



SLUTRAPPORT MED BILAGOR

Förslag på nytt förarutbildnings- system för personbil, behörighet B



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Transportstyrelsen

Postadress: 781 23 Borlänge

E-post: kontakt@transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

Dokumenttitel: Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B. Slutrapport med bilagor.

Dokumentdatum: 31 januari 2019

Sida 2 (70)

Innehåll

1. SAMMANFATTNING AV FÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR.....	5
1.1. Förändringens delar	5
1.1.1. Digital plattform.....	6
1.1.2. Bättre utbildade och fler handledare.....	7
1.1.3. Stöd och struktur	7
1.1.4. Fler obligatoriska inslag.....	7
1.1.5. Förändrade villkor för proven.....	8
1.1.6. Fler aktörer	8
1.1.7. Prövotiden	8
1.1.8. Tillstånd och tillsyn	8
1.1.9. Tidplan för förändringen.....	8
1.2. Föreslagna förändringar ur tre olika perspektiv	9
1.2.1. Den blivande förarens perspektiv	9
1.2.2. Utbildarnas perspektiv	10
1.2.3. Samhällsperspektivet	11
2. UPPDRAGET	12
2.1. Vad ska åtgärdas?	12
2.2. Mål	12
2.3. Hur arbetet har bedrivits	13
2.4. Avgränsningar	14
3. FÖRARUTBILDNINGEN I DAG OCH I FRAMTIDEN.....	15
3.1. Målen som sätter inriktningen för transportpolitiken	15
3.2. Den blivande föraren	15
3.2.1. Kundanalys.....	16
3.2.2. Personer med särskilda behov	18
3.2.3. Nya kundgrupper med behov av annan undervisning	18
3.3. Omvärldsförändringar	19
3.3.1. Digitalisering som berör alla	19
3.3.2. Automatiseringen av fordon.....	20
3.3.3. Förarstöd finns redan	21
3.3.4. Simulatorer kan vara ett komplement	22
3.4. Erfarenheter från andra länder	24
3.4.1. Ger förarutbildning i andra länder säkrare förare?.....	24
3.4.2. Kan förändringar i förarutbildningssystem ge färre olyckor?.....	25
3.5. Erfarenheter avseende lärande	26
3.5.1. Erfarenheter av pedagogiska grepp	26
3.5.2. Tillämpning inom förarutbildningen.....	26
3.5.3. Att nå målen i ett målstyrt system	27
3.5.4. Ny teknik och spelifiering.....	28
3.5.5. Livslångt lärande	29
3.5.6. Självvärdering.....	29
3.6. Tillstånd och tillsyn.....	31
3.6.1. Utbildningsbranschens synpunkter avseende tillsyn	31

3.6.2.	Interna synpunkter inom myndigheterna	32
3.7.	Osund konkurrens.....	33
3.8.	Digital plattform	34
3.9.	Juridisk analys.....	35
3.10.	Konsekvensutredning	36
4.	FÖRSLAG PÅ NYTT FÖRARUTBILDNINGSSYSTEM	37
4.1.	Inför körkortet	37
4.1.1.	Konsumentupplysning	37
4.1.2.	Körkortstillstånd	39
4.2.	Under utbildningen.....	40
4.2.1.	Struktur i utbildningen.....	40
4.2.2.	Utökade möjligheter till mängdträning	44
4.2.3.	Utökat utbud av utbildare.....	48
4.2.4.	Vägledningstillfällen.....	49
4.2.5.	Riskutbildningar	51
4.3.	Proven.....	53
4.3.1.	Kunskapsprov.....	53
4.3.2.	Förlängt körprov	54
4.3.3.	Fördjupad återkoppling.....	56
4.4.	Efter körkortet	57
4.4.1.	Prövotiden	57
4.5.	Under hela processen	58
4.5.1.	Tillstånd och tillsyn	58
4.5.2.	Digital plattform.....	60
5.	YTTERLIGARE FÖRSLAG.....	63
6.	REFERENSLISTA.....	65

BILAGOR

Bilaga 1	Förstudie digital plattform
Bilaga 2	Juridisk analys
Bilaga 3	Konsekvensutredning

1. Sammanfattning av förslag och förändringar

Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen har gemensamt arbetat med en översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B sedan februari 2018. Sist det gjordes en större översyn av förarutbildningssystemet var 1999 (STEFUS) [1]. Mycket har hänt sedan dess inom såväl forskning som fordonsutveckling, och därför är det motiverat att se över systemet på nytt och betänka erfarenheter från förarutbildningssystem i andra länder.

Det svenska förarutbildningssystemet – den process som en blivande förare möter från ansökan om körkortstillstånd tills prövotiden avslutats efter utfärdat körkort – ger goda möjligheter för en blivande förare att i privat regi eller tillsammans med en professionell utbildare tillgodogöra sig förarutbildning och därigenom bli en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Men i samma förarutbildningssystem är det också möjligt att inte förbereda sig och att anmäla sig till förarprovet innan man är redo.

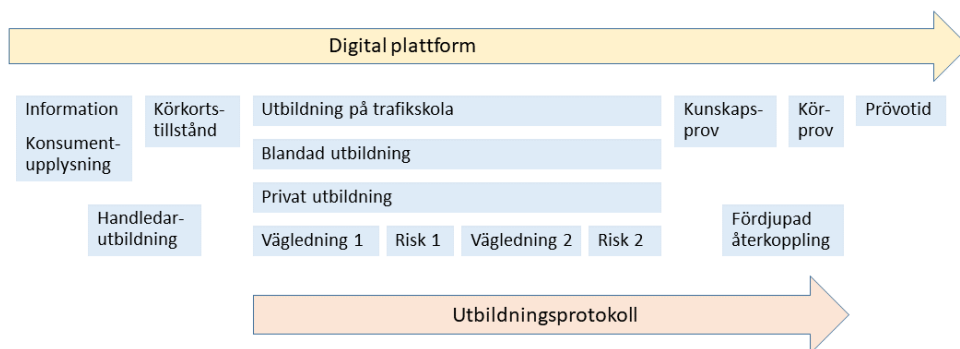
Förarprovet är en kontroll av att en elev har tillräckliga kunskaper och färdigheter för att vara en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Provet kan dock inte alltid omfatta alla moment som man behöver behärska som förare. Därför är det viktigt att utbildningen och förberedelserna för provet är tillräckligt omfattande och att moment som är svåra att testa i en provsituation kan säkerställas genom kvalitetssäkrad utbildning. Det är viktigt att utbildning och prov fångar upp trafikfarliga beteenden och även gör riskgrupper uppmärksamma på sådana.

Utifrån dessa utgångspunkter och de utmaningar och mål som beskrivs i avsnitt 2 *Uppdraget* har ett förslag till ett nytt förarutbildningssystem tagits fram. Rapporten finns i två versioner. Den version som gavs ut den 17 december 2018 beskriver det nya förarutbildningssystemet; vilka förändringar det medför, vilka vinster det finns med det ur olika perspektiv, samt det nya systemets beståndsdelar. Denna version är en slutrapport och innehåller även bakgrundinformation samt bilagor.

1.1. Förändringens delar

Det nya förslaget till förarutbildningssystem bygger på det nuvarande systemet. Det finns fortfarande goda möjligheter att kombinera privat mängdträning med professionell utbildning. Valfriheten i det nya förarutbildningssystemet är fortfarande stor, men den blivande föraren får ytterligare stöd under processens gång för att kunna göra ett bra val av utbildningsväg (se figur 1).

Nytt förarutbildningssystem



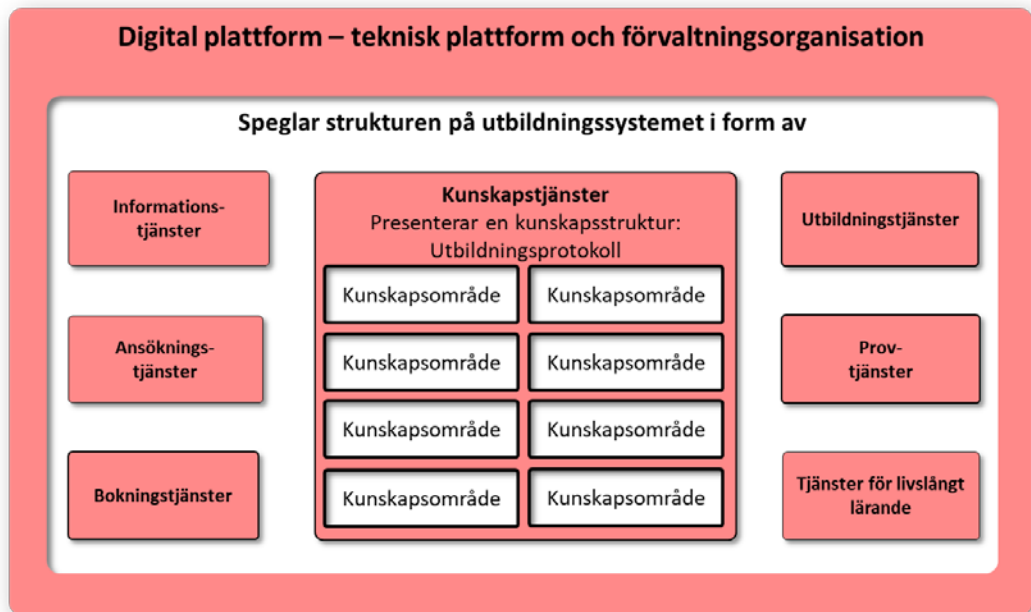
Figur 1 Bild av det nya förarutbildningssystemet

En detaljerad beskrivning av systemet finns i avsnitt 4 *Förslag till nytt förarutbildningssystem*. Nedan beskrivs förändringarna i det nya förslaget till system mer kortfattat.

1.1.1. Digital plattform

En digital plattform ska utvecklas och förvaltas av myndigheterna. Syftet med plattformen är att hjälpa den blivande föraren genom hela förarutbildningsprocessen från ansökan om körkortstillstånd till dess att prövotiden har gått ut två år efter utfärdat körkort.

Den digitala plattformen ska fungera som en ledstäng och ett stöd för den blivande föraren. I plattformen ska det vara möjligt att ha informationstjänster, ansökningstjänster, bokningstjänster med mera. I plattformen ingår ett obligatoriskt utbildningsprotokoll som hjälper den blivande föraren att säkerställa att allt innehåll i förarutbildningen kommer med. Informationen kan dessutom anpassas till olika behov exempelvis ges på flera språk vilket ökar tillgängligheten.



Figur 2 Möjliga funktioner inom den digitala plattformen

1.1.2. Bättre utbildade och fler handledare

Den som ska vara handledare vid privat övningskörning ska genomgå en handledarutbildning, som ersätter den nuvarande introduktionsutbildningen. För att öka tillgängligheten till mängdträning förtydligas reglerna om yrkesmässig verksamhet på ett sätt som kan ge ideella föreningar och kommunala initiativ chansen att hjälpa till med handledare.

1.1.3. Stöd och struktur

Det föreslagna systemet ger mer stöd till de blivande förarna genom en tydligare struktur för utbildningsprocessen som beskrivs i den digitala plattformen. Ett obligatoriskt utbildningsprotokoll skapar struktur i inläringen för den blivande föraren och definierar vilka moment den blivande föraren ska gå igenom under utbildningen. Dessutom innebär förslaget att vissa grupper ska få riktad information och stöd vid ansökningar om anpassade prov.

1.1.4. Fler obligatoriska inslag

Obligatoriska moment i förarutbildningen ska säkerställa ökad kunskap och kunskap som inte kan mätas i provsituationen. De förändringar som föreslås är att dagens introduktionsutbildning tas bort. Istället införs ett obligatoriskt informationspass i den digitala plattformen när den blivande föraren ansöker om körkortstillstånd. Utöver detta föreslås två vägledningstillfällen hos en professionell utbildare där den blivande föraren får

demonstrera sina praktiska färdigheter i bil och resonera om måluppfyllnad, sin attityd, sitt lärande och hur man bäst går vidare.

Vid privat övningskörning krävs att handledaren går en handledarutbildning som ska ge bättre förutsättningar för att stödja den blivande föraren.

I det obligatoriska utbildningsprotokollet (se 1.1.1. *Digital plattform*) definieras vilka moment den blivande föraren ska gå igenom under utbildningen och uppnådda delmål bockas av.

De två riskutbildningarna som finns i dag kvarstår men i förändrad form.

1.1.5. Förändrade villkor för proven

Kunskapsprovet ska vara godkänt innan körprovet får genomföras. Giltighetstiden för godkänt prov förlängs från två till fyra månader. Tiden för körprovet ses över inklusive provinnehållet. Dessa åtgärder skapar bättre förutsättningar för den blivande föraren att hinna gå tillbaka till utbildning och förbättra sig inom områden där det funnits brister.

Efter fyra underkända prov krävs att den blivande föraren genomför en fördjupad återkoppling hos Trafikverket för att förbättra sitt lärande innan ytterligare prov kan bokas. Detta för att bryta negativa spiraler med återkommande omprov utan ytterligare utbildning.

1.1.6. Fler aktörer

Fler aktörer ska kunna stötta den blivande föraren vid sidan av trafikskolornas professionella utbildning. Inte bara trafikskolor kommer att kunna erbjuda teoriundervisning. Förslaget ger också vissa möjligheter att hjälpa till med handledare för de som saknar en sådan.

1.1.7. Prövotiden

Prövotiden ska användas på ett mer påtagligt sätt genom att toleransen för överträdelse blir lägre.

1.1.8. Tillstånd och tillsyn

Alla obligatoriska moment ska vara tillståndspliktiga och Transportstyrelsen ska ha mandat att utföra tillsyn med sanktionsmöjligheter mot samtliga obligatoriska inslag.

Tillståndskraven för att bedriva förarutbildning ses över och arbetet med att införa systemtillsyn ska fortsätta.

1.1.9. Tidplan för förändringen

Vissa av de åtgärder som presenteras ligger inom myndigheternas ordinarie uppdrag och kan börja införas under 2019. Det gäller till exempel arbetssätt och rutiner.

Andra förslag kräver ändringar i lag, förordning eller föreskrifter. Vår bedömning är att förändringar av administrativa rutiner och system kommer att ta två år att utveckla efter att beslut fattats.

1.2. Föreslagna förändringar ur tre olika perspektiv

1.2.1. Den blivande förarens perspektiv

För den blivande föraren kommer det nya förslaget att medföra att förarutbildningsprocessen blir tillgängligare, tydligare och lockar till mer utbildning.

Genom att informationen samlas på ett ställe i en digital plattform behöver den blivande föraren inte ha kunskap om vilken myndighet eller aktör som ansvarar för en viss del i processen. Det blir lättare att förstå förarutbildningsprocessen, få information och förstå vad som krävs för att bli en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Via plattformen kan den som snart ska börja sin utbildning till förare ta del av en mängd olika tjänster som handlar om förarutbildning, när han eller hon är intresserad och mottaglig för information. Informationen kan dessutom ges på flera språk vilket ökar tillgängligheten.

Introduktionsutbildningen ersätts för den blivande förarens del av ett avgiftsfritt digitalt informationspass. Det omfattar övergripande information om till exempel förarutbildningens mål och innehåll, viktiga faktorer för trafiksäkerheten och miljön och hur utbildningsprotokollet är uppbyggt. Denna information är kvalitetssäkrad och minskar behovet av att söka information på internet som inte är kvalitetssäkrad eller lyssna till information från omgivningen som kan vara felaktig. Information inom den digitala plattformen är också ett sätt att påverka attityder och normer kring vad som gör en förare bra och inte.

Den tydliga strukturen i form av ett utbildningsprotokoll i den digitala plattformen gör det enklare för den blivande föraren att göra rätt, oavsett om han eller hon väljer att gå på trafikskola eller utbilda sig privat. Protokollet hjälper den blivande föraren att säkerställa att alla utbildningsmoment kommer med i utbildningen. Förutom de obligatoriska utbildningsinslagen kan den blivande föraren välja om han eller hon vill ta hjälp av en privat handledare eller en trafiklärare för att genomföra dem och utbildningen kan anpassas till den blivande förarens individuella förutsättningar.

Om fler aktörer kan erbjuda teoriutbildning och handledning ökar tillgängligheten för den blivande föraren och det bidrar till valfrihet vid utbildningen. Den digitala plattformen innehåller också konsumentupplysning och inspiration på vägen till att bli en trafiksäker förare. Där kommer utbildare att vara listade, vilket ger bättre förutsättningar för att kunna välja utbildningsväg. Möjlighet ska också finnas att ta del av recensioner och betygssättning av olika utbildare. Olika element hämtade från datorspelsvärlden kan också inkluderas för att locka till mer utbildning, övning, självttest etc.

Det föreslagna förarutbildningssystemet innebär fortsatt stor valfrihet i hur utbildningen läggs upp. Utbildning hos en professionell utbildare kan med fördel kombineras med privat övningskörning för mängdträning. Förslaget innebär ökat fokus på att utbilda de privata handledarna så att de bättre kan bidra till en bra mängdträning. Bra mängdträning med kompetenta handledare bidrar i sin tur till bättre förberedda förare.

Innan riskutbildningen genomförs ett informationspass inom ramen för den digitala plattformen. Den blivande föraren kan ta till sig informationen på valfri plats och vid valfri tidpunkt så länge informationspasset är genomfört före riskutbildning 1. Informationspasset skapar en gemensam kunskapsgrund för de blivande förarna, och är ytterligare ett sätt att påverka normer och attityder kring trafiksäkerhet.

Obligatoriska avstämningar (vägledningstillfällen) med återkoppling från en professionell utbildare ger bättre förutsättningar för den blivande föraren att göra en realistisk

självvärdering. Han eller hon kan anpassa sitt lärande och får ytterligare stöd för att nå målen.

Hela gruppen blivande förare ges stöd genom mer struktur och digitala hjälpmedel inom plattformen och vissa grupper får ett utökat stöd, till exempel genom riktad information och anpassade prov.

För att minska stressen inför ett körprov förlängs giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov till fyra månader. Efter fyra underkända körprov eller kunskapsprov genomförs en fördjupad återkoppling för att se hur det negativa mönstret skulle kunna brytas.

1.2.2. Utbildarnas perspektiv

Introduktionsutbildningen försvinner, men å andra sidan införs en ny handledarutbildning, två obligatoriska vägledningstillfällen och förlängd riskutbildning. Det handlar inte bara om fler utbildningstillfällen, utan också om fler kontaktytor mot alla blivande förare och deras handledare. Det är möjligt att en blivande förare som haft för avsikt att utbilda sig privat då inser fördelarna med att ta lektioner vid en trafikskola.

Ett enklare tillståndsförfarande ger totalt sett mindre administration. Transportstyrelsen har fattat beslut om att övergå till systemtillsyn, där egenkontroll hos tillståndshavarna ska kunna bli ett verksamhetskrav. Det kan leda till mindre detaljstyrning och att mer tillsynsresurser kan läggas där de behövs för att upprätthålla kvaliteten i förarutbildningssystemet.

Ändrade regler avseende teoriutbildning ger möjligheter för nya aktörer men kan ge ökad konkurrens för befintliga utbildare. Liknande resonemang kan föras kring bättre konsumentupplysning. De som är professionella och kompetenta kommer förhoppningsvis att rekommenderas på bekostnad av dem som håller låg nivå, vilket vore positivt för förarutbildningsbranschen som helhet.

Dessutom bidrar förslaget till att försvåra för de illegala utbildarna på en rad olika sätt:

- Eftersom endast fordon från Trafikverket Förarprovs eller en trafikskola får användas vid prov kan den blivande föraren inte använda en bil för provet från en illegal utbildare.
- Vägledningstillfällena kan enbart genomföras hos en utbildare med tillstånd.
- I det obligatoriska utbildningsprotokollet kan endast registrerade handledare eller utbildare med tillstånd godkänna moment som avklarade inom körningen.
- Genom den digitala plattformen blir det enklare att förstå förarutbildningssystemet, och enklare att förstå vilken kompetens som krävs hos den blivande föraren. Här kan intresset för att få en gedigen utbildning påverkas.
- Eftersom endast de som har tillstånd för viss verksamhet kommer att listas i den digitala plattformen som utbildare exkluderas illegala förarutbildare.

1.2.3. Samhällsperspektivet

Det förändrade systemet bidrar till hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa i de transportpolitiska målen genom att utbilda trafiksäkra och miljömedvetna förare. Trafiksäkra förare är viktiga för att bidra till Nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. En högre nivå av riskmedvetenhet och reflektionsförmåga kring egna motiv och beteenden i trafiken skulle kunna öka trafiksäkerheten. Miljöfrågor tas både upp vid vägledningstillfällena och i handledarutbildningen. I den tidigare introduktionsutbildningen fanns stora skillnader i miljöinslagen i utbildningen [2].

Det föreslagna systemet försvårar på olika sätt för illegal verksamhet, vilket också inkluderar de som inte betalar skatt.

För projektgruppen den 31/1 2019

Karin Appelgren, Trafikverket

Projektledare

För Trafikverket Förarprov

För Transportstyrelsen

Kristina Hagberg

Björn Renberg

2. Uppdraget

Syftet med översynen var att ta fram ett förslag på ett förändrat förarutbildningssystem för personbil behörighet B och en sammanställning av regler som berörs av den påföljande regelutvecklingen.

Med förarutbildningssystem menas processen som en blivande förare formas av – från ansökan om körkortstillstånd till dess att prøvotiden har gått ut efter utfärdat körkort.

2.1. Vad ska åtgärdas?

Projektet startades för att åtgärda utmaningar i det nuvarande förarutbildningssystemet för personbil, till exempel:

- Det är för mycket fokus på att ta körkort istället för att skaffa sig utbildning för att bli en trafiksäker samt risk- och miljömedveten förare
- Många blivande förare är otillräckligt utbildade men tror sig kunna tillräckligt (godkännandegraden sjunker, många omprov)
- Utbildningsmöjligheter saknas för vissa grupper
- Olaglig förarutbildning
- Nuvarande systemet tar inte tillvara på digitala möjligheter
- Förarutbildningssystemet tar inte tillräcklig hänsyn till teknisk utveckling på fordonsområdet
- Många regler i det befintliga förarutbildningssystemet behöver ses över

2.2. Mål

Målet med översynen var ett förslag på förarutbildningssystem behörighet B som ger bättre förutsättningar för att skapa trafiksäkra samt risk- och miljömedvetna förare och som upplevs som attraktivt av blivande förare.

Översynen skulle resultera i ett förslag på ett nytt system som:

- utgår från den blivande föraren och är attraktivt och lätt att förstå
- påverkar blivande förares attityder till förarutbildning och att vilja lära för livet, inte bara för provet
- skapar efterfrågan på god förarutbildning för att vilja bli en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare
- väver in självreflektion och riskmedvetenhet hos de blivande förarna

- förbättrar tillgången till utbildning för alla grupper (även de som har ett annat språk eller särskilda behov)
- säkerställer sunda konkurrensvillkor mellan utbildare
- tar tillvara möjligheter med ny teknik och digitalisering
- möter ny fordonsutveckling
- utgår från funktionella regler och mindre detaljstyrning
- bidrar till det transportpolitiska hänsynsmålet och Nollvisionen

Regleringen på området bör vara ändamålsenlig för att garantera elevernas säkerhet under utbildningen och för att skapa förutsättningar för gynnsamt lärande.

Det förutsattes att inspel inhämtades från branschaktörer, medborgargrupper och interna intressenter på Transportstyrelsen och Trafikverket för att vidga perspektiven och förankra arbetet och det förändrade förarutbildningssystemet.

I uppdraget har också ingått ett delprojekt om att ta fram en så kallad digital ledstång för att underlätta den blivande förarens lärande. Arbetet med denna ledstång redovisas därför också i denna rapport, om än kortfattat. Ledstången har dock av pedagogiska skäl fått byta namn till digital plattform.

2.3. Hur arbetet har bedrivits

Arbetet har bedrivits i en projektgrupp med medarbetare från Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen och en forskare från Umeå universitet med en styrgrupp bestående av chefer från båda myndigheterna.

Under våren 2018 låg fokus på inventering och faktainsamling. Umeå universitet tog fram en forskningsöversikt över utvärderingar av de senaste reformerna av dagens förarutbildningssystem inklusive en internationell utblick [3]. En nulägesanalys genomfördes genom att besöka ett antal kontor inom Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen.

Kundtjänsterna vid de båda myndigheterna tog fram underlag och förslag till förändringar. Ett enkätutskick gjordes till intressenter, branschorganisationer, organisationer för personer med funktionsnedsättningar och ett antal frågor om dagsaktuellt läge i fråga om till exempel översättningar och tillsyn ställdes till Storbritannien, Tyskland, Norge, Spanien och Österrike.

Projektgruppen har haft enskilda möten med representanter från Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR), ett möte med representanter från Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser (TÖP) och Sveriges Skid-Car

Banors Riksorganisation (SkidCar) samt ett möte med representanter från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Motormännen och Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF).

För närmare kunskap om systemets kunder har underlag från Invandrarindex riksundersökning 2017 samt en undersökning i maj 2018 i ett begränsat geografiskt område använts [4, 5] En kund- och tjänsteanalys har genomförts med hjälp av en extern konsult [6].

Projektgruppen har besökt utbildare för riskutbildning 2 och en skola som använder simulatorer i sin utbildning av yrkesförare.

Tre hearingar har genomförts — om motivationsdesign (spelifiering och nudging), om trafiksäkerhet och om resultatet från Invandrarindex.

Information om det pågående arbetet har presenterats regelbundet till de externa intressenterna samt via myndigheternas intranät.

Branschen, intressenter och en referensgrupp från Transportstyrelsen och Trafikverket fick den 3 oktober en presentation av ett utkast till förändringar i förarutbildningssystemet. Därefter genomfördes en remissrunda på utkastet till förslag.

Dragningar har också genomförts vid STR:s årsstämma samt vid Tylösandsseminariet i september 2018.

Slutligen har förslaget om ett förändrat förarutbildningssystem testats ur kundsynpunkt på en mindre grupp blivande förare vid Trafikverket Förarprov Stockholm City.

Som en inspiration till fortsatt arbete har en kort förstudie gjorts av en extern konsult med exempel på inslag av motivationsdesign (spelifiering) i det framtida systemet.

2.4. Avgränsningar

Översynen omfattar förarutbildningssystemet för körkort behörighet B vid trafikskola eller genom privat utbildning. Hur det kopplar till och påverkar utbildning och prov vid Försvarmakten, gymnasieskola samt kommunal vuxenutbildning tas inte upp i denna översyn. Om det beslutas om fortsatt arbete med förslaget kan denna fråga utredas vidare.

3. Förarutbildningen i dag och i framtiden

3.1. Målen som sätter inriktningen för transportpolitiken

Körkortsfrågorna är en del av regeringens transportpolitiska mål. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. "Dess utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa."

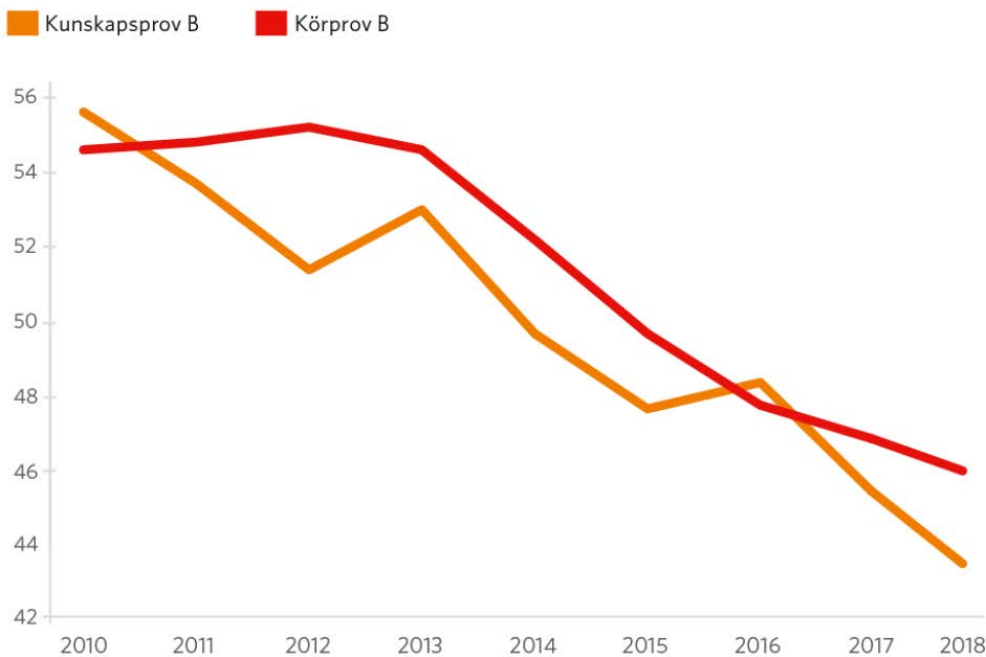
Körkortsfrågan handlar om att skapa tillgänglighet – i glesbygder kan bil vara det enda realistiska transportalternativet – och trafiksäkerhet – genom att förare kan och vill utbildas till trafiksäkra och riskmedvetna förare. Om ett förändrat förarutbildningssystem i högre grad leder till att människor, oavsett kön och grupptillhörighet blir säkra, risk- och miljömedvetna förare bidrar det till de transportpolitiska målen.

3.2. Den blivande föraren

För att föreslå ett system som utgår från den blivande föraren måste man veta något om den blivande föraren. Det är tydligt att de är väldigt många och blir allt fler. Körkortsfrågor är en mycket kundintensiv verksamhet. Trafikverket Förarprov hade under 2017 cirka 1,5 miljoner kundkontakter, allt från telefonsamtal och provverksamhet till fotografering för körkortsförnyelser.

Provolymen för behörighet B har ökat markant. Under perioden 2013–2017 har körproven ökat med 25 procent och kunskapsproven med 28 procent. Ökningen beror på att antalet körkortstillstånd ökat, men också på att godkännandegraden sjunker (se figur 3) och antalet omprov ökar.

Andel godkända prov



Figur 3 Godkännandegrad förarprov 2010-2018. Källa: FPS, Trafikverket Förarprovs statistik

Om man delar in körprovsstatistiken 1998-2017 utifrån provtagarnas ålder, kön och anmälningssätt blir det tydligt att godkännandegraden är tämligen stabil inom gruppen över tid, även om de privatanmälda proven visar på en nedåtgående trend, men att grupsammansättningen förändrats över tid. Andelen godkända prov är högst för prov som genomförts av 18-åringar som anmälts via trafikskola och lägst för prov som genomförts av privatanmälda män och kvinnor över 24. Dock utgör den förstnämnda kategorin en minskande andel och den sistnämnda en ökande andel. Allra tydligast ökade antalet prov av privatanmälda män över 24 mellan 2013 och 2017 [7].

3.2.1. Kundanalys

Även om man utifrån provstatistik kan urskilja mönster och förändringar ger den inget svar på frågor om blivande förarens attityd till förarutbildningen och till sig själva som förare och hur de förbereder sig för att ta körkort. Det finns dock enkätundersökningar där sådana frågor har ställts [exempelvis 8, 9, 10]. För att få ett kundperspektiv på hela processen genomfördes en kundanalys i maj 2018 där 24 djupintervjuer genomfördes i Stockholm, Malmö och Luleå. De som intervjuades var blivande förare och förare som just tagit körkort eller som blivit av med sitt körkort [6].

Utifrån intervjuerna identifierades fyra beteendeprofiler för blivande förare. De fyra profilerna är följande:

De som har körkort sedan tidigare, det vill säga nyanlända som har ett utländskt körkort. De behöver körkortet för att kunna få jobb och en enklare vardag. De kännetecknas av språksvårigheter vid teoriproven, brist på mängdträning, begränsade ekonomiska möjligheter att utbilda sig vid trafikskola och har ofta svårighet att tolka återkopplingen

vid underkända prov. De har i många fall flerårig erfarenhet av trafik i komplexa miljöer och ser sig som bra förare, men upplever osäkerhet i den svenska trafikmiljön.

Ungdomar. De vill ta körkort för personlig frihet och för att lättare få jobb. De blandar privat övningskörning med utbildning på trafikskola. Att klara kunskapsprovet verkar handla mycket om generell studievana. I första hand studerar de via appar och webb. Synen på sig själv som förare varierar mellan individer men de ger ofta uttryck för att de har en bild av sina egna brister som förare. Många är försiktiga och undviker helst situationer där grupstryck kan uppstå. I gruppen finns också nyanlända, som ofta har problem med språket, vilket påverkar både inläring och prov.

Vissa av de intervjuade ungdomarna tillhörde någon av följande undergrupper:

Ungdomar med brist på handledare. Den undergrupp av de intervjuade ungdomarna som hamnade i den här kategorin var första och andra generationens invandrare. Gemensamt för ungdomarna som inte har tillgång till handledare är att de får mindre mängdträning. Av kostnadsskäl är det vanligt att de tar privatlektioner hos någon som de har blivit tipsade om, och de har ingen tydlig uppfattning om att de genom detta har gynnat "svart" utbildning. Flera har tagit lektioner på trafikskola efter att de blivit besvikna på privatläraren.

De som alltid velat köra bil. Dessa ungdomar har övningskört så länge de bara har kunnat och vill ta körkortet direkt i anslutning till sin artonårsdag. De är intresserade av bilkörning och av bilar. De har tillgång till handledare och kör ofta med dem för att få mängdträning, men kombinerar den privata körningen med trafikskola för att öka chanserna att klara uppkörningen. De ser sig själva som bra förare, tack vare att de kört så mycket. Även om de buskör ibland tycker de att de har riskerna under kontroll och att det är viktigare att anpassa sig till trafiken än att alltid följa regelverket. Grupstryck från andra ungdomar är inget de bekymrar sig om, utan de välkomnar sällskap i bilen.

Kundanalysen utmynnade i förslag till principer för designen av förarutbildningsprocessen, nämligen:

- underlätta lärande med struktur
- kombinera praktisk övning med teori
- var öppen med vad som ger bäst resultat
- tillgängliggör utbildningsprocessen för alla
- fånga upp och ge stöd när det behövs.

Dessa principer tillämpas i flera delar av förslaget om ett nytt förarutbildningssystem. Det visar sig exempelvis genom att ge en tydligare struktur, bli i form av ett obligatoriskt

utbildningsprotokoll, att ge tydlig information i den digitala plattformen, att genomföra vägledningspass, anpassa prov och genomföra fördjupad återkoppling.

3.2.2. Personer med särskilda behov

Trafikverket Förarprov erbjuder i dag anpassade kunskapsprov till personer som av olika orsaker har lässvårigheter (eller som behöver tolk). Det är den som ska göra provet som ansöker om anpassat kunskapsprov. Behovet av ett anpassat kunskapsprov ska intygas genom diagnos eller av någon som har god kunskap inom området läs- och skrivsvårigheter och som kan bedöma personens behov (till exempel logoped, psykolog eller vissa trafiklärare).

Ansökningarna om att få göra ett anpassat prov har ökat de senaste åren. Det är främst förlängd provtid och muntliga prov som efterfrågas. En trolig anledning kan vara att medvetenheten om läs- och skrivsvårigheter och neuropsykiatriska funktionsnedsättningar har ökat och att det inte upplevs lika skamfyllt att ha lässvårigheter som tidigare.

Ansökningarna till tolkprov ligger relativt stabilt, men genomförda tolkprov går nedåt. Det beror delvis på brist på utbudet av sådana prov, till exempel på grund av brist på lokaler eller tolkar. Det beror också på att allt fler känner till vilka rättigheter till anpassningar man har.

3.2.3. Nya kundgrupper med behov av annan undervisning

Årskullarna 1996–2003 var avsevärt mindre än årskullarna de föregående tio åren så antalet 18-åringar födda i Sverige har inte ökat [11]. En stor del av det ökande antalet körkortstillstånd kan förklaras med flyktinginvandringen som kulminerade 2015. Andelen kunskapsprov på andra språk har också ökat. Om man kopplar kunskapsprov till efterföljande körprov är det tydligt att ökningen av antal körprov nästan uteslutande kan kopplas till kunskapsprov på andra språk. Det är också klart att denna provtagargrupp är äldre och nästan alla är privatanmälda till provet [7].

Den stora flyktingvågen medförde att många personer med utländska körkort som inte kan bytas ut mot svenska kom till Sverige. Fram till ett år efter att de fått uppehållstillstånd fick de ändå köra i Sverige men sedan måste de ta ett svenskt körkort, och den processen och de krav som ställs kan skilja sig avsevärt från deras hemländer.

Av Invandrarindex 2017, en enkätundersökning som riktas till de som studerar på SFI och bott i Sverige mellan två till fem år, framgår att 78 procent tänker utbilda sig på trafikskola eller trafikskola kombinerat med privat övningskörning. Endast 16 procent räknar med att enbart köra och studera privat. Bland dem som redan har ett svenskt körkort är det 35–44 procent som enbart läst och kört privat [4, 5].

På frågan om vad man tror blir svårast med att ta ett svenskt körkort svarar den största delen (47 procent): ekonomin. På andra plats kommer svenska trafikregler (22 procent) och på tredje plats ”för lite utbildningsmaterial på mitt språk” (14 procent). I den kundanalys som genomfördes under våren 2018 på uppdrag av översynen lyftes bristen på utbildningsmaterial på andra språk som ett problem [6] och det har också påpekats av VTI att detta är ett hinder [10]. I dag finns viss kurslitteratur översatt till arabiska, persiska och kurdiska.

När regelverket förändrades sjönk antalet asylsökande drastiskt. År 2015 anlände 163 000 asylsökande till Sverige, men 2017 hade mottagandet sjunkit till 26 000 enligt Migrationsverket. Även andelen som beviljades asyl minskade från 62 till 41 procent mellan 2015 och 2017 [12]. Förändrad storlek på denna grupp kanske inte omedelbart blir tydlig i förarprovssystemet eftersom inte alla försöker ta svenskt körkort så fort de har anlänt.

3.3. Omvärldsförändringar

En anledning till att man behöver se över existerande system är att världen förändras. Inte minst när det gäller teknik går utvecklingen fort och det gäller att förhålla sig till förändringarna. Det kan handla om att anamma nya möjligheter eller att lämna öppet så att man inte förutsätter att nuvarande teknik och lösningar fortfarande används om några år.

3.3.1. Digitalisering som berör alla

Trafikverket och Transportstyrelsen ingår i eSam, ett medlemsdrivet program för samverkan mellan 23 myndigheter och SKL, Sveriges Kommuner och Landsting. Samarbetet syftar till att underlätta och påskynda digitaliseringen av det offentliga Sverige. En aspekt i det arbetet är att inte bara utgå från den egna myndighetens kontakter med individer och företag vid behovsdriven utveckling. Ett bredare perspektiv kan åstadkommas genom att identifiera så kallade livshändelser. Med livshändelse menas när en privatperson eller företagare ställs inför en händelse som påverkar och förändrar hans eller hennes livssituation och som kräver en mängd kontakter med olika aktörer i det offentliga. För närmare information om hur samverkan kring en digital plattform i det svenska förarutbildningssystemet kan utformas se bilaga 1.

I den årliga rapporten "Svenskarna och internet 2017" [13] rapporteras att i alla åldersspann i undersökningen är det fler som använder internet än de som inte gör det. Den nya rapporten från 2018 [14] visar att det fortfarande finns en halv miljon svenskar som inte använder internet över huvud taget. Bland de 600 000 svenskar som använder internet men inte dagligen är dock tre fjärdedelar över 65 år

Att ha tillgång till internet är inte samma sak som att använda det. 1,5 miljoner svenskar använder till exempel inte mobilt Bank-ID. Av Invandrarindex [4] framgår att 86 procent av de nyanlända har tillgång till elektroniskt ID, men att 60 procent föredrar att få information via telefon eller personliga besök. I gruppen 13–20 år är det 65,1 procent av personerna som har Bank-ID [15].

Även om myndigheterna måste beakta att det fortfarande finns grupper som inte nås via digitala tjänster är det många som använder dem. 93,5 procent av ansökningarna om körkortstillstånd från januari–augusti 2018 för grupp 1 (moped, motorcykel, bil och bil med tungt släp och traktorkort) skedde digitalt och 86 procent av förarproven under 2018 fram till september bokades via webben. För ytterligare resonemang kring effekterna av att kräva att de blivande förarna använder digitala kanaler se bilaga 2 och 3.

Trafikverkets omvärldsanalys som genomförs vart fjärde år utkom senast i september 2018 [16]. Den omfattar såväl så kallade megatrender i samhället som trender inom transportsystemet. Tydligast i årets analys är den allt starkare digitaliseringen under kommande år. *The Internet of Things*, sakernas internet, växer kraftigt. År 2020 beräknas 25 miljarder enheter vara uppkopplade, jämfört med 10 miljarder 2015. Artificiell intelligens (AI) och automation förutspås också växa kraftigt. Framväxten av nya och bättre algoritmer medför att AI lär sig mönster och kan ge bättre och bättre svar. Därmed blir det aktuellt med informationssäkerhet och samordningsproblem kring uppkopplingar samt ökade krav på säkerhetsklassning.

Samtidigt ökar kraven från medborgarna på individualiserade tjänster med tillgång dygnet runt och på helger. Kraven på transparens i myndigheternas processer ökar också. Allt fler organisationer, såväl kommersiella som myndigheter, går mot ett så kallat tjänstedesigntänkande, som sätter medborgarens (kundens) behov i centrum. Nya plattformstjänster växer fram kommersiellt och även inom offentlig verksamhet, till exempel genom medborgardialog och mer extern kommunikation med kunderna, för att hjälpa dem att välja alternativ inom bland annat vård och utbildning.

Transportstyrelsen har nyligen omarbetat och fastställt en digital agenda som innehåller följande principer:

- Vi ska tänka digitalt först – ökad självbetjäning via digitala tjänster dygnet runt.
- Vi ska utgå från medborgarnas och näringslivets behov – utgå från deras perspektiv.
- Vi ska använda och utveckla gemensam digital infrastruktur – använd befintliga om det finns, annars skapa generella.
- Vi ska tänka nytt för att skapa nytta – ompröva regelverk och invanda arbetsätt.

Trafikverket har en digitaliseringsstrategi som gått in till regeringen som en bilaga till den nationella planen 2017 [17]. De punkter i den strategin som närmast berör detta översynsuppdrag är:

- Vi har lösningar enligt etablerade standarder och vi använder öppna data mellan myndigheter och andra aktörer.
- Vi har blivit mer kundorienterade, snabbfotade och innovativa och verkar i värdenätverk.
- Våra kunder har digitala tjänster som sitt förstahandsval.

3.3.2. Automatiseringen av fordon

Utvecklingen av tekniken för självkörande vägfordon startade för flera år sedan med fokus på trafiksäkerhet, tekniska innovationer och kostnadsbesparingar. Sverige är ett föredöme i fråga om lösningar för trafiksäkerhet och följer med i utvecklingen när det gäller uppkopplade och automatiserade fordon. Utvecklingen går snabbt framåt. I mitten av september antogs en resolution i FN som bland annat innehåller rekommendationer om vad ett automatiserat körsystem ska behärska. Harmonisering av skyltar och signaler kommer

vara en aspekt vid utvecklingen av automatiserade funktioner i fordonen och reformarbetet kring harmoniseringen beräknas vara klart under 2019 [18].

Bedömningarna om hur snart självkörande fordon med hög eller full automatisering lanseras på bred front går isär. Utvecklingen har gått snabbt de senaste åren och flera fordonstillverkare anger att de kommer att lansera sådana fordon under 2020-talet. Experter i en studie bedömer att fordon med automatisering kommer att vara färdigutvecklade och köra runt på Sveriges gator i mitten av 2030-talet. Andra menar att det inte kommer att vara fallet under överskådlig tid, eftersom det kommer att ta lång tid att färdigställa och pröva den teknik som krävs för att kunna hantera alla trafiksituationer som kan uppstå [16]. Enligt DRIVE Sweden, ett nationellt innovationsprogram, har vi långt kvar till självkörande fordon. Kommunikationen mellan bilarna är inte löst och vi behöver även få till stånd ett utbildningsstöd för att det inte ska bli kaos [19]. Inom forskningen är ansvar och etiska värderingar vid prioriteringar av åtgärder i systemen högaktuella [20]. På grund av den osäkra prognosen för självkörande fordon har denna aspekt inte tagits med i översynen.

3.3.3. Förarstöd finns redan

Det som däremot kommer att påverka de blivande förarna och förarutbildningsprocessen inom en nära framtid och i vissa fall redan i dag, är autonoma funktioner i fordonen. De digitala lösningar som diskuteras på nationell nivå i dag är inriktade på nyttotrafik, bland annat geofencing och metadata kring bränsleförbrukning och positionering. Exempel på funktioner i privata fordon är

- adaptiv farthållare
- *pilot assist* (att hålla bilen mitt i filen)
- *lane keeping aid* (att bilen tar över om man korsar filmarkering)
- *run off road mitigation* (skydd mot avkörning)
- *city safety* (nödbroms vid uppdykande hinder)
- projicering av viktiga trafikskyltar i vindrutan.

Vissa av dessa funktioner kan kopplas ur, andra inte. Dessa olika förarstöd, så kallade ADAS (*advanced driver assisting systems*), kommer successivt att ge genomslag i förarutbildningen och i de prov som genomförs. Tekniska stödsystem som ingriper i nödsituationer möjliggör inläring utan att någon kommer till skada. Å andra sidan kan tekniska system som tar ifrån föraren vissa handlingar göra det omöjligt att tillägna sig den kompetensen. Sådana avvägningar måste göras vid varje beslut att ta med sådana system i förarutbildningen [21].

I Trafikverket Förarprovs nuvarande handledning för körprov finns en skrivning om att se positivt på tekniska system av denna typ. Varje förarprövare kan – efter dialog med den

blivande föraren – välja att använda dem vid provet eller inte. De system som tar över i form av att hålla fästen eller hålla bilen på vägen har inte så stor betydelse vid ett körprov eftersom förarprovaren ändå observerar sådana brister. I dag kan inkopplade system av detta slag utgöra ett stressmoment, eftersom alla inte är vana vid dem. På sikt kommer fler att ha använt dessa system under sin utbildning. Då kommer det i stället att vara viktigt att den blivande föraren får en förståelse för och kan förklara varför stöden finns och vilken funktion de fyller.

Vilka framtida regeländringar som blir aktuella avgörs inte bara utifrån den tekniska utvecklingen utan också utifrån exempelvis EU:s körkortsdirektiv. I nuläget skiljer sig användningen av stödsystem i förarprovet i olika länder. Om man främst ser till teknikutvecklingen kan säkerhetskontrollen kanske slopas inom några år, med hänvisning till det växande utbudet av signalsystem kring olika funktioner i fordonen, men den blivande föraren måste ändå ha kunskap om betydelsen av till exempel däcktryck och bra belysning.

I dag är automatväxel ett villkor i körkortet. Mycket talar för att det inte kommer att se ut så i framtiden. För den som aldrig övningskört med en manuellt växlad bil, blir själva växlingen en manöver som tar fokus från annat. Samtidigt har andelen som kör upp med automatväxlad bil ökat från 5,5 procent 2013 till 14,8 procent 2017. Andelen nyregistrerade fordon i Sverige med automatlådor är också stadigt ökande: 63 procent 2017 mot 28 procent 2010 [22].

3.3.4. Simulatorer kan vara ett komplement

Simulatorer nämns ofta i samband med utbildning och prov för blivande förare. Det finns i dag inga hinder i regelverken att använda simulatorer i utbildning. De kan utgöra ett komplement till den praktiska körträningen. Det går även att öva riskmedvetenhet i simulatorer. Simulatorer kan också användas för att testa om man uppfyller vissa krav för körkort, som synförmågan.

Vissa grupper kan ha mer fördelar av simulatorer än andra, till exempel funktionshindrade. En annan grupp kan vara de som bor på orter där tillgängligheten till vissa trafiksituationer, som cirkulationsplats, motortrafikled/motorväg och stadstrafik, är dålig eller obefintlig. Simulatorer kan då användas som komplement till att åka långa sträckor för att träna på dessa moment.

Rådet för utveckling av förarutbildningssystemet, som utgjordes av personal från Transportstyrelsen och Trafikverket Förarprov, sammanställde i slutet av 2016 ett PM om simulatorer som baserades på erfarenheter, rapporter och studiebesök vid den tiden [23]. Där konstateras bland annat att det finns trafikskolor som använder körsimulatorer i sin utbildning och som marknadsför detta som effektivt, billigt, säkert och miljövänligt. Det fastslås också att simulatorer inte helt kan ersätta en traditionell körträning, men kan vara ett mycket bra komplement som mängdträning samt vid särskilda moment som vid riskutbildningar och där tillgängligheten till vissa trafiksituationer samt mörker saknas. *Hazard perception* (metod för visuell riskuppfattning) är ytterligare ett område som lämpar sig för utbildning med stöd av simulator. Ett problem som nämns är svårigheten att få ekonomi i anskaffandet och underhållet av simulatorer.

Inom förarprovningen har det diskuterats om vissa moment kan genomföras i en simulator. Exempel på detta är simulerad mörkerkörning (särskilt under sommarhalvåret) som man

har använt i Finland. (Det har dock inte betraktats som lika bra som verklig mörkerkörning [24].) Andra områden kan vara trafiksituationer som inte går att finna på vissa orter, som cirkulationsplats och motorväg.

Det finns både för- och nackdelar med simulatorer (se tabell 1). Något som kan begränsa användbarheten av simulatorer är så kallad simulatorsjuka som kan yttra sig exempelvis som huvudvärk, svettning, muntorrhet, dåsighet, yrsel, illamående eller kräkningar. Det finns olika teorier om varför detta uppstår [25, 26]. Simulatorns grad av realism påverkar och några kan vänja sig vid detta, men långt ifrån alla.

Fördelar med körsimulator	Nackdelar med körsimulator
<ul style="list-style-type: none"> • En simulator kan kombinera teori och praktik. Det ger inte bara en högre inlärningsfaktor utan ger även möjligheter till reflektioner och ökar därmed möjligheten att nå upp i högre kognitiva nivåer (GDE, Goals for Driver Education). • Full kontroll • Inga transportsträckor – tränar det som behövs • Träna i egen takt • Repetera samma situation tills den sitter • Träna kritiska situationer säkert • Direkt och detaljerad återkoppling möjligt • Förstärkt (virtuell) återkoppling • Individanpassad träning • Miljövänligare än verklig körning • Handledare krävs inte 	<ul style="list-style-type: none"> • Det är inte riktig bilkörning • Hastighetsupplevelse svår att få realistisk • Färdighetsträning – stora krav på realism • Realism kan vara dyr men inte alltid nödvändig • Begränsade scenarier – kostar att utveckla • Trafik inte alltid realistisk • Ofta begränsade pedagogiska verktyg för instruktören • Dubbel transferproblematik (internt och externt) • Simulatorsjuka • Anskaffningskostnad

Tabell 1 För- och nackdelar med körsimulator

Under 2010 användes cirka 150 körsimulatorer för grundläggande förarutbildning i Nederländerna, huvudsakligen för att undervisa i de grundläggande principerna för körning. En slutsats som drogs utifrån dessa erfarenheter var att för att blivande förare ska lära sig något måste den tekniska kvaliteten vara tillräckligt hög. Kvaliteten på simulatorlektionerna är också viktig, liksom hur dessa lektioner är inbäddade i den totala inlärningsprocessen. Trafiksäkerhetseffekten av att använda simulatorer på detta sätt är okänd. Flera internationella studier har angett att genom att använda simulatorer för att träna riskuppfattning (*hazard perception*) förbättras beteendet [27].

Ökad användning för körsimulering förutspås i områden som förarbedömning, förarutbildning, forskning och underhållning. Billiga VR-applikationer kommer att nå många organisationer. Samtidigt måste flera forskningsfrågor besvaras, speciellt frågor relaterade till simulatorns exakthet, validering av körsimulatorer, simulering av verkligheten och inläring, samt obehag på grund av simulatorer [28].

Även om förslaget till nytt förarutbildningssystem inte specifikt behandlar simulatorer kan man sammanfattningsvis konstatera att

- Det finns i dag inga hinder i regelverken att använda simulatorer i utbildning.
- Körsimulatorer är ett säkert och miljövänligt sätt att öva.
- Simulatorer ersätter inte helt en traditionell körträning, men kan vara ett bra komplement.
- Att helt genomföra provet i simulator verkar inte vara realistiskt i nuläget.
- Simulatorsjuka är ett problem som begränsar användbarheten.

3.4. Erfarenheter från andra länder

När man överväger att förändra ett nationellt system är det förstås intressant att se hur andra länders system ser ut och hur de har fungerat. Som en bakgrund till arbetet med översynen sammanställdes en översikt över forskning kring nuvarande förarutbildningssystem i Sverige och vilka åtgärder i andra länder som gett bevisad effekt på olycksstatistiken [3]. Eftersom det inte var möjligt att presentera alla länders förarutbildningssystem valdes även fem länder ut och deras system och utvärderingar som gjorts av dessa presenterades närmare.

3.4.1. Ger förarutbildning i andra länder säkrare förare?

Ett av förarutbildningens viktigaste syften är att utbilda säkra förare, och därför används ofta olycksstatistik som ett mått på förarutbildningens kvalitet. Om man bara ser till forskning i form av kontrollerade experiment med slumpvis fördelning av deltagare i olika försöksgrupper, finns dock inte mycket belägg för att förarutbildning har effekt på olycksfrekvensen. Olyckor är ett problematiskt mått eftersom de är så sällsynta. Om man i stället undersöker attityder, är det inte automatiskt så att de som säger sig instämma med ett visst påstående faktiskt handlar så. Bortfall i enkätstudier är ofta ett stort problem som kan påverka hur representativa resultaten är för målgruppen.

Även om förarutbildningen resulterar i förare som kan trafikregler och hantera fordonet finns inte starka bevis för att utbildning har en direkt effekt på olycksrisken. Sambanden är inte heller enkla – i en studie där nya förare följdes under flera år [29] rapporterade allt fler att de begick överträdelser under de första tre åren. Men olyckorna minskade successivt under perioden, vilket kan tolkas som att erfarenheten har störst effekt på olycksrisken.

I vissa länder, exempelvis USA, används stegvisa förarutbildningssystem, där det är vanligt att tonåringar, efter en inledande fas med handledd övningskörning får köra på egen hand men med vissa restriktioner. Det finns studier som stöder att restriktioner som gäller

nattkörning och antal passagerare minskar olycksrisken under denna period. Det finns också studier som tyder på att körkortsålder 18 år är bättre än lägre åldersgränser.

När det gäller internationella utvärderingar av förarutbildningar finns inte mycket belägg för effekt på olyckor, däremot på kunskap, attityder och intentioner. Ändringar av system har kopplats till minskad olycksrisk, men det är svårt att kontrollera för andra faktorer och flera samtidiga ändringar gör det vanskligt att särskilja vilka aspekter som haft störst effekt.

Det finns belägg för att det går att öva upp förmågan att förutse och upptäcka faror så att man får bättre resultat på så kallade *hazard perception tests*, riskuppfattningstest. Det finns också exempel på påverkan vid utvärdering i form av körning i trafik. Däremot är det ännu inte fastställt att det ger bestående effekt på beteende utanför provsituationen.

Det finns också stöd för att det går att påverka blivande förare attityder till trafiksäkerhet positivt vid mätning just efter utbildning, men det finns inte stöd för att det har en varaktig effekt eller att det påverkar beteendet. Förare kan ändras snabbt och det är svårt att få långtidseffekter av exempelvis kampanjer. Trots att det finns studier som jämför olika typer av utbildningar är det inte helt lätt att urskilja vilka aspekter som påverkar mest eftersom utbildningars innehåll och utformning kan skilja sig åt på många sätt även om de ytligt sett verkar lika. Det är inte alltid tydligt beskrivet vad utbildningen innehållit och hur den bedrivits och inte heller hur den eventuella kontrollgruppen förberett sig. Kontrollgrupper är också ett dilemma. Vid jämförelser av olycksstatistik är det av naturliga skäl de som tagit körkort som går att studera [3].

3.4.2. Kan förändringar i förarutbildningssystem ge färre olyckor?

När det gäller förändringar och uppföljningar av förarutbildningssystemen i Norge, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Österrike finns vissa positiva indikationer [3].

I Norge infördes ett nytt förarutbildningssystem 2005. Även om man inte kan utesluta påverkan av andra faktorer, har olycksrisken bland nya förare minskat efter att det nya systemet införts. Delvis hänförs det till ökad övningskörning efter sänkt åldersgräns. I det norska systemet ingår flera moduler som bygger på varandra. I samband med övergång till nästa steg genomförs uppföljningskörning med trafiklärare där eleven och handledaren tillsammans ska bedöma om eleven är redo för nästa steg. Efter utvärdering, som tyder på att pedagogiken kan vässas ytterligare, har man ändrat lite i handboken om läroplanen, men det är ännu för tidigt att se om det fått effekter.

Den minskade olycksfrekvensen i Spanien under senare år kan inte kopplas till förarutbildningen eftersom det fram till nyligen inte fanns någon obligatorisk förarutbildning. Där ses minskningen som en följd av att man infört ett pricksystem kopplat till överträdelse, genomfört omfattande trafiksäkerhetskampanjer och uppgraderat flera trafikförseelser till brott med strängare påföljd.

I Storbritannien är det möjligt att utbilda sig privat men det är vanligare att utbilda sig vid trafikskola. Det ses dock som önskvärt att de blivande förarna skulle få mer mängdträning innan de får köra på egen hand. Förutom flervalfrågor innehåller kunskapsprovet en del

där provtagarna ska klicka på möjliga faror i videosekvenser. I körprovet har delen med självständig körning nyligen utökats och man får också följa instruktioner från en GPS-navigatör. Dessa inslag i förarprovet har införts med förhoppningen och visst stöd för att det ger effekter på trafiksäkerhet.

I såväl Tyskland som Österrike är all förarutbildning obligatorisk, men man har under senare år öppnat möjligheten för att även övningsköra privat och ta körkort tidigare under vissa förutsättningar. Studier har visat att det kan ha gynnsam effekt på olycksfrekvensen, även om självselektion spelar in.

3.5. Erfarenheter avseende lärande

3.5.1. Erfarenheter av pedagogiska grepp

Eftersom det handlar om ett utbildningssystem bedömdes det också som intressant att se om det fanns forskningsrön från skolans värld som borde beaktas. Alla undervisningssituationer är i viss mån unika. Utifrån den forskningsöversikt om sambanden mellan undervisningsfaktorer och studieresultat som genomförts på uppdrag av Skolinspektionen presenteras dock ett antal generella rön som förekommer i flera sammanhang [30, 31].

God undervisning kännetecknas av att den är

- välorganiserad, planerad och reflekterande
- baserad på gedigen ämneskunskap och förståelse för elevernas utvecklingsbehov
- varierande, utmanande och inspirerande
- fokuserad på att uppmuntra eleverna att bli självständiga lärande subjekt.

Det är viktigt att lärare har tilltro till allas möjlighet att lära och ger utrymme för att lära sig på olika sätt. En variation av undervisningsmetoder och material är det bästa för att nå alla elever och för att få djupare förståelser genom att angripa problem från olika vinklar. Läraren kan tydliggöra målen, aktivera, stötta och motivera eleverna att fokusera på det väsentliga.

Elever lär sig bäst i trygga, stödjande och uppmuntrande miljöer där förväntningarna är ändamålsenliga [30, 31].

3.5.2. Tillämpning inom förarutbildningen

Det finns inte mycket pedagogisk forskning utifrån tillämpning inom förarutbildningen. I ett projekt om förarutbildningen [32] kom man utifrån insamlade data och teorier fram till att ideal utbildning kännetecknas av

- tydligt innehåll och tydliga mål
- tillräcklig feedback för att optimera inlärning

- teoretiska och praktiska delar som stöttar varandra
- möjligheter till att bygga upp tillräcklig erfarenhet
- tillräckligt lång läroperiod för att förankra färdigheter och kunskaper
- ett inlärningsklimat som gynnar säkerhet.

CIECA (The International Commission for Driver Testing) genomförde RUE-projektet (Road User Education Project) för att utveckla rekommendationer kring ramar för förarutbildningens läroplan, kompetenskrav avseende nya förare och deras utbildare. I slutrapporten ges många praktiska tips om metoder att använda för olika syften inom förarutbildningen [33]. Experter inom området har rekommenderat att undervisningen ska vara kundcentrerad och lärandet målorienterat, motiverat, självreflekterat och självvärderat.

I undervisning som utgår ifrån eleven används de metoder som passar bäst utifrån individens förutsättningar. Lärmiljön bör präglas av öppenhet, ömsesidig respekt och empati. De blivande förarna måste veta vad de ska lära sig och vilka mål de ska nå. Den som är motiverad är mer ivrig, mer uthållig och gläder sig åt sina framgångar. Utvärdering och feedback hjälper den blivande föraren att integrera nya kunskaper, färdigheter och erfarenheter med existerande och utveckla djupare förståelse. Självvärdering är en förutsättning för att bli medveten om och kunna ta mer ansvar för sitt lärande [33].

3.5.3. Att nå målen i ett målstyrt system

När en ny kursplan för förarutbildning för behörighet B infördes 2006 gick man från en mycket detaljerad kursplan med över 400 preciserade mål till 50 mål, uppdelade inom fyra hierarkiska nivåer av förarkompetens och två kunskapsområden. Förändringarna byggde på tankarna i den så kallade GDE-matrisen (Goals for Driver Education). Matrisen har utvecklats från ett ramverk i fyra hierarkiska nivåer för att beskriva faktorer bakom förarbeteende – kunskaper, färdigheter och motivation kopplade till fordonet, trafiken, resan och individen [34]. Ramverket presenterades senare i mer detalj i en matris med tre kolumner som betecknar kunskaper eller färdigheter, aspekter som ökar risker samt självvärdering [35]. De högre nivåerna i GDE-matrisen (körningens syften och sammanhang, personliga förutsättningar och målsättningar i livet) rör förarens val, motiv, värderingar, självbehärskning och vanor. (Det har 2010 tillkommit ytterligare en nivå men den fokuserar mer på samhällsnormer och har inte inarbetats i den svenska kursplanen för behörighet B.)

De nuvarande föreskrifterna anger i regel vad som ska uppnås, men inte hur – det lämnas åt läraren att avgöra vilken ansats som är bäst lämpad för ändamålet.

Ett målrelaterat system förutsätter att man tydliggör målen och att eleven får återkoppling. Läraren måste bryta ner målen och se vilka olika steg eleven måste ta för att nå dem och ge återkoppling efter varje steg.

Målen för förarutbildningen omfattar inte bara kunskaper som blivande förare ska uppnå utan även insikter om risker, värdering av den egna förmågan och det egna beteendet, vilket gör att traditionell katederundervisning inte är den mest lämpliga metoden. Elevcentrerade metoder där eleven tar aktiv del är att föredra [36]. Det är viktigt att ta tid för diskussion och reflektion om varför man gör på ett visst sätt.

Utvärdering och återkoppling behövs för att skapa en bra lärandeprocess för att nå målen. För att integrera kunskap, färdigheter, attityder och värderingar i existerande kognitiva ramverk krävs även reflektion, särskilt i sammanhang där man förväntas lära av sina erfarenheter[33].

För att kunna utvecklas och fortsätta lära sig är det bra att vara medveten om och ta mer ansvar för sina lärandeprocesser. Det förutsätter att man också kan värdera sina styrkor och svagheter i förhållande till vad man strävar efter att uppnå [33].

Återkoppling av god kvalitet har stor effekt. Bland över hundra kända påverkansfaktorer rankas återkoppling bland de fem till tio högsta. Den fungerar bättre om den får mottagaren att tänka efter snarare än att reagera känslomässigt [31]. Att bara få veta sitt resultat ger inte så stor effekt som om man får information om vad som är rätt svar/procedur, ytterligare förklaring och specifika aktiviteter att genomföra för att komma vidare och bli bättre på vad det nu är man försöker lära sig. Om läraren i sina kommentarer fokuserar på processaspekter, i stället för resultat eller hur nöjda de är, förmedlar de att det handlar om en utvecklingsprocess som man kan reflektera kring [37].

Vissa kan behöva särskilt anpassad undervisning. Hur eleven bemöts är viktigast av allt. Det ska gå att anpassa stoffet oavsett förutsättning – svårighetgrad, progression och tempo kan anpassas. Man kan använda sig av interaktiv undervisning med utforskande samtal med ledare som styr och segmenterar stoffet, steg-för-steg-instruktioner och metakognitiva strategier som organisering och transformering, självundervisning, självvärdering, partnerstöd, upprepning och memorering samt målformulering eller planering [31].

3.5.4. Ny teknik och spelifiering

Ett så kallat flippat klassrum innebär att eleven får genomföra hembaserade studier med hjälp av digital teknik och tiden i klassrummet kan läggas på engagerande inlärningsaktiviteter. Det flippade klassrummet har i forskningsstudier visat sig ha effekt på kognitiva inlärningsresultat och allmän motivation. Resultatökningen var störst bland de lågpresterande. Experimentgruppen visade också högre värden när det gällde autonomi, samhörighet och kompetens (främst kompetens) än kontrollgruppen [38].

Den bild som presenteras av vad som skulle kunna göras inom ramen för förarutbildningen och den digitala plattformen har också influerats av tankar kring så kallad spelifiering, det vill säga använda tekniker från spelvärlden för att påverka beteenden. Några grundläggande principer för spelifiering är att det finns tydliga mål och regler. Deltagaren kan följa sina framsteg och vilka moment som återstår eftersom utvecklingen visas kontinuerligt under arbetets gång. Milstolpar och belöningar sporrar och hjälper deltagaren att orientera sig. Uppgifterna är strukturerade efter nivå och deltagaren utför uppgifter på sin färdighetsnivå tills hen är redo för nästa steg. Svårighetsgraden ökar allt eftersom och man talar om "stegvisa segrar" som ett viktigt moment. Stora uppgifter delas upp i mindre delar så de blir mer förstäligena och greppbara. Allt bygger på tidigare erfarenheter så att det nya ses i ett

sammanhang. Att se hur och varför kunskaper hänger ihop bidrar också till elevens självskattning. Om eleven kan överblicka vilka förmågor som tränas och hur de kan användas i ett kortare eller längre perspektiv blir undervisningen mer meningsfull. Det bör finnas tid inte bara för genomgångar och arbete utan också reflektion [39].

Framåtsyftande respons på handlingar och tydlig och stegvis träning där det finns utrymme för att misslyckas och försöka igen, ger eleverna möjlighet att utforska olika strategier för sitt lärande. Fler och mindre kontroller ger mer precis återkoppling om hur man ska komma vidare. För att öka självförtroende och uthållighet bör positiv återkoppling fokusera på framsteg i lärandeprocessen, vad de har gjort och hur hårt de har jobbat, inte på deras personliga egenskaper eller hur många rätt de har fått. Frivilliga utmaningar motiverar genom att bygga på frivillighet, självstyre och kompetens. Man kan använda sig av samarbete i grupp eftersom det är gynnsamt att lyckas gemensamt. Det förutsätter att eleverna förstår vad som är huvudmål och processmål och att prestationen inte vore möjlig utan gruppen [39].

Om man lyckas formge kunskapsstoff så att det framstår som lustfyllt och lättfattligt och man dessutom ger tät återkoppling på de utförda uppgifterna, får man större chans att motivera eleverna. Det är dock en utmaning att hålla motivationen uppe under lång tid utan att det blir tjatigt eller tappar sin mening, varför det är bättre med flera korta spelifierade delar än en lång [39].

3.5.5. Livslångt lärande

För ett livslångt lärande är det användbart med strategier och studieteknik för att lära sig att läsa och förstå en text, ta instruktioner, ta eget ansvar och hitta egna strategier.

I RUE-rapporten [33] diskuteras även hur man kan uppmuntra till livslångt lärande. Kundcentrerat lärande förespråkas för att motivera elever att ta ansvar (många sorters lärande – simulering, erfarenheter utanför vägen, gruppdiskussioner med mera). Det förutsätter att lärarna skapar en strukturerad lärmiljö där eleverna får stöd och hjälp att nå självinsikt och oberoende i sitt lärande. Även lärarna måste reflektera och utveckla sin kompetens. Andra aspekter som lyfts fram är att nya läromedel kan underlätta för olika elever med olika behov och att man kan skapa nätverk och samarbeten för att gynna motivation att lära.

Utbudet från trafikutbildare kan vidgas till att erbjuda uppfräschning eller utveckling av kunskaper och färdigheter för att fler förare ska kunna lära för livet.

3.5.6. Självvärdering

Kursplanen för behörighet B stämmer väl överens med GDE-matrisen, särskilt när det gäller självvärderingsaspekten. Men en studie från 2009 indikerade att även om trafikskolornas undervisningsplaner förändrats, märktes det inte så tydligt i undervisningen [40].

Självvärdering kan definieras som utvärdering man gör utifrån kunskapen om sig själv. Det kan handla om att definiera sina styrkor och svagheter med tanke på att förbättra sina

studieprestationer. För att kunna uppnå målen måste man veta vilka de är, var man själv befinner sig och hur man ska komma vidare. Forskning har visat att elever som kan göra en realistisk skattning av sina kunskaper och reflektera över sitt eget lärande har bättre förutsättningar att nå uppsatta mål.

När *Goals for Driver Education* (GDE) presenteras som en matris utgör självvärdering en egen kolumn med tillämpning på alla nivåer [35]. Det handlar om att kunna bedöma sin egen förmåga att hantera fordonet och motivation att använda säkerhetsutrustning, förmåga att agera rätt i olika trafiksituationer, självkritiskt granska sina egna motiv vid olika val samt reflektera över sina egna förutsättningar och den egna impulskontrollen.

Om fokus är att klara förarprovet är det inte säkert att målen som rör självvärdering prioriteras för den enskilde föraren. För den som strävar efter att skapa säkra och riskmedvetna förare borde dock självvärdering vara ett naturligt inslag.

Självvärdering är något man måste lära sig och öva på för att förbättra sig. Det finns sedan 2006 mål för självvärdering i kursplanen för behörighet B (TSFS 2011:20) och riksutbildningarna (TSFS 2012:40). Även i introduktionsutbildningen (TSFS 2010:127) ska "elevers uppfattningar om den egna förmågan och värdet av att undvika risker" ingå. Det har därför tillkommit självvärderingsinslag i trafikskolornas undervisningsplaner [40].

Andelen som tror att de är bättre än förare i allmänhet på att reagera snabbt och klara av kritiska situationer har emellertid ökat mellan 2005 och 2008 [41]. I Finland har självskattningen varit en del av provningen i flera år, och finska provtagare har visat sig göra en realistisk skattning av sin förmåga utifrån de olika kompetensområdena i omkring hälften av fallen. Svenska nybörjarförare gjorde det i endast mellan 26 och 39 procent av fallen [42].

Undervisning kring självvärdering förutsätter elevaktivitet. Man kan exempelvis använda sig av coaching, personlig återkoppling, rollspel, berättande körning, simulering eller grupparbete [33]. Vad som fungerar bäst beror dels på deltagarna, dels på ämnesområdet. När någon reflekterar över sin syn på hur de skulle reagera i en specifik situation och varför finns inget facit, men man kan resonera kring det och läraren kan leda in dem på rätt spår.

Forskningen tyder på att de som är sämst på att bedöma den egna kompetensen är de som har låg kompetens, men att det går att förbättra. Det finns indikationer på att såväl kompetens som förmågan att bedöma densamma ökar under förarutbildningens gång [43]. Lärare behöver hjälpa de blivande förarna att göra realistiska skattningar av sina kunskaper, färdigheter och attityder. De som utbildats i självvärdering eller vid trafikskola gör en mer korrekt självvärdering och de som är duktigare förare gör en bättre bedömning [42, 44]. I en norsk undersökning framkommer att ju mer privat övningskörning de blivande förarna fått desto högre skattar de sin förmåga, medan det omvända gäller för utbildning vid trafikskola [45].

Självvärdering när det gäller körning kategoriseras ofta som bedömning av den egna körstilen och körskickligheten. Körstil är det sätt man kör på och antas påverkas av attityder, föreställningar och värderingar. Körskicklighet är den maximala prestationsnivån på olika moment i körningen.

När man frågar efter generella kompetenser tenderar deltagare att skatta sig högre än genomsnittet. Skattningar utifrån specifika kompetenser och mål tenderar att bli mer korrekta. För att få en bra mätning måste man klargöra vad som ska värderas och helst genomföra självvärderingen i anknytning till prestationen som den ska relatera till [46].

Beroende på hur målen ser ut ges olika möjligheter till extern och intern skattning. När det gäller konkreta färdigheter som att växla och bromsa går beteendet att se utifrån. Rena faktakunskaper går också bra att mäta. När det gäller högre nivåer i GDE-matrisen kan man i viss mån dra slutsatser utifrån körstil och vad föraren väljer att uppmärksamma, men för att få insikt i hur den blivande föraren resonerar och gör sina val krävs en ärlig och öppen dialog. Det förutsätter också att föraren funderar över sina egna ställningstaganden och reaktioner. Självinsikt ger bättre förutsättningar för att ändra sitt beteende – en realistisk uppfattning om sina möjligheter och begränsningar ökar chansen att fatta kloka beslut.

Det är inte enkelt att få ett externt mått på de högre nivåerna i kursplanen. Att tolka bristande förmåga till självvärdering på de lägre nivåerna som en indikator på att den även är bristfällig på högre nivåer har övervägts [47].

3.6. Tillstånd och tillsyn

Ett av Transportstyrelsens uppdrag är att bedriva tillsyn. Det innebär att myndigheten kontrollerar att den som har tillstånd att bedriva någon typ av verksamhet också följer de lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar verksamheten. Ett sådant exempel är förarutbildning och förarprovning. De blivande förarna ska kunna få en seriös utbildning och medborgarna samt näringslivet ska kunna förvänta sig att nya förare har förvärvat de kunskaper, erfarenheter och färdigheter som är nödvändiga för att bidra till en säker trafikmiljö. I ansvaret ligger också att skapa förutsättningar för sunda konkurrensförhållanden.

Om Transportstyrelsen vid en tillsyn konstaterar att det finns brister så får i regel utbildare, anordnare av kunskapsprov för förarbevis och förarprovare möjlighet att åtgärda bristerna. För att säkerställa att bristerna åtgärdats genomförs en uppföljande tillsyn.

Om bristerna kvarstår kan Transportstyrelsen komma att vidta ytterligare åtgärder. Det kan röra sig om varning, återkallelse av tillstånd eller återtagande av överlämnande att anordna kunskapsprov. Även godkännande som trafikskoleansvarig, trafiklärare och verksamhetsansvarig kan ifrågasättas.

Om det förekommer allvarliga missförhållanden eller om förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda, återkallar Transportstyrelsen tillståndet.

3.6.1. Utbildningsbranschens synpunkter avseende tillsyn

Vi har frågat intressenter och referenser från branschen om hur de bedömer nuläget och framtiden. Branschen menar att det behövs en gradering av trafikskoletillstånd. De anser att det ska finnas krav på egenkontroll hos utbildarna och att utbildarna därmed kan få ett

större ansvar i utbildningssystemet. Kraven på tillståndshavarna ska höjas, såväl kompetensmässigt som utrustningsnivå och utformning av riskövningsplatserna, och på så sätt ska utbildningen nå högre kvalitet.

De tillfrågade önskar att tillsynen ska baseras på egenkontroll tillsammans med andra kvalitetssystem. De anser att det är mer kostnadseffektivt och tidsenligt och att det i högre grad driver på utvecklingen jämfört med statlig tillsyn av formalia och lägsta acceptabla nivå på verksamhet. De anser även att högre krav och egenkontroll kan ersätta tillsyn. Transportstyrelsen går inom många områden från detaljtillsyn till systemtillsyn. I den metoden finns det krav på egenkontroll, men det finns även utrymme att göra inspektioner. Dessa inspektioner ska då grunda sig på resultatet av tillståndshavarnas redovisning av egenkontrollen.

Ytterligare en uppfattning bland de tillfrågade är att tillsyn borde ske oftare, men också att den i högre utsträckning än i dag bör fokusera på den praktiska verksamheten med betoning på ständiga förbättringar.

Ett konkret förslag är att reglera innehållet i vad som ska omfattas av ett systematiskt kvalitetsarbete med krav på uppföljning och tillsyn och att ta tillvara erfarenheter från projektet Egenkontroll. I takt med att utbildare ansluter sig och kan uppvisa ett levande kvalitetssystem så auktoriseras utbildarna. Auktorisation medför fördelar i det kommande förarutbildningssystemet och visar upp ett förtroende för allmänheten, eftersom auktorisationen innebär att utbildaren står under statlig övervakning och kontroll.

Slutligen finns det även röster för att förändra tillsynen på trafikskolor, genom att låta delar gå över till Förarprov.

3.6.2. Interna synpunkter inom myndigheterna

Även från myndigheternas sida finns det förslag och tankar på att utveckla tillstånd och tillsyn. Generellt nämns att det behövs mer verktyg (systemstöd) för att öka effekten av tillsynen. Dessutom nämns behovet av bättre tillsynsmandat med sanktionsmöjligheter samt tillgång till system för att säkerställa att utbildningsanordnaren rapporterar genomförd utbildning enligt regelverket.

Trafikverket kan bidra till Transportstyrelsens tillsyn genom att rapportera signaler om felaktigheter.

Några anser att tillsynen ska tillbaka till Förarprov, på grund av att Förarprov tidigare upptäcker signaler på felaktigheter och att Transportstyrelsen då utövar tillsyn av Trafikverkets tillsyn.

Tillstånden är också ett område som kan förändras. Här har det framkommit förslag på att tillstånden att bedriva utbildning ska vara tidsbegränsade och att uppföljning och utvärdering ska göras innan tillståndet förlängs. Det finns också idéer om att ersätta tillståndskrav med anmälningsförfaranden. Andra förändringar skulle kunna vara att dela upp tillstånd för teori och körning – och på så sätt öppna upp för nya aktörer. Även förslag om att trafiklärarna inte ska behöva godkännas av Transportstyrelsen har lyfts, och att vem som är godkänd och inte ligger på tillståndshavarna att avgöra.

3.7. Osund konkurrens

Det finns flera varianter på verksamhet inom förarutbildningsområdet som inte följer de regler som finns för verksamheten. I den myndighetssamverkan mot olaglig förarutbildning som drivs av Trafikverket, Transportstyrelsen, Ekobrottsmyndigheten, Polisen och Skatteverket definieras i ett underlag [48] olaglig förarutbildning som en verksamhet som:

- har tillstånd att bedriva förarutbildning, men har bristfällig elevbokföring och intäkter som inte redovisas till Skatteverket
- har tillstånd att bedriva förarutbildning, men som inte följer regelverket, till exempel rapporterar genomförda utbildningar utan att personer närvarat
- saknar tillstånd att bedriva förarutbildning och/eller bryter mot samtliga regelverk och inte redovisar några intäkter till Skatteverket
- gör sig skyldig till brott mot regelverk, till exempel skattebrott och regler kopplat mot utbildningsområdet.

VTI har utvärderat effekterna av begränsat antal handledarskap genom att genomföra en registerstudie, en intervjustudie med 15 personer och en enkätstudie som besvarades av 521 personer. Utvärderingen visar att begränsningen till maximalt 15 godkännanden som handledare under en femårsperiod troligtvis inte har haft någon effekt på den illegala verksamheten. Hur omfattande den illegala verksamheten är kunde inte besvaras men slutsatsen som dras i rapporten är att den är relativt utbredd [49].

Av intervju- och enkätstudien drogs slutsatsen att det finns personer som utger sig för att vara handledare men som inte har gått introduktionsutbildningen och att det finns en grupp som inte har tillgång till en handledare med bil. Den sistnämnda gruppen vänder sig därför till andra som i vissa fall bedriver en illegal verksamhet. [49].

Arbetet med översynen av förarutbildningssystemet har i hög grad fokuserat på den blivande förarens perspektiv och att föreslå ett nytt förarutbildningssystem som ger samhället bättre utbildade förare. Därför har tillgänglighet prioriterats framför kontroll utifrån den anda som den nya tillitsreformen strävar mot och den modell för tillitsbaserad styrning som reformen gett upphov till [50].

Det nya förarutbildningssystemet kan inte utgöra den enda lösningen i denna samhällsfråga som har förgreningar i kriminell verksamhet. Ansvaret måste ligga hos de rättsvårdande myndigheterna. Som redan nämnts arbetar Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen redan i dag med att motverka kriminell verksamhet i samverkan med andra samhällsaktörer.

I förslaget till nytt förarutbildningssystem lyfts följande åtgärder fram som bidrar till att försvåra illegal verksamhet:

- Eftersom endast fordon från Trafikverket Förarprovs eller en trafikskola får användas vid prov kan den blivande föraren inte använda en bil för provet från en illegal utbildare.
- Vägledningstillfällena kan enbart genomföras hos en utbildare med tillstånd.
- I det obligatoriska utbildningsprotokollet kan endast registrerade handledare eller utbildare med tillstånd godkänna moment som avklarade inom körningen.
- Genom den digitala plattformen blir det enklare att förstå förarutbildningssystemet, och enklare att förstå vilken kompetens som krävs hos den blivande föraren. Här kan intresset för att få en gedigen utbildning påverkas.
- Eftersom endast de som har tillstånd för viss verksamhet kommer att listas i den digitala plattformen som utbildare exkluderas illegala förarutbildare.

Andra åtgärder som skulle kunna försvåra för den illegala verksamheten har diskuterats men bedömts ligga utanför översynens ramar. Detta gäller exempelvis förändringar ifråga om straffsatser för olaglig verksamhet och åtgärder vid fusk på proven, där en liknande reglering som gäller för högskoleproven bör utredas vidare. En reglerad anmälningsskyldighet för Transportstyrelsen och Trafikverket vid misstanke om olaglig verksamhet kan leda till större möjlighet för myndigheterna att lämna uppgifter vidare till polisen.

Transportstyrelsen har i remissvaret om föreslagen vägtrafikdataförordning, TSG 2018-1725, framfört att det finns behov av att få registrera vem som rapporterat en utbildning och att utöka sökbegrepp så att bättre möjligheter fås för att följa upp och kontrollera rapporteringen av riskutbildning och introduktionsutbildning (föreslagen handledarutbildning).

Andra idéer som skulle kunna utredas vidare är annan färg på registreringsskylten och införande av trafiklärarlegitimation. Ytterligare en förändring som skulle förenkla vid en kontroll är om polisen får åtkomst att elektroniskt kontrollera att övningskörningen sker med en godkänd trafiklärare för en godkänd trafikskola. Det kan också vara nödvändigt att ändra på arbetssättet i samband med poliskontroller. Av en intervju i VTI:s rapport 974 framgår att polisen inte i regel kontrollerar i vägtrafikregistret om den blivande föraren har ett körkortstillstånd och att handledaren är godkänd som handledare för den blivande föraren, trots att de har åtkomst till uppgifterna i vägtrafikregistret [49].

Sammanfattningsvis vill myndigheterna bidra till att försvåra för den illegala verksamheten inom utbildningsbranschen. Detta kräver dock många insatser från olika aktörer och kan inte enbart rymmas i förslaget till nytt förarutbildningssystem.

3.8. Digital plattform

Digital teknik har genom mobiltelefoner skapat en ständig närhet till information och interaktion för majoriteten av medborgare i Sverige. En digital plattform som går att komma åt via en mobiltelefon skulle kunna skapa en större tillgänglighet för de blivande förarna i förarutbildningssystemet, vid tider och på platser som passar dem.

Som ett delprojekt till översynen har en förstudie genomförts i syfte att undersöka möjligheterna att nyttja digital teknik för att hjälpa blivande körkortstagare under hela förarutbildningsprocessen. Slutrapporten för förstudien finns i bilaga 1. Ett digitalt verktyg i form av en plattform ska guida den blivande föraren genom förarutbildningsprocessen och kontrollera att alla utbildningsmoment blir genomförda. Plattformen ska vara till hjälp för den blivande föraren och handledaren för att kvalitetssäkra att rätt saker görs under utbildningen och i rätt ordning komplettera professionell utbildning. Plattformen kan i princip innehålla vilka tjänster som helst: Ren myndighetsinformation, e-tjänster för till exempel ansökan om körkortstillstånd, ansökan om handledarskap, ansökan om anpassade prov, bokningstjänster för förarprov, etc.

En viktig del i plattformen är den digitala utbildningsstrukturen, där det framgår vad man ska kunna för att bli en säker förare och varför man ska kunna dessa saker.

Därutöver kan plattformen byggas på med de tjänster som förarutbildningssystemet kan dra nytta av. Exempel på detta är självtester i olika steg, länkar till utbildare och användarbetyg för utbildare. Ett möjligt tillägg som svarar mot ambitionen att lära för livet är att kunna abonnera på en informationstjänst för att få kännedom om regeländringar inom trafiksäkerhetsområdet.

Ett digitalt verktyg ska även möjliggöra att kundgrupper med olika behov får tillgång till relevant information på till exempel olika språk. Informationen ska också kunna skraddarsys mot olika målgrupper. Möjligheten att använda plattformen för att länka mot digital information eller expandera den mot sådana möjligheter till inläring är också av intresse.

Trafikverket Förarprov, Transportstyrelsen samt Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) genomför för närvarande ett pilotprojekt kring ett digitalt utbildningsprotokoll (DUP), men utvärderingen är ännu inte klar.

3.9. Juridisk analys

I uppdraget ingick också att ta fram en karta för regelutveckling som beskriver vilka förändringar som behöver göras för att det nya systemet ska kunna införas. Denna karta presenteras som en översikt i tabellform i slutet av den juridiska analysen (bilaga 2). I analysen presenteras också, för varje del i förslaget, vilka förändringar som kan behövas i lag, förordning eller föreskrift för att det ska kunna genomföras. Analysen utgår från den detaljeringsgrad som förslaget har i nuläget, vilket innebär att det inte alltid är möjligt, eller lämpligt, att presentera slutgiltiga ställningstaganden. Förändrade förutsättningar kan leda till att bedömningar behöver justeras. Oavsett om det fortsatta arbetet utifrån förslaget leder till att förutsättningarna klarnar eller förändras, kommer ytterligare utredning att krävas under arbetets gång.

3.10. Konsekvensutredning

I rapportens inledning presenterades en sammanställning av vad den föreslagna förändringen innebär för den blivande föraren, utbildarna och samhället, men den korta beskrivningen täcker inte in alla tänkbara konsekvenser. Som underlag för att kunna fatta beslut om förslaget har också en konsekvensutredning genomförts (bilaga 3). Där presenteras de troliga konsekvenserna av förslagets olika delar för företag, medborgare och staten, regioner eller landsting och kommuner. Eftersom förslaget ännu inte utarbetats på detaljnivå är konsekvenserna ibland avhängiga val som ännu inte gjorts, vilket innebär att det inte alltid är möjligt att avgöra vilka konsekvenser som är mest troliga.

Bedömningarna bygger till stor del på tidigare utredningar, forskningsstudier och insamlade erfarenheter från experter på Transportstyrelsen och Trafikverket.

4. Förslag på nytt förarutbildningssystem

Nedan redovisas förslaget på nytt förarutbildningssystem utvecklat i olika delförslag som grupperats under följande faser:

- inför körkortet
- under utbildningen
- proven
- efter körkortet
- tillstånd och tillsyn
- digital plattform
- För respektive delförslag presenteras bakgrunden till, syftet med och förutsättningarna för förändringarna under rubrikerna nuläge, önskat läge och genomförande.

4.1. Inför körkortet

4.1.1. Konsumentupplysning

4.1.1.1. Förslag

Förslaget innebär kraftigt förstärkt, samlad, tydlig och kundanpassad information om förarutbildningsprocessen och förarrollen via den digitala plattformen på ett tidigt stadium, men även fortlöpande och efter att körkortet har tagits. En interaktiv konsumentupplysning kan hjälpa den blivande föraren vid val av utbildare.

Målgrupp för förslaget är samtliga blivande förare.

4.1.1.2. Nuläge

B-körkortet är inte bara en inträdesbiljett till vuxenlivet och till arbetsmarknaden. Det är också en stor investering för många. Ett genomgående intryck i genomförd kundanalys är att huvuddelen tycker att det är dyrt att ta körkort [6].

Samtidigt minskar godkännandefrekvensen för kunskapsprov och körprov [7], vilket ökar andelen omprov och därmed kostnaderna för flera. De ungdomar som intervjuats i kundanalysen uttrycker att de inte har någon överblick över marknadens appar, trafikskolor och provfrågor. De går på jämnårigas rekommendationer, vilket kan få konsekvenser både för resultatet och för ekonomin.

Det saknas i dag en samlad myndighetsinformation om förarutbildningsprocessen. Därmed blir det otydligt för den blivande föraren vilka krav som ställs, hur han eller hon kan gå tillväga för att utbilda sig på bästa sätt och vad som är det bästa rationella valet i utbildningen.

4.1.1.3. Önskat läge

Det önskade läget är att det finns en lättillgänglig och erfarenhetsbaserad konsumentupplysning inför förarutbildningsprocessen.

Av kundanalysen framgår att många nyanlända som har körkort sedan tidigare uttrycker att det är svårt att förstå och ta till sig vad som krävs för att klara kunskapsprov och körprov i Sverige [6].

Kundanalysen har föreslagit designprinciper som visar att det är bra om myndigheterna på ett tidigt stadium presenterar erfarenheter kring vad som till exempel är ett bra

utbildningsupplägg eller vad som krävs för att betraktas som en trafiksäker och miljömedveten förare i Sverige [6].

En lättillgänglig konsumentupplysning i ett tidigt skede av processen gagnar alla grupper av blivande förare i planeringen av utbildningen, under övningskörning och vid bokning av prov. Det underlättar för blivande förare att göra rationella val som konsument.

En konsumentupplysning inför starten av förarutbildningsprocessen bör därför införas för att fylla identifierade behov hos de blivande förarna. Den innehåller två delar:

1. information om vilka krav som ställs i den kommande processen och hur den blivande föraren bäst förbereder sig för att uppfylla dem
2. interaktiv konsumentupplysning (med användarrecensioner) som underlättar för de blivande förarna att välja utbildare.

4.1.1.4. Genomförande

Konsumentupplysningen bör dels ske som generell information till alla blivande förare i samband med körkortstillståndet, dels som riktad information till nyanlända i Sverige. Nyanlända bör nås i ett tidigt stadium för att de ska kunna planera sin förarutbildning, dock senast vid ansökan om körkortstillstånd.

Därutöver bör en funktion för användares betygssättning av utbildare byggas in, så att det blir möjligt för den blivande föraren att göra rationella val av utbildare. Det bör också vara möjligt att söka utbildare som kan erbjuda anpassade utbildningar för t ex de som har dyslexi eller behöver andra språk än svenska.

Olika exempel för att lösa utförandet finns i Sverige och utomlands. I Storbritannien arbetar stiftelsen Road Safety Foundation med ranking av utbildare [51]. Rankingens omfattar ett poängsystem, där huvuddelen av poängen är en personlig betygssättning som kompletteras med ett mindre antal poäng som härrör från oberoende certifieringar och pris. I Sverige finns redan idag privata rankingtjänster (till exempel www.ShopAlike.se) som paketerar och publicerar data om till exempel genomsnittliga priser för lektioner och var det går snabbast att ta körkort. Underlaget tas från officiella data på Transportstyrelsen och Trafikverket samt bearbetning av mediepubliceringar.

För att öka kvaliteten i konsumentupplysningen till blivande förare och handledare bör en sammanställning av aktuella utbildare finnas tillgänglig i den digitala plattformen. Det gör

det enklare att se vilka utbildare med tillstånd som finns, vad de kan erbjuda och hur de kontaktas. Den tekniska möjligheten finns i dag, eftersom registret uppdateras varje natt på de tillstånd som är giltiga för respektive tillståndshavare.

För utförandet av denna tjänst föreslås följande:

- Den rena myndighetsinformationen om vilka krav som ställs med mera, är ett myndighetsansvar som delas av Transportstyrelsen och Trafikverket. Den bör ske inom ramen för den digitala plattformen i enlighet med eSam, det pågående e-samarbetet kring digitala lösningar för samhällstjänster.
- I den digitala plattformen ska det byggas in möjligheter att presentera utbildare med tillstånd. Enligt förslaget ska det också erbjudas möjligheter för den blivande föraren att betygssätta utbildarna.

Utvecklingen av den digitala plattformen ska harmoniseras med EU-direktivet Single Digital Gateway, SDG, inom ramen för eSam. Webbplatser som används ska följa den europeiska standarden WCGA, enligt EU-direktivet som trädde i kraft i september 2018 och som blir svensk lag från och med 2019.

4.1.2. Körkortstillstånd

4.1.2.1. Förslag

Ansökan om körkortstillstånd ska alltid ske digitalt. Innan eller i samband med ansökan ska den blivande föraren få information om förarutbildningens mål och innehåll, reglerna för övningskörning, planering och strukturering av övningskörningen, viktiga faktorer för trafiksäkerheten och miljön, hur utbildningsprotokollet ska användas vid teori och praktik (se avsnitt 3.2.1. *Struktur i utbildningen*), vad självvärdering är och hur den bör vara en naturlig del av förarutbildningen.

I samband med ansökan prövas den blivande förarens medicinska och personliga lämplighet, precis som i dag.

Kravet på introduktionsutbildning vid privat övningskörning tas bort.

Målgruppen för förslaget är samtliga blivande förare.

4.1.2.2. Nuläge

Körkortstillstånd för grupp 1 (moped, motorcykel, personbil och lätt lastbil, personbil med tungt släp samt traktor) krävs för att en blivande förare ska få övningsköra och avlägga förarprov för behörighet B. Ansökan sker skriftligt, vanligtvis via en e-tjänst, hos Transportstyrelsen. Under perioden januari – augusti 2018 gjordes 93,5 procent av ansökningarna 2018 via e-tjänsten. Om den blivande föraren vill övningsköra privat krävs att han eller hon går en introduktionsutbildning. Den tilltänkta handledaren ska också genomgå utbildningen. Utbildningen infördes 2006 och syftet var att ge handledaren och

den blivande föraren ökad färdighet, kunskap och vägledning [52]. Dagens introduktionsutbildning har två målgrupper - den blivande föraren och handledaren.

I utvärderingar har det visat sig att introduktionsutbildningen haft liten eller ingen effekt på strukturen, innehållet eller omfattningen i övningskörningen [41]. Detta stärks av genomförd kundanalys, där de intervjuade knappt kommer ihåg introduktionsutbildningen. I Transportstyrelsens tillsyn har det visat sig att utbildningens kvalitet skiljer sig åt och att runt 60 procent av utbildarna har brister i sin utbildning [53]. I VTI:s rapport nr 891 framkommer att det finns stora skillnader ifråga om miljöinslagen i utbildningen [2].

VTI har i rapport nr 974 lämnat 16 åtgärdsförslag för att stävja olaglig verksamhet på förarutbildningsområdet [49]. Ett av förslagen är att informera om de regler som gäller under körkortsutbildningen och vid prov, men också att varna för den olagliga verksamheten. Förslaget är att detta bör göras i samband med att körkortstillståndet lämnas ut.

4.1.2.3. *Önskat läge*

Det verkar som att behovet som ledde till att introduktionsutbildningen infördes fortsatt finns kvar, det vill säga att det finns brister i den privata övningskörningens planering, struktur och innehåll. Detta på grund av de ökade antalen omprov som en del av de blivande förarna står för och även den bristande förmåga att värdera sin kunskap och förmåga som en del blivande förare uppvisar [10]. Bedömningen är att syftet att ge den blivande föraren ökad färdighet, kunskap och vägledning bättre nås genom att dels informera om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillståndet och dels genom att ha en styrande struktur med hjälp av ett utbildningsprotokoll.

Dessa två åtgärder tillsammans med att stärka utbildningen för handledaren bedöms också komma att leda till en ökad kunskap om förarutbildningssystemet och målet med förarutbildningen. Att redan i samband med ansökan få information om vad självvärdering är och hur självvärdering bör vara en naturlig del av förarutbildningen kommer att ge bättre förutsättningar för den blivande föraren att nå de kunskapsmål som finns i kursplanen.

4.1.2.4. *Genomförande*

Redan i samband med att den blivande föraren ansöker om körkortstillstånd ska han eller hon få information om de viktigaste delarna i förarutbildningen, till exempel om målen och innehållet i utbildningen. Ansökan om körkortstillstånd och informationen kommer att finnas i den digitala plattformen. Möjligheten ska finnas att ta del av informationen även på andra språk än svenska. Det finns ett behov att se vidare på om det ska finnas andra möjligheter att ta del av informationen och söka om körkortstillstånd än via den digitala plattformen.

4.2. Under utbildningen

4.2.1. Struktur i utbildningen

4.2.1.1. *Förslag*

Förslaget omfattar en styrande utbildningsstruktur för både körningen och teorin som stöd för den blivande föraren i läroprocessen. Strukturen består av ett antal steg och delmoment kopplade till dem. Strukturen blir styrande och stödjande genom ett obligatoriskt

utbildningsprotokoll inom den digitala plattformen. För utbildningsmomenten avseende körning behöver en handledare eller trafikläraren intyga att den blivande föraren har de kunskaper som beskrivs i varje delmoment och steg. För teorin är det den blivande föraren själv som ska intyga uppnådda mål.

Förslaget riktar sig till samtliga blivande förare.

4.2.1.2. *Nuläge*

Utbildningen är målstyrd med utgångspunkt i kursplanen, som i sin tur bygger på GDE-matrisen. Det finns inget styrande upplägg för den enskilde med undantag av de två obligatorier (riskutbildningarna) som finns samt introduktionsutbildningen som är obligatorisk om du vill köra privat. Detta är en fördel för den som har goda förutsättningar för att klara körkort, till exempel goda språkkunskaper, studievana och tillgång till privat handledare. Men alla har inte dessa förutsättningar. Resultatet är att vissa kommer till förarproven utan att ha skaffat sig tillräcklig kompetens.

En studie från 2002 visade att det fanns stor variation i hur stor utsträckning blivande förare övade på olika trafiksituationer vid den privata övningskörningen. Exempelvis övade en del av de blivande förarna aldrig på omkörning och kökörning. Det fanns även brister i planeringen av och strukturen för den privata övningskörningen [54].

Olyckor som skett vid övningskörning undersöktes också. En slutsats var att flera olyckor sker vid privat övningskörning än vid övningskörning i trafikskola och att dessa olyckor är allvarigare med fler dödsolyckor eller svårt skadade [54]. Även om rapporten är från 2002 förefaller slutsatserna fortfarande vara aktuella bland annat med tanke på att antalet omprov ökar för privatbokade prov. Den senaste utvärderingen av den svenska förarutbildningen från VTI visar även att det finns skillnader mellan hur man övar vid trafikskola och privat. En slutsats som kunde dras var exempelvis att de som övningskörde privat övade mindre på sparsam körning och mer sällan diskuterade frågor som handlade om regler och olika vägmärken. En annan slutsats var exempelvis att de som anmäldes via trafikskola hade övat mer på i stort sett alla moment [9].

4.2.1.3. *Önskat läge*

Tanken med det förändrade systemet är att tydliggöra kraven och mer i detalj styra och vägleda hur utvecklingen i utbildningen bör se ut, och samtidigt behålla en stor valfrihet. Bedömningen att det kan leda till att övningskörningen blir bättre strukturerad, att det blir en tydligare målbild för blivande förare och handledare och att det blir större fokus på utbildningen fram till provet. Utbildningen kommer fortsatt att vara målstyrd med utgångspunkt i kursplanen, men som komplement föreslås att ett obligatoriskt utbildningsprotokoll införs. Utbildningsprotokollet blir en vägledning för den blivande föraren och handledaren.

Kundanalysen har visat att det är flera grupper som saknar förmåga att skapa den struktur som behövs för att klara förberedelserna och planera sin tid och sina studier [6].

Kundanalysen påvisar också att det vore bra att:

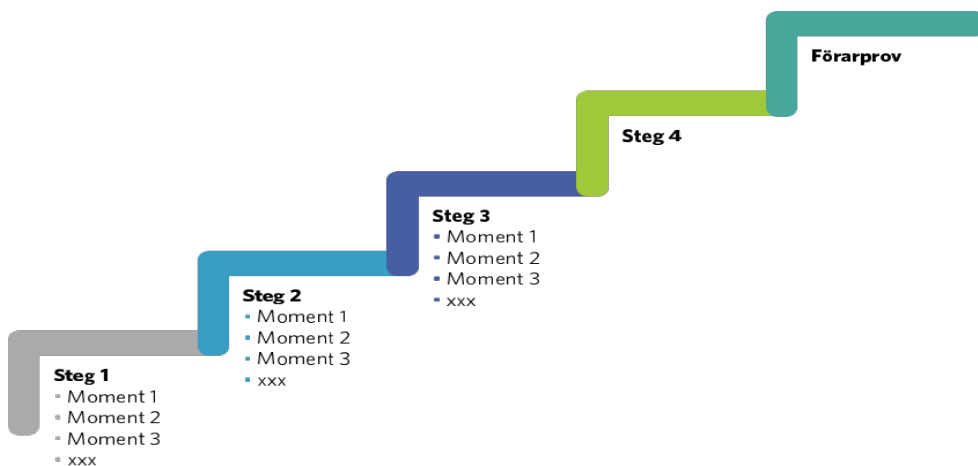
- underlätta lärande med struktur
- vara öppna med vad som ger bäst resultat

Genom förslaget blir det enklare för den blivande föraren att följa sin utveckling i lärprocessen.

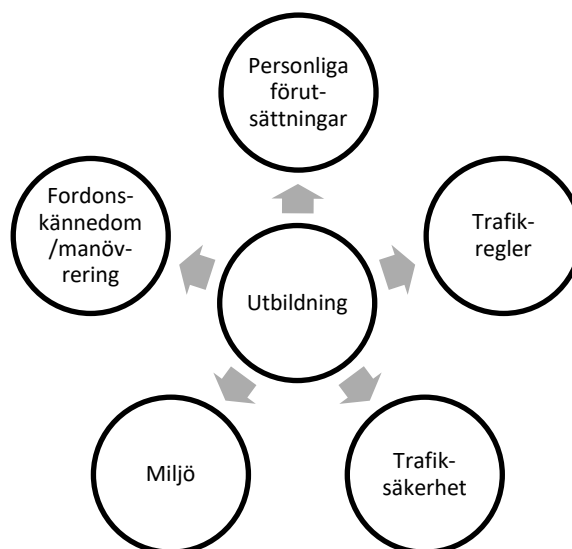
4.2.1.4. Genomförande

En utbildningsstruktur för både körningen och teorin tas fram som stöd för den blivande föraren i sin lärprocess. Utbildningsstrukturen synliggörs i ett utbildningsprotokoll.

För att få göra förarprovet krävs att utbildningsprotokollet är ifyllt. Enligt förslaget ska även lämpliga tidpunkter för vägledningstillfällen och riskutbildningar vara reglerade i utbildningsprotokollet för att säkerställa att förkunskaperna är tillräckliga.



Figur 4 Exempel på hur utbildningsprotokollet kan vara uppbyggt för körningen med steg och moment



Figur 5 Exempel på hur teorin i utbildningsprotokollet kan vara uppbyggt. Delarna utgår från innehållet i kursplanen och förarprovet.

Det behöver utredas vidare hur det ska vara möjligt att fylla i utbildningsprotokollet för dem som inte har tillgång till en digital tjänst.

Genomförandet innehåller en hel del utmaningar. Tidigare fanns till exempel ett liknande intyg om förarutbildning som togs bort 2003. Intyget om förarutbildning reglerades då i 3 kap. 4 § körkortslagen (1998:488) som ett krav för att få avlägga förarprovet. Motiveringen till att man tog bort intyget om förarutbildning var:

"Vid privat undervisning finns det inte några kontrollmöjligheter huruvida förarutbildning verkligen har skett förutom vid kunskapsprovet och körprovet, då bristfälliga kunskaper om bl.a. trafikregler kan visa sig. En elev som vid genomförandet av förarprovets kunskapsprov och körprov visar goda kunskaper och färdigheter skall naturligtvis godkännas och – om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda – erhålla körkort. Den elev som inte håller måttet underkänns. Att utöver förarprovet kräva ett särskilt intyg om förarutbildning, vilket utfärdats av t.ex. en förälder eller annan privat handledare förefaller inte fylla någon självständig funktion."[55]

VTI har genomfört ett försök med ett digitalt utbildningsprotokoll (DUP) med finansiering av Transportstyrelsen, Trafikverket Förarprov och Sveriges Trafikutbildares Riksförbund. Det digitala utbildningsprotokollet är uppbyggt efter de 15 moment som beskrivs i handledarboken (utgiven av STR Service AB). Där finns beskrivningar på vad en blivande förare ska klara under varje moment och filmer som visar delar av momenten. En slutrapport är ännu inte publicerad.

En tydligare struktur skulle tillföra större klarhet och vägledning till förarutbildningsprocessen och därmed vara till nytta för fler grupper. Strukturen, kombinerad med tydliga mål och regler, är viktiga element för att motivera till lärande och

skapa förutsättningar för gynnsamt lärande. Dit hör också återkoppling, stegvisa segrar och att ha möjlighet att följa sin utveckling.

4.2.2. Utökade möjligheter till mängdträning

4.2.2.1. Nuläge

Dagens förarutbildningssystem har visat sig ge minskad olycksrisk genom sänkningen av åldersgränsen för övningskörning från 17 år och 6 månader till 16 år. Det var inte sänkningen i sig som hade en effekt, utan den minskade olycksrisken var en följd av att de blivande förarna övningskörde mer och under en längre period [56].

Att inte ha möjlighet att mängdträna ökar olycksrisken och försvårar för den blivande föraren att bli en trafiksäker samt risk- och miljömedveten förare. Att mängdträna på en trafikskola med en trafiklärare är dyrt och inte ekonomiskt möjligt för många.

Handledare kan enligt dagens regelverk ha maximalt 15 godkännanden som handledare under en femårsperiod (flera godkännanden kan vara kopplade till en och samma elev). Ett godkännande gäller i 5 år och upphör inte när den blivande föraren fått sitt körkort. En nyutkommen studie från VTI [49] visar att under 2016 godkändes 178 081 personer som handledare för behörighet B (unika individer). Av dessa godkändes:

- 159 017 personer (89,3 procent) som handledare för en blivande förare
- 15 478 personer (8,7 procent) som handledare för två blivande förare
- 597 personer (0,3 procent) som handledare för fler än fem blivande förare.

4.2.2.2. Önskat läge

Ett antal förslag lämnas (se nedan) som samlat bedöms öka möjligheten och motivationen för blivande förare att mängdträna mer.

Det finns gott om belegg för att ökad mängdträning gör förare mer trafiksäkra. I *Study on driving training, testing and medical fitness* [57] rekommenderas att mängdträningen före körkortet bör uppgå till minst 120 timmar eller 3 000 km.

I dagens förarutbildningssystem är en utgångspunkt att handledaren är en förälder, nära släkting eller någon i den närmaste bekantskapskretsen (bl. a. [52]prop. 2003/04:160 s. 98). I den genomförda kundanalysen visade det sig att det inom ungdomsgruppen finns en grupp som inte har möjlighet att övningsköra med sina föräldrar, släkting eller någon annan i sin bekantskapskrets [6]. Samma problem har nyanlända med körkort från andra länder. Detta styrks också av en enkätundersökning som genomförts av VTI [49].

Förslagen som beskrivs nedan är följande:

*stöd i den digitala plattformen
handledarutbildning
fler handledare*

4.2.2.2.1 Stöd i den digitala plattformen

4.2.2.2.1.1 Förslag

Förslaget är att i den digitala plattformen bygga in uppdrag som utgår från kunskapen om spelifiering och dess effekter.

Målgruppen för förslaget är intresserade blivande förare som kan lockas till utbildning med moderna metoder för inlärning.

4.2.2.2.1.2 Önskat läge

Tanken är att använda spelifiering för att öka motivationen att lära. Det ska vara lustfullt och lättfattligt med tät återkoppling. Varje uppdrag ska ha ett tydligt mål, vara avgränsat i ett kortare parti och den blivande föraren ska kunna följa sitt framåtskridande. I varje uppdrag bygger man in utvecklingstrappor, där uppgifterna i uppdragen successivt ökar i svårighetsgrad. Det är att föredra att uppdragen är korta. Den blivande föraren bör inte göra samma sak gång på gång. Att den blivande föraren får stegvisa stegrar kopplat till mängdträningen är viktigt [39].

Skillnaden mot den styrande utbildningsstrukturen är att spelifieringsmomenten ska motivera till att mängdträna. Momenten är alltså inte en kontroll att den blivande föraren har genomgått samtliga delar i kursplanen och övat på olika trafiksituationer som exempelvis att köra i vinterväglag, mörker och att göra omkörningar. Däremot bör den blivande föraren genom att utföra uppdragen ha övat på att köra i olika trafiksituationer ett flertal gånger.

4.2.2.2.1.3 Genomförande

En möjlig utveckling är att den blivande förarens mängdträning registreras per automatik i den digitala plattformen i samband med att en uppgift genomförs. Eller så kan den blivande föraren själv registrera när en uppgift är genomförd, exempelvis de antal kilometer/minuter/timmar som han eller hon kört. När uppdraget är genomfört får den blivande föraren en återkoppling – främst om lärprocessen och en påminnelse om varför uppgiften gjorts.

Det ligger inte inom myndigheternas uppdrag att tillhandahålla tjänsten, men förhoppningsvis kan intresseorganisationer eller kommersiella aktörer ha intresse av att utveckla tjänster som går mot ökad spelifiering.

4.2.2.2.2. Handledarutbildning

4.2.2.2.2.1 Förslag

Förslaget innebär att den nuvarande introduktionsutbildningen på minst tre timmar för blivande handledare och blivande förare avskaffas (se även avsnitt 3.1.2. *Körkortstillstånd*). I stället införs en ny handledarutbildning för handledare.

Målgruppen för förslaget är primärt handledare för blivande förare som övningskör privat och i andra hand de blivande förarna som får mängdträning med högre kvalitet.

4.2.2.2.2 Nuläge

De som är privatanmälda till prov har lägre godkännandegrad än de trafikskoleanmälda [7, 58, 59]. Många blivande förare är inte medvetna om sin kompetensbrist, då de inte alltid vet vad som krävs för att kunna ta ett körkort, utan tror att de är färdigutbildade [10]. Dagens introduktionsutbildning når inte det avsedda målen. VTI utvärderade introduktionsutbildningen under 2007 och 2008 och jämförde med resultat från 2005. Den utvärderingen visade att introduktionsutbildningen hade haft liten eller ingen effekt på strukturen, innehållet och omfattningen i övningskörningen [41].

Kundanalysen har också visat att få blivande förare minns innehållet i introduktionsutbildningen och den har därför tappat sitt värde. Den ligger också för tidigt i utbildningen för att kunna dra nytta av det växelspel mellan teori och praktik som rekommenderats i kundanalysens designprinciper [6].

4.2.2.2.3 Önskat läge

En flytt av fokus från den blivande föraren till handledaren bedöms höja effekten av en inledande utbildning inför övningskörningen. Nivån och förståelsen hos handledarna måste höjas. Det finns handledare som tog sitt körkort för länge sedan och inte är uppdaterade på dagens krav.

Effekten som eftersträvas är en högre kunskap och förståelse hos handledarna, vilket kan bidra till att den blivande föraren får bättre stöd genom bättre pedagogik samt mängdträning. Om utbildningen får avsedd effekt så skapas förutsättningar för handledarna att bli bättre föredömen som bättre kan påverka sina elevers attityder vilket skulle kunna bidra till Nollvisionen.

Pedagogiken ska stärkas och därför förändras kraven på lärarna, i jämförelse med nuvarande introduktionsutbildning. Krav på lärare för handledarutbildning är att ha minst sex månaders pedagogisk utbildning eller minst ett års dokumenterad erfarenhet av undervisning av vuxna.

4.2.2.2.4 Genomförande

Kravet på handledare ska vara detsamma som i dag. Det blir också ett krav på att genomföra en digital information om förarutbildningsprocessen inklusive mål och krav för körkort innan handledarutbildningen påbörjas. Därutöver instruktion om vad den digitala plattformen är och fungerar. Myndigheterna tillhandahåller den obligatoriska informationen.

I den teoretiska utbildningen som följer ingår:

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

Stor betoning läggs på självvärdering, coachning, råd och tips för handledning med möjlighet till lokal anpassning. Den blivande handledaren ska kunna ha tillgång till den digitala plattformen. För att bedriva denna utbildning krävs ett tillstånd av Transportstyrelsen.

Utbildaren rapporterar genomförd utbildning till Transportstyrelsen. Därefter kan ansökan om att bli godkänd som handledare skickas in till Transportstyrelsen via den digitala plattformen.

4.2.2.2.3 Fler handledare

4.2.2.2.3.1 Förslag

Vad som utgör yrkesmässig utbildning och kräver tillstånd ska förtydligas.

Det föreslås också att en handledare även i fortsättningen kan ha upp till 15 godkännanden.

Målgruppen för förslaget är framför allt blivande förare som i dag har små möjligheter att hitta privata handledare och därför får mindre mängdträning.

4.2.2.2.3.2 Nuläge

Redan i dag sker organiserad, ideell handledarverksamhet, till exempel genom fritidsgårdar, organisationer och byaföreningar. Dessa initiativ bedöms ligga inom gråzonen för vad som är tillåtet enligt lagen (1998:493) om trafikskolor, men frågan har inte prövats juridiskt.

I VTI:s rapport nr 974 [49] beskrivs i intervjustudien en verksamhet som bistår med handledare.

”På några platser i landet finns det ideella körkorsföreningar som bistår med handledare. Man är noga med att poängtera att det är helt ideellt. Den enda ersättning som utgår är att den som övningskör betalar 30 kronor till föreningen. De som handleder får i sin tur endast milersättning. Förutom att erbjuda övningskörning så finns det föreningar som erbjuder teoriläsning. Om detta görs i studiecirkelformation finns det även möjlighet att få bidrag från stat eller kommun. Enligt representanterna från dessa föreningar är intresset stort och det långsiktiga målet är att ha minst en bil i varje kommun. Handledare och elev övar på det som elevens trafikskola gett som hemläxa och när man övat färdigt så får eleven nya uppgifter från trafikskolan. Det är därför ett krav från föreningens sida att eleven är inskriven och har regelbunden kontakt med en trafikskola.”

Vad som utgör tillståndspliktig verksamhet i dag är inte helt klart eftersom praxis från domstolarna är sparsam och inte helt samstämmig. Omständigheter som kan påverka bedömningen av om det krävs tillstånd är omfattningen av verksamheten och om och hur ersättning utgår.

4.2.2.2.3.3 Önskat läge

Eftersom rättsläget är oklart föreslås att det förtydligas i lagstiftningen vad som är tillståndspliktig verksamhet. VTI har i nämnda rapport [49] föreslagit att möjligheten att bedriva övningskörning på organiserad ideell basis borde utredas. Detta för att tillgodose

behovet av privata handledare för mängdträning parallellt med trafikskola. Genom att tydliggöra vad som avses med "yrkesmässig utbildning" i lagen om trafikskolor förenklar man för de verksamheter som vill hjälpa till med handledare eftersom det blir enklare att göra rätt.

Detta innebär att kommande regelutveckling bör fastställa gränsdragningen mot "yrkesmässig utbildning" och möjligheten för ideella verksamheter att organisera övningskörning utanför ramen för regelverket om trafikskola.

Förslaget löser inte bristen på handledare men det möjliggör för att exempelvis föreningar ska kunna hjälpa till med handledare för vissa grupper, vilket ger ekonomiska möjligheter för fler att mängdträna rekommenderad mängd timmar. Förslaget ökar tillgängligheten till förarutbildningen och trafiksäkerheten ökar på grund av att ett större antal blivande förare får tillfälle till ökad mängdträning.

Som en åtgärd mot den illegala verksamheten föreslog VTI i rapport nr 974 [49] att antalet godkännanden som handledare ska sänkas från 15 till 5 stycken. Utöver signalvärdet nämndes att en sänkning av antalet godkännanden till fem kan leda till att det blir lättare för myndigheter att utreda om det är en näringsverksamhet som bedrivs samt att det skulle påverka en väldigt liten grupp. Som ytterligare åtgärder föreslogs att godkännandet som handledare ska avse elev, och inte som i dag en elev och en behörighet, samt att möjligheten att införa undantagsmöjligheter från begränsningen till fem elever borde utredas.

Utifrån VTI-rapporten [49] är det inte givet att reglerna kring antalet godkännanden som handledare har en effekt på den olagliga verksamheten om antalet godkännanden sänks. Att sänka antalet till fem godkännanden enbart av signalvärde bedöms främst leda till en sämre tillgänglighet till förarutbildningssystemet utan att det får någon tydlig effekt på den olagliga verksamheten. Detta gäller även om reglerna skulle ändras till att avse elev och det skulle finnas möjligheter till att få undantag från begränsningen om fem elever. Att ändra reglerna om godkännande som handledare till elever kräver systemutveckling och innebär förändringar rörande ärendehandläggning. Det bedöms inte samhällsekonomiskt försvarbart att föreslå en sådan ändring utan en tydlig effekt på den olagliga verksamheten.

Förslaget är därför att antal godkännanden per handledare kvarstår som i dag, nämligen 15 stycken.

4.2.3. Utökad utbud av utbildare

4.2.3.1. Förslag

Förslaget innefattar åtgärder som syftar till att öka mängden aktörer som kan tillhandahålla teoriutbildning.

Målgruppen är alla blivande förare, men framför allt de som i dag läser teori helt på egen hand och brister i struktur och stöd.

4.2.3.2. Nuläge

Att det finns ett behov av ökad tillgänglighet för teoriutbildning framgår av kundanalysen [6]. Det gäller inte minst på undervisning på olika språk och andra former av anpassade

utbildningar. Transportstyrelsen har fått förfrågan om möjligheten om att utbilda på enbart teori och genom förslaget uppnås en ökad tillgänglighet till teoriundervisning.

4.2.3.3. *Önskat läge*

När det gäller undervisning på olika språk och andra former av anpassade utbildningar täcks inte behoven helt av befintliga utbildare. Tillstånd för enbart teoriutbildning möjliggör för ytterligare aktörer att bedriva den typen av utbildning. Med fler blivande förare som utbildar sig inför kunskapsprovet antas trafiksäkerheten hos de blivande förarna öka och omproven minska.

4.2.3.4. *Genomförande*

Teoriutbildningen kräver tillstånd från Transportstyrelsen, som tar ut en avgift för tillståndsprövningen. En anordnare av teoriundervisning ska enligt verksamhetskraven tillhandahålla de uppgifter som krävs för att säkerställa god teoriutbildning, t ex att ansvarig lärare är trafiklärare eller har annan kompetens med pedagogisk erfarenhet. För att motverka illegal förarutbildning får teoriutbildaren inte erbjuda övningskörning inom verksamheten.

4.2.4. *Vägledningstillfällen*

4.2.4.1. *Förslag*

Förslaget omfattar två obligatoriska vägledningstillfällen i trafikskola eller med annan tillståndshavare för att ge tillfälle till återkoppling kring strategiska punkter i utbildningen. Det rör sig om två pass i bil där den blivande föraren och helst också handledaren deltar. Den blivande föraren får demonstrera de färdigheter han eller hon lärt sig och reflektera kring måluppfyllnad, strategier för lärande och attityder. Läraren, som ska ha trafiklärarkompetens eller motsvarande, ger återkoppling och rekommendationer kring prestation, nivå och kommande träning.

Målgruppen för förslaget är samtliga blivande förare, eftersom inslaget är obligatoriskt. Grupper som i dag läser helt privat kan dock ha särskild nytta av återkoppling under processens gång eller komma att se värdet av professionell utbildning.

4.2.4.2. *Nuläge*

I kursplanen anges mål som rör självvärdering, men det finns indikationer på att blivande förares värdering av den egna kompetensen skulle kunna vara bättre [42]. Andelen som tror sig vara bättre än förare i allmänhet på att reagera snabbt och klara av kritiska situationer ökade mellan 2005 och 2008 [41]. Det faktum att många anmäler sig till förarprov innan de uppnått målen kan tolkas som en indikation på att de inte gör en realistisk skattning av den egna förmågan eller att de inte insett vilka mål de förväntas uppnå.

4.2.4.3. *Önskat läge*

En förare som gör en realistisk skattning av den egna förmågan samt kraven och farorna i trafiksituationen har bättre förutsättningar för säker körning. En förare som reflekterar över sin utveckling och sin roll som förare har också större utvecklingspotential. Om man vid en

sådan reflektion drar slutsatsen att lärandet behöver anpassas är det bra om det sker tidigt i processen. Genom att synliggöra och ifrågasätta sina egna beteenden och attityder kan den blivande föraren vidta åtgärder för att förändras och samtidigt få viss insikt i andra förarens beteenden.

Självvärderingen bör vara med som ett naturligt inslag under hela utbildningen. Även om det funnits med i kursplanen sedan 2006 har det inte definierats som ett självständigt moment i utbildningen. Eftersom introduktionsutbildningen föreslås tas bort måste vikten av och möjliga former för självvärdering betonas i handledarutbildningen och i information i den digitala plattformen. Självvärdering i form av allmänna reflektionsfrågor föreslås också ingå i plattformen. Riskutbildningen är ett utmärkt tillfälle för självvärdering, men eftersom den kommer i slutet av förarutbildningen är det för sent att då introducera självvärdering.

De blivande förarna bör få information och tidigt vänjas vid självvärderingstanken och vid att reflektera över sig själva som personer och förare. Om man vid en sådan reflektion drar slutsatsen att lärandet behöver anpassas är det bra om detta sker tidigt i processen. Betydelsen av att tidigt kunna anpassa utbildningen gäller inte bara dem som har någon typ av inlärningssvårigheter eller neuropsykiatrisk diagnos. Alla blivande förare vinner på att få feedback och att reflektera över sin inlärning. Genom att synliggöra och ifrågasätta sina egna beteendetendenser och attityder kan man vidta åtgärder för att förändras och samtidigt få viss insikt i andra förarens beteenden. För att kunna göra en realistisk självvärdering av sin kompetens behöver man öva upp sin förmåga till det och få bra återkoppling. Vägledningstillfällen ger också möjlighet att tydliggöra målen, exempelvis när det gäller miljövänlig körning.

Då det andra vägledningstillfället genomförs före riskutbildning 2 bör det förhindra att blivande förare anmäler sig till riskutbildningen utan att ha de färdigheter som krävs för att kunna tillgodogöra sig undervisningen.

Vid utformningen av vägledningstillfällena användes erfarenheter från det norska förarutbildningssystemet där sådana pass genomförs vid övergången mellan ett steg till nästa [60, 61]. Efter att Norge infört sitt nya system ökade inte bara de obligatoriska undervisningstimmarerna vid trafikskola utan även antalet timmar som de blivande förarna frivilligt valde att gå vid trafikskola, vilket man tror delvis kan hänföras till att en god kontakt etablerats vid vägledningstimmarerna [62].

4.2.4.4. Genomförande

Före vägledningstillfällena ska den blivande föraren ha fyllt i ett självvärderingsformulär som kan utgöra grund för diskussion med läraren i samband med körning i bil. Tid för respektive tillfälle är 45 minuter inklusive inledande och avslutande samtal. Vid det första vägledningstillfället ligger fokus på teknisk förarfärdighet inklusive miljövänlig körning. Den blivande föraren måste behärska grundläggande färdigheter (som att växla, bromsa och styra) så väl att de är automatiserade och att full uppmärksamhet därmed kan ägnas åt trafiken i stället för åt manövreringen.

Vid det andra vägledningstillfället har den blivande föraren mer förståelse för vad körningen kräver och kan reflektera mer över betydelsen av hur han eller hon själv tenderar att agera och göra bedömningar.

För att få största möjliga nytta av vägledningstillfällena rekommenderas handledaren också att delta vid vägledningstillfällena, men det är inte ett formellt krav. Den blivande föraren får skriftlig dokumentation från vägledningstillfället som kan föras vidare till handledaren.

4.2.5. Riskutbildningar

4.2.5.1. Förslag

Enligt förslaget behålls riskutbildning 1 och riskutbildning 2 som obligatorier med vissa förändringar. Bland annat flyttas faktaförmedlingen i riskutbildningarna till ett digitalt informationspass som myndigheten anordnar före kursstart och i stället avsätts mer tid för interaktiva moment med fokus på insikt och självreflektion. Tiden på plats är tre timmar för riskutbildning 1 och utökas till totalt fyra timmar på plats för riskutbildning 2, och de fysiska kraven på övningsplatserna förändras.

4.2.5.2. Nuläge

Den nuvarande förarutbildningen innehåller två obligatoriska moment:

- riskutbildning 1 som är en teoretisk utbildning med fokus på riskerna med bland annat trötthet, alkohol och droger och annat riskfyllt beteende
- riskutbildning 2 som är en mer insiktsskapande och upplevelsebaserad utbildning som genomförs på en trafikövningsplats.

Riskutbildningarna är obligatorier inom systemet för att säkerställa kunskap inom områden som inte går att mäta vid prov. Eftersom det är svårt att mäta de högre nivåerna i GDE-matrisen ger en obligatorisk utbildning åtminstone garantier för att området presenterats och att deltagarna getts möjlighet att reflektera över trafiksäkra beteenden och den egna förarrollen.

I VTI:s rapport om den svenska förarutbildningen [9] framkom att fler var negativa till riskutbildning 1 än riskutbildning 2, på grund av det teoretiska innehållet och att kunskapen som förmedlades var sådant som ungdomar redan fått undervisning om i skolan. Denna bild överensstämmer med den genomförda kundanalysen, där få tyckte att man lärde sig något nytt på riskutbildning 1 [6]. Riskutbildning 2 upplevdes däremot som spännande och givande. Rekommendationen från VTI var att lägga ökat fokus på gruppdiskussioner och övningar som involverar alla deltagare [9].

Utbildare har efterfrågat mer tid eftersom det är mycket som ska förmedlas. Det informationstäta innehållet gör det svårt att ta till sig allt. Några har också påtalat att oklarheter och viss överlappning förekommer i kursplanens utformning och innehåll. I dag finns inte heller något tydligt krav på riskutbildarnas pedagogiska utbildning, vilket ger olika tolkningar.

Bristande likvärdighet i riskutbildningarna är ett problem. Inte alla utbildare erbjuder undervisning i säkerhetshall och inte alla övningsbanor är utformade så att det finns utrymme för eleverna att misslyckas på ett säkert sätt.

4.2.5.3. Önskat läge

I förslaget om en förändrad förarutbildning betonas självvärdering ytterligare. Det finns en samstämmighet kring att riskutbildningen bör vara obligatorisk även i framtiden.

Riskutbildning 1 och 2 ska behållas och utökas med ökat utrymme till interaktion i grupp och för självreflektion.

Förslaget med en förberedande del ger en mer flexibel utbildning då man kan ta till sig information när det passar bäst och i sin egen takt. Det öppnar också upp för nya undervisningsformer och ger mer tid till elevcentrerade och aktiva lärformer. Förslaget bör leda till en mer likvärdig undervisning där alla får tillgång till säkerhetshall, övningsplats av tillräcklig kvalitet och lärare med pedagogisk utbildning.

Fortkörning eller rattfylla är knappast en följd av att föraren är omedveten om riskerna med hög hastighet eller alkohol. Riskutbildningen som inriktas på droger, alkohol, trötthet, distraktioner och andra olycksorsaker bör förmedla relevanta fakta, men i huvudsak fokuseras på att skapa insikter.

Utbildarna ansvarar för att eleverna kan ta till sig utbildningen. När det gäller språksvårigheter kan det exempelvis ske med hjälp av tolk eller gästföreläsare.

Utbildaren är också ansvarig för att försäkra sig om att deltagarna aktivt deltar. I linje med att skapa funktionsbaserade krav, vilket Transportstyrelsen eftersträvar, är det inte motiverat att föreskriva exakt hur detta ska göras. Det är möjligt att ställa kontrollfrågor för att försäkra sig om att deltagarna genomfört informationspasset, men eftersom det är insikter snarare än faktakunskaper som eftersträvas är det svårt att mäta måluppfyllelse med hjälp av ett prov. Utbildaren bör därför finna andra former för sin bedömning.

4.2.5.4. Genomförande

Den rena faktaförmedlingen inom riskutbildningen flyttas till en digital informationssession som tillhandahålls av myndigheten via den digitala plattformen före kursstart.

Riskutbildning 1, fortfarande tre timmar som sker på plats, har därmed än större fokus på interaktion i grupp. Eftersom det är en obligatorisk utbildning och höga krav ställs på pedagogisk förmåga i fråga om interaktiva diskussioner och självreflektion, skärps kraven på lärare för riskutbildning 1 till att omfatta minst sex månaders pedagogisk utbildning för lärare.

Riskutbildning 1 ska också omfatta distraktioner och andra möjliga händelseförlopp i olyckor och hur man förebygger dem förutom de redan kända riskerna i form av alkohol och droger. Det förväntas ge mer givande diskussioner. Ytterligare formuleringar i föreskrifterna ändras för att ge vissa delar mer eller mindre vikt samt lägga till kunskap om tekniska hjälpsystem i bilar.

Riskutbildning 2 utökas till fyra timmar. En minimitid bakom ratten föreskrivs för att öka möjligheten att på egen hand få uppleva problem som kan uppstå vid bilkörning. Genom utbildningsprotokollet och en tydligare anknytning till strukturen för förarutbildningen ska det bli tydligare vilka färdigheter som krävs innan man anmäler sig till riskutbildning 2.

Inom den digitala plattformen finns information om olika utbildare. Om den blivande föraren till exempel har språksvårigheter eller andra behov kan han eller hon söka utbildare som har utbildning på annat språk eller annan anpassning.

Kraven på fordonen ändras inte eftersom insiktsövningar bedöms kunna genomföras även med automatväxlade bilar. Det är ofta inte möjligt att koppla ur säkerhetssystem och stödfunktioner (som ABS, antisladd) på moderna bilar. I den mån säkerhetssystem förekommer i de fordon som används är det dock önskvärt att presentera hur de används och hur man kontrollerar att de fungerar.

Krav på säkerhetshall och utbildningslokal i anslutning till banan införs för riskutbildning 2.

Kraven på övningsbana skärps, en förstudie har redan genomförts [63], och ett förhandsbesked för byggplaner föreslås. Möjligheten till förhandsbesked kräver ytterligare utredning och lagändringar, men skulle innebära mindre risk för att förändringar i anläggningar planeras på ett sätt som strider mot de krav som ställs.

Förändringarna är avsedda att lösa de problem som gäller möjligheten att komma upp i tillräcklig hög hastighet eller möjlighet att misslyckas på ett säkert sätt. Fördelar med säkerhetshallar har tidigare påvisats [64]. Generellt rekommenderas elevcentrerade och aktiva lärformer [31, 33]. Utbildare kan anknyta till erfarenheter från säkerhetshallar och övningsbana vid diskussionerna och förhoppningsvis uppnå större förståelse för de faktorer som påverkar körningen.

4.3. Proven

4.3.1. Kunskapsprov

4.3.1.1. Förslag

I det förändrade förarutbildningssystemet ska både kunskapsprov och körprov bokas samtidigt men kunskapsprovet ska vara godkänt innan körprovet genomförs. Ett bokat körprov bokas av automatiskt om kunskapsprovet underkänns. Giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov förlängs till fyra månader.

Målgruppen för förslagen kring kunskapsprovet är samtliga blivande förare. Åtgärder kring anpassade prov riktar sig till språksvaga grupper och grupper med diagnoser eller bekräftade nervositets- och koncentrationssvårigheter, till exempel NPF (neuropsykiatriska funktionsnedsättningar).

4.3.1.2. Nuläge

Kunskapsprovet måste idag genomföras innan den blivande föraren kan genomföra ett körprov. Oavsett resultat genomförs körprovet. Från första godkända prov har den blivande föraren i dag två månader på sig att klara båda proven. Tanken med denna regel är att teori och praktik ska följas åt under utbildningen, men det kan medföra att den blivande föraren gör omprov utan att träna ytterligare först.

De som får godkänt på kunskapsprovet får i större utsträckning också godkänt på körprovet i det nuvarande systemet [65] [58].

Godkännandegraden för kunskapsprov minskar totalt sett och skillnaden mellan olika grupper är mycket stor [7]. (Se även förslaget 3.3.3. *Fördjupad återkoppling*.) Förarprovs statistik registrerar inte nationalitet. Dock var godkännandegraden för prov på arabiska 33 procent 2017 jämfört med 53 procent för dem som skrev proven på svenska.

4.3.1.3. *Önskat läge*

Proven bokas samtidigt, men körprovet bokas av om kunskapsprovet underkänns. Giltighetstiden för ett kunskapsprov förlängs till fyra månader för att ge den blivande föraren möjlighet att bättre förbereda sig vid ett eventuellt omprov för körprov. Åtgärden kan också minska stressen hos blivande förare.

Det ses som önskvärt att utöka andelen frågor som innehåller riskbedömningar (hazard perception). Behovet att ställa frågor kring syftet med olika stödsystem i fordonen ökar när dessa mer avancerade system blir vanligt förekommande.

Förslaget innefattar även ytterligare anpassningar för blivande förare med nervositets- och koncentrationssvårigheter, där målsättningen är att skapa en lugn provmiljö. Exempelvis skulle de lokaler som i dag används för tolk- och muntliga kunskapsprov även kunna användas för dessa prov. Även andra lösningar kan förekomma för att uppnå målet.

Intyg för blivande förare med koncentrations- eller nervositetsvårigheter kan skrivas av till exempel speciallärare eller specialpedagoger, viss personal på trafikskolor eller logopedier och andra specialister inom området.

Det är inte kunskapsprovets utformning som är den främsta anledningen till den låga godkännandegraden hos vissa kundgrupper utan bristen på möjlighet att utbilda sig. Exempelvis så är det svårt att få tag på utbildningsmaterial på andra språk.

Det vore ändå möjligt att utveckla provuppgifterna ytterligare så att de är bättre anpassade till målen i kursplanen. De bör även kunna utvecklas språkmässigt. Då provet studerades efter kursplaneförändringen 2006 rekommenderades att kunskapsprovet borde revideras för att stämma bättre med målen konstaterades att det gamla provet stämde bättre med den gamla kursplanen än det nya provet och den nya kursplanen [66].

4.3.2. *Förlängt körprov*

4.3.2.1. *Förslag*

Förslaget är att längden och innehållet på det nuvarande körprovet ses över och eventuellt utökas från nuvarande 45 minuter till 50 - 55 minuter. Detta för att förarprovaren ska få tid att göra en ännu bättre bedömning av den blivande förarens kompetens samt mer tid för inledning och återkoppling efter provet.

Det föreslås också att körprovet endast ska kunna genomföras i ett Trafikverks- eller trafikskolefordon. Begränsningen av provfordon skulle innebära en förbättring av förarprovarens arbetsmiljö och provtagarens säkerhet, eftersom Trafikverkets provfordon alltid har en hög säkerhetsnivå. Möjligen skulle det behövas ytterligare reglering när det

gäller säkerhetsnivån på trafikskolefordon, exempelvis högsta ålder för att därigenom exkludera fordon med lägre säkerhetsnivå och miljöklassning.

Begränsningen när det gäller provfordonen innebär också att möjligheten för trafikskolor utan tillstånd att genomföra prov i sina fordon omöjliggörs vilket i sin tur kan begränsa den illegala trafikskoleverksamheten.

Målgruppen för förslaget är blivande förare.

4.3.2.2. *Nuläge*

Idag är totalt 45 minuter avsatt till körprovet. Denna tid ska omfatta inledande information, inställningar, säkerhetskontroll, körning, avslutning och återkoppling efter provet. Enligt nuvarande regelverk (TSFS 2012:43 12§) ska den blivande föraren köra mot angivet mål eller angiven färdväg under minst 25 minuter av denna tid. Medarbetare på förarprovskontoren har uttryckt att det vore önskvärt med ett längre prov.

När det gäller de fordon med dubbelkommando som inte tillhandahålls av Trafikverket eller en trafikskola med tillstånd har Trafikverket Förarprov fått signaler från förarprovskontoren att dessa fordon i många fall är av äldre modell och därför har en lägre säkerhetsnivå och miljöklassning. Det förekommer också att dessa fordon ibland har säkerhetsbrister när det gäller däck och belysning samt dåligt fungerande dubbelkommandon.

4.3.2.3. *Önskat läge*

En förlängning av provtiden innebär inte en förändring av hur körprovet genomförs, utan det styrs fortfarande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:43) om förarprov, behörighet B. Provinnehållet utvecklas vidare och ska möta omvärldsförändringar och nya kunskapsområden som till exempel ny teknik i form av förarstöd. Exakt hur den förlängda provtiden bäst utnyttjas får lämnas till den kommande regelutvecklingen men några möjligheter redovisas här.

Den utökade tiden ger möjlighet till ökad genomlysning av den blivande förarens kompetens samt mer tid för inledning och återkoppling efter provet. Fler möjligheter att kontrollera och följa upp eventuella brister innebär att förarprovaren kan godkänna en körning som kanske i ett tidsmässigt kortare prov hade blivit underkänd, på grund av att tid inte funnits för att följa upp en brist. Utökad tid kan också innebära det motsatta, eftersom mer tid ger möjlighet att få med fler provpunkter och en säkrare bedömning av den blivande förarens kompetens. På detta sätt bidrar ett förlängt prov till en säkrare bedömning och därmed mer trafiksäkra och riskmedvetna förare.

Det är viktigt att den utökade tiden utnyttjas på rätt sätt. Det innebär att fokus läggs på att pröva den blivande förarens kompetens när det gäller farliga trafiksituationer och trafikmiljöer både i landsvägs- och i tätortsmiljö. Detta kan exempelvis handla om vänstersväng på landsväg och infart på väg med hög hastighet. Det kan också omfatta att bedöma den blivande förarens riskmedvetenhet och defensiva körsätt i tätortsmiljö, till exempel att passera en buss vid hållplats, passera skymda korsningar eller uppträdande mot oskyddade trafikanter med mera.

Den längre provtiden kan också vara till fördel på andra sätt. Ett exempel är när den blivande föraren visar sådana brister i sin körning att körningen aldrig kan bli godkänd och då förlängningen av provtiden med fördel kan användas till en mer djupgående återkoppling i avslutningen av provet. Förarprövaren kan förtydliga bristerna och ge tips och råd om hur den blivande föraren bör gå vidare i sin utbildning för att bli en trafiksäker och miljömedveten förare. Denna återkoppling tillsammans med en längre giltighet på godkänt kunskapsprov innebär att den blivande föraren kan känna mindre stress.

Ett annat exempel är att den längre provtiden kan användas för att skapa en lugnare start av körprovet när den blivande förarens uppträdande vid mötet med förarprövaren tyder på att han eller hon är extremt nervös inför provet.

För att den blivande föraren ska få de bästa förutsättningarna vid körprovet ska förarprövaren få information om huruvida kunskapsprovet varit anpassat. Provupplägget för körprovet ska i dessa sammanhang också anpassas så att den blivande föraren får en så lugn start som möjligt. Det kan exempelvis göras genom att i inledningen av provet välja en så lugn trafikmiljö som provområdet medger.

4.3.3. Fördjupad återkoppling

4.3.3.1. Förslag

Förslaget omfattar en obligatorisk fördjupad återkoppling efter fyra underkända prov av respektive typ. I dag sker endast en kortfattad återkoppling efter kunskapsprov och körprov. Metoden ska vara standardiserad och mallad, men återkopplingen ska ske individuellt.

Målgruppen för detta förslag är blivande förare som av olika skäl inte klarar kunskaps- eller körprov och som behöver uppföljning i form av råd och tips kring sin utbildning eller för att få en bättre struktur i inlärningen.

4.3.3.2. Nuläge

Den som får underkänt på kunskapsprovet respektive körprovet får idag en kortare återkoppling efter genomfört prov, både muntligen vid körprov samt i e-post hem efter proven.

Det finns stor skillnad mellan grupper. Den samlade godkännandegraden för alla kunskapsprov januari–oktober 2018 ligger på 43,7 procent, medan resultatet för prov 1 ligger på 61,0 procent. För artonåringar utbildade på trafikskola ligger godkännandet så högt som 78,8 procent. Äldre förare (från 25 år och uppåt) har sämre resultat och gör fler omprov. Denna bild stärks av kundanalysen [6].

NKI (Nöjd kundindex) för förarprövarens återkoppling efter genomfört körprov är 71, medan NKI för information om vad den blivande föraren borde öva mer på efter ett underkänt körprov ligger på 41 [67]. Det första värdet gäller samtliga som gjort körprovet. Det andra gäller enbart dem som fått ett underkänt prov. De senare efterfrågar mer konkreta exempel på hur de ska öva. Utmaningen är att ge bra vägledning utan att utbilda. För kunskapsprov finns ingen motsvarande mätning.

4.3.3.3. *Önskat läge*

Efter fyra underkända kunskapsprov eller fyra underkända körprov ska den blivande föraren ta del av en fördjupad återkoppling som ett utvecklingsstöd. Stödet är mer omfattande än den enklare återkoppling som ges idag efter prov, och ska göras systematiskt genom att utgå från den blivande förarens provresultat samt hur han eller hon har gått igenom förarutbildningsprocessen. Stödet ges genom standardiserade checklistor och rekommendationer och kräver pedagogisk kompetens. Återkopplingen ska förmedla vad den blivande föraren bör läsa in och träna på och varför detta är viktigt för den framtida körningen. Åtgärden bör betraktas som en del i myndighetens arbete och återkoppling efter genomfört prov och inte som en utbildningsinsats.

Rekommendationen i kundanalysen var att det nya systemet bör ge stöd i form av struktur och erfarenhetsbaserade råd [6]. Detta arbete kan förtydligas och professionaliseras genom förslaget om fördjupad återkoppling. Avsikten är att fånga upp denna grupp i ett tidigt skede och ge anpassat stöd. En tidig satsning på gruppen som misslyckas på kunskapsprovet bedöms ge hävstångseffekter även på körproven samt en bättre utbildningsprocess.

Erfarenheter från tidigare arbete med projektet Fördjupad återkoppling [68] visar att individuellt inriktade insatser ger bättre förståelse för både struktur och ställda krav. Vissa blivande förare drar slutsatsen att de kanske inte ska ta ett körkort, andra får hjälp att planera sin fortsatta utbildning. I projektet studerades blivande förare som fått underkänt vid tio prov. Ett ingripande tidigare i processen tros ge ökad kund-, samhälls- och organisationsnytta.

Möjligheten till en bättre och automatiserad återkoppling redan efter det första underkända kunskapsprovet ska utredas vidare av Trafikverket.

4.3.3.4. *Genomförande*

Åtgärden omfattar samtliga blivande förare som genomfört fyra icke godkända prov av samma typ. Återkopplingen genomförs av Trafikverket Förarprov via datoruppkoppling eller per telefon utanför det vanliga kunskaps- eller körprovet. Enligt förslaget ska insatsen tillhandahållas till självkostnadspris. Modeller för standardiserat genomförande tas fram för att komplettera metodiken.

Om den blivande föraren nekar till att genomgå fördjupad återkoppling blir konsekvensen en bokningsspärr för nya prov tills återkopplingen är genomförd.

4.4. Efter körkortet

4.4.1. Prövotiden

4.4.1.1. *Förslag*

Förslaget medför följande förändringar kring prövotiden:

- Prövotiden ska vara två år för alla som tar körkort med behörighet B oavsett om den blivande föraren har körkort med behörighet A1, A2 eller A sedan tidigare.
- En lägre tolerans för återkallelse av körkort ska gälla under prövotiden.

Målgruppen för förslaget är samtliga nyblivna förare.

4.4.1.2. Nuläge

Prövotiden för behörighet B är idag två år, med undantag för dem som sedan tidigare har körkort med behörighet A1, A2 eller A. Prövotiden omfattar inga obligatoriska moment och utnyttjas inte för fortsatt lärande. I de fall körkortet återkallas under prövotiden behöver dock föraren på nytt genomgå riskutbildningarna och förarprov. Prövotiden som infördes 1990 har aldrig utvärderats.

Under de första månaderna är olycksrisken som högst för samtliga nya förare. Olycksrisken avtar markant när att de nya förarna får erfarenhet. Olycksrisken minskar genom att föraren får träna på egen hand ute i trafiken. Detta brukar kallas erfarenhetsparadoxen.

Under 2016 stod åldersgruppen 18-24 år för runt 20 procent av körkortsåterkallelserna. (6 192 av totalt 31 527 körkortsåterkallelser). Under 2016 var 516 303 körkortshavare i åldern 18-24 år av totalt 6 448 662 körkortshavare (8 procent).

4.4.1.3. Önskat läge

Förslaget innebär att det under prövotiden inte ska vara möjligt att meddela en varning istället för att för en körkortsåterkallelse eller att det vid synnerliga skäl ska vara möjligt att underlåta att återkalla körkortet eller att sätta en kortare spärrtid än normalt. En sådan ändring skulle gynna trafiksäkerheten och signalera att överträdelser under prövotiden tolkas som att den nyblivna föraren inte har de kunskaper och attityder som krävs för att inneha ett körkort.

I EU-projektet BestPoint rekommenderas att man ska ha särskilda villkor för nyblivna förare, till exempel en lägre gräns innan stödåtgärder sätts in [69]. I Norge visar utvärderingen av pricksystemet att sannolikheten att begå nya överträdelser minskar för förare som har så många prickar att de riskerar indragning av körkortet vid nästa överträdelser. Det gäller både nya förare och förare i allmänhet. När man införde att nyblivna förare fick dubbelt så många prickar 2011 minskade olycksrisken mer för dessa än för förare i allmänhet. Det var dock inte möjligt att kontrollera för exponering [70]. Även när det är svårt att se en avskräckande effekt i aggregerade data kan det finnas effekter på individuell nivå. [71].

4.5. Under hela processen

4.5.1. Tillstånd och tillsyn

4.5.1.1. Förslag

För att få bedriva förarutbildning kommer det även fortsättningsvis att krävas tillstånd från Transportstyrelsen. Det kommer att ställas olika krav beroende på vilken eller vilka utbildningar som ska bedrivas. Samtliga tillstånd ska kunna bli föremål för tillsyn av Transportstyrelsen. För tillsyn av den som bedriver förarutbildning ska en årsavgift tas ut.

Avgiften består av en grundavgift per typ av tillstånd samt en tilläggsavgift baserad på antalet personer som utbildar.

Följande tillstånd finns i det nya förarutbildningssystemet:

- Trafikskola
- Handledarutbildning för privat övningskörning
- Teoriutbildning
- Vägledningstillfällen
- Riskutbildning (separata tillstånd krävs för riskutbildning 1 respektive 2)

Tillstånd får meddelas en sökande, till exempel ett aktiebolag eller en enskild näringsidkare. Det krävs bland annat att sökanden ska anses lämplig med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden, samt i övrigt bedömas ha de förutsättningar som krävs för att bedriva den aktuella verksamheten.

En trafikskola ska kunna tillhandahålla en fullständig körkortsutbildning enligt de nationella kursplaner som Transportstyrelsen fastställer. Vid trafikskolan ska det finnas en *trafikskoleansvarig*, som även anmäler *trafiklärare* som undervisar. Trafikskoleansvarig och trafiklärare är funktioner som kräver godkännanden av Transportstyrelsen. Krav på trafikskolechef och utbildningsledare tas bort.

Ett tillstånd för trafikskola ger per automatik tillstånd att bedriva teoretisk och praktisk utbildning. En trafikskola kan dessutom söka tillstånd för att bedriva handledarutbildning, vägledningstillfällen samt riskutbildning 1. Detta sker genom att trafikskolan i sin undervisningsplan beskriver hur handledarutbildning och/eller riskutbildning 1 ska bedrivas och förutsätter att de uppfyller övriga krav, till exempel lärarkraven. För vägledningstillståndet ska en plan för genomförandet av vägledningsspisen upprättas.

Det kommer också att vara möjligt att söka tillstånd för enstaka utbildningar (se tabell 1). Exempelvis kan en tillståndshavare endast bedriva teoriutbildning utan att det mer omfattande trafikskoletillståndet innehas. Syftet är att möjliggöra för fler aktörer att ägna sig åt förarutbildningsverksamhet, vilket förväntas ge positiv effekt på de blivande förarnas möjligheter att utbilda sig. Utbildare kan specialisera sin utbildning, till exempel genom att undervisa på olika språk eller för olika lärstilar.

I tabell 1 presenteras verksamhet som kräver tillstånd. Den första kolumnen anger vilka tillstånd som finns i det föreslagna förarutbildningssystemet. I övriga kolumner anges med X vilka utbildningar tillståndet innefattar. Markeringar med (X) innebär att tillstånd kan ges om undervisningsplan eller plan för vägledning godkänns. En trafikskola kan inom sitt tillstånd ansöka om samtliga utbildningar utom riskutbildning 2 som kräver särskilt

tillstånd. Det är också möjligt för en tillståndshavare att endast inneha ett tillstånd, t ex för teoriutbildning.

Tabell 2 Verksamhet som kräver tillstånd

	Körning	Teori	Handledarutbildning	Risk 1	Risk 2	Väglednings-tillfälle
Trafikskola	X	X	(X)	(X)		(X)
Teoriutbildning		X				
Handledarutbildning			X			
Risk B, del 1				X		
Risk B, del 2				(X)	X	
Väglednings-tillfälle						X

X = vilka utbildningar tillståndet omfattar

(X) = tillstånd kan ges om undervisningsplan eller plan för vägledning godkänns.

4.5.1.2. Genomförande

Omfattande regelutveckling behöver genomföras för att föreslagna förändringarna ska kunna träda i kraft. I samband med regelutveckling krävs dialog med externa aktörer.

4.5.2. Digital plattform

4.5.2.1. Förslag

Förslaget innebär att en digital plattform skapas för att vägleda den blivande föraren och handledaren. Plattformen ska enligt uppdraget:

- vara ett stöd för blivande förare som går in i förarutbildningssystemet att förstå vad han eller hon behöver kunna för att bli en bra förare
- vara en plattform för information till blivande förare i förarutbildningssystemet

- kunna anpassa innehållet till olika grupper beroende på bakgrund eller speciella behov, till exempel språkanpassning
- vara utformad så att man kan ändra informationen på ett enkelt sätt, eftersom den kommer att vara föränderlig
- vara adaptiv och lätt att uppdatera utifrån ny teknik.

Målgruppen för den digitala plattformen är samtliga blivande förare, utbildare och handledare. I ett nästa steg kan den digitala plattformen utvecklas till att omfatta en abonnerad tjänst för alla förare för att få veta nyheter inom trafiklagstiftningen. På så sätt gynnas ambitionen att lära för livet. För den som av olika skäl inte vill eller kan använda digitala tjänster ska analoga möjligheter finnas.

4.5.2.2. Nuläge

I den kundanalys som genomförts har framgått att både blivande förare och handledare har svårt att hitta en samlad information om hur man gör "från ax till limpa" när man ska ta körkort. Man saknar tydliga riktlinjer om bland annat vad man ska kunna och hur man ska utbilda sig [6].

4.5.2.3. Önskat läge

Den digitala plattformen ska spegla och stödja den föreslagna processen för förarutbildning samt vara ett stöd för att handledare och blivande förare ska kunna följa strukturen i nya förarutbildningssystemet på ett tydligt sätt.

Nyttan med den digitala plattformen:

- Den blir en central utgångspunkt som gör det enkelt att förstå och göra rätt för blivande förare, handledare och utbildare.
- Den är startpunkt för hela körkortsprocessen, till exempel ansökan om körkortstillstånd, handledartillstånd och bokning av prov.
- Ingången möjliggör en direktkanal mellan myndigheter och blivande förare.
- Den ger möjlighet till hög tillgänglighet till samma information för alla medborgare och blivande förare samt möjlighet till individuell anpassning såsom språk och andra varierande förutsättningar
- Den ger samlad konsumentinformation om alla ingående steg och möjliga alternativ för hur man tar körkort och har hög prioritet för att ge så många som möjligt bättre förutsättningar
- Det obligatoriska utbildningsprotokollet som ingår i plattformen förbättrar förutsättningarna för att utbilda sig till en trafiksäker samt risk- och miljömedveten förare.

4.5.2.4. Genomförande

Utveckling och förvaltning av den digitala plattformen bör ske på ett sätt som stödjer de rekommendationer som eSam tagit fram för samverkan mellan myndigheter. eSam är ett medlemsdrivet program för digitalisering av offentlig sektor.

För finansiering av en digital plattform bör tre alternativ utredas vidare.

- Finansiering via körkortsavgifter
- Finansiering via förarprovsavgifter
- Finansiering via anslag

I det fortsatta arbetet behöver utredas vilken av myndigheterna Transportstyrelsen eller Trafikverket som ska vara huvudansvarig för utveckling, ägande och förvaltning av en digital plattform. Oavsett vilken myndighet som har huvudansvaret så behövs ett nära samarbete mellan myndigheterna.

eSam ger vägledning om digital samverkan mellan myndigheter [72], och e-delegationen har en vägledning om finansieringsformer [73]. Dessa två vägledningar bör beaktas i en kommande, fördjupad, finansieringsutredning. Utredningen behöver också ta hänsyn till huvudprojektets vidare arbete med vilka åtgärder eller förslag som ska verkställas och hur dessa åtgärder eller förslag kan komma att utformas.

5. Ytterligare förslag

Översynen av förarutbildningssystemet är avgränsad till behörighet B, personbil. Det handlar om den process som en blivande förare möter från ansökan om körkortstillstånd tills provperioden är över. Utöver de förslag till förändring av systemet (inklusive skärpt konsumentupplysning som till stor del ska erbjudas innan förarutbildningen påbörjas), så har det under arbetets gång kommit upp ett antal förslag som ligger utanför själva systemet, men som skulle inverka på de mål som satts upp. Förslagen som redovisas nedan har inte varit möjliga att utreda närmare inom projektets ram, men vi föreslår att de värderas och eventuellt utvecklas vidare i det fortsatta arbetet.

Hinder som återstår att lösa för att underlätta vägen mot körkort omfattar bland annat kostnader, otillräckligt utbildningsmaterial och otillräckligt stöd för vissa grupper. Kostnaderna för att ta körkort har förts fram som ett hinder för att ta körkort [4, 6]. CSN-lånet är ett sätt att ge fler möjlighet att gå på trafikskola. Sänkt moms har förts fram som en möjlighet till sänkta kostnader, men en farhåga är att det inte fullt ut skulle resultera i sänkta priser. En möjlig åtgärd kunde vara att ge Transportstyrelsen i uppdrag att övervaka prisutvecklingen på samma sätt som besiktningmarknaden övervakas efter avregleringen

Även om det finns utbildningsmaterial översatt till några olika språk är det inte alltid av god kvalitet. Även om det finns stor efterfrågan på aktuell och heltäckande kurslitteratur samt utbildningsmöjligheter på andra språk verkar det inte vara något som har hög prioritet hos trafikskolebranschen. Utbildningsbranschen bör arbeta vidare med att möta olika kunders behov av utbildningsmöjligheter.

När det gäller åtgärder för funktionshindrade har stöd vid ansökan om körkortstillstånd tagits med i förslaget. När det gäller stöd vid ansökan om och intyg ifall det måste krävas läkarintyg för NPF (neuropsykiatriskt funktionshinder) behöver detta föras vidare för ytterligare hantering inom myndigheterna.

Regelefterlevnaden har samband med den uppfattade risken att ertappas. Trafikverket Förarprov har på försök inlett en kontakt med Stockholmspolisen för att se om det på ett enkelt sätt är möjligt att spegla polisens kommunikation om sina insatser och resultat ifråga om till exempel hastighetskontroller och utandningsprov. Detta kunde visas i Förarprovs kommunikation, till exempel i kontorens väntrum.

Under arbetet med översynen har det framkommit signaler om att kompetensen hos vissa trafiklärare brister och att trafiklärarutbildningen behöver förbättras. Myndigheten för yrkeshögskolan har de senaste åren genomfört förändringar som berör trafiklärarutbildningen, och de nya reglerna om förkunskaper och villkor för sökande till utbildningarna till trafiklärare började tillämpas på utbildning som beslutats efter den 1 januari 2018. Det är därför ännu inte möjligt att utvärdera effekten av åtgärderna och om de är tillräckliga. Det har kommit signaler från trafikskolebranschen om att det råder brist på trafiklärare och att det därför skulle behöva utbildas fler de närmaste åren, vilket också är en fråga för Myndigheten för yrkeshögskolan.

Ett sätt att höja trafiklärarnas kompetens är genom fortbildning inom relevanta områden. I dag har trafikskolechefen ett ansvar för trafiklärarens fortbildning, men det kanske inte är tillräckligt. De inspektörer vid Transportstyrelsen som bedriver tillsyn mot trafikskolorna och även trafikskolebranschen har framfört att det finns brister i trafiklärarnas kompetens och förmåga. I arbetet med kommande reglering vore det bra med krav på att tillståndshavaren ska se till att trafikläraren har den kompetens som behövs för att bedriva god utbildning. Detta bör vara ett av verksamhetskraven kopplat till tillståndshavarens egenkontroll.

I den genomförda kundanalysen framkom behovet av riktad information till nyanlända kring förarutbildningsprocessen och vilka krav som ställs. Informationsbehovet sträcker sig troligen även till andra områden inom trafiksäkerhetsområdet, som bälteslagen och barns säkerhet i trafiken. För att se till att den informationen når ut bör ett nationellt underlag tas fram och användas i den samhällsorientering som sedan 2013 är en lagstadgad skyldighet för kommuner att erbjuda nyanlända.

De blivande förarna påverkas inte bara av den förarutbildning som beskrivs i den här rapporten. Redan när de börjar med den har de påverkats av andra i minst 16 år. Som en del i arbetet för att uppnå insiktsfulla och reflekterande trafikanter som värnar om sig själva och andra skulle man kunna förstärka trafikutbildningen i grundskolan och på gymnasiet. I dag ligger ansvaret på trafikutbildningens omfattning och upplägg på respektive rektor. Möjlighet till körkortsutbildning i den ordinarie gymnasieskolan är också ett förslag som återkommer i debatten med jämna mellanrum. Attitydförändringar tar tid, vilket talar för att det är viktigt med insiktsskapande trafikutbildning redan från tidiga år.

Förändringar av förarutbildningssystemet är givetvis inte slut i och med att projektet för översynen av förarutbildningssystemet avslutas eller ens när allting beslutats och börjat tillämpas. Förändring, utvärdering och utveckling är en fortgående process. För fortsatt utveckling av förarutbildningssystemet vore det önskvärt med ett forum för att se strategiskt och proaktivt på systemet och även initiera forskning. De forum som finns i dag har huvudfokus på nutida frågor och problem. Ett strategiskt forum med Transportstyrelsen som ansvarig skulle vara en välkommen åtgärd. Övriga deltagare kan vara från Trafikverket Förarprov och företrädare för branschen. Ytterligare deltagare kan vara Skolverket och Polisen, beroende på aktuella arbetsområden.

6. Referenslista

- [1] H.-Y. Berg, "Utvärdering av ett stegvist förarutbildningssystem, STEFUS. Fem kompetensers bidrag till Vägverkets utredningsarbete, 1998-1999.," Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping VTI särtryck 332, 1999, Available: <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:673694/FULLTEXT01.pdf>.
- [2] C. Stave, J. Nyberg, and N. P. Gregersen, "Utvärdering av miljöinslagen i introduktionsutbildningen för privat övningskörning: en kvalitativ studie av innehåll och effekter," Statens väg-och transportforskningsinstitutVTI rapport 891, 2016, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:919286/FULLTEXT01.pdf>.
- [3] S. Alger, "Förarutbildningssystem i Sverige och internationellt: en översikt av förändringar och deras effekter," Umeå universitet2018, Available: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/forarutbildningssystem-i-sverige-och-internationellt-en-oversikt-av-forandringar-och-deras-effekter/>
<https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Rapporter/rapport-om-forarutbildning-i-sverige-och-internationellt/>.
- [4] Invandrarindex, "Sverige 2017 vuxna," 2018, Available: <http://www.invandrarindex.se/rapport-sverige-2017-vuxna/>.
- [5] Invandrarindex Västernorrland, "De nya svenskarnas röst.," ed. inte publicerat material 2018.
- [6] Antrop Governo, "Kundanlys förarutbildningen," 2018, Available: <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Rapporter/rapport-om-forarutbildning-i-sverige-och-internationellt/>.
- [7] S. Alger and H. Eklöf, "Samma prov - andra provtagare : En studie av förändringar i körprovresultat och provtagargruppens sammansättning," Umeå universitet, UmeåBVM 66, 2017, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-142165>.
- [8] S. Alger and A. Sundström, "Provtagares uppfattning om förarprovet. Enkätundersökning före och efter införandet av sammanhållet prov," in "BVM," Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap/ Beteendevetenskapliga mätningarBVM 45, 2011, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-47263>.
- [9] S. Forward, J. Nyberg, S. Gustafsson, N. P. Gregersen, and P. Henriksson, "Den svenska förarutbildningen: dagsläge och framtidsutsikter," Statens väg-och transportforskningsinstitutVTI rapport 936, 2017, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1096681/FULLTEXT01.pdf>.
- [10] S. Forward, J. Nyberg, and P. Henriksson, "Förarprov för personbil: orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder," Statens väg-och transportforskningsinstitutVTI rapport 916, 2016, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1054760/FULLTEXT01.pdf>.
- [11] "Sveriges befolkning, sökbara databaser," SCB, Ed., ed. scb.se.
- [12] Migrationsverket. *Statistik*. Available: <https://www.migrationsverket.se/Om-Migrationsverket/Statistik.html>
- [13] P. Davidsson and A. Thoresson, *Svenskarna och internet 2017 : undersökning om svenskarnas internetvanor*. Stockholm: IIS, Internetstiftelsen i Sverige, 2017.
- [14] M. Palm, Å. Melin Mandre, and P. Davidsson, *Svenskarna och internet 2018 : Undersökning om svenskarnas internetvanor*. IIS, Internetstiftelsen i Sverige, 2018.

- [15] M. Wemnell. *Statistik BankID – användning och innehav - fördjupning*. Available: <https://www.bankid.com/assets/bankid/stats/2äl018/statistik-2018-10.pdf>
- [16] Trafikverket, *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2018 [Elektronisk resurs]*. 2018.
- [17] "Trafikverkets strategi för digitalisering v2, 20170831 Bilaga till nationell plan 2018-29," Available: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/>.
- [18] Regeringskansliet, "Ny FN-resolution om automatiserade vägfordon ", Available: <https://www.regeringen.se/artiklar/2018/09/ny-fn-resolution-om-automatiserade-vagfordon/>
- [19] J. Hellåker, presented at the Tylösandsseminariet, Tylösand, 2018.
- [20] "2018-10-25," in *P1 Morgon*, ed. <https://sverigesradio.se/avsnitt/1169805>: Sveriges Radio, 2018.
- [21] B. Bredow and D. Sturzbecher, "Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland," Bibliothek der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach 978-3-95606-269-8, 2016, Available: <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2016/1746>.
- [22] *Statistik*. Available: <http://www.bilsweden.se/statistik>
- [23] Rådet för utveckling av förarutbildningssystemet, "Rådets granskning av möjligheten till användning av simulatorer inom förarutbildningssystemet för körkort," ed. Internt PM: Transportstyrelsen, 2016-11-14.
- [24] (RP 146/2017 rd). *Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av körkortslagen*. Available: https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Sidor/RP_146+2017.aspx
- [25] J. O. Brooks *et al.*, "Simulator sickness during driving simulation studies," *Accident Analysis and Prevention*, vol. 42, no. 3, pp. 788-796, 2010.
- [26] P. Henriksson, "Simulatorsjuka - orsak, verkan och åtgärder : en kunskapsöversikt," Linköping : VTI, Linköping VTI rapport 587, 2009, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675380/FULLTEXT01.pdf>.
- [27] SWOV Institute for Road Safety Research, "Simulators in driver training," ed. https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs_simulators_in_driver_training_archived.pdf, 2010.
- [28] J. De Winter, P. Van Leuween, and P. Happee, "Advantages and disadvantages of driving simulators: a discussion," in *Proceedings of Measuring Behavior*, 2012, pp. 47-50: Citeseer.
- [29] P. Wells, S. Tong, B. Sexton, G. Grayson, and E. Jones, "Cohort II: a study of learner and new drivers. Volume 1—Main Report," Road Safety Research Report 1904763839, 2008, Available: <https://trl.co.uk/reports/RSRR81>.
- [30] J. Håkansson and D. Sundberg, *Forskning om undervisning och lärande : en internationell och nationell översikt : (sammanfattning från CARL-projektet)*. Kalmar: Kalmar : Institutionen för pedagogik, psykologi och idrottsvetenskap, Linnéuniversitetet, 2012.
- [31] J. Håkansson and D. Sundberg, *Utmärkt undervisning : framgångsfaktorer i svensk och internationell belysning*, 1. utg. ed. Stockholm: Stockholm : Natur & Kultur, 2012.
- [32] M. Hatakka *et al.*, *BASIC - Driver training: New models. Final report*. 2003.
- [33] CIECA, "Final Report CIECA-RUE Road Use Education Project," CIECA Secretariat, Brussels March 2015 2015, Available: http://www.tri-coachingpartnership.com/uploads/2/3/6/3/23635138/2015-03-19_cieca-rue_final.pdf.

- [34] M. Hatakka, E. Keskinen, N. P. Gregersen, A. Glad, and K. Hernetkoski, "From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education," *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 5, no. 3, pp. 201-215, 2002.
- [35] M. Peräaho, E. Keskinen, and M. Hatakka, "Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education," Department of Psychology University of Turku 2003, Available: http://www.tri-coachingpartnership.com/uploads/2/3/6/3/23635138/gde_matrix.pdf.
- [36] N. P. Gregersen, *Trafiksäkerhet : samspelet mellan människan, tekniken, trafikmiljön*, 1. uppl. Stockholm: Stockholm : Wolters Kluwer, 2016.
- [37] D. William, "What is assessment for learning?," *Studies in Educational Evaluation*, vol. 37, no. 1, pp. 3-14, 2011/03/01/ 2011.
- [38] S. Sergis, D. G. Sampson, and L. Pelliccione, "Investigating the impact of Flipped Classroom on students' learning experiences: A Self-Determination Theory approach," *Computers in Human Behavior*, vol. 78, pp. 368-378, 2018/01/01/ 2018.
- [39] A. Palmquist, *Det spelifierade klassrummet*, Upplaga 1. ed. Lund: Lund : Studentlitteratur, 2018.
- [40] J. Nyberg and P. Henriksson, "Förändringar inom den svenska förarutbildningen– Delstudie 3," in "Processutvärdering av Kursplan B. ," VTI rapport 665, 2009, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675400/FULLTEXT02.pdf>.
- [41] J. Berg and H. Thulin, "Utvärdering av obligatorisk introduktionsutbildning och kursplan B inom svensk körkortsutbildning: delstudie 1: övningens struktur, innehåll och omfattning," VTI rapport 659, 2009, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675393/FULLTEXT01.pdf>.
- [42] S. Mynttinen, A. Sundström, M. Koivukoski, K. Hakuli, E. Keskinen, and W. Henriksson, "Are novice drivers overconfident? A comparison of self-assessed and examiner-assessed driver competences in a Finnish and a Swedish sample," *Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 12, no. 2, pp. 120-130, 2009.
- [43] V. Boccaro, P. Delhomme, C. Vidal-Gomel, and J. Rogalski, "Development of student drivers' self-assessment accuracy during French driver training: Self-assessments compared to instructors' assessments in three risky driving situations," *Accid Anal Prev*, vol. 43, no. 4, pp. 1488-96, Jul 2011.
- [44] S. Mynttinen, A. Sundström, J. Vissers, M. Koivukoski, K. Hakuli, and E. Keskinen, "Self-assessed driver competence among novice drivers - a comparison of driving test candidate assessments and examiner assessments in a Dutch and Finnish sample," *Journal of Safety Research*, vol. 40, no. 4, pp. 301-309, 2009.
- [45] T. Tronsmoen, "Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement," *Safety Science*, vol. 48, no. 1, pp. 35-45, 2010/01/01/ 2010.
- [46] A. Sundström, "Developing and validating self-report instruments. Assessing perceived driver competence," Department of Educational Measurement, Umeå University, Academic Dissertations at the Department of Educational Measurement 5, 2009, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-26764>.
- [47] A. Sundström, "Självvärdering som metod för att mäta måluppfyllelse via prov," Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå Universitet BVM 3, 2004, Available: http://www.sprak.umu.se/digitalAssets/59/59485_bvm-nr-3.pdf.

- [48] Myndighetssamverkan mot olaglig förautbildning, "Presentation," ed, 2018-11-22.
- [49] S. Forward, H. Lindgren, C. Stave, P. Henriksson, and J. Nyberg, "Effekterna av begränsat antal handledarskap : en utvärdering," Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping VTI rapport 974, 2018, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-13136>.
- [50] *Statskontoret, instruktion 2016.*
- [51] *How to choose a driving school.* Available: <https://www.drivingschoolreviews.uk/advice/how-to-choose-a-driving-school>
- [52] Prop. 2003/04:160, *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.* Stockholm: Näringsdepartementet, Regeringskansliet.
- [53] Transportstyrelsen. (2018). *Brister i introduktionsutbildning går ut över körkortselever.* Available: <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/brister-i-introduktionsutbildning-gar-ut-over-korkortselever/>
- [54] N. P. Gregersen and A. Nyberg, "Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten," Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping VTI rapport 481, 2002, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-6343>.
- [55] Prop. 2002/03:55, "Vissa ändrade regler för körkort och alkohol, m.m.," Available: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/vissa-andrade-regler-for-korkort-och-alkolas-mm_GQ0355.
- [56] N. P. Gregersen, H. Y. Berg, S. Nolen, and A. Nyberg, "Utvärdering av 16-årsgräns för övningskörning," ed: Statens väg- och transportforskningsinstitut., VTI notat 62-1998, 1998.
- [57] S. V. Helman, W. Fildes, B. Oxley, J. Fernández-Medina, and J. Weekley, "Study on driver training, testing and medical fitness," 2017, Available: <http://library.swov.nl/action/front/cardweb?id=343566>.
- [58] Trafikverket, "Statistik förarprov," ed, 2018.
- [59] S. Alger and H. Eklöf, "Trender 1998-2015 avseende förändringen av andelen godkända på körprov för körprovsbehörighet B," Umeå universitet, Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, beteendevetenskapliga mätningar, UmeåBVM 62, 2016, vol. BVM 62) Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-118837>.
- [60] Statens vegvesen, *Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjonen. Håndbok V858.* Oslo: Vegdirektoratet, 2004.
- [61] Statens vegvesen, "Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE " in "Veiledning," Håndbok V851, 2016, Available: <https://www.vegvesen.no/attachment/61490/binary/1151272>.
- [62] F. Sagberg, "Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere. Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for førerkort klasse B," in "TØI Rapport," TØI Rapport 1287/2013, 2013, Available: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=34299>.
- [63] O. Stenlund, "Slutrapport. Förstudie, utveckling av riskutbildning för behörighet B," Transportstyrelsen TSG 2014-740, 2016.
- [64] A. Nyberg, N. P. Gregersen, S. Nolen, and I. Engström, "Safety halls—an evaluation," *Journal of Safety Research*, vol. 36, no. 5, pp. 429-439, 2005/01/01/2005.
- [65] S. Alger and H. Eklöf, "Uppföljning av sammanhållet förarprov: Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov mellan 2007 och 2013," in "BVM," Umeå universitet, Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, UmeåBVM 60, 2014, vol. BVM 60 Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-99329>.

- [66] T. Stenlund, W. Henriksson, and A. Sundström, "Samstämmighet mellan mål och prov. En studie av det svenska förarutbildningssystemet," Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet, BVM BVM 30:2007, 2007, vol. BVM 30 Available: http://www.edusci.umu.se/digitalAssets/59/59506_bvm-nr-24.pdf.
- [67] "Trafikverket Förarprovs NKI januari-september 2018," internt material.
- [68] Trafikverket, "Slutrapport. Projekt Fördjupad återkoppling till kund," Eskilstuna2017.
- [69] S. Klipp, K. Machata, and I. van Schagen, "The EU BestPoint project: getting the best out of a demerit point system," 2013.
- [70] F. Sagberg, R. Ingebrigtsen, and H. B. Sundfør, "Prikker i førerkort ved trafikkovertrедelser. Evaluering av prikkbelastningsordningen," ed: Institute of Transport Economics (TØI), 2016, p. 70p.
- [71] F. Sagberg and R. Ingebrigtsen, "Effects of a penalty point system on traffic violations," *Accident Analysis & Prevention*, vol. 110, pp. pp 71-77, 01 2018.
- [72] E-delegationen, Vägledning för digital samverkan 4.1, 2015. [Online]. Available: <http://www.esamverka.se/stod-och-vagledning/aktuella-vagledning-ar-arkiv/digital-samverkan.html>.
- [73] E-delegationen, Översikt över finansieringsformer för e-förvaltning 2013. [Online]. Available: <http://www.esamverka.se/stod-och-vagledning/vagledningar-arkiv/finansieringsformer-for-e-forvaltning-.html>.

