

# Vidareutveckling av förarprovsverksamheten inom Trafikverket - lägesanalys med åtgärder

Stockholm 2014-04-24

Anna Erlandsson

Per Egon Johansson

## Innehåll

1. Uppdraget
2. Bakgrund
3. Förarprov i korthet
4. Utbildningsprocessen
5. Iakttagelser avseende utbildningsprocessen
6. Konsekvenser för kötiderna
7. Produktion och väntetider hittills under 2014
8. Nytt servicelöfte
9. Åtgärder med effekter på kort sikt
10. Prognos för resterande del av 2014
11. Åtgärder med effekter på lång sikt

## 1. Uppdraget

### 1.1. Uppdragets innehåll

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att se över förarprovsverksamheten i syfte att "skapa förutsättningar för en mer ändamålsenlig förarprovsverksamhet." Vidare sägs i uppdraget att "Trafikverket på ett bättre sätt än hittills ska kunna korta väntetiderna och möta de variationer i efterfrågan på körkortsprov som förekommer under ett kalenderår."

Trafikverket har anlitat InterPares Management Consultants i samarbete med Cap Gemini för att utifrån regeringens förväntningar och körkortsaspiranternas efterfrågan identifiera en rimlig ambitionsnivå för väntetider och identifiera vilka bakomliggande faktorer som påverkar kötiderna inom förarprovsverksamheten. Sådana bakomliggande faktorer kan vara såväl Trafikverksinterna som härledda till externa omständigheter, t ex Trafikskolornas roll och omfattningen av omprov. Med utgångspunkt i eventuellt gap mellan ambitionsnivå och faktiskt utfall ska utredningen föreslå åtgärder som möjliggör för Trafikverkets förarprovsverksamhet att bättre svara upp mot efterfrågan. Föreslagna åtgärder kan vara av såväl karaktären att initiera interna effektiviseringar i systemet som att påverka efterfrågan. Utredningen ska ha ett helhetsperspektiv i arbetet och göra en så heltäckande problembeskrivning som möjligt.

### 1.2. Genomförandet

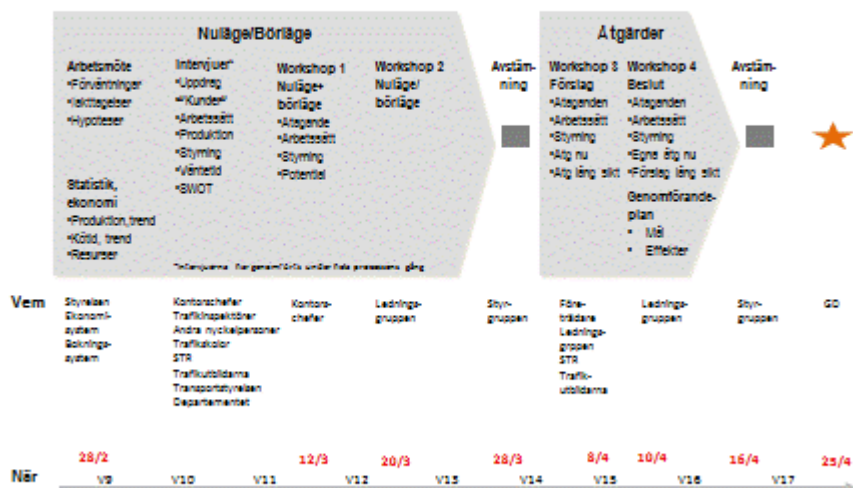
Uppdraget har genomförts i nära samarbete med styrgrupp inom Trafikverket och Förarprovs ledningsgrupp, samt med deltagande av olika intressenter i förarutbildningsprocessen:

- Trafikinspektörer, kontorschefer, kundtjänstchef och kundtjänsthandläggare
- STR, Trafikutbildarna och enskilda trafikskolor
- Transportstyrelsen
- Näringsdepartementet

Fyra workshops har genomförts för att fånga nuläge och framtida möjligheter på kort och lång sikt: två workshops med ledningsgruppen för Förarprov, en workshop med kontorschefer från Förarprov, samt en workshop med företrädare för Förarprov respektive trafikskolornas organisationer (STR och Trafikutbildarna).

Bedömningar av kötider och produktion har baserats på statistik från Förarprovs bokningssystem. Vi har tagit del av statistik från både Förarprov och STR. Ett simuleringsverktyg har utvecklats för att prognosticera framtida produktionskapacitet, efterfrågan och kötider.

## Genomförande - arbetsform



Tankar och idéer från workshoparna har stämts av med styrgruppen i mellanliggande, kompletterande intervjuer har genomförts och kompletterande statistiskt underlag har samlats in och analyserats.

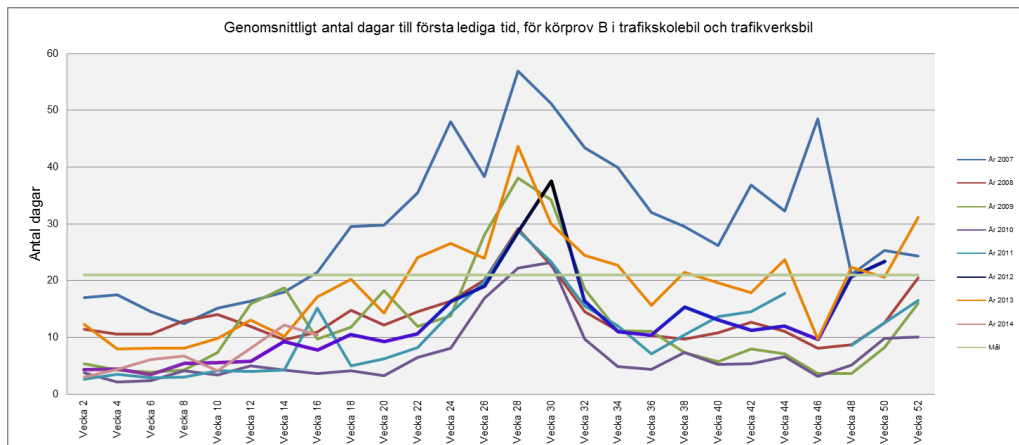
## 2. Bakgrund

### 2.1. Väntetidsproblematiken

Väntetiderna för att genomföra körkortsprov har under en följd av år varit ett stort problem både för trafikskolelever och för privatister. Det har framförallt gällt under sommarmånaderna då efterfrågan ökar något, samtidigt som produktionskapaciteten sjunker till följd av semestrar. Förarprov har under åren genomfört olika åtgärder för att möta behoven, men av nedanstående diagram framgår tydligt att man misslyckats i sina avsikter och att väntetiderna för B-körprov nått nivåer som inte är acceptabla.

Under 2013 nåddes i mitten av juli en topp på 42 dagar för de orter där Förarprov erbjuder tider för körkortsprov fem dagar varje vecka. På de övriga orterna i Sverige där efterfrågan inte motiverar daglig förarprovsvksamhet har väntetiderna varit ännu längre.

De långa väntetiderna skapar stora problem för enskilda medborgare som kanske har behov av körkort för att få börja ett nytt jobb. För Trafikskolorna innebär det också stora problem eftersom det skapar problem för deras elever och därmed begränsar möjligheterna att leverera med upprätthållen kundnytta.



(Källa Trafikverket. Mätningen görs tisdagar med jämna veckonummer. Värdena är ett medelvärde av 28 kontor och är antal dagar till första lediga tid. För körprov är tiden ett medelvärde av prov i trafikskolebil och prov i Trafikverkets bil.)

Kända faktorer bakom sommarhalvårets topp är dels en allmänt ökad efterfrågan på B-prov under våren - många önskar få körkort inför semestern eller köra upp under den tid då man är ledig, eller helt enkelt köra upp under vädermässigt gynnsamma förhållanden – dels tillkommer efterfrågan på MC-prov under denna period. MC-prov är resurskrävande och omfattar två moment – ett inledande manöverprov och därefter ett körprov ute i trafik. Provet tar mer tid i anspråk av trafikinspektören än vad B-provet gör och eftersom en betydande andel underkänns i manöverprovet, innebär det dessutom att trafikinspektören får en lucka i schemat som hade kunnat fyllas med ett annat prov.

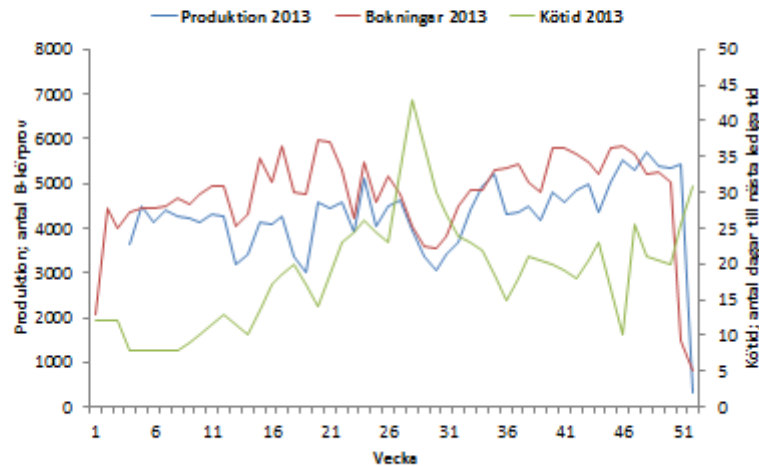
Specifikt för efterfrågesituationen 2013 var införandet av utökad B-behörighet för tyngre fordonskombinationer (över 3500 kg men under 4250 kg). Transportstyrelsen hade prognosticerat 4 500 sådana prov för 2013, men det faktiska resultatet kom att bli 23 100 prov. Den stora efterfrågan innebar att Förarprov inte hade resurser att genomföra lika många B-prov som föregående år (-5000), vilket ytterligare byggde på kön.

## 2.2. Analys av utbud och efterfrågan

För att kunna göra en bedömning av vilka åtgärder som behöver vidtas för att sänka och säkra väntetiderna har vi gjort en analys och bedömning dels av produktionskapaciteten, dels av efterfrågan och dels av väntetiderna med utgångspunkt från utbud och efterfrågan.

Vi började med att göra en analys av produktionskapaciteten, efterfrågan och väntetiderna för 2013.

## Produktion, bokningar och kötid 2013



Den blå produktionskurvan i ovanstående diagram visar produktionen av B-prov per vecka. Som framgår ligger den genomsnittliga produktionen på 4 000 - 5 000 per vecka. Under helger på våren dippar produktionsnivån kraftigt beroende på ledighet hos inspektörerna. I mitten av juli kan man konstatera att produktionen dippar ordentligt. Detta gäller också jul- och nyårshelgen.

Det har varit svårt att bedöma efterfrågan på B-prov. Den enda möjligheten har varit att ta fram statistik ur bokningssystemet på antalet bokningar per vecka (oavsett när i tiden man bokat ett körprov). Se den röda kurvan i diagrammet ovan. I början av året ligger bokningarna relativt nära produktionen, men från och med april kan man notera en uppgång i bokningarna. Detta speglar att efterfrågan ökar under våren. Mitt i sommaren går antalet bokningar ner kraftigt till den lägsta nivån under året (bortsett från jul och nyår). Efter sommaren går bokningarna upp igen och ligger runt 5 000 per vecka.

Man kan notera att efterfrågan följer produktionen (d v s utbudet av provtider) ganska väl. Detta speglar sannolikt inte den reella efterfrågan, utan det är mer en funktion av tillgängliga tider. Till dels är det alltså så att tillgången på tider styr efterfrågan, istället för tvärtom.

Orsaken till detta är i första hand att Förarprovs produktionskapacitet är anpassad till det behov av B-prov som finns sett som ett snitt över året. Över året varierar naturligtvis efterfrågan vecka för vecka, men i och med att Förarprovs kostym sitter väldigt tight, och att flexibiliteten med övertidsuttag m m är relativt låg så får kunderna följa den givna produktionskapaciteten vecka för vecka.

Utöver att kunderna får anpassa sig efter tillgänglig produktionskapacitet är också väntetiderna korrektionsfaktorn. När bokningarna är högre än tillgänglig produktionskapacitet (exempelvis under våren) ökar väntetiderna och så sjunker de tillbaka när produktionskapaciteten ökar snabbare än bokningarna (exempelvis efter juli månad).

Speciellt intressant att notera är korrelationen mellan den sjunkande produktionskapaciteten i juli månad och den dramatiskt ökande väntetiden i mitten av juli månad. Av detta kan man dra slutsatsen att väntetidsproblematiken i juli månad inte beror på hög efterfrågan, utan på låg produktionskapacitet.

Slutsatsen av detta är att Förarprov måste fortsätta att jobba med att upprätta en hög och jämn produktionskapacitet även över sommarmånaderna. En del har gjorts, men mer måste ske.

### **3. Förarprov i korthet**

#### **3.1. Allmänt**

Förarprov är sedan 2010 en resultatenheter inom Trafikverket, vilket tog över verksamheter från Vägverket och Banverket. Samtidigt fördes ansvaret för regler, tillstånd och tillsyn avseende hela förarprovsystemet över till Transportstyrelsen. Transportstyrelsens ansvarar alltså bl a för beviljande av körkortstillstånd och handledartillstånd liksom för tillstånd och tillsyn av trafikutbildare och trafikskolor, samt för tillsyn av Förarprov.

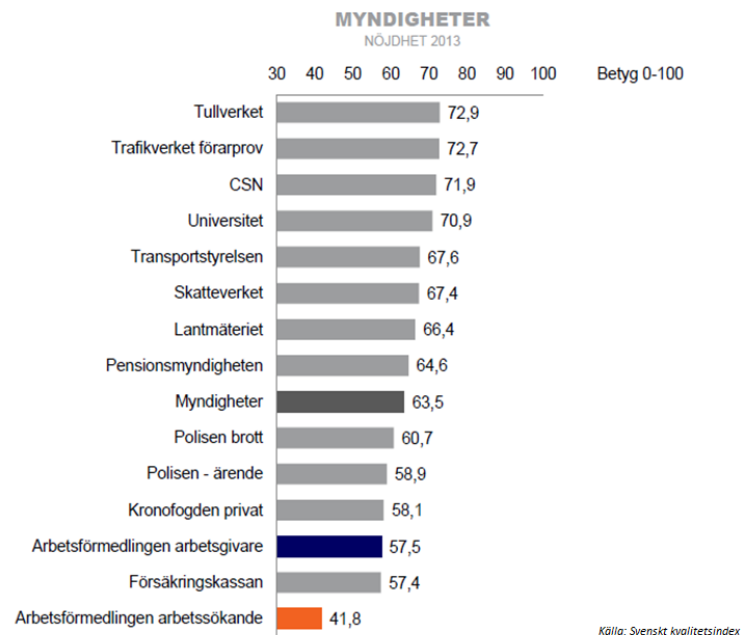
Trafikverket Förarprov ansvarar för kunskaps- och körprov för körkort, taxiförarlegitimation, kunskapsprov för yrkeskunnande för trafiktillstånd och yrkesförarkompetens.

Förarprov har för närvarande (april 2014) 206 trafikinspektörer. Förarprov fattade 2013 beslut om att rekrytera och utbilda ytterligare ca 40 trafikinspektörer, vilka planeras träda i tjänst i maj 2014.

Verksamheten bedrivs vid 32 orter med fasta kontor, indelade i regionerna Syd, Mitt och Nord. Utöver kontorsorterna bedrivs provverksamhet vid ytterligare 102 så kallade mottagningsorter, med regelbundet återkommande besök baserat på lokala förutsättningar.

#### **3.2. Nöjd Kund Index**

Svenskt KvalitetsIndex genomför årligen mätningar av samhällsservice och kundnöjdhet hos ett antal svenska myndigheter. Mätningen 2013 resulterade i att Trafikverket Förarprov kom på andra plats med 72,7 procent, strax efter Tullverket på 72,9 procent.



Dessutom genomför Trafikverket årligen nöjd kund mätningar och ett NöjdKundIndex tas fram bestående av ett antal områden. Förarprovets NKI på 72% ger överlag mycket goda omdömen. Körprov och teoriprov är i stigande år för år. Bemötandet ligger stabilt i spannet 72-75%.

Dock avviker en komponent från de positiva omdömena och det är Service/tillgänglighet, som hamnar på nivån 55 och den har sjunkit under senare år. Detta hänger förstås samman med att man under senare år haft stora svårigheter att genomföra prov inom rimlig tid, framförallt under sommarmånaderna. Om Förarprov kan förkorta väntetiderna finns goda förutsättningar att totalt sett förbättra Nöjd Kund Index ytterligare och kanske bli bästa myndigheten i nästa års mätning.



## Nöjd Kund Index

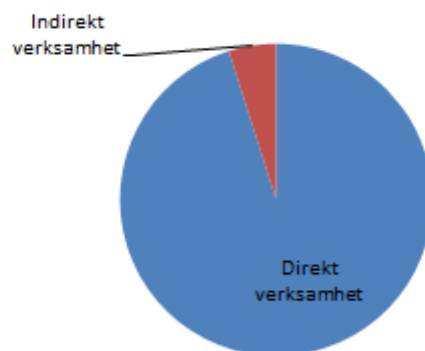
Område	2013	2012	2011
Teoriprov	81 %	75 %	73 %
Körprov	80 %	77 %	78 %
Information	71 %	69 %	71 %
Service/Tillgänglighet	55 %	58 %	61 %
Bemötande	74 %	72 %	75 %
<b>TOTALINDEX</b>	<b>72 %</b>	<b>70 %</b>	<b>72 %</b>

Källa: Svensk kvalitetsindex

### 3.3. Kapacitetsutnyttjande

Förarprovs trafikinspektörer lägger en mycket stor andel av sin arbetstid, ca 94% på det som kan betraktas som direkt verksamhet. I direkt verksamhet innefattas prov av olika slag, förberedelser av prov och viss kompetensutveckling som är direkt relaterad till provverksamheten. Den indirekta delen av arbetstiden innefattas av interna möten m m.

## Arbetstidens användning



Källa: Trafikverket

Förrarprov har därmed mycket begränsade möjligheter att parera efterfrågesvängningar med omfördelningar av arbetsuppgifter från indirekta uppgifter till körprov.

### 3.4. Ekonomi

Förrarprov bedriver dels offentligrättsligt reglerad verksamhet, dels uppdragsbaserad verksamhet. Den offentligrättsliga verksamheten finansieras genom dels genom avgifter för prov och elektroniskt körkortsunderlag vilket regleras genom avgiftsförordning. Den avgiftsfinansierade verksamheten hade 2013 intäkter på 397 milj kr och kostnader på 368 milj kr, vilket gav ett netto på ca 29 milj kr. Denna verksamhet har ett krav att kostnaderna över tid ska täckas av intäkter, d v s generera ett nollresultat. Rörelsemarginalen ligger idag på ca ligga på +/- noll över tid. Under 2013 genererades en rörelsemarginal på ca 7%. Och för 2014 stiger den till ca 9% enligt beslutad budget. Se nedan (källa Trafikverket).

## Ekonomisk utveckling

Offentligrättslig verksamhet (OFFA)		Utfall 2011	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Provverksamhet inom	Intäkt	282,7	320,5	371,6	384,3
Vägtrafikområdet	kostnad	283,5	300,8	353,0	358,7
	Resultat	-0,8	19,7	18,6	25,6
Elektroniskt körkortsunderlag	Intäkt	16,9	16,9	25,4	25,6
	kostnad	9,1	11,6	14,9	12,5
	Resultat	7,8	5,3	10,5	13,1
Summa OFFA	Intäkt	299,6	337,4	397	409,9
	kostnad	292,6	312,4	367,9	371,2
	Resultat	7,0	25,0	29,1	38,7
Uppdragsverksamhet (UPPD)					
Totalt uppdragsverksamhet	Intäkt	39,8	40,4	39,2	40,1
	kostnad	25,9	26,5	26,9	28,6
	Resultat	13,9	13,9	12,3	11,5
varav					
Uthyrning TRVbil vid prov	Intäkt	33,7	35,3	34,0	35,0
	kostnad	20,6	21,2	21,9	24,2
	Resultat	13,1	14,1	12,1	10,8
Fordonsstöd Försäkringskassan	Resultat	-0,1	-0,6	-0,2	0,4
Uppdrag åt Transportstyrelsen	Resultat	0,9	0,4	0,4	0,3
Summa UPPD	Resultat	13,9	13,9	12,3	11,5

Uppdragsverksamheten genererade samma år intäkter på ca 39 milj kr och en kostnad på 27 milj kr, d v s ett resultat på ca 12 milj kr. Förrarprovs samlade verksamhet levererade alltså ett överskott på 42 milj kr eller ca 10% rörelsemarginal. Offentligrättsligt reglerad verksamhet och uppdragsbaserad verksamhet drivs som helt separata affärer och ett överskott i den ena delen kan inte användas för att täcka upp eventuellt underskott i den andra.

### 3.5. Slutsatser

Följande slutsatser kan dras av redogörelsen i de två föregående avsnitten:

- Förrarprov är en välskött verksamhet med undantag för väntetiderna och relationen med den stora kundgruppen Trafikskolorna.
- Förrarprov har stora problem med väntetiderna och åtgärder måste vidtas på ett eller annat sätt.
- Väntetiderna beror på att Förrarprov inte klarar av att parera för efterfrågesvängningarna under årets olika veckor. Det beror dels på att kostymen är för liten, och dels på att man inte är tillräckligt bra på att anpassa produktionen efter efterfrågesvängningarna.
- Istället för att produktionskapaciteten anpassas efter efterfrågevariationerna får kunderna anpassa sin efterfrågan efter Förrarprovs produktionskapacitet.
- I Svensk Kvalitetsindex når Förrarprov mycket gott resultat och ligger på en mycket hög nivå - nummer två bland svenska myndigheter. I de egna kundmätningarna, ges också mycket goda betyg, bortsett från området Tillgänglighet/Service, som ligger på en alldeles för låg nivå. Det beror naturligtvis på de långa väntetiderna, vilket förstås måste åtgärdas.
- Kapacitetsutnyttjandet är väldigt högt. Det finns alldeles säkert förutsättningar för ytterligare produktivitetsförbättringar, men det går inte att komma tillrätta med väntetiderna på kort sikt genom åtgärder inom detta område.
- Förrarprov har under senaste två åren genererat goda överskott, och ett gott överskott kommer att kunna genereras även under innevarande verksamhetsår.
- Eftersom behoven är stora och det är ytterligt angeläget med en högre nivå för Tillgänglighet/service måste produktionskapaciteten öka, vilket för övrigt beslutats tidigare. Detta innebär att produktionskapaciteten kommer att öka med ca 20% under maj månad 2014.
- Utifrån denna nya högre kapacitetsnivå är det rimligt att Förrarprov genomför en förbättring av servicelöftet till kunderna, både trafikskolelever och privatister. Redovisas under avsnitt 9.
- För att säkerställa att servicelöftet kan levereras måste Förrarprov fortsätta arbetet med att jämma ut produktionskapaciteten över året, så att det är i överensstämmelse med efterfrågan. Detta gäller framförallt juli månad. Vår bedömning är att det finns goda förutsättningar att klara detta med en god ledning och styrning av verksamheten.

## 4. Utbildningsprocessen

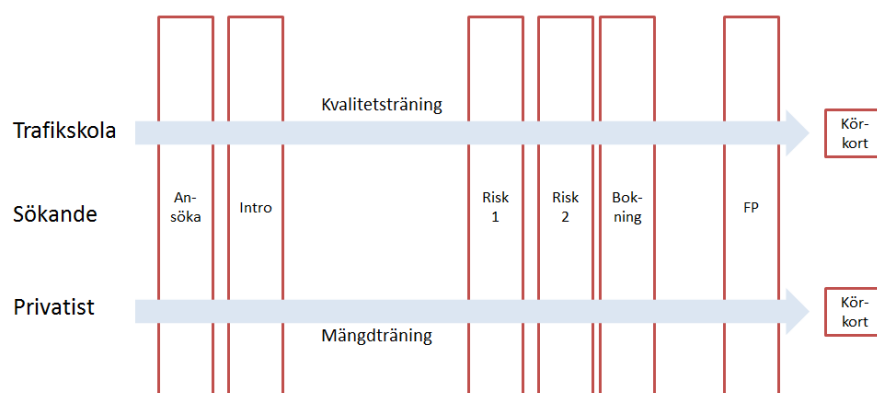
### 4.1. Processen

Det svenska systemet för körkortsutbildning är tämligen unikt sett i ett internationellt perspektiv. Det består av två huvudspår, nämligen dels

utbildning hos trafikskolor och dels utbildning och övningskörning tillsammans med egen utsedd handledare. Båda utbildningsspåren avslutas med obligatorisk examination hos Trafikverket innan ett körkort utfärdas. I andra länder har man i allmänhet ett system som i princip uteslutande innebär att utbildningen sker hos trafikskolor.

Det svenska systemet består av följande delmoment enligt nedanstående bild:

## Utbildningsprocessen ”Trafiksäker och miljövänlig förare”



- Ansökan om att få ta körkort som bl a innehåller en begäran om att få en eller flera föreslagna handledare godkända. Oftast är det föräldrar eller nära släktingar.
- Därefter ingår en obligatorisk introduktion för såväl körkortsaspirant som för handledare och som genomförs av någon godkänd (Transportstyrelsen) utbildare. I detta moment ingår information om handledarens ansvar, vilka krav och bedömningskriterier som gäller vid förarprov (kunskapsprov och körprov) och hur viktig körerfarenheten är för trafiksäkerheten.
- Därefter genomförs utbildning i varierande omfattning och med varierande innehåll. Den är i allra högsta grad individanpassad, eftersom varje enskild körkortsaspirant avgör hur utbildningen och i vilken omfattning utbildningen ska genomföras.
- En bit in i utbildningsprocessen ska ytterligare ett obligatoriskt moment genomföras, nämligen den s k ”riskettan”. Den genomförs av godkända trafikskolor och innehåller undervisning i regelverk avseende rattfylleri, drogmissbruk, trötthet, mobiltelefoni m m, samt hur olika

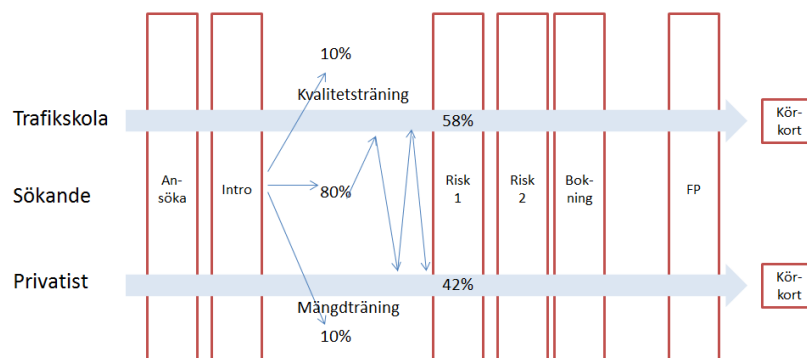
beteenden och attityder påverkar enskilda bilförare och trafiken i stort.

- Under senare delen av utbildningsprocessen ska ytterligare ett obligatoriskt moment genomföras, nämligen den s k "risktvåan". Syftet med utbildningen är att körkortsaspiranten ska lära sig att hantera riskfyllda situationer, främst manövrering på halt underlag. Avsikten är att främja riskmedvetenhet, förutseende körsätt och insikt om egna begränsningar.
- När körkortsaspiranten känner sig mogen för att genomföra examinationen bokar man tid hos Trafikverket/Förarprov dels för det s k kunskapsprovet och dels för det s k körprovet.
- Kunskapsprov och körprov genomförs. Numera tillämpas ett s k sammanhållet prov, vilket innebär att körprovet ska genomföras inom 2 månader fr o m att man har ett godkänt kunskapsprov. Gör inte detta får kunskapsprovet göras om.
- Examinationen tar ca 50 minuter för ett B-körkort. Den svenska examinationen är mycket fri jämfört med andra länder och innebär en individuell bedömning av eleven vad gäller kunskap och riskbedömning.

#### 4.2. Tillämpning

Den som idag vill skaffa ett B-körkort i Sverige kan alltså välja mellan att utbilda sig hos en trafikskola eller som privatist. I praktiken väljer ca 80% av

### Utbildningsprocessen "Trafiksäker och miljövänlig förare"



körkortsaspiranterna en modell där man utöver de obligatoriska momenten (introduktion, riskettan och risktvåan) kombinerar utbildning hos trafikskola

och egen privat utbildning med egen handledare. Endast ca 10 % väljer att genomföra sin utbildning helt i privat regi och lika många, ca 10%, väljer att genomföra all utbildning, inkl övningskörning, hos trafikskola.

58% bokar sitt kunskapsprov och körprov via trafikskola och 42% privat. Det kan tolkas som att 58% av körkortsaspiranterna betraktar sig som trafikskoleelever och 42% som privatister oavsett fördelningen utbildningen mellan trafikskola och privat utbildning med handledare.

Det svenska systemet kombinerar alltså utbildning hos professionella och godkända trafikutbildare med privat övningskörning, och med tre obligatoriska moment. Detta upplägg innebär stora möjligheter att kombinera kvalitetsträning med mängdträning. Speciellt svåra moment kan genomföras på trafikskola och de lite enklare momenten tillsammans med privat handledare. Sammantaget innebär detta att systemet ger mycket god effekt om det genomförs på ett optimalt sätt. Erfarenhet från många olika utbildningssektorer visar att de största lärandeffekterna uppnås när man på ett optimalt sätt kombinerar kvalitetsträning och mängdträning.

En av avsikterna med den svenska utbildningsprocessen är att varje enskild medborgare oavsett ekonomiska förutsättningar ska kunna ta körkort. Detta möjliggörs tack vare möjligheten till privat körning och flexibiliteten i utbildningssystemet. De två förarproven hos Trafikverket/Förarprov säkerställer att otillräckligt utbildade förare inte får körkort och släpps ut i trafiken.

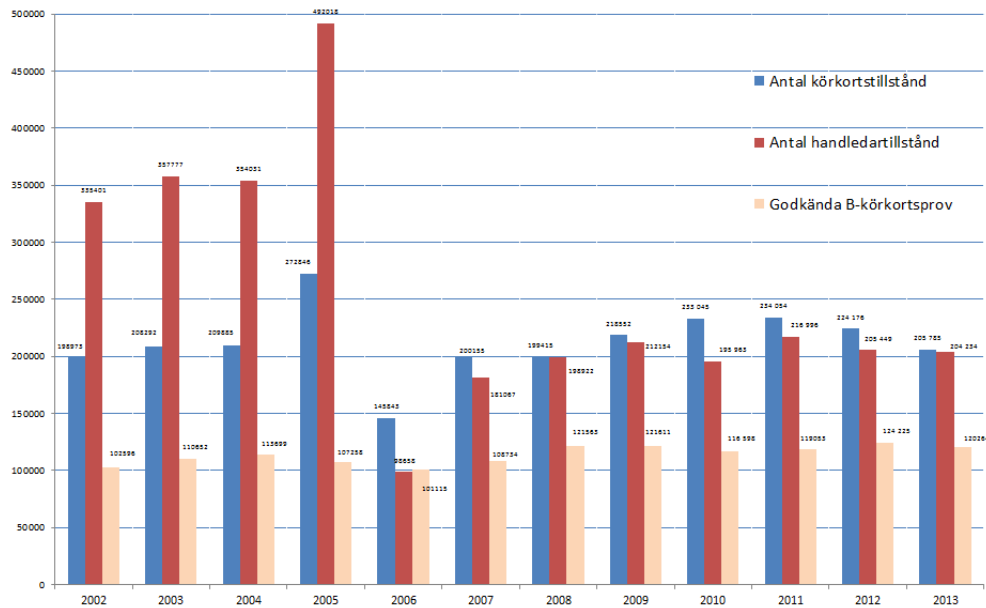
Svensk trafiksäkerhet håller en nivå som är i absolut världsklass. Det beror sannolikt på en optimal kombination av en modern och trafiksäker fordonsflotta, en väginfrastruktur som håller mycket god standard samt välutbildade fordonsförare.

## **5. Iakttagelser avseende utbildningsprocessen**

### **5.1. Antalet godkända körprov**

Som framgår av nedanstående tabell har antalet godkända B-körkortsprov legat på en relativt stabil nivå, runt 120 000, under de senaste 6 åren. Antalet körkortstillstånd och handledartillstånd har dock varierat något mellan åren.

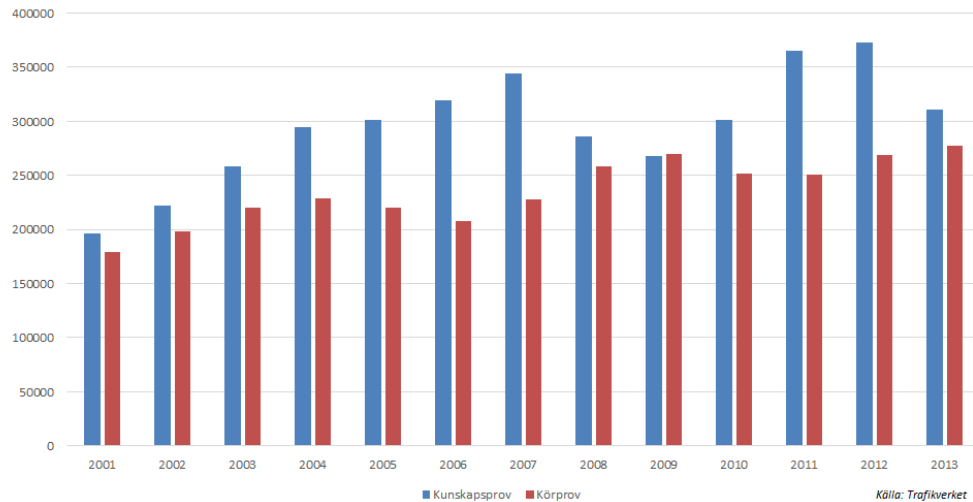
## Godkända körprov m m



Källa: Transportstyrelsen och Trafikverket

Parallellt med denna utveckling kan vi konstatera att antalet kunskapsprov har ökat markant under samma period från ca 260 000 prov år 2009 till ca 370 000 under år 2012. Under år 2013 sjönk antalet kunskapsprov dock tillbaka till ca 310 000. Antalet körprov toppade år 2009 på nivån 270 000 för att sedan i finanskrisens spår sjunka tillbaka något. Under de senaste två åren har vi kunnat se en återhämtning och under 2013 genomfördes ca 275 000 prov.

## Antal kunskapsprov och körprov



Av dessa två diagram kan vi alltså konstatera att antalet godkända B-körkort under de senast åren legat på en stabil nivå runt 120 000, medan antalet genomförda prov stadigt har ökat med undantag för enstaka år. Detta speglar gällande utveckling att antalet omprov ökar år för år, såväl vad gäller kunskapsprovet som körprovet. Det betyder att körkortsaspiranterna är allt mindre förberedda inför kunskapsprov och körprov. Man chansar alltså i allt högre grad och hoppas på att man ska "klara sig" igenom proven.

### 5.2. Regionala skillnader

Det föreligger mycket stora regionala skillnader vad gäller utbildningen för att ta körkort. Nedan redovisas andelen B-körprov (totala antalet prov inklusive omprov) som genomförs på respektive ort eller förarprovskontor i landet. Där framgår att i Östersund kör enbart 22,7% upp som privatist och 77,3% kör upp



## Fördelning B-körprov privat/trafikskolaper ort/kontor

Ort/kontor	Privat	Trafikskola	Ort/kontor	Privat	Trafikskola
Östersund	22,7%	77,3%	Malmö	47,3%	52,7%
Skellefteå	29,4%	70,6%	Visby	48,8%	51,2%
Sundsvall	32,9%	67,1%	Luleå	49,6%	50,4%
Halmstad	33,4%	66,6%	Borås	51,8%	48,2%
Skövde	34,8%	65,2%	Kristianstad	53,1%	46,9%
Umeå	38,7%	61,3%	Örebro	55,1%	44,9%
Vänersborg	40,1%	59,9%	Göteborg-Hisingen	56,1%	43,9%
Karlskrona	40,1%	59,9%	Västerås	60,3%	39,7%
Göteborg-Mölndal	42,1%	57,9%	Växjö	62,3%	37,7%
Jönköping	43,1%	56,9%	Gävle	63,5%	36,5%
Falun	43,3%	56,7%	Eskilstuna	64,4%	35,6%
Kalmar	44,0%	56,0%	Jakobsberg	74,8%	25,2%
Örnsköldsvik	44,4%	55,6%	Södertälje	78,5%	21,5%
Karlstad	45,8%	54,2%	Sollentuna	79,8%	20,2%
Helsingborg	46,3%	53,7%	Farsta	82,9%	17,1%
Linköping	47,1%	52,9%	Uppsala	86,3%	13,7%

Källa: Trafikverket

som trafikskolelev. I Uppsala, som representerar den andra ytterligheten, kör hela 86,3% upp som privatister och enbart 13,7 som trafikskolelev. Man kan notera att storstäderna har en högre andel privatister än städerna ute i landet.

I Stockholm har man exempelvis iakttagit att ju mer kapacitet, desto fler chansningar, och man menar att för tidiga prov (innan man är färdigutbildad) och frekventa omprov är ett tydligt storstadsfenomen. Ute i landet är man för det första mer motiverad att ta körkort pga avsaknad av kollektivtrafik, för det andra är man inställd på att det kostar pengar och man är motiverad att ta den kostnaden. Man går till en körskola vars meriter är kända bland elever och föräldrar och skolan känner sina elever. Eleven övningskör mycket mer parallellt med skolan än vad storstads eleven gör.

I storstäderna finns utbyggd kollektivtrafik vilket gör en mindre beroende av bil för att transportera sig. Kostnadsnivån är generellt sett högre och unga människor prioriterar att lägga sina pengar på andra saker än på körlektioner. Eleverna i storstäderna är i genomsnitt lite äldre än landsortseleverna när de tar körkort och de har inte samma möjligheter till övningskörning som yngre elever på mindre orter. Dels kanske man saknar tillgång till bil, dels är själva trafikmiljön mer krävande. Storstäders körskolor är mer anonyma, konkurrensen mellan dem är hård och de är inte underkastade samma sociala kontroll som på mindre orter. Oseriösa trafikskolor uppges vara ett stort problem i storstäderna och i Stockholm i synnerhet.

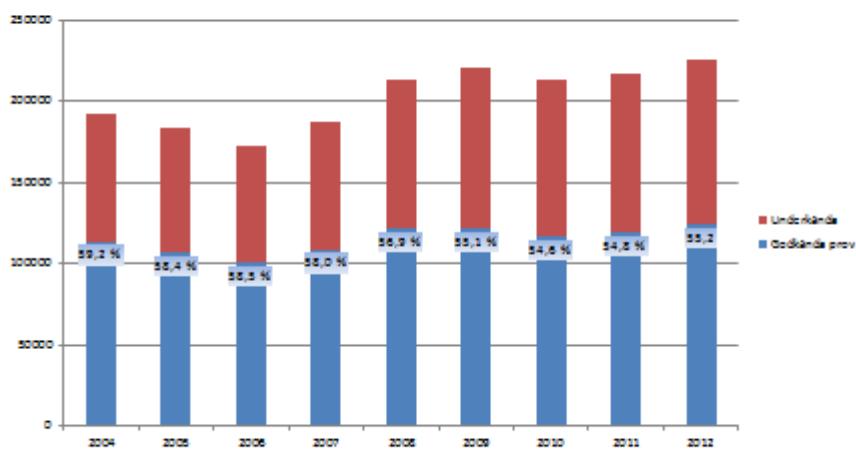
En del aspiranter uppges nästan använda Trafikverket som körskola, med attityden 'så få körlektioner som möjligt'. Antal omprov eskalerar.

## 6. Konsekvenser för kötiderna

### 6.1. Ökande andel körprov, minskande andel godkända prov

Antal genomförda körprov B ökar och låg 2013 på ca 275 000. Andelen godkända prov däremot uppvisar en sjunkande tendens. 2013 uppgick godkännandefrekvensen till 54,6%, att jämföra med 55,2 % föregående år.

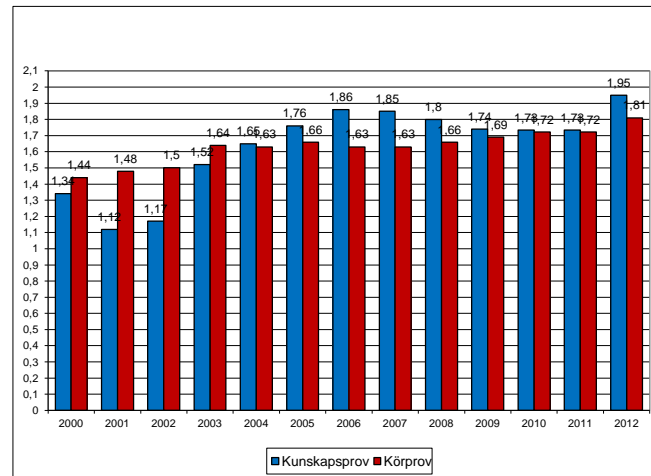
Andel godkända prov (körprov B) av totalt antal genomförda prov, *alla åldrar*, 2004-2012



De regionala skillnaderna är avsevärda. I Stockholm var godkännandefrekvensen år 2013 44 %. Trafikskolorna stod där för 20 % av proven med en godkännandefrekvens på 66,5 % och privatanmälda stod för 80 % av proven med en godkännandefrekvens på 38 %.

Genomsnittligt antal genomförda prov per godkänt B-körprov låg 2012 på 1,81.

Genomsnittligt antal prov för godkännande  
behörighet B, baserat på 0-10 omprov



Källa: Trafikverket

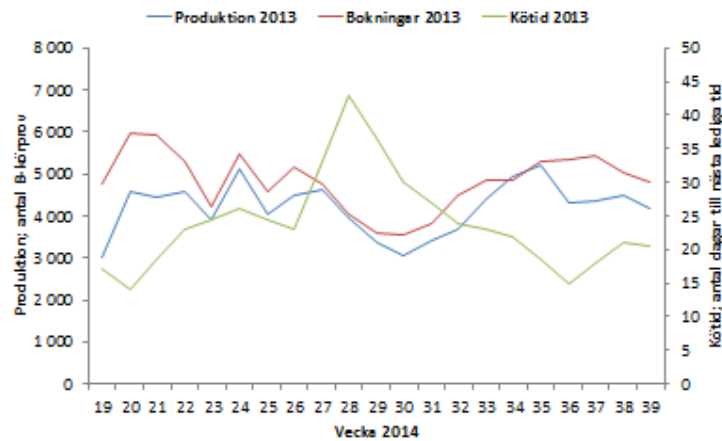
Intervjuade från såväl Förarprov, Transportstyrelsen och trafikskolor framför alla att körkortsaspiranterna inte alltid är tillräckligt väl utbildade när de kommer till prov, vilket leder till många omprov. Trafikskolorna har fångat följande signaler:

- Eleverna vill inte längre utbilda sig i samma utsträckning som tidigare. Det är inte längre "skamligt" att bli underkänd.
- Allt fler uppges inte vilja utbilda sig utan väljer att hellre gå till prov direkt.
- Allt mer sällan genomförs kompletta utbildningar vid trafikskolor. Eleven väljer allt oftare att hoppa av och prova privat.
- Ovissheten om att få en provtid gör att man bokar prov redan vid inledningen av utbildningen. Sedan tar man provet oavsett om man är färdigutbildad eller ej (eller bokar av).
- Trafikverkets förarprövare blir till stor del upptagna med omprov, vilket innebär köer till prov särskilt på sommaren.

## 6.2. Produktion, bokningar och kötid 2013

InterPares har ställt genomförd produktion mot bokningsläge och kötid för perioden vecka 19-39 2013

### Produktion, bokningar och kötid 2013



#### 6.3. Slutsatser

Den stora och ökande andelen omprov driver tid till tillgängligt körprov. Det finns idag inga incitament i systemet för att premiera goda förberedelser inför provet och minska antalet uppkörningar per godkänt prov. För år 2013 gjorde Transportstyrelsens prognosmiss rörande B 96-proven att resurserna ytterligare ansträngdes och väntetiderna förlängdes.

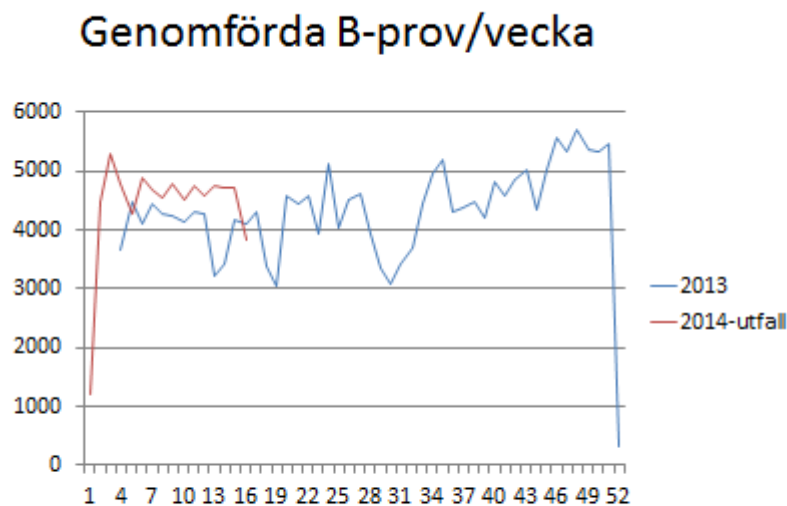
InterPares bedömning är att Förarprovets fokus legat på hög produktivitet och inte på tillgänglighet. Konsekvensen har blivit att Förarprov haft för liten "kostym" för att hantera efterfrågevariationer över året. Vi har uppfattat att tillgänglighet har haft lägre prioritet, bl a eftersom man sett längre väntetider som ett sätt att hålla emot vad gäller omprov.

Förarprovning har på riksnivå inte arbetat systematiskt med att styra resurserna för att i möjligaste mån motverka att väntetiderna eskalerar bortom servicelöftets 20 dagar. Lokalt har dock Förarprov genom olika ansatser sökt parera väntetiderna - genom att styra bort semesteruttaget från högsommaren och samtidigt hyra in extraresurser i form av pensionerade trafikinspektörer och militära förarprovare, eller genom att maximera resurserna under försommaren för att på så vis beta av efterfrågan och undvika att kö byggs upp.

Inför sommaren 2014 har Förarprov beslutat en rad åtgärder av olika karaktär för att föregripa köbildning. Samtliga åtgärder avser sådant som Förarprov helt eller till övervägande del råder över själva. De volymer som anges nedan bygger på Förarprovets bedömningar.

## 7. Produktion och väntetider hittills under 2014

Hittills under 2014 har produktionen av B-prov legat på en högre nivå än motsvarande period föregående år, vilket visas av nedanstående diagram.

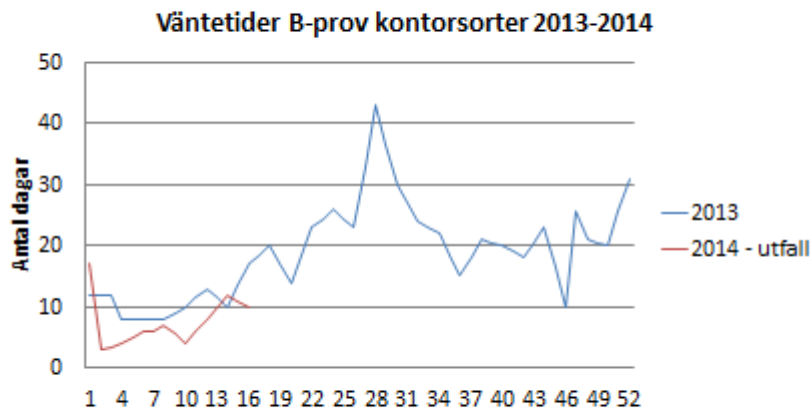


Det finns flera förklaringar till detta:

- En är att de sk B-96 proven ligger på en avsevärt lägre nivå än föregående år, vilket inneburit att det blivit tid över för B-prov.
- En annan är att påsken låg lite tidigare förra året än vad den gör i år. Dippen i vecka 16 beror på att påsken innebär färre dagar för att genomföra prov. I år har man dock på vissa platser i landet genomfört prov även under långfredagen, och det är förklaringen till att dippen är något mindre i år än förra året.
- En tredje är att medvetenheten idag är stor om vikten av att tidigt under året hålla upp produktionen för att därmed motverka att väntetiderna för B-prov börjar röra sig uppåt för tidigt under sensvåren. Det finns en insikt om att ju lägre man kan hålla väntetiden under våren desto större utrymme finns det att hantera den pik som med nödvändighet uppstår i mitten av juli beroende på semesteruttag hos trafikinspektörerna.

I nedanstående diagram redovisas väntetiderna för B-prov vid de sk kontorsorterna (dvs de orter i landet där områdescheferna har sina kontor), vilket i allmänhet är större städer. Av diagrammet framgår att väntetiderna under de flesta veckorna legat lägre än motsvarande vecka föregående år. Vid

den senaste mätningen 15 april (vecka 16) låg den på 10 dagar och samma vecka förra året låg den på 17 dagar.



## 8. Nytt servicelöfte

### 8.1. Förstärkt servicelöfte under hela året och över hela landet

Trafikverket har nyligen fattat beslut om att införa ett nytt och förstärkt servicelöfte gentemot Sveriges körkortsaspiranter.

Grundprincipen för att ta körkort är att körkortsaspiranten ska genomföra både godkänt kunskapsprov och godkänt körprov inom en tvåmånadersperiod.

Servicelöftet har tidigare varit att erbjuda tid för kunskapsprov inom tre veckor från bokningstillfället. Efter kunskapsprovet har löftet varit att erbjuda tid för körprov inom två veckor. Om man fått underkänt på körprovet har löftet varit att erbjuda en tid för körprov inom tvåmånadersperioden från kunskapsprovet. Ovanstående löfte har dock enbart gällt på de 32 s k kontorsorterna och inte på de 102 s k mottagningsorterna. Det har heller inte gällt för "sommarperioden och kring jul och nyår".

Som framgår av väntetiderna redovisade ovan var väntetiden 43 dagar för första tid för körprov i mitten av juli förra året.

Det nya servicelöftet har fått en utformning enligt följande:

*"När du bokar ditt första förarprov för behörighet B lovar vi dig en tid för kunskapsprov inom två veckor och en tid för körprov senast två veckor från kunskapsprovet på våra provorter.*

*Om ditt första kunskapsprov eller körprov inte är godkänt har vi som mål att kunna erbjuda ytterligare minst två prov inom giltighetstiden två månader.”*

Som framgår av redovisning ovan var servicelöftet tidigare utformat utifrån ett produktionsperspektiv. Det nya servicelöftet är utformat med utgångspunkt från kundnytta och innebär en avsevärd skärpning av löftet, eftersom det gäller under hela året och över hela landet. Löftet innebär också ett åtagande att erbjuda tider för de första tre proven (alltså två omprov). Det är ett löfte som varje enskild enhet inom Förarprov ger.

### **8.2. Förstärkt servicelöfte gentemot trafikskolorna**

Trafikskolorna är i särskilt starkt behov av en nära och planmässig dialog med Förarprov för att kunna säkerställa att hela körkortsprocessen för aspiranterna ska ske så effektivt och smidigt som möjligt. Trafikskolorna har verksamhet på ca 250 platser i landet och Förarprov på 134 platser. Framförallt på de mindre orterna är det speciellt viktigt, eftersom provvolymerna är relativt små och det därmed inte är ekonomiskt försvarbart att ha samma service som på de större orterna. Det är också ett faktum att trafikskolorna bedriver näringsverksamhet, som för sin överlevnad förutsätter en väl fungerande examinationsverksamhet representerad av Förarprov. Genom sin verksamhet bidrar de i hög grad till att trafikskoleleverna är väl förberedda vid uppkörning (underkännandegraden är avsevärt lägre än för privatister), vilket är till gagn för både Förarprov och för samhället i stort.

Det ovan givna servicelöftet gentemot körkortsaspiranter innebär ett stort åtagande framförallt på de mindre orterna med låga provvolymerna. För att kunna leverera enligt servicelöftet förutsätter det att både trafikskolor och Förarprov gör sitt yttersta för att ha god framförhållning och god planering i genomförandet av både kunskapsprov och körprov. Förarprovs ledning och STRs ledning har därför ett gemensamt ansvar att medverka till att de lokala enheterna upprätthåller en positiv och fungerande dialog syftande till en så kostnadseffektiv och servicevänlig utbildningsprocess som möjligt.

### **8.3. Bokning av kunskapsprov och körprov**

För att möjliggöra en välplanerad utbildningsprocess med god framförhållning både för trafikskolorna och för Förarprov är det angeläget att bokningsrutinerna både för kunskapsprov och för körprov är så smidiga som möjligt. I och med att tider för framförallt körprov varit en klar bristvara har ett antal märkliga beteenden vuxit fram. Det finns exempelvis trafikskolor framförallt i storstäderna som gjort till affärsidé att boka upp ett stort antal tider utan att ha körkortsaspiranter klara för respektive uppkörning. (Dessa trafikskolor är identifierade och åtgärder kommer sannolikt vidtas). Konsekvensen av detta högst tvivelaktiga beteende är att körkortsaspiranter som är färdiga för körprov inte får den tid de i någon allmän mening är berättigade till.

För att få tillstånd en smidigare hantering av bokningen både för trafikskolor, privatister och för Förarprov kommer bokningsrutinerna att ses över. Ambitionen är att varje lokal chef inom Förarprov i samförstånd med de lokala trafikskolorna ska lägga ut tider i en sådan omfattning och framförhållning att trafikskolelevernas utbildningsprocess ska fungera så smidigt som möjligt. Grundprincipen ska dock vara att servicelöftet redovisat i avsnitt 9.1 ska kunna infrias för alla körkortsaspiranter.

## 9. Åtgärder med effekter på kort sikt

Inför sommarmånaderna 2014 har Förarprov beslutat om en rad åtgärder av olika karaktär för att kunna leverera prov enligt det nya servicelöftet. Samtliga åtgärder avser sådant som Förarprov helt eller till övervägande del råder över själva. Nedan återges ett axplock av de åtgärder som beslutats och till dels redan genomförts. De volymer som anges nedan bygger på Förarprovs egna bedömningar.

- *Ökad kapacitet med ca 20%*. Under det gångna året har ca 40 trafikinspektörer genomgått utbildning och de beräknas vara färdigutbildade och certifierade i månadsskiftet april/maj 2014. Under maj månad kommer det att kunna gå in i produktion. Detta innebär en total kapacitetsökning på ca 20%. Inspektörerna beräknas vara fullt produktiva från start och användas exklusivt för B-prov under sommarmånaderna 2014. De kommer att kunna genomföra ca 35 körprov/vecka. Totalt innebär detta att ca 22 400 fler B-prov kommer att genomföras under de förestående sommarmånaderna jämfört med förra året.
- *Fler B-prov per trafikinspektör*. Under sommarmånaderna har B-prov högsta prioritet och arbetsuppgifter som lika väl kan genomföras under andra delar av året prioriteras ned under sommarmånaderna. Detta innebär att varje trafikinspektör i sommar genomför ca 26 B-prov per vecka (23 förra året). Detta innebär ett tillskott på ca 12 600 B-prov i förhållande till förra året.
- *Ökad flexibilitet kapacitetsmässigt – semester- och övertidsuttag (nationella provdagar), extraresurser m m*. I samförstånd med medarbetarna flyttas semesteruttag till perioden före och efter sommarmånaderna i så stor utsträckning som möjligt för att minska den sedvanligt starka produktionsdippen i juli månad. Övertidsuttaget kommer också att öka framförallt under vårveckorna då efterfrågan går upp något. Likaså kommer extraresurser att tas in i så stor utsträckning som möjligt. I år genomförs också en s k nationell provdag den 10 maj.
- *Vidareutvecklad lokal dialog med trafikskolorna för att säkerställa att utbudet överensstämmer med efterfrågan*. Trafikskolorna utgör

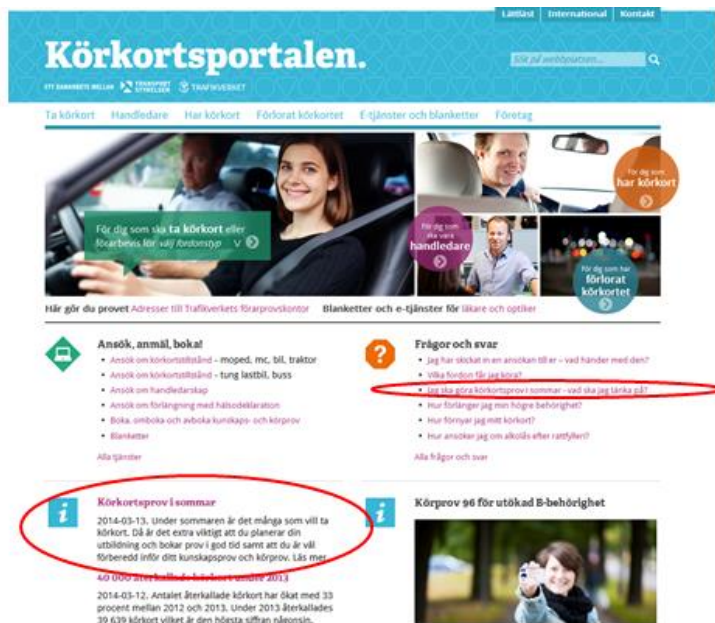


Förarprovs största och viktigaste kundgrupp och erbjuder en möjlighet att få framförhållning och planering för en stor del av efterfrågan – till skillnad från privatisterna vars framförhållande efterfrågan är mer svårinsamlad och svårbedömd. Lokalt finns redan idag på många håll en väl fungerande dialog med trafikskolorna på orten vilket underlättar planeringen för både trafikskolor och Förarprov. Denna dialog behöver dock vidareutvecklas på vissa orter.

- *Förbättrad planering av verksamheten – planeringsverktyget.* Under de senaste veckorna har ett relativt omfattande planeringsarbete genomförts för att kunna bedöma efterfrågan vecka för vecka under resterande del av året, nivåer för produktionskapaciteten med utgångspunkt från vidtagna åtgärder enligt ovan, samt väntetidernas utveckling under resterande del av 2014. Ett prognosverktyg har utvecklats som kommer att kunna användas för hela Förarprov, för de olika regionerna och för de lokala enheterna. Prognosverktyget kommer att kunna både på kort och lång sikt öka förutsättningarna för en god produktionsplanering. Tack vare detta prognosverktyg finns nu alltså en prognos för efterfrågan, produktionskapacitet och väntetider. Se vidare under avsnitt 11.
- *Kraftfullare intern ledning av organisationen.* I de flesta lokala enheterna fungerar ledning och styrning av verksamheten väl, men det finns enheter som har potential till utveckling. För att säkerställa att samtliga enheter i landet levererar enligt servicelöftet kommer avdelningscheferna (ansvariga för tre regioner) att systematiskt följa upp och upprätthålla en kontinuerlig dialog med samtliga kontorschefer. Eventuell omfördelning av resurser mellan orter och regioner kommer att adresseras systematiskt i denna dialog. Löpande

statusrapportering med förslag till åtgärder kommer att ske i ledningsgruppen.

- *Förbättrad skriftlig kommunikation som påverkar beteendet hos körkortsaspiranterna.* Förarprov har sett över sin kommunikation i olika kanaler för att lyfta fram vikten av framförhållning och

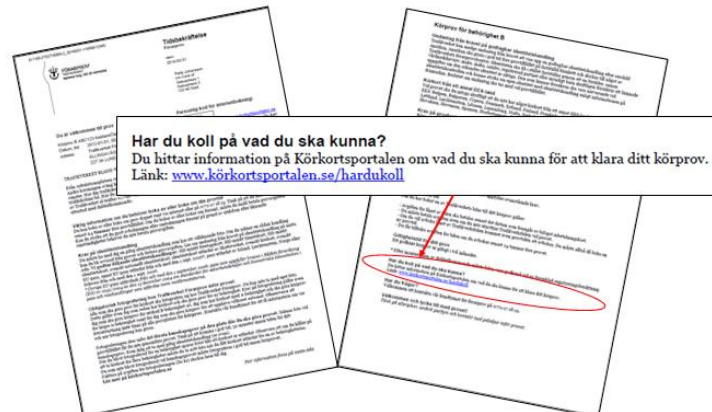


förberedelse, så tidigt som möjligt i processen. Budskapen på körkortsportalen har gjorts mer pedagogiska och det som kommuniceras i samband med bokning betonar kunskapskraven.

När en körkortsaspirant får bekräftelse på sin bokning brevledes och/eller via e-post innehåller den en påminnelse om vilka

kunskapskrav som gäller. Syftet är att minska andelen underkända prov.

Förstärkt information fr o m vecka 14 på  
Tidsbekräftelse, körprov B: "Har du koll på vad du  
ska kunna?" med länk till Körkortsportalen



Utöver dessa åtgärder kommer ytterligare åtgärder att vidtas under veckorna fram till sommaren för att minimera den väntetidspik som uppstår i under andra hälften av juli månad (se diagram nedan). Bl a kommer fler lokala provdagar (lördagar) att genomföras baserat på lokala behov runt om i landet.

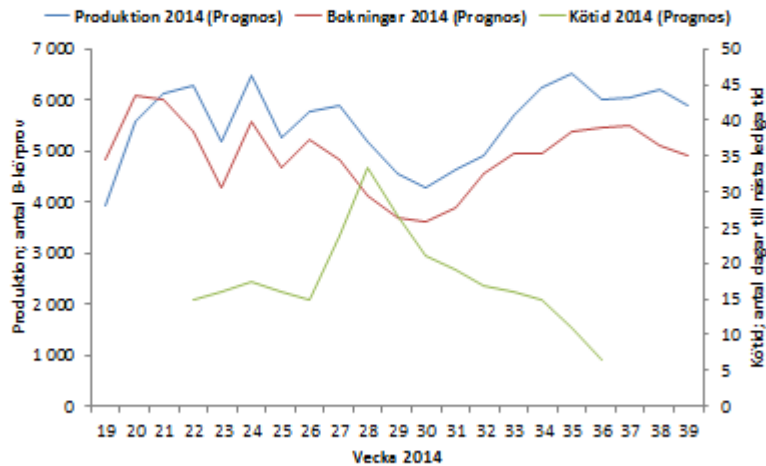
## 10. Prognos för resterande del av 2014

Baserat på analysen i avsnitt 3.2 och med hjälp av det av oss utvecklade planeringsverktyget redovisat i föregående avsnitt har vi gjort ett allvarligt menat försök att ta fram en prognos för produktionskapaciteten, efterfrågan (d v s antalet bokningar) och väntetiderna dels för perioden 1 maj till 30 september, samt dels för den resterande delen av 2014.

Under perioden 1 maj till 30 september gjordes 88 200 B-prov. Baserat på beslutade åtgärder redovisat i föregående avsnitt kommer 129 200 B-prov att genomföras under samma period i år, vilket är 41 000 fler prov än föregående år. En del av produktionsökningen kommer att gå åt för att hantera ökad efterfrågan på grund av fortsatt sjunkande andel godkända prov. Hittills i år kan vi nämligen konstatera att godkännandegraden sjunker med 1,8 procentenheter jämfört med 2013. För den aktuella perioden innebär det ca 1600 prov. Antalet B-96 prov har samtidigt sjunkit med ca 40% i förhållande till föregående år, vilket ökar möjligheterna att genomföra ett ökat antal B-prov, ca 5 100 prov.

I nedanstående diagram redovisar vi den prognostiserade produktionskapaciteten för perioden i den blå kurvan. Den baseras på underlag från ledningen inom Förrarprov och bör ganska väl kunna spegla produktionen under de närmaste månaderna.

## Produktion, bokningar och kötid 2014

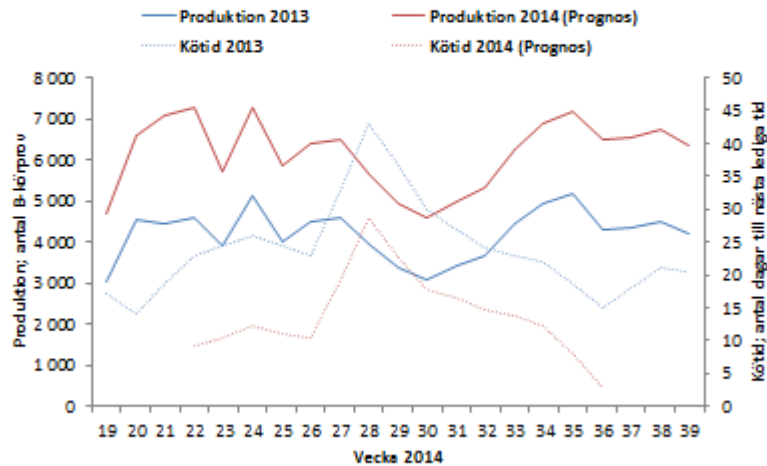


Det är dock betydligt svårare att prognostisera efterfrågan. Vad kommer att hända med efterfrågan i sommar nu när produktionskapaciteten ökar med minst 20%? Det är förstås väldigt svårt att bedöma. I avsaknad av något bättre har vi utgått ifrån föregående års bokningsstatistik med korrigering för den sjunkande andelen godkända prov (1,8%).

Baserat på produktionskapaciteten och den antagna efterfrågan har vi tagit fram en prognos för väntetiderna under de närmaste månaderna. Väntetiderna under maj och juni kommer ligga klart under servicelöfte. I början av juli pikar väntetiden och når under enskild vecka 29 dagar. Därefter sjunker den snabbt ner till en nivå klart under servicelöftet.

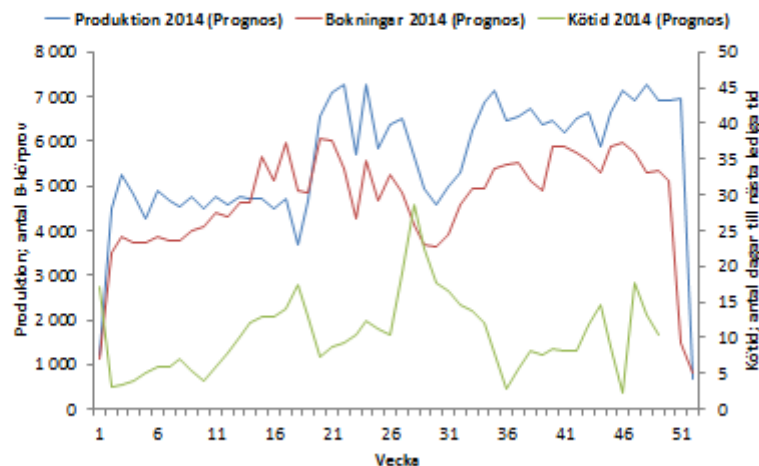
Jämfört med föregående innebär detta en klar förbättring. Se diagram nedan.

## Prognostiserad produktion och kötid (B-körprov)



För hela år 2014 blir utvecklingen enligt diagrammet nedan. Väntetiderna sjunker i början av maj till följd av ökad produktionskapacitet, men pikar i mitten av juli enligt ovan. Under hösten ligger den klart under servicelöftet.

## Produktion, bokningar och kötid 2014



## 11. Åtgärder med effekter på lång sikt

### 11.1 Problembild

Den svenska utbildningsprocessen för körkortsaspiranter har en genomtänkt och väl fungerande struktur. Den innehåller också många goda komponenter som borde leda fram till ytterst goda utbildningsresultat. Förarprov utgör den sista kontrollpunkten i utbildningsprocessen och de kvalitetsproblem som orsakats av brister tidigare i processen fångas upp här. De många omproven utgör symptom på djupare liggande problem, vilket Förarprov, representanter för trafikskolor och trafikutbildare samt Transportstyrelsen vittnat om.

Utöver att vi i vårt uppdrag undersökt förutsättningarna att genomföra åtgärder som får effekt på kort sikt (avsnitt 10) har vi även försökt identifiera åtgärder som gör att utbildningsprocessen före examinationstillfället fungerar bättre.

Rent generellt kan vi konstatera att det i ökande omfattning föreligger bristande insikter hos aspirant och handledare om hur den effektivaste utbildningsprocessen bör se ut för att ett godkänt prov ska kunna genomföras. Bristerna handlar bl a om följande:

- Vilka krav kommer att ställas vid uppkörningstillfället och vilka färdigheter ska aspiranten behärska?
- Vilken utbildning och träning kommer att krävas för att nå ett godkännande?
- Hur använda sig av mängdträning respektive kvalitetsträning och hur ser den optimala mixen ut?
- Vilka kriterier är lämpliga att ha som grund för val av trafikskola?

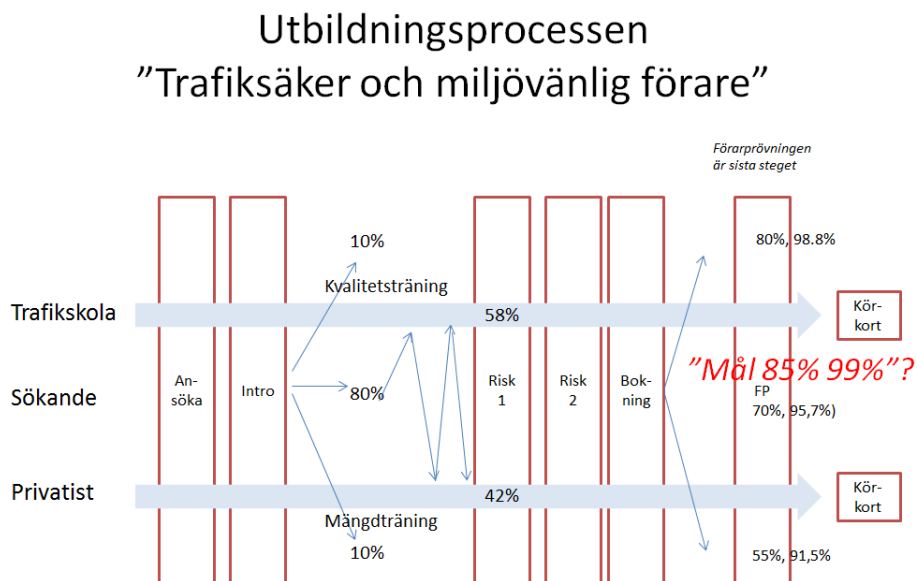
Bristerna på insikt förvärras av underliggande svagheter i systemet:

- Otillräckliga stödverktyg för handledare under utbildningsprocessen?
- Avsaknad av tillgänglig kvalitetsbedömning av trafikskolor, introduktionsutbildare och riskutbildare?
- Otillräckligt kvalitativ tillsyn av trafikskolor och utbildare?
- Bristande dialog mellan aktörerna i systemet - trafikskolorna/-utbildarna, Förarprov samt Transportstyrelsen - för att fånga problem och driva ständig utveckling av processen?

Med en helhetssyn på systemet skulle processens verkningsgrad kunna ökas väsentligt till gagn för samtliga medverkande intressenter, särskilt om målet för processen sätts ambitiöst och med utgångspunkt från nytta för kund = "godkänd trafiksäker och miljövänlig förare". Ansatsen bör vara att så tidigt som möjligt sätta rätt förväntansnivå hos elever och handledare – rätt utnyttjande av kvalitetsträning och rätt inriktning på mängdträningen – för att skapa goda förutsättningar för väl förberedd elev balanserat mot tid och kostnader. Detta oavsett om man väljer att gå merparten av sin utbildning vid trafikskola eller som privatist. Dagens teknik medger långtgående stöd till elever och handledare med samtidig god kontroll.

## 11.2. Mål för utbildningsprocessen

Idag får 80% av trafikskoleleverna godkänt vid första provet och 98,8% har godkänt efter tre prov. Se bild nedan. Motsvarande siffror för privatister är 55% resp 91,5%. Sammantaget får 70% godkänt vid första provet och 95,7% efter tre prov. Det är alltså helt uppenbart att det är privatisterna som har svårast att genomföra en utbildningsprocess som leder fram till godkänt prov snarast möjligt.



För att få tryck i genomförandet av förändringar i utbildningsprocessen tror vi det är angeläget att sätta upp tuffa mål för hela utbildningsprocessen. Ett mål borde kunna vara att 85% av aspiranterna når godkänt redan vid första provtillfället och 99% senast efter tredje provtillfället. Enligt vår bedömning skulle det kunna driva fram helt nya lösningar till stöd för utbildningen och nya samarbetsformer mellan de medverkande aktörerna.

## 11.3 Målmedvetet förändringsarbete

Transportstyrelsen är föreskrivande myndighet och har tillsynsansvaret såväl över trafikskolorna som över Förorprov. Myndigheten borde tillsammans med trafikskolorna företrädd av branschorganisationer och Förorprov kunna driva ett fortsatt förändringsarbete som genererar nya lösningar för en ännu mer effektiv utbildningsprocess.

För något halvår sedan tillsattes en Rådsgrupp bestående av företrädare för Transportstyrelsen och Förorprov utgörande en kärngrupp, och dit intressentgrupper bjuds in, bl a företrädare för den största



branschorganisationen för trafikskolorna, STR. Rådsgruppen har identifierat en lång rad olika förbättringar inom utbildningsprocessen, som om de genomförs borde kunna innebära att effektiviseringsvinster uppstår.

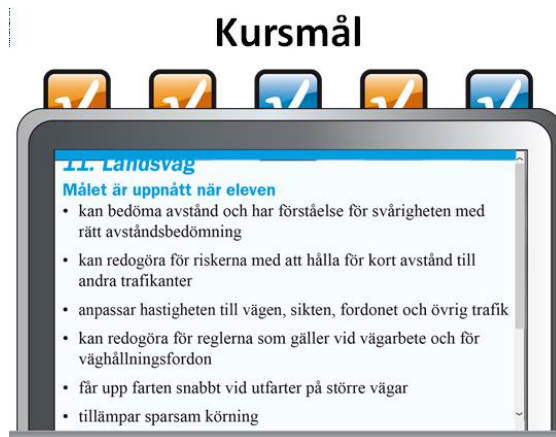
#### 11.4. Digitalt utbildningsprotokoll

Ett av de mest intressanta initiativen som vi kunnat identifiera vid en översiktlig analys av läget är det så kallade Digitala utbildningsprotokoll. STR har tagit initiativet och driver idag projektet. De kommer att kunna ha följande upplägg:

- Vid körkortstillståndet eller vid introduktionsutbildningen får både elev och handledare tillgång till ett personligt digitalt utbildningsprotokoll. De kan användas både för privatister och trafikskoleelever.



- Det digitala utbildningskortet är uppbyggt enligt den så kallade GDE-matrisen med 15 obligatoriska moduler till vilka tydligt formulerade kravnivåer kopplats. Protokollet är baserat på gällande kursplan föreskrivet av Transportstyrelsen.
- Under varje moment kan man se vilka krav som gäller för aktuellt moment.





- Efter varje genomfört moment och då målen uppnåtts signerar handledaren/trafikläraren med elektronisk signatur (BankID eller liknande). Det blir en tydlig markering om det är en privat handledare eller trafikskollärare som signerat momentet.



- När hela utbildningsprocessen är genomgången och samtliga mål enligt kursplanen är uppnådda är det dags att anmäla sig för kunskapsprov och körprov.

STR utvecklar verktyget och det kommer att kunna erbjudas varje enskild körkortsaspirant vid exempelvis den obligatoriska Introduktionen, som varje aspirant och handledare måste genomgå oavsett om man avser nyttja trafikskolas utbildningstjänster eller inte.

Vår bedömning är att detta digitala verktyg har mycket goda förutsättningar att bidra till att bryta nuvarande trend med allt mindre förberedda aspiranter vid kunskapsprov och körprov. Det borde också kunna bidra till att redovisat mål under avsnitt 12.2 nås, d v s att 85% av eleverna får godkänt vid första provtillfället och 99% senast vid tredje provtillfället.

### 11.5. Övriga åtgärder

Utöver ovan beskriven åtgärd bör även följande åtgärder kunna vidtas:

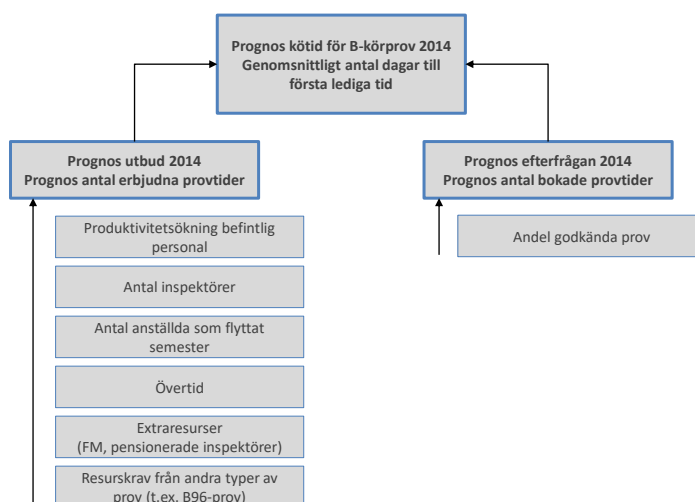
- Alla som söker körkortstillstånd bör få tillgång till en digital utbildningslåda innehållande bl a mål för utbildningen enligt gällande kursplan, kravnivåer vid teoretiska och praktiska prov, kriterier för val av trafikskola, digitalt utbildningsprotokoll m m.
- Simulatorträning av riskfyllda moment. Simulatorer kan utnyttjas för att mängdträna speciellt kritiska och riskfyllda moment i förarutbildningen. Simulortekniken har idag kommit väldigt långt och dessutom nått prisnivåer som gör de realistiskt att använda också i förarutbildningen. Mycket kan vinnas på om detta genomförs i ett

gemensamt utvärderingsprojekt mellan Transportstyrelsen, Förarprov, trafikskolebranschens organisationer och relevanta svenska företag.

- De kvalitetsbedömningar och de tillsynsrapporter som Transportstyrelsen tar fram avseende trafikskolorna borde kunna läggas ut på nätet, som underlag för körkortsaspiranters val av trafikskola. Inom övriga utbildningsområden i Sverige är det en självklarhet att detta görs. Alla tillsynsrapporter som exempelvis Skolinspektionen tar fram avseende grundskolor och gymnasieskolor finns tillgängliga på deras hemsida.
- STR borde också enligt vår bedömning överväga att ta fram något slags Sigillsystem till glädje för de riktigt kvalitetsinriktade trafikskolorna. Denna modell för kvalitetssäkring är vanlig inom andra branscher och borde kunna vara det också i trafikskolbranschen.

**Bilaga 1.**  
**Prognosverktygets analysmodell**

**Övergripande analysmodell**



**Övergripande analyslogik: Produktion 2014**

*Enhet: Antal körprov v.19-39 2014*

Produktion 2013	88 200	Antal genomförda B-körprov v. 19-39 2013
+		
Produktivitetöknning befintlig personal	12 600	Produktivitetöknning från 23st till 26st B-prov per vecka för 206 inspektörer
+		
Nyanställda	22 400	40 nyanställda; 35st B-körprov per vecka
+		
Förändring av antal som antagit semestererbjudande	0	Ej produktivitetöknning på aggregerad nivå (endast på veckobasis)
+		
Förändring av övertid	900	Antagande om samma antal övertidstimmar 2014 som 2013, med undantag för maj månad där 1000 övertidstimmar adderats för 2014
+		
Förändring av antal extraresurser	0	Antagande om samma antal timmar extraresurser som för 2013
+		
Förändring av antal B96-prov	5 100	40% minskning av B96-prov. 1st B-prov motsvarar 1,3 B96-prov
=		
Produktion 2014	129 200	Prognostiserad produktion B-körprov v. 19-39 2014

## Övergripande analyslogik: Produktion/efterfrågan

Enhet: Antal körprov v.19-39 2014

<b>Produktion 2014</b>	129 200	Prognostiserad produktion B-körprov v. 19-39 2014
—		
Produktion 2013	88 200	Antal genomförda B-körprov v. 19-39 2013
—		
Ökad efterfrågan pga. minskad andel godkända prov	1 600	Antagande om att godkännandegraden sjunker 1,8 %-enheter 2014 jämfört med 2013
=		
<b>Ökad differens mellan producerade och efterfrågade prov</b>	39 400	Prognostiserad ökning av produktion minus prognostiserad ökning av efterfrågan

## Övergripande analyslogik: Kötid 2014

<b>Antal personer i kö 2013</b>	14 500	Antas vara genomsnittlig produktion kommande 4 veckor * kötid i antal veckor
—		
Summa produktionsökning senaste 4 veckorna	7 400	Summa av prognostiserad produktion senaste 4 veckor jämfört med samma period 2013 (antal prov)
=		
<b>Antal personer i kö 2014</b>	7 100	Antalet personer i kö 2014 antas minska med den ökade produktionen under den senaste 4-veckorsperioden (antal personer/bokningar)

---

<b>Minskning av antal personer i kö</b>	49%	Procentuell minskning av antalet personer i kö
×		
<b>Kötid 2013</b>	26	Kötid i antal dagar 2013
=		
<b>Kötid 2014 (Prognos)</b>	14	Kötiden 2014 antas minska med samma faktor som antalet personer i kö

**Bilaga 2.**

**Workshop 140312: företrädare för kontor, Förarprov**

Inga-Lill Bogefors, Kalmar

Jimmy Brännmark, Sthlm Nord

Jens Yttergren, Örebro

Mikael Lundgren, Luleå

Jens Yttergren, Örebro

**Workshops 140320, 140410: Ledningsgruppen Förarprov**

Anders Borglund

Karl-Erik Andersson

Lars G Eriksson

Rikard Granlund

Ulrika Hebert

Ove Lommered

Lars Lundin

Ylva Lundin

Per-Olof Nilsson

(Anita Olsson förhinder)

**Workshop 140408: Företrädare för Förarprov, för STR och Trafikutbildarna**

**Trafikverket**

Karl-Erik Andersson

Rikard Granlund

Per-Olof Nilsson

**STR**

Berit Johansson

Michael Axelsson

Benny Gunnarsson

**Trafikutbildarna**

Fredrik Sjöstedt

**Gruppintervju 140414 Transportstyrelsen**

Olof Stenlund

Thomas Fahlander

Gunnar Holgersson

**Övriga intervjuer, Transportstyrelsen**

Birgitta Hermansson

Stig Brahn

**Platsbesök Förarprov, Stockholm Nord**

Jimmy Brännmark

Klas-Ove Kindlund

Mats Svantesson

Neiki Tachtsioglou

Glenn Nilsson

**Platsbesök Stockholm City**

Eva Breslin

Linda Lyckman