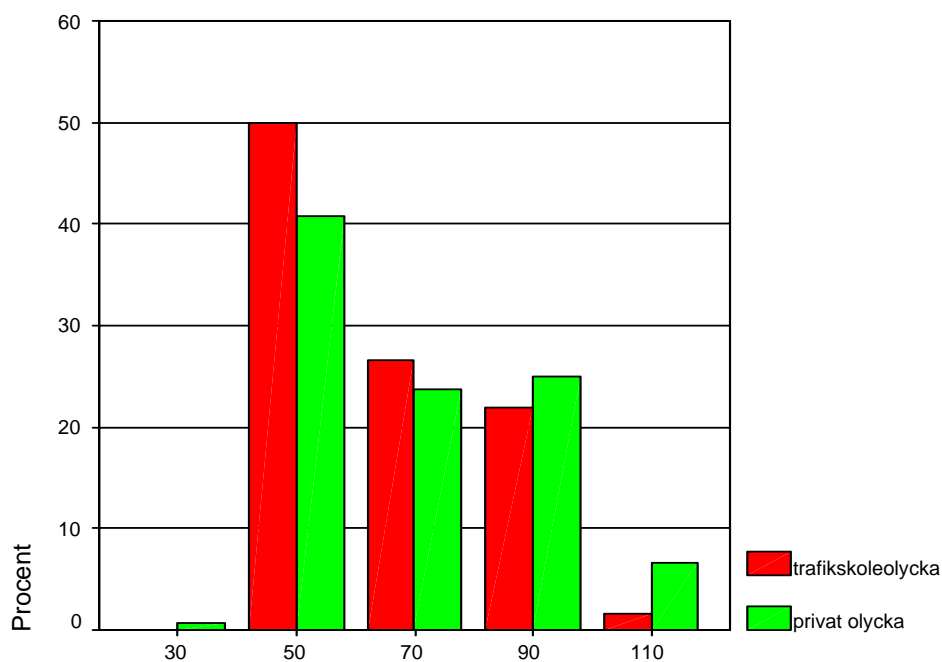
Figur 44 *Fördelning i procent gällande vilket väglag som rådde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning (n=64) och privat övningskörning (n=380).*

Flest övningskörningsolyckor sker på torrt väglag och detta gäller för både trafikskoleövning och privat övning (figur 44). Övningskörningsolyckor på torrt väglag är överrepresenterade för privat övningskörning jämfört med trafikskoleövning. Det omvända förhållandet gäller för övningskörningsolyckor på vått och halt väglag.



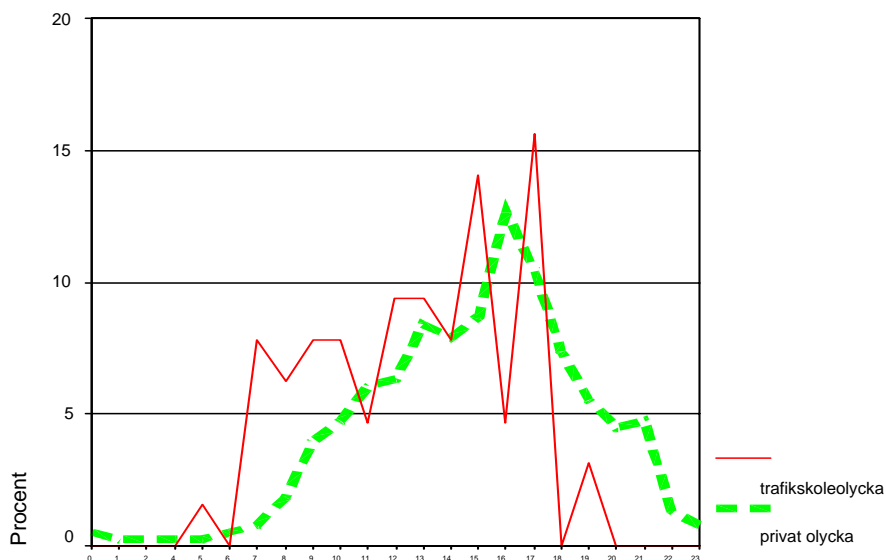
Figur 45 Fördelning i procent gällande vilket väderförhållande som rådde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning ($n=64$) och privat övningskörning ($n=380$).

Övningskörningsolyckor sker vanligen under uppehållsväder (figur 45). Övningskörningsolyckor under uppehållsväder är överrepresenterade vid privat övningskörning jämfört med trafikskoleövning, medan det motsatta förhållandet gäller för övningskörningsolyckor när det är nederbörd.



Figur 46 Fördelning i procent gällande vilken hastighetsbegränsning som gällde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning ($n=64$) och privat övningskörning ($n=380$).

Övningskörningsolyckor sker oftast på vägar med hastighetsbegränsning 50 km/h (figur 46). Det är ovanligt med övningskörningsolyckor på framför allt 30-vägar, men även på 110-vägar. Privata övningskörningsolyckor har en större andel av olyckorna på 90- och 110-vägar, medan trafikskolorna har en större andel av sina olyckor på 50- och 70-vägar.



Figur 47 Fördelning i procent gällande vilken tid på dygnet som rådde vid samtliga polisrapporterade övningskörningsolyckor 1994–2000 vid trafikskoleövning ($n=64$) och privat övningskörning ($n=380$).

Övningskörningsolyckor sker vanligen mellan ca klockan 07.00–18.00 (figur 47). Trafikskoleolyckor är överrepresenterade mellan ca klockan 07.00–10.00, medan privata övningskörningsolyckor framför allt är överrepresenterade mellan ca klockan 18.00–24.00. De flesta trafikskoleolyckorna sker ca klockan 17.00, med flest privata olyckor sker ca klockan 16.00.

6.4 Resultat, olycksstudiens djupanalys

I detta avsnitt redovisas 15 av totalt 16 inträffade dödsolyckor under övningskörning. Varje olycka redovisas för sig med ett efterföljande reflektionsavsnitt. En tolkning, bl.a. av vad olycksförloppen kan innebära för förändringar i utbildningssystemet presenteras i det avslutande diskussionskapitlet 7.

6.4.1 Olycksbeskrivningar

Dödsolycka 1:

Eleven, 18 år 3 månader, skulle tillsammans med pappan som var handledare, mamman och en syster åka en sträcka på ca 15 mil under eftermiddagen. Eleven hade i samband med sin 18-årsdag börjat övningsköra och handledaren hade övningskört med henne uppskattningsvis 15–20 gånger. Hon var också elev på trafikskola och hade vid ett tillfälle missat en uppkörning för någon månad sedan med motivering att hon körde ryckigt. Detta höll handledaren med om och påtalade vid fortsatta övningar. Då ny tid var bokad om någon vecka skulle eleven övningsköra under resan. Hon var van vid bilen som för övrigt enligt handledaren

var utrustad med nya dubbade däck och övningskörningsskylt. Enligt polisens uppgift var dock dubbarna nedslitna. Väder och vägförhållanden var bra. De höll ca 100 km/h på motorvägen. Vägbanan var helt bar och fläckvis fuktig. Då de kom in på 90-sträcka minskades farten till ca 85–90 km/h. Handledaren hade inget att anmärka på det sätt hon framförde bilen.

Då de kört en bit blev vädret sämre och det började enligt handledaren att falla blötsnö. Väderomslaget uppstod mycket plötsligt, enligt handledaren ”som att köra in i en vägg”. Eleven anmodades att sakta ner eftersom blötsnöen på vägen kunde föranleda halka. Eleven saktade in och eventuellt i samband med detta kände handledaren hur bilens bakvagn tappade greppet och sladdade ut mot vänster och över på mötande körfält allt eftersom den vreds och kom att gå med högersidan före. Handledaren uppger att han såg ljus från mötande bilar och tänkte ”nu går det åt helvete”. Ingen i bilen sa något och handledaren hade förhoppningen att de skulle hinna kana över den mötande körbanan och ut i terrängen. De kolliderade i stället med den mötande bilen.

De som färdades i den mötande bilen rapporterar att väglaget varit bra, inte halt eller snötäckt. Den mötande bilen var utrustad med ABS-bromsar och nya dubbdäck. Föraren upptäcker 100–150 meter längre fram övningsbilen som glider över, tvärsälld in på hans körbana. Han blir paralyserad och vet inte vad han skall göra eftersom det på andra sidan vägen är en ravin. Han bromsar maximalt och lyckas nästan få stopp på sin bil då den sladdande övningsbilen med mycket stor kraft och med högersidan törnar in i fronten på hans bil. Föraren bedömer att han fått ned hastigheten till ca 10–20 km/h i kollisionssögonblicket.

Vid sammanstötningen vred sig övningskörningsbilen runt, törnade in i den mötande bilens sida, voltade och blev liggande på taket vid sidan av vägen. Handledaren och systemen kastades ur bilen och blev liggande på vägbanan.

I övningsbilen omkom eleven, mamman och systemen. Handledaren skadades allvarligt. I den mötande bilen skadades föraren och dennes hustru svårt så att de behövde uppsöka sjukvård.

Räddningspersonalen konstaterade att det var halt och skulle alarmera Vägverket för saltning. Strax efter olyckan kom en personbil i samma riktning som övningsbilen, mot olycksplatsen. Den sladdade våldsamt och körde av vägen på motsatt sida.

Vid olyckstillfället rådde skymning, tunn is och lös snö. Enligt vittne hade man på radion varnat för snöoväder.

Reflektioner kring olyckan:

Här finns förmodligen flera olycksbidragande orsaker. Även om föraren i den mötande bilen anger att det inte var halt så tyder uppgifterna från handledaren och från räddningspersonalen på att det var halt. Även det faktum att ytterligare en bil sladdade av vägen tyder på att det faktiskt var halt. Skillnaden låg kanske i att förändringen blev så plötslig för övningsbilen så att den märktes tydligt. Man kan konstatera att det var övningsbilen som orsakade olyckan genom att sladda över på motsatt sida. Eleven hade gått igenom halkutbildning och borde därför ha fått den formella utbildning som krävs på halt underlag. Det är dock helt i linje med de diskussioner som tidigare förts om halkutbildningens inriktning att en helt nyutbildad elev inte kan lita på sina kunskaper när situationen uppstår så snabbt som den tycktes ha gjort i detta fall. Något dubbelkommando skulle inte ha hjälpt här utan snarare kunnat ställa till det ytterligare (fast värre kunde det nog inte ha blivit) eftersom man i en sådan situation måste ha full kontroll över både ratt och

pedaler. Återstår gör egentligen två saker. Det ena är att väghållaren kunde varit snabbare på plats (räddningspersonalen ansåg det motiverat att alarmera om väglaget). Det andra är att personerna i övningsbilen skulle varit mer förutseende genom att vara uppdaterade om vädret och möjligheterna för snö. Inte helt orimligt eftersom olyckan skedde i januari. Möjligt är, om man generaliserar utöver denna olycka, att handledare inte alltid tänker så långt utan att de behöver utbildning för att inse hur viktigt det är att planera övningskörningen ordentligt och att kunna avgöra när det är lämpligt och olämpligt att köra.

Dödsolycka 2:

Eleven, 17 år 3 månader, övningskörde med sin mamma. Han uppger att han var väl förtrogen med både bilen och den aktuella vägsträckningen. Han körde nästan alltid när han och mamman var ute och åkte. Det kunde bli 2 gånger per dag. Han har själv körkort för lätt mc och hade haft körkortstillstånd för B-behörighet i 1 år och 2 månader och har enligt uppgift stor trafikvana.

De var ute och övningskörde på en landsväg med hastighetsbegränsning 70 km/h. Vägbanan var täckt av packad snö. Taxiförare i mötande bil uppgav att han själv körde ca 50 km/h eftersom han visste det fanns ett älgstråk på platsen. Han upptäcker den mötande övningsbilen som körde helt normalt. Då det var 30 meter kvar fick övningsbilen ett plötsligt kast. Taxiföraren uppger att han genast bromsade in och att han hade bra väggrepp. Han uppskattade hastigheten på sitt fordon till högst 10–20 km/h då kollisionen inträffade. Enligt taxiföraren kom den mötande bilen ”som en katapult” mot honom. Höger front eller höger bredd sida slog emot höger front på taxibilen.

Taxiföraren hade säkerhetsbälte på och kunde omedelbart ta sig ur bilen. Eleven hjälptes ut men mamman ramlade ihop inne i bilen. Ambulans tillkallades. Mamman var död vid ankomsten till sjukhus. Eleven och taxiföraren skadades också och behövde sjukhusvård. Båda bilarna blev skrot.

Eleven meddelar att olycksmorgonen var en morgon som alla andra. Han hade gått i säng tidigt kvällen innan och kände sig utsövd. De var uppe i god tid och någon stress var det inte tal om. Eleven har inga minnesbilder av bilresan eller olyckan.

Efter att olyckan inträffat närmar sig ytterligare två bilar. Den ena stannar och den andra styr, för att inte köra in i olycksplatsen, ner sin bil i diket. Inga skador uppstod.

Vid olyckan var det mörker, packad snö, snöfall och hastighetsbegränsning 70 km/h.

Reflektioner kring olyckan:

Olyckan påminner väldigt mycket om dödsolycka 1 ovan. Skillnaden är främst att halkan inte kom plötsligt utan fanns där hela tiden. Okänt om eleven fått halkutbildning, men även om han fått det så har han inte kunnat nyttja dessa kunskaper. Han hade haft körkortstillstånd ganska länge och hade enligt uppgift övningskört mycket. Vägbanan var hal och det var mörkt och snöfall och taxiföraren bedömde att han skulle köra sakta. I ett sådant läge kan man fråga sig om det var lämpligt att alls övningsköra. Krockvåldet och olyckans konsekvenser antyder att övningsbilen körde för fort för de svåra omständigheterna. Visserligen behöver man öva på att köra i halt väglag, men de värsta situationerna kanske skall anstå till senare. Många handledare och elever skulle troligen behöva professionell utbildning och vägledning för att inse detta.

Dödsolycka 3:

Eleven, 16 år och 10 månader, övningskörde med sina två handledare. Resan skulle gå till en plats där mopeddelar skulle inhandlas och tillbaka till hemmet. Vid olyckstillfället var det modern som var handledare och satt i framsätet. Den andra handledaren, moderns fästman och chaufför till yrket, satt i baksätet bakom den andra handledaren. Färden gick på en länsväg med hastighetsbegränsning 90 km/h. Modern berättar att eleven vid olyckstillfället hållit en hastighet på 60–70 km/h. Eleven berättar att han under en del av den tidigare avverkade sträckan uppnått en hastighet på omkring 80 km/h, men att modern då sagt till honom att sänka hastigheten, vilket han gjorde. Den andra handledaren som satt i baksätet säger sig ha tittat på hastighetsmätaren strax före olyckan inträffade och såg då att den rörde sig mellan 60–70 km/h. Två vittnen i två bilar i motsatt körriktning stödjer uppgifterna om att övningskörningsbilen inte framfördes i för hög hastighet. Modern berättar att när de kommit ut på en raksträcka efter en kurva så såg hon en äldre man stå still vid vägens högerkant med en kratta i handen. Hon uppger att hon såg att mannen först tittade åt höger mot en bil som var ca 200 meter bort i motsatt körriktning och att han därefter tittade mot deras bil och sedan återigen åt det andra hållet. Därefter tittade den äldre mannen rakt mot övningsbilen som då enligt modern befann sig ca 5 meter från mannen. Hon upplevde att mannen flackade med blicken och fokuserade blicken bakom deras bil. I samband med detta uppger modern att mannen sprang rakt ut och att det hela gick så fort att eleven inte hann bromsa förrän de redan kört på mannen. Hon uppger att eleven inte panikbromsade och stannade bilen 50 meter längre fram. Den andra handledaren (verkade dock inte som handledare vid olyckstillfället) som satt i baksätet säger att hans sikt framåt varit delvis skymd av fästmon i framsätet. Han uppger att han såg en äldre man stå utmed den högra vägkanten med en kratta i handen. Han tänkte inte mer på mannen då han upplevt att mannen måste ha sett deras bil. Därför gör han inga fler direkta iakttagelser av mannen. När övningsbilen är helt nära den äldre mannen kliver han rakt ut i vägen. Handledaren i baksätet uppger att eleven hinner ropa till ”Vad gör han” varefter de kör på den äldre mannen. Denna handledare hävdar dock bestämt att eleven försökt svänga till vänster för att inte köra på mannen. Denna handledare är alltså chaufför till yrket och hävdar att inte ens en mycket erfaren bilförare skulle ha kunnat undvika vad som skedde. Eleven som chockades svårt av händelsen förhörde någon dag efter olyckan. Han uppgav då att han sedan han fått sitt körkortstillstånd 4 månader tidigare övningskört vid ett 20-tal tillfällen. Eleven säger sig ha sett att det stod en man utmed vägen i ett tidigt skede och fått uppfattningen att mannen skulle korsa vägen. Han har sett att mannen tittat åt båda hållen och därför uppfattat att mannen sett deras bil och minst en bil i motsatt körriktning. Eleven upplevde det som att när bilen kom helt nära mannen, så tog mannen sats som för att springa över vägen och hann också ta något kliv rakt ut i vägen. Eleven säger att han inte ens hann fundera på vad han skulle göra innan mannen sprungit/klivit på bilens högra front. Eleven bromsar därför inte upp bilen förrän efter kollisionen inträffat. De båda vittnena som körde varsin bil i motsatt körriktning uppger liknande berättelser som personerna i övningsbilen. Båda dessa vittnen har lagt märke till den äldre mannen. Ett av vittnena har dock inte gjort några direkta iakttagelser av den äldre mannen och kan därför inte säga om mannen tittat åt båda hållen innan han klev ut i vägen. Det andra vittnet uppger dock sig ha sett mannen titta åt båda hållen, att mannen tagit några steg i vägens längdriktning och sedan klivit rakt ut i vägen och blivit påkörd. Den äldre mannen

som blev påkörd avled på platsen. Enligt släktingar till den avlidne såg han väldigt dåligt och eventuellt kan solens läge ha medfört att sikten försvårades för mannen.

Vid olyckstillfället var det uppehållsväder, torrt väglag och dagsljus. Hastighetsbegränsningen på olycksplatsen var 90 km/h. Inga bromsspår från övningsbilen finns på vägbanan.

Reflektioner kring olyckan:

Orsaken till denna olycka tycks till största delen vara den avlidne mannens nedsatta synförmåga. Både personer i övningsbilen och ett vittne har sett att mannen tittat åt båda hållen, varför det kan sägas vara rimligt att de tolkat situationen som att mannen sett bilarna och att han därför skulle avvakta innan han gick över vägen. Att mannen gick över när bilen var så nära gör att i denna situation är det svårt att komma med förslag till åtgärder för att denna typ av övningskörningsolyckor skall undvikas. Möjligen hade konsekvenserna blivit andra om övningsbilen hade sänkt hastigheten till 20–30 km/h för att krypköra förbi mannen, eller om de stannat. Detta är dock inga rimliga förslag med tanke på vad som är känt om de rådande omständigheterna. Ett dubbelkommande hade heller inte hjälpt i denna situation, då alla personer, inklusive handledaren, uppfattat att mannen sett bilarna och därför inte varit beredda på att han skulle kliva ut mitt i vägen. Vid denna olycka har eleven kört i en hastighet som var lägre än den rådande hastighetsbegränsningen och handledaren har varit uppmärksam. Trots detta gick olyckan inte att undvika och det är oklart om någon förare oberoende av erfarenhet, hade haft möjlighet att undvika denna olycka.

Dödsolycka 4:

Även denna olycka påminner om de två första (dödsolycka 1 och 2) ovan som inträffat under körning på halt väglag. Olyckan inträffar då eleven övningskör med sin handledare på väg hem från fjällen. Det är mycket trafik åt båda hållen och trafiken flyter bra men köbildning uppstår stundtals. Eleven och handledaren har inte hörts om olyckan. Mamman som var handledare omkom och eleven skadades svårt. Hastigheten var enligt vittnesuppgift ca 70–80 km/h. Vittnen i andra bilar berättar också att övningsbilen bromsar först en gång och sedan en gång till varefter bilen börjar slänga från sida till sida och kana över i motsatt körbana sidledes. Bilen kolliderar där med en mötande bil och kastas ut på åkern. Efterföljande förare rapporterar att hon panikbromsar och har inga svårigheter att få stopp på bilen.

Man konstaterade att det var ostadigt väder. Det rådde snöbyar och det var bitvis modd på vägen. Ett vittne anger att det troligen var en snöslasksträng där olyckan inträffade.

Reflektioner kring olyckan:

Materialet är mycket bristfälligt och det är svårt att dra några slutsatser om orsaker och åtgärder. Det enda man kan konstatera är att omständigheterna var svåra med mycket trafik, snöbyar och snömodd. Kanske en olämplig miljö för övningskörning.

Dödsolycka 5:

Eleven, 17 år och 7 månader, övningskörde tillsammans med sin handledare i samband med en resa till elevens flickvän. De färdades på E4:an i en hastighet av ca 80 km/h. Strax före en korsning möter de två personbilar i motsatt körriktning som enligt eleven kör mycket nära varandra. Handledaren kan inte bedöma hur stort avståndet mellan dessa två bilar var eller vilken hastighet de höll, eftersom de befann sig ca 200–250 meter från den egna bilen. Handledaren menar vidare att det inte var något speciellt med dessa bilar då de körde normalt. Strax efter att handledaren sett dessa bilar upptäcker hon en person som vallar sina skidor på en parkeringsplats vid vägen och blicken riktas mot denne person samtidigt som hon för ett samtal med eleven. När hon återigen vänder blicken framåt såg hon hur något svart slungades upp i luften bakom den första mötande bilen. Handledaren hann yttra "Vad är det som händer där" och eleven hade tydligen uppmärksammat vad som skett och svarade "Han körde ju på". Eleven säger sig ha uppfattat att den första bilen gjorde en inbromsning och höll till höger. Enligt eleven förberedde föraren av denna bil troligen en högersväng i korsningen. Handledaren kan inte säga om den första bilen visat körtecken för högersväng innan olyckan. Eleven såg hur den andra (bakomvarande) bilen gjorde en kraftig sväng ut mot körbanans mitt och kolliderade med den framförvarande bilens vänstra bakdel, vilket gjorde att glassplitter och liknande kastades ut mot mitten av vägen. Eleven bromsade (detta stöds av bromsspår) och försökte undvika olyckan genom att styra åt höger. Den påkörda framförvarande bilen i motsatt körriktning slungades ut mot vägbanans mitt, fick sladd och vred sig sakta 180 grader. Den påkörda bilen var hela tiden i rörelse och kolliderade med höger bakdel i fronten på elevens och handledarens bil. Eleven säger sig ha uppfattat att den påkörda bilens hastighet ökade efter påkörningen och handledaren upplevde att den påkörda sladdande bilen slungades med våldsamt kraft mot deras bil. Eleven menar att den bakomvarande bilen som i första skedet körde på den framförvarande bilen är vållande till olyckan pga. den höga hastigheten och det korta avståndet.

Föraren i den bakomvarande bilen som körde på den framförvarande bilen i motsatt körriktning uppger sig ha kommit ifatt den framförvarande bilen på E4:an strax innan korsningen där olyckan skedde. Föraren uppger att hon körde i en hastighet av 80–90 km/h. Föraren uppger att avståndet till den framförvarande bilen var ca 10 meter och att detta berodde på förberedelse av en omkörning. När de närmade sig korsningen uppger denna förare att bromsljusen plötsligt tändes på den framförvarande bilen och att den samtidigt styrde åt höger, dock utan att någon blinkers användes. Efter detta minns föraren ingenting av vad som hände förrän hon fann sig sittande stilla i bilen 150 meter från olycksplatsen. Hon uppger att detta måste bero på att hon drabbats av ett chocktillstånd.

De två personer som färdades i bilen som blev påkörd bakifrån avled pga. av den våldsamma kollisionen. Handledaren i bilen som kolliderade med tidigare nämnd bil blev svårt skadad. Eleven och föraren i den bakomvarande bilen som körde in i den framförvarande bilen till att börja med, klarade sig utan personskador.

Vid olyckstillfället var det uppehållsväder, torrt väglag och dagsljus. Hastighetsbegränsningen på vägen var 90 km/h och det var god sikt på olycksplatsen.

Reflektioner kring olyckan:

I detta fall är det svårt att komma med förslag till hur bilen med eleven och handledaren skulle ha kunnat undvika olyckan. Det är tyvärr inte ovanligt med att bilister håller för kort avstånd till framförvarande fordon och skulle man bromsa, svänga av etc. varje gång man mötte två bilar som körde med för kort avstånd till varandra, så skulle man få stanna väldigt ofta. Eleven har tydligen reagerat genom att bromsa och försöka styra åt höger. Hade eleven valt att styra åt vänster hade de troligen krockat med den bakomvarande bilen istället, eftersom denna stannat först 150 meter efter olycksplatsen. Det enda som man kan peka på, är det faktum att handledaren för ett ögonblick vänt bort blicken. Frågan är dock om olyckan hade kunnat undvikas ändå, med tanke på bilarnas hastighet samt det sladdande förloppet på den bakifrån påkörda framförvarande bilen i motsatt körriktning. Ett dubbelkommande kunde möjligen hjälpt att minska övningsbilens hastighet. Det som talar emot detta är att eleven verkar ha reagerat snabbare än handledaren och dessutom faktiskt bromsat. Olyckan kan dock användas för att betona vikten av att handledaren i möjligaste mån är så uppmärksam som det bara går i alla situationer, eftersom allt kan hända ute på vägarna.

Dödsolycka 6:

Eleven, 18 år och 7 månader, övningskörde med sina 72-åriga morföräldrar. Morfar satt fram som handledare och mormor satt bak. I samband med en vänstersväng i en stor signalreglerad fyrvägs korsning kolliderade deras bil med en buss i motsatt köriktning som skulle rakt fram i samma korsning. Föraren av bussen uppger att han när han närmade sig korsningen bromsade in för att se vilken färg det var på trafikljuset. Han såg att det var grönt, men när han närmade sig korsningen skiftade det om till grön-gult. Samtidigt såg han att det kom en bil i motsatt köriktning som svängde vänster i korsningen. Han menar att han inte hade en chans att väja för denna bil. Han uppger vidare att bilen var mitt i korsningen när bussen hade grön-gult på trafikljuset. Han insåg direkt att en kollision var oundviklig och uppger att han tvärbromsade vid kollisionen. Han har inte fått uppfattningen att bilen försökte väja för bussen. Bussföraren ådrog sig lindrigare skador vid olyckan. Ingen annan i bussen skadades. I övningsbilen omkom handledaren och passageraren. De satt båda på höger sida i bilen, dvs. den sida som träffades av bussen. Mormodern tros inte ha använt säkerhetsbälte eftersom det satt fastklämt i inrullat läge. Eleven skadades svårt.

Bussen var till största delen fylld med skolbarn. Två lärare som var med i bussen har lämnat vittnesmål. Det ena vittnet satt längst fram i bussen på den högra sidan. Hon ser den svängande bilen när bussen kommit fram till korsningen och hann skrika ”herregud” då hon såg att de skulle kollidera. Hon berättar också att hon sett att trafikljuset i korsningen var grön-gult när bussen passerade dessa. Bilen som påkördes befann sig mitt framför bussen när denna körde rakt fram i korsningen. Hon uppfattade situationen som att föraren i bilen aldrig såg bussen då hon aldrig såg att bilen väjde.

Det andra vittnet i bussen var en lärare som satt bakom chauffören. Hon uppskattar att bussen körde i ca 50–60 km/h i den aktuella korsningen. Hon uppger att trafikljuset visade gult då bussen passerade genom korsningen och att de höll på att slå om till rött. När bussen var på väg genom korsningen upptäckte hon bilen som höll på att svänga vänster och förstod direkt att en olycka skulle ske. Hon upplevde inte den bromsning som busschauffören utförde som en tvärbroms.

Ytterligare fem vittnesmål finns från personer i tre bilar som stod och väntade på grönt ljus på andra platser i korsningen. Det första av dessa vittnen färdades som passagerare (föraren är inte hörd) i framsätet på en bil och olyckan skedde ca 15 m framför hans position. Vittnet menar att bilen som skulle vänster i korsningen stod stilla och väntade för att kunna svänga vänster. Han upplevde det som om bilen var konstigt placerad i korsningen, att den nästan stod mitt i det körfält som trafiken som skulle rakt fram i korsningen använde. Plötsligt ser han en buss komma i med vad han upplevde som hög hastighet (men han kan inte uppskatta hur fort) i korsningen. Bussen kör rakt in i den stillastående personbilen och han säger att just för att bilen stod stilla så uppfattade han väl bussens hastighet som hög. Han såg inte bussen väja åt något håll och menar att bussen inte kunde köra till höger om bilen pga. att den stod för långt in i bussens körfält.

I körfältet bredvid nämnt vittne, stod en bil varifrån två vittnesmål finns upptagna. Föraren i denna bil uppger att han tittade på trafikljuset och väntade på att det skulle bli grönt. Plötsligt hörde han en kraftig smäll och såg då att en buss körde på en bil. Han har inte sett om personbilen blinkade vänster eller inte. Det andra vittnet i denna bil har inte lämnat någon ny ytterligare information, förutom att hon uppfattat det som om att bussen hade en hög hastighet när kollisionen inträffade.

Slutligen finns det två personer som bevittnade olyckan från en bil stående på andra sidan av korsningen från de övriga vittnena. Föraren i denna bil såg en buss komma från höger och körandes rakt ut i korsningen. När den nått mitten av korsningen hörde han en kraftig smäll och trodde att bussen kört på något trafikljus. Först när bussen passerat korsningen såg han att en bil var deformerad. Han anser inte att bussen bromsat då han inte hört några bromsljud. Vad gäller bussens hastighet uppger han att "bussen kröp inte fram". Passageraren i denna bil har i stort sett återgivit samma händelseförlopp och har alltså heller inte sett den bil som blev påkörd förrän efter olyckan inträffat.

I den bil som påkördes och där det bedrevs privat övningskörning avled båda de äldre personerna. Eleven fick svåra skador och förhördes först en dryg vecka efter olyckstillfället. Eleven säger sig inte minnas någonting från olyckan. Hon kommer ihåg att hon tillsammans med morföräldrarna skulle övningsköra till elevens hem och att morföräldrarna sedan själva skulle fortsätta till en stuga. Hon uppger att mormodern satt fram som handledare när de backade ut bilen från garaget och att de sedan åkte 50–70 meter för att plocka upp hennes morfar. Övriga uppgifter från olyckan, t.ex. passagerarnas placering efter att olyckan inträffat tyder dock på att passagerarna kan ha bytt plats så att morfadern flyttat fram och tagit över handledarrollen. Eleven uppgav att hon haft körkortstillstånd i tre månader och att hon under denna tid övningskört mycket, dels privat med sina morföräldrar, dels hade hon tagit 16 körlektioner på trafikskola under dessa tre månader. Hon hade även genomgått sin halkutbildning. Hon säger sig ha passerat ett otal gånger genom olycks korsningen under sina lektioner på trafikskolan. Eleven får se en skiss över olycksplatsen och menar efter att ha tittat på den att det var ett konstigt vägval med tanke på var de skulle. När hon med sina morföräldrar skulle övningsköra dit de vid detta tillfälle skulle, brukade de alltid enligt eleven åka en annan väg för övningens skull. Varför de denna dag tog en annan väg kan hon inte svara på eftersom hon inte minns.

Vid olyckstillfället rådde uppehållsväder, det var torrt väglag och dagsljus. Hastighetsbegränsningen var 50 km/h i korsningen. Enligt bussens färdskrivare höll bussen en hastighet av ca 63 km/h vid olyckstillfället.

Reflektioner kring olyckan:

Det är svårt att förstå hur denna olycka har skett. Utifrån fotografierna av korsningen ser det ut som om de inblandade borde ha sett varandra på ett tidigt stadium. Personerna i övningsbilen borde ha sett bussen pga. av dess storlek och bussföraren borde ha sett personbilen pga. att han hade god överblick över korsningen från sitt håll. En möjlig orsak kan därför vara att samtliga parter brustit i uppmärksamhet samtidigt. Utredningen ger ingen samstämmig bild huruvida den påkörda bilen stod still i bussens körfält eller om den var i rörelse i kollisionsoögonblicket. Flera vittnen har upplevt bussens hastighet som hög och färdskrivaren visade att föraren av bussen körde klart över den för korsningen gällande hastighetsbegränsningen. Det finns inga bromsspår efter bussen och en av bussens passagerare har inte upplevt det som att bussföraren utfört en tvärbroms som denne angett. Förutom bristande uppmärksamhet kan olyckan ha berott på ovana vid detta vägval. Eleven har uppgett att hon passerat korsningen vid ett otal tillfällen tidigare, men brukar tydligen enligt egen utsago ta en annan färdriktning i korsningen i vanliga fall. Om hon i stället varit van att göra en högersväng i korsningen kan detta möjligen förklara hennes beteende och placering inför vänstersvängen som vissa vittnen lämnat uppgift om. Ett dubbel-

kommando kan ha hjälpt i denna situation under förutsättning att handledarna uppmärksammat situationen och bromsat bilen innan den stod i det körfält som bussen kom körande i. När bilen kommit ut i bussens körfält hade dock inte ett dubbelkommando kunnat reda upp situationen. Ytterligare en orsak kan ha varit handledarnas höga ålder, men materialet ger ingen information om t.ex. nedsatt syn som skulle kunnat förklara att olyckan skedde. Det är också oklart om eleven använde blinkers, vilket om den inte användes, skulle ha kunnat väcka bussförarens uppmärksamhet om den hade använts. Bristande erfarenhet hos eleven kan vara en ytterligare förklaring till olyckan. Visserligen har eleven själv uppgivit att hon hade övningskört mycket (både privat och i trafikskola) under den relativt korta period som hon haft körkortstillstånd. Hon hade även genomgått sin halkutbildning, vilket gör det rimligt att anta att hon var nära att köra upp. Detta skulle kunna peka på vikten av att det inte bara räcker med att övningsköra mycket under en kort och intensiv period, utan att det även är viktigt att övningsperioden sträcks ut över tid.

Dödsolycka 7:

Eleven, en kvinna på 18 år, var ute och övningskörde i dagsljus med sin pappa. De körde på landsväg med 110 km/h hastighetsbegränsning. Det regnade kraftigt och vägbanan var mycket våt. Bilens hastighet var ca 90–100 km/h. I baksätet satt ytterligare en vuxen passagerare. Eleven uppges ha övningskört ”vid ett antal tillfällen med fadern”. När de närmade sig olycksplatsen var det mycket vatten på vägen så eleven sänkte farten något. Plötsligt och utan förvarning tappade bilen fästet, sladdade och gled över mot vänstra vägsidan, fortsatte ner i slänten och kolliderade med en lyktstolpe. Smällen var så kraftig att bilen klövs i två delar. Fadern omkom, passageraren skadades svårt och eleven skadades lindrigt. Det har inte kunnat fastställas om eleven eller om passageraren i baksätet använt bilbälte. Handledaren använde bilbälte.

De färdades i en Honda Civic av 81 års modell. Bilen var utrustad med däck av tre olika dimensioner och av fyra olika fabrikat varav två var helt utan mönster. Cordväven var blottad på ca 20 cm av vänster bakhjul. Bilen var förutom de dåliga däcken också i övrigt i allmänt dåligt skick. Exempelvis konstaterades rostskador i bärande delar, att ett bältesfäste hade lossnat och att avgassystemet som delvis var "hemsnickrat" var i dåligt skick. En stor TV var också placerad i baksätet utan förankring.

Reflektioner kring olyckan:

En rimlig tolkning kring denna olycka är att bilens däck i kombination med väder/väglag varit avgörande för förloppet. Tre olika dimensioner och helt blankslitna däck vid övningskörning i kraftigt regnväder i 90–100 km/h är både brott mot gällande lagar och olämpligt ur övningskörningssynpunkt. Den stora TV:n i baksätet kan troligen ha bidragit till de uppkomna personskadorna. Ur utbildningssynpunkt förefaller det som om en handledarutbildning skulle kunnat vara ett positivt tillskott, där man skulle poängtera en rad grundläggande inslag som t.ex. effekter av slitna däck, krav på bältesanvändning, hastighetsanpassning m.m. Ett dubbelkommando skulle troligen inte ha hjälpt här.

Dödsolycka 8:

Uppgifterna kring denna dödsolycka är mycket knapphändiga pga. att alla inblandade utom den övningskörande eleven avled till följd av kollisionen. Eleven, 17 år, blev svårt skadad vid olyckan och förhördes drygt tre veckor efter olyckan. Han säger sig komma ihåg vad som skett strax före olyckan. Han uppger att han var ute och övningskörde och att hans mor varit med i bilen som handledare. Med i bilen var hans lillebror som satt i baksätet. Samtliga i bilen var fastspända med bilbälte. Strax före kollisionen har han sett två bilar komma emot deras bil i mötande körriktning. När han mött och passerat den första bilen kommer den efterföljande bilen plötsligt och helt oförklarligt för honom över på hans sida av vägen. Eleven uppskattar att avståndet till den mötande bilen när denna gir inträffade var ca 50 meter. Han uppger vidare att han körde i ca 80 km/h när detta skedde och att han bromsade (bromsspår på 18 meter finns registrerade i undersökningsmaterialet) för att försöka undvika en kollision. Detta lyckades dock inte och de två bilarna frontalkrockade. Kollisionen inträffade mitt i en avtagsväg till en större firma. Eleven uppger vidare att han inte uppfattat något blinkerstecken från den mötande bilen som han kolliderade med och han tror inte heller att denna bil hade påbörjat en omkörning av den framförvarande bilen i dennes körfält. Eleven säger sig inte ha någon förklaring till varför den bil han kolliderade med gjorde denna plötsliga gir över till körbanans vänstra sida och han vet heller inte vilken hastighet som den bil han kolliderade med hade. Det finns inga vittnen till själva olycksförloppet. Föraren i den bil som kommit över i fel körfält körde en företagsbil och var troligen på väg att utföra ett arbete när olyckan inträffade. Om detta verkligen var fallet finns det dock inga direkta uppgifter om i undersökningsmaterialet. I bilens bakre utrymme fanns dock fyra tunga arbetsväskor/-lådor som sammanlagt vägde 156,5 kg. De var inte lastsäkrade och kastades vid kollisionen framåt så att bakre ryggstödet brast och kastades framåt mot förarstolen. Föraren av denna bil avled till följd av olyckan. Av de som färdades i övningsbilen avled handledaren och elevens lillebror till följd av olyckan. Enligt undersökningsmaterialet använde samtliga inblandade personer i olyckan bilbälte. Den 5-åriga pojken satt i mitten bak och hade bara midjebälte. Han omkom av stora skador på levern som följd av belastningen från bältet. Den efterföljande tekniska undersökningen av de två inblandade bilarna visade inte på några brister hos bilarna som kan förklara det inträffade.

Vid olyckstillfället rådde uppehållsväder, halt väglag (tjock is/packad snö och tunn is där vägbanan var synlig), mörker men fungerande och tänd gatubelysning. Hastighetsbegränsningen var 90 km/h. Skiss över olyckan finns.

Reflektioner kring olyckan:

Den troligaste orsaken till olyckan är att föraren av den bil som kom ut i fel körriktning har somnat eller har distraherats av någonting (mobiltelefon, letat efter något etc.) och därför girat ut i fel körfält. Det som talar för detta är att inga bromsspår finns från denna bil, vilket tyder på att föraren inte har reagerat över vad som hänt. Då det rådde halt väglag kunde man också tänkt sig att föraren fått sladd, men inget i undersökningsmaterialet tyder på att så var fallet. Eleven i övningsbilen har bromsat för att försöka undvika olyckan. Möjligen hade olyckan kunnat undvikas om han även lyckats väja åt något håll, men med tanke på hastigheten och väglaget är det svårt att se hur detta skulle ha gått till. Ett dubbelkommando hade inte förhindrat denna olycka eftersom det inte finns någonting som tyder på att föraren av den bil som kommit ut i fel körfält har bromsat. Det

hade alltså behövts att övningsbilen hade förändrat sin körriktning för att en kollision mellan fordonen skulle ha undvikits. Eleven framförde enligt egen utsago sitt fordon i ca 80 km/h, alltså under gällande hastighetsbegränsning. Möjligen var detta ändå för hög hastighet efter rådande väglagsförhållande, men inget i utredningsmaterialet tyder på att så skulle vara fallet. Eleven har bromsat hårt vilket bromsspåren visar och trots detta har inte en sladd uppstått. Bilen som eleven körde hade inte ABS och om det varit väldigt halt hade denna bromsning lett till en sladd. Det är med andra ord svårt att med utgångspunkt från de uppgifter som finns kring olyckan komma med åtgärdsförslag för att liknande olyckor under privat övningskörning framöver skall undvikas. Vad man däremot kan konstatera är att olyckan visar att man kan överväga lämpligheten att ha passagerare i en övningsbil under ett övningspass. Sker en olycka har man åtminstone minskat risken för att fler personer än nödvändigt dör eller skadas. Å andra sida innebär passagerarrestriktioner att mängden övningskörning kraftigt begränsas, vilket i sin tur leder till att fler olyckor inträffar efter man fått körkort istället. Vid denna olycka var det halt väglag och mörkt vilket kan ha spelat in. Det finns inga uppgifter i utredningsmaterialet om hur länge och hur mycket eleven hade övningskört. Man bör därför i vidare diskussioner ta med sig frågor kring om när det är lämpligt att en elev kan börja köra på halt väglag och under mörker. I den aktuella olyckan är det dock svårt att säga att eleven har gjort någonting felaktigt och det är inte troligt att en väldigt erfaren bilförare hade agerat på ett annat sätt.

Dödsolycka 9:

Eleven, 17 år 7 månader, övningskörde med sin pappa som var handledare. De hade övningskört ett par månader. De var på väg att svänga vänster in på en Vivo-parkering. Eleven hade börjat förbereda vänstersvängen i god tid och saktat in. Handledaren och eleven samtalade om vad eleven skulle tänka på, t.ex. placering, blinkers. Hastigheten var 40–45 km/h. Plötsligt såg eleven i ögonvrån att det kom en cyklist i hög fart från en tomt på vägens högra sida. Handledaren sa till eleven att svänga men hon tvärbromsade och pappan drog i handbromsen. Cyklisten, en äldre man 84 år, cyklade rakt in i bilens högra sida vid framskärmen. Mannen ramlade i gatan och transporterades senare bort i ambulanshelikopter. Han ådrog sig vid olyckan bäckenfraktur och blev kvar och opererad på sjukhuset. Han avled 11 dagar efter olyckan av en stroke. Yttre omständigheter vid olyckan var goda. Hastighetsbegränsning 50 km/h, dagsljus och torrt väglag/uppehållsväder.

Reflektioner kring olyckan:

I det något bristfälliga materialet saknas uppgifter om en del saker som gör det svårt att exakt förstå tidsrelationerna mellan bilens rörelser, elevens och handledarens åtgärder och cyklistens färd. Vad som framgår är att cyklisten kolliderade med bilens främre högra sida. Det var därför inte övningsbilen som körde på cyklisten utan tvärtom. Det innebär att olyckan teoretiskt skulle kunnat undvikas på två sätt, antingen genom att övningsbilen stannat tidigare eller fortsatt köra så att den passerat då cyklisten kom. Uppgifterna tyder på en konflikt i vad som sades och gjordes i det kritiska ögonblicket. Handledaren sade till eleven att svänga men i stället bromsade de bägge. Bilen kom därför att bli stående i cyklistens färdriktning. En möjlig förklaring kan självklart vara att marginalen blev liten och att det inte fanns tid för logiskt tänkande, det blev i stället panikreaktion med att bromsa. Antingen kan man således se olyckan som oundviklig pga. att cyklisten cyklade in i bilens sida eller så kunde den eventuellt ha undvikits med bättre uppmärksamhet från elev eller handledare. Ett dubbelkommando skulle eventuellt ha hjälpt, men man skall då lägga märke till att handledarens första reaktion var att eleven skulle fortsätta och svänga, inte bromsa, vilket möjligen skulle skapat samma konflikt som nu uppstod. Större medvetenhet om uppmärksamhetens betydelse skulle kunnat påtalas vid en handledarutbildning.

Dödsolycka 10:

På en motortrafikled på E18 frontalkrockade två personbilar. I övningsbilen fanns elev och handledare och i den andra bilen fanns en ensam förare. Den sistnämnda samt eleven i övningsbilen avled till följd av kollisionen. Handledaren fick svåra personskador och har inte hörts, vilket gör att utredningsmaterialet saknar information från någon person som suttit i någon av de olycksinblandade bilarna. Däremot finns vittnesuppgifter från personer som sett när olyckan inträffade. Enligt utredningsmaterialet har övningsbilen av okänd anledning kommit över i motsatt körfält och där frontalkrockat med den andra personbilen. Det finns 20 meter långa bromsspår från den sistnämnda personbilen men inga från övningsbilen. Eleven var vid olyckstillfället 18 år och 1 månad. Det framgår inte hur länge eleven hade haft körkortstillstånd. I utredningsmaterialet finns en handskrivna anteckning om när körkortstillståndet skulle blivit utfärdat. Det angivna året för denna anteckning är dock felaktig, vilket gör det omöjligt att veta om eleven haft körkortstillstånd i 1 månad, 1 år eller 2 år. Vad som är känt är att eleven fyra dagar innan olyckan kommit tillbaka från en semesterresa utomlands. Enligt anhöriga till eleven hade han under denna resa tillbringat tre dagar på sjukhus med hög feber.

Efter att olyckan skett stannade en mängd andra trafikanter till och hjälpte till vid räddningsarbetet, bl.a. släckte de en brand som uppstått i en av bilarna, tog hand om de skadade personerna etc. Nedan beskrivs olyckan med utgångspunkt från de vittnen som såg olycksförloppet.

Ett vittne färdades som förare i en bil direkt bakom övningsbilen. I bilens baksäte satt vittnets sexåriga dotter. Vittnet såg hur övningsbilen långsamt körde över mittlinjen in i mötande körfält och slutligen frontalkrockade med en personbil som kom körande i motsatt riktning. Hon har ingen förklaring till varför övningsbilen körde över i fel körfält. Detta vittne kunde vidare tala om att det inte var fråga om en omkörning. Hon har inte lagt märke till att några bromsljus skulle ha tänts på övningsbilen under olycksförloppet och hon uppskattar att övningsbilen framfördes i en hastighet som var något lägre än 90 km/h. Själv körde hon vid tillfället ca 90 km/h och upplevde att hon långsamt hade närmat sig övningsbilen.

Ett annat vittne färdades som ensam förare bakom förstnämnda vittne. Uppgifterna är liknande, dvs. att övningsbilen glidit över i mötande körbana med frontalkollision med mötande personbil som följd. Detta vittne anser att olyckan verkade oförklarlig då det var torrt och vackert väder när olyckan inträffade.

Flera vittnesmål finns som tidigare nämnts från personer som stannat till och deltagit i räddningsarbetet. Ett av dessa vittnen tror sig minnas att hög musik från övningsbilens bilradio spelades när han rusade fram för att hjälpa till vid olycksplatsen.

Vid olyckstillfället var det uppehållsväder, torrt väglag och dagsljus. Olyckan skedde på en motortrafikled där hastighetsbegränsningen var 90 km/h. Skisser över olycksplatsen finns.

Reflektioner kring olyckan:

Den troliga orsaken till olyckan är att både elev och handledare måste ha fokuserat sin uppmärksamhet på någonting annat än själva körningen. Det är inte rimligt att anta att båda två har somnat. Ett vittne tror sig komma ihåg att bilradion var på och att hög musik spelades. Möjligen kan elev och handledare ha hållit på med bilradion och därmed tappat koncentrationen på framförandet av bilen. Eleven kan dessutom ha varit trött med koncentrationssvårigheter som följd efter

sin utlandsvistelse och sjukhusvistelse med hög feber. Inga bromsspår finns efter övningsbilen vilket tyder på att varken elev eller handledare har uppmärksammat vad som hände, det är därför tveksamt om ett dubbelkommando hade hjälpt i denna situation. De två vittnen som sett olyckan beskriver att övningsbilen långsamt glidit över i fel körfält och detta antyder att det hela rörde sig om bristande uppmärksamhet från elev och handledare. Den som skulle kunna kasta ljus över vad som skett innan kollisionen, dvs. handledaren, är inte hörd i utredningen. Det förslag till åtgärd man kan ge med hänsyn till informationen kring denna olycka, är återigen att betona vikten av att alltid vara uppmärksam när man verkar som handledare vid privat övningskörning. Då övningsbilen enligt vittnen långsamt glidit över i fel körfält, skulle handledaren kunnat styra tillbaka bilen genom att ta tag i ratten. Detta är i så fall en utbildningsfråga.

Dödsolycka 11:

Eleven, 26 år och 5 månader, var ute och övningskörde med sin handledare. Eleven hade haft kk-tillstånd i ca 8 månader. De hade under dagen kört växelvis som förare och var vid olyckstillfället på väg till elevens föräldrar. Eleven uppger i förhöret att hon i kurvan där olyckan skedde höll en hastighet på max 50 km/h. I en kurva mötte de en motorcykel som körde på rätt sida utan problem genom kurvan. Efter den kom mc nr 2 som höll hög hastighet och som körde nära mittlinjen och 3–4 sekunder senare kom ytterligare en MC i väldigt hög hastighet (hon uppskattar MC:ns hastighet till kanske 90 km/h). Denna MC låg i en hård högersväng och körde i fel körfält. Eleven upplevde att MC-föraren ”hajade till” när han fick syn på övningsbilen. Eleven som redan väjt åt höger för den andra motorcykeln väjde ytterligare åt höger. Den tredje motorcykeln kolliderade trots detta med hennes bil, varvid bilen krängde åt höger och kolliderade med en stolpe. Motorcyklisten kastades av och träffade bilen bakom övningsbilen. Motorcyklisten omkom i kollisionen. Det finns inga uppgifter om hur stor erfarenhet av övningskörning som eleven hade fram till olyckstillfället. I förhör beskriver eleven bara de två sista motorcyklarna. Hon tycks alltså inte ha lagt märke till den första.

Föraren i bilen som låg bakom övningsbilen ger följande beskrivning av olyckan. Föraren i denna bil säger sig ha legat ca 30 meter bakom övningsbilen som uppskattas ha kört i 50–60 km/h. Detta vittne uppger att han i den skarpa kurvan såg hur tre motorcyklar kom körande mot honom i motsatt körfält. Han uppfattade att motorcyklarna kom i hög hastighet. Den första motorcykeln passerade dem utan problem, den andra låg strax intill eller något på fel sida om spärrlinjen och vittnet såg övningsbilen väja för att undvika motorcykel nummer 2, den tredje motorcykeln låg på fel sida av spärrlinjen och i bilarnas körfält. Kort därefter ser denne bilförare hur den tredje motorcykeln kolliderar med övningsbilen och hur motorcykelföraren kommer farande mot hans bil med en kollision som följd. Denna förare uppger att han försökt bromsa, men att han inte hunnit för att allting gått så fort. Själv uppger han att han körde i 50–60 km/h pga. att övningsbilen körde så långsamt.

Ytterligare 50 meter bakom föregående bil fanns ännu en bil. Detta vittne ger en liknande beskrivning av olycksförloppet och säger sig också ha sett att bilen framför honom bromsade och att bromsljusen tändes.

Förarna av de två motorcyklar som först kom körande i kurvan har också hörts i utredningen. De uppger att den förolyckade motorcykelföraren var ganska erfaren. Den avlidne skulle tidigare ha kört den aktuella sträckan vid ca 10 tillfällen. Den förste motorcykelföraren uppger att den avlidne var en renlevnadsmänniska och att han alltid körde försiktigt och aldrig vårdslöst. Han tror att anledningen till att olyckan skedde var att den avlidne gjort en felbedömning av hur skarp kurvan var. Den andre motorcykelföraren tror också att det var en felbedömning av den avlidne som gjorde att det gick som det gick. Själv hade han upplevt kurvan som mycket otäck och skarp. Han berättar också att den avlidne innan de gett sig iväg nämnt att han känt sig osäker på det aktuella vägavsnittet. Detta vittne säger att de (MC förarna) höll en låg hastighet, ca 50 km/h. Ingen av de två överlevande motorcykelförarna säger sig ha sett något djur vid sidan av vägen eller att det skulle ha legat grus på vägen som skulle ha kunnat förklara olycksförloppet.

Vid olyckstillfället var det uppehållsväder, torrt väglag och dagsljus. Hastighetsbegränsningen på olycksplatsen var 70 km/h. Det finns ingen uppgift att bromsspår skulle ha registrerats på platsen.

Reflektioner kring olyckan:

Den mest rimliga förklaringen till olyckan är att den avlidne föraren missbedömt kurvan och därmed kommit över på fel sida av vägen. Troligen har hastigheten också varit för hög, även om motstridiga uppgifter finns om detta. Att övningsbilen hållit en hastighet klart under den rådande hastighetsbegränsningen torde stå utom allt tvivel. Att eleven även försökt väja för att undvika en kollision verkar också stämma. Eleven verkar alltså ha uppmärksammat vad som höll på att ske, men har inte kunnat undvika olyckan. Dock verkar eleven inte ha upptäckt den första motorcykeln, vilket kan bero på att denna dels höll sig på sin sida av vägen, dels att eleven säkerligen var skakad efter det inträffade. Vad som ytterligare talar för att eleven troligen gjorde vad som var möjligt att göra för att undvika olyckan, är att inte heller den bakomvarande bilen hann stanna för motorcykelföraren. Denna bil låg enligt egen uppgift ca 30 meter bakom övningsbilen och såg alltså vad som skedde och hade längre tid att reagera än eleven i bilen framför, utan att kunna förhindra en kollision. Båda bilarna hade dessutom låg hastighet, men kunde i alla fall inte klara ut den inträffade situationen. Detta är därför en olycka som bedöms skulle ha inträffat även om föraren i den första bilen varit en erfaren förare.

Dödsolycka 12:

Eleven, 17 år 8 månader, övningskör med sin mamma som handledare. Eleven har haft körkortstillstånd sedan hon fyllt 16, vilket innebär ca 1 år 7 månader. Mamman uppger att de övningskör regelbundet och att dottern "fått god körvana och att hon kör säkert och omdömesgillt och alltid är försiktig då hon övningskör". De var på hemväg efter ett besök i en annan stad vid 15-tiden på landsväg med 90 km/h hastighetsgräns. Informationsunderlaget anger dis/dimma, tunn is och gryning/skymning. Eleven hade tagit över ratten ca 1,5–2 timmar tidigare. Strax innan olyckan hade de stannat för att tanka och hade då inte märkt av någon halka. De hade inte heller märkt av någon halka när de körde. Mamman rapporterar att hon 500 m före olyckan lagt märke att det hördes under bilen som att vägbanan var våt. Hastigheten var 70–80 km/h. Eleven hade båda händerna på ratten. I en uppførsbacke tappade de plötsligt väggreppet. Eleven försökte häva sladden men lyckades inte utan bilen gled över på vänster sida där den "tar tag i vägkanten och voltar ner i diket" där de till slut landar på hjulen. Båda fick lindriga personskador. I motsatt riktning kommer en personbil som ser hur övningsbilen glider över i deras väg bana och voltar ner i diket. Passageraren skriker "den kommer upp igen mot oss" varvid föraren instinktivt väjer åt vänster. Hon frontalkolliderar därefter med den bil som legat bakom övningsbilen. I den bilen (som kört bakom övningsbilen) rapporterar föraren att hon upplevt att övningsbilen kört ganska sakta. Då hon låg bakom för att eventuellt köra om ökade övningsbilens farten markant. Efter ett tag kom hon ifatt övningsbilen igen och strax före olycksplatsen ökade övningsbilens farten snabbt igen varefter den i nästa ögonblick fick sladd och viltade ner i vänster dike. Hon upptäckte att hon i nästa ögonblick fick möte med en bil på sin sida av vägen, dvs. den bil som väjt för övningsbilen som kom emot dem. Föraren kommer inte ihåg om hon hann göra någon manöver innan de frontalkolliderade. Två personer omkom och en skadades svårt vid frontalkollisionen i den bil som kört bakom övningsbilen. I den andra skadades två personer svårt. Ingen av de direkt inblandade hade lagt märke till att det var halt. Ett vittne i en efterföljande bil i samma färdriktning som övningsbilen hade inte heller upptäckt någon halka. Ett annat vittne från det andra hållet hade däremot känt av halkan en bit före.

Reflektioner kring olyckan:

När det gäller väglaget kan vittnesuppgifter tyda på att det fanns viss halka men inte i den färdriktning eleven kom från. Man kan i så fall inte direkt förvänta att elev eller handledare skulle ha upptäckt halkan i förväg. Från det andra hållet hade dock ett vittne känt av halkan. Trots detta var det övningsbilen som initierade olyckan även om den inte var inblandad i kollisionen där 2 dog. Något dubbelkommando hade troligen inte varit till nytta eftersom den plötsliga sladden måste hanteras med både ratt och pedaler. En erfaren trafiklärare skulle möjligen ha kunnat ingripa genom att både manövrera dubbelkommando och ta tag i ratten, med det kräver troligen stor vana. Återigen kan förutseende och bedömning av halkrisk inte helt uteslutas, även om handledaren rapporterar att de kontrollerat detta strax innan. I så fall skulle handledarutbildning vara en möjlig åtgärd.

Dödsolycka 13:

Två unga flickor hade varit och handlat hamburgare och gick därefter över en väg i riktning mot en campingplats. När flickorna gick över vägen blev den ena av flickorna påkörd av en personbil i vilken det bedrevs privat övningskörning. Den påkörda 15-åriga flickan avled.

Mycket knapphändig information finns kring denna olycka, exempelvis fanns inte ett enda vittnesförhör. Detta gör det svårt att bilda sig en uppfattning om vad som egentligen skedde i samband med olyckan.

I informationsunderlaget står: Flickan hade för avsikt att gå över riksvägen, men uppmärksammade inte eller trodde att hon skulle hinna före en bil som kom körande norrut. Hon påkördes och dödades troligen omedelbart.

I övningsbilen, som var en Nissan Vanette, fanns 6 personer. Den manliga eleven var vid olyckstillfället 29 år och 11 månader och hade haft körkortstillstånd i 2 år och 4 månader. Den kvinnliga handledaren var 32 år gammal. Inga uppgifter finns om övriga personer i övningsbilen.

Olyckan skedde i tätbebyggt område på en riksväg där hastighetsbegränsningen var 50 km/h. Vid olyckstillfället rådde god sikt, uppehållsväder, torrt väglag och dagsljus. Det finns 10 meter bromsspår från övningsbilen innan den troliga påkörningsplatsen.

Reflektioner kring olyckan:

Det är svårt att uttala sig om varför olyckan skedde pga. det knapphändiga materialet. Ser man till de fotografier som finns i materialet borde både de gående flickorna samt personerna i övningsbilen ha uppmärksammat varandra då sikten vid platsen var god. Det finns bromsspår som tyder på att eleven uppmärksammat vad som höll på att hända. Den troliga orsaken till olyckan är ouppmärksamhet av samtliga inblandade parter, även om detta inte går att säga med säkerhet utan tillgång till vittnesuppgifter från åtminstone personerna i övningsbilen och den flicka som inte påkördes. Det finns inte heller några uppgifter om övningsbilens hastighet vid olyckstillfället. I övningsbilen fanns sammanlagt 6 personer och möjligen kan detta innebära att samtal eller liknande förekom som kan ha tagit elevens och handledarens uppmärksamhet från körningen. Eventuella rekommendationer för att undvika olyckan är att betona vikten av uppmärksamhet och att diskutera kring lämpligheten att ha passagerare i bilen när privat övningskörning bedrivs. Möjligen kunde ett dubbelkommando ha hjälpt i denna situation, under förutsättning att det var tydligt att fotgängaren tänkte gå ut i vägen och att handledaren hade uppmärksammat detta. Detta är dock enbart spekulationer eftersom materialet inte innehåller information om varken fotgängarens eller övningsbilens förehavande innan olyckan skedde.

Dödsolycka 14:

Eleven, 20 år 4 månader, övningskörde med sin pappa på väg hem efter att ha besökt en släkting. Det var kväll och mörkt men inte halt. Hastighetsbegränsningen var 110 km/h. När de svängde upp på riksvägen var det mycket trafik i mötande körfält. Det var också dålig sikt pga. dimma. Deras hastighet var enligt eleven ca 85 km/h. Dimman lättade före olycksplatsen. Eleven såg hur en mötande bil kör längre och längre ut i hennes körfält. Hon tror först att den har för avsikt att köra om men fordonet fortsätter över i mötande körfält. Själv har hon för avsikt att väja och köra ner i diket. Hennes pappa, som var handledare skriker till för att göra henne uppmärksam på den mötande bilen och hon frikopplar och bromsar samtidigt. Bilarna frontalkolliderar. Eleven och föraren i den andra bilen fick lindriga skador medan handledaren avled. Föraren av den mötande bilen var 19 år med 5 månader gammalt körkort. Hade missat uppkörning 4 gånger. Hade lånat mammans bil trots att hon egentligen inte ville och att fordonet var belagt med körförbud pga. underkänd besiktning 1 år 8 månader tidigare. Skulle åka till en kompis och sova över. Föraren minns inget av händelseförloppet men vittnen anger att han åkte först i en bilkö varifrån han plötsligt svängde med stadig kurs över på motsatt körbana och kolliderade med övningsbilen. Han skulle, om inget mötande fordon funnits, troligen kört rakt ner i diket på motsatt sida. Föraren var enligt uppgift inte trött eller stressad och radion var ur funktion. Ingen mobiltelefon fanns. Han uppger att han "våldigt nära" kollisionsoögonblicket minns hur han såg motpartens billjus genom vindrutan. Eleven i övningsbilen tyckte sig ha uppfattat att föraren såg frånvarande ut. Även efter olyckan var föraren frånvarande, möjligen chockad eller som en effekt av den hjärnskakning han fick i krocken.

Reflektioner kring olyckan:

Här handlar det återigen om att eleven och handledaren skall kunna reagera på att någon annan gör fel, i det här fallet att en mötande gör något så fullständigt oväntat som att sakta men säkert förflytta sig över i det egna körfältet. Har man inga förväntningar på detta är en självklar reaktion att man försöker tolka in något förnuftigt och avsiktligt i det man ser. Detta tar tid om man inte har stor vana vid att läsa av oväntade händelser. När eleven och handledare inser att detta inte är överlagt utan i stället är någon som gör fel är det för sent. Här skulle ett dubbelkommando kunnat hjälpa, förutsatt att handledaren hade reagerat snabbare än eleven. Uppgifterna tyder på detta. Eleven säger visserligen att hon planerade att väja undan, men gjorde inget förrän handledaren skrek till. Hon bromsade då i stället. Det är oklart om en tidigare inbromsning skulle ha hindrat olyckan eftersom den mötande bilen sakta men säkert gradvis kom över i mötande körfält. Vinkeln tycktes vara sådan att det skulle krävts en rejäl undanmanöver ut i vänster körfält för att undvika den mötande bilen. Där kom det ytterligare bilar direkt efter så det hade inte varit en lösning heller. Någon direkt skyddsåtgärd kan därför inte föreslås.

Dödsolycka 15:

En övningskörande manlig elev, 26 år och 2 månader, hade tillsammans med sin mor (55 år och handledare) och flickvän besökt ett matställe. De var på väg därifrån och körde ut på E4:an. Troligen uppmärksammade de inte en motorcykel som kom från vänster. Motorcykeln körde på övningsbilen i sidan. MC-föraren avled 15 dagar senare pga. att det tillstötte komplikationer (bakterier i blodet). Den kvinnliga handledaren ådrog sig lindriga skador.

MC-föraren var 39 år gammal och hade haft MC-kort i 21 år. Den övningskörande eleven var inne på sitt andra körkortstillstånd och hade övningskört i 8 år. Han hade varken avlagt teoretiskt eller praktiskt förarprov. Hastighetsbegränsningen var 90 km/h, det var uppehållsväder, torrt väglag, dagsljus och ej tätbebyggt område. Det rådde väjningsplikt för den övningskörande eleven vid olycksplatsen.

I materialet finns inga vittnesförhör, däremot vissa beskrivningar av olyckan och tolkningar av varför den skedde, troligen baserade på förhör med de inblandade. En sammanställning av dessa uppgifter redovisas nedan:

MC-föraren hade kört bakom två personbilar på E4:an. När dessa visar att de ska svänga av till matstället svänger MC-föraren upp till vänster och lägger sig jämsides med personbilen. När bilen svänger av fortsätter motorcyklisten rakt fram och kör då in i sidan på övningsbilen som precis svänger ut på E4:an. Motorcyklistens hastighet uppskattas till mellan 80 och 90 km/h och det uppges att det fanns 3 meter långa bromsspår från motorcykeln vid olycksplatsen. Motorcyklisten skall efter olyckan ha klagat över smärtor i axel och skuldra. Eleven i övningsbilen skall precis ha påbörjat en vänstersväng ut på E4:an och har tydligen inte uppmärksammat motorcyklisten utan uppfattat det som fritt att köra. En tolkning i materialet är att eleven inte uppmärksammat motorcykeln pga. att motorcykelns färg (blå) flöt samman med en av de svängande bilarnas färg (mörkgrön). Eleven bromsade kraftigt och blir stående så att övningsbilen täcker halva det norrgående körfältet på E4:an.

Reflektioner kring olyckan:

Den troliga orsaken till olyckan är ouppmärksamhet, möjligen i kombination med skymd sikt så att eleven inte såg motorcykeln bakom de svängande bilarna. Alltså är det återigen viktigt att man i framtiden lägger ned kraft på att informera privata handledare om vikten av att vara uppmärksam och inte lita på att eleven uppmärksammar det som de själva ser. Å andra sidan vet vi inte utifrån det tillgängliga materialet om handledaren uppmärksammade motorcykeln. Om detta var fallet hade ett dubbelkommando möjligen kunnat lett till att olyckan undveks. Eftersom väjningsplikt rådde kan en ytterligare rekommendation vara att påtala vikten för handledaren vad gäller att göra sin elev uppmärksam/medveten om att extra stor försiktighet bör tas i sådana situationer. Det råder inget tvivel om att övningsbilen i detta fall är vållande till olyckan, att den ledde till en dödsolycka är extra tragiskt, speciellt då det i utredningsmaterialet anges att motorcyklisten ej tros ha avlidit pga. de direkta skadorna i olyckan utan av bakterier i blodet.

6.4.2 Sammanfattande kommentarer om djupanalyserna

Femton övningskörningsolyckor som har lett till att någon inblandad har dött har analyserats. Av beskrivningarna har det framgått att olyckorna kan delas in i två grupper, dels sådana där primärt något hänt i eller med övningsbilen, dels sådana där primärt andra agerat på ett sätt som inneburit att olyckan inträffat. Åtta av olyckorna bedöms vara sådana att övningsbilen kan ha varit orsak till det som inträffat (även om detta inte klart uttrycks i utredningsmaterialet). Av dessa har 5 inträffat under körning på halt väglag genom att sladd uppstått och bilen okontrollerat glidit över i mötande körfält. Övriga tre tycks ha som viss gemensam nämnare att uppmärksamheten kan ha brustit hos elev och/eller handledare t.ex. på grund av för hög mental belastning hos eleven. De andra sju olyckorna är sådana att en motpart gör en oväntad eller felaktig handling där eleven av olika skäl inte lyckats förhindra att olyckan inträffade. I fyra av dessa fall har det gällt att mötande fordon oväntat kört över i det egna körfältet med frontalkollision som följd och i de andra tre har det varit oskyddade trafikanter som plötsligt och oväntat korsat vägen i anslutning till övningsbilen.

En diskussion om åtgärder för att reducera risken för övningskörningsolyckor redovisas i kapitel 7 nedan.

6.5 Diskussion, olycksstudien

6.5.1 Metoddiskussion

Att använda polisrapporterade olyckor innebär vissa problem eftersom olycksregistreringen är behäftad med vissa brister. Det har i flera studier (se t.ex. Thulin, 1987) visats att man har stora mörkertal, dvs. en stor andel olyckor som inte rapporteras trots att de uppfyller kriterierna för rapportering. Högst är mörkertalet bland singelolyckor med oskyddade trafikanter, t.ex. cyklister och lägst bland dödsolyckor. I en jämförelsestudie får man bedöma om mörkertalet är olika i de grupper som skall jämföras. Först om man kommer fram till att polisens rapporteringsbenägenhet varierar blir en jämförelse problematisk. I denna studie har inga systematiska gruppjämförelser gjorts i form av jämförelser mellan t.ex. försöks- och kontrollgrupp. Däremot har olyckor i trafikskola jämförts med olyckor under privat övningskörning. Detta kan innebära vissa problem eftersom flera faktorer kan påverka rapporteringsbenägenheten, speciellt för lindrigare olyckor. Hit hör frågor som försäkringsersättning kontra bonussänkning, ersättning för arbetsskada m.m. Viss försiktighet skall därmed iakttas när det gäller dessa jämförelser.

I analyserna av olyckstyp och i de jämförelser mellan olika åldersgrupper, kön etc. som gjorts bygger analyserna på en s.k. totalundersökning vilket innebär att samtliga skillnader som påvisats är faktiska. Någon statistisk signifikansberäkning är därför inte nödvändig och har heller inte gjorts.

I de femton djupstudierna har polisens utredningsmaterial använts som underlag. I de akter som sparas kring varje olycka samlas de dokument som berört olyckan. Innehållet kan variera mycket för varje olycka, t.ex. avseende hur noggranna skisser som utformats, hur många och ingående förhör som gjorts, antalet vittnen som funnits på plats, förekomsten av foton etc. Förutsättningarna för en fullständig beskrivning av olyckan har därmed varierat högst betydligt. Avsikten har dock inte varit att ge en komplett beskrivning utan att förmedla ett så bra intryck som möjligt av respektive olycka så att en vidare diskussion kan föras om hur liknande olyckor skall kunna undvikas i framtiden genom åtgärder riktade mot förarutbildningens utformning.

6.5.2 Resultatdiskussion

Problemets storlek

Det övergripande syftet med analysen av övningskörningsolyckor var att undersöka problemet som sådant närmare och att ge en grund för en kostnad/nytt uppskattning av handledd övningskörning. Den första delen av detta innebar att beräkna storleken på det nationella folkhälsoproblem som dessa olyckor åstadkommer. Resultaten visar att det är ett problem eftersom det inträffat 444 sådana polisrapporterade olyckor med personskada under 7-årsperioden 1994–2000. I dessa olyckor skadades 827 personer och 22 personer dödades. Detta motsvarar ca 63 olyckor och 3 dödade per år i genomsnitt. Under de två första åren med körkort skedde under samma tidsperiod 13 657 polisrapporterade olyckor. Dessa olyckor ledde till att 21 669 personer skadades och 382 personer dödades. Detta motsvarar 1 951 olyckor och 55 dödade personer per år. Problemet med övningskörningsolyckor kan därför betraktas som relativt sett litet i ett land av Sveriges storlek med en population på 9 miljoner människor. Det är också relativt sett litet vid jämförelse med vad som sedan händer efter att man tagit körkort. Uttryckt i hälsorisk, dvs. olyckor per 1000 förare är den drygt 33 gånger högre under de två första åren med körkort än under övningskörning. Resultaten visar vidare att de yngsta förarna, vare sig det rör sig om övningskörningsolyckor eller olyckor under de första två åren med körkort, oftare är inblandade i olyckor med allvarigare skadekonsekvenser. Män är i majoritet vad gäller olyckor de 2 första åren med körkort medan det för övningskörningsolyckor är en ganska jämn könsfördelning. Den välbekanta överrepresentationen i olyckor bland unga män återfinns således inte under övningskörning. Orsaken till detta är oklar men kan troligen ha en förklaring i att unga män inte ges samma utrymme att välja var, när och hur de kör om de har en handledare med i bilen.

Antalet övningskörningsolyckor har legat på ungefär samma nivå 5 av de 7 undersökta åren. De yngsta körkortseleverna, dvs. 16–17 åringarna har högst antal dödade personer. De yngsta förarna med körkort, dvs. 18–19 åringarna hade både flest antal olyckor och flest dödsfall. Fördelningen av skadeföljd är tämligen konstant från år till år.

Olyckstyper

Ett syfte med studien var att beskriva vilken typ av olyckor som har inträffat under övningskörning och att jämföra detta mönster med olycksmönstret under de två första åren efter att man fått körkort. Bland nya körkortsinnehavare är singelolyckor och olyckor vid konflikt med fordon på korsande kurs vanligast. Singel- och viltolyckorna är dessutom överrepresenterade bland denna grupp förare när man jämför med de som övningskör. Konflikt med fordon på korsande kurs och avsvängsolyckor är vanligast bland körkortseleverna. Mötesolyckor, omkörningsolyckor, upphinnandeolyckor och avsvängsolyckor är överrepresenterade bland körkortselever.

Största andelen olyckor både under övningskörning och bland nya körkortsinnehavare sker i dagsljus, torrt väglag, uppehållsväder, på 50-vägar och under eftermiddagar. Förhållanden som är överrepresenterade bland övningskörningsolyckorna är dagsljus, torrt väglag samt 90- och 110-vägar. Bland de nya körkortsinnehavarna är olyckor som sker i mörker, vått väglag och på 50-vägar överrepresenterade.

De 444 övningskörningsolyckorna som inträffade mellan 1994–2000 var fördelade på 64 trafikskoleolyckor och 380 privatistolyckor. Detta innebär att drygt 85 % av alla övningskörningsolyckor skedde under privat övningskörning. Samtliga dödsolyckor och drygt 90 % av de olyckor som lett till svåra skador har skett under privat övningskörning. Exponeringsgraden kan till viss del förklara varför antalet olyckor är fler och svårare vid privat övningskörning jämfört med trafikskoleolyckor. Om man använder exponeringsdata från utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning kan man konstatera att 16–17 åringar i genomsnitt övade ca 11 timmar i trafikskola och 108 timmar privat. Detta innebär att trafikskolorna svarar för drygt 9 % av exponeringen och den privata för ca 91 %. Korsande kurs, upphinnande och avsväng är de vanligaste konflikttyperna bland trafikskoleolyckorna. Dessa konflikttyper samt parkering/uppställning är överrepresenterade.

Korsande kurs, upphinnande, singelolyckor, avsväng och mötesolyckor är de vanligaste konflikttyperna bland privatistolyckor. Singelolyckor, möte, omkörning/filbyte, backning/vändning och viltolyckor är överrepresenterade.

Övningskörningsolyckor sker oftast i dagljus, på torrt väglag, uppehållsväder och på 50-vägar. Trafikskoleolyckorna är överrepresenterade vad gäller olyckor i dagljus, på vått och halt väglag, nederbörd och på 50- och 70-vägar. Privatistolyckor är överrepresenterade vad gäller olyckor i mörker, på torrt väglag, uppehållsväder och på 90- och 110-vägar. Av djupanalyserna av 15 dödsolyckor har det framgått att olyckorna kan delas in i två grupper, dels sådana där primärt något hänt i eller med övningsbilen, dels sådana där primärt andra agerat på ett sätt som inneburit att olyckan inträffat. Åtta av olyckorna bedöms vara sådana att övningsbilen kan ha varit orsak till det som inträffat (även om detta inte klart uttrycks i utredningsmaterialet). Av dessa har 5 inträffat under körning på halt väglag genom att sladd uppstått och bilen okontrollerat glidit över i mötande körfält. Övriga tre tycks ha som viss gemensam nämnare att uppmärksamheten kan ha brutit hos elev och/eller handledare t.ex. på grund av för hög mental belastning hos eleven. De andra sju olyckorna är sådana att en motpart gör en oväntad eller felaktig handling där eleven av olika skäl inte lyckats förhindra att olyckan inträffade. I fyra av dessa fall har det gällt att mötande fordon oväntat kört över i övningsbilens körfält med frontalkollision som följd och i de andra tre har det varit oskyddade trafikanter som plötsligt och oväntat korsat vägen i anslutning till övningsbilen.

Kostnad-nytta

Sett utifrån ett svenskt nollvisionsperspektiv där ingen skall dödas eller skadas svårt i trafiken, skall också de olyckstyper som är mindre vanliga åtgärdas så att de inte leder till död eller svår skada. Resultaten från denna studie utgör därför ett viktigt bidrag till förbättring av den svenska körkortsutbildningen så att övningsolyckor inte inträffar eller att de inte leder till död eller svår skada.

Problemet storlek måste också betraktas i ljuset av vilka vinster som görs i termer av färre olyckor, dödade och skadade efter man tagit körkort som en effekt av att man övningskör mycket. Detta var det andra syftet med studien, dvs. att utvärdera lösningen på ”erfarenhetsparadoxen”, dvs. att skaffa sig erfarenhet genom handledd övningskörning genom att jämföra kostnader i termer av övningskörningsolyckor och nyttan av denna erfarenhet i termer av minskad olycksinblandning efter man tagit körkort.

För att åstadkomma en sådan jämförelse har resultat utnyttjats från utvärderingen av 16-årsgränsen för övningskörning. Resultaten där visade att reformen innebar en signifikant ökning av antalet övningstimmar från i genomsnitt 47,6 timmar före förändringen till 117,6 timmar bland de som utnyttjade den nya 16-årsgränsen. En signifikant reduktion i hälsorisk (olyckor per 1000 förare) konstaterades också bland 18–19 åringar under deras första två år med körkort från 19,55 före reformen till 10,13 bland de som utnyttjat 16-årsgränsen (Gregersen m.fl. 2000). Vinsten med ökningen av den privata övningskörningen och den därmed ökade erfarenheten bakom ratten var således 9,42 olyckor per 1000 förare. I den föreliggande studien beräknades hälsoriskerna bland 16–17 åringar under övningskörning till 0,275 totalt. Detta innebär att vinsten uttryckt i hälsoriskreduktion är 34,3 gånger större än kostnaden i termer av övningskörningsolyckor ($9,42/0,275=34,3$).

7 Sammanfattande diskussion och förslag till åtgärder

Förutom att beskriva och analysera den rådande situationen inom den privata övningskörningen har också syftet med denna studie varit att lämna förslag på åtgärder som grundar sig på studiens resultat. I detta kapitel redovisas därför sådana förslag. I det första avsnittet, 7.1, sammanfattas sådant som framkommit i studien som kan karaktäriseras som problem eller problemskapande. Här har alla identifierade problem tagits med, också från den inledande kunskapsöversikten. I nästföljande avsnitt 7.2 redovisas förslag till åtgärder som direkt kan kopplas till de identifierade problemen. Det avslutande avsnittet 7.3 är ett avsnitt som i mer diskuterande ordalag behandlar den privata övningskörningens roll, dess relation till trafikskoleutbildning, den nya kursplanen för behörighet B, ordningsföljd, lärarkompetens etc.

När man läser detta avsnitt skall man ha med det förhållande att den privata övningskörningen visat sig vara positiv för trafiksäkerheten. Kosnad/nytta-bereäkningen visar att vinsten i termer av färre olyckor efter att man tagit körkort är betydligt större än kostnaden i termer av övningskörningsolyckor under privat övningskörning. De identifierade problemen nedan bör därmed betraktas som underlag för att kunna förbättra förutsättningarna för den privata övningskörningen så att dess trafiksäkerhetspotential ökar ytterligare.

7.1 Identifierade problem i den privata övningskörningen

Omfattning:

Generellt gäller att den privata övningskörningen bidrar till en ökad mängd erfarenhetsinhämtande. Genomsnittligt övningskör man relativt mycket under privat handledning men det finns en stor variation i hur mycket man övningskör. Relativt många som tar körkort tidigt utnyttjar inte möjligheten att övningsköra från 16 år (Gregersen m.fl. 2000), vilket begränsar mängden övningskörning. Kvinnor övningskör genomsnittligt mindre än män.

Fördelning över tid:

Det är inte helt klart vilken fördelning av övningskörningen över övningsperioden som skulle vara bäst. Det står dock klart att det också här finns en stor variation där olika mönster tillämpas. Positivt är sannolikt att ha en relativt jämn fördelning över tid så att man inte gör för långa uppehåll och därmed tappar det man lärt in. Över hälften har inte fördelat sin övningskörning jämnt över perioden utan har perioder då de övningskör lite eller inte alls. Orsakerna till uppehållen varierar men det vanligaste är att handledaren inte har tid eller att eleven inte har tid.

Samarbete med trafikskola:

Samarbetet med trafikskola är mycket begränsat. De allra flesta utbildar sig dock på trafikskola någon gång under sin utbildning. Det vanligaste är dock att man tar hjälp av trafikskola mot slutet av sin utbildning, vilket innebär att den mesta utbildningen sker utan kontakt med trafiklärare. Man tycker att man kan lära och nöta in grunderna själv och finputsas med hjälp av trafiklärare. En erfarenhet från trafiklärare är att privatister ofta kommer till trafikskolan med betydligt större körrutin men med vissa ur trafiklärarens perspektiv felinlärda beteenden, t.ex. överdriven användning av kopplingspedalen och för lite användning av backspeglarna.

Planering och ordningsföljd:

En väldigt liten andel av privatisterna anger att de noga planerat ordningsföljden i sin övningskörning. En vanlig princip är i stället att man börjar på en avlyst plats med den grundläggande manövreringen för att sedan ge sig ut i trafik. Innehållet i körningen i trafik beror ofta på hur det faller sig, eftersom många passar på att övningsköra när de skall utföra något annat ärende, t.ex. besöka någon eller handla. När man åker ut speciellt för att övningsköra blir det gärna att man bara åker omkring. Nästan ingen har använt kursplanen i sin planering. Antingen har man inte vetat om dess existens eller bedömer man den för svår. Det är också ovanligt att man använder något annat material för förberedelse av ett övningsmoment. Handledarens befintliga kunskaper får oftast räcka. Mer än hälften av handledarna efterlyser råd om hur den privata övningskörningen bäst organiseras, planeras och genomförs, antingen genom utbildningsmaterial eller utbildning.

Innehåll och trafikmiljöer:

På samma vis som ordningsföljden ofta är oplanerad så är planeringen av innehållet begränsad. Det är mest i inledningsskedet som man vet precis vad man skall göra. Generellt finns det en stor variation i vad man tränar mycket respektive lite på. En mindre grupp tränar t.ex. mycket på svåra situationer som halka, regn och mörker medan andra tränar detta mera sällan. Generellt övar man ganska lite i miljöer med mycket trafik och på motorväg. Även omfattningen av andra moment i kursplanen varierar. Mellan 10 och 25 % har aldrig övat på ett eller flera av momenten bilens tekniska funktion (garagelektion), sittställning, omkörning, kökörning, enkelriktad gata, järnvägs korsning eller att köra miljövänligt. De miljöer där de flesta tycker att de övat för lite är stadskärnor med mycket trafik och på halt väglag. Förhållandet att män övar mer än kvinnor gäller också uppdelat på olika moment i kursplanen.

Handledaren:

Det finns vissa problem som berör handledaren som bör lyftas fram. Hit hör att handledare inte systematiskt utgår från ett teoriläromedel vid övningarna. Detta innebär att handledaren inte alltid är uppdaterad med vilka trafikregler som gäller. Det finns också en stor variation i handledarnas aktivitetsgrad alltifrån att bara sitta bredvid till att aktivt agera som instruktör. Åldersfördelningen av handledare visar att det finns en liten grupp som är mycket gamla. Statistik från körkortsregistret (se avsnitt 4.5.4) visar att knappt 100 handledare är över 80 år. En mindre grupp har också haft förhållandevis många, dvs. 4–6 handledare registrerade. Det är dock okänt i vilken grad dessa också aktivt verkar som handledare.

Ingripanden:

En stor del av handledarna har fått gripa in på ett eller annat sätt. I de flesta fall har det rört sig om att ropa till, men handledarna har också bromsat med handbromsen eller tagit tag i ratten för att undvika eller reda ut konflikter.

Övningsolyckor:

Alla övningsolyckor utgör ett problem i detta sammanhang. Studien av övningskörningsolyckor har inneburit en inblick och kunskap om vad som är de allvarligaste problemen och vilka de vanligaste bristerna har varit. Generellt gäller att det händer betydligt fler olyckor privat än i trafikskolebil. Privatistolyckorna är

dessutom betydligt allvarligare eftersom de i högre grad leder till död och svår skada. Inga dödsolyckor har inträffat i trafikskolebil. Jämfört med olyckor bland nyblivna körkortsinnehavare är olyckor vid avsväng, möte, omkörning, filbyte och upphinnande överrepresenterade, dvs. i sådana situationer där eleven och handledaren måste ha kontroll över både den egna körningen och den omgivande trafiken. Övningskörningsolyckor är dessutom i genomsnitt något allvarligare än olyckor bland nyblivna körkortstagare.

Av analyserna av 15 dödsolyckor har det framgått att olyckorna är av två slag, dels sådana där primärt något hänt i eller med övningsbilen, dels sådana där primärt andra agerat på ett sätt som inneburit att olyckan inträffat. Huvuddelen av vållandeolyckorna har inträffat under körning på halt väglag genom att sladd uppstått och bilen okontrollerat glidit över i mötande körfält. Övriga innehåller moment av att uppmärksamheten kan ha brutit hos elev och/eller handledare t.ex. på grund av för hög mental belastning hos eleven. Bland icke-vållandeolyckorna har det i de flesta fallen varit andra trafikanter som agerat oförutsett, antingen oskyddade som plötsligt korsat vägen framför övningsbilen eller mötande som kommit över i övningsbilens körfält med frontalkollision som följd.

Självuppfattning:

Både män och kvinnor, men framförallt män, anser att de är bättre än förare i allmänhet på en rad olika färdigheter. Detta tyder på en viss grad av överskattning av den egna förmågan och en avsaknad av utbildning som syftar till att minska överskattningen. Som i många tidigare undersökningar bedömer män framför allt att de är skickligare på sådant som har att göra med körteknik och manövrering i kritiska situationer såsom att häva sladd och att reagera snabbt. Kvinnor bedömer sig bättre än förare i allmänhet, främst när det gäller att köra försiktigt, vilket ligger i linje med tidigare funna resultat. I föreliggande undersökning har dock kvinnorna, till skillnad från tidigare undersökningar, även bedömt sig bättre än förare i allmänhet vad gäller färdigheter som att reagera snabbt och att köra i mörker.

Sammanfattande kommentarer:

Utredningen har visat att det finns en hel del problem i den privata övningskörningen. Trots att man med hjälp av genomsnittsvärden kan konstatera att situationen är relativt god, t.ex. med mycket övningskörning, att man lägger upp sin övningskörning relativt väl och att de flesta moment i kursplanen behandlas, så finns här en stor variation där vissa gör väldigt lite medan andra gör väldigt mycket. För att man skall komma åt dessa problem måste man utveckla och införa åtgärder, antingen generella för alla eller specifikt för de grupper där det finns problem. I nästa avsnitt lämnas förslag på sådana åtgärder.

7.2 Åtgärder för en förbättrad privat övningskörning

I detta avsnitt diskuteras en rad olika åtgärder direkt kopplade till de problem som identifierats i studiens olika delar. Förslagen tas upp vart och ett för sig och har inte utvecklats så att de tillsammans kan utgöra en helhet eller en ny modell för hela förarutbildningen. Vissa av förslagen kompletterar varandra medan andra bör ses som alternativa lösningar då de inte alltid går att kombinera. En diskussion kring en mer enhetlig modell för förarutbildningen presenteras i nästa avsnitt, 7.3.

Omfattning:

En strävan bör vara att den privata övningskörningen blir så omfattande som möjligt. En viktig åtgärd är därför att uppmuntra elever och handledare till att öva mera, både i trafikskola och privat. Detta kan uppnås antingen genom obligatorier eller krav på viss mängd körning. Erfarenheter från andra håll tyder dock på att minimikrav på övningskörning måste kontrolleras. Även om många skulle följa gällande regler skulle troligen vissa inte göra det. Att kontrollera via självrapportering är därför inte en helt bra metod. Självrapporter kan däremot ha en påverkande effekt i den meningen att det kan fungera som ett led i en kampanjverksamhet. Den kan fungera som påminnelse för handledare och elev.

En annan modell för kontroll är att införa krav på diagnoser i utbildningen och att dessa kan klaras enbart om man skaffat sig tillräcklig rutin genom mycket övningskörning i varierande miljöer, helt i enlighet med förslaget i STEFUS.

En möjlig åtgärd är att uppmuntra flera att starta sin övningskörning vid 16 års ålder. Detta är dock kontroversiellt eftersom det kan innebära att man också uppmuntrar fler att ta körkort tidigt. Samma resonemang gäller för förslaget att lägga delar av körkortsutbildningen i gymnasieskolan. Om man erbjuder körkortsutbildning i gymnasieskolan måste den vara av så hög kvalitet att den motverkar den potentiella ökning av olyckor som det innebär att flera ungdomar tar körkort tidigt.

Ett ytterligare förslag till åtgärd för mer omfattande övningskörning kan i stället vara att man inför någon form av belöning för att man övningskör mycket, oberoende av vid vilken ålder det sker. Belöningen skulle kunna vara ekonomisk genom subventionering av obligatoriska utbildningsmoment i trafikskola eller på trafikövningsplats. Bedömningen skulle kunna kopplas till den ovan nämnda stegvisa diagnosen där en värdering görs av hur stor rutin man uppnått. Hur en sådan diagnos skulle utformas är dock oklart. Mer forskning och utveckling skulle behövas för detta.

Som en generell regel bör gälla att inga åtgärder skall införas som begränsar mängden övningskörning om det inte finns starkt stöd för att detta förbättrar utbildningsresultatet.

Fördelning över tid:

Även här fanns det stora variationer. En stor del av eleverna har perioder då de övningskör lite eller inte alls. Detta är troligen olyckligt med tanke på erfarenhetsuppbyggnaden. För att automatisera beteenden behöver man upprepa beteenden och successivt lagra på sig rutin i olika trafiksituationer. Det som skiljer en nybörjare från en erfaren förare är till stor del just detta att den erfarna har vistats i olika situationer många gånger och därmed byggt upp färdiga lösningar på hur situationer skall lösas. Om man som nybörjare gör för långa uppehåll i denna process är risken stor att man varje gång man återupptar arbetet får börja om, kanske inte helt, men nästan från början.

Det finns inte några helt uppenbara metoder för att åstadkomma detta eftersom kontinuiteten måste bygga på frivillighet. Att uppmuntra till kontinuitet eller att bygga in belöningsystem för kontinuitet kan dock vara fullt möjligt. Kontinuitet kan då t.ex. vara definierat som att man tar lektioner på trafikskola med viss regelbundenhet och att man genom ett sådant samarbete arbetar utifrån en tillsammans uppgjord individuell utbildningsplan. Belöning kan också i detta fall bestå av subventionering av kostnaderna för obligatoriska moment i trafikskola eller på trafikövningsplats.

Samarbete med trafikskola:

Många delar av resultatet pekar på att det finns brister i strukturen, planeringen av och innehållet i den privata övningskörningen. Åtminstone två principiella åtgärder finns för att förbättra denna situation. Det ena är att införa utbildning av handledare och det andra är att finna former för samarbete mellan handledare, elev och trafiklärare som fungerar. Former för sådant samarbete har provats tidigare i olika försök, men resultatet har till vissa delar varit tveksamma (Gregersen 1993, Andreasson 2000). Man skall ha i minnet när man diskuterar obligatoriska moment i trafikskola att det finns en tradition i Sverige som sträcker sig tillbaka till körkortets införande 1906, där det varit tillåtet med privat övningskörning och att trafikskoleutbildning aldrig varit obligatorisk. Detta har som främsta följd haft att det funnits ett motstånd mot nya obligatorier både från politiskt håll och från allmänheten, speciellt om det upplevs innebära en fördyring av utbildningen. Detta leder lätt till intensiv debatt såsom fallet var med STEFUS-förslaget om vem som har råd att ta körkort m.m.

Samtidigt pågår det forskning och utveckling som leder till att allt mer komplicerade områden kommer att behöva inkluderas i utbildningen. I Sverige tar sig detta uttryck i att en ny nationell kursplan för B-behörighet utarbetas. Till de områden som successivt kommer att få större betydelse hör djupare psykologiska och sociala frågor som rör motivation, livsstil, gruppträck, självuppfattning och större förståelse för trafikens risker, men också bredare perspektiv på val av transportmedel, planering av resande osv. En sådan utveckling med nya kompetensmål kommer att ställa större krav på utbildningen och på utbildarens kompetens. Många av de utbildningsmoment som följer av en sådan utveckling kommer inte att kunna skötas av privata handledare. Det kommer att krävas professionell utbildning.

Det finns alltså två huvudskäl till att utveckla ett utbildningssystem med samarbete mellan trafiklärare, handledare och elev. Det ena är den brist på planering, innehåll och struktur som finns i den privata övningskörningen idag. Det andra är den utveckling som utbildningen står inför om nybörjarolyckorna skall kunna reduceras. Formerna för hur ett sådant samarbete skall ske måste dock utredas vidare, speciellt med tanke på de problem som förekommit i tidigare försök (Gregersen 1993, Andreasson 2000).

Handledare, stöd och utbildning:

Statistiken över handledare visar att det finns en mindre grupp handledare som är mycket gamla. Det vore inte orimligt om en övre åldersgräns infördes för handledare. Det finns dock inget konkret underlag för att avgöra var denna gräns skulle dras och det finns heller ingen kunskap från olycksstatistiken som kan ge sådana anvisningar. Bland de 15 dödsolyckor som analyserats finns det en där handledaren är 72 år, vilket innebär att äldre handledare inte kan sägas vara överrepresenterade i dessa olyckor. I avsnittet ovan om samarbete med trafikskolor nämns utbildning av handledare som en möjlighet. Många resultat tyder på att en sådan utbildning är nödvändig, t.ex. den bristfälliga strukturen och planeringen. Analysen av övningskörningsolyckor leder också fram till att en utbildning om förutsättningarna för privat övningskörning och vilka risker som är förknippade med den skulle kunna minska olyckorna under övningskörning. Genom handledarutbildning kan man öka handledarens kunskaper i aktuella trafikregler, skapa förståelse för elevens brister och potentiella felhandlingar, göra handledaren medveten om

hur utbildningen bäst bör struktureras och planeras, informera om kursplan och stödmaterial samt skapa en förståelse för fördelarna med att samarbeta med trafiklärare och att vissa utbildningsmoment kräver professionella utbildare.

Bristen på planering, ordningsföljd och struktur kan också åtgärdas genom att teori och praktik integreras på ett bättre sätt i den privata övningskörningen. Detta kan t.ex. ske genom att utforma ett nytt utbildningsmaterial som kan tillsändas de privata handledarna i samband med att de får sina handledarintyg. Ett sådant material kan utformas dels genom kunskaper från tidigare material producerat av t.ex. TRU, STR (bl.a. anvisningar för privat övningskörning på STR:s hemsida www.str.se) eller TR, dels genom erfarenheter från tidigare forsknings- och försöksverksamhet (se t.ex. Andreasson 2000, Gregersen 1993). Här kan man också utnyttja de nya tankar som genomsyrar arbetet med en ny nationell kursplan för behörighet B och de kompetenser som definieras i den s.k. GADGET-matrisen (Hatakka m.fl. 2001, Gregersen m.fl. 1999).

Ordningsföljd och innehåll:

Resultaten från undersökningen har visat stora variationer i vad man övar på och i vilken ordningsföljd detta sker. Det står t.ex. klart att många övar för lite under svåra förhållanden. Att öva under besvärliga förhållanden är dock nödvändigt samtidigt som det gör övningen mer riskfylld. Om man å andra sidan låter bli att öva under svåra förhållanden är risken överhängande att det går illa under den första tiden med körkort pga. bristande vana i dessa förhållanden. För att dels öka säkerheten under den privata övningskörningen, dels uppmuntra körning under alla förhållanden måste något göras. Återigen är det en fråga om en ökad struktur i övandet, dvs. att gå från det enkla till det mer komplicerade. Även om det inte verkar finnas någon utformad plan hos de flesta handledarna vad gäller hur de skall bedriva den privata övningskörningen så kan man ana en strävan att just gå från det enkla till det mer komplicerade. En insikt om att man också kan gå tillbaka ett eller flera steg beroende på rådande förhållanden är dock något man borde kunna trycka lite hårdare på.

Övning på halt väglag är t.ex. något som många handledare och elever verkar ha respekt för. Om en elev övar under 2 år men avstår att köra när det är halt under den första vintern har eleven sannolikt blivit tämligen duktig till nästkommande vinter. Detta innebär att man sannolikt väljer att köra på vägar med högre hastighetsbegränsningar och i mer komplicerade trafikmiljöer. Eftersom man inte övat på halt väglag tidigare är risken stor att när det nu sker så sker det i för svåra förhållanden med tanke på elevens erfarenhet av körning på halt väglag. Det gäller alltså att man även tar övning under svåra förhållanden i små steg, vilket innebär att man påbörjar körning i nederbörd, mörker eller halka under enkla förhållanden oberoende av hur långt man kommit i sin övning under goda förhållanden.

Ingripanden och övningsolyckor:

Det är helt klart att det ofta inträffar händelser där handledaren tvingas ingripa genom att ropa, dra i handbromsen eller ta tag i ratten. Här kommer man in på en diskussion om vilka hjälpmedel en handledare behöver för att kunna ha bättre kontroll över bilen om något går fel. Dubbelbroms kan möjligen vara ett säkerhetshöjande hjälpmedel. Detta bör dock först utredas för att undvika att det i stället leder till fler övningskörningsolyckor. Med hjälp av dödsolycksanalyserna kan man konstatera att dubbelbroms skulle kunnat vara till hjälp i vissa fall men

att det eventuellt skulle kunnat vara till skada i andra, speciellt med tanke på att så stor andel varit halkolyckor där eleven helt förlorat kontrollen.

Generellt gäller i övrigt att övningskörningsolyckorna troligen skulle minska om den privat handledda utbildningen får en bättre struktur (t.ex. genom samarbete med trafikskolor eller med hjälp av teorimaterial) och att handledarna utbildas till att bättre förstå förutsättningar och omständigheter kring övningskörningen, inte minst när det gäller elevens brister och begränsningar. Här kan man utnyttja delar av förslagen i STEFUS där tanken var att komplexitetsgraden skulle öka successivt, men i väl avgränsade steg med diagnoser mellan. I utvecklingsarbetet inför ny kursplan behörighet B utvecklades ett förslag till hur innehållet i GADGET-matrisen skulle fördelas över olika steg i utbildningen.

Självuppfattning:

Det förekommer knappast någon systematisk utbildning i den privata övningskörningen som syftar till att begränsa överskattningen av den egna förmågan. Resultaten från denna undersökning tyder på att något måste göras. Halkutbildningen har nyligen förändrats bl.a. med inriktning på överskattningsproblemet, men detta behöver angripas på flera sätt. Det kan vara svårt för en privat handledare att åstadkomma detta, men i samarbete med trafikskola eller trafikövningsplats kan säkert mycket åstadkommas. Det har genom en rad forsknings- och utvecklingsprojekt under de senaste 10–15 åren utvecklats en rad olika möjligheter att angripa överskattningsproblematiken. Dessa förslag (se bl.a. Gregersen 1996, Nolén 2002, Simpson 1995) bygger på utveckling av praktiska övningar där föraren genom egna erfarenheter själv skall komma till insikt om att man sätter för stor tilltro till sin förmåga. Syftet med denna strategi är att minska överskattning och åstadkomma en körning med större säkerhetsmarginaler. Strategin har alltså införts i den obligatoriska halkutbildningen men behöver också få större utrymme i övning under andra förhållanden där en överskattning kan vara kritisk och riskhöjande.

Det skulle också vara möjligt att med hjälp av professionella instruktioner låta självskattningsövningar genomföras i den privata övningskörningen, men på speciellt anvisad avlyst plats där eleven skulle bli utsatt för vissa kritiska situationer. Även om detta praktiskt skulle vara svårt att genomföra så skulle åtgärden ha flera fördelar. Både elev och handledare skulle få en mera realistisk uppfattning om vad de faktiskt klarar av och hur detta är relaterat till vad de trott. Det skulle också kunna leda till att de är mer försiktiga och att de diskuterade problemet mer ingående än vad fallet är nu, utan dessa förutsättningar.

Att utnyttja simulatorer i denna utbildningsstrategi är också en möjlig väg. Inom ramen för EU-projektet TRAINER bedrivs ett utvecklingsarbete för att kunna använda körsimulatorer i utbildningen på ett bra sätt. Ett användningsområde här är just att åstadkomma en minskad överskattning genom att förstå vad detta innebär i ”verklig” körning, men utan faktisk risk. En försöksverksamhet kommer att bedrivas i flera länder, bl.a. i Sverige och erfarenheterna kommer att kunna utnyttjas i den svenska förarutbildningen (TRAINER 2001).

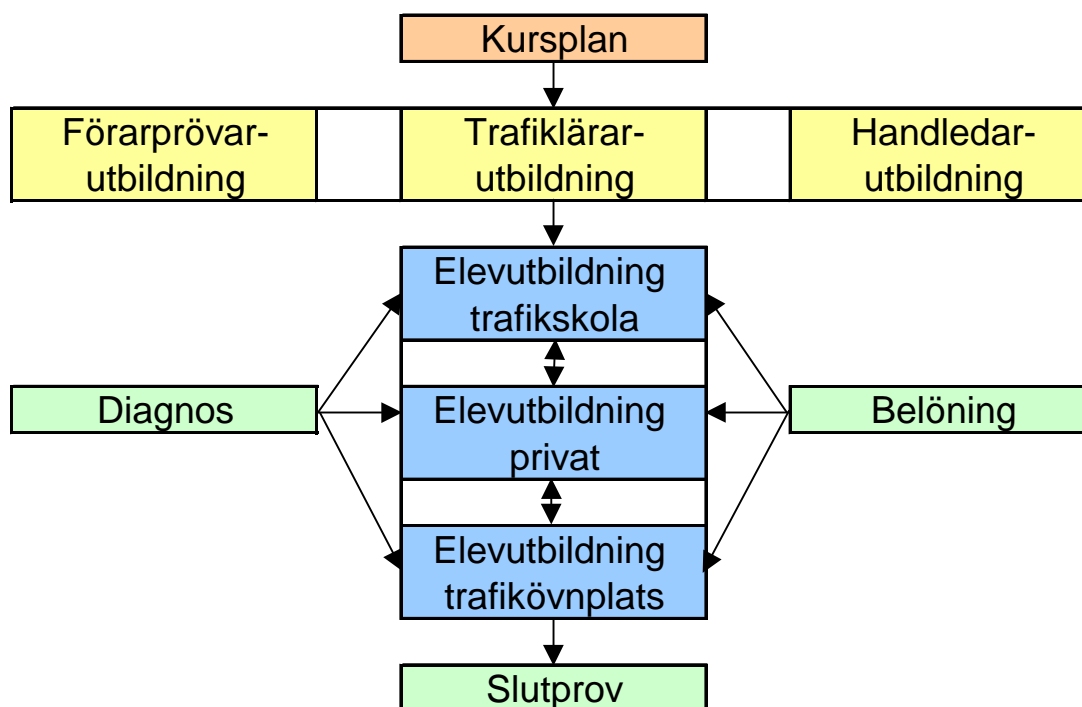
7.3 Diskussion kring en ny förarutbildning

Ambitionen i en ny förarutbildning bör vara att åstadkomma skickliga och säkra bilförare. Som utgångspunkt för detta används för närvarande den s.k. GADGET-matrisen (Hatakka m.fl. 2001, Gregersen m.fl. 1999) som är en modell för att

definiera vilka kompetenser en sådan förare bör ha. Kompetenserna beskrivs i matrisen hierarkiskt i fyra nivåer: 1) fordonet och fordonsmanövrering, 2) körning i trafik, 3) resandet samt 4) personliga/sociala förutsättningar. Det gäller att för alla dessa nivåer ha rätt kunskap och skicklighet, förstå vilka riskerna är och ha en insikt i hur man själv fungerar och vad man faktiskt klarar av som bilförare så att man anpassar sin körstil efter detta. Matrisen utgör ett underlag för den svenska förarutbildningen i utvecklingen av en ny kursplan för behörighet B så frågan som kommer att behandlas i detta avsnitt är hur man kan resonera kring utvecklandet av en förarutbildning där man motverkar de problem som konstaterats i den här studien samtidigt som GADGET-matrisens definierade kompetensbehov tillgodoses. Med dessa utgångspunkter och med beaktande av förslaget till stegvis utbildning STEFUS (Vägverket 1999) kan man konstatera att följande grundläggande förutsättningar bör uppfyllas i en ny förarutbildning:

- Det skall finnas en tydlig harmoni mellan kursplanens mål, utbildarnas kompetens, elevens förutsättningar, utbildningens genomförande och provets (och eventuella mellanliggande diagnosers) utformning.
- Utbildningen bör vara ordnad så att eleven får möjlighet och uppmuntras till att övningsköra mycket och kontinuerligt.
- Utbildningen bör vara strukturerad efter en ordningsföljd där kursplanens mål ligger till grund.
- De olika aktörer som verkar i körkortsutbildningen (trafiklärare, halkbaneinstruktörer, handledare, förarprövare) bör tillsammans ha ämnesmässig kompetens som täcker alla celler i GADGET-matrisen.
- Dessa utbildare bör ha den pedagogiska kompetens som krävs för just deras respektive insats i utbildningen.
- Den privata övningskörningen skall finnas kvar och förstärkas.
- Trafikskolor och trafikövningsplatser bör få en starkare roll i utbildningen.
- Obligatorisk inledande handledarutbildning på trafikskola bör införas.
- Obligatoriska inslag bör väljas med omsorg så att utbytet av utbildningen och acceptansen för obligatorier blir optimal.
- Obligatoriska inslag skall stödja den privata övningskörningen så att den får en god struktur och leder till ökad erfarenhet också i svårare trafikmiljöer.
- Obligatoriska inslag skall omfatta de 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 den nya kursplanen
- Någon form av belöningsystem till eleven för ett ”riktigt” arbetssätt i utbildningen bör utvecklas.
- Någon form för diagnos för att följa elevens gång genom utbildningen bör utvecklas.

Givet dessa förutsättningar kan man skissa på en flödesmodell enligt figur 48 nedan.



Figur 48 Principmodell för en ny förarutbildning (ny kursplan enligt den s.k. GADGET-matrisen avses).

Modellen beskriver kursplanens målbeskrivningar som den grundläggande förutsättningen för hela utbildningen. Som ett nästa steg beskrivs inblandade instruktörers (professionella och privata handledare) och provares utbildning och kompetens som ytterligare en förutsättning. Dessa påverkar utformningen av själva utbildningen som genomförs i ett integrerat samarbete mellan elev, trafiklärare, handledare och instruktör vid trafikövningsplats. Hela processen leder fram till ett prov som är anpassat till kursplanens mål, tidigare gjorda diagnoser och till utbildningens utformning.

Modellen säger dock inget om hur strukturen för själva utbildningen skall se ut. Utgångspunkten måste vara att förarutbildningen är i behov av en kraftfull förändring där den historiska belastningen att se bilkörandet ur fordonshanterings- och trafikregelsynpunkt måste minska. Det har tidigare ansetts rimligt att det frivilliga samarbetet mellan eleven, trafikskolan och handledaren kunnat åstadkomma de kompetenser som kursplanen specificerat. Med ett nytt kursplaneinnehåll med större tyngd på de djupare psykologiska och sociala processerna och med kunskap om de brister som finns i dagens privata övningskörning, blir det mer uppenbart att professionell utbildning och styrning är nödvändig. Måluppfyllelse i dessa delar kräver en kompetens från läraren både när det gäller sakinhåll och pedagogik som de flesta handledare saknar.

Två konsekvenser följer av detta och som blir en viktig uppgift för trafikskolorna. Det ena är att svara för att utbildningen som helhet får en lämplig struktur och omfattning. Det andra är att utbilda eleverna i de delar av kursplanen som inte handledare kan klara själva. I dagens situation genomför elever i genomsnitt nästan 14 timmar körträning vid trafikskola. Utifrån detta förhållande kan man diskutera hur många lektioner som skulle kunna göras obligatoriska. Utan att man förändrar dagens situation bör alltså 14 timmar vara acceptabelt sett

generellt. Utöver detta vet vi också att antalet trafikskolelektioner är större bland de med lägre utbildning i familjen (Gregersen m.fl. 2000). Det skulle därmed inte behöva bli ett jämlikhetsproblem med en sådan åtgärd. Att lägga nivån med utgångspunkt i dagens faktiska situation bör därför inte vara politiskt omöjligt att acceptera. Det man däremot gör är att begränsa känslan av att man har en valfrihet, men på sikt bör detta kunna accepteras i befolkningen. Möjligt är också att genom informationskampanjer påverka medvetenheten om problemet med unga förare olyckor och nödvändigheten att göra något åt detta genom förbättrad utbildning. Det är dock viktigt med en noggrann avvägning av vilka moment som görs obligatoriska och för vilka moment man låter eleven/handledaren välja hur man vill utbilda sig.

Några ännu obesvarade frågor:

För att förarutbildningen skall kunna få en bra utformning måste ytterligare ett antal frågor genomlysas och diskuteras. De gäller t.ex. gymnasieskolans roll, utformning av belönings- och diagnosystem samt vilka moment som skall vara obligatoriska i trafikskola eller på trafikövningsplats.

- Skall förarutbildning i gymnasieskolan eftersträvas? För att besvara detta måste konsekvenserna belysas djupare. Att erbjuda förarutbildning på gymnasieskolan innebär att man erbjuder förarutbildning till nästan alla ungdomar vid 16 års ålder. Det kommer att innebära att antalet ungdomar som tar körkort vid 18 års ålder troligen kommer att öka kraftigt. Det kommer sannolikt att inverka på olyckssituationen bland nyblivna bilförare.
- Hur kan ett belöningsystem utformas? Hur skall diagnoserna för att få dessa belöningar utformas och vem skall genomföra dem?
- Om obligatorisk trafikskoleutbildning skall införas, vilka moment skall trafiklärare då ta hand om? Skall de ansvara för strukturering av hela utbildningen? Följa eleven genom hela utbildningen med syftet att också åstadkomma en helhet? Ta ansvar för utbildning i de svåra momenten enligt nya kursplanen? Se till att de moment som ofta faller bort i den privata övningskörningen täcks in?

8 Förslag till försöksverksamhet

8.1 Tidigare försöksverksamhet

Försöksverksamhet med ny körkortsutbildning har bedrivits i Sverige vid några tillfällen tidigare. Inför planeringen av en eventuellt ny försöksverksamhet bör erfarenheterna från dessa tas tillvara så mycket som möjligt så att redan begångna misstag inte upprepas och goda erfarenheter utnyttjas igen.

Integrerad förarutbildning

Den hittills största experimentellt upplagda studien var projektet "Integrerad förarutbildning" (Gregersen 1993). Där var grundtanken att låta privatister få utbildning på 14 trafikskolektioner och anvisningar för hur och var den privata övningen skulle genomföras. Speciellt utformade instruktionsblad ingick. Utöver detta ingick metoden "Berättande körning" och ett antal s.k. insiktsskapande övningar. Som försöksgrupp ingick 1000 elever och som kontrollgrupp 1000 privatister. Olycksuppföljningen visade ingen skillnad i olycksrisk under de två första åren med körkort. Försöksgruppen hade signifikant högre olycksrisk första året med körkort och signifikant lägre olycksrisk år två jämfört med kontrollgruppen. Det är oklart vad dessa resultat berodde på. De flesta inblandade meddelade i intervjuer att de var positiva till utbildningsformen. Många elever har dock rapporterat att de känt sig lågprioriterade jämfört med "vanliga" elever på trafikskolan. Trafiklärare rapporterade på motsvarande sätt att handledarna inte tagit sitt ansvar fullt ut utan har lagt för stort ansvar på trafikskolan. Här fanns således en otydlighet när det gäller ansvaret. Utöver detta fanns det vissa andra genomförandeproblem. Ganska många trafiklärare tyckte t.ex. att det var omständligt att hålla reda på alla specialaktiviteter som skulle göras just för dessa elever. Hit hörde t.ex. utdelandet av instruktionsbladen som ganska ofta fördelades till eleverna på andra sätt än planerat. Man tyckte också det var krångligt med insiktsövningarna som krävde mycket planering och extra förberedelser, vilket gjorde att de inte alltid blev som det var tänkt. Alla dessa typer av erfarenheter måste tas tillvara inför en eventuellt ny försöksverksamhet.

Ungdomens Nya Trafikskola i Växjö

En annan försöksverksamhet har genomförts i betydligt mindre skala i Växjö där grundtanken varit att arbeta efter en noggrant genomtänkt utbildningsplan med integration mellan trafikskola och privat övningskörning. Kostnaden var fast för eleven och Länsförsäkringar AB gick in och betalade eventuella extra kostnader därutöver. Också här fick eleven stegvisa anvisningar för hur och var den privata övningskörningen skulle genomföras. Dubbelbroms erbjöds också utan extra kostnad. Tre utbildningsdagar med speciella program med fokus på trafiksäkerhet ingick dessutom. I intervjuer med de inblandade har Andreasson (1999) konstaterat att den övergripande uppfattningen om projektet varit positiv, att det finns en hel del positiva detaljdomen men också en rad negativa synpunkter och erfarenheter. Positiva bedömningar har getts från föräldrar och elever om lärarna på trafikskolan, det fasta priset, de speciella trafiksäkerhetsdagarna, att föräldrar varit aktiva också på trafikskolektioner och att den längre utbildningen ger bättre kvalitet. Bland de negativa synpunkterna märks vissa problem med ifyllandet av protokoll över den privata övningskörningen, upplevda problem att motivera sig under en så lång tid och att det funnits brister i informationen från trafikskolan om vad man skall göra, var man skall öva etc. Föräldrar upplevde också att

de inte lyckades anpassa sin övning till de nivåer som angivits i undervisningsplanen. De var för noggrant indelade och motsvarade inte en rimlig körning i trafik. Anvisningarna kunde därför inte alltid följas.

Från trafiklärarna bedömdes tanken bakom utbildningskonceptet som mycket bra. Att eleverna kunde börja tidigt upplevdes som positivt. Verksamheten har också inneburit bättre föräldrakontakt och man bedömer att de tre extra kursdagarna fungerat bra och var värdefulla, dels för att de var informativa, dels för att de utgjorde en viktig kontaktyta mellan skola, elev och föräldrar. Trafiklärarna hade också en del negativa omdömen, t.ex. att det slarvades mycket med mängdträningen hemma och att många elever och handledare därmed inte levt upp till det man kommit överens om och som var en grundbult i hela utbildningen. Trafiklärarna tyckte också att eleven bara övat på enkla saker och lämnat de mer komplicerade uppgifterna. Allt detta har inneburit att eleverna inte kommer så långt som de skulle på uppgjord tid. Det har också inneburit att många behövt ta betydligt fler trafikskolektioner än man kalkylerat med.

8.2 Inför en ny försöksverksamhet

STEFUS-förslaget har ännu inte färdigbehandlats av regeringen, vilket innebär att det troligen finns ett behov av ett modifierat förslag som inte innebär så stora förändringar och kostnadsökningar för den enskilde. Huvudskälet till att STEFUS-förslaget lades kvarstår, dvs. nollvisionen och att olycksinblandningen bland unga nyblivna förare är för hög och till och med ökar. Detta trots att antalet ungdomar som tar körkort minskar.

En ny försöksverksamhet bör uppfylla en så stor del som möjligt av de förutsättningar som skissats ovan i avsnitt 7.2 och 7.3. I övrigt lämnas här inte något konkret och detaljerat förslag till utbildningssystem. Detta bör, som tidigare, ske i samråd mellan myndighet, utbildare och forskare.

Slutligen, i och med avrapporteringen av föreliggande rapport kan det konstateras att den privata utbildningen och halkutbildningen (Engström, Nyberg & Gregersen, 2001) har studerats noggrant. Det finns dock ingen liknande detaljkunskap vad gäller trafikskoleutbildningen. Inför en ny försöksverksamhet är det därför viktigt att även denna del av körkortsutbildningen beskrivs, speciellt med tanke på ett eventuellt införande av obligatorier och/eller diagnosförfaranden.

9 Referenser

- Ahapalo, P & Lehtonen, A & Summala, H: **Driving experience and response latencies**. Report 12. Helsinki: University of Helsinki, Traffic Research Unit; 1987.
- Andreasson, H: **Ungdomens Nya Trafikskola i Växjö – ett försök med stegvis förarutbildning. Synpunkter från elever, föräldrar och trafiklärare**. PM från Etnologiska Institutionen, Göteborgs Universitet, 2000.
- Brown, I D & Groeger, J A & Biehl, B: **Is driver training contributing enough towards road safety?** In: Rothengatter, J. A., de Bruin, R. A. (eds). Road users and traffic safety. Assen: Van Gorcum, 1987.
- CIECA: **Guide on driver licensing 2001**. CD-rom 3:e version. CIECA, Bryssel, 2001.
- Cooper, P J & Pinili, M & Chen, W: **An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55**. Accident Analysis & Prevention 27, 89–104. 1995
- Crundall, D E & Underwood, G: **Effects of experience and processing demands on visual information acquisition in drivers**. Ergonomics, 41:4, 1998.
- Ekblad, J & Andersson, C & Gregersen, N P & Jarneving, J & Östbring-Carlsson, M: **Slutrapport för satellitprojektet Förarutbildning med privata handledare**. Utredningen om stegvis förarutbildning, Vägverket, Borlänge, 1999.
- Englund, A: **Nyblivna personbilsförare – Trafiksäkerhetsproblem och åtgärder**. Utredning för Kommunikationsdepartementet. Stockholm. 1987.
- Engström, I & Nyberg, A & Gregersen, N P: **Utvärdering av ny kursplan för halkutbildning**. VTI Rapport 472. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2001.
- Fafet, H: **Experiences from the 16-years age limit in France**. Presentation organiserad av Kommittén Körkort 2000, Stockholm, 1990.
- Falkmer, T & Gregersen, N P: **Fixation patterns of learner drivers with and without cerebral palsy (CP) when driving in real traffic environments**. Transportation Research Part F: Traffic Psychology. 4:171–185, 2001.
- Finn, P & Bragg, B W E: **Perception of the risk of an accident by young and older drivers**. Accid. Anal. & Prev. 18:289–298, 1986.
- Franke, A & Larsson, L & Mårdsjö, A-C: **Förarutbildningssystemet i Sverige. Delrapport 1. En historisk beskrivning av förarutbildningssystemet i Sverige**. Rapport nr 1995:16. Institutionen för Pedagogik, Göteborgs Universitet. Göteborg. 1995.
- Gregersen, N P & Linderholm, L & Svärd, S-E & Wedman, I: **Utbildningsinnehåll för en svensk stegvis förarutbildning**. PM från vetenskapliga stödgruppen inom STEFUS. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1999.
- Gregersen, N P & Berg, H Y & Dahlstedt, S & Engström, I & Nolén, S & Nygaard, B & Rimmö, P A: **16-årsgräns för övningskörning – en utvärdering. Slutrapport**. VTI rapport 452. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping 2000.
- Gregersen, N P: **Integrerad förarutbildning – Ett försök med strukturerat samarbete mellan trafikskola och privatlärare**. VTI Rapport 376. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1993.

- Gregersen, N P: **Ungdomars bilkörning. Varför är ungdomar så olycksdrabbade? Hur kan utbildning förbättra situationen?** VTI Rapport 409. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1996a.
- Gregersen, N P: **Young drivers' overestimation of their own skill – an experiment on the relation between training strategy and skill.** VTI Särtryck 258. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1996. Särtryck från *Accid. Anal. & Prev.* 28:243–250. 1996.
- Hatakka, M & Keskinen, E & Hernetkoski, K & Glad, A & Gregersen, N P: **Theories and aims of educational and training measures.** In: S. Siegrist (ed.) *Learning to become a driver – What can be done? Assessment of existing and possible measures.* GADGET report. In manuscript. Bfu, Bern. 1999.
- Maycock, G & Lockwood, C R & Lester, J F: **The accident liability of car drivers.** TRL Research Report 315. Transport Research Laboratory, Crowthorne, UK. 1991
- Mayhew, D R & Simpson, H M: **Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system.** Report from TIRF (Traffic Injury Research). Ottawa. 1996.
- McNeil, D: **Epidemiological Research Methods.** John Wiley & Sons, Chichester, 1996.
- Mourant, R R & Grimson, C G: **Predictive head-movements during automobile mirror sampling.** *Perceptual and Motor Skills* 44:238–286, 1977.
- Nolén, S & Engström, I & Folkesson, K & Jonsson, A & Meyer, B & Nygård, B: **Pilot - Vidareutbildning av unga bilförare. Slutrapport.** VTI rapport 457 Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2002.
- Nolén, S & Gregersen, N P: **Övningskörning med personbil från 16 år – En intresseundersökning bland föräldrar och blivande 16-åringar.** VTI notat TF 54-16, Statens Väg- och transportforskningsinstitut, Linköping, 1991.
- Page, Y: **Jeunes conducteurs, apprentissage anticipé de la conduite et accidents de la route.** *Les Cahiers de l'Observatoire* 2, 15–55. 1995
- Pelz, D C & Schuman, S H: **Are young drivers really more dangerous after controlling for exposure and experience?** *Journal of Safety Research*, 3, 68–79. 1971a
- Prop 1996/97:137: **På väg mot det trafiksäkra samhället.** Kommunikationsdepartementet. Stockholm. 1997.
- Quimby, A R & Watts, G R: **Human factor and driving performance.** LR 1004. Crowthorne: Transport Research Laboratory, 1981.
- Rasmussen, J: **Information processing and human-machine interaction. An approach to cognitive engineering.** North-Holland. New York, Amsterdam, London. 1986.
- SCB: **Trafikolyckor vid övningskörning.** Opublicerat tabellmaterial. Statistiska Centralbyrån, Trafiksäkerhetsprogrammet. Stockholm. 1993.
- SCB/SIKA: **Vägtrafikskador 2000.** Sveriges Officiella Statistik, Statistiska Centralbyrån, Stockholm, 2000.
- Simpson, H M: **New to the road. Reducing the risks for young motorists.** Youth Enhancement Service. University of California. Los Angeles 1996.
- Soliday, S M & Allen, J A: **Hazard perception in automobile drivers; Age differences.** Highway Research Center. University of North Carolina, 1972.

- SOU: **Säkrare förare – slutbetänkande av kommittén Körkort 2000**. SOU 91:39. Kommunikationsdepartementet. Stockholm. 1991.
- Spolander, K & Rumar, K & Lindkvist, F & Lundgren, E: **Trafiksäkrare debutanter. Förslag till bättre bilförarutbildning**. VTI-meddelande 404, Linköping. 1984.
- Spolander, K: **Bilförares olycksrisker. En modell testad på män och kvinnor**. VTI Report 268. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1983
- Spolander, K: **Bilförarutbildningen – Förarnas erfarenheter av utbildning och prov**. VTI Rapport 287. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1985.
- Spolander, K: **Olyckstyper med övningsbilar vid trafikskola – En enkätundersökning**. VTI Rapport 198. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1980.
- Thulin, H: **Trafikolyckor och trafikskadade enligt polis, sjukvård och försäkringsbolag**. VTI meddelande 547. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1987.
- TRAINER: **System for driver training and assessment using interactive evaluation tools and reliable methodologies**. Website: <http://www.trainer.iao.fhg.de>. 2001.
- Wickens, C D: **Processing resources and attention**. In: Damos, D. L. (Ed). Multiple Task Performance. London: Taylor & Francis, 1991.
- Vägverket: **Vägverkets föreskrifter om förarutbildning i körning på halt underlag m.m.** VVFS 1999:23). Vägverket, Borlänge, 1999.
- Vägverket: **Stegvis förarutbildning – en väg till ökad trafiksäkerhet för nya bilförare**. Vägverket. Borlänge. 1999
- Åberg, L: **The human factor in game-vehicle accidents: A study of drivers' information acquisition**. Acta Universitatis Upsaliensis. Studia Psychologica Upsaliensia 6. University of Uppsala, 1981.
- Östbring-Carlsson, M: **Privat övningskörning nu och i framtiden – en attitydundersökning bland nyblivna körkortsinnehavare**. VTI notat 50-1999. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping, 1999.

Enkätformulär

BAKGRUNDSFRÅGOR ELEV

1. Kön Man Kvinna

2. När är Du född? År _____ Månad _____

3. Hur länge har Du haft körkort? Jag har haft körkort i _____ veckor

4. Bor Du i tätort eller på landsbygd?

Tätort som har ... Mer än 150 000 invånare

100 000 – 150 000 invånare

50 000 – 100 000 invånare

25 000 – 50 000 invånare

Mindre än 25 000 invånare

Landsbygd

5. Vad har Du för utbildning? Kryssa för den högsta nivån. Räkna även påbörjade utbildningar.

Grundskoleutbildning

Gymnasieskolutbildning

Kommunal vuxenutbildning, grundskolekurs

Kommunal vuxenutbildning, övrigt

Universitet eller högskola

Annan utbildning, nämligen _____

6. Vad innebär det för Dig att ha ett körkort? Kryssa i de tre alternativ som är viktigast för Dig.

- Bättre status bland vänner och bekanta
- Ökad självständighet
- En bekräftelse på att vara vuxen
- Ökade möjligheter att få jobb
- Jag slipper vara beroende av kollektivtrafiken
- Det underlättar transporten till och från mina fritidsaktiviteter
- Ger mig möjlighet att åka dit jag vill
- Gör mig mindre beroende av andra för att ta mig dit jag vill
- Annat, nämligen _____

ALLMÄNNA FRÅGOR: VID BEHOV TA HJÄLP AV DIN HANDLEDARE

7. När fick Du körkortstillstånd för att få övningsköra privat med personbil?

År _____ Månad _____

8. Hur många praktiska körlektioner har Du haft i trafikskola och privat?
Ange så noga Du kan.

Ca _____ lektioner i trafikskola om _____ min/lektion

Ca _____ timmar privat

OBS! Om Du BARA övningskört på trafikskola och inget alls privat, tackar vi för Din medverkan. Lägg enkäten i det medfogade kuvertet och skicka det till oss. Om Du övningskört privat fortsätt att besvara resten av frågorna.

Bilaga 1
Sid 3 (14)

9. Hur lång tid tog det efter att Du fått Ditt körkortstillstånd tills Du övningskörde privat första gången? (Om det tog mindre än en månad innan Du började övningsköra skriv en nolla)

_____ månader

10. Vilken årsmodell är det på den bil Du övningskört mest med privat?

Det var årsmodell _____ på bilen.

11. När, under Din övningskörning, körde Du som mest eller minst?

Jag körde lika mycket under hela min övningskörningstid

Jag körde mycket i början och minskade mängden övningskörning ju närmare uppkörningen jag kom

Jag körde lite i början och ökade mängden övningskörning ju närmare uppkörningen jag kom

Jag körde mycket i början och i slutet av övningskörningsperioden. Däremellan körde jag ganska lite.

Annat sätt, nämligen _____

12. Hur många gånger i månaden övningskörde Du privat i genomsnitt?

Jag övningskörde i genomsnitt ca _____ gånger/månad

13. Hur lång tid brukade ett genomsnittligt privat övningskörningspass ta?

Ca _____ minuter

14. Hur många körlektioner på trafikskola tog Du innan du började öva privat?

_____ lektioner

15. Hur stor del av Din övningskörning var planerade övningspass enbart för att öva och hur stor del var övning som genomfördes i samband med andra resor/ärenden?

Enbart för att övningsköra

Mycket ofta	Ganska ofta	Ibland	Ganska sällan	Mycket sällan
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I samband med resor/ärenden

Mycket ofta	Ganska ofta	Ibland	Ganska sällan	Mycket sällan
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Vilken tid på dygnet övningskörde Du oftast privat?

Vardagar:

Morgon
 Förmiddag
 Lunch
 Eftermiddag
 Kväll
 Natt

Helger:

Morgon
 Förmiddag
 Lunch
 Eftermiddag
 Kväll
 Natt

17. Vilka veckodagar övningskörde Du privat?

Bara på vardagar	Nästan bara på vardagar	Lika mycket vardag som lördag/söndag	Nästan bara på lördag/söndag	Bara på lördag/söndag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FRÅGOR OM ÖVNINGSKÖRNINGENS INNEHÅLL

18. Försök att uppskatta hur stor del av era övningstillfällen som Du och Din privata handledare övningskörde privat under följande förhållanden.

	Varje tillfälle	Ca var- annat tillfälle	Ca vart tredje tillfälle	Mera sällan	Inget alls
<i>Trafikmängd</i>					
Mycket trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lite trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ingen trafik alls	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Ljuförhållanden</i>					
Mörker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dagsljus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gryning eller skymning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Väglag:</i>					
Torrt väglag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vått väglag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Halt väglag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Väder</i>					
Uppehållsväder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nederbörd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Försök rangordna hur mycket av den tid Du övningskörde privat som Du övade på vägar inom stad/tätort, landsvägar, motorvägar, motortrafikleder och avlyst område. Rangordna från 1-4 där 1 står för de vägar som Ni tränade mest på under Din privata övningskörning.

___ Stad eller tätort

___ Landsväg

___ Motorväg/motortrafikled

___ Avlyst plats, gårdsplan eller liknande

Bilaga 1
Sid 6 (14)

20. Försök att uppskatta hur stor del av era övningstillfällen som Du och Din privata handledare gick igenom och jobbade aktivt med följande saker under den privata övningskörningen

	Varje tillfälle	Ca var- annat tillfälle	Ca vart tredje tillfälle	Mera sällan	Inget alls
Bilens tekniska funktion/ skötsel/säkerhetskontroll	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sittställning/bälte/nackstöd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Start och stannande, väx- ling, styrning, backning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hastighetsanpassning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Titta och söka av om- givningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedöma risker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Placering vid möte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omkörning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Köörning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning i cirkulationsplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körfältsbyte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning på enkelriktad gata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning på övergångsställe /cykelöverfart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning i ljusreglerad korsning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning i korsning utan ljusreglering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korsande av järnväg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att välja rätt färdväg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att köra så miljövänligt som möjlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att inse Dina egna begränsningar som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bilaga 1
Sid 7 (14)

21. Har det varit lätt att träna på de moment som Ni velat träna på under den privata övningskörningen?

Ja, allt har varit lätt

Nej, det har varit svårt att träna på.....

22. Är det någonting som Du nu när du börjat köra på egen hand, upplever att Ni borde ha övat mera på under den privata övningskörningen?

23. Försök att rangordna hur mycket av den tid Du övningskörde privat som Ni övade under olika årstider. Rangordna från 1 – 4, där 1 är den årstid Du har övningskört privat mest.

___ Våren

___ Sommaren

___ Hösten

___ Vintern

HANDLEDNING

24. Hur många handledare har Du haft som Du har övningskört med under den privata övningskörningen?

Jag har haft _____ handledare.

25. Vem/vilka har varit Dina privata handledare som Du faktiskt övat med? (flera kryss kan anges)

- Mamma
- Pappa
- Syskon
- Annan släkting/bekant

26. Hur tycker Du att Ditt samarbete med Din handledare fungerade?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Mycket
bra | Ganska
bra | Varken bra
eller dåligt | Ganska
dåligt | Mycket
dåligt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Beskriv gärna varför: _____

27. Hur mycket har Du och Din privata handledare fått råd/stöd från någon trafikskola om hur ni bäst skulle bedriva den privata övningskörningen?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Mycket | Ganska
mycket | Varken
mycket
eller lite | Ganska
lite | Inget
alls |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Hur mycket fick Ni råd/stöd från någon annan?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Mycket | Ganska
mycket | Varken
mycket
eller lite | Ganska
lite | Inget
alls |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Om Ni fått råd/stöd från någon annan, från vem var det? _____

28. Hur ofta gick Ni faktiskt igenom vad Ni skulle göra innan ett privat övningskörningspass?

Alltid Ofta Ibland Sällan Aldrig

Beskriv gärna hur: _____

29. Vilket/vilka material har Du och Din handledare använt under den privata övningskörningen?
(Flera kryss är tillåtna)

- Teoriboken
- Kursplanen
- Databaserat läromedel
- Har inte använt något speciellt material
- Annat material, nämligen _____

- Inget material

30. Anknöt Ni till teorin när Ni övningskörde privat?

- Nej, i regel gjorde vi ingen sådan anknytning
- Ja, i regel gick vi igenom teorin före vi åkte ut
- Ja, i regel pratade vi teori under körningen
- Ja, i regel pratade vi om teorin efter körningen

SÄKERHET UNDER ÖVNINGSKÖRNING

31. Har Din privata handledare tvingats ingripa genom att t.ex. ta tag i ratten, dra i handbromsen eller ropa till när ni övningskört privat?

Nej

Ja, vid ca _____ tillfällen.

Försök beskriva hur dessa ingripanden gick till och varför.

32. Har Du under Din privata övningskörning varit med om någon trafikolycka? Ta även med lindriga olyckor med små skador på personer eller fordon.

Nej

Ja. Om ja, hur många? _____

33. När Ni övningskörde privat, brukade Ni ha musik/radion på?

Ja, alltid

Ja, ibland

Nej, aldrig

34. Vad skulle Du tyckt om att ha haft ett dubbelkommando i form av en extrabroms isatt i bilen under den privata övningskörningen så att handledaren skulle kunna ingripa när han/hon bedömer situationen som hotfull?

Mycket
bra

Ganska
bra

Varken bra
eller dåligt

Ganska
dåligt

Mycket
dåligt

Bilaga 1
Sid 11 (14)

35. Jämför Dig med bilförare i allmänhet. Försök bedöma om Du är bättre, sämre eller lika bra som dem i följande avseenden (sätt ett kryss på varje rad)

	Mycket bättre	Något bättre	Lika bra	Något sämre	Mycket sämre
Att köra bil i halt väglag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att köra fort om det behövs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att häva en ofrivillig sladd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att förutse vad som kommer att hända	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att köra försiktigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att köra bil i mörker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att klara av kritiska situationer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att komma fram i tät trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att reagera snabbt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att göra säkra bedömningar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att inte hamna i kritiska situationer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

36. Finns det någonting som Du tycker skulle kunna göra den privata övningskörningen säkrare?

37. Skriv nedan och berätta om Du har fler synpunkter på den privata övningskörningen.

FRÅGOR TILL HANDEDAREN

1. Kön Man Kvinna

2. När är Du född? År _____ Månad _____

3. Hur länge har Du haft körkort? Jag har haft körkort sedan 19 _____

4. Försök att uppskatta hur många mil Du har kört per år i genomsnitt sedan Du fick Ditt körkort (total körefarenhet i mil, t.ex. 100 mil/år).

ca _____ mil/år i genomsnitt

5. Hur många elever har Du haft som Du nu eller tidigare har övningskört med under den privata övningskörningen?

Jag har haft _____ elev/elever.

6. Har det varit lätt eller svårt att vara handledare för privat övningskörning?

Ja, allt har varit lätt

Nej, följande har varit svårt

Bilaga 1
Sid 14 (14)

7. Vad skulle Du tyckt om att ha haft ett dubbelkommando i form av en extra broms isatt i bilen under den privata övningskörningen?

Mycket bra	Ganska bra	Varken bra eller dåligt	Ganska dåligt	Mycket dåligt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Kompletterade Du Dina kunskaper om bilkörning innan Du började övningsköra privat med Din elev?

Ja, genom att

Nej

9. Skulle Du som handledare velat genomgå en kortare handledarkurs eller fått någon form av utbildningsmaterial innan Du började handleda?

Ja, jag hade velat gå en kortare handledarkurs

Ja, jag hade velat fått någon form av utbildningsmaterial

Nej

ANVÄND BAKSIDAN TILL ATT SKRIVA PÅ OM DU HAR FLER
SYNPUNKTER RÖRANDE DEN PRIVATA ÖVNINGSKÖRNINGEN

Tack för Er medverkan!
Skicka tillbaka formuläret i det portofria svarskuvertet

Dagboksformulär

OBS! Kryssa i flera alternativ där det passar. En kolumn per dag. Fortsätt på baksidan.

	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
--	--------	--------	--------	---------	--------	--------	--------

Ange om ni övningskört resp. dag:

Nej, har inte övningskört	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>
Ja, har övningskört	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om ja, ange antal minuter per dag	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter

Hur länge har ni övat på dessa platser:

På avlyst plats, gårdsplan eller liknande	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter	Minuter
I stad eller tätort							
På landsväg							
På motorväg/motortrafikled							

Vilka förhållanden rådde?

Mycket trafik	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>	Sätt kryss <input type="checkbox"/>
Lite trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ingen annan trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mörker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dagsljus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gryning eller skymning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Torr väglag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vått väglag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Halt väglag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uppehållsväder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nederbörd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fortsätt på baksidan!

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
--------	--------	--------	---------	--------	--------	--------

I vilket sammanhang övade ni?

Sätt kryss	Sätt kryss	Sätt kryss	Sätt kryss	Sätt kryss	Sätt kryss	Sätt kryss
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vilka olika saker har ni övat på?

Bilens tekniska funktion/skötsel/säkerhetskontroll	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sittställning/bälte/nackstödet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Start och stannande, växling, styrning, backning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hastighetsanpassning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Titta och söka av omgivningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedöma risker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Placering vid möte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omkörning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kö körning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning i cirkulationsplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körfältsbyte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vägrenskörning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning på enkelriktad gata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning på övergångsställe/cykelöverfart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning i ljusreglerad korsning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Körning i korsning utan ljusreglering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korsande av järnväg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gjorde ni någon anknäytning till teorin?

Nej, vi gjorde ingen sådan anknäytning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, vi gick igenom teorin före vi åkte ut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, vi pratade teori under körningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ja, vi pratade om teorin efter körningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tack för hjälpen!

Intervjuguide

Intervjuguide gällande privat övningskörning

Bakgrundsdata

Elev

Hur många timmar (mil) har du kört sedan du fick ditt körkortstillstånd?

Har du något syskon med körkort?

– Om ja, har du haft någon nytta av dennes erfarenhet?

Handledare

Hur länge har du haft körkort?

Hur många mil (total erfarenhet i mil, t.ex. 1000 mil/år) har du kört i genomsnitt sedan du fick ditt körkort?

Har du verkat som handledare tidigare? När?

Vilken/Vilka bil/ar använder ni i den privata övningskörningen?

Frågor om den privata övningskörningen

Om körkortstillståndet

Hur gammal var du när du fick ditt körkortstillstånd?

Vem tog upp frågan om att ta körkort? (mamma, pappa, syskon, kompisar etc.)

Vad skulle ett körkort betyda för dig?

Det skulle ge mig status

Det skulle ge mig självständighet

Det blir en bekräftelse på att jag är vuxen

Det skulle öka mina möjligheter att få jobb

Det skulle innebära att jag slipper åka kollektivtrafik

Det skulle underlätta transporten till och från mina fritidsaktiviteter

Det skulle ge mig möjlighet att åka dit jag själv vill

Jag skulle slippa vara beroende av att andra skjutsar mig

Övningskörningsperioden/Mängd

Hur lång tid tog det efter att du fått ditt körkortstillstånd innan du övningskörde privat första gången?

Har ni övningskört kontinuerligt under hela övningskörningsperioden eller har det skett i omgångar?

Hur många gånger i månaden övningskör ni privat?

Vilka veckodagar kör ni i regel på?

Var och när brukar ni övningsköra?

Hur lång tid brukar ett privat övningskörningspass i genomsnitt ta?

Hur många lektioner har du tagit på en trafikskola?

Hur resonerade ni kring frågan om att köra privat respektive att köra i trafikskola?

Struktur

Hur har ni förberett er inför varje övningskörningstillfälle?

Har det varit lätt att träna på de moment som ni velat? Vilka problem har funnits/finns?

Innehåll

Hur skulle ni vilja beskriva ert upplägg för den privata övningskörningen?
– Har ni på något sätt utgått från kursplanen eller har ni mera ”kört lite”?

Fordonskännedom

Har ni tillsammans gått igenom något om vad som är viktigt att kontrollera när det gäller bilar?

Funktion och vård?

Säkerhetskontroll?

Bilens last?

Manövrering

Har ni tillsammans gått igenom körställning, manöver- och kontrollorgan, backspeglar och bilbälte?

Vilka av följande färdigheter har ni tränat på under den privata övningskörningen?

Start, krypkörning, stannande

Rattföring, precisionskörning

Backning

Start i motlut respektive medlut

Växling (upp- och nedväxling)

Bromsning (mjuk respektive hård)

Vändning och parkering

Körning i trafik

Vilka av följande färdigheter har ni tränat på under den privata övningskörningen?
Försök att beskriva hur träningen har gått till.

Körning på gator med mindre trafik, t.ex. hastighetsanpassning, att upptäcka och läsa av vägmärken, vägmärken och andra trafikanters, tillämpa väjningsreglerna samt upptäcka trafikens förrådiska situationer

Avsökning och riskbedömning – att medvetandegöra. T.ex. att upptäcka vägmärken, vägmärken och olika faror och utifrån detta kunna tolka – besluta och åtgärda

Körning på mindre landsväg med järnvägs korsning, t.ex. ha rätt placering vid möte, passera en järnvägsövergång säkert, välja rätt växel vid järnvägsövergång samt avgöra om omkörning kan ske

Körning på gator med mer trafik, t.ex. rakt fram i korsning, höger- och vänstersväng i korsning, enkelriktad trafik, trafiksignaler och cirkulationsplats

Körning i körfält, t.ex. kökörning, körfältsbyte och passerande

Körning i tät och intensiv trafik, t.ex. att köra mot ett bestämt mål, kunna lösa givna uppgifter, hastighetsanpassning samt kunna samspela med övrig trafik

Landsvägskörning, t.ex. avståndsbedömning, påfart, avfart (höger och vänster), omkörning, vägrenskörning, vändning och parkering

Körning på motorväg/motortrafikled

Försök rangordna hur mycket av den privata övningskörningen som har bedrivits på vägar inom villaområde, stad/tätort, landsvägar, motorvägar, motortrafikleder och avlyst område (t.ex. en parkering). Rangordna från 1 till 6, där 1 står för det område som ni anser att ni tränat mest på. **Svaret avges skriftligt på separat papper**

Körning under särskilda förhållanden

Hur mycket har ni övningskört i mörker, regn, dimma, snörök och på halt underlag?

Är det någon årstid som ni kört extra mycket eller extra lite?

Har ni tillsammans gått igenom hur väder och vind kan påverka bilkörningen, t.ex. dagsljus, mörker, regn, dimma, snö, is, blåst m.m.?

Har ni tillsammans gått igenom hur väglaget kan påverka t.ex. bromssträckor och kontroll av bilen?

Har ni tillsammans gått igenom hur en vägs utformning och standard kan påverka bilkörningen, t.ex. grus, asfalt, snäva kurvor, gropar i vägen, lösa vägkanter m.m.?

Är det någonting av det som vi pratat om som ni tycker att ni övat för lite på?

Samarbete trafikskola/elev/handledare

Tycker ni att ni fått stöd och råd från någon trafikskola när det gäller den privata övningskörningen?

Om ja, hur har det gått till, vilka har dessa råd varit, tycker ni att ni haft hjälp av dessa, har ni följt dessa, var de tillräckliga?

Om nej, skulle ni velat haft det, hur skulle detta stöd ha sett ut?

Har ni fått råd och stöd från annat håll?

Hur tycker ni att ert samarbete som elev/handledare har fungerat?

Säkerhet

Känner ni er säkra när ni övningskör privat? Varför? Varför inte?

Är det några särskilda situationer som ni upplevt som farliga och därför övat lite på?

Har det funnits behov av att ingripa och hur gick detta ingripande i sådana fall till?

Har det förekommit passagerare i bilen under övningspass? Hur ofta?

Finns det någonting som skulle kunna göra att den privata övningskörningen blev säkrare?

Vad skulle ni tycka om att ha ett dubbelkommando insatt i bilen?

Inställning

Vad är er inställning till den privata övningskörningen?

Är det bra eller dåligt att man får övningsköra privat? Varför?

Är det bra eller dåligt att man får övningsköra privat från att man är 16 år gammal?

Får man tillräcklig information om vad som förväntas av en som handledare respektive elev? Om inte, vad saknas och hur skulle detta kunna bli bättre?

Handledarutbildning

Har du som handledare fräschat upp dina kunskaper innan ni började övningsköra privat, t.ex. läst igenom gällande teoribok eller kursplan? Vad?

Skulle du som handledare velat genomgå en kortare handledarkurs eller fått någon form av utbildningsmaterial innan du börjat handleda den privata övningskörningen?

Situationsbeskrivning

Skulle ni kunna beskriva ett typiskt övningspass i detalj?
I vilka sammanhang brukar detta genomföras?

Svarskort

Försök rangordna hur mycket av den privata övningskörningen som har bedrivits på vägar inom villaområde, stad/tätort, landsvägar, motorvägar, motortrafikleder och avlyst område (t.ex. en parkering). Rangordna från 1 till 6, där 1 står för det område som ni anser att ni tränat mest på.

Vägar inom villaområde _____

Vägar inom stad/tätort _____

Landsvägar _____

Motorvägar _____

Motortrafikleder _____

På avlyst område (t.ex. en parkering) _____

Svarskort

Försök rangordna hur mycket av den privata övningskörningen som har bedrivits på vägar inom villaområde, stad/tätort, landsvägar, motorvägar, motortrafikleder och avlyst område (t.ex. en parkering). Rangordna från 1 till 6, där 1 står för det område som ni anser att ni tränat mest på.

Vägar inom villaområde _____

Vägar inom stad/tätort _____

Landsvägar _____

Motorvägar _____

Motortrafikleder _____

På avlyst område (t.ex. en parkering) _____