



Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat

Sonja Forward
Nils Petter Gregersen

VTI notat 17-2015

Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat

Sonja Forward

Nils Petter Gregersen

Diarienummer: 2013/0677-73
Omslagsbilder: Hejdlösa Bilder AB
Tryck: LiU-Tryck, Linköping 2016

Förord

Utredningen är ett regeringsuppdrag från Näringsdepartementet och har genomförts av Nils Petter Gregersen och Sonja Forward. Uppdraget avrapporterades till Näringsdepartementet under juli månad 2014. Föreliggande version är en omarbetning till ett VTI notat med syfte att göra rapporten tillgänglig och sökbar i olika litteraturlökbaser. I samband med omarbetningen har vissa delar uppdaterats och kompletterats. Detta avser bland annat nya regler och förordningar som tagits fram efter det att rapporten presenterades. Ett stort tack riktas till de som bidragit med information och dataunderlag, bland annat vid den inledande workshopen. Ett speciellt tack till Per Olof Nilsson på Trafikverket som lagt ner mycket arbete på att ta fram statistikunderlag för utredningens analyser.

Linköping november 2015

Nils Petter Gregersen *Sonja Forward*
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Rapporten har granskats av Olof Stenlund (Transportstyrelsen) och Maria Nordqvist (SMC). Rapporten diskuterades även vid en Workshop arrangerad av Transportstyrelsen den 21 januari 2015. Sonja Forward har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Åsa Aretun har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering den 2 november 2015. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

The report has been reviewed by Olof Stenlund (Transportstyrelsen) and Maria Nordqvist (SMC). The report was also discussed at a workshop arranged by the The Swedish Transport Agency on 21 January 2015. Sonja Forward has made alterations to the final manuscript of the report. The research director Åsa Aretun examined and approved the report for publication on the 12 November 2015. The conclusions and recommendations expressed are the author's/authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
Summary	9
1. Inledning	11
2. Metod.....	12
2.1. Kunskapsöversikt.....	12
2.2. Analys av statistik	12
2.3. Problemanalys.....	12
2.4. Observation	13
3. Analys av statistik.....	14
3.1. Olyckor, attityder och beteende i trafiken.....	14
3.1.1. Synen på manliga och kvinnliga förare.....	14
3.2. Körkortsinnehav och förarprovresultat.....	15
3.2.1. Körkortsklasser och provfordon för behörighet A1, A2, A och B.....	15
3.2.2. Motorcyklisters körkortstagande	19
3.2.3. Körkortstagande för behörighet A och B.....	21
3.2.4. Befolkningens åldersfördelning	23
3.2.5. Körkortstagande och utbildningsbakgrund	24
3.2.6. Körkortstagande i stad och på landsbygd	24
3.2.7. Körkortstagande och födelseland.....	25
3.2.8. Orsaker till minskning av körkortstagandet	27
3.2.9. Övningskörning för behörighet A och B.....	29
3.3. Förarprov.....	30
3.3.1. Utvecklingen för provresultat	30
3.3.2. Anmälan till prov som privatist eller från trafikskola	33
3.3.3. Antal omprov	35
3.3.4. Förarprovskontor	36
3.3.5. Manlig eller kvinnlig förarprovare.....	40
3.3.6. Körprovets olika moment, B-behörighet	41
4. Människors personliga förutsättningar.....	44
4.1. Fysiologiska och neurofysiologiska faktorer	44
4.1.1. Kroppstillväxt	44
4.1.2. Hjärnans utveckling	44
4.1.3. Hormoner	45
4.2. Psykologiska och sociala faktorer.....	46
4.2.1. Personlighet	46
4.2.2. Attityder	47
4.2.3. Självvärdering.....	48
4.2.4. Gruppnormer och social bakgrund.....	48
4.3. Genus, stereotyp tänkande och den självuppfyllande profetian.....	49
4.3.1. Genus	49
4.3.2. Stereotyp tänkande.....	49
4.3.3. Självuppfyllande profetior	50
4.4. Faktorer som påverkar förmågan att genomföra ett prov.....	51
5. Problembeskrivning från berörda aktörer	53
5.1. Workshop med berörda organisationer	53

5.2. Intervjuer med internationella aktörer.....	55
6. Sammanfattning och slutsatser	57
6.1. Slutsatser	59
Referenser	61
Bilaga 1. Utdrag ur EU-direktiv 2006/126/EG om körkort.	65
Bilaga 2. Utdrag ur Trafikförordningen (TSFS 2015:15) och de ändringar av manöverprovet som genomfördes den 1 maj 2015.	68

Sammanfattning

Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat

av Sonja Forward (VTI) och Nils Petter Gregersen (VTI)

Denna studie visar att det finns en orättvisa i körprovet för motorcykel. Män klarar körprovet bättre än kvinnor. Den tydligaste skillnaden i provresultat finns i att kvinnor klarar manövreringens lågfartsdel betydligt sämre än män. En förklaring till detta kan vara kvinnors kortare kroppslängd och lägre kroppsvikt. Att nå ner till marken stadigt och att nå fram till styret vid fullt styrutslag kan vara avgörande för lågfartsmanövreringen. Så snart man kommit upp i fart har denna förmåga inte lika stor betydelse, vilket ger utslag i att kvinnor klarar bromsprovet och högfartsdelen av manövreringen lika bra eller bättre än män.

Detta tyder på att förutsättningarna för kortväxta kvinnor och män inte är samma som andra att klara manöverprovet på motorcykel. Det innebär i sin tur att kvinnor drabbas hårdare eftersom de i genomsnitt är kortare och lättare än män.

Ett viktigt skäl till denna situation bedöms vara att man inte har tillgång till tillräckligt låga motorcyklar vid provet. Flera trafikskolor har införskaffat lägre motorcyklar eller motorcyklar där sadelhöjden kan regleras, men fortfarande är detta ett problem för många.

Eftersom kortväxta, som i de flesta fall är kvinnor, sannolikt är mycket medvetna om svårigheterna i lågfartsdelen, leder det till en ökad nervositet inför och under provet, som i sin tur leder till att sannolikheten att misslyckas ökar ytterligare. Detta stöds av studier som visat att en ängslig person ofta har en stel hållning, bristande koordination och osammanhängande rörelser. I tillägg till detta kommer att kvinnor rent allmänt har ett sämre självförtroende, speciellt då de skall utföra något som beskrivs som traditionellt manligt.

I körprovet för behörighet B är det ingen skillnad i godkännandegrad mellan män och kvinnor, vilket tolkats som att män och kvinnor har lika förutsättningar att klara provet. Ser man till hur de utbildat sig väljer kvinnor att ta mera professionell hjälp medan männen litat mer på den privata övningskörningen.

När det gäller kunskapsprovet för behörighet A så klarar sig män och kvinnor lika bra medan för B-behörighet klarar sig kvinnor bättre. Detta ligger helt i linje med andra studier som visat att unga kvinnors skolresultat är bättre än unga mäns. Därför har inga specifika aspekter kunnat identifieras som ger orättvisa förutsättningar för något av könen i kunskapsproven.

Ett resultat som framkommit är att förarprovskontoren har olika godkännandegrad, både totalt för alla provtagare och för män jämfört med kvinnor. I vissa avseenden är skillnaderna ganska små medan de i andra är mycket stora. Till viss del kan detta sannolikt bero på att eleverna kommer till provet med olika förutsättningar. Olika traditioner har utvecklats på olika orter när det gäller utbildningsform, utbildningsmängd och tendensen att chansa på prov innan man är helt färdig. Sannolikt beror olikheterna också på olikheter i bedömningar i körprovet.

Ett sätt att grovt uppskatta fördelningen mellan dessa skäl är att se på kunskapsprovet, där skillnaderna helt bör kunna bero på elevernas olika förutsättningar eftersom inga subjektiva bedömningar av resultaten görs. Om variationen i provresultat mellan förarprovskontoren är större för körprovet än för kunskapsprovet kan det finnas skäl att anta vissa olikheter i bedömningar, vilket kan gälla också olikheter i bedömningar mellan kvinnliga och manliga elever.

Sammanfattningsvis visar denna studie att det finns en orättvisa i körprovet för motorcykel och att ett steg i rätt riktning vore att se över möjligheterna att tillhandahålla anpassade motorcyklar för kortväxta

vid prov. Det går heller inte att utesluta att ett stereotyp tänkande kan påverka både aspiranten och den som bedömer provet.

Summary

Men's and women's chances to pass a driving test

by Sonja Forward (VTI) and Nils Petter Gregersen (VTI)

This study shows that there is an inequality in the practical riding test of the motorcycle since men are more likely to pass the test than women. The most obvious difference in test scores is that women perform worse on slow speed maneuvers than men.

One reason for this can be because of women's shorter height and lower body weight. To reach to the ground and at the same time reach the handlebars is crucial when maneuvering the bike at slow speed. When the speed increases, this is not as important and this is also supported by the fact that women manage the braking test and tests at high speed as well as or better than men.

This suggests that the prospects for short women and men are not the same as others who are taller when it comes to their ability to carry out a maneuver at a slow speed. That in turn means that women are hit harder because they are on average shorter and lighter than males.

One important reason for this is the lack of low seat height motorcycles which can be used during the practical riding test. Many driving schools have acquired low seat height motorcycles or use motorcycles with seats that can be adjusted, but still this is a problem for many.

A short person, who in most cases is a woman, is probably very aware of the difficulties in performing well on this particular task and therefore more nervous before and during the test. This in turn leads to an increased risk of failing the test. Indeed, this is supported by studies showing that an anxious person often has a rigid posture and a poor movement coordination. In addition to this, women are generally less confident than men, especially if they shall carry out something that is regarded as traditionally masculine.

The results from the practical driving test for category B (cars) show no differences in the approval rate between men and women, which is interpreted to mean that men and women have equal chances to pass this test. If we look at how they are trained then we can see that women choose to take more professional help, while men rely more on private training.

As for the theoretical test for motorcycles, men and women do equally well whereas for category B, women get better results than men. This is also in line with other studies showing that women usually get better grades at school than men. Therefore, no specific issues have been identified that would suggest a gender bias when it comes to the theoretical test.

One result that emerged from this study is that the Driver Examiner Offices across the country present different approval rates, both in general but also with regard to the number of men and women who pass the test. In some cases, the differences are quite small, while in others they are very large. To some extent, this can be linked to how well prepared the student is. Different traditions have evolved in different parts of the country when it comes to; first how the training was carried out, secondly how much training they have had and thirdly how many enroll for the test before they have had enough training. Probably the differences in approval rates can also be linked to how the test itself is being judged by the examiner.

One way to roughly assess the effects of these reasons is to look at the results from the theoretical test, a test which is scored in exactly the same way. If the variation in test scores between the different Driver Examiner Offices is greater for the practical test than for the theoretical test then it might be due to differences in assessments, which can also apply to differences in how female and male students are being judged.

In conclusion, this study demonstrates that there is an injustice in the driving test for motorcycles and a step in the right direction would be to look at ways to provide motorcycles which are better suited

for short people. However, it cannot be ruled out that gender stereotypes can affect both the aspirant and the examiner.

1. Inledning

VTI har fått ett regeringsuppdrag att analysera mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat.

Organisationen Sveriges Motorcyklister (SMC) har påtalat att det är svårare för kvinnor än för män att genomföra prov för tyngre motorcyklar. SMC anser att detta delvis kan bero på de krav som ställs på provfordonen men också på att upplägg och bedömning av körproven inte är upplagda på ett könsneutralt sätt.

Regeringen anser att körprov för olika körkortsbehörigheter bör vara utformade så att män och kvinnor har samma möjligheter att genomföra och bli godkända på dem. Målet bör vara att de som klarar proven har goda förutsättningar att kunna framföra fordon inom behörigheten på ett trafiksäkert sätt. För att säkerställa kvinnors och mäns lika möjligheter har VTI fått i uppdrag att analysera förarprov för körkort ur ett genusperspektiv. I analysen ingår även en analys av om det finns skillnader i förberedandet inför både de teoretiska och praktiska proven. Finns det skillnader i antal prov per elev och om kvinnor alternativt män i högre grad antingen chansar eller är mer förberedda inför teoriprov och praktiskt prov. Finns det data som kan hjälpa till att belysa könsskillnaderna i statistiken? Uppdraget har utförts i samråd med berörda aktörer.

2. Metod

Utredningen består av olika delar, kunskapsöversikt, analys av körkorts- och förarprovstatistik och problemanalys genom samråd med berörda aktörer. En begränsad observation av förarprov ingår också. De olika delarna beskrivs närmare nedan.

2.1. Kunskapsöversikt

En kunskapsöversikt har genomförts där befintlig forsknings- och utredningslitteratur inom området förarprov och genusperspektiv studerats och sammanfattats. Litteraturgenomgången baseras på av författarna känd litteratur och en litteratursökning som genomförts i huvudsak med hjälp av två databaser, Scopus och PsychSource. I kunskapsöversikten ingår en genomgång av litteratur som berör genusperspektiv rent allmänt och med fokus på prov. Svenska regelverk och EU-direktiv som berör utredningen har också ingått i materialet.

2.2. Analys av statistik

Körkorts- och förarprovstatistik har analyserats avseende körkort för behörighet A1, A2, A samt B. Delar av statistiken har tagits fram med hjälp från Trafikverkets förarprovavdelning ur deras register över provresultat, medan andra delar bygger på tidigare statistikanalyser, främst från Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap vid Umeå universitet och SCB. Materialet har analyserats med avseende på könsskillnader i följande avseenden:

- körkortstagande
- godkännandegrad vid teori- respektive praktiska prov (första prov, samtliga prov)
- godkännandegrad efter anmälningsform till prov (privat, trafikskola, egen bil)
- godkännandegrad i olika delar av landet (Trafikverkets förarprovskontor)
- godkännandegrad efter provförrättarens kön.

Materialet för analyserna av Trafikverkets registerdata omfattar samtliga prov som genomförts under 2013. Materialet är därför att betrakta som en totalundersökning där några slumpfaktorer som påverkar urvalet och representativiteten inte finns. Därför har inga signifikanstester genomförts.

I analyserna har statistik över prov i grupper med färre deltagare än 100 uteslutits, t.ex. i vissa äldre åldersgrupper eftersom det bedöms att bakomliggande, okontrollerade faktorer kan ha för stor inverkan på skillnader i själva provutfallet.

2.3. Problemanalys

Problemanalysen avsåg att precisera vilka genusperspektiv som är viktiga att belysa i utredningen sett ur olika aktörers perspektiv. Detta genomfördes genom samråd med berörda aktörer. Samrådet bestod av två olika delar, dels en workshop där svenska aktörer var representerade, dels samtal med internationella aktörer på området. Följande svenska organisationer deltog:

- Transportstyrelsen
- Trafikverket
- Näringsdepartementet
- Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR
- Trafikutbildarnas Riksorganisation, TR
- Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap vid Umeå universitet
- Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI
- Sveriges Motorcyklister, SMC.

Efterfrågan har dessutom gjorts hos internationella aktörer, antingen per telefon eller per epost. Följande organisationer har tillfrågats:

- EU-kommissionen
- ETSC (European Transport Safety Council)
- EFA (European Driving Schools Association)
- FEMA (Federation of European Motorcyclists)
- CIECA (International Commission for Driver Testing).

Förfrågningarna hade formen av öppna samtal kring könsskillnader med utgångspunkt i varje organisations intresse- och insatsområden. Inriktningen var att fånga upp följande perspektiv:

- identifierade problem avseende könsskillnader i samband med förarprovet
- pågående eller tidigare diskussioner inom organisationen
- pågående eller tidigare aktiviteter inom organisationen
- rekommendationer till den svenska utredningen avseende fortsatt analys/forskning
- rekommendationer till den svenska utredningen avseende genomförande av åtgärder.

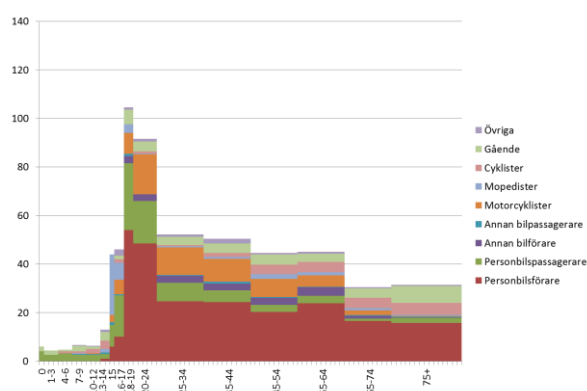
2.4. Observation

Deltagande observation vid 8 förarprov för behörighet B och 8 för behörighet A har genomförts för att VTI:s forskare skulle få en aktuell uppfattning om hur proven faktiskt går till. Avsikten var således inte att göra någon systematisk observationsstudie av förarprovet och några resultat redovisas därför inte. Observationerna genomfördes i Linköping och Norrköping efter överenskommelse med Trafikverkets förarprovskontor i Linköping.

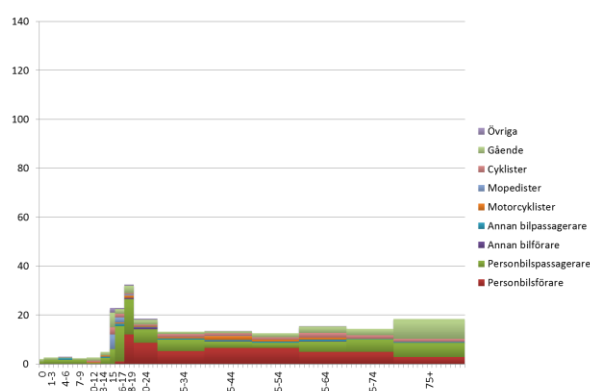
3. Analys av statistik

3.1. Olyckor, attityder och beteende i trafiken

Det är väl känt att män är inblandade i fler trafikolyckor än kvinnor. Det är också väl känt att unga, nyblivna förare har en förhöjd olycksinblandning jämfört med äldre och mer erfarna förare. Figurerna 1 och 2 visar antalet dödade i trafikolyckor per årskull efter färdstätt under perioden 2001 till 2011. Där framgår tydligt att betydligt fler män än kvinnor dödas i alla åldersgrupper. Av figurerna framgår också den förhöjda olycksinblandningen bland bilförare i åldersgruppen 18–24 år, både bland män och kvinnor. För att bättre förstå dessa skillnader har det bedrivits omfattande forskning kring hur män och kvinnor fungerar i trafiken. Resultaten från denna forskning ligger till grund för utveckling av åtgärder. En helt avgörande del bland dessa åtgärder handlar om att utveckla en väl fungerande körkortsutbildning där det är möjligt att uppfylla uppsatta mål och att mäta måluppfyllelsen på ett jämlikt sätt.



Figur 1. Antal döda i årskull efter färdstätt, män.



Figur 2. Antal döda i årskull efter färdstätt, kvinnor.

Det är stora skillnader mellan mäns och kvinnors beteende i trafik. Detta blir kanske mest uppenbart om man granskar i vilka trafikantroller man dödas i olyckor (Figur 1 och 2). Där framgår det tydligt att män är överrepresenterade i trafikantroller där man tar egna initiativ och gör egna val, t.ex. som fotgängare, cyklister, mopedister och bilförare. Däremot är det ingen skillnad i olycksinblandning när de är passiva trafikanter, t.ex. som passagerare i bil eller kollektivtrafik ("Annan bilförare" i figuren). Bakom de här skillnaderna finns både fysiologiska skillnader och skillnader som handlar om sociala och psykologiska mekanismer¹. Skillnaderna återfinns inte bara i olycksinblandning utan är tydliga också när det gäller attityder och beteenden. När man jämför mäns och kvinnors attityder till regelbrott har man funnit att kvinnor i högre grad än männen tror att det skall resultera i en olycka (Groeger & Brown, 1989). Denna attityd märks också i deras körstil eftersom kvinnor kör försiktigare, saktare och tar mindre risker än männen (Polus, Hocherman & Efrat, 1988). Sammanfattningsvis kan man från en stor mängd studier konstatera att kvinnor i genomsnitt, i stort sett alltid har positivare attityder till trafiksäkerhet än män. Samma mönster gäller för de flesta beteenden i trafiken som har med säkerhet att göra, t.ex. hjälmanvändning på moped eller cykel, moped eller bilkörning efter att ha druckit, fortkörning och bältesanvändning (Gregersen, 2010).

3.1.1. Synen på manliga och kvinnliga förare

Hur man bedömer en förare är inte enbart kopplat till beteende utan även till kön (Glendon, m.fl., 1996). Kvinnor ses som rädda och tveksamma i sin körning och deras förmåga att hantera bilen anses

¹ Dessa mekanismer diskuteras i kapitel 4.

vara sämre. När det handlar om män så anses de ha mera kontroll över fordonet, vara orädda och rent allmänt skickligare än kvinnorna (Granie & Papafava, 2011; Lawrence & Richardson, 2005). Det sistnämnda trots att kvinnor är involverade i färre olyckor och anses vara mera säkerhetsmedvetna (Granie & Papafava, 2011). Andra studier har visat att synen på manliga bilister är relativt stabil och delas även av barn i 10 års ålder. Synen på kvinnliga förare är inte lika stabil och ju äldre personen är som bedömer kvinnliga förare ju sämre anses hon vara som förare men också försiktigare (Granie & Papafava, 2011). Kön är också en viktig faktor då man skall tolka orsaken till en olycka. I allmänhet utgår man ifrån att kvinnors olyckor beror på bristande körförmåga och männens på vårdslöshet.

3.2. Körkortsinnehav och förarprovresultat

3.2.1. Körkortsklasser och provfordon för behörighet A1, A2, A och B

Tre olika körkortsbehörigheter finns för motorcykel. Enligt MCRF:s faktabok om moped och motorcykel (2013) gäller dessa behörigheter enligt följande:

- **Lätt motorcykel, behörighet A1**
Tvåhjulig motorcykel vars motor har en slagvolym på högst 125 cm³ och en effekt på högst 11 kilowatt. Förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt får inte överstiga 0,1 kilowatt/kilo. Åldersgräns 16 år.
- **Mellanklassmotorcykel, behörighet A2**
Tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt. Förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt får inte överstiga 0,2 kilowatt/kilo. Åldersgräns 18 år.
- **Tung motorcykel, behörighet A**
Tvåhjulig motorcykel oavsett slagvolym eller motoreffekt. Åldersgräns 24 år eller 20 år för den som har haft behörigheten A2 i minst två år.
- **Särskilda regler för tre- och fyrhjuliga motorcyklar**
Körkort med behörighet A1, A2 och A som utfärdas från och med 19 januari 2013 ger inte behörighet att köra fyrhjuliga motorcyklar. För detta krävs behörighet B. A1 och A2 ger rätt att köra trehjuliga motorcyklar med en nettoeffekt av högst 15 kilowatt. Behörigheterna A och B ger rätt att köra trehjuliga motorcyklar med mer än 15 kilowatt nettoeffekt, om körkortsinnehavaren fyllt 21 år.

Det ställs också specifika krav på det fordon som får användas vid körprov och enligt 11 § skall eleven tillhandahålla ett fordon som är lämpligt för provet (Körkortsförordningens 3 kap). Detta innebär att eleven kan komma med sin egen mc, låna mc, hyra mc, eller köra med trafikskolans mc. Med lämplighet för provet menar man att fordonet ska vara så representativt som möjligt för alla fordon inom behörigheten dvs. inte ha den lägsta nettoeffekten. I detta krav finns det inget som anger några minimikrav på sadelhöjd.

I EU:s körkortsdirektiv (EU, 2006/126/EG) regleras vilka gränserna är mellan olika körkortsklasser och vilka krav som ställs på provfordon. Där sägs följande om fordonet och dess utrustning under punkt 5.2:

5.2 De fordon som används vid körproven skall uppfylla de minimikrav som anges nedan. Medlemsstaterna får införa bestämmelser om strängare eller flera krav.

- **Kategori A1**
Motorcykel i kategori A1 utan sidvagn, med en slagvolym av minst 120 kubikcentimeter och en maximihastighet av minst 90 km/h.
- **Kategori A2**
Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 400 kubikcentimeter och en motoreffekt av minst 25 kW.
- **Kategori A**
Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 600 kubikcentimeter och en motoreffekt av minst 40 kW.
- **Kategori B**
Fyrhjuliga fordon i kategori B med en maximihastighet på minst 100 km/h.

Den svenska tillämpningen av direktivet finns beskrivet i MCRF:s faktabok om moped och motorcykel 2013 enligt följande:

- **Behörighet A1**
Motorcykeln ska kunna köras med en hastighet av minst 90 km/tim. Den ska ha:
 - en cylindervolym av minst 120 cm³ och högst 125 cm³,
 - en nettoeffekt av högst 11 kW,
 - ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt av högst 0,1 kW/kg.
- **Behörighet A2**
Motorcykeln ska kunna köras med en hastighet av minst 100 km/tim. Den ska ha:
 - en cylindervolym av minst 395 cm³,
 - en nettoeffekt av minst 25 kW och högst 35 kW,
 - ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt av högst 0,2 kW/kg.
- **Behörighet A**
Motorcykeln ska kunna köras med en hastighet av minst 100 km/tim. Den ska ha:
 - en cylindervolym av minst 595 cm³,
 - en nettoeffekt av minst 40 kW.

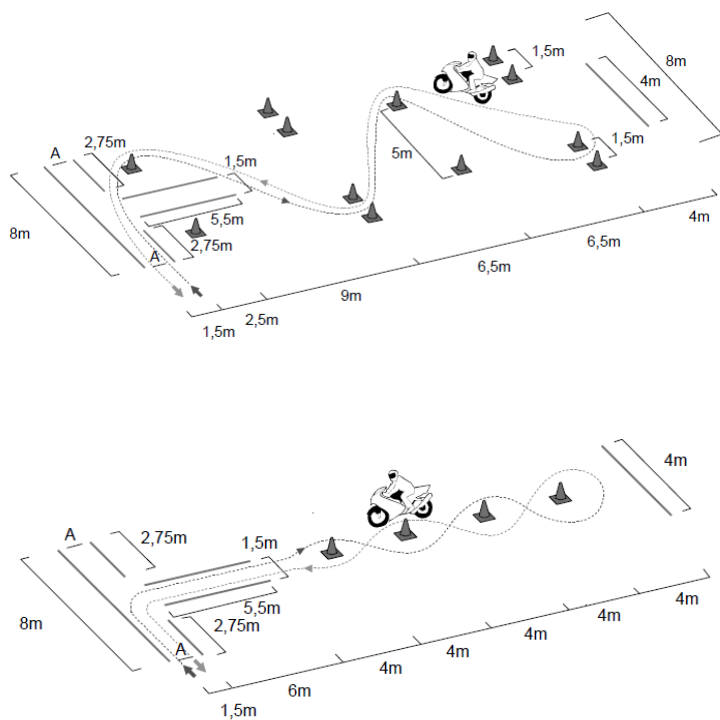
Den 31 december 2013 ändrades de tekniska kraven på de motorcyklar som får användas vid körprov. Ändringen genomfördes för att motorcyklarna på ett bättre sätt ska motsvara den behörighet som körkortet utfärdas för.

För motorcyklar med behörighet A höjdes kravet på nettoeffekt från 40 kW till minst 50 kW och det infördes krav på en lägsta tjänstevikt som överstiger 175 kg. Från årsskiftet finns också en möjlighet att få använda elektriska motorcyklar vid körprov för samtliga MC-behörigheter. Därför infördes krav på effekt- och viktförhållanden även för dessa motorcyklar.

Trots de ändrade provfordonskraven för behörighet A, får motorcyklar som har en nettoeffekt av minst 40 kW och en lägre tjänstevikt än 175 kg användas. Denna övergångsbestämmelse gäller dock längst till och med den 31 december 2018. Möjligheten har införts för att utbildningsbranschen inte ska

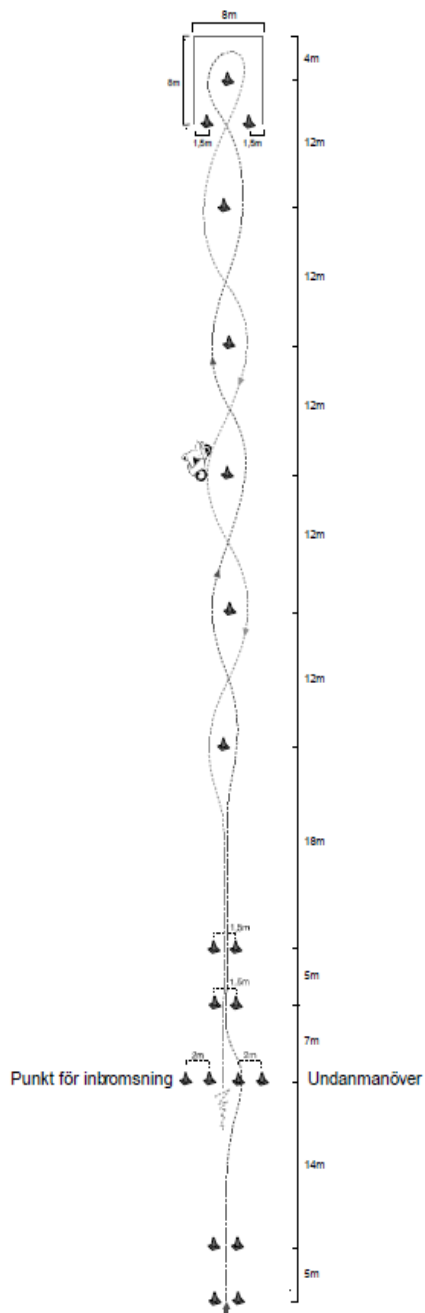
drabbas av kostnader för att köpa in nya motorcyklar tidigare än beräknat (www.korkortsportalen.se). Man måste som provtagare tillhandahålla provfordon, antingen privat eller med hjälp av trafikskola.

Speciellt för körprovet för A-behörigheterna är att det ska ingå ett inledande manöverprov. Manöverprovet består av tre delar. En beskrivning av provet visas i figurerna 3 och 4 som är hämtad Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2012:42².



Figur 3. Manöverprovets lågfartsdelar.

² Efter det att föreliggande rapport presenterades till Regeringen ändrades föreskrifterna i manöverprovet för motorcykel. Ändringarna innebär att istället för två möjliga lågfartsprov blir det endast ett, se Bilaga 2.



Figur 4. Manöverprovets högfartsdel.

Det finns tre olika körkortsbehörigheter för personbilar: B, B utökad och BE. Skillnaden ligger i vilka släp du får dra.

- **Behörighet B**

Körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg. Med vanlig B-behörighet får man koppla ett lätt släp. Släpet räknas som lätt om den sammanlagda totalvikten inte överstiger 3 500 kg, alternativt att släpets totalvikt inte är mer än 750 kg. Om släpet väger mer än 750 kg får inte bilens och släpets sammanlagda totalvikter överstiga 3 500 kg. Åldersgränsen för B är 18 år.

- **Behörighet B - utökad**

Körkortsbehörigheten utökad B är egentligen en variant av det vanliga B-körkortet. Samma förutsättningar gäller, med den skillnaden att du har rätt att dra en släpvagn som väger mer än 750 kg i totalvikt, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Åldersgränsen för utökad B är 18 år.

- **Behörighet BE**

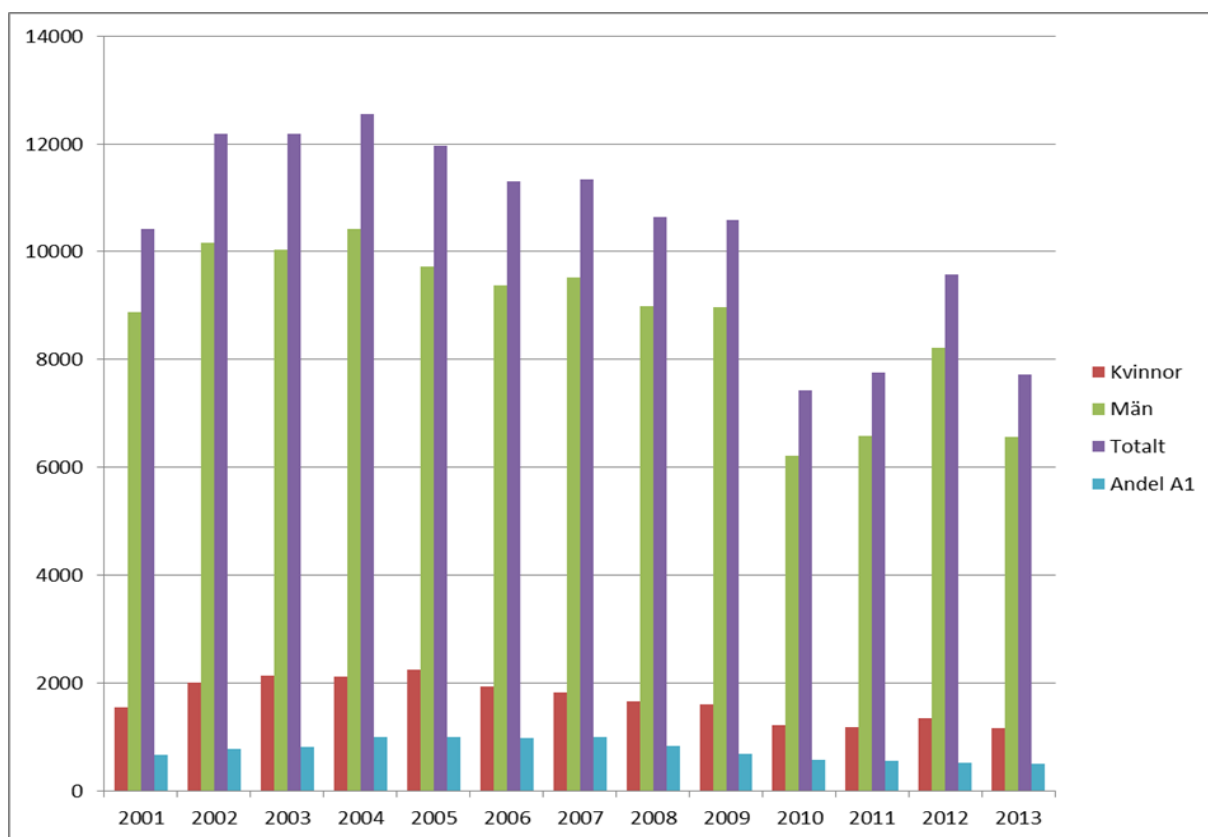
Körkortsbehörigheten BE ger rätt att köra personbilar eller lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg och en eller flera släpvagnar kopplat till sådan bil, förutsatt att släpvagnens eller släpvagnarnas sammanlagda totalvikt inte överstiger 3 500 kg. Åldersgränsen för BE är 18 år.

Precis som för motorcykel ställs speciella krav på provfordonet (www.korkortsportalen.se):

- Bilen ska kunna köras med en hastighet av minst 100 km/tim och ska ha:
 - en tjänstevikt av minst 1 000 kg,
 - en totalvikt av högst 3 500 kg,
 - dubbelkommando för färdbronsen,
 - extra invändig backspegel för passageraren i framsätet,
 - huvudstöd (nackskydd) på framsätena,
 - godkända bilbälten av trepunktstyp i framsätena,
 - manuell växellåda och kopplingspedal som måste användas när man startar eller stannar och växlar, om inte provet avser körkort med villkor om begränsning till automatväxlad bil (villkorskod 78).
- Om anmäld till provet genom en trafikskola, används vanligtvis skolans bil. Om anmäld privat kan man mot en avgift göra provet i en av Trafikverkets bilar. Trafikverksbilen bokas då samtidigt som tid för körprovet.
- För att få använda egen bil vid provet krävs att den egna bilen är utrustad enligt gällande krav. Om det finns ett monterat dubbelkommando krävs en begränsad registreringsbesiktning.

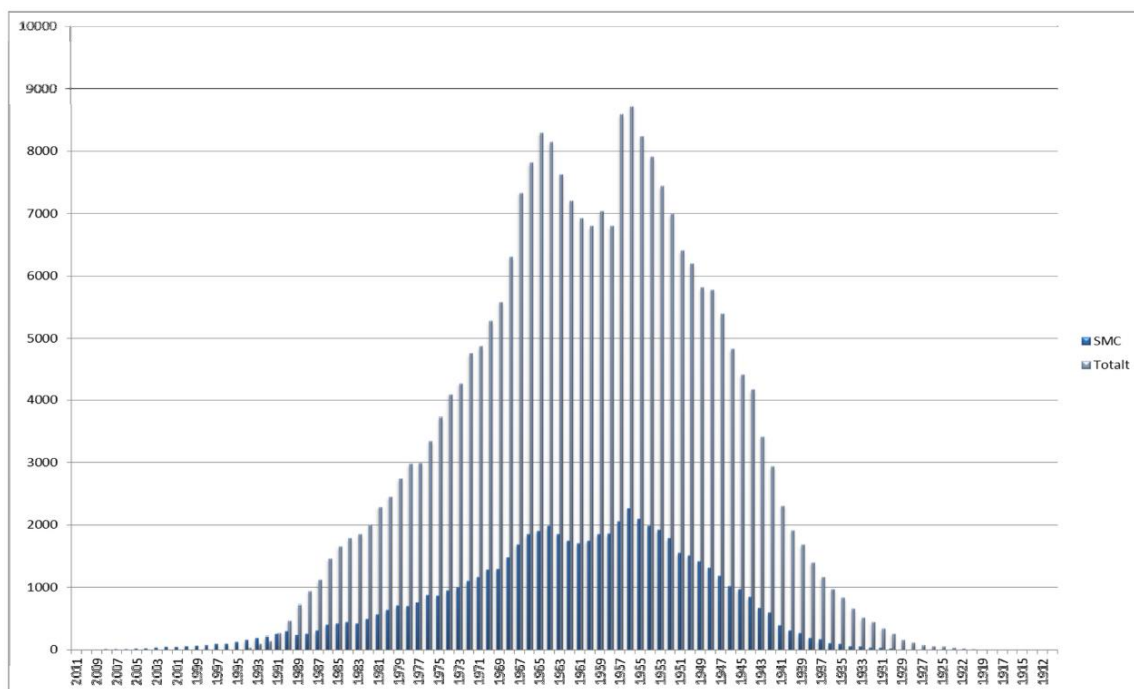
3.2.2. Motorcyklisters körkorttagande

SMC har 2014 genomfört en studie som visar att antalet körkorttagande motorcyklister ökat fram till början på 2000-talet för att därefter minska. Som mest var det drygt 12 000 som tog körkort för motorcykel under 2004. Under 2013 hade antalet minskat till under 8 000 (Figur 5). Männerna har ca 80 procent och kvinnorna ca 20 procent av körkortet.



Figur 5. Antal körkortstagare för motorcykel 2001–2013 (SMC, 2014).

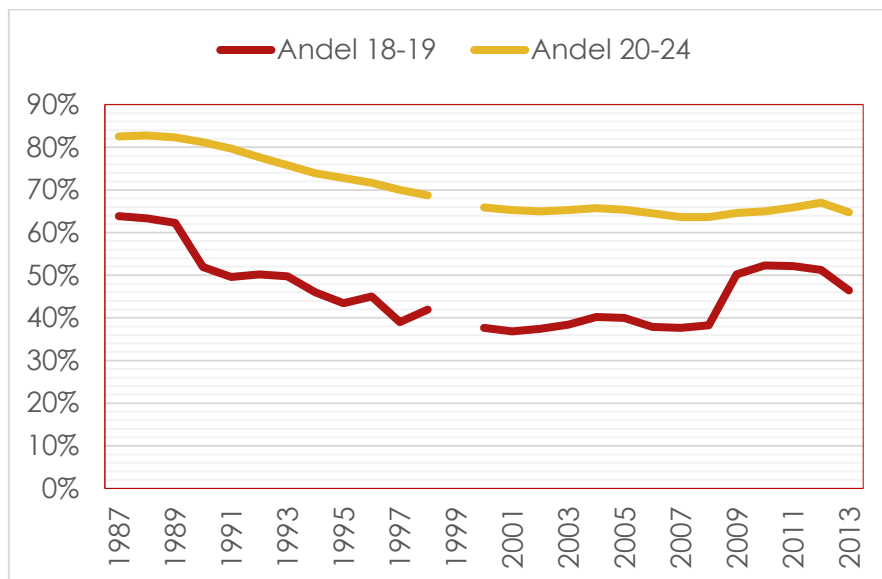
Medelåldern på en svensk mc-ägare med motorcykel i trafik var 2013, enligt uppgift på SMC:s hemsida 52,2 år. Medelåldern på alla svenska MC-ägare var 51,5 år och på SMC-medlemmar 49,95 år (www.svmc.se). Figur 6 visar åldersfördelningen 2011 för mc-ägare och SMC-medlemmar efter födelseår.



Figur 6. Åldersfördelningen 2011 för mc-ägare och SMC-medlemmar efter födelseår.

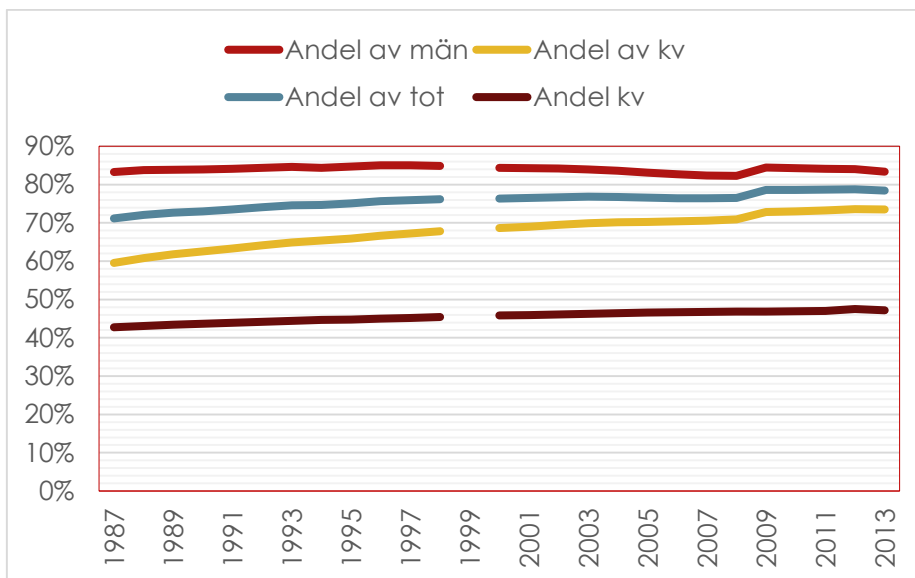
3.2.3. Körkortstagande för behörighet A och B

Under slutet av 1980-talet och under 1990-talet minskade andelen 18–24-åringar som tog körkort. Från att ha legat på knappt 65 procent bland 18–19-åringar 1987 minskade den andelen till drygt 35 procent runt år 2000. Motsvarande andel bland 20–24-åringar var drygt 80 procent 1987 mot ca 65 procent år 2000 (Figur 7). Diagrammet visar också att i båda åldersgrupperna planar andelen ut efter år 2000. År 2009 ökar åter andelen 18–19-åringar med körkort, men detta är en direkt effekt av införandet av AM-behörighet för moped som infördes år 2009 och möjligheten för 18-åringar att ta körkort för tunga behörigheter som infördes 2013. Andelen med andra behörigheter har varit relativt oförändrad även under senare år. Möjligheten att ta tunga behörigheter från 18 år är troligen också förklaringen till den lilla ökningen bland 20–24-åringar under 2013.



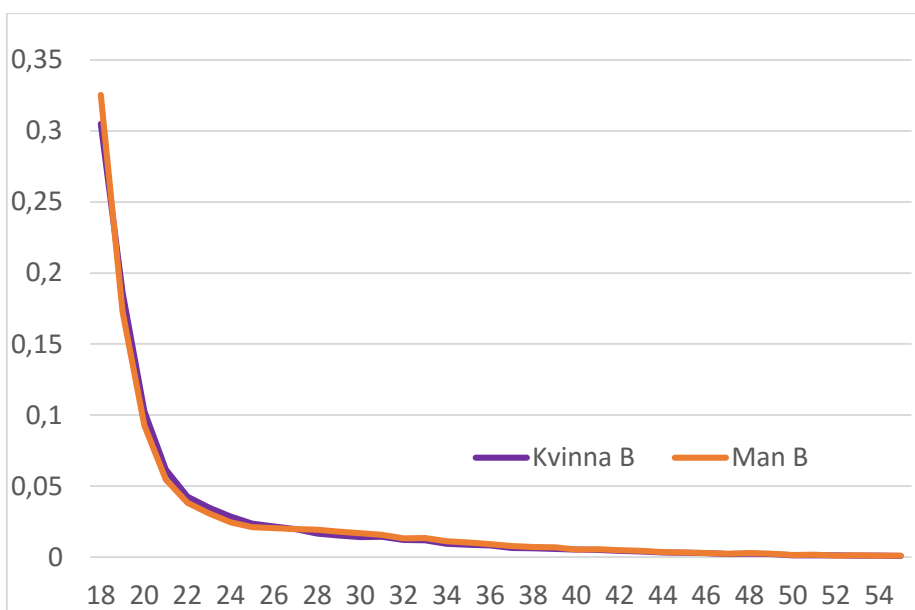
Figur 7. Andel (%) av 18-24-åringar med körkort 1987–2013 (samtliga behörigheter).

Man kan konstatera att, samtidigt som andelen ungdomar med körkort har minskat, har det totala körkortsinnehavet i befolkningen varit konstant. Andelen av samtliga män och kvinnor som har körkort har varit relativt oförändrad eller ökat under perioden 1987 till 2013. För män har den andelen legat kring 85 procent hela perioden medan den för kvinnor har ökat från ca 60 till drygt 70 procent. Kvinnor har därmed också ökat sin andel av alla körkort från drygt 40 till knappt 50 procent under perioden. Totalt har utvecklingen inneburit att körkortsinnehavet i befolkningen har ökat från drygt 70 till knappt 80 procent (Figur 8). Detta tyder på att de ungdomar som inte tar körkort i unga år återkommer och tar sina körkort senare. Det lilla hacket i de övre kurvorna 2009 förklaras troligen av införandet av körkort AM för moped klass 1.

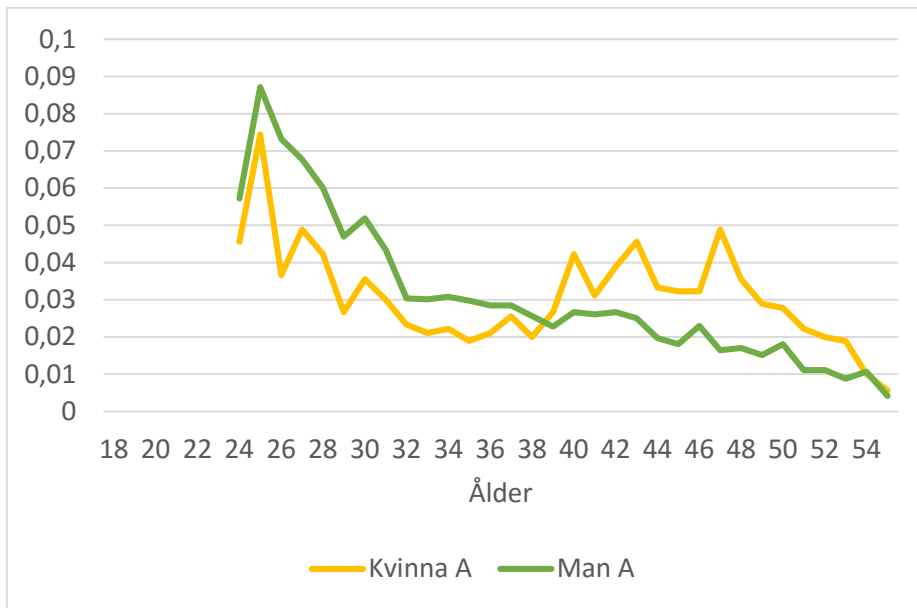


Figur 8. Andel (%) av män och kvinnor med körkort (behörighet A och B) och andel kvinnor av alla körkortsinnehavare 1987–2013.

För att förstå eventuella skillnader i provresultat mellan män och kvinnor är det viktigt att analysera åldersfördelningen vid körkortstagandet. I Figur 9 framgår att fördelningen över ålder är lika mellan män och kvinnor för behörighet B medan för behörighet A (Figur 10) tar männen sitt körkort tidigare än kvinnor.



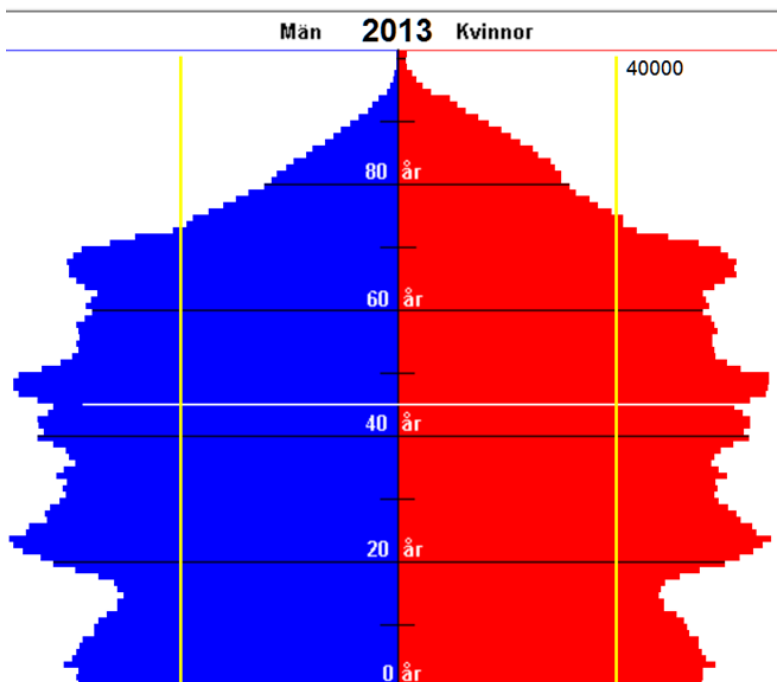
Figur 9. Körkortstagande för behörighet B efter ålder 2013.



Figur 10. Körkortstagande för behörighet A efter ålder 2013.

3.2.4. Befolkningens åldersfördelning

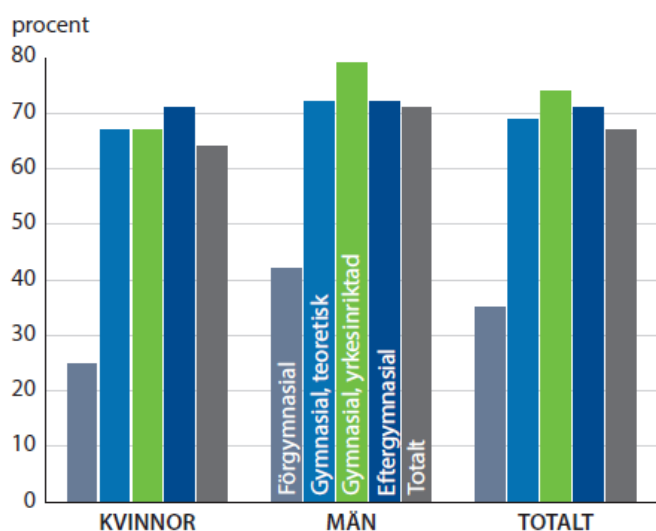
Av betydelse för körkortstagandet i landet är också befolkningens åldersfördelning. Befolkningspyramiden (Figur 11) visar att antalet 18–24-åringar för närvarande är mycket högt men är inom de närmaste åren på väg att minska kraftigt, både bland kvinnor och bland män. Från att 2013 ha varit 910 000 personer i denna åldersgrupp kommer de att år 2020 vara 710 000 personer, dvs. en minskning med 22 procent. Detta kommer att påverka utvecklingen av antalet körkortsinnehavare och kanske också andelen som tar körkort. Ju färre ungdomar som kan tillgodose olika transportbehov, desto större förväntningar kan komma att ställas på de som finns, att de ska ta körkort.



Figur 11. Befolkningspyramid för Sverige 2013 (SCB, 2014).

3.2.5. Körkortstagande och utbildningsbakgrund

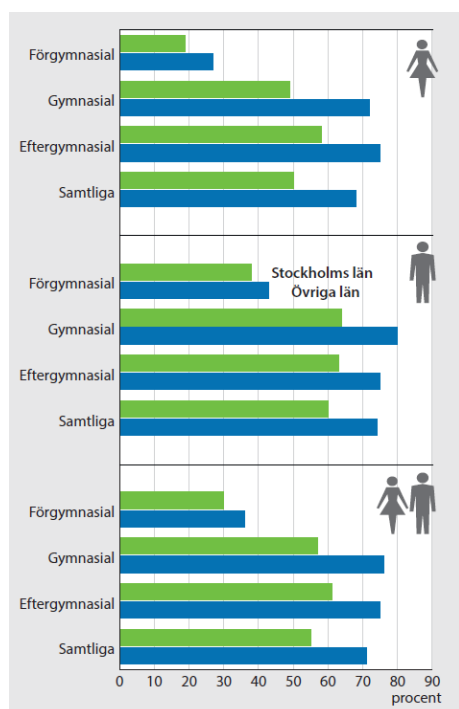
SCB har genomfört en registerbaserad undersökning av andelen 20–29-åringar med körkort för behörighet B (Karlsson, 2012). Där visade men bl.a. att 64 procent av kvinnorna och 71 procent av männen hade körkort. Man undersökte också samband med utbildningsbakgrund och visade att bland de med bara förgymnasial utbildning var andelen körkortsinnehavare betydligt lägre, ca 25 procent bland kvinnor och drygt 40 procent bland män, än bland de med högre utbildning (Figur 12).



Figur 12. Andel (%) 20–29-åringar med körkort behörighet B efter kön, 31 december 2011 (Karlsson, 2012).

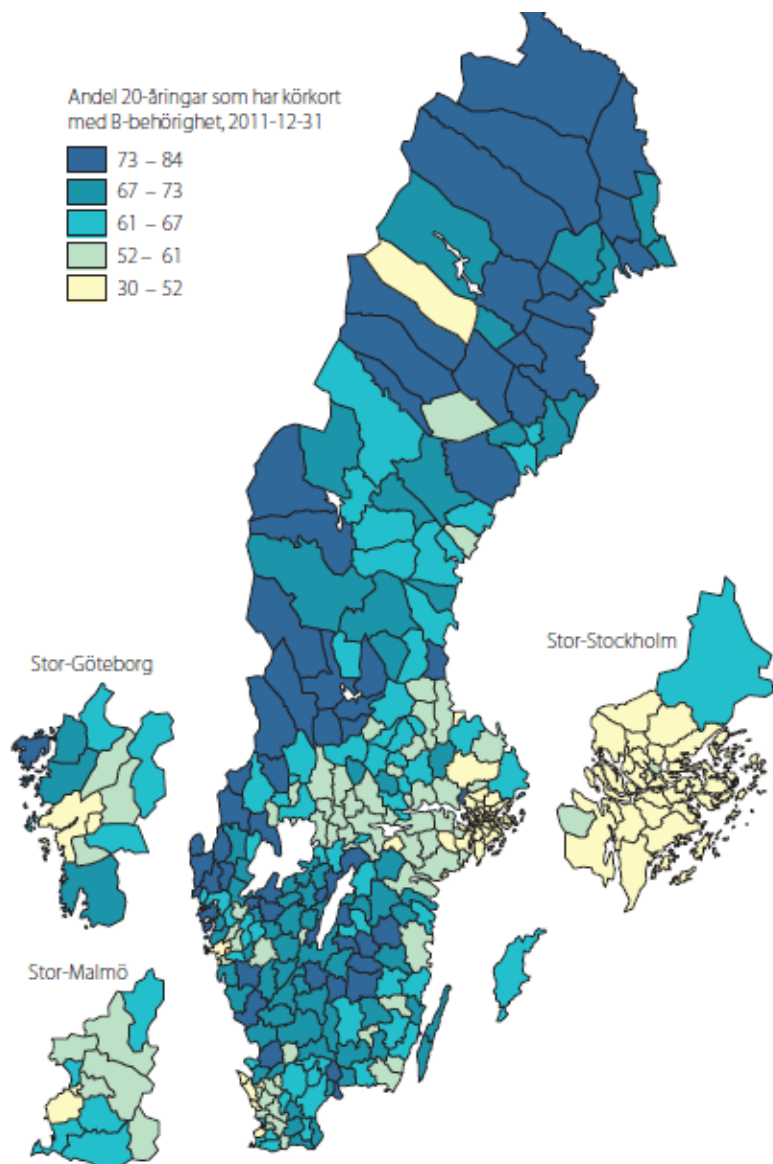
3.2.6. Körkortstagande i stad och på landsbygd

SCB visade i sin undersökning också att körkortsinnehavet bland 20–29-åringar var betydligt lägre i Stockholms län än i övriga landet såväl bland kvinnor och män som bland grupper med olika utbildningsbakgrund (Figur 13).



Figur 13. Andel (%) 20–29-åringar med körkort behörighet B efter kön och utbildningsbakgrund i Stockholms län och övriga län, 31 december 2011 (Karlsson, 2012).

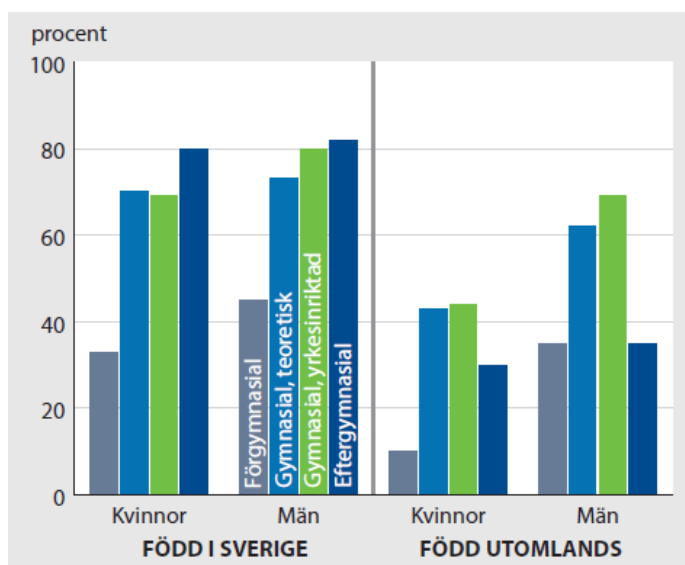
Skillnaden i körkortsinnehav i olika delar av landet i övrigt framgår av kartan nedan (Figur 14) som bl.a. visar ett lägre innehav i alla storstadsregioner med absolut lägst innehav i Stockholms, Göteborgs och Malmös centrala delar.



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

3.2.7. Körkortstagande och födelseland

Körkortsinnehavet uppdelat på de som är födda i Sverige eller utomlands har också analyserats av Karlsson (2012). Resultaten visar att innehavet är lägre bland utlandsfödda, både bland män och kvinnor och bland grupper med olika utbildningsbakgrund. Bland lågutbildade utlandsfödda kvinnor 20–29 år är det bara knappt 10 procent som har svenskt körkort, se Figur 15.



Figur 15. Andel (%) 20–29-åringar med körkort behörighet B efter kön och utbildningsbakgrund bland utlandsfödda och födda i Sverige, 31 december 2011 (Karlsson, 2012).

Även Kågeßon (2014) visar i sin utredning att körkortsinnehavet är lägre bland de som är födda i andra länder än Sverige. Han menar att det finns en stor potential för utveckling bland utlandsfödda, såväl bland män som bland kvinnor. Skillnaden mellan innehav bland män och kvinnor är enligt Kågeßons resultat betydligt större bland utlandsfödda än bland födda i Sverige. Det är också tydligt att körkortsinnehavet minskat mer bland utlandsfödda än bland födda i Sverige från 2003 till 2012 (Tabell 1).

Tabell 1. Andel (%) körkortsinnehav efter kön och ålder 2003 och 2012 för innevånare födda i Sverige och utomlands (Kågeßon, 2014).

Åldersgrupp	2003				2012			
	Män		Kvinnor		Män		Kvinnor	
	Födda i Sverige	Födda utomlands	Födda i Sverige	Födda utomlands	Födda i Sverige	Födda utomlands	Födda i Sverige	Födda utomlands
18–19	45	26	36	12	46	17	41	10
20–24	72	47	65	27	70	38	65	22
30–34	90	53	86	34	86	45	83	31
40–44	93	69	90	44	93	60	90	42

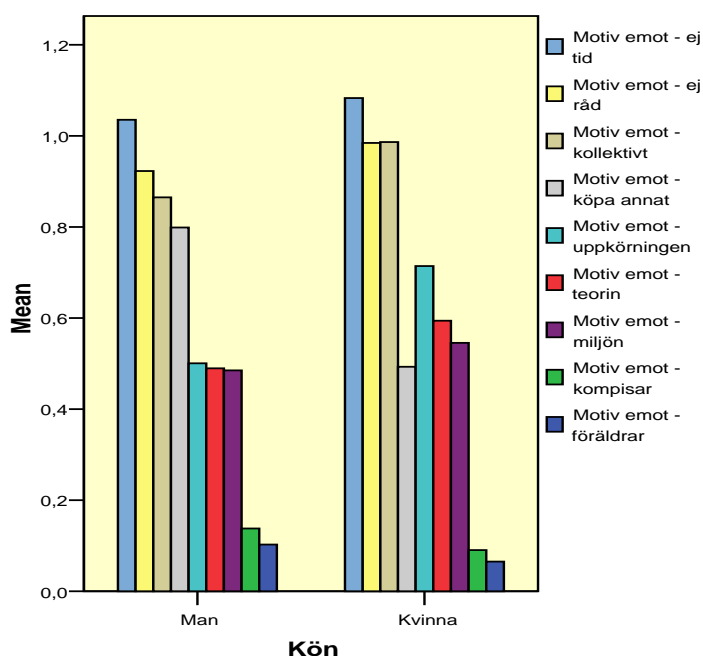
Körkortsinnehavet skiljer sig inte bara mellan födda i Sverige eller utomlands. Innehavet bland utlandsfödda är också olika beroende på vilket land man är född i. I en utredning av körkortsinnehavet efter kön och nationalitet från 1998 (Eriksson, 1998) framgår det att körkortsinnehavet var lägst bland de som var födda i Afrika söder om Sahara och från Sydamerika. Bland kvinnor var innehavet lägst bland födda i Afrika söder om Sahara, Mellanöstern och Nordafrika samt från medelhavsländerna i Europa. De män som var födda i dessa områden hade tvärtom mot kvinnorna, det högsta körkortsinnehavet av alla födelseländer, också högre än andelen bland svenskfödda män (Tabell 2).

Tabell 2. Körkortsinnehavare efter kön och nationalitet i november 1997 (Eriksson 1998).

Nationalitetsgrupp	Antal invånare 18-75 år	Antal och andel (%) med körkort	Varav män med körkort	Varav kvinnor med körkort
Afrika söder om Sahara	36 657	10 988 (30)	8 722 (79)	2 266 (21)
Central- och Sydamerika	45 525	14 836 (33)	9 957 (67)	4 879 (33)
Mellanöstern + Nordafrika	95 639	44 580 (47)	34 494 (77)	10 086 (23)
Asien och Oceanien	44 493	20 109 (45)	10 805 (54)	9 304 (46)
F.d. Sovjetunionen	19 698	9 631 (49)	5 368 (56)	4 263 (44)
F.d. Östeuropa	163 886	85 860 (52)	53 810 (63)	32 050 (37)
Medelhavsländerna i Europa	50 825	27 168 (53)	20 560 (76)	6 608 (24)
Västländerna	342 011	228 444 (67)	119 070 (52)	109 374 (48)
<i>Summa av födda i utlandet</i>	<i>798 734</i>	<i>441 616 (55)</i>	<i>262 786 (60)</i>	<i>178 830 (40)</i>
Sverige	5 373 347	4 571 573 (85)	2 443 723 (53)	2 127 850 (47)
Alla	6 172 081	5 013 189 (81)	2 706 509 (54)	2 306 680 (46)

3.2.8. Orsaker till minskning av körkortstagandet

I en enkätundersökning som genomfördes i slutet av perioden med kraftig minskning av körkortstagande bland ungdomar (Gregersen, 2005), ombads ungdomar bl.a. att uppge om de tänkte ta körkort när de fyllt 18 år. De som svarade nej eller var tveksamma ombads att rangordna skälen till varför de inte tänkte ta körkort. Svaren visade att rangordningen skiljer sig mellan pojkar och flickor (Figur 16). För båda grupperna var det viktigaste skälet att man inte hade tid. På andra plats kom att man inte hade råd och på tredje att man inte behövde för att man kunde åka kollektivt. För flickorna kom därefter rädslan för att inte klara det praktiska provet på fjärde plats och på femte att inte klara det teoretiska. För pojkarna var dessa skäl av mindre betydelse, se Figur 16.



Figur 16. Rangordning av orsaker till att ungdomar inte tar körkort (Gregersen, 2005).

I en liknande VTI-undersökning från 2010 ställdes bl.a. enkätfrågor om ungdomars intentioner att ta körkort (Forward m.fl., 2010). Resultaten visar att det förekommer signifikanta skillnader mellan

pojkar och flickor i flera avseenden. Pojkarna anser i högre grad att ett körkort skulle innebära att det underlättar transporter till fritidsaktiviteter, att de slipper åka kollektivt, ger ökad chans att få ett arbete och bekräftelse på att man blivit vuxen. Flickorna anser i högre grad än pojkarna att ett körkort skulle leda till att de blir mindre beroende av skjuts av andra. Vidare visar resultaten att flickorna oftare anger bilens negativa effekt på miljön och att de skulle få köra hem vännerna efter en fest som några möjliga konsekvenser av att ta körkort medan pojkarna oftare anger ett ökat ansvar för skötseln av bilen som en möjlig konsekvens av ett körkort.

Skälen som talar emot att ta körkort skiljer sig också mellan pojkar och flickor. Det visar sig att pojkarna oftare, men ändå i en liten andel, anger att deras föräldrar inte tycker att de ska ta körkort, att nästan inga av deras kompisar kommer att ta körkort och att de ska använda pengarna till annat. Flickorna anger skäl som negativ påverkan på miljön, svåra prov och att de inte har tid oftare än pojkarna.

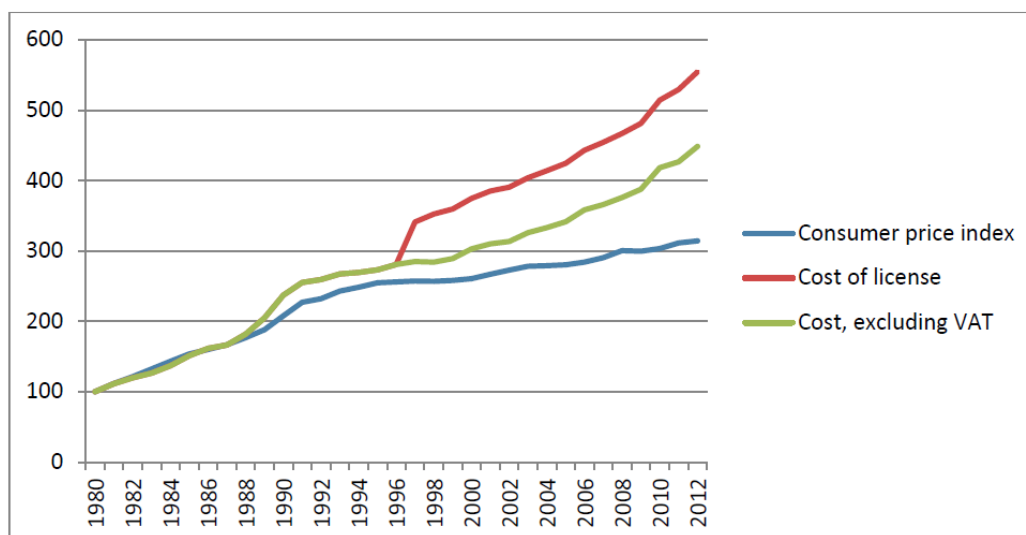
På frågan hur de skulle spendera 10 000 kr visar resultatet att både pojkar och flickor i första hand skulle använda pengarna till att betala ett körkort och att de därefter skulle spara dem. Trots det finns det vissa könsskillnader eftersom pojkarna i högre grad än flickorna väljer att spendera dem på ett körkort och flickorna i högre grad än pojkarna tänker spara dem.

I en nyligen färdigställd rapport har Aretun (2014) gjort en kunskapsöversikt över studier kring körkortstagande. Hon visar där att det är många faktorer som påverkar den nedgång i körkortstagande bland unga som har observerats i många industrialiserade länder. Dessa är:

- längre ungdomsperiod
- ökad urbanisering
- förbättringar i utbud av kollektivtrafik
- sämre ekonomi
- populationsförändringar/ fler med utländsk bakgrund
- förändringar i körkortsutbildningen/svårare utbildning
- minskad tillgång till handledare för övningskörning
- ökad användning av informations- och kommunikationsteknologi
- förändringar i föreställningar om och intresse för bil.

Aretun (2014) menar också att det finns ett behov av flera studier för att ta reda på hur olika faktorer samverkar.

Utöver detta diskuterar Kågesson (2014) betydelsen av att körkortsutbildningen blivit dyrare. Han visar att priset för att ta körkort under 80-talet följde utvecklingen av konsumentprisindex, men att gapet mellan dem, från 1988 har ökat gradvis (Figur 17). Det tydliga brottet på kurvan 1997 visar införandet av moms på utbildningen. Kågesson menar att prisökningen i sig inte ger tydligt utslag i körkortstagandet eftersom avvikelserna från konsumentprisindex börjar samtidigt som minskningen av körkortstagandet bland unga planar ut, men pekar på den ökade arbetslösheten bland ungdomar i början av 90-talet som en viktig orsak till det minskade körkortstagandet.



Figur 17. Utveckling av index för genomsnittlig kostnad för att ta körkort i Sverige jämfört med konsumentprisindex 1980–2012. Index 1980=100 (Kågesson, 2014).

3.2.9. Övningskörning för behörighet A och B

SMC har 2013 genomfört en studie med en webbenkät bland motorcyklister för att ta reda på hur man utbildat sig till A-behörighet. Antalet svarande är lågt och inte helt representativt, t.ex. är kvinnor underrepresenterade. Eftersom det enligt vår vetskap inte finns några andra studier kring motorcyklisters körkortsutbildning i Sverige är undersökningen ändå intressant och relevant. Resultaten från denna studie visar att när det gäller utbildningens omfattning tar kvinnor fler lektioner vid trafikskola, övar mera inför manöverprovet och övningskör mera privat (Tabell 3).

Tabell 3. Motorcyklisters övningskörning (SMC, 2013).

	Antal körlektioner	Antal mil privat övningskörning	Antal körlektioner i körgård
Män	9	69	4
Kvinnor	17	209	8
Alla	10	86	5

Då det handlar om bilisternas övningskörning är resultaten relativt gamla men en studie från 2002 (Gregersen & Nyberg, 2002) visar att kvinnor övar mera i trafikskola medan män övar mera privat (Tabell 4).

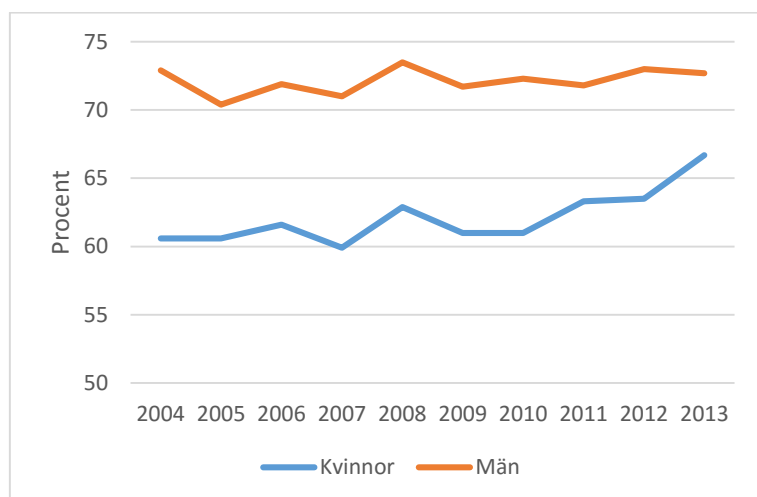
Tabell 4. Bilisters övningskörning (Gregersen & Nyberg, 2002).

		Kör lektioner	Timmar totalt
Trafikskola	Män	15	11
	Kvinnor	22	16
	Alla	19	14
Privat	Män	-	131
	Kvinnor	-	96
	Alla	-	112

3.3. Förarprov

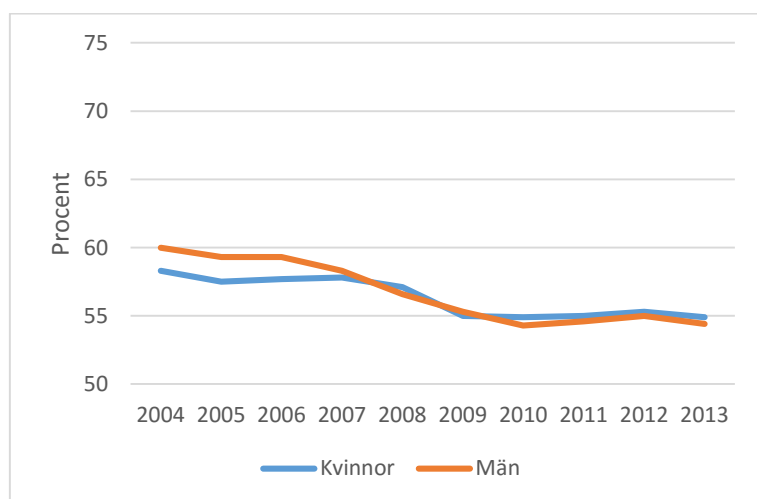
3.3.1. Utvecklingen för provresultat

Ser man till utvecklingen över tid för andelen godkända körprov visar det sig att för motorcykel har andelen godkända ökat bland kvinnor men legat relativt stilla bland män sedan 2004. Genomgående under perioden har andelen godkända prov varit högre bland män än bland kvinnor (Figur 18).



Figur 18. Andel (%) godkända körprov för behörighet A för män och kvinnor under perioden 2004–2013 (SMC, 2014).

Motsvarande tabell för behörighet B (Figur 19) visar att andelen godkända har minskat sedan 2004, både bland kvinnor och män. Skillnaderna mellan kvinnor och män i andel godkända körprov är, till skillnad från A-behörighet för kvinnor, mycket små under hela perioden.

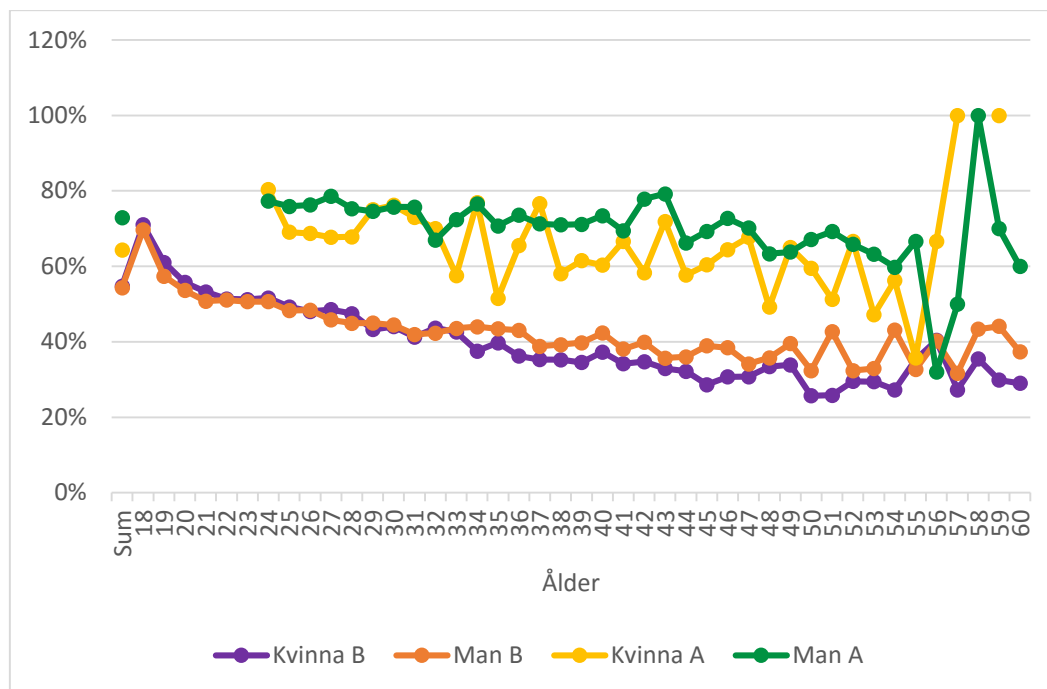


Figur 19. Andel (%) godkända körprov för behörighet B för män och kvinnor under perioden 2004–2013 (SMC, 2014).

Ytterligare analyser av data från 2013 visar att totalt över alla åldrar godkändes 71 procent av samtliga körprov för behörighet A. Bland män är andelen 73 procent och bland kvinnor 67 procent. Uppdelat på ålder visar statistiken att större andel körprov godkänns bland män än bland kvinnor i de flesta åldersgrupper. I åldersgrupperna över 55 år är antalet genomförda prov så lågt att de inte analyserats (Figur 20).

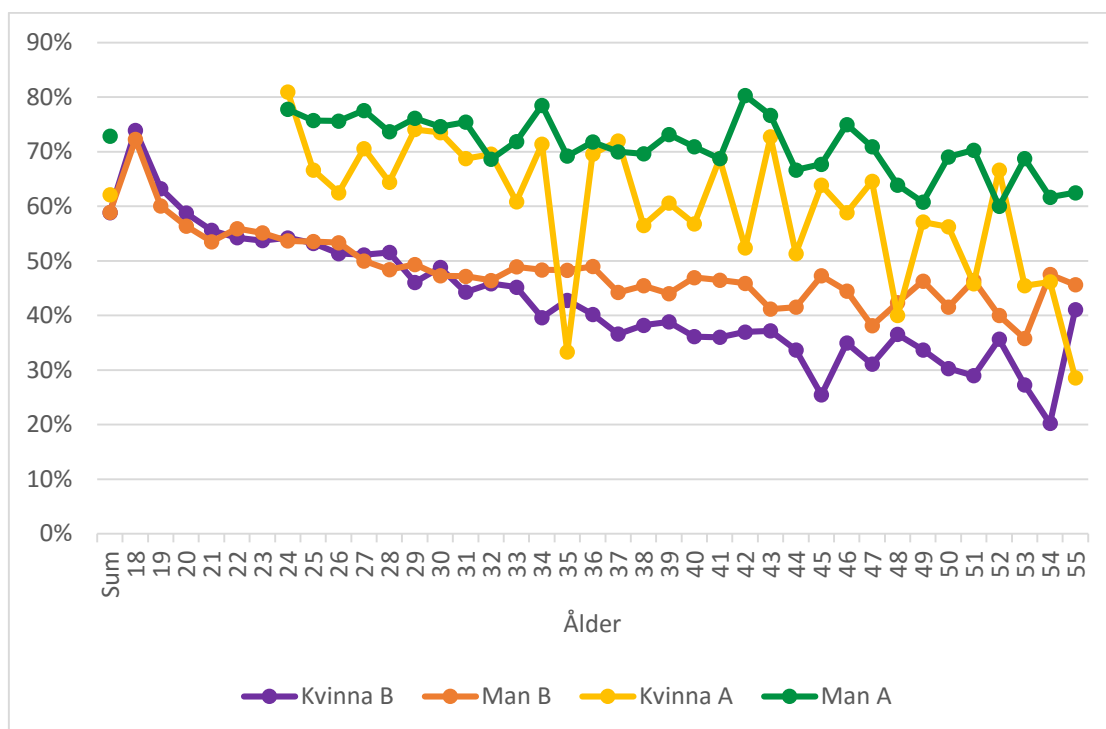
Utfallet i samtliga körprov för behörighet A1 och A2 visar, i likhet med behörighet A, att andelen godkända prov bland kvinnor är lägre än bland män. Resultaten visar också tydligt att antalet körprov minskar till under 100 för A-behörighet efter 50 års ålder medan motsvarande minskning sker redan efter 17 år för behörighet A1 och vid 24 år för behörighet A2.

För behörighet B är andelen godkända körprov ungefär lika bland kvinnor och män totalt, 55 respektive 54 procent. Skillnader finns dock i olika åldersgrupper, framförallt efter ca 35 års ålder, då samma mönster som för A-behörigheterna gör sig gällande, dvs. en lägre godkännandeprocent bland kvinnor än bland män (Figur 20).



Figur 20. Andel (%) godkända körprov av alla genomförda körprov för män och kvinnor efter ålder. Behörighet A och B år 2013.

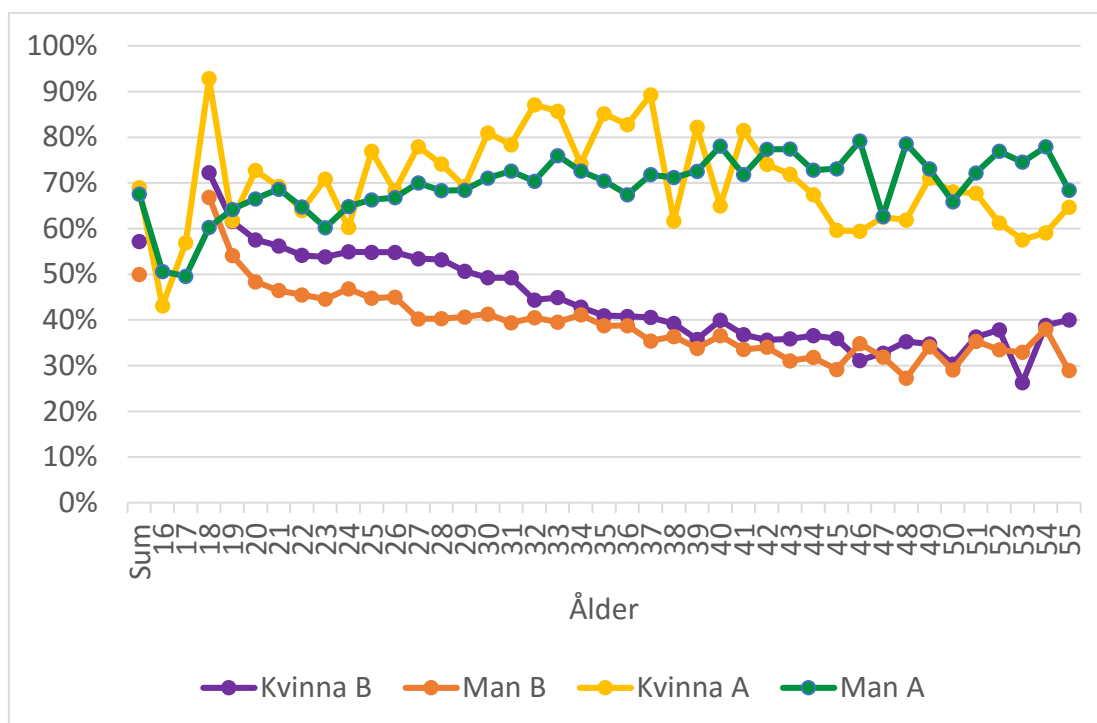
I figur 21 har också förstagsproven analyserat. Där framgår att mönstren är desamma som i analysen av samtliga prov (Figur 20 ovan), dvs. en högre godkännandeprocent för män än för kvinnor i alla A-behörigheter, ingen skillnad mellan män och kvinnor i B-behörighet totalt, men en tydlig skillnad för åldersgrupper över ca 35 års ålder, med lägre andel godkända prov bland kvinnor än bland män.



Figur 21. Andel (%) godkända körprov av första körprov för män och kvinnor efter ålder. Behörighet A, och B år 2013.

När det gäller kunskapsprovet för behörighet A är det ingen större skillnad mellan andelen godkända prov bland män (68 %) och kvinnor (69 %) totalt. Däremot finns det skillnader i utfall i många åldersgrupper, i de flesta fall till kvinnornas fördel, men i flera äldre åldersgrupper går det bättre för män.

För B-behörighet godkänns 53 procent av alla kunskapsprov. Här klarar sig kvinnor betydligt bättre än män. Totalt godkänns 57 procent bland kvinnor men 50 procent bland män. Skillnaderna i de olika åldersgrupperna är nästa genomgående till kvinnornas fördel (Figur 22).



Figur 22. Andel (%) godkända kunskapsprov av alla kunskapsprov för män och kvinnor efter ålder. Behörighet A och B år 2013.

En analys av förstagångsprovet för kunskapsprovet visar ett liknande mönster som i analysen av alla prov. För A-behörigheten klarar sig män och kvinnor lika bra, 74 procent godkända prov för kvinnor och 73 procent för män. I flera av de yngre åldersgrupperna klarar sig kvinnorna bättre medan i de äldre är det männen som godkänns oftare.

För B-behörigheten är skillnaden mellan män och kvinnor ännu tydligare i förstagångsprovet än i analysen av alla kunskapsprov. Totalt var 68 procent av kvinnornas prov godkända mot 60 procent av männen. Bara i några få högre åldersgrupper klarade sig männen något bättre än kvinnorna.

3.3.2. Anmälan till prov som privatist eller från trafikskola

Som elev kan man anmäla sig till prov antingen som privatist, dvs. man anmäler sig själv, eller genom trafikskola. Anmälningformen är dock inte något tydligt tecken på om man utbildat sig som privatist eller i trafikskola. I de flesta fall kan man anta att det handlar om en kombination mellan båda. I vissa fall kan en elev som gått på trafikskola anmäla sig själv till provet och det kan vara så att en elev som genomfört största delen av sin utbildning privat har fått hjälp att anmäla sig av en trafikskola. Tabell 5 visar andelen av proven som anmälts via trafikskola. Man kan där se att andelen bland män är genomgående lägre än andelen bland kvinnor och att andelen trafikskoleanmälda har minskat trendmässigt under perioden i båda könen. I tillägg till uppgifterna i tabell 5 som är hämtad från Alger och Eklöf (2013) finns uppgifter från 2013 som visar att 38,3 procent av männen och 51,14 procent av kvinnorna anmälde sig genom trafikskola.

Numera finns också möjligheten att anmäla sig till prov med hjälp av en trafikskolekod som trafikskolan bistår eleven med. Förfarandet innebär i princip att eleven själv tar beslutet om att gå till prov och att trafikskolan ställer sin bil till förfogande vid provet.

Tabell 5. Utvecklingen av andel (%) som anmäls av trafikskola 1998–2011 (Alger & Eklöf, 2013).

Andel anmälda via trafikskola		
År	Män	Kvinnor
1998	62,3	76,9
1999	56,8	71,3
2000	58,6	73,7
2001	56,8	70,6
2002	54,6	69,5
2003	51,3	66,5
2004	48,7	64,4
2005	46,5	61,5
2006	46	61
2007	41,7	56,9
2008	37,8	53,4
2009	38,5	52,7
2010	39,2	54,3
2011*	37,2	50,5
* t.o.m. 13 oktober		

Från statistiken över körprov kan man konstatera att det gjordes omkring 27 000 sådana körprov under 2013, varav ca 15 000 av kvinnor och ca 12 000 av män. Männerna klarade sig bäst med 52 procent godkända prov mot kvinnornas 41 procent.

Totalt godkänns betydligt större andel av trafikskoleelevers körprov än av privatisters. För behörighet A1 är skillnaden när man ser genomförda körprov 78 procent för trafikskoleelever mot 61 procent för privatister, för A2 är andelarna 72 respektive 58 procent, för A 82 mot 64 procent och för B 72 mot 41 procent.

En jämförelse mellan könen visar att männen, för A-behörigheterna klarar sig bättre än kvinnorna både som trafikskole- och privatistanmälda. Ett undantag är privatisterna för behörighet A1 där de kvinnliga privatisterna klarar sig bättre (62 procent) än de manliga (57 procent).

För B-behörighet finns inga större skillnader mellan könen, varken bland privatister eller bland trafikskoleanmälda (Tabell 6). Mönstret är genomgående detsamma för förstagångsprov som för samtliga prov.

Tabell 6. Andel (%) godkända körprov efter anmälningsform (privatist eller trafikskola) av alla genomförda prov för behörigheterna A1, A2, A och B år 2013.

Behörighet	Kvinnor	Män	Alla
A alla	64,3	72,9	71,4
A Privatist	56,1	61,8	61,0
A Trafikskola	67,7	80,0	77,6
A1 alla	59,3	65,5	64,6
A1 Privatist	62,0	57,3	57,9
A1 Trafikskola	56,9	74,9	72,1
A2 alla	68,9	75,2	74,3
A2 Privatist	56,4	65,0	63,9
A2 Trafikskola	76,5	83,2	82,1
B alla	54,8	54,3	54,5
B Privatist	39,1	42,3	41,0
B Trafikskola	69,7	73,6	71,5
Alla prov	54,9	55,7	55,4

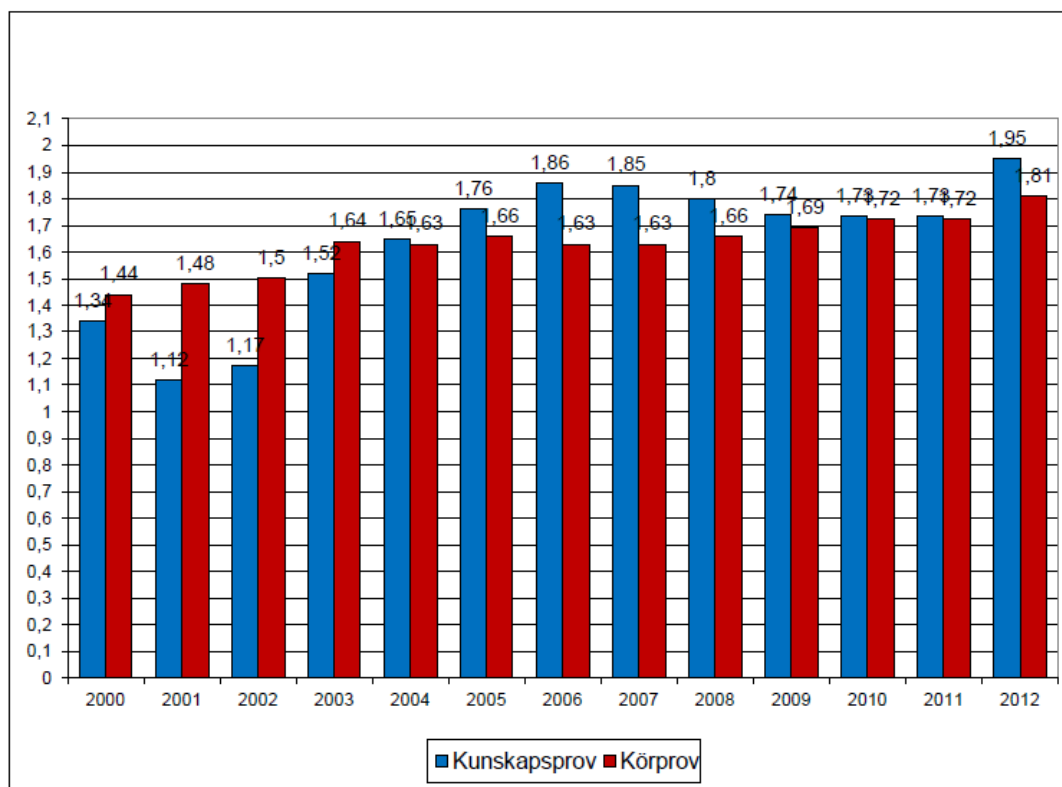
3.3.3. Antal omprov

Med hjälp av det totala antalet genomförda prov och antalet godkända prov kan det genomsnittliga antalet prov per person beräknas. Tabell 7 visar att privatister genomgående behöver göra flera omprov för att bli godkända än trafikskoleanmälda med undantag för kvinnors A1-prov där privatisterna klarar sig med färre omprov. Flest omprov behövs bland privatister för B-behörighet där både män och kvinnor behöver över 2 prov i genomsnitt. Minst antal omprov behövs för trafikskoleanmälda för A2, 1,31 gånger för kvinnor och 1,20 gånger för män (Tabell 7).

Tabell 7. Genomsnittligt antal genomförda prov per person för behörigheterna A och B för män och kvinnor och om de är anmälda som privatister eller genom trafikskola år 2013.

Behörighet	Kvinnor	Män	Alla
A alla	1,55	1,37	1,40
A Privatist	1,78	1,62	1,64
A Trafikskola	1,48	1,25	1,29
A1 alla	1,69	1,53	1,55
A1 Privatist	1,61	1,74	1,73
A1 Trafikskola	1,76	1,33	1,39
A2 alla	1,45	1,33	1,35
A2 Privatist	1,77	1,54	1,57
A2 Trafikskola	1,31	1,20	1,22
B alla	1,83	1,84	1,83
B Privatist	2,56	2,36	2,44
B Trafikskola	1,43	1,36	1,40
Alla prov	1,82	1,80	1,81

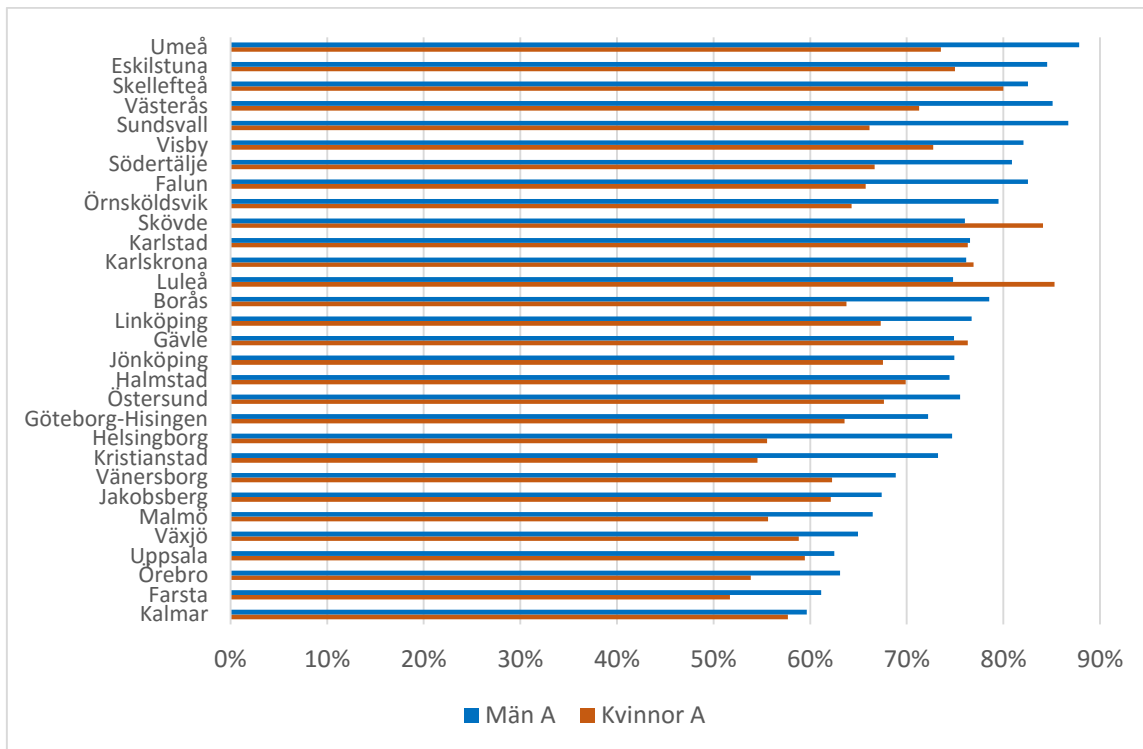
I en utredning för Trafikverket (Erlandsson & Johansson, 2014) har man bl.a. visat att det genomsnittliga antalet omprov för behörighet B har ökat under 2000-talet, både för kunskaps- och körprovet. Från att det under år 2000 gjordes 1,34 körprov och 1,44 kunskapsprov per elev har antalet ökat till 1,95 kunskapsprov och 1,81 körprov under år 2012. Under de första åren behövdes fler körprov än kunskapsprov medan under senare tid förhållandet är det omvända (Figur 23). Ser man till utfallet i Tabell 7 för 2013 kan man konstatera att antalet körprov för behörighet B fortsatt att öka till 1,83 i genomsnitt.



Figur 23. Genomsnittligt antal kunskapsprov och körprov för behörighet B under perioden 2000–2012 (Erlandsson & Johansson, 2014).

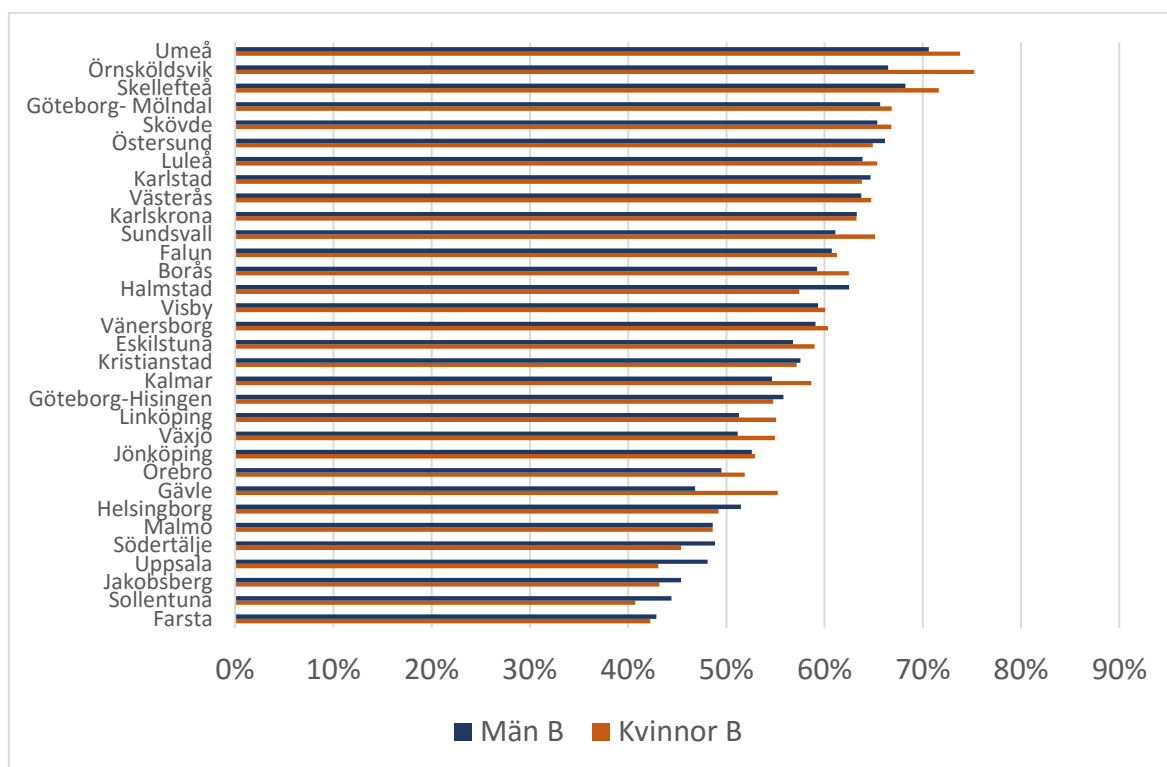
3.3.4. Förarprovskontor

Eventuella skillnader i andel godkända prov har också analyserats med avseende på landets förarprovskontor. Ser man till det sammanlagda resultatet för både män och kvinnor varierar andelen godkända körprov A (A1, A2 och A sammanslaget) från som lägst 59 procent i Kalmar till som högst 85 procent i Umeå. Förhållandet män och kvinnor varierar också väsentligt, från den största skillnaden i andelen godkända körprov, där män klarar provet oftare än kvinnor, på ca 20 procentenheter i Sundsvall, Kristianstad och Helsingborg till den minsta skillnaden på mindre än 1 procentenhet i Karlstad och Karlskrona. I Skövde och Luleå är skillnaderna tydligt det omvända, dvs. att kvinnor klarar provet oftare (Figur 24).



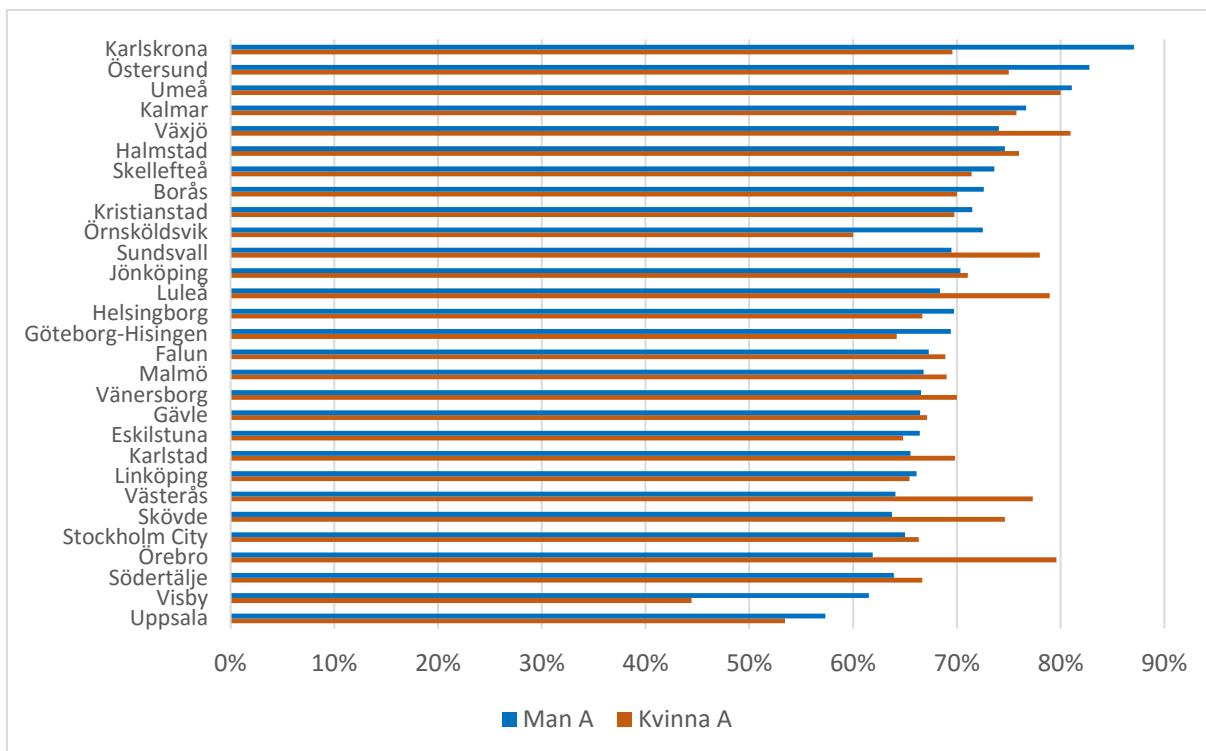
Figur 24. Andel (%) godkända körprov efter förarprovskontor av alla genomförda prov för behörigheterna A1, A2, A sammanslagna år 2013.

För körprovet till behörighet B finns också en relativt stor variation mellan kontor när man slår samman könen. Lägst andel godkända prov har Farsta och Sollentuna med 43 procent medan Umeå har högst med 72 procent. Däremot är skillnaderna mellan de kvinnliga och manliga elevernas godkännandegrad liten i de flesta kontor. De flesta kontoren har en skillnad som är lägre än 3–4 procent medan Gävle och Örnsköldsvik avviker något med 8 respektive 9 procentenheters fördel för kvinnor (Figur 25).



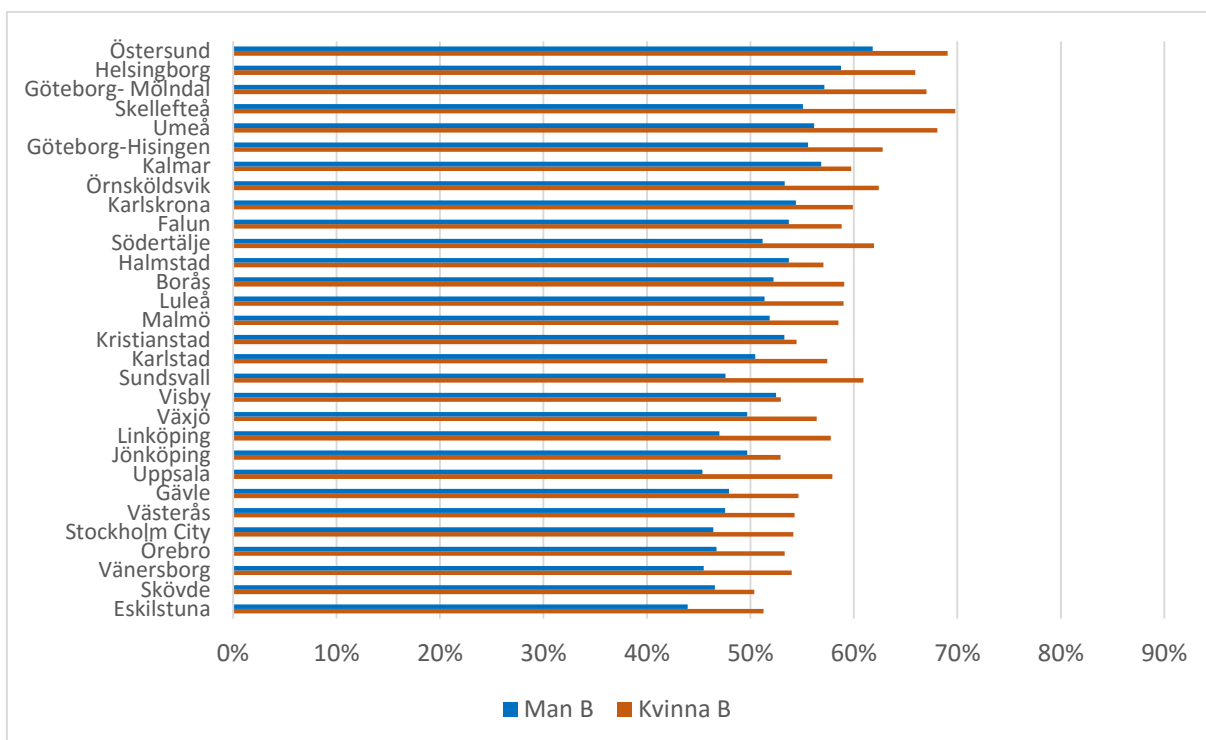
Figur 25. Andel (%) godkända körprov efter förarprovskontor av alla genomförda prov för behörighet B år 2013.

Även för kunskapsproven är variationen mellan kontoren relativt stor trots att det är samma prov och kravgräns i hela landet. I A-provet har Karlskrona flest godkända med 83 procent medan Uppsala och Visby har minst med 57 procent. Skillnaden mellan andel godkända kunskapsprov hos manliga och kvinnliga elever varierar från 18 procent i Örebro till 1 procent på flera kontor. De flesta kontor ligger runt 65–70 procent och har låga skillnader mellan män och kvinnor, runt 1–3 procentenheter (Figur 26)



Figur 26. Andel (%) godkända kunskapsprov efter lärarprovskontor av alla genomförda prov för behörighet A år 2013.

När det gäller kunskapsprovet för B-behörighet är skillnaderna mellan kontoren också stora. Östersund har störst andel godkända prov med ca 65 procent medan Eskilstuna har lägst andel med ca 47 procent. De flesta kontoren ligger mellan 50 och 60 procent (Figur 27).



Figur 27. Andel (%) godkända kunskapsprov efter lärarprovskontor av alla genomförda prov för behörighet B år 2013.

3.3.5. Manlig eller kvinnlig förarprovare

En analys av andelen godkända körprov bland män och kvinnor mot förarprovarens kön visar att under 2013 förrättades 829 A-prov av kvinnliga förarprovare och 9 992 av manliga. För B-prov är motsvarande antal 54 118 av kvinnor och 156 112 av män. De kvinnliga förarprovarena godkänner körprov för A-behörigheter (A, A1 och A2 sammanslaget) oftare (77 procent) än de manliga (71 procent). För B-behörigheter är det ingen skillnad mellan godkännandegrad hos manliga och kvinnliga förarprovare.

En analys av skillnader i godkännandegrad mellan manliga och kvinnliga elever ger vid handen att det inte finns några dramatiska skillnader i hur manliga och kvinnliga förarprovare godkänner manliga och kvinnliga elever. Båda grupperna förarprovare godkänner män oftare än kvinnor för behörighet A. Den enda skillnaden är att tendensen till fler godkända prov bland manliga än bland kvinnliga elever är större hos de manliga (ca 8 procents skillnad) än hos de kvinnliga provarna (ca 3 procents skillnad). För B-behörighet är godkännandegraden lika stor (ca 53–54 procent) oberoende av förarprovarens eller elevens kön (Tabell 8).

Tabell 8. Andel (%) godkända körprov efter provförrättarens kön, av alla genomförda prov för behörigheterna A1, A2, A sammanslagna och B år 2013.

Provförrättare	Elev		Summa
	Kvinna	Man	
Behörighet A	64,8	72,8	71,5
Kvinna	73,9	77,2	76,7
Man	64,1	72,4	71,0
Behörighet B	54,8	54,3	54,5
Kvinna	52,8	54,4	53,6
Man	55,4	54,3	54,8

Som jämförelse kan man konstatera att i kunskapsprovet, där provförrättaren inte gör några bedömningar, är godkännandegraden i stort sett lika för behörighet A och B. Inga tidigare studier har hittats som analyserat utfallet på mc-provet ur ett könsperspektiv. Från förarprovsregistret har uppgifter hämtats om hur stor andel av de som underkänts på provet för A-behörighet som fått anmärkning på manöverprovet. Av tabell 6 ovan framgår att totalt underkänts knappt 30 procent på det praktiska provet med 36 procent av kvinnorna och 27 procent av männen. Sammanlagt innebär det 3 089 underkända prov under 2013. Av dessa underkändes 2 091 prov (68 procent) med anmärkning på manövrering. Av dessa hade huvuddelen anmärkning på en eller flera av ”Bromsning”, ”Lågfart” eller ”Högfart”.

Andelen underkända i körprovet är större bland privatister än trafikskoleanmälda. Detta framgår i tabell 6 ovan. I analysen av vilka moment man underkänts på i manöverprovet framgår av resultaten i tabell 12 nedan att bland trafikskoleanmälda kvinnor och män är andelen anmärkningar på bromsning lika stor, knappt 20 procent, medan kvinnor har en större andel anmärkningar på högfarts- och lågfartsmanövrering än män. Bland privatister är andelen med anmärkning på bromsning högre bland män än bland kvinnor, men tvärtom för lågfartsmanövrering, dvs. att kvinnor har större andel anmärkningar. Kvinnor klarar alltså bromsningen bättre (privatister) eller lika bra (trafikskoleanmälda) som män, högfartsmanövreringen lika bra (privatister) eller sämre (trafikskoleanmälda) än män, men lågfartsmanövreringen sämre än män i båda anmälningsformer (Tabell 9).

Tabell 9. Andel (%) anmärkningar på de olika moment som bedöms vid manöverprov för behörighet A (A1, A2 och A sammanslaget) uppdelat på kön och anmälnings sätt till prov av de som underkänns år 2013.

Moment	Anmälningsform						
	Trafikskola			Privatist			Alla
	Kvinnor	Män	Alla	Kvinnor	Män	Alla	Alla
Bromsning	19,6%	19,4%	19,4%	31,9%	39,4%	38,1%	30,0%
Högfart	65,9%	58,7%	61,2%	67,1%	67,4%	67,4%	64,7%
Lågfart	55,8%	46,3%	49,6%	64,3%	55,7%	57,2%	53,9%

3.3.6. Körprovets olika moment, B-behörighet

I en analys av förarprov genomförd på Institutionen för tillämpad beteendevetenskap vid Umeå universitet (Alger och Eklöf, 2013) har man bl.a. studerat utfallet i körprovet för behörighet B uppdelat på olika moment i provet, men inte fördelat på kön. Man har beräknat andelen underkända prov per genomfört moment. Samma elev kan bli underkänd på flera moment (Tabell 10). Resultatet visar att momenten gatukorsning, körfältskörning, motorväg/motortrafikled, cirkulationsplats och omkörning är de moment där störst andel prov underkänns. Att andelen underkända är så hög för ”övrigt” menar författarna beror på att den kategorin främst används för anmärkningar som inte riktigt passar in under andra moment. Situationsanpassade frågor kan ställas, men kan inte markeras som underkända så de finns inte med i tabellen.

Tabell 10. Andel (%) av genomförda prov som underkänts 2010 (Alger & Eklöf, 2013).

Moment	Andel anmärkningar
Säkerhetskontroll/körställning	5,4
Särskilt manöverprov	8,1
Parkering	9,5
Backning	12,6
Start i lutning	8,6
Vändning	11,5
Användande av reglage	9,2
Oskyddade trafikanter	14,3
Körning i körfält, körfältsbyte	27,6
Gatukorsning	28,8
Signalreglerad korsning	15,8
Cirkulationsplats	21,8
Passerande av stillastående fordon	15,8
Självständig körning mot mål	9,4
Körning i vägarbetsområde	7,7
Järnvägs/spårvägs korsning	10,4
Körning på smal krokig väg	9,7
Motorväg, motortrafikled eller liknande	21,7
Infart/körning på landsväg	14,4

Moment	Andel anmärkningar
Sväng från landsväg	18,1
Omkörning	20,4
Nedsatt sikt, mörker	10,1
Riskfyllt/halt väglag	9,6
Övrigt	97,5

I körprovet markeras också vilka mål enligt den nationella kursplanen som underkända moment avser (Tabell 11).

Tabell 11. Kursplanemål enligt den nationella kursplanen för behörighet B.

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

Alger och Eklöf (2013) har också analyserat det genomsnittliga antalet anmärkningar för dessa kompetensmål (Tabell 12). De finner att det är vanligast med anmärkningar gällande kursplanemålet om avsökningsrutiner och riskidentifiering (mål E). Jämför med männen fick kvinnorna i genomsnitt fler anmärkningar inom målet för manövrering (mål B), men i övrigt är könsskillnaderna små.

Om man i stället tittar på genomsnittligt antal anmärkningar inom kursplanemålen utifrån anmälnings-sätt visar Alger och Eklöf att de som anmält sig privat i genomsnitt får fler anmärkningar inom samtliga mål (Tabell 12). Den största skillnaden gäller avsökningsrutiner (mål E) där privatister får ca 1,5 anmärkningar i snitt jämfört med trafikskoleanmälda som får runt 0,5 anmärkningar.

Tabell 12. Genomsnittligt antal anmärkningar på de olika kursplanemålen uppdelat på kön och anmälningssätt (Alger & Eklöf, 2013).

Kön	Anmälan	A	B	C	D	E	F	G
Kvinnor	Privat	0,07	0,66	0,34	0,56	1,54	0,87	1,44
Män	Privat	0,06	0,42	0,34	0,59	1,45	0,78	1,33
Kvinnor	Trafikskola	0,01	0,25	0,09	0,23	0,63	0,37	0,61
Män	Trafikskola	0,01	0,13	0,07	0,21	0,54	0,31	0,51

4. Människors personliga förutsättningar

Människors personliga förutsättningar, intressen och motiv spelar en stor roll för det mesta man gör i livet, också för vilka val man gör när det gäller körkort, hur man klarar förarproven och hur man uppträder i trafiken. Det kan t.ex. vara fysiologiska faktorer som kroppstillväxt, hormoner och hjärnans neurofysiologiska utveckling. Det kan också handla om psykologiska mekanismer som t.ex. personlighet attityder och självvärdering. Sociala förhållanden såsom gruppnormer och social bakgrund. Det finns en stor mängd forskning kring de här mekanismernas betydelse för hur man fungerar både generellt och i trafiken. Sammantaget pekar den mot att risktagande är en konsekvens av ett komplicerat samspel mellan alla dessa perspektiv, det fysiologiska, det psykologiska och det sociala.

Det saknas i stor utsträckning forskning som direkt kopplar sådana bakomliggande faktorer till hur man klarar förarprovet, men i flera avseenden är kopplingen uppenbar, antingen med utgångspunkt i statistik om förarprov eller genom indirekt kopplad forskning om t.ex. relationer mellan bakgrundsfaktorer och provresultat i andra utbildningssammanhang än förarutbildning. Några av dessa bakgrundsfaktorer diskuteras i detta kapitel.

4.1. Fysiologiska och neurofysiologiska faktorer

Det finns en rad fysiologiska och neurofysiologiska faktorer som påverkar hur man betar sig och vilka överväganden man gör som trafikant. Det kan t.ex. handla om kroppens tillväxt, hjärnans utveckling och hormoner.

4.1.1. Kroppstillväxt

Kroppstillväxt är sannolikt av störst betydelse för de som ska köra motorcykel, men också för förutsättningarna att manövrera vissa typer av bilar. Kvinnor blir i genomsnitt 166 cm långa och väger 67 kg medan män blir 179 cm och väger 82 kg (16–84 år). För motorcyklister innebär dessa skillnader att fler kvinnor kan få problem med att hantera stora motorcyklar än män. Det kan t.ex. gälla möjligheterna att stabilt nå ner till marken eller att ha full kontroll över motorcykeln vid fullt styrutslag. Det är dock viktigt att konstatera att kroppsstorlek är en faktor som också kan ställa till problem för kortväxta män.

Ju högre behörighet desto större blir motorcykeln men det finns också motorcyklar i de högre behörigheterna som är byggda så att de passar för kortare personer. Många kvinnor väljer sådana motorcyklar, vilket bl.a. har visats i en enkätundersökning bland motorcyklister (Nordqvist & Gregersen 2010). Ett problem som SMC beskriver är att kvinnliga motorcyklister sällan har tillgång till dessa mc-typer under utbildningen och provet. Många trafikskolor börjar nu använda motorcyklar där höjden på sadeln kan justeras, men fortfarande finns det, enligt andra rapporter från såväl motorcyklister som trafikskolor, många som inte har sådana motorcyklar eller att även dessa motorcyklar fortfarande är för höga.

4.1.2. Hjärnans utveckling

Under senare år har det blivit möjligt att förstå vad som händer i barns och ungdomars utveckling av sina hjärnfunktioner. Man har bl.a. utnyttjat funktionell magnetresonanstomografi (fMRI) som är en bildbehandlingsteknik som gör det möjligt att iakttä vad som händer i hjärnan och vilka delar som aktiveras vid olika uppgifter. De här kunskaperna är viktiga för att förstå hur ungdomar kan hantera trafiksäkerhet och värdera risker.

Två delar av hjärnan som är av stor betydelse för risktagande och trafiksäkerhet är det limbiska systemet och prefrontala cortex. I det limbiska systemet aktiveras känslor och sinnesstämningar som reaktion på t.ex. biologiska obalanser i kroppen eller händelser i omgivningen, t.ex. hot och risker. Kroppen reagerar på de här signalerna med t.ex. oro eller glädje. I sin ytterlighet kan reaktionerna bli

kraftiga och okontrollerade, t.ex. i form av panik, flykt eller aggressivitet. Det limbiska systemet ger alltså utlopp för våra känslor och impulser medan prefrontala cortex är den del av hjärnan som håller reda på våra planer och kontrollerar i vad mån våra handlingar är förnuftiga eller inte.

I den prefrontala cortex finns funktioner såsom förmågan att reflektera över konsekvenser av ett val eller ett beteende, samordning av minnen och erfarenheter, kontroll över ohämmade känslor och impulser, värdering av risker, prioritering mellan kortsiktiga och långsiktiga mål, hänsynstagande och att integrera komplicerad information (Eriksson, 2007). Den fungerar som en sambandscentral som styr hur vi ska reagera på händelser och värdera konsekvenser och är därför avgörande för att man ska kunna göra förnuftiga val i olika situationer i livet.

Flera intressanta resultat har framkommit i forskningen kring utvecklingen av de här två delarna av hjärnan. Bl.a. har neurofysiologen Jay Geidd (Gogtay & Geidd, 2004) och hans forskargrupp från USA konstaterat att det limbiska systemet med funktionen att ge uttryck för känslor och impulser, är relativt färdigutvecklat redan vid 15 års ålder. Utvecklingen av prefrontala cortex däremot, som bl.a. kontrollerar de här känslorna och impulserna, har man konstaterat dröjer betydligt längre. För flickor pågår den upp till 22–23 års ålder och för pojkar upp till 25–26 års ålder. Uppgifterna om åldrar kan variera något mellan olika studier, men det står ändå klart att utvecklingen pågår under längre tid än man tidigare trott och att flickor har utvecklat sina kontrollerande funktioner tidigare än pojkar (Gogtay & Geidd, 2004).

Man har också kunnat konstatera att utvecklingen av arbetsminnets kapacitet, också beläget i prefrontala cortex, har stor betydelse för hur man presterar i tester (Ullman, Almeida & Klingberg 2014), något som kan vara en förklaring varför män och kvinnor presterar olika i prov såsom körkortsproven.

Någon tillämpad forskning som direkt visar betydelsen av hjärnans utveckling för trafiksäkerhet eller för förmågan att klara det teoretiska och det praktiska körkortsprovet hos ungdomar har ännu inte gjorts. Trots detta står det klart att de funktioner som berörs är avgörande för vilka beslut man som ungdom tar när det gäller beteende i trafiken. Hit hör t.ex. att som alkohol eller drogpåverkad cykla, köra moped, motorcykel eller bil, att köra för fort, att trimma moped eller att impulsivt följa gruppnormer och kamrattryck. Man kan därför konstatera att ungdomar inte är färdigutvecklade när det gäller att reflektera över konsekvenser, att de lättare än vuxna reagerar känslomässigt och impulsivt snarare än logiskt och förnuftigt och att snabb njutning oftare är viktigare än långsiktig planering. Eftersom flickor utvecklat sina kontrollerande funktioner tidigare än pojkarna kan detta vara en förklaring till varför unga män tar mer risker än unga kvinnor, men knappast varför det finns skillnader tidigt i tonåren. Detta får dock betraktas som en hypotes eftersom det fortfarande saknas forskning som direkt studerar sambanden mellan denna utvecklingsprocess och risktagning i trafiken. I detta sammanhang måste vi också påpeka att det finns en stor variation mellan individer, där t.ex. många av pojkarna är ”förnuftiga” tidigt och många av flickorna tar längre tid på sig med sin utveckling än genomsnittet av pojkarna.

4.1.3. Hormoner

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

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

En sensationssökare är en person som tar många risker, (se även 4.2.1) och även här har man studerat kopplingen till testosteron. Resultaten från tidigare studier är inte enhälliga eftersom några funnit ett samband och andra inte (se Campbell, m.fl., 2010). Campbell m.fl. (2010) visade att där man funnit en koppling kunde man även se att individerna hade andra problem, såsom alkoholism och ADHD. I deras studie undersökte man därför inte enbart testosteron utan även effekten av andra hormoner. Resultatet visade att det inte främst var testosteron som förklarade sambandet utan DRD4³ vilket har kopplats till ADHD. Slutsatsen var att andra faktorer än testosteron spelar en större roll. Detta stöds även av Rosenblitt, Soler, Johnson och Quadagno (2001) som inte heller kunde finna ett samband mellan testosteron och sensationssökande. I detta fall var det nivån av kortisol som var avgörande (men enbart hos männen). Metha, Welker och Zilioli (2015) studerade också sambandet mellan testosteron och kortisol men denna gång fann man att de samvarierade. En hög dos av testosteron resulterade i risktagande endast om dosen av kortisol var låg. I detta sammanhang är det också viktigt att lyfta fram att Rosenblitt m.fl. (2001) studie var den första sedan 1978 som studerat sambandet mellan kvinnor, hormoner och sensationssökande. Av den anledning vet man väldigt lite om vad som påverkar kvinnors sensationssökande och detsamma gäller även aggressivitet (Almeida, Cabral & Narvaes, 2015).

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

4.2. Psykologiska och sociala faktorer

Trots att körkortstagandet förskjuts uppåt i åldrar är det fortfarande så att de flesta tar sitt körkort medan de är unga. Att vara ung innebär att vara mitt inne i en komplicerad utvecklingsprocess. Man tar de stora viktiga stegen att utvecklas från barn till vuxen. Man vill frigöra sig från sina föräldrar och andra vuxna, visa dem och sig själv att man klarar sig på egen hand och visa att man är en oberoende och självständig individ. För olika personer innebär den här tiden olika livsstil och aktivitetsmönster, olika grupptillhörigheter och olika typer av socialt samspel. Det påverkar i sin tur vilka val man gör som trafikant i olika roller. Det finns en rad psykologiska och sociala motiv som styr ens beteende. De här motiven är uttryck för många av de personliga förutsättningar man bär med sig in i rollen som trafikant.

4.2.1. Personlighet

Personligheter är mer eller mindre stabila inre faktorer som bidrar till bestående och karakteristiska mönster av känslor, tänkande och beteende. Ungdomsåren är en viktig period för att utveckla personligheten och studier har visat att det finns ett samband mellan personlighet och hur man beter sig i trafik. De personlighetsdrag som pekats ut som relaterade till olycksinblandning och riskfyllt

³ Kortfattat: DRD4 är en gen som aktiveras av dopamin vilket i sin tur påverkar flera olika hjärnfunktioner

beteende är enligt den norska forskaren Ulleberg (2002), framför allt sensationssökande, aggressivitet, impulsivitet, emotionell labilitet, bristande hänsynstagande och att vara antisocial eller socialt avvikande. Det kanske tydligaste sambandet med olycksinblandning finns för sensationssökande personlighetsdrag. Detta är inte förvånande eftersom en person med ett sensationssökande personlighetsdrag ägnar sig åt många riskfyllda aktiviteter. Detta personlighetsdrag har förmodligen en biologisk orsak eftersom sensationssökaren behöver högre stimulansnivåer för att reagera jämfört med andra (Zuckerman, 1994).

Zuckerman (1994) utvecklade ett test för att mäta detta fenomen och fann fyra olika typer av sensationssökande; spänning och äventyr (thrill and adventure); upplevelsesökande (experience seeking); blir lätt uträkad (boredom susceptibility) och ohämmade (disinhibition).

De som får höga testpoäng på skalan som mäter spänning och äventyr ägnar sig åt flera riskfyllda aktiviteter såsom fallskärmshoppning och söker sig till yrken som brandman och polis. Zuckermans (1994) fann också att förare som kör vårdslöst tenderar att vara sensationssökare men bara om detta också var kopplat till en hög grad av aggressivitet. Han fann också att män i högre grad än kvinnor var spänning- och äventyrssökare och att de var mera ohämmade. En förklaring till detta kan vara att erfarenheter som mäter spänning och äventyr inte tidigare varit öppet för kvinnor.

Skalan som mäter upplevelse sökande påvisade däremot inga könsskillnader vilket innebär att kvinnor är lika öppna för nya erfarenheter som män. En omfattande metaanalys av studier som mäter sensationssökande har visat att skillnaden mellan män och kvinnor är mindre nu än tidigare. Men detta berodde inte på att kvinnor blivit mer sensationssökande utan att männen minskat sitt och därmed närmat sig kvinnors nivåer (Cross, Cyrenne & Brown, 2013).

4.2.2. Attityder

I en engelsk undersökning (Waylen & McKenna, 2002) frågade man 11–16-åringar om attityder m.m. till trafik. Det man fann var att det finns tydliga skillnader mellan pojkar och flickor redan från 11 års ålder. Pojkar gillade t.ex. fart mer än flickor och var mer benägna att acceptera att folk bryter mot regler än flickor. Pojkarna hade dessutom inställningen att bilkörning var enklare och att bilen skulle göra dem mer populära. Man konstaterar i dessa studier att det finns en utvecklingslinje från tidiga tonår där man knappast är medveten om trafikens risker eftersom man är för ung för att köra bil men man har ändå en uppfattning om bilkörning, till tiden då man är tillräckligt gammal för att köra bil.

Trots detta är det fel att behandla alla ungdomar men kanske framförallt alla män som en homogen grupp. I en studie av McDonald, Ingham, Hall och Rolls (1991) beskrevs 2/3 av hela urvalet av män som säker och endast 1/3 som osäker. De båda grupperna skilde sig inte åt när det handlade om ålder, social klass, körerfarenhet, utbildning, typ av bil och hur många prov de fick genomgå innan de fick sitt körkort. Samma argument gäller för kvinnor som kanske i högre grad än männen behandlats som en homogen grupp. Väldigt få studier har studerat enbart kvinnor, utan i de flesta fall har de jämförts med männen.

I en studie av Forward, Henriksson, Nyberg och Forsberg (2012) som studerade mopedungdomars inställning till bl.a. hastighetsöverträdelser fann man visserligen att pojkar, jämfört med flickor, hade en mer positiv inställning till att överskrida hastighetsgränsen i tätort. Men då man jämförde flickor som hade för avsikt att bryta mot reglerna med flickor som inte hade samma avsikt visade det sig att deras bild av en sådan person skiljde sig åt. De som ville bete sig på detta sätt ansåg i högre grad att personen var tuff, någon som inte behövde imponera på andra, säker, klok men också inte lika ”killig” och självisk. Frågan var sedan om pojkar och flickor påverkades av liknande faktorer eller inte. Resultaten visade att flickor och pojkar som ville bete sig på ett riskfyllt sätt påverkades i stort sett av liknande faktorer. De ansåg att det var kul att köra fort och att de var lika en person som körde alkoholpåverkad. Liknande resultat har även påvisats bland äldre bilförare (Forward, 2010). I denna

studie var det en uppfattning att hastighetsöverträdelser gör bilkörningen mera angenäm något som förklarade både män och kvinnors beteende.

4.2.3. Självvärdering

Unga män under 25 år anses vara mer optimistiska i sin bedömning av den egna körförmågan än andra (Engström m fl, 2003; Matthews & Moran, 1986; Parker, West, Stradling & Manstead, 1995). I en studie av Corbett och Simon (1992) övervärderade de unga männen sin förmåga mer än kvinnorna. Rothe (1987) fann också att männen ansåg att de hade något som liknade en medfödd förmåga att köra bil och därför ansåg att förarutbildning var överflödigt (citerad i Hanns, 1992). I en amerikansk studie fick unga bilförare, 18–24 år, skatta olika riskfyllda förarbeteenden på fyra skalor: hur vanligt förekommande de är, hur allvarliga, hur stor risken för olycka är och risk att bli ertappad. Forskaren fann att män var mer optimistiska än kvinnor, framförallt när de bedömde den egna körförmågan. Män och kvinnor hade dock liknande uppfattningar om hur vanligt förekommande beteendet var, men män ansåg i förhållande till kvinnorna att beteendena generellt var mindre allvarliga (DeJoy, 1992).

En övertro på sin egen körförmåga och en tro att olyckor är något som händer andra kan kopplas till ett optimistiskt tänkande. En optimist tenderar att se problem som något tillfälligt och att det beror på händelser utanför sig själv. Detta kan givetvis vara bra men det kan också leda till att man tar stora risker och då beskrivs det som orealistisk optimism. Detta kan bero på att man är egocentrisk och tror att man själv är skyddad på något sätt eftersom man inte tror att man själv kommer att råka illa ut (Ruthig, Perry, Hall & Hladkyj, 2004).

En annan förklaring till denna övertro på sig själv är att det kan hjälpa till att mildra ängslan, dåliga saker händer inte mig (Higgins, Amand & Poole, 1997). Dessa personer har en förmåga att bara ta in sådant som kan öka deras självkänsla.

4.2.4. Gruppnormer och social bakgrund

Med de stora valmöjligheter som står till buds för tonåringar idag, blir normer och grupptillhörighet viktiga komponenter även för hur man betar sig i trafiksammanhang. Den egna gruppen har stort inflytande över företeelser som att använda cykelhjälm, mopedhjälm (och att knäppa fast den), att trimma mopeden, att köra efter att ha druckit alkohol, att vara med på streetrace, drifting, car surfing m.m., men också över hur man väljer att lägga upp sin körkortsutbildning. Cykeln, mopeden och bilen och hur de används, är också viktiga symboler för att förstärka självbilden och identiteten gentemot omgivningen och den egna gruppen.

När det gäller kompistryck finns det forskning som visar att förmågan att stå emot grupstryck och att låta sig påverkas, gradvis ökar under hela tonårsperioden för att stabiliseras några år efter 20 års ålder (Steinberg & Monahan, 2007). I de yngre tonåren är alltså grupstryck av större betydelse än runt 20-årsåldern. Detta kan i viss mån förklara skillnaderna mellan resultat från studier om passagerarpåverkan från USA/Australien och Sverige. I studier från USA och Australien fann man att olycksrisken ökade bland nyblivna förare om de hade passagerare i bilen. I Sverige fann man precis det omvända, att olycksrisken minskade (Engström, 2008). Länderna skiljer sig genom att nyblivna förare i USA och Australien är 16–17 år medan de i Sverige är 18–19.

Att bete sig riskfyllt i trafiken, t.ex. genom att cykla utan hjälm, köra trimmad moped eller att kombinera alkohol och trafik är således inte ett fristående fenomen utan hänger nära samman med en rad bakomliggande psykologiska och sociala faktorer. Flera forskare har visat att dessa samband är starka, t.ex. mellan riskfyllt beteende i trafiken och bristfällig social bakgrund, brottslighet och missbruk (både eget och i familjen), dåliga egna betyg i skolan eller låg utbildning hos föräldrar (Engström m.fl., 2003). Det kan t.ex. gälla rattfylleri, trimning av moped, fortkörning eller att strunta i att använda hjälm eller bilbälte.

4.3. Genus, stereotyp tänkande och den självuppfyllande profetian

I detta avsnitt fokuserar vi på det sociala könet eller genus snarare än det biologiska könet och visar hur detta påverkar våra preferenser, förväntningar och självbild men också på vilket sätt andras förväntningar kan påverka det egna beteendet.

4.3.1. Genus

En rad olika studier har visat att vi ofta kategoriserar människor utifrån vilket kön de har (se Hertz, & Durkin, 2004). Förmågan att skilja mellan man och kvinna bidrar till utvecklingen av den sexuella identiteten och ligger till grund för hur vi betar oss och hur vi tolkar vår omgivning.

Att vara en man eller kvinna innebär inte enbart att man är en individ utan att man tillhör en grupp som förväntas dela samma egenskaper (Grace, David & Ryan, 2008). Kön kan hjälpa barnet att förstå hur denne skall uppträda och små barn tenderar att imitera andra av samma kön som dom själva. Detta gäller framförallt pojkar som ofta retar andra om de inte betar sig enligt den gällande könsrolls-normen (Grace, m.fl., 2008).

Studier har visat att vid en så låg ålder som tre år kan barn klassificera objekt utifrån om de är kopplade till det manliga eller det kvinnliga, exempelvis att en lastbil är kopplad till pojke (se Banse, Gawronski, Rebetz, Gutt & Morton, 2010). Man har också sett att den sexuella identiteten kommer till uttryck i lek. Pojkar är oftare involverade i lekar som är utmanande och där de tar risker. De är också mera inriktade på att bete sig på ett stereotypt manligt vis. Detta visar sig i att de försöker vara tuffa och inte uppträda som en flicka. Det vore trots allt fel att överdriva dessa skillnader men det kommer speciellt till uttryck i grupper med samma kön (se Rutter, Giller & Hagell, 1998).

Sysslor och färdigheter kopplade till den manliga identiteten

Från början har bilen förknippats med mannen. Flera forskare hävdade att kvinnor inte kunde tänka på två saker samtidigt och att deras oro, osäkerhet och nervositet skulle göra dem till sämre förare (Berger, 1986). Dessutom körde de alldeles för försiktigt (Wachs, 1992). Man trodde också att bilkörning skulle inverka negativt på kvinnligheten (Berger, 1986). Den ideala föraren var därmed en man. Även om synen på kvinnliga bilförare har förändrats finns det fortfarande en stark koppling mellan män och förmågan att köra bil i vår kultur (Granie & Papafava, 2011).

Andra områden som förknippas med den manliga identiteten är viss form av idrott (fotboll, basketboll). De kvinnor som sysslar med detta känner sig marginaliserade och annorlunda från ”vanliga kvinnor”. Detta gällde framförallt kvinnor som tävlade i ”manliga” grenar då de upplevde en större könsrollskonflikt jämfört med kvinnor som tävlade i ”kvinnliga” grenar (Sugihara, 2000).

Matematik är ytterligare ett område som anses vara maskulint. Jakobsson, Levin och Kotsadam (2013) visade att både i Sverige och i El Salvador har pojkar en överdriven tro på sin egen förmåga då det handlar om vilket betyg de skall få i matematik medan det motsatta gäller för flickor.

4.3.2. Stereotyp tänkande

Det som beskrivits i detta avsnitt är exempel på ett stereotyp tänkande. *Stereotypi* definieras som en generalisering av en grupp där personerna förses med identiska egenskaper, oberoende av verkliga variationer. Som tidigare nämnts gäller detta i hög grad män och kvinnor som kategoriseras utifrån vilket kön de tillhör.

Vår tendens att kategorisera och gruppera samman information, och använda sig av detta för att tolka vår omvärld kan leda till både negativa och positiva stereotyper. De negativa används sedan på ett diskriminerande sätt.

Forskningen har visat att stereotyp tänkande, då det väl har etablerats, aktiveras automatiskt (Banse, m.fl., 2010; Oakhill, Garnham & Reynolds 2005). En aktiverad respons påverkar beteendet även om tänkandet bygger på felaktigheter (Banse, m.fl., 2010; se även Starck & Deutsch, 2004 för en översikt).

Detta innebär att man hänger sig fast vid en stereotyp även om det man ser inte överensstämmer med denna bild. Istället för att ändra uppfattningen beskriver man det som undantaget. En anledning till detta kan vara att ett förnekande kräver en mera omfattande kognitiv ansträngning eftersom man måste tänka om (Bargh, 1994 i Banse, m.fl., 2010). Detta skulle då innebära att det är relativt lite man kan göra för att kontrollera en aktiverad stereotyp (Cunningham & Macrae, 2011).

För att förklara mekanismen bakom detta tänkande har man utgått ifrån teorier som bygger på s.k. schema (Bem, 1981). Scheman kan beskrivas som mentala strukturer, eller genvägar, som människor använder för att organisera sina kunskaper. Dessa scheman påverkar vilken information vi uppmärksammar, tänker på och lägger på minnet, t.ex. vardagsteorier, fördomar, attityder, föreställningar om olika fenomen. En bild eller mall man har för att förklara hur något ser ut och fungerar. Enligt denna teori använder vi oss av olika mentala genvägar för att snabbare nå vårt schema. Detta innebär att vi i de flesta fall inte tar till oss all information och analyserar den noggrant. Istället använder vi oss av de scheman som vi redan har. De mentala genvägarna vi använder oss av är baserade på olika regler; tillgänglighet, representativitet och förankring och anpassning (se också Oakhill, m.fl., 2005).

Tillgänglighetsregeln: Man använder det schema som finns till hands så man slipper tänka och analysera det man står inför. Med andra ord, det man är van vid och det som finns i ens närhet. Att använda denna regel är bekvämt men inte alltid det bästa och mest korrekta.

Representativitetsregeln: Man bedömer något utifrån hur likt det är något annat. Man har en bild/schema för en representant av det man ska tolka. Första gången man såg ett päron kanske man trodde att det var ett äpple för det var det enda man hade erfarenhet av.

Förankrings- och anpassningsregeln: En tendens att hålla fast vid sin egen utgångs hypotes. Forskning har visat att människor tolkar sin omgivning så att den passar in med tidigare idéer. När en hypotes har blivit formad är den svår att ändra på.

Våra fördomar, stereotypa bilder kan sedan bli förstärkta eftersom våra förväntningar kan bli självuppfyllande.

4.3.3. Självuppfyllande profetior

När en människa har förväntningar på hur en annan person ska vara kan detta bli uppfyllt. Våra förväntningar påverkar hur vi beter oss mot denna person vilket i sin tur gör att denne kanske beter sig som vi förväntar oss.

Studier har visat att en person som upplever en negativ stereotyp i en krävande situation presterar sämre (Yeung & Hippel, 2008). I en studie med kvinnor, som vanligtvis var väldigt duktiga i matematik, fann man att de som fick höra att män var bättre på matematik jämfört med kvinnor presterade sämre än de kvinnor som inte fick samma budskap (Spencer, Steele & Quinn, 1999). Det enda de fick veta i experimentet var att testet visade på en könsskillnad, inte i vilken riktning. Det var dock uppenbart att de utgick ifrån att det var kvinnor som var sämre. En tolkning av detta resultat är att om man skall lyckas måste man kunna identifiera sig med den som lyckats, något som kan vara svårt då kvinnors förmåga inom detta område ofta nedvärderas (Steele, 1997). Detta resultat stöds även av Shih, Pittinsky och Ambady (1999) som fann att flickor som blev påmindas om deras kvinnliga identitet presterade sämre på ett matteprov. Likande resultat har presenterats i andra studier även om det finns vissa undantag (se Sticker & Ward, 2004). Kvinnor och unga flickor som fick genomföra en

kvantitativ test som mätte deras förmåga blev sämre då de blev påmind om sitt kön. Svarta sökande som blev medvetna om sin etnicitet innan ett verbalt prov presterade sämre, samma sak gällde inte vita. Sticker och Ward (2004) menade att en negativ stereotyp påverkade deras intellektuella förmåga.

Detta kan även appliceras på körskoleelever och att en kvinna som upplever att hon kategoriseras som en dålig förare, en rädd förare osv, på grund av sitt kön kommer att prestera sämre i en krävande situation. Detta var också något som Yeung och Hippel (2008) visade i en simulatorstudie. Experimentgruppen fick höra att syftet med studien var att ta reda på varför män var bättre förare än kvinnor. Kvinnorna i denna grupp körde sämre än i kontrollgruppen och hade de dubbelt så stor risk att köra på en fotgängare.

4.4. Faktorer som påverkar förmågan att genomföra ett prov

Pressen en person är under då de kör upp är omfattande och kan påverkas av den egna självbilden och hur man tolkar andras förväntningar. Att uppleva oro och ångslan inför prov är vanligt förekommande och frågan är vad detta beror på och om det kan påverka resultatet av ett prov.

Att uppleva ångslan inför prov är inte ovanligt (Macher, m.fl., 2013). I en studie från Tyskland rapporterade 15–20 procent av studenterna att de upplevde nervositet även då provet inte var så krävande (Hahne, 1999 i Macher, m.fl., 2013). Studier har även visat att kvinnor är ängsligare inför prov rent allmänt (Martin, 1997; Putwain, 2007; Zeidner, 1998) men även prov kopplat till statistik (Bradley & Wygant, 1998; Macher, m.fl., 2013).

Olika studier inklusive en mera omfattande meta-analys har visat att chansen är högre att nervösa studenter blir underkända (Ruthig m.fl., 2004). Anledningen till detta är att ångslan inför test har en försämrande effekt på inläringen (Putwain, 2008). Detta kan då innebära att en blockering uppstår i hjärnan pga. av att stressen är för hög (McIlroy, Bunting & Adamson, 2000). Det är därför inte ovanligt att man under ett prov inte klarar av en uppgift som i vanliga fall gått riktigt bra.

Anledningen till att man upplever ångslan inför prov innefattar både kognitiva och emotionella delar. Den kognitiva delen är kopplad till oro och negativa tankar medan den emotionella delen beskriver spänningar och kroppsliga symptom (exv. jag känner mig nervös, jag får panik, jag blir spänd och får ont i huvudet). Oro brukar också delas upp i oro kopplat till själva provet och irrelevanta tankar vilket innebär att man flyr från uppgiften och börjar dagdrömma, (Putwain, 2008).

Oro kan handla om att man tror att man skall misslyckas (Putwain, 2007; Putwain, & Symes, 2011). Man har pekat på att den försämrade förmågan är en konsekvens av att man tvivlar på sig själv snarare än bristande förmåga (Proost, Derous, Schreurs, Hagtvet & De Witte, 2008). Detta gäller i de flesta fall utom då förmågan faktiskt var låg (se McIlroy, m.fl., 2000). Man har även pekat på att de negativa tankarna stör och avleder personen från att klara uppgiften (McIlroy, m.fl., 2000). Under vissa förhållanden kan ångslan innebära kollaps av den egna förmågan något man beskrivit som kvävning ”choking” (Baumeister, 1984)

Elliot och Pekren (2007) menar att förhållandet mellan kompetens och oro påverkas av uppsatta mål. En förväntan av att misslyckas kommer från en tro på att man inte är kompetent nog och detta kan i sin tur kopplas till en rädsla för att misslyckas. I varje fall om det är viktigt att man presterar bra inom det specifika området (i Putwain & Symes, 2011).

Man kan därför säga att det handlar om hur man upplever den egna förmågan snarare än den verkliga (McIlroy, m.fl., 2000). Det är därför inte förvånande att personer med en hög självkänsla upplever mindre stress inför ett prov än andra (Mellanby, Martin & O’Doherty, 2000). Detta kan då vara en förklaring till varför kvinnor har en mera negativ syn på sin egen förmåga (Proost, m.fl., 2008). Studier har nämligen visat att kvinnors självbild är sämre än männens, något som även gäller i de yngre åldrarna (Gluck, Lynn, Dritschel & Brown, 2014; Mellanby, m.fl., 2000). Rent allmänt tolkar en

flicka en situation mera negativt än pojkar (Gluck, m.fl., 2014). I en studie av Li, Lee och Solmon (2006) diskuteras detta ämne mera ingående där man även tar hänsyn till om uppgiften anses vara könstypisk eller inte. När både män och kvinnor fick bedöma sin fysiska förmåga att utföra olika sportsliga aktiviteter som ansågs vara könstypiskt skattade de sin förmåga som bättre än om det inte ansågs vara det. Trots det var ändå männens skattning av den egna förmågan att utföra en 'kvinnlig aktivitet' högre än kvinnornas. En annan slutsats från studien var att kvinnor kopplar sin kompetens till förmåga medan männen tolkar det mera som att de har en naturlig förmåga att klara av uppgiften.

Proost, m.fl. (2008) lyfter fram en annan viktig dimension som även tar med det sociala sammanhanget testet genomförs under. De menar att nervositet kan kopplas till upplevelsen av den egna förmågan men också trycket från andra. Proost, m.fl. (2008) studie visade att kvinnor upplevde mera intern nervositet men att de också klarade av testet bättre än männen. Författarna tolkar det som att denna form av nervositet inte alltid leder till sämre resultat. Andra studier har också visat att den emotionella reaktionen kan vara positiv eftersom det gör personen mera skärpt. Förutsättningen för att det skall få detta resultat är att man tolkar de fysiska impulserna på ett positivt sätt (McIlroy, m.fl., 2000).

En viktig fråga är vad händer i kroppen då man är nervös och hur det kan påverka förmågan att köra bil. En ängslig person har ofta en stel hållning, bristande koordination och osammanhängande rörelser. I en studie av Fairclough, Tattersall och Houston (2006) fann man att ängsliga personers finmotorik påverkades mer än deras grovmotorik, faktorer som kan påverka hur man hanterar pedaler och växlar i samband med manövrering.

I Faircloughs, m.fl. (2006) studie deltog elever som alla praktiserat i genomsnitt 55 timmar. De fick köra i tre olika omgångar; normal körning, träning inför uppkörning och uppkörning. I samband med detta mätte man deras hjärtrytm och innan försöket fick de fylla i ett frågeformulär som mätte ängslan och körförmåga. Resultaten visade att de som inte klarade uppkörningen gjorde fler allvarliga fel jämfört med deras två andra körningarna. Resultatet från testet som mätte ängslan visade att den var högre under uppkörning än annars, något som gällde både de som klarade uppkörningen och de som inte klarade detsamma. En skillnad uppvisades dock, de som misslyckades hade en signifikant högre nivå av ängslan under uppkörningen jämfört med deras andra körningar. Hjärtrytmen var också signifikant högre hos dem som misslyckades jämfört med de som lyckades, vilket återigen enbart gällde under själva uppkörningen. Felen som de gjorde handlade mycket om kontroll, både under normal körning och under manövrering. Båda dessa fel kan kopplas till en hög nivå av ängslan. Att missa att titta i spegeln och att inte vara tillräckligt uppmärksam kan kopplas till att man koncentrerar sig mer på det som anses vara hög prioritet och ger mindre tid till annat. Andra fel såsom brister i manövrering kan också kopplas till ängslan och spänningar.

5. Problembeskrivning från berörda aktörer

5.1. Workshop med berörda organisationer

I utredningsuppdraget angavs att ”Arbetet ska ske i samråd med berörda aktörer”. Som inledning till utredningsarbetet kallades därför ett antal berörda aktörer till en workshop med syfte att låta varje aktör ge sin syn på förarprovet ur ett genusperspektiv och på vilket sätt de kan bidra med underlag till utredningen.

Viktigt att notera är att workshopen var en blandning av faktaredovisningar och diskussioner. Det innebär att även upplevda problem som inte finns dokumenterade eller mer eller mindre genomarbetade förslag redovisades och diskuterades. För utredningen har dessa inslag utgjort en av flera grunder för det fortsatta arbetet och för rapportens diskussioner och slutsatser.

Näringsdepartementet inledde med en kort presentation av uppdraget. Uppdraget beskrivs närmare i inledningen, kapitel 1. VTI presenterade hur man planerade att genomföra utredningen. Man visade också en översikt över initialt sammanställd provstatistik, dels över körkortstagandet och dess utveckling, dels över provresultat. Dessutom visade man en del forskning kring relationer mellan provresultat och vissa bakgrundsfaktorer såsom födelseland, boende i storstad eller tätort samt utbildningsbakgrund. Dessa resultat redovisas separat i denna rapport i avsnitt 3.2.

Transportstyrelsen redovisade framför allt regelverket kring motorcykelprovet. Man visade på ordningsföljd och beslutsfattare för direktiv, lagar, förordningar och föreskrifter som i princip är som följer:

1. EU:s Körkortsdirektiv (beslutas av EU)
2. körkortslagen (beslutas av riksdagen)
3. körkortsförordning (beslutas av regeringen)
4. föreskrifter för förarprov (beslutas av Transportstyrelsen).

Man visade den svenska varianten av manöverprov och exempel på andra utformningar från några andra länder. Minimikraven på provfordon för behörigheterna A1, A2 och A presenterades också.

SMC presenterade olika perspektiv på förarprovet för motorcykel. För SMC är jämställdhetsperspektivet mycket viktigt och man lyfter fram det i flera olika sammanhang. SMC har en jämställdhetspolicy som innebär att ”SMC ska arbeta för jämställdhet inom transportsektorn. Det ska inte vara svårare för vissa att övningsköra, köra motorcykel eller anskaffa personlig skyddsutrustning för motorcykel”. Med speciell relevans för den aktuella utredningsfrågan har SMC på sitt årsmöte 2013 beslutat att ”SMC ska arbeta för att män och kvinnor ska kunna ta körkort och köra motorcykel på lika villkor”.

Inom SMC upplever man framförallt följande aspekter som problematiska:

- oavsett krav på provfordon och olika prov har kvinnor alltid underkänts i högre grad
- internationell statistik tyder på att kvinnor underkänns oftare i manöverdelen
- manöverprovet inleder körprovet och skapar nervositet
- manöverprovet genomförs på en viss typ av mc – som inte är optimal för alla
- manöverdelen är svårare om man är kort
- säkerhetskontroll med mc på centralstöd är svårt om man är kort, svag och inte van med centralstöd.

Några resultat från två enkätundersökningar till motorcyklister (SMC, 2013, Nordqvist & Gregersen, 2014) redovisades också. Man hade där funnit att:

- kvinnor köper mer lektioner än män i trafikskola (kvinnor 17, män 9)

- drygt hälften av lektionerna genomförs i manövergård
- kvinnor övningskör privat i betydligt större omfattning (kvinnor 209 mil, män 69 mil)
- skillnad i ålder A begränsad: kvinnor 36 år, män 18 år
- snittålder för A när man tar körkort: kvinnor 34 år, män 27 år
- kvinnor väljer mindre motorcyklar än män.

När det gäller körprovet för motorcykel menade STR att nuvarande upplägg skapar onödigt mycket nervositet och att man sett att nervositeten är större bland kvinnor. En modell som STR föreslog är att dela på manöverprov och körning i trafik som två moduler. Klarar man manöverprovet men inte körningen i trafik bör man kunna få ha manöverprovet till godo.

Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap i Umeå har en lång och omfattande erfarenhet av forskning kring förarprov. En lång rad forskningsresultat i form av rapporter, artiklar och doktorsavhandlingar har publicerats. Vid workshopen redovisade man en del av de resultat som tagits fram avseende könsperspektiv på proven. Bl.a. visades en del statistik kring förarproven som har använts vidare i utredningen. Hit hör t.ex. viss statistik kring anmälningens form, kompetensområden i provet och utvecklingen i olika åldersgrupper. Institutionen har bidragit med underlag till den fortsatta utredningen.

Ett antal trender/företeelser lyftes fram av deltagarna i diskussionerna:

- antalet körkortstagare för mc minskar
- få under 18 år tar mc-kort
- både antal och andel kvinnor som tar mc-kort har sjunkit
- få kvinnor dödas på mc
- kvinnor kommer inte på mc-kurser om de inte är bara för kvinnor
- körkortslösa som dödas är nästan alltid män
- andelen svårt skadade på mc utan körkort/tillstånd mycket högre bland män
- befolkningen blir längre men kvinnor fortfarande kortare än män (män 179,4 – kvinnor 165,7) vilket är av stor betydelse för möjligheten att klara manöverprovet
- det går bättre i alla prov för de som utbildat sig på trafikskola
- nyttan av trafikskoleutbildning är ungefär lika stor för män och kvinnor
- många parametrar går åt fel håll, t.ex. ökat antal omprov, mest bland män och att fler chansar på prov, också mest bland män
- fler och fler anmäler sig som privatister
- utländska kvinnor från vissa delar av världen har svårare med proven

Deltagarna på workshopen formulerade också ett antal frågeställningar/förslag med syftet att peka ut tänkbara åtgärder:

- kunskap behövs om elevernas ålder – hög ålder = negativt?
- kunskap behövs om i vilken del män respektive kvinnor kuggas
- analysera skillnader mellan provorter avseende kuggningsmönster
- jämförande analys av bedömningar gjorda av manliga och kvinnliga förarprovare
- alltid samlad bedömning av hela provet
- manöverprovet – i slutet av eller innan körprovet?
- flexibla mått på provområdet
- översyn av delarna i manöverprovet
- inga mc med centralstöd
- måste manöverprov repeteras 3 gånger?

- speglar provet var olyckorna sker?
- dela på manöverprov och körning i trafik så att man har ett klarat manöverprov till godo vid underkänt i trafik
- incitament för att utbilda sig rätt bör införas för alla behörigheter
- analysera om skillnader i resultat beror på om man som kvinna eller man är anmäld till provet privat eller via trafikskola.
- analysera om könsskillnader i provresultat stämmer med andra provsituationer, t.ex. i skolan.

5.2. Intervjuer med internationella aktörer

Följande organisationer har intervjuats:

- EU-kommissionen
- ETSC (European Transport Safety Council)
- EFA (European Driving Schools Association)
- FEMA (Federation of European Motorcyclists)
- CIECA (International Commission for Driver Testing).

I intervjuerna som varit öppna samtalsintervjuer till sin karaktär ha frågor ställts om man inom organisationen har diskuterat könsaspekter på förarprovet, om man identifierat några problem, om man agerat på något vis i frågan eller om man lämnat eller om man har några rekommendationer för forskning eller åtgärder. Genomgående är svaret från dessa organisationer att frågan är ny och att inga diskussioner har förts.

EU-kommissionen

Inga diskussioner om dessa frågor har förts i EU-kommissionen. Flera EU-projekt har genomförts genom åren med fokus på förarprovet, bl.a. det omfattande TEST-projektet (TEST, 2005) där man belyste en rad olika aspekter av förarprovet, men inte heller där har man berört frågan om genusaspekter på förarprovet.

ETSC

ETSC visade sig inte haft några diskussioner över huvud taget när det gäller könsaspekter på förarprovet. En rad olika analyser av könsskillnader finns, men samtliga handlar om trafiksäkerhet och olycksinblandning, t.ex. i den ”Pin Flash” nr 25, ”Risk on the roads – a male problem?” som publicerades 2013 (ETSC, 2013).

CIECA

CIECA visade sig inte ha haft några diskussioner över huvud taget när det gäller könsaspekter på förarprovet. En sökning på CIECA:s hemsida gav heller inget utslag för sökning på begrepp som gender sex, men eller women.

EFA

Inga diskussioner har förts inom EFA när det gäller genusaspekter på förarprovet.

FEMA

Intervju med Aline Delhaye, generalsekreterare för FEMA (Federation of European Motorcyclists Associations):

Genusperspektivet har höjts inom FEMA. Frågan om varför kvinnor oftare än män blir underkända på förarprovet är en rimlig fråga med tanke på att kvinnor är säkrare förare och är inblandade i färre

olyckor då de väl fått sitt körkort. Statistik från Sverige, Norge, Nederländerna och Storbritannien visar en skillnad mellan kvinnor och män. Kvinnor misslyckas med manövreringsprovet oftare än män i Nederländerna och Storbritannien, men klarar sig lika bra på de andra delarna. Tyvärr har inte alla medlemmar i FEMA fått tillgång till statistik från ansvariga myndigheter. Projektet RIDERSCAN (www.riderscan.eu) samlar nu in ytterligare information med hjälp av en enkät.

Under 2012 föreslog kommissionen strängare krav på testfordon (A körkort). En minimum vikt och ny effekt lades till. FEMA och medlemsorganisationerna uttryckte vår oro för kommissionen, rådet och parlamentet. FEMA visade att skillnaden mellan kvinnor och mäns testresultat kan vara ett resultat av de nuvarande kraven på testfordon. Våra farhågor kom inte fram i tid pga. bristande samråd med företrädare för motorcyklister inom kommissionen och förslaget godkändes. Detta innebär att inför ett A-test måste motorcykeln ha en vikt på 180 kilo, en minsta effekt på 50 kW och över 600 hp senast år 2019.

FEMA har ständigt påpekat att utbildning är den viktigaste åtgärden för motorcykelsäkerhet. I FEMA:s nya ståndpunkt för motorcykelutbildning har man betonat behovet av ett test som är lika för både kvinnor och män.

FEMA och medlemsorganisationerna i FEMA har till kommissionen påpekat att andelen godkända prov skiljer sig mellan kvinnor och män. Den svenska ledamoten Mikael Gustavsson bad kommissionen om att ta ett genusperspektiv efter beslutet med nya krav förra sommaren (2012/36/EU). Svaret från kommissionen var att de tekniska kraven är objektiva och könsneutrala.

6. Sammanfattning och slutsatser

Olyckor och beteende i trafiken

- Män är inblandade i fler olyckor än kvinnor som aktiva trafikanter i alla åldrar.
- Kvinnor anses ha bristande körförmåga samtidigt som de är mer säkerhetsmedvetna och är involverade i färre olyckor.

Körkortsinnehav, körkortstagande och förarprovresultat

Körkortstagande A

- Kvinnor är äldre än män när de tar A-körkort.
- Antalet körkortstagare för mc minskar både bland kvinnor och män.
- Kvinnor har ca 20 procent av A-körkortet.
- Medelålder för mc-ägare är ca 52 år.

Körkortstagande B

- En viktig anledning till att välja bort/skjuta upp körkortstagandet är oro för att klara provet. Viktigare för kvinnor än för män.
- En viktig orsak att välja bort/skjuta upp körkort är att det är för dyrt. Det har blivit dyrare att ta körkort. Fler väljer sannolikt billigare alternativ och chansar mera på provet.
- Bland lågutbildade är körkortsinnehavet bland unga lägre än bland högutbildade. Tendensen är tydligare bland kvinnor.
- Unga bosatta i storstäder har lägre körkortsinnehav än i övriga landet.
- Utlandsfödda har lägre körkortsinnehav i alla åldrar och båda kön. Lägst andel med körkort har utlandsfödda unga kvinnor, speciellt från Afrika, Mellanöstern och Europas medelhavsländer.

Utbildning och anmälningsform

- För A-behörighet tar kvinnor fler lektioner vid trafikskola, övar mera inför manöverprovet och övningskör mera privat.
- För B-behörighet övar kvinnor mera i trafikskola medan män övar mera privat.
- Andelen som anmält sig via trafikskola har minskat kraftigt över åren.
- Män anmäler sig mer sällan än kvinnor genom trafikskola.
- Privatister klarar sig sämre än trafikskoleanmälda på körprovet i alla behörigheter. Detta gäller lika mycket för båda könen.

Förarprov och provresultat

- Män klarar körprovet A bättre än kvinnor.
- Det går bättre för kvinnor över tid i körprov A men fortfarande stor skillnad.
- Det är ingen skillnad i godkännandandel mellan män och kvinnor i körprov B.
- Det går sämre över tid vid körprov B för båda könen.
- Andelen godkända körprov A minskar med ålder, både för A och för B.
- Män och kvinnor klarar kunskapsprovet för A lika bra. Yngre kvinnor och äldre män klarar det bättre.
- Kvinnor klarar kunskapsprovet för B bättre än män i alla åldrar.
- Privatister behöver fler omprov i alla behörigheter.

- Kvinnor behöver fler omprov än män för A-behörighet, men lika många för B-behörighet.
- Antalet omprov, både kör- och kunskapsprov för behörighet B har ökat över tid.

Förarprovskontor och förarprövares kön

- Stor variation i godkännandegrad mellan kontor.
- Störst kontorsvariation mellan könen vid körprov A.
- Minst kontorsvariation mellan könen vid körprov B.
- Kvinnliga förarprövare godkänner fler A-prov än manliga förarprövare.
- Skillnaden är störst för kvinnliga A-körprov där skillnaden mellan manliga och kvinnliga prövare är ca 10 procent.
- För kunskapsprov är skillnaderna små.

Provetts moment

- Kvinnor har i B-provet flera anmärkningar än män både som privatister och som trafikskoleanmälda. Flest anmärkningar får både kvinnor och män för de mål som gäller trafiksäkert beteende.
- I A-körprovet är det ca 1/3 av de underkända som får anmärkning på manöverdelen.
- Fler privatister än trafikskoleanmälda underkänns på manöverdelen.
- Kvinnor klarar bromsning bättre eller lika bra som män, högfartsdelen bättre eller lika bra som män och lågfartsdelen sämre än män.

Fysiologiska och neurofysiologiska faktorer

- Kvinnor är i genomsnitt kortare än männen.
- Både pojkar och flickor genomgår stora fysiologiska förändringar under tonåren vilket påverkar deras beteende. Sambandet mellan höga halter av testosteron hos pojkar och ökat risktagande är inte bevisat. Däremot pekar forskningen på att detta beteende påverkas av en rad olika faktorer som samverkar med varandra.
- Viktiga delar av hjärnan som påverkar kontroll av impulser och förmågan att reflektera över konsekvenser är inte fullt utvecklat.
- Flickor har utvecklat sina kontrollerande funktioner några år tidigare än pojkarna.

Psykologiska och sociala faktorer

- Olika faktorer såsom sensationssökande och impulsivitet är kopplat till risktagande.
- Den form av sensationssökande som beskriver lusten för spänning och riskfyllda äventyr är vanligare bland pojkar och män även om skillnaden har blivit mindre.
- När det handlar om en annan form av sensationssökande, nämligen lusten för nya upplevelser, finns inga könsskillnader.
- Pojkar har en positivare attityd till risktagande i trafiken än flickor.
- Gruppträck och den sociala normen påverkar ungdomars beteende i trafiken.
- Unga män har en övertro på sin egen körförmåga.
- En övertro på sin egen körförmåga kan leda till ökat risktagande.

Genus, stereotyp tänkande och den självuppfyllande profetian

- Kön är en viktig markör och påverkar hur vi beter oss och hur vi tolkar andra.
- Vad som anses vara manligt och kvinnligt är en social konstruktion och påverkas av vår kultur.

- Kopplingen mellan vad man anser vara manligt och förmågan att köra mc, men även bil, är fortfarande stark.
- Stereotypi definieras som en generalisering av en grupp som förses med identiska egenskaper oberoende av verkliga variationer.
- Ett stereotyp tänkande aktiveras automatiskt.
- Ett stereotyp tänkande påverkar ens tänkande även om man vet att det är fel.
- Egna och andras förväntningar påverkar det egna beteendet.
- Den självuppfyllande profetian kan leda till försämrade förmåga då man skall utföra en uppgift som avviker från den traditionella bilden av vad det egna könet kan klara av.

Förmågan att genomföra ett prov

- Att uppleva ängslan inför prov är väldigt vanligt.
- Kvinnor är ängsligare inför prov än män.
- Ängslan är kopplad till upplevd förmåga snarare än den faktiska.
- Ängslan kan påverka hur man kör bil på ett negativt sätt.
- En ängslig persons finmotorik påverkas mer än grovmotoriken.
- Även bristande uppmärksamhet kan kopplas till ängslan.
- De som misslyckas har uppvisat en högre nivå av ängslan än de som lyckas.

6.1. Slutsatser

De olika delstudierna har lett fram till följande slutsatser:

Det finns en orättvisa i körprovet för motorcykel. Män klarar körprovet bättre än kvinnor. Den tydligaste skillnaden i provresultat finns i att kvinnor klarar manövreringens lågfartsdel betydligt sämre än män. En förklaring till detta kan vara kvinnors kortare kroppslängd och lägre kroppsvikt. Att nå ner till marken stadigt och att nå fram till styret vid fullt styrutslag kan vara avgörande för lågfartsmanövreringen. Så snart man kommit upp i fart har denna förmåga inte lika stor betydelse, vilket ger utslag i att kvinnor klarar bromsprovet och högfartsdelen av manövreringen lika bra eller bättre än män.

Detta tyder på att förutsättningarna för kortväxta kvinnor och män inte är samma som andra att klara manöverprovet på motorcykel⁴. Det innebär i sin tur att kvinnor drabbas hårdare eftersom de i genomsnitt är kortare och lättare än män.

Ett viktigt skäl till denna situation bedöms vara att man inte har tillgång till tillräckligt låga motorcyklar vid provet. Flera trafikskolor har införskaffat lägre motorcyklar eller motorcyklar där sadelhöjden kan regleras, men fortfarande är detta ett problem för många.

Eftersom kortväxta, som i de flesta fall är kvinnor, sannolikt är mycket medvetna om svårigheterna i lågfartsdelen, leder det till en ökad nervositet inför och under provet, som i sin tur leder till att sannolikheten att misslyckas ökar ytterligare.

I tillägg till detta kommer att kvinnor rent allmänt har ett sämre självförtroende, speciellt då de skall utföra något som beskrivs som traditionellt manligt.

Förslag: Se över möjligheterna att tillhandahålla anpassade motorcyklar för kortväxta vid prov.

⁴ Februari 2015 skickade Transportstyrelsen ut en remiss där man föreslår en ändring av manöverprovet för motorcykel (<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/mc-manoverprov/>). Som tidigare nämnts ändrades föreskrifterna den 1 maj 2015 (<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/den-1-maj-andras-manoverprovet-for-motorcykel/>).

I körprovet för behörighet B är det ingen skillnad i godkännandegrad mellan män och kvinnor, vilket tolkats som att män och kvinnor har lika förutsättningar att klara provet. Ser man till hur de utbildat sig väljer kvinnor att ta mera professionell hjälp medan männen lutar mer på den privata övningskörningen.

När det gäller kunskapsprovet för behörighet A så klarar sig män och kvinnor lika bra medan för B-behörighet klarar sig kvinnor bättre. Detta ligger helt i linje med generella kunskaper om kvinnors och mäns resultat på teoretiska prov, t.ex. i den vanliga skolan. Därför har inga specifika aspekter kunnat identifieras som ger orättvisa förutsättningar för något av könen i kunskapsproven.

Ett resultat som framkommit är att förarprovskontoren har olika godkännandegrad, både totalt för alla provtagare och för män jämfört med kvinnor. I vissa avseenden är skillnaderna ganska små medan de i andra är mycket stora. Till viss del kan detta sannolikt bero på att eleverna kommer till provet med olika förutsättningar. Olika traditioner har utvecklats på olika orter när det gäller utbildningsform, utbildningsmängd och tendensen att chansa på prov innan man är helt färdig. Sannolikt beror olikheterna också på olikheter i bedömningar i körprovet.

Ett sätt att grovt uppskatta fördelningen mellan dessa skäl är att se på kunskapsprovet, där skillnaderna helt bör kunna bero på elevernas olika förutsättningar eftersom inga subjektiva bedömningar av resultaten görs. Om variationen i provresultat mellan förarprovskontoren är större för körprovet än för kunskapsprovet kan det finnas skäl att anta vissa olikheter i bedömningar, vilket kan gälla också olikheter i bedömningar mellan kvinnliga och manliga elever.

Ett intressant resultat av genomgången är att det finns vissa skillnader mellan kvinnliga och manliga förarprövares godkännandegrad av elever. Det visar sig att kvinnliga förarprövare godkänner fler A-körprov än manliga förarprövare. Skillnaden är relativt små, men för kvinnliga elever är skillnaden mellan manliga och kvinnliga bedömare ca 10 procent.

Referenser

- Alger, S., & Eklöf, H. (2013). *Det praktiska körprovet 2009-2011. Analys av datas tillförlitlighet samt provresultat och trender*. Rapport BVM 57:2013, Avdelningen Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet, Umeå.
- de Almeida, R. M., Cabral, J. C., & Narvaes, R. (2015). Behavioural, hormonal and neurobiological mechanisms of aggressive behaviour in human and nonhuman primates. *Physiology & Behavior*, *143*, 121-135.
- Aretun, Å. (2014). *Developments in driver's licence holding among young people. Potential explanations, implications and trends*. VTI rapport 824A. VTI, Linköping.
- Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention*, *8*, 17-23.
- Banse, R., Gawronski, B., Rebetz, C., Gutt, H., & Morton, J. B. (2010). The development of spontaneous gender stereotyping in childhood. Relations to stereotype knowledge and stereotype flexibility. *Developmental Science*, *13*, 298-306
- Baumeister, R. F. (1984). Choking under pressure: Self-consciousness and paradoxical effect of incentives on skilful performance. *Journal of Personality and Social Psychology*, *46*, 610-620.
- Bem, S. L. (1981). Gender schema theory: A cognitive account of sex typing. *Psychological Review*, *88*, 354-364.
- Bogaert, A.F., & Fisher, W.A. (1995). Predictors of university men's number of sexual partners. *Journal of Sex Research*, *32*, 119-130.
- Bradley, D. R., & Wygant, C. R. (1998). Male and female differences in anxiety about statistics are not reflected in performance. *Psychological Reports*, *82*, 245-246.
- Campbell, B. C., Dreber, A., Apicella, C. L., Eisenberg, D. T., Gray, P. B., Little, A. C., Garcia, J. R., Zamore, R. S., & Lum, J. K. (2010). Testosterone exposure, dopaminergic reward, and sensation-seeking in young men. *Physiology & Behavior*, *99*, 451-456.
- Cross, C., Cyrenne, D. A. & Brown, G. R. (2013). Sex differences in sensation-seeking: a meta-analysis. *Scientific Reports*, *3*, doi: 10.1038/srep02486.
- Cunningham, S. J., & Macrae, C. N. (2011). The colour of gender stereotyping. *British Journal of Psychology*, *102*, 598-614.
- DeJoy, D. M. (1992): An Examination of Gender Differences in Traffic Accident Risk Perception. *Accidents Analysis and Prevention*, *24*, 237-246.
- Duke, S. A., Balzer, B. W., & Steinbeck, K. S. (2014). Testosterone and its effects on human male adolescent mood and behavior: a systematic review. *Journal of Adolescent Health*, *55*, 315-322.
- Eisenegger, C., Haushofer, J., & Fehr, E. (2011). The role of testosterone in social interaction. *Trends in Cognitive Sciences*, *15*, 263-271.
- Engström, I. (2008). *Young drivers and their passengers – Crash risk and group processes*. Doktorsavhandling Linköping Studies in Behavioural Science No 135. Linköpings Universitet, Linköping.
- Engström, I., Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training. Literature review*. VTI rapport 491A, VTI, Linköping.
- Eriksson, L. (2007). *Neuropsykologi. Normalfunktion, demenser och avgränsade hjärnskador*. Liber, Stockholm, 2007.
- Eriksson, M. (1998). *Invandrades Trafiksäkerhet*, Statistiska Centralbyrån (SCB), Stockholm.

- Erlandsson, A., & Johansson, P.E. (2014). *Vidareutveckling av förarprovsvärksamheten inom Trafikverket – lägesanalys med åtgärder*. InterPares Konsult AB, Stockholm.
- ETSC. (2013). *Risk on the roads – a male problem?* Pin Flash nr 25. ETSC, Bryssel.
- EU. (2006). *Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/126/EG om körkort*. Europeiska Unionens officiella tidning 30/12 2006, Bryssel. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32006L0126>.
- Fairclough, S. H., Tattersall, A. J., & Houston, K., (2006). Anxiety and performance in the British driving test. *Transportation Research Part F*, 9, 43-52.
- Forward, S. (2010). Intention to speed in a rural area: Reasoned but not reasonable. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13, 223-232.
- Forward, S., Aretun, Å., Engström, I., Nolén, S., & Börjesson, J. (2010). *Ungdomars inställning till att ta körkort 2002-2009*. VTI rapport 694. VTI, Linköping.
- Forward, S., Henriksson, P., Nyberg, J., & Forsberg, I. (2012). *Effekten av de nya reglerna för AM behörighet (moped klass 1): en för- och efterstudie*. VTI rapport 762, VTI, Linköping.
- Glendon, A. I., Dorn, L., Davies, D. R., & Matthews, G., & Taylor, R. G. (1996). Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Risk Analysis*, 16, 755-762.
- Gluck, R. L., Lynn, D. A., Dritschel, B., & Brown, G. R. (2014). Sex differences in interpretation bias in adolescents. *British Journal of Developmental Psychology*, 32, 116-122.
- Gogtay, N., & Geidd, J.N. (2004). *Dynamic mapping of human cortical development during childhood through early adulthood*. <http://www.pnas.org/content/101/21/8174.abstract>. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America.
- Grace, D. M., David, B. J., & Ryan, M.K. (2008). Investigating preschoolers' categorical thinking about gender through imitation, attention, and the use of self-categories. *Child Development*, 79, 1928-1941.
- Granie, M-A., & Papafava, E. (2011). Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents. *Transportation Research Part F*, 14, 341-353.
- Gregersen, N.P. (2005). Vad innebär det minskade körkortstagande för samhället och för den enskilde individen? Föredrag vid Vägverkets Vetenskapliga Forskningsråd. Stockholm, 2005.
- Gregersen, N.P. (2010). *Nollvision för tonåringar i trafiken – utopi eller möjlighet*. NTF, Solna.
- Gregersen, N.P., & Nyberg, A. (2002). *Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten*. VTI rapport 481. VTI, Linköping.
- Groeger, J. A., & Brown, I. D. (1989) Assessing One's Own and Other's Driving Ability: Influences of Sex, Age and Experience. *Accidents Analysis and Prevention*, 21, 155-168.
- Higgins, N. C., ST Amand, M. D., & Poole, G. D. (1997). The controllability of negative life experiences mediates unrealistic optimism. *Social Indicators Research*, 42, 299–323.
- Hurtz, W., & Durkin, K. (2004). The effects of gender-stereotyped radio commercials. *Journal of Applied Social Psychology*, 34, 1974-1992.
- Jakobsson, N., Levin, M., & Kotsadam, A. (2013). Gender overconfidence: Effects of context, gendered stereotypes and peer group. *Advances in Applied Sociology*, 3, 137-141.
- Karlsson, T. (2012). Körkort ovanligt bland lågutbildade. *Tidskriften Välfärd*, 4/2012, SCB, Stockholm.

- Kågesson, P. (2014). *The causes and effects of declining driver license holdings in Sweden*. Unpublished manuscript. Stockholm.
- Li, W., Lee, A. M., & Solmon, M. A. (2006). Gender differences in beliefs about the influence of ability and effort in sport and physical activity. *Sex Roles: A Journal of Research*, *54*, 147-156.
- Macher, D., Paechter, M., Papousek, I., Ruggeri, K., Freudenthaler, H. H., & Arendasy, M. (2013). Statistics anxiety, state anxiety during an examination, and academic achievement. *British Journal of Educational Psychology*, *83*, 535-549.
- Martin, M. (1997). Emotional and cognitive effects of examination proximity in female and male students. *Oxford Review of Education*, *23*, 479-486.
- McDonald, M., Ingham, R., Hall, R. D., & Rolls, G. W. P. (1991). *Accident risk and behavioural patterns of younger drivers*. Hampshire, UK: AA Foundation for Road Safety Research.
- McIlroy, D., Bunting, B., & Adamson, G. (2000). An evaluation of the factor structure and predictive utility of a test anxiety scale with reference to students' past performance and personality indices. *British Journal of Educational Psychology*, *70*, 17-32.
- MCRF. (2013). *Fakta om mopeder och motorcyklar 2013*. www.mcrf.se , Stockholm.
- Mellanby, J., Martin, M., & O'Doherty, J. (2000). The 'gender gap' in final examination results at Oxford University. *British Journal of Psychology*, *91*, 377-390.
- Metha, P. H., Welker, K. M., Zilioli, S., & Carré J. M. (2015). Testosterone and cortisol jointly modulate risk-taking. *Psychoneuroendocrinology*, *56*, 88-99.
- Nordqvist, M., & Gregersen, N.P. (2010). Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet. SMC och NTF, www.svmc.se Borlänge.
- Oakhill, J., Garnham, A., & Reynolds, D. (2005). Immediate activation of stereotypical gender information. *Memory & Cognition*, *33*, 972-983.
- Parker, D., West, R., Stradling, S. G., & Manstead, A. S. R. (1995). Behavioural traits and road traffic accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*, *27*, 571-581.
- Polus, A., Hocherman, I., & Efrat, E. (1988). Evaluation of the accident rates of male and female drivers. *Transportation Research Record*, *1172*, 42-46.
- Proost, K., Derous, E., Schreurs, B., Hagtvét, K. A., & De Witte, D. (2008). Selection test anxiety: Investigating applicant's self- vs other-referenced anxiety in a real selection setting. *International Journal of Selection and Assessment*, *16*, 14-26.
- Putwain, D. W. (2007). Test anxiety in UK schoolchildren: Prevalence and demographic patterns. *British Journal of Educational Psychology*, *77*, 579-593.
- Putwain, D. W. (2008). Test anxiety and academic performance in KS4. *Educational Psychology in Practice*, *24*, 319-334.
- Putwain, D. W., & Symes, W. (2011). Achievement goals as mediators of the relationship between competence beliefs and test anxiety. *British Journal of Educational Psychology*, *82*, 207-224.
- Rosenblitt, J. C., Soler, H., Johnson, S. E., & Quadagno, D. M. (2001). Sensation seeking and hormones in men and women: Exploring the link. *Hormones and Behavior*, *40*, 396-402.
- Ruthig, J. C., Perry, R. P., Hall, N. C., & Hladkyj, S. (2004). Optimism and attributional retraining: Longitudinal effects on academic achievement, test anxiety, and voluntary course withdrawal in college students. *Journal of Applied Social Psychology*, *34*, 709-730.

- Rutter, M., Giller, H., & Hagell, A. (1998). *Antisocial behavior by young people*. Cambridge University Press, UK.
- Shih, M., Pittinsky, T. L., & Ambady, N. (1999). Stereotype susceptibility: Identity salience and shifts in quantitative performance. *Psychological Science, 10*, 80-83.
- SMC. (2013). *Undersökning bland motorcyklister om deras syn på mc-prov och utbildning*. www.svmc.se/smc/Nyheter/MC-forarnas-syn-pa-MC-prov-och-utbildning/ . Borlänge.
- SMC. (2014). Sammanställning av statistik över förarprov. <http://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Statistik/>. Borlänge.
- Spencer, S. J., Steele, C. M., & Quinn, D. M. (1999). Stereotype threat and women's math performance. *Journal of Experimental Social Psychology, 35*, 4-28.
- Starck, F., & Deutsch, R. (2004). Reflective and impulsive determinants of social behaviour. *Personality and Social Psychology Review, 8*, 220-247
- Steele, C. M. (1997). A threat in the air: How stereotypes shape intellectual identity and performance. *American Psychologist, 52*, 613-629.
- Steinberg, L., & Monahan, K.C. (2007). Age differences in Resistance to peer influence. *Developmental Psychology, 43*, 1531-1543.
- Sticker, L., & Ward, W. C. (2004). Stereotype threat, inquiring about test takers' ethnicity and gender, and standardized test performance. *Journal of Applied Social Psychology, 34*, 665-693.
- Transportstyrelsen. (2012). *Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov, behörighet A1, A2 och A; om behörighet A1, A2 och A (TSFS 2012:42)*. https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202012_42.pdf.
- Transportstyrelsen. (2015). *Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov, behörighet A1, A2 och A; om behörighet A1, A2 och A (TSFS 2015:15)*. https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202015_15.pdf.
- Ulleberg, P. (2002). *Influencing subgroups of young drivers and their passengers*. TÖI rapport 605, Oslo, Norge.
- Ullman, H., Almeida, R., & Klingberg, T. (2014). *Structural Maturation and Brain Activity Predict Future Working Memory Capacity during Childhood Development*. *Journal of Neuroscience, 34*, 1592-1598.
- Wachs, M. (1992). Men, women and urban travel: the persistence of separate spheres. In Wachs, M. and Crawford, M (Red.). *The car and the city: The automobile, the built environment and daily urban life*. The University of Michigan press, USA.
- Waylen, A., & McKenna, F. (2002). *Cradle attitudes – grave consequences*. University of Reading. UK.
- Yeung, N. C. J., & Hippel von, C. (2008). Stereotype threat increases the likelihood that female drivers in a simulator run over jaywalkers. *Accident Analysis and Prevention, 40*, 667-674.
- Zeidner, M. (1998). *Test anxiety: The state of the art*. New York: Plenum.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. New York, USA: Cambridge University Press.

Bilaga 1. Utdrag ur EU-direktiv 2006/126/EG om körkort.

6. Körprov för kategorierna A1, A2 och A

6.1 Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

6.1.1 Justera skyddsutrustning såsom handskar, stövlar, kläder och hjälm.

6.1.2 Göra slumpmässiga kontroller av däck, bromsar, styrning, nödstoppreglage (om tillämplig), kedja, oljenivå, lysen, reflexanordningar, körriktningsvisare och signalhorn.

6.2 Kontroll av särskilda manövrer med avseende på trafiksäkerheten

6.2.1 Ställa motorcykeln på och ta ner den från stödet och flytta den genom att leda den med motorn avstängd.

6.2.2 Parkera motorcykeln med användning av stödet.

6.2.3 Minst två manövrer, inbegripet slalomkörning, skall utföras vid låg hastighet. Detta skall särskilt kontrollera handhavandet av kopplingen i samspel med broms, balans, blickens riktning, placering på motorcykeln och fötternas placering på fotstöden.

6.2.4 Minst två manövrer av vilka en manöver på andra växeln eller tredje växel på minst 30 km/h, inbegripet undanmanöver för hinder vid en hastighet på minst 50 km/h, skall utföras vid högre hastighet. Detta skall särskilt kontrollera placering på motorcykeln, blickens riktning, balans, styrteknik och växlingsteknik.

6.2.5 Minst två inbromsningsmanövrer skall utföras, inbegripet en nödbromsning från en hastighet på minst 50 km/h. Detta skall särskilt kontrollera användning av bromsen på fram- och bakhjulet, blickens riktning och förarens placering på motorcykeln.

De särskilda manövrer som avses i punkterna 6.2.3-6.2.5 skall vara införda senast fem år efter det att direktiv 2000/56/EG trätt i kraft.

6.3 Trafikbeteende

Föraren skall i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

6.3.1 Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.

6.3.2 Köra på raka vägar, passera mötande fordon, även i trånga passager.

6.3.3 Köra i kurvor.

6.3.4 Närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.

6.3.5 Svänga till höger och vänster samt byta fil.

6.3.6 Köra på och av motorvägar eller liknande (i tillämpliga fall) från en påfart respektive avfart.

6.3.7 Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

6.3.8 Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall), exempelvis rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen samt köra uppför och nedför långa backar.

6.3.9 Iaktta nödvändig försiktighet vid avstigning. L 403/42 SV Europeiska unionens officiella tidning 30.12.2006

(1) Kommissionens direktiv 2000/56/EG av den 14 september 2000 om ändring av rådets direktiv 91/439/EEG om körkort. (EGT L 237, 21.9.2000, s. 45).

7. Körprov för kategorierna B, B1 och BE

7.1 Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

7.1.1 Ställa in sätet för att få en korrekt körställning.

7.1.2 Ställa in backspeglar, säkerhetsbälten och nackskydd om sådana finns.

7.1.3 Kontrollera att dörrarna är stängda.

7.1.4 Göra slumpmässiga kontroller av däck, styrning, bromsar, vätskor (exempelvis motorolja, kylarvätska, spolarvätska), lysen, reflexanordningar, korriktionsvisare och signalhorn.

7.1.5 Kontrollera säkerheten vid lastning, dvs. kaross, presenningar, lastdörrar, låsmekanism för förarhytt, lastmetoder och säkring av lasten (endast kategori BE).

7.1.6 Kontrollera kopplingsmekanismen, bromsar och elektriska kopplingar (endast kategori BE).

7.2 När det gäller kategorierna B och B1 skall särskilda manövrer provas med avseende på trafiksäkerheten

Ett urval av följande manövrer skall provas (minst två manövrer för de fyra punkterna, varav en skall gälla backning):

7.2.1 Backa rakt bakåt, och backa åt höger eller vänster runt ett hörn utan att byta fil.

7.2.2 Vända fordonet till motsatt riktning med användning av fram- och backväxlar.

7.2.3 Parkera fordonet och lämna en parkeringsplats (parallellt, snett eller vinkelrätt framåt och bakåt på plan mark samt i uppförs- och nedförsbacke).

7.2.4 Genomföra en korrekt inbromsning till stillastående. Nödbromsning är dock inte obligatoriskt.

7.3 När det gäller kategori BE skall särskilda manövrer provas med avseende på trafiksäkerheten

7.3.1 Koppla släpvagn till och från dragfordonet. När manövern inleds skall dragfordonet och släpvagnen stå sida vid sida (dvs. inte i ett led).

7.3.2 Backa med samtidig svängning på ett sätt som medlemsstaterna själva får fastställa.

7.3.3 Parkera säkert vid lastning och lossning.

7.4 Trafikbeteende

Föraren skall i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

7.4.1 Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.

7.4.2 Köra på raka vägar, passera mötande fordon, även i trånga passager.

7.4.3 Köra i kurvor.

7.4.4 Närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.

7.4.5 Svänga till höger och vänster samt byta fil.

7.4.6 Köra på och av motorvägar eller liknande (i tillämpliga fall) från en påfart respektive avfart.

7.4.7 Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

7.4.8 Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall), exempelvis rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen samt köra uppför och nedför långa backar.

7.4.9 Iakttäta nödvändig försiktighet vid avstigning.

Bilaga 2. Utdrag ur Trafikförordningen (TSFS 2015:15) och de ändringar av manöverprovet som genomfördes den 1 maj 2015.

Den svenska tillämpningen av direktivet finns beskrivet i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:15) om moped och motorcykel enligt följande:

Gemensamma regler för behörighet A1, A2 och A

8 § Körprovet ska genomföras med en lämplig tvåhjulig motorcykel utan sidvagn. Sökanden ska själv tillhandahålla ett sådant fordon.

9 § Samma motorcykel ska användas under hela provet.

Behörighet A1

10 § Vid körprov för behörighet A1 ska provfordonet kunna köras med en hastighet av minst 90 km/tim.

11 § Vid körprov för behörighet A1 ska motorcykeln ha en nettoeffekt av högst 11 kW.

Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor ska den ha en cylinder-volym av minst 120 cm³ och högst 125 cm³ samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt av högst 0,1 kW/kg.

Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor ska förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt vara minst 0,08 kW/kg och högst 0,1 kW/kg.

Behörighet A2

12 § Vid körprov för behörighet A2 ska provfordonet kunna köras med en hastighet av minst 100 km/tim.

13 § Vid körprov för behörighet A2 ska motorcykeln ha en nettoeffekt av minst 20 kW och högst 35 kW.

Om provfordonets originalutförande har ändrats får fordonet inte ha sitt ursprung i ett fordon med en nettoeffekt högre än 70 kW.

Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor ska den ha en cylinder-volym av minst 395 cm³ samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt av högst 0,2 kW/kg.

Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor ska förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt vara minst 0,15 kW/kg och högst 0,2 kW/kg.

Behörighet A

14 § Vid körprov för behörighet A ska provfordonet kunna köras med en hastighet av minst 100 km/tim.

15 § Vid körprov för behörighet A ska motorcykeln ha en nettoeffekt av minst 50 kW och en tjänstevikt som överstiger 175 kg.

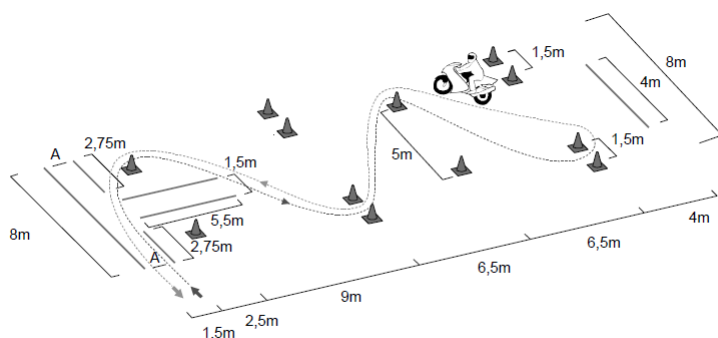
Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor ska den ha en cylinder-volym av minst 595 cm³.

Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor ska förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt vara minst 0,25 kW/kg.

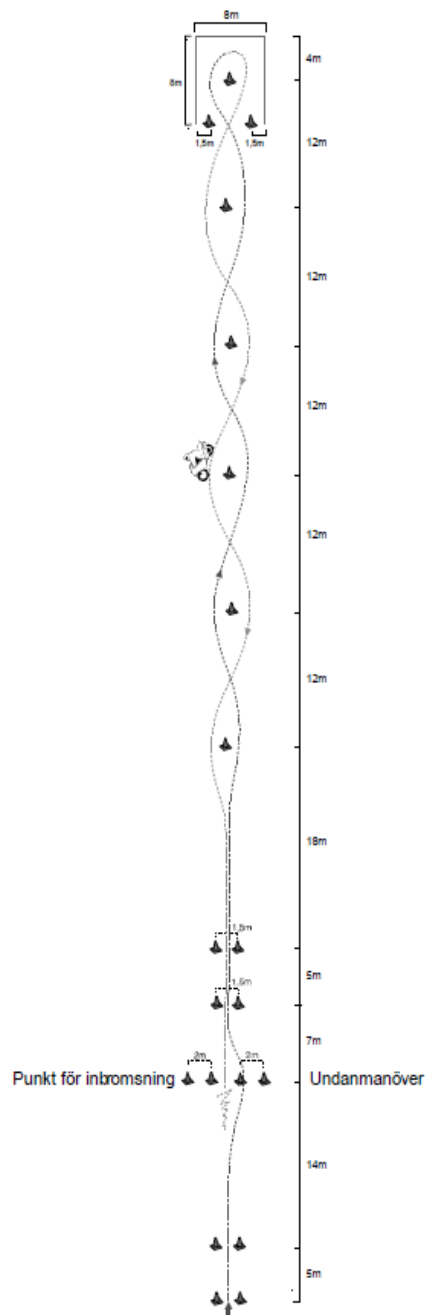
Speciellt för körprovet för A-behörigheterna är att det ska ingå ett inledande manöverprov.

Den 1 maj 2015, som ett resultat av föreliggande utredning, ändrades föreskrifterna i manöverprovet för motorcykel. Ändringarna innebär att istället för två möjliga lågfartsprov blir det endast ett. Dessa ändringar förväntas bidra till att förarens längd och vikt får mindre betydelse för provresultatet (<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/den-1-maj-andras-manoverprovet-for-motorcykel>).

Manöverprovet består därför sedan den 1 maj av två snarare än tre delar. En beskrivning av provet visas i figurerna 3 och 4 som är hämtad Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2015:15 (se även Bilaga 2, Utdrag ur EU direktivet, där manöverprovet men också de andra delarna i körprovet för både kategori A och B beskrivs mera ingående). Sedan den 3 juni 2015 finns även en informationsfilm som beskriver hur det särskilda manöverprovet för motorcykel går till ("<http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/A--Motorcykel-huvudsida/>").



Figur 3. Manöverprovets lågfartsdelar.



Figur 4. Manöverprovets högfartsdel.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
Box 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
Box 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
Box 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Medicon Village AB
SE-223 81 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00

