

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund Väg- och järnvägsavdelningen		

Slutrapport

Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra körprov för mc-körkort med godkänt resultat.

Versionshistorik

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
0.1	2016-01-12	Utkast	Olof Stenlund
0.2	2016-01-27	Förslag till slutversion	Olof Stenlund
1.0	2016-02-12	Slutversion	Olof Stenlund

Uppdragsägare

Uppdragsledare

Datum 2016-02-12	Namnförtydligande Susanne Sundström	Datum 2016-02-12	Namnförtydligande Olof stenlund
Underskrift 		Underskrift 	

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

Innehåll

1	BAKGRUND.....	3
1.1	Syfte	3
2	RESULTATET AV UPPDRAGET	4
2.1	Genomförd verksamhet 2015	4
2.2	Redovisade avsikter vid workshop.....	5
2.3	Uppdragets måluppfyllelse.....	6
2.3.1	Redovisade genomförda avsikter 2015	6
2.3.2	Förändringar i provresultat.....	8
2.3.3	Sammanfattning och slutsatser utifrån provstatistik	11
2.4	Resurser.....	12
2.4.1	Deltagare	12
2.4.2	Kostnads- och tidsåtgång	12
3	KUNSKAPER FRÅN ARBETET MED UPPDRAGET	13
3.1	Erfarenheter och synpunkter.....	13
3.2	Slutsats och rekommendation.....	13
4	KVARSTÅENDE OCH FRAMTIDA UPPGIFTER	13
4.1	Kvarstående åtgärder.....	13
4.2	Framtida uppföljning.....	13
5	ÖVRIGT	13
	REFERENSER	13

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

1 Bakgrund

Organisationen Sveriges Motorcyklister (SMC) har påtalat att det är svårare för kvinnor än för män att genomföra prov för tyngre motorcyklar. Men anledning av detta fick VTI ett regeringsuppdrag att analysera mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat.

Under sommaren 2014 redovisade VTI uppdraget med rapporten, Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat¹.

Av rapporten framgår att det finns en orättvisa i körprovet för motorcykel. Män klarar körprovet bättre än kvinnor. Den tydligaste skillnaden i provresultat är att kvinnor klarar manövreringens lågfartsdel sämre än män. Det tyder på att kvinnorna har sämre förutsättningar eftersom de i genomsnitt är kortare än män.

Det har också uppmärksammats att de som tar mc-körkort ofta lägger en stor del av sin utbildningstid på att öva på manöverprov i lågfart, samtidigt som mindre tid läggs på övningskörning i andra situationer som kan anses vara viktigare för trafiksäkerheten.

Näringsdepartementet kontaktade Transportstyrelsen och Trafikverket för att myndigheterna tillsammans och i dialog med branschen, skulle genomföra ett arbete för att hitta möjliga förändringar i attityder, provgenomförande, regelverk och tillgång till provmotorcyklar.

Önskemålet var att Transportstyrelsen och Trafikverket skulle gå vidare med detta arbete under vintern, så att vissa åtgärder skulle kunna genomföras redan innan motorcykelsäsongen startade 2015.

1.1 Syfte

Arbetet skulle ha till syfte att åstadkomma mer lika möjligheter att ta körkort för tung motorcykel, bl.a. genom att:

- Försöka minska fokus på manöverprov och ge ökat fokus på andra trafiksäkerhetsaspekter hos utbildare och provförrättare.
- Försöka lösa svårigheter som hänger samman med provfordon. (Kan fordon som passar lättare/kortare personer väljas?)

¹ Forward, S., & Gregersen N-P. (2015). Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat. VTI notat 17.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

2 Resultatet av uppdraget

2.1 Genomförd verksamhet 2015

Transportstyrelsen tog uppdraget, och arrangerade den 21 januari 2015 en workshop i Stockholm om mäns och kvinnors möjligheter att genomföra körprov för mc-körkort med godkänt resultat.

Inbjudna aktörer var VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Trafikverket Förrarprov, Transportstyrelsen, sektion regler och sektion tillsyn, STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund), TR (Trafikutbildarnas Riksorganisation, SMC (Sveriges MotorCyklister), McRF (Moped och motorcykelbranschens riksförbund) samt Näringsdepartementet.

Eftersom tiden var mycket kort inför stundande säsong så var tanken att göra en snabb variant av ett OLA-arbete. Förkortningen **OLA** står för **Objektiva fakta, Lösningar och Avsikter**.

I detta fall stod VTI-rapporten främst för objektiva fakta, och utifrån den gjordes bedömningen att uppdragets två huvudfrågor var;

1. Går det att öka möjligheten att tillhandahålla passande motorcyklar?
2. Är det rätt fokus vid mc-utbildning och prov?

Identifierade områden och berörda aktörer var:

- Mc-körprovet (Trafikverket).
- Mc-utbildningen (STR, TR, SMC).
- Regelverket för mc-prov (Transportstyrelsen).
- Tillsyn av utbildning och förrarprov (Transportstyrelsen)
- Leverantörer av motorcyklar (McRF).

Under workshopen redovisades och diskuterades förslag och idéer till lösningar som både på kort och på lång sikt skulle kunna minska skillnaderna i provresultat mellan män och kvinnor. Diskussionerna var inriktade på att se framåt för att hitta möjligheter till förbättringar samt på vad var och en kan göra i sin egen organisation eller tillsammans med någon samarbetsaktör. De olika aktörerna som var med på mötet redovisade sedan (om det var möjligt) vad de konkret avsåg att göra enskilt eller tillsammans med andra.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

2.2 Redovisade avsikter vid workshop

Transportstyrelsen, sektion regler

Transportstyrelsen avsåg att lägga ett förslag på att ta bort ett av de två manöverproven i låg fart, för att förenkla och öppna upp för en förflyttning av fokus i utbildning och prov. Det skulle inte handla göra provet lättare. Planen var att det ska kunna träda i kraft 150501.

En annan avsikt var att utreda om eventuella förändringar behövs avseende kraven på motorcyklar vid övningskörning på trafikskola, för att det ska vara lättare att kunna använda egen mc i trafikskola.

Transportstyrelsen, sektion tillsyn

Transportstyrelsen avsåg att under 2015 prioritera tillsynen av förarprovningen. Varje förarprovare ska årligen vara föremål för tillsyn, för både behörigheterna A och B. I första hand via skrivbordstillsyn.

Trafikverket Förarprov

Trafikverket förarprov avsåg att under 2015:

- vid vårens mc-avrostning² för förarprovare ta upp skillnader
 - o mellan män och kvinnor avseende provresultat,
 - o i bemötande, fördomar/förväntningar,
 - o i synen på vad krypkörning är,
- använda sig enbart av alternativ 2 med bara stopp vid de två första dubbelkonerna i väntan på att föreskriften ändras,
- arbeta med förarprovs interna kvalitetsarbete för mc-prov,
- uppmuntra till flera kvinnliga provare, och
- se över informationen på körkortportalen.

SMC

SMC avsåg att:

- ta fram en lista över motorcyklar som är passande för korta personer med hjälp av tillverkarna inom McRF,
- ha artiklar på hemsidan med råd och tips om hur man sänker en mc,
- öppna för de som övningskör privat att komma till KNIX-kurser³ med sin handledare, och
- använda medlemspanelen för att genomföra undersökningar om vad medlemmar tycker i olika frågor som rör utbildning, provfordon och körprov.

² Mc-avrostning är en kurs eller träff där man efter ett längre uppehåll i mc-körning bland annat tränar körteknik på motorcykel. Så kallad avrostning utförs vanligtvis årligen på våren.

³ KNIX är SMC:s grundkurs som körs på gokartbana eller liknande.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

STR

STR avsåg att:

- gå ut med vilka skolor som har låga motorcyklar,
- bidra med råd och tips hur en mc kan bli lägre,
- få sina medlemmar att presentera sin utbildning på ett bättre sätt,
- undersöka hur de kan hjälpa medlemmarna genom ny typ av fortbildning, t.ex. hur man kan flytta fokus i utbildningen så att mindre utbildningstid läggs på krypkörning och mer tid på andra risksituationer i trafiken.

TR

TR avsåg att:

- föra fram till medlemmarna att säkerhetstänkandet ska vara viktigast samt att vara självkritiska mot alla, inklusive sina egna medlemmar,
- informera om att välja rätt motorcykel, beroende på sin längd, vikt och kraft så att eleven känner sig trygg med fordonet,
- tipsa elever om hur man kan anpassa motorcykeln till sina egna behov,
- ha återkommande kurser för medlemmarna i syfte för att aktualisera och förbättra utbildningen,
- hålla kurser för privat handledare på motorcykel,
- ha fokus på riskbeteende och få nödvändig koppling mellan beteende och sin egen körförmåga,
- premiera beteende i trafiken så som: trafiksäkerhet, hänsyn och hjälpsamhet mellan trafikanter, planering, tydlighet och misstänksamhet vid ovissa situationer, att aldrig chansa och skapa tid,
- få killar att lära sig att anamma tjejernas allmänt säkrare beteende,
- förbättra riskutbildning med att fokusera mera på konkreta exempel på faror och riskfyllda situationer och åtgärder för att minska riskerna.

2.3 Uppdragets måluppfyllelse

2.3.1 Redovisade genomförda avsikter 2015

Transportstyrelsen regler

Transportstyrelsens föreskrifter för förarprov A, A1 och A2 ändrades och nya föreskrifter trädde i kraft 1 maj 2015. Ändringen innebar att ett av två möjliga lågfartsprov togs bort samt att provet som blev kvar ändrades något.

Det kvarvarande lågfartsprovet ansågs vara mer relevant för verklig körning än det som togs bort. Det visar bättre hur eleven planerar sin körning och det ansågs ge förarprovaren tillräckligt underlag för att kunna bedöma om eleven kan hantera motorcykeln i låg fart.

Ändringarna i provet förväntades öppna för att mer tid under utbildningen skulle kunna användas till övningar som har större bäring på trafiksäkerheten. Det förväntades också bidra till att förarens längd och vikt får mindre betydelse för provresultatet än tidigare. Hypotesen var att det

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

skulle kunna bidra till att minska problematiken med att kvinnor har sämre förutsättningar att klara körprovet för mc än män. Men samtidigt konstaterades att det skulle krävas ytterligare åtgärder inom flera områden och av flera aktörer för att kunna åstadkomma någon större förändring.

Transportstyrelsen tillsyn

Transportstyrelsens sektioner tillstånd och tillsyn har genomfört årlig tillsyn 2015 genom granskning (skrivbordstillsyn) av samtliga registrerade förarprövare inom Gymnasium och kommunal vuxenutbildning, Trafikverket samt Försvarsmakten. Provresultat har granskats och analyserats gällande Trafikverkets förarprovskontor samt förarprövarnas provresultat vid genomförda förarprov i hela landet.

Utifrån granskningen kan Transportstyrelsen göra en prioriteringsordning för tillsynsbesök med medåkning. Det har genomförts tillsynssamtal med kontorschefer på de kontor som hade mest notervärda avvikelser. Utifrån tillsynssamtalen har beslut fattats om att åtgärdsprogram ska upprättas för att komma tillrätta med t.ex. skillnader i godkännanderesultat inom ett kontor.

Trafikverket förarprov

Under våren 2015 genomfördes i varje avdelning en träff med samtliga förarprövare som genomför körprov för motorcykel med följande innehåll:

- Bakgrunden till varför detta uppdrag genomförs.
- Genomgång av VTI:s rapport om genusperspektivet.
- Presentation av aktuell provstatistik.
- Tre grupparbeten genomförs med respektive grupp med följande frågeställningar:
 - Hur ser ni på genusperspektivet?
 - Bemötande vid prov.
 - Bedömning och genomförande av prov.

En ny film om mc-provets manöverprov spelades in under våren och informationen om manöverproven reviderades.

Till kommande kurs för inspektörer för mc-behörigheter har fokus lagts på att få in flera kvinnliga inspektörer, utfallet är inte klart än.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

SMC

SMC har:

- artiklar på hemsidan med råd och tips om hur man sänker en mc,
- låtit de som övningskör privat att komma till KNIX- kurser med sin handledare. Syftet är ökad trafiksäkerhet. Vissa distrikt sänker priset från och med 2016 för ungdomar som övningskör på dessa kurser,
- marknadsfört och medverkat arrangemanget "Start2Ride" där den som inte har kört motorcykel har möjlighet att testa prova på det under säkra former med hjälp av trafikskolor och SMC-instruktörer.

McRF

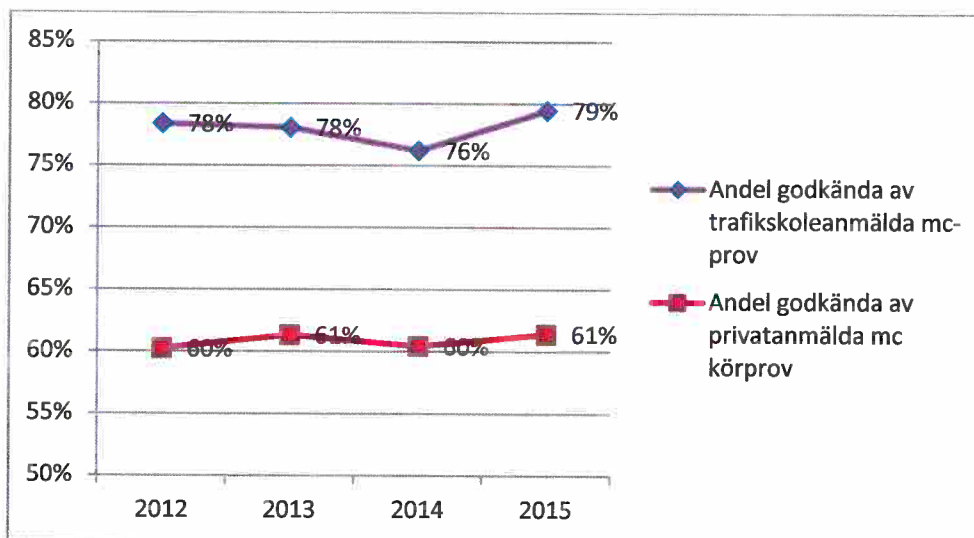
McRF har redovisat en sammanställning av svar från tillverkare på en förfrågan om lämpliga motorcyklar för kortväxta.

Övriga

Övriga aktörer på workshopen har inte redovisat några genomförda avsikter.

2.3.2 Förändringar i provresultat

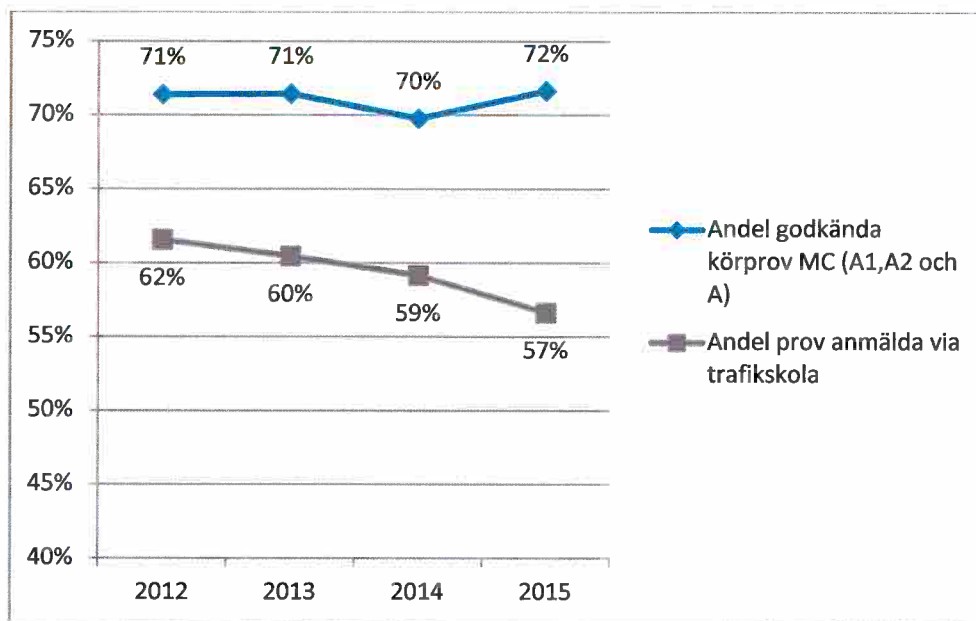
Vid en jämförelse av andelen godkända mc-körprov per år kan man se en klar förbättring 2015 för de som har anmälts till prov via trafikskolor, och en knapp förbättring för de som har anmält sig till provet privat (figur 1).



Figur 1. Andel godkända mc-körprov per år beroende på anmälningssätt till provet.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

Samtidigt minskade andelen körkortsaspiranter som anmälde sig till körproven via trafikskola, vilket innebar att förbättringen totalt för alla körprov blev relativt liten (figur 2).

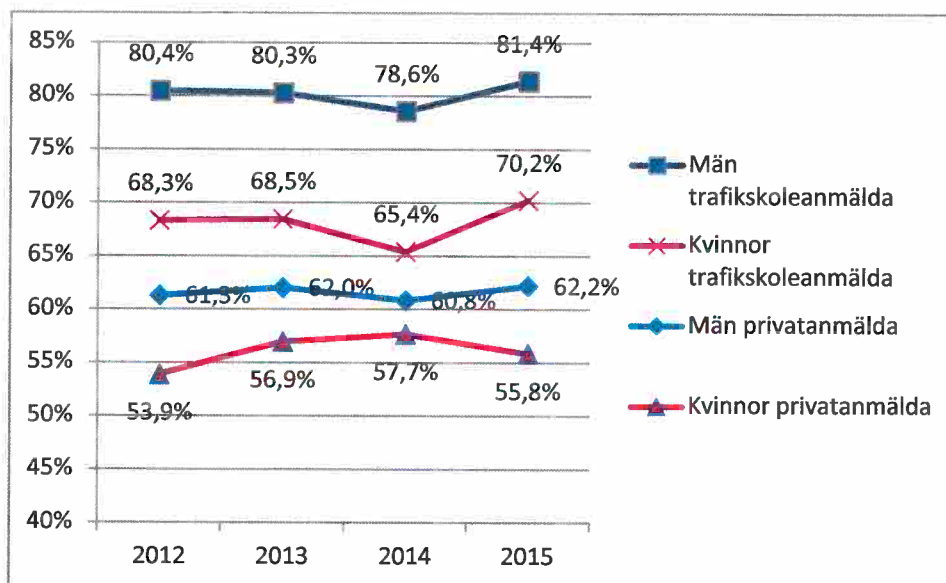


Figur 2. Andelen godkända körprov och andelen av dem som var anmälda via trafikskola.

Skillnader mellan män och kvinnor

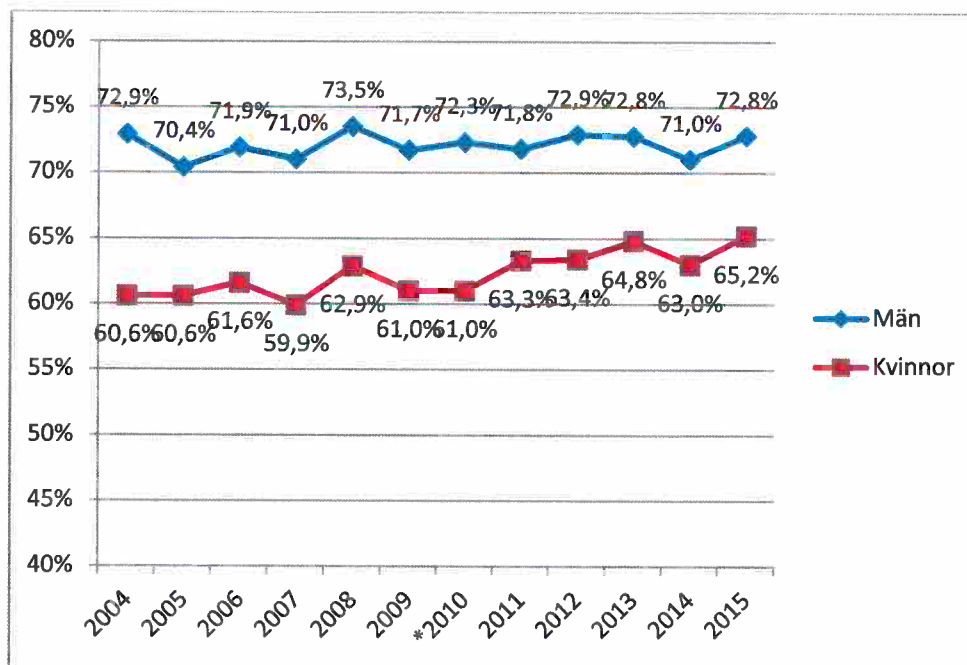
Det är fortfarande skillnader mellan män och kvinnor i andelen godkända körprov för mc, och särskilt stora skillnader beroende på om körkortsaspiranten är anmäld till provet via trafikskola eller privat. Figur 3 visar tydligt skillnaderna i andelen godkända prov mellan män och kvinnor beroende på anmälningssätt till körprovet. De som har största förbättringen av andelen godkända prov 2015 är kvinnor som anmäls till provet via trafikskola. Privatanmälda kvinnor har däremot fått en försämring av andelen godkända prov.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		



Figur 3. Andel godkända körprov, män, kvinnor och utifrån anmälningssätt till körprov för mc (A, A2 och A).

Totalt sett har skillnaden mellan män och kvinnor minskat något år 2015. Skillnaden mellan män och kvinnor i andelen godkända körprov var 7,6 % vilket kan jämföras med 8 % år 2014. Det följer trenden med minskade skillnader för varje år. Andelen godända prov för kvinnor ökar medans andelen godkända prov för män ligger ungefär på samma nivå (figur 4).



Figur 4. Andel godkända mc-körprov för män och kvinnor (alla mc-behörigheter och anmälningssätt).

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

Skillnaden i andelen godkända mc-körprov mellan män och kvinnor (7,6 %), bör också jämföras med andel godkända teoretiska kunskapsprov där det omvänt är kvinnorna som har större andel godkända prov. För kunskapsprov 2015 är skillnaden mellan män och kvinnor 2,4 % för behörighet A och 6,3 % för behörighet B.

I uppdraget har det även analyserats hur olika moment i provet bedömts. Trafikverket förarprovs statistik över medelvärdet på godkännande av olika provpunkter mellan 2014-2015 visar en förbättring av provresultat på lågfartsdelen (+4,29 %) och en försämring i höghastighetsdelen (-4,36 %).

Tabell 1. Exempel på förändring av provresultat för olika provpunkter.

	Medel av Förändring 2013-2014	Medel av Förändring 2014-2015
Gatukorsning	-0,04%	-0,37%
Kvinnor	3,17%	-0,41%
Män	-3,25%	-0,33%
Högfart	-2,15%	-4,36%
Kvinnor	-2,11%	-6,24%
Män	-2,18%	-2,48%
Lågfart	0,86%	4,29%
Kvinnor	4,65%	2,80%
Män	-2,93%	5,78%

2.3.3 Sammanfattning och slutsatser utifrån provstatistik

Det kan vara svårt att dra några säkra slutsatser om hur de olika aktörernas olika insatser under 2015 har bidragit till det som uppdraget syftade till. Underlaget är litet och den individuella kunskapsnivån över landet är mycket varierande.

Man kan dock se att trenden är att det tycks gå åt rätt håll med mindre skillnad i resultat vid mc-körproven mellan män och kvinnor.

Provresultatet som visat sig för lågfart respektive högfart kan möjligen tyda på att fokus i provet kan ha flyttats något från lågfarts manövrering till andra områden.

En slutsats är att förändringar av attityder, förväntningar och beteende vid provgenomförande tar tid, och att fortsatt arbetet krävs för att behålla en positiv utveckling. Förhoppningen är att detta arbete har bidragit till en fortsatt positiv utveckling inom detta område.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

2.4 Resurser

2.4.1 Deltagare

Uppdraget har samordnats av Olof Stenlund, Transportstyrelsen.

Övriga deltagare vid workshop var:

Gunnar Holgersson, Transportstyrelsen, sektionschef, Tillsyn Nord,
Per-Göran Persson, Transportstyrelsen, Juridik,
Susanne Sundström, Transportstyrelsen, sektionschef, regler och
trafikmedicin.

Thomas Fahlander, Transportstyrelsen,
Kristina Hagberg, Chef, Förarprov Trafikverket,
Bo Ellinge, Trafikverket Förarprov,
P-O Nilsson, Trafikverket Förarprov,
Maria Nordqvist, SMC,
Jesper Christensen, SMC,
Sonja Forward, VTI,
Tommy Samuelsson, STR,
Mattias Glemfors, STR Service,
Libero Viero, TR,
Fredrik Sjöstedt, TR

Per Johansson McRF och Catrin Tidström, Näringsdepartementet har bidragit i arbetet via telefon och mail.

Liv Lennius Johansson, Transportstyrelsen har lett föreskriftsarbetet.
Per-Göran Persson har varit juridikansvarig.

2.4.2 Kostnads- och tidsåtgång

Respektive organisation stod för sina kostnader, t.ex. tid och resor för workshop i januari 2015.

Eftersom det inte skapades något specifikt objekt nummer för just detta arbete inom Transportstyrelsen så är det svårt att redovisa exakt tidsåtgång och kostnad. Därför redovisas här enbart uppskattade siffror.

Transportstyrelsen

Ca 700 timmar totalt under 2015, fördelat på workshop, uppdragsledning föreskriftsarbete, och informationsinsatser. Övriga kostnader beräknas till ca 50 000 kr.

Trafikverket

Ca 700 timmar under 2015.
Kostnad för film mm. 118.000kr.

	Datum 2016-02-12	Diarie nr. TSG 2016-423
Upprättad av Olof Stenlund		

3 Kunskaper från arbetet med uppdraget

3.1 Erfarenheter och synpunkter

En positiv erfarenhet av detta uppdrag är att det med anledning av den korta tidplanen var effektivt att genomföra uppdraget som ett OLA- arbete. Samarbetet som inleddes med berörda aktörer redan från start har upplevts som positivt och har även lagt grunden för ett fortsatt samarbete inom området.

3.2 Slutsats och rekommendation

Det är viktigt att fortsatt följa utvecklingen inom detta område och fortsatt arbeta för förbättringar.

Transportstyrelsen ser också stora fördelar med en fortsatt dialog mellan företrädare för motorcyklister, trafikskolor och förarprovare, och rekommenderar därför det när kommande liknande arbeten ska genomföras.

4 Kvarstående och framtida uppgifter

4.1 Kvarstående åtgärder

Fortsatt arbete krävs av berörda aktörer som deltagit i detta arbete. En fortsatt diskussion behövs om vad som är viktigt att prioritera i förarutbildning och förarprov för mc utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Man behöver också jobba vidare med både egna och andras förväntningar på det egna beteendet vid utbildning och prov.

Transportstyrelsen har på grund av resursbrist ännu inte utrett frågan om reglering för besiktning av motorfordon som används för övningskörning i en trafikskola. Förutsatt att behovet av utredning kvarstår bör resurssättning för detta beaktas i framtida verksamhetsplanering.

4.2 Framtida uppföljning

Transportstyrelsen kommer fortsatt att följa utvecklingen av mäns och kvinnors möjligheter att genomföra körprov för mc, och agera om och när behov uppstår.

5 Övrigt

I och med denna slutrapport anses Näringsdepartementets uppdrag till Transportstyrelsen och Trafikverket vara slutfört.

Referenser

Forward, S., & Gregersen N-P. (2015). Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat. VTI notat 17.