

# Rätt väg till körkortsbehörighet B

Förberedande kurs för utrikesfödda  
kvinnor i Gällivare och Kiruna

Susanne Wallhagen  
Jonna Nyberg

**vti**



VTI resultat 2025:4  
Utgivningsår 2025  
[vti.se/publikationer](https://vti.se/publikationer)



VTI resultat 2025:4

# **Rätt väg till körkortsbehörighet B**

**Förberedande kurs för utrikesfödda  
kvinnor i Gällivare och Kiruna**

Susanne Wallhagen

Jonna Nyberg

**vti**

Översatt titel: The right way to a driver's license. Preparatory course for foreign-born women in Gällivare and Kiruna.

Författare: Susanne Wallhagen, VTI ([orcid.org/0000-0002-5198-8851](https://orcid.org/0000-0002-5198-8851)), Jonna Nyberg, VTI ([orcid.org/0000-0002-4984-7857](https://orcid.org/0000-0002-4984-7857))

Diarienummer: 2023/0462-8.2

Publikation: VTI resultat 2025:4

Utgiven av VTI 2025

---

## Kort sammanfattning

---

Ett körkortsinnehav kan öka anställbarheten, bidra till integration och jämställdhet samt, med en bra förarutbildning, bidra till ökad trafiksäkerhet.

Utrikesfödda kvinnor är underrepresenterade i antal genomförda förarprov och är den grupp som har lägst godkännandefrekvens. Projektets syfte har därför varit att undersöka vad som kan vara framgångsfaktorer för utrikesfödda kvinnor att ta B-körkort, men även att erhålla förståelse för vad som försvårar för dessa kvinnor att ta körkort. Projektet har tagit fram och genomfört kursen ”Rätt väg till körkort” i Gällivare och Kiruna där ett stort behov av arbetskraft finns. Utvärdering av kursen har genomförts genom intervjuer med kursdeltagare och kursledare, samt med ett par kvinnor som påbörjat förarutbildning. I rapporten finns ett flertal rekommendationer för de kommuner eller studieförbund som skulle vilja anordna en förberedande kurs för utrikesfödda som önskar ta körkort. Nedan följer ett urval av framgångsfaktorer och försvärande omständigheter.

Framgångsfaktorer för en förberedande kurs till utrikesfödda kvinnor som vill ta körkort:

- Deltagare i kurs har god förståelse och användning av svenska språket, men språkstödjare som genomgått svensk förarutbildning kan också behövas.
- Olika informations- och rekryteringskanaler, både skriftliga och muntliga, används inför kursen.
- Kursledare är kunniga och flexibla, samt har erfarenhet av att undervisa utrikesfödda.
- Kursinnehållet ger regelkunskap och förståelse av olika trafikbegrepp.
- En bredd av metoder och kursmaterial skapar förutsättningar för förståelse och inläring.
- Kursen ger information om hur förarutbildningen struktureras på bästa sätt när det gäller teoriinläring, körlektioner, riskutbildningar och förarprov.
- Besök av/på trafikskola sker vid något kurstillfälle.

Försvärande omständigheter för utrikesfödda kvinnor att ta körkort är:

- Låg kunskapsnivå i svenska språket.
- Begränsad ekonomi.
- Oregelbundna arbetstider (inte sällan kombinerade med svenskutbildning).
- Begränsad möjlighet att mängdträna med handledare.

### Nyckelord

Jämställdhet, integration, arbetsmarknad, mobilitet, förarutbildning, trafiksäkerhet

---

## Abstract

---

Possessing a driver's license can increase employability, contribute to integration and equality, and, with good driver training, contribute to increased traffic safety.

Foreign-born women are underrepresented in the number of driving tests taken and represent the group with the lowest approval rate. This project aims to investigate success factors for foreign-born women to obtain a B driver's license, but also to gain an understanding of the obstacles for these women to obtain a driver's license. The project has developed the course "The Right Way to a Driver's License" in Gällivare and Kiruna, where there is a great need for labour. The course evaluation has been carried out through interviews with course attendants and course leaders, as well as with a few women who have started driver training. The report contains several recommendations for municipalities or study associations that would like to organize a preparatory course for foreign-born individuals who wish to obtain a driver's license. Below is a selection of success factors and obstacles for foreign-born women who want to obtain a driver's license.

Success factors:

- Participants in the course have a good understanding and use of the Swedish language, but language supporters who have undergone Swedish driver training may also be needed.
- Various channels for information and recruitment, both written and oral, are used before the course.
- Course leaders are knowledgeable, flexible and have experience in teaching foreign-born individuals.
- The course content provides knowledge of rules and understanding of various traffic situations.
- A variety of methods and course materials create good learning conditions.
- The course provides information on how driver training is best structured in terms of theory and practice.
- Visits to driving schools occur at some course sessions.

Obstacles:

- Low level of knowledge in the Swedish language.
- Limited budget.
- Irregular working hours.
- Limited opportunity to practice driving with an instructor.

### Keywords

Equality, integration, labour market, mobility, driving licence training, traffic safety

---

## Förord

---

Denna rapport är framtagen med ekonomiskt stöd från Skyltfonden, Trafikverket. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författarna och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Projektets huvudsakliga uppgift har varit att erbjuda utrikesfödda kvinnor en förberedande kurs om hur man tar körkort i Sverige, samt att ge trafiksäkerhetskunskap. Kursen har utvärderats genom intervjuer vid kursstart och vid kursens avslutning. Två kvinnor som deltog i den förberedande kursen har därefter påbörjat sitt körkortstagande på trafikskola, och har intervjuats.

Vi författare vill rikta ett stort tack till våra partners som genomfört stora delar av projektet: Anna Gren, vd på Utbildning i Norrbotten AB samt Studieförbundet Vuxenskolan, Mariann Gustafsson, integrationsstrateg i Gällivare kommun och Margareta Törnblom, integrationskoordinator i Kiruna kommun. Ett stort tack också till Charlotte Hansen, verksamhetsutvecklare på Trafikverket Förarprov, och till din företrädare Marianne Berg. Ni har alla varit oerhört viktiga för att projektet kom till stånd och för dess genomförande. Tack för många viktiga och trevliga Teamsmöten! Vi vill också tacka Åsa Helin på Åsas Trafikskola AB samt Mimmi Dunbäck och Britt-Inger Volny på Volnys Trafikskola AB för gott samarbete.

Vi tackar också er kvinnor som deltog i utvärderingen och försåg oss med kunskap om hur det är att som utrikesfödd kvinna ta körkort i Sverige, och gav era synpunkter och erfarenheter på kursen.

Linköping, mars 2025

*Susanne Wallhagen*  
*Projektledare*

### **Granskare/Examiner**

Helena Selander, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the authors and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

### **Publikationen godkänd för publicering/ Publication approved for publication**

Joakim Dahlman, VTI.

---

## Innehållsförteckning

---

|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Kort sammanfattning.....</b>                                                      | <b>5</b>  |
| <b>Abstract.....</b>                                                                 | <b>6</b>  |
| <b>Förord.....</b>                                                                   | <b>7</b>  |
| <b>1. Bakgrund .....</b>                                                             | <b>9</b>  |
| <b>2. Syfte .....</b>                                                                | <b>11</b> |
| <b>3. Metoder och genomförande.....</b>                                              | <b>12</b> |
| 3.1. Sammanställning av statistik och tidigare insatser för att ta körkort .....     | 12        |
| 3.2. Kursen ”Rätt väg till körkort” .....                                            | 12        |
| 3.3. Förarutbildning på trafikskola.....                                             | 13        |
| <b>4. Sammanställning av statistik och tidigare insatser för att ta körkort.....</b> | <b>14</b> |
| 4.1. Statistik om körkortstagande i Sverige .....                                    | 14        |
| 4.2. Möjlighet till CSN-lån för att ta körkort .....                                 | 17        |
| 4.3. Svenska exempel på främjande av körkortstagande för utrikesfödda kvinnor .....  | 18        |
| <b>5. Kursen ”Rätt väg till körkort”.....</b>                                        | <b>25</b> |
| 5.1. Rekrytering av deltagare till kursen ”Rätt väg till körkort” .....              | 25        |
| 5.2. Genomförande av kursen ”Rätt väg till körkort” .....                            | 26        |
| 5.3. Utvärdering av kursen ”Rätt väg till körkort” .....                             | 27        |
| <b>6. Förarutbildning på trafikskola .....</b>                                       | <b>35</b> |
| 6.1. Intervjuer med trafikskoleelever .....                                          | 35        |
| <b>7. Sammanfattande diskussion.....</b>                                             | <b>38</b> |
| 7.1. Informationsspridning och rekrytering till kursen ”Rätt väg till körkort” ..... | 38        |
| 7.2. Kursens tidschema och tidsåtgång .....                                          | 38        |
| 7.3. Deltagarnas språknivå och betydelsen av språkstödjare .....                     | 38        |
| 7.4. Kursledarnas roll och erfarenheter .....                                        | 39        |
| 7.5. Behov av att få hjälp med körkortsteori .....                                   | 39        |
| 7.6. Möjlighet till förarutbildning på trafikskola.....                              | 40        |
| 7.7. Handledare och möjlighet till mängdträning.....                                 | 40        |
| 7.8. Finansiering av körkort .....                                                   | 41        |
| 7.9. Slutord.....                                                                    | 41        |
| <b>8. Rekommendationer .....</b>                                                     | <b>42</b> |
| <b>Referenser .....</b>                                                              | <b>44</b> |
| <b>Bilaga 1. Inbjudningsbroschyr .....</b>                                           | <b>46</b> |
| <b>Bilaga 2. Kursplan.....</b>                                                       | <b>51</b> |



---

## 1. Bakgrund

---

I Agenda 2030 finns mål om ett hållbart samhälle med uppnådd jämställdhet och egenmakt för kvinnor och flickor (Regeringskansliet, 2023). Detta kan i sin tur relateras till Trafikverkets *Underlagsrapport till regeringsuppdraget att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering 2022–2025* (Trafikverket, 2021), där det konstateras att åtgärder bör på sikt sättas in för att öka invandrarkvinnors möjlighet att ta körkort i Sverige. Enligt Trafikverket Förarprov<sup>1</sup>, är utrikesfödda kvinnor underrepresenterade i antalet genomförda förarprov och är den grupp som har lägst godkännandefrekvens. Trafikverket Förarprov saknar relevant kunskap om denna målgrupp, till exempel kring vilka framgångsfaktorer som kan leda till körkortstagande inom ett fåtal år efter att man kommit till Sverige. Genom körkortsinnehav ökar anställbarheten på arenor där kvinnor idag sällan har tillträde, men även möjligheten till arbete som finns på längre avstånd från bostaden. Inom såväl offentlig och kommunal verksamhet som inom industri ses stora utmaningar vad gäller kompetensförsörjning, inte minst i norra Sverige, där den pågående expanderande industriutvecklingen har genererat ett kompetensbehov inom de flesta yrkesgrupper. Detta innebär också en förväntad befolkningsökning, vilket ställer krav på utvidgad vård och omsorg, och därmed ett ökat kompetensbehov av tjänster som kräver körkort inom en rad olika yrkesområden (Nordmark & Jakobsson, 2022).

Forskning om körkortets betydelse för utrikesfödda kvinnor är begränsad. I en svensk kontext har Silkehammar och Falk (2019) intervjuat sex invandrarkvinnor med olika bakgrunder och tid i Sverige (mellan 4 och 10 år), om deras upplevelser av svårigheter och möjligheter att komma in på den svenska arbetsmarknaden. I intervjuerna framkom bland annat att kvinnorna önskade körkort och en kvinna lyfte till exempel att städjobb oftast kräver körkort. Övergripande beskrevs också bil och körkort som en del av drömbilden av ett bra liv i Sverige. Körkortets betydelse för invandrarkvinnor att få arbete framkom även i en svensk studie av Carlbaum (2022). I studien intervjuades 36 flyktingkvinnor (refugee women), boende på landsbygden i tre kommuner i norra Sverige. Kvinnorna kom huvudsakligen från Mellanöstern och Afrika, och var i arbetsför ålder. Tidigare utbildningar varierade från ingen skolgång alls, till högre examen. Resultaten visade att boende på landsbygd utan körkort och bil, och där kollektivtrafiken är bristfällig, försämrade kvinnornas möjligheter på arbetsmarknaden, och kvinnorna erfor att körkort är mycket viktigt i samband med att man söker arbete i Sverige. Förutom att bristen på körkort och bil begränsade möjligheterna för såväl arbete som utbildning, innebar den även en barriär för deltagande i lokal kultur i landsbygdsområden.

Carlbaum menar också att körkort ger kvinnorna en möjlighet att komma in på en mer maskulin arbetsmarknad, så som buss- eller lastbilschaufför. En av de intervjuade kvinnorna menar till exempel att lastbilskörkort lockar därför att det är någonting som inte hade varit möjligt i hemlandet. Överlag belyser kvinnornas berättelser hur körkort innebär möjligheter, frihet och oberoende.

Samtidigt som många yrken kräver körkort, och det finns en uttalad politisk vilja att öka utrikesfödda kvinnors möjlighet att ta körkort, finns problematiken med olagliga trafikskolor (så kallade svarta trafikskolor); ett fenomen som har diskuterats både inom politiken (se t.ex. Prop. 2021/22:190) och i tidigare vetenskapliga studier (se t.ex. Forward m.fl., 2018). I en interpellation refererad i nämnda forskningsrapport av Forward m.fl. (2018) framkom att olagliga trafikskolor i första hand riktade sig till personer som kom från andra länder. Detta skulle kunna påverka trafiksäkerheten negativt, då sådana olagliga trafikskolor inte följer svenska och europeiska regelverk med dess säkerhetsaspekter. Den svenska förarutbildningen är en reglerad verksamhet, och för att bedriva yrkesmässig utbildning till särskilda behörigheter krävs godkännande som trafikutbildare av Transportstyrelsen, vilken också följer upp verksamheten. Kraven för privat övningskörning skärptes i december 2021. Tidigare kunde

---

<sup>1</sup> Information (skriftlig och muntlig) och statistik erhållen av T.f. Kundstrateg Marianne Berg, Trafikverket Förarprov år 2023.

en handledare ha maximalt 15 elever samtidigt, men efter ändringen sänktes antalet till maximalt fem elever, som ett led i att stävja olagliga trafikskolor. Vidare fick Transportstyrelsen i februari 2023 ett regeringsuppdrag att genomföra en generell översyn av förarutbildningssystemet för körkortsbehörighet B<sup>2</sup>. Översynen redovisades i september 2024 (Transportstyrelsen, 2024) och förslagen var på remiss fram till 5 mars 2025<sup>3</sup>. Bakgrunden är att regeringen ser ett behov av att Sverige har ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem. I regeringsuppdraget skulle Transportstyrelsen bland annat överväga vilka åtgärder som krävs för att körkortsaspiranterna ska vara bättre förberedda inför kunskaps- och körprovet, samt att bli godkända på första försöket, vilket också är en aspekt som kan kopplas till tidigare nämnda olagliga trafikskolor.

Mot ovanstående bakgrund ses flera motiv för projektet, och som kan sammanfattas i följande punkter:

- **Kompetensförsörjning:** bristen på arbetskraft är oroande inom flera sektorer, och med körkort ökar anställningsbarheten och möjligheten att komma in på arbetsmarknaden, liksom möjligheten att byta arbete.
- **Integration:** körkorts innehav kan öka möjligheten till arbete och delaktighet i samhället och därmed bidra till integrationen i Sverige.
- **Jämställdhet:** när utrikesfödda kvinnor i högre utsträckning har körkort ökar jämställdheten både i familjer och i samhället, men innebär också en ökad självständighet.
- **Trafiksäkerhet:** genom en körkortsförberedande kurs och förarutbildning som ges av trafikskolor, och i samarbete med godkända handledare som erbjuder mängdträning, ökar trafiksäkerheten.

---

<sup>2</sup> <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2023/02/uppdrag-att-genomfora-en-generell-oversyn-av-forarutbildningen/>

<sup>3</sup> <https://www.regeringen.se/remisser/2024/11/remiss-av-transportstyrelsens-rapport-tsg-2023-1619-om-oversyn-av-forarutbildningssystemet-for-behorighet-b/>

---

## 2. Syfte

---

Projektets syfte har varit att undersöka vad som kan vara framgångsfaktorer för utrikesfödda kvinnor att ta körkort med behörighet B, inom ett fåtal år efter att de anlänt till Sverige. Men projektet syftar även till att få förståelse för vad som eventuellt försvårar för kvinnorna att ta körkort. Utifrån erfarenheterna från den i projektet framtagna kursen *Rätt väg till körkort* ges förslag om hur en körkortsförberedande kurs kan utformas i framtiden.

Det praktiska genomförandet av kursen har varit i två kommuner i norra Sverige, Gällivare och Kiruna, där ett stort behov av arbetskraft finns. Detta på grund av ökad industrialisering, som även genererar arbetstillfällen inom den offentliga sektorn, där körkort är en fördel och som ökar kvinnors möjlighet till anställning.

---

### 3. Metoder och genomförande

---

Projektets upplägg har tagits fram i samråd mellan VTI, Trafikverket Förarprov, Gällivare kommun, Kiruna kommun och Utbildning i Norrbotten AB. Även de två trafikskolor som finns i de båda kommunerna har deltagit: Åsas Trafikskola i Gällivare och Volnys trafikskola i Kiruna. Under projektets gång har kontinuerliga möten och avstämningar hållits med dessa aktörer. Gällivare kommun och Kiruna kommun är utvalda utifrån en förfrågan från Trafikverket Förarprov till olika kommuner om intresse för att delta i studien. Vad gäller trafikskolorna är dessa de enda som finns i respektive kommun.

Nedan följer en övergripande redovisning av projektets metoder och genomförande för de olika delar som ingått. Utförligare beskrivning finns under respektive resultatdel i kapitel 4, 5 och 6.

#### 3.1. Sammanställning av statistik och tidigare insatser för att ta körkort

Inledningsvis i projektet gjorde vi en sammanställning av tidigare genomförda eller pågående insatser för främjande av körkortstagande för utrikesfödda, specifikt kvinnor, i en svensk kontext. Dessutom sammanfattades statistik gällande körkortstagande.

Utifrån den lokala kännedom om vilka grupper av utrikesfödda som finns i Gällivare respektive Kiruna, beslöt projektgruppen att det var aktuellt att fokusera projektet på kvinnor som talar arabiska, franska eller tigrinja. Den statistik som togs fram i projektet gäller därför dessa språkgrupper, samt svenska som jämförelse. Statistiken över förarprov för B-behörighet, godkännandegrader och anpassade prov i olika språkgrupper erhöles av Trafikverket Förarprov<sup>4</sup> och bearbetades av författarna.

Sammanställningen av insatser för främjande av körkortstagande för utrikesfödda ska inte ses om täckande, utan avsikten var att ge exempel på olika former av insatser som skulle kunna ge inspiration för projektets upplägg avseende till exempel utmaningar och möjligheter.

Även förutsättningarna för CSN-lån för att ta körkort har undersökts.

#### 3.2. Kursen "Rätt väg till körkort"

En kurs, *Rätt väg till körkort*, som förbereder deltagarna inför att ta körkort togs fram i projektgruppen och genomfördes på Utbildning i Norrbotten AB i Gällivare och Kiruna. Tack vare samarbetet i projektgruppen tillvaratogs kunskaper och erfarenheter om lokala förutsättningar och om arbete med integrationsfrågor.

Det övergripande syftet med kursen var att ge information kring körkortsprocessen och dess upplägg för bästa möjliga förberedelse och kompetens. Därutöver avsåg kursen ge information om de krav som körkortsaspiranten bör ställa på en eventuell handledare, samt förmedla grundläggande trafiksäkerhetskunskap.

En inbjudningsbroschyr (se bilaga 1) togs fram på lätt svenska av projektets partners och trycktes vid VTI. Inbjudningsbroschyren användes i Gällivare och Kiruna kommun för att i olika forum bjuda in till kursen.

Utbildning i Norrbotten AB, som finns i både Gällivare och Kiruna, ansvarade för kursens genomförande enligt den framtagna kursplanen (se bilaga 2). Kursen avsågs genomföras på enkel svenska, och med språkstödare om sådant behov fanns. På varje ort kunde 24 kvinnor i tre olika grupper (max åtta deltagare per grupp) erbjudas att delta och varje kurs omfattade 4 tillfällen à 3 studietimmar på kvällstid.

---

<sup>4</sup> Statistik erhållen av verksamhetsutvecklare Caroline Rosendahl Trafikverket Förarprov i mejl 2024-01-09.

För att utvärdera kursen intervjuades de deltagande kvinnorna vid första och sista kurstillfället för att få en förståelse för betydelsen av kursen och den information som de fått om trafiksäkerhet och hur man tar körkort. Ett önskemål var också att få en förståelse över vad ett körkort skulle innebära för kvinnorna och vad som eventuellt hindrar dem att ta körkort.

I syfte att bättre förstå hur kursen på respektive ort utformades och upplevdes intervjuades även de båda kursledarna.

### 3.3. Förarutbildning på trafikskola

Vid sista kurstillfället tillfrågades deltagarna om de ville ta körkort på ortens trafikskola, och erbjudas språkstödjare i samband med körlektioner och riskutbildning. Kvinnorna skulle själva betala utbildning och förarprov men språkstödjare skulle kunna ersättas från projektet.

Intervjuer genomfördes med kvinnor som påbörjat förarutbildning efter kursen *Rätt väg till körkort*, med fokus på hur man upplevt förarutbildningen och om man tror sig haft nytta av den förberedande kursen.

## 4. Sammanställning av statistik och tidigare insatser för att ta körkort

Här redovisas inledningsvis statistik om körkortstagande i Sverige när det gäller språkgrupperna arabiska, franska eller tigrinja jämfört med svenska. Även förutsättningarna för CSN-lån för att ta körkort, som tidigare funnits, beskrivs.

Sammanställningen av tidigare insatser för främjande av körkortstagande för utrikesfödda, specifikt kvinnor, har hämtat information från Gällivare kommun, Kiruna kommun och Trafikverket Förarprov, samt sökningar på Google. I det senare fallet har olika sökord och sökkombinationer använts, till exempel ”körkortstagande kvinnor utlandsfödda”, ”körkort kvinnor invandrare” Denna metod har använts eftersom insatser av dessa slag sannolikt i låg grad finns sökbara i vetenskapliga databaser, då de oftast har genomförts utifrån individuella initiativtagare, bibliotek eller kommuner och regioner.

### 4.1. Statistik om körkortstagande i Sverige

Statistik från Trafikverket Förarprov erhöles för genomförda förarprov B för åren 2020 – 2023, med en uppdelning av kunskapsproven i språkvalen arabiska, franska, tigrinja och svenska. Franska talas av utrikesfödda personer från exempelvis Kongo och Burundi. Tigrinja talas av personer från Etiopien och Eritrea. I körproven är det inte möjligt att göra något språkval, och därför redovisas enbart kunskapsproven. Det bör också observeras att statistiken utgår ifrån proven som har genomförts, inte individerna som genomför proven. Detta innebär att om en person gör flera prov visas samtliga dessa försök i statistiken.

Samtliga försök som genomförts för kunskapsprov åren 2020–2023 visas i Tabell 1. Statistiken är uppdelad i fyra språkval: arabiska, franska, tigrinja och svenska samt i kön (män och kvinnor). Antalet prov är i alla språkgrupper fler bland männen än bland kvinnorna. Minst skillnad mellan män och kvinnor är i antalet prov som gjorts på svenska (under hela tidsperioden: 47 % kvinnor, 53 % män) och störst könsskillnad är i de prov som gjorts på tigrinja (18 % kvinnor, 82 % män). I de prov som gjorts på arabiska var andelen kvinnor 40 procent i genomsnitt under tidsperioden och i proven på franska var andelen kvinnor 27 procent.

Tabell 1. Antal kunskapsprov B, samtliga försök 2020–2023, uppdelat i fyra språkgrupper samt kön.

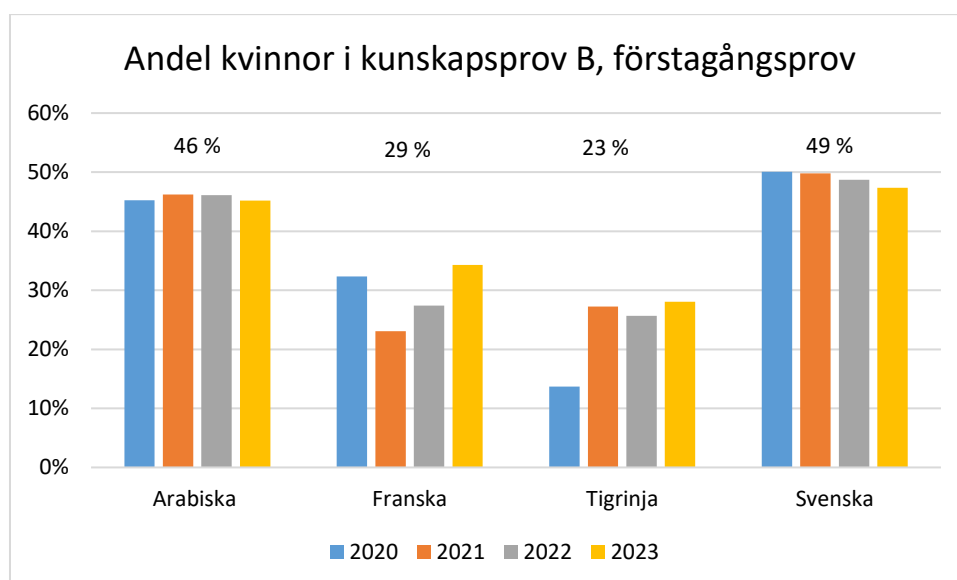
|                          | Arabiska      |                | Franska    |              | Tigrinja   |              | Svenska        |                |
|--------------------------|---------------|----------------|------------|--------------|------------|--------------|----------------|----------------|
|                          | Kvinna        | Man            | Kvinna     | Man          | Kvinna     | Man          | Kvinna         | Man            |
| 2020                     | 21 833        | 36 009         | 161        | 432          | 91         | 671          | 106 258        | 113 976        |
| 2021                     | 25 060        | 36 994         | 204        | 500          | 177        | 890          | 127 021        | 137 342        |
| 2022                     | 20 665        | 28 414         | 241        | 682          | 210        | 869          | 112 572        | 125 261        |
| 2023                     | 17 366        | 24 382         | 217        | 560          | 244        | 827          | 106 367        | 124 523        |
| <b>2020–2023</b>         | <b>84 924</b> | <b>125 799</b> | <b>823</b> | <b>2 174</b> | <b>722</b> | <b>3 257</b> | <b>452 218</b> | <b>501 102</b> |
| Könsfördelning 2020–2023 | 40 %          | 60 %           | 27 %       | 73 %         | 18 %       | 82 %         | 47 %           | 53 %           |

Det finns också statistik enbart över förstagsproven, och antalet visas i Tabell 2. Antalet förstagsprov är lägre och ger, vid jämförelse med Tabell 1, en uppfattning om att många kunskapsprov inte godkänns vid första försöket utan individerna måste genomföra fler försök. Förstagsproven ger ett indikativt värde för godkännandefrekvens hos nya körkortstagare.

Tabell 2. Antal kunskapsprov B, förstagångsprov 2020–2023, uppdelat i fyra språkgrupper samt kön.

|                  | Arabiska      |               | Franska   |            | Tigrinja   |            | Svenska        |                |
|------------------|---------------|---------------|-----------|------------|------------|------------|----------------|----------------|
|                  | Kvinna        | Man           | Kvinna    | Man        | Kvinna     | Man        | Kvinna         | Man            |
| 2020             | 6 494         | 7 856         | 32        | 67         | 20         | 126        | 62 468         | 62 327         |
| 2021             | 5 149         | 5 998         | 18        | 60         | 43         | 115        | 62 660         | 63 199         |
| 2022             | 3 654         | 4 268         | 17        | 45         | 37         | 107        | 53 159         | 56 040         |
| 2023             | 3 199         | 3 885         | 24        | 46         | 30         | 77         | 51 076         | 56 851         |
| <b>2020–2023</b> | <b>18 496</b> | <b>22 007</b> | <b>91</b> | <b>218</b> | <b>130</b> | <b>425</b> | <b>229 363</b> | <b>238 417</b> |

Könsfördelningen i kunskapsproven visas per år för förstagångsförsöket i Figur 1. Den genomsnittliga andelen kvinnor för hela tidsperioden visas ovanför staplarna. I de första genomgångna kunskapsproven för B-behörighet på svenska var andelen kvinnor strax under hälften. Andelen kvinnor var i genomsnitt 46 procent bland förstagångsproven på arabiska när hela tidsperioden 2020–2023 studeras. I proven på franska var andelen kvinnor i genomsnitt 29 procent och i tigrinja-gruppen 23 procent.



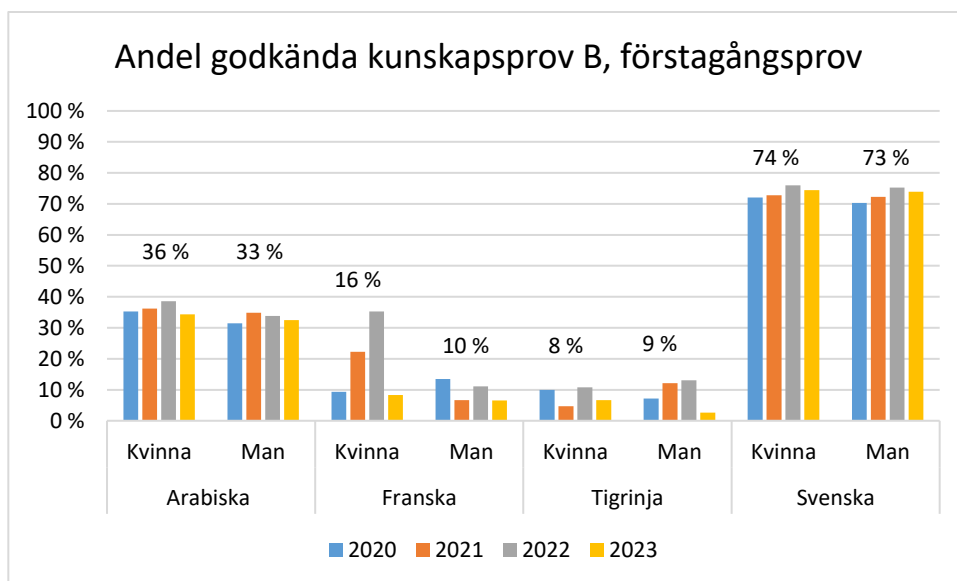
Figur 1. Andel kvinnor i fyra språkgrupper som gjort sitt förstagångsprov för Kunskapsprov B åren 2020–2023. Siffrorna ovanför stapelgrupperna är den genomsnittliga andelen kvinnor under hela tidsperioden.

Kunskapsprovet kan göras som ett så kallat anpassat prov, till exempel att man kan få hjälp av tolk. För att få boka och göra ett kunskapsprov med någon typ av anpassning krävs att körkortsaspiranten gör en ansökan där någon annan intygar körkortsaspirantens särskilda behov. Statistiken finns uppdelad i *tolk* och *munlig tolk*. Den som gör ett prov med *tolk*, har beviljats språktolk utifrån att provet inte finns översatt på det språk som körkortsaspiranten behärskar. Den som gör ett *munligt prov med tolk* har förutom språkanpassningen även andra behov (t.ex. dyslexi, neuropsykiatriska funktionsnedsättningar med koncentrationssvårigheter eller dylikt). Prov med muntlig anpassning kan göras som *munligt uppläst prov*, vilket innebär att det ordinarie provet läses upp med svarsalternativ. Körkortsaspiranten ser all text och bild på sin skärm samtidigt och klickar i sitt svar på skärmen. I praktiken är det samma provsituation som prov med *tolk* (se ovan), men körkortsaspiranten får lite längre provtid på grund av särskilda behov. Ett prov med muntlig anpassning kan också göras som ett *munligt bedömningsprov*, vilket är ett anpassat bildbaserat prov som görs i dialogform utan svarsalternativ. I dessa sammanhang är tolken alltid en fysisk person.

I vår redovisning nedan slås tolk och muntlig tolk samman och visar att dessa anpassningar har nyttjats av en liten andel av dem med språkval arabiska i förstagångsproven. Det var i genomsnitt 0,6 procent av proven som gjordes av kvinnor och 2,1 procent av proven som gjordes av män, som nyttjade tolk under tidsperioden 2020–2023. Bland fransktalande var det 1 (ett) förstagångsprov av 91 genomförda där kvinnorna använde tolk. För samtliga män och kvinnor med språkvalet tigrinja har tolk använts, eftersom det under dessa år inte fanns skriftligt kunskapsprov på tigrinja (sedan 13 maj 2024 är detta dock möjligt<sup>5</sup>). Att göra kunskapsprovet som skriftligt prov var vanligast i alla våra studerade språkgrupper utom tigrinja. Kunskapsprovet går att göra skriftligt på både arabiska och franska och numera i ytterligare 13 språk<sup>6</sup>, förutom svenska. Vid det skriftliga kunskapsprovet kan individen, oavsett språk, välja att lyssna på en datorröst som läser upp frågor och svarsalternativ på svenska. I skriftliga prov ingår även prov med förlängd tid.

Bland dem som gjort kunskapsprovet på svenska har *munligt bedömningsprov* respektive *munligt uppläst prov* redovisats specifikt. Andelen förstagångsprov med dessa anpassningar är i genomsnitt under tidsperioden 1,2 procent bland kvinnor och 1,8 procent bland män.

Andelen godkända kunskapsprov B vid förstagångsprovet var nästan tre fjärdedelar bland proven på svenska, se Figur 2. Bland prov på arabiska var godkännandegraden omkring en tredjedel, något högre bland kvinnor. Godkännandegraden vid förstagångsproven på franska och tigrinja var låg, ungefär en tiondel av kunskapsproven godkändes vid första försöket. I Tabell 3 visas för hela perioden 2020–2023 den genomsnittliga andelen godkända kunskapsprov B vid samtliga försök. Godkännandegraden när samtliga försök tas med är något lägre än godkännandegraden vid förstagångsprov (Figur 2) eftersom många prov godkänns först efter många försök. Detta blir särskilt märkbart i proven på svenska där det är stor skillnad i godkännandegrad, men även i proven på arabiska. I proven på franska och tigrinja är godkännandegraden ungefär lika stor vid förstagångsproven som vid samtliga försök beroende på att det inte gjorts lika många försök i dessa språkval.



Figur 2. Andel godkända kunskapsprov B vid förstagångsprov åren 2020–2023 uppdelat i fyra språkgrupper samt kön. Siffrorna ovanför stapelgrupperna är den genomsnittliga godkännandegraden under hela tidsperioden.

<sup>5</sup> Informationen erhållen i mejl från verksamhetsutvecklare Henrik Fahlcrantz på Trafikverket Förarprov 2025-02-10.

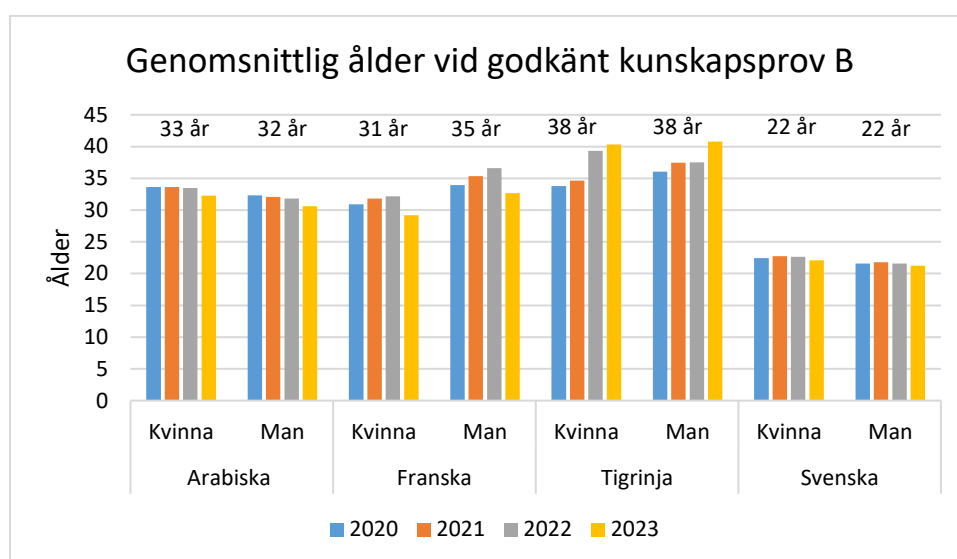
<sup>6</sup> [https://www.trafikverket.se/korkort/ta-korkort/personbil-och-latt-lastbil/#teoriprovet\\_pa\\_annat\\_sprak](https://www.trafikverket.se/korkort/ta-korkort/personbil-och-latt-lastbil/#teoriprovet_pa_annat_sprak)



Tabell 3. Genomsnittlig andel godkända kunskapsprov B vid samtliga försök åren 2020–2023 uppdelat i fyra språkgrupper samt kön.

|           | Arabiska |      | Franska |     | Tigrinja |      | Svenska |      |
|-----------|----------|------|---------|-----|----------|------|---------|------|
|           | Kvinna   | Man  | Kvinna  | Man | Kvinna   | Man  | Kvinna  | Man  |
| 2020–2023 | 30 %     | 25 % | 10 %    | 9 % | 10 %     | 12 % | 53 %    | 51 % |

Personer med annat språkval än svenska har en högre genomsnittlig ålder vid godkänt kunskapsprov B, se Figur 3. Äldst är personerna som gjort kunskapsprovet på tigrinja, 38 år i genomsnitt. De som gjort provet på arabiska och franska är i genomsnitt under tidsperioden mellan 31 och 35 år. Genomsnittlig ålder bland de som gjort kunskapsprovet på svenska är 22 år. Inga större skillnader förekommer mellan män och kvinnor i någon av språkgrupperna.



Figur 3. Genomsnittlig ålder vid godkänt kunskapsprov B åren 2020–2023, uppdelat i fyra språkgrupper och kön. Siffrorna ovanför stapelgrupperna är den genomsnittliga åldern under hela tidsperioden.

## 4.2. Möjlighet till CSN-lån för att ta körkort

Den 1 september 2018 infördes möjligheten för vissa målgrupper av arbetslösa att ansöka om statligt körkortslån hos CSN, Centrala studiestödsnämnden (för detaljer, se SFS 2018:1118), mot bakgrund av att körkort kan öka möjligheterna på arbetsmarknaden (CSN, 2023). Körkortslånet avsåg förutbildning för svenskt B-körkort och låntagaren skulle vara inskriven på godkänd trafikskola. Det högsta lånebeloppet var 15 000 kronor.

I en uppföljning av CSN (2023) om i vilken omfattning körkortslånet lett till körkort var det (år 2022) 43 procent som tagit körkort av samtliga körkortslånetagare sedan körkortslånet infördes. Det var vanligare att män tog körkort efter att de tagit körkortslån än att kvinnor gjorde det. Av uppföljningen framkom det även att mer än hälften av de tillfrågade svarade att de inte hade påbörjat förutbildningen om de inte haft möjligheten till körkortslån. Mindre än en tredjedel av dem som tagit körkort uppgav att körkortslånet räckte till hela utbildningen. Av de låntagare som inte tagit körkort uppgavs kostnad vara den främsta anledning till detta, vilket möjligen, enligt CSN:s uppföljning, också kan relateras till att körkortstagaren från början inte vet hur många körlektioner som kan komma att krävas. Vidare framkom det att majoriteten av låntagarna (79 %) hade utländsk bakgrund (födda utomlands, alternativt hade föräldrar som var födda utomlands). Vanligast var syriskt medborgarskap, därefter afghanskt och eritreanskt medborgarskap.

Av de som tagit körkortslån och som tagit körkort var det 76 procent som i september 2022 hade en sysselsättning, vilket kan jämföras med 58 procent bland de som tagit körkortslån men som *inte* tagit körkort.

Enligt ett riksdagsbeslut är det efter den 1 januari 2024 inte längre möjligt att ansöka om körkortslån (Regeringskansliet, 2023). Beslutet innebär dock inte några förändringar för den som redan har ett körkortslån (CSN, 2024). Bakgrunden till beslutet är dels att intresset för körkortslån har sjunkit sedan det infördes, dels att det inte lett till de förbättrade anställningsmöjligheter som var avsikten med lånen (Regeringskansliet, 2023).

### 4.3. Svenska exempel på främjande av körkortstagande för utrikesfödda kvinnor

I detta avsnitt sammanställs nio exempel på insatser som har genomförts eller pågår i Sverige, med syfte att främja körkortstagande för utrikesfödda kvinnor. I några fall har fokus inte i första hand varit på utrikesfödda kvinnor, utan även utrikesfödda män har deltagit i insatserna. De beskrivna insatserna har en spridning över hela landet. I vissa fall har det funnits utvärderingar av insatserna, i andra fall grundar sig informationen på vad som framkommit på hemsidor och i media. Sammanställningen är gjord våren 2024 och insatserna kan därefter ha ändrats eller upphört. Där det varit möjligt har vi sökt information om insatsen fortfarande pågår.

#### 4.3.1. Trafikvett (Gotland)

*Trafikvett* var en insats som startade år 2016 på Gotland, med målet att skapa bättre förutsättningar för utrikesfödda att få arbete. Aktör och initiativtagare var Röda Korset, i samverkan med Studieförbundet Vuxenskolan och NTF Gotland. Syftet var att erbjuda baskunskaper och förförståelse i form av övningskörning och körkortsteori inför fortsatt utbildning på trafikskola. Verksamheten drevs av volontärer som hjälpte till på frivillig basis. Med förberedda elever avsågs även trycket på trafikskolorna minska (Sveriges Radio, 2020). Finansieringen utgjordes bland annat av sökta bidrag och donation (Länsstyrelserna, 2021).

Initialt bestod *Trafikvett* av två delar, där den ena delen hade fokus på trafikregler och trafiksäkerhet, medan den andra delen hade formen av förberedande förarutbildning (Länsstyrelserna, 2021). Den senare delen visade sig vara populär och har sedan starten erbjudits i omgångar, framför allt riktad till ensamkommande ungdomar och utrikesfödda kvinnor. Antal deltagare har varierat under åren, exempelvis var det 9 deltagare under år 2018, och 42 deltagare under år 2019 (Länsstyrelserna, 2021). Deltagarna har framförallt kommit från Syrien (Sveriges Radio, 2020). Länsstyrelserna (2021) påpekar i exempelsamlingen *Insatser riktade till utrikes födda kvinnor som står långt ifrån arbetsmarknaden och utbildning* att vad gäller insatsen *Trafikvett* är det flera som tagit körkort ”som en direkt följd av insatsen” (s. 58). Även verksamhetschefen på Röda Korset lyfter att det var ett lyckat projekt, men att projektet tyvärr inte har fortsatt efter pandemin med covid-19.<sup>7</sup>

#### 4.3.2. Förberedande trafikundervisning (Östergötland)

I Östergötland pågick projektet *Förberedande trafikundervisning* under åren 2018 och 2019 (Länsstyrelserna, 2021). Det var ett integrations- och arbetsmarknadsprojekt framför allt riktat till nyanlända som stod långt ifrån arbetsmarknaden, och där deltagarna anvisats av Arbetsförmedlingen och/eller kommunen. Bakgrunden var körkortets viktiga roll för att integreras i det svenska samhället och få arbete, och projektets syfte var att inspirera arbetslösa utrikesfödda att ta körkort efter genomgången kurs. Projektet avsåg främja kvinnors intresse, utifrån erfarenheter om att det oftast är

---

<sup>7</sup> Mejlkorrespondens 2024-09-05.

män som har körkort bland nyanlända. En ytterligare långsiktig effekt var att deltagarna förhoppningsvis skulle gå vidare för att arbeta som yrkesförare (Hallin, 2020).

Initiativet till projektet kom från Valdemarsviks kommuns integrationsordförande, och år 2016 startades ett pilotprojekt i Valdemarsvik, med kommunen som projektägare. En före detta trafiklärare timanställdes för en form av studiecirkel. Transportstyrelsen påpekade dock att det inte fick förekomma konkurrens med trafikskolorna, men efter diskussion kring kommunens avsikter kunde verksamheten fortsätta. Initiativtagaren till projektet lyfte utifrån detta vikten av att inför liknande projekt förankra idén på ett tidigt stadium hos Transportstyrelsen. Vad gäller deltagarnas språknivå har sfi-C nivå<sup>8</sup> och uppåt bedömts innebära att man klarar av utbildningen, men även individuell språkbedömning kunde göras (Hallin, 2020). I pilotprojektets tidiga skede framkom det att deltagarna inte alltid vågade tala om när de inte förstod, och kommunen tillsatte därför en språkresurs med egna medel. Resultaten från pilotprojektet var goda, och väckte stort intresse hos andra nyanlända. Detta föranledde att Valdemarsviks kommun erbjöd andra kommuner i olika integrationsnätverk att delta i ett gemensamt projekt: *Förberedande trafikundervisning*. Projektet genomfördes som ett samarbete mellan åtta kommuner i Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Arbetsförmedlingen samt STR (Sveriges Trafikutbildares Riksförbund), och i projektets styrgrupp har det funnits ledamöter från vardera av dessa aktörer. Direktupphandling av trafikskola gjordes, där en trafikskola var intresserad (Hallin, 2020). Huvudfinansier var Länsstyrelsen i Östergötlands län, och sju av kommunerna bidrog med medfinansiering (STR, 2020).

Kursen utgick från en undervisningsplan (för detaljerad information, se Hallin, 2020, s. 40), men som kunde användas flexibelt. Utbildningsmaterialet bestod av "Lättlästa körkortsboken", vägmärkshäften och webb-material, och deltagarna fick grundläggande kunskaper om det svenska trafiksystemet, trafiksäkerhet, körkortprocessen samt kostnad och finansiering av förarutbildning. Undervisningen var framför allt lärarledd, innefattande grupparbeten, praktiska övningar, diskussioner, filmvisning samt enskilt arbete och hemuppgifter. En kurs bestod av 15 teorilektioner samt två tillfällen för att provköra på övningsplats (2x40 min), förutsatt att deltagarna hade godkänt körkortstillstånd. Två undervisningstillfällen gavs även då deltagarna var medpassagerare. Kursen avslutades med enskilt samtal och utvärdering.

Hallin (2020) har utvärderat *Förberedande trafikundervisning*, bland annat genom 50 intervjuer med deltagare ett år efter genomgången kurs. Både styrgruppen och deltagarna gav 4,6 stjärnor av 5 möjliga i utvärderingen. De som inte haft språkstöd var dock inte lika nöjda med utbildningen som de som hade haft språkstöd. Språkstödet gav som förslag att ta fram en ordlista på bil- och trafikord, för att underlätta förståelsen av till exempel nyckelord som "hastighet" och "vinterdäck", vilka deltagarna normalt inte lär sig på sfi. En sådan lista kan ges innan utbildningens början så att deltagarna har ett ordförråd innan de får kursböcker på svenska. I enkäten till deltagarna var majoriteten av de svarande kvinnor. Av deltagarna angav 80 procent att de avsåg vända sig till vanlig trafikskola för körkortstagande efter kursen. Vidare svarade 90 procent att de förstod lite mer eller mycket mer i trafiken än innan kursens start, och 80 procent menade att körkort skulle kunna leda till att de får ett jobb. Vad gäller deltagarnas uppfattningar om utbildningssituationen, utbildningsmaterialet, längden på utbildningen, språkstödet och trafikläraren gavs enbart positiva svar. Förutom positiva effekter för den enskilda individen, såsom kunskaper och insikter om trafiksäkerhet, körkortstagande, arbete, integration, bättre svenska, ökat självförtroende samt ökad medvetenhet om jämställdhet, sågs enligt utvärderingen goda effekter på samhällsnivå, såsom ökad trafiksäkerhet, tillväxt och ökad sysselsättningsgrad, minskat nyttjande av illegala trafikskolor samt lägre antal misslyckanden på kunskapsproven. Hallin (2020) lyfter vikten av samverkan med Arbetsförmedlingen i projekt av

---

<sup>8</sup>Sfi är en vuxenutbildning i svenska för invandrare. Med C-nivå avses en avancerad språknivå, som innebär att "man är helt självständig i sin kommunikation och kan anpassa sitt språk gentemot mottagaren."

(<https://sfi.arenakoncernen.se/nivaplacering/>)

liknande slag. Eftersom det också handlar om ett arbetsmarknadsprojekt bör det förankras att Arbetsförmedlingen godkänner kursen som en aktivitet så att deltagare inte får problem med sin aktivitetsredovisning. Slutligen påpekas betydelsen av spridningsmaterial, till exempel i form av en broschyr eller en hemsida med goda råd, och att projekt gärna får ha en fin logga och ett roligt namn som är lätt att känna igen. De utmaningar som lyfts i utvärderingen är att språkstödet var otillräckligt, och att detta kan ha lett till deltagares avhopp. I detta sammanhang lyfts vikten av ett noggrant urval av deltagare: man måste vara redo och ha tillräckliga svenskakunskaper eftersom det annars finns risk för just avhopp. Ytterligare en förbättringspotential som omnämndes var att blanda in fler roller från kommunen i projektet.

#### 4.3.3. NIT – Nya svenskar i trafiken (Skaraborgs län)

*Nya svenskar i trafiken – NIT* – är ett projekt som startade år 2004 i Skaraborgs län av motororganisationen FMK<sup>9</sup>, i samarbete med NTF Skaraborg<sup>10</sup> och Skövde Kvinnliga Bilkår, för att senare utgöra ett samarbete mellan Vägverket, FMK, Kvinnliga bilkåren och NTF (Vägverket, 2008). Syftet var att integrera trafik kunskap i sfi-utbildningen för nyanlända svenskar.

Utbildningsmaterialet var specifikt utarbetat för *NIT* av Vägverket, med boken ”Tillsammans i trafiken”, lärarhandledning med digitalt bildunderlag, OH-bilder, videoband samt broschyrer. Information om projektet gavs till lärare på sfi i cirka 70 kommuner (år 2008), och enligt Vägverket (2008) hade år 2008 cirka 200 kommuner beställt materialet, vilket uppskattas innebära att 10 000 sfi-elever har haft tillgång till materialet. I projektet har det även ingått att frivilligorganisationer har kommit till sfi-skolor för att berätta om trafiksäkerhet för deltagarna samt informera lärarna om utbildningsmaterialet.

I Vägverkets enkätbaserade utvärdering av projektet (Vägverket, 2008) var fokus bland annat på hur material och insatser har upplevts av deltagare och lärare på sfi. Av de deltagare som ingick i utvärderingen (216 elever och 125 lärare) var majoriteten kvinnor (7 av 10), i åldersspannet 25–44 år. Resultaten visade att både deltagare och lärare ansåg att det behövs trafikinformation till nyanlända och att den bästa vägen för detta är en kombination av muntlig information, film och praktiska övningar. Fler lärare än deltagare menade att även skriftlig information är bra (50 % jämfört med 39 %). Av deltagarna menade 88 procent att den information man fått från sfi var ”en av de viktigaste källorna för att förstå svensk trafik” (s. 3). Majoriteten av deltagarna uppgav även att de upplevde att boken ”Tillsammans i trafiken” var bra avseende förmedling av trafik kulturen i Sverige. Ungefär hälften av deltagarna tyckte att språket hade fungerat bra, medan några lärare påpekade att materialet kan upplevas som barnligt för högutbildade deltagare. Bland lärarna efterfrågades även fler bilder och filmer. Sammantaget var det dock få synpunkter rörande förändringsbehov av materialet, och i utvärderingen konstateras det att den stora utmaningen inte handlar om material eller metod, utan om att materialet verkligen sprids och används (Vägverket, 2008).

#### 4.3.4. ”Nu kör vi” (Oskarshamn)

I Oskarshamn har arbetsmarknadsinsatsen ”*Nu kör vi*” genomförts, riktad till nyanlända arabisktalande kvinnor, med syfte att ge kvinnorna en introduktion till körkort samtidigt som de får jobbcoachning. Sammantaget avser detta öka kvinnornas möjligheter på arbetsmarknaden (Oskarshamns kommun, 2019). Bakgrunden var kommunens erfarenheter av att det fanns ett stort gap mellan nyanlända kvinnor och körkort och arbetsmarknad (Berglin, 2019). Medel för projektet beviljades från Länsstyrelsen, och kvinnorna fick vissa lektioner betalda (Berglin, 2019). Med medlen från Länsstyrelsen kunde kommunen göra en upphandling för att kunna erbjuda deltagarna

---

<sup>9</sup> <https://www.fmk.se/>

<sup>10</sup> <https://skaraborg.ntf.se/>

körlektioner, och projektet drevs i samverkan mellan Oskarshamns kommun och den auktoriserade trafikskola som vann upphandlingen (Oskarshamns kommun, 2019). På den aktuella trafikskolan tog trafikläraren fram ett nytt utbildningskoncept riktat just till nyanlända, och det anställdes ytterligare en trafiklärare som talade svenska, arabiska och kurdiska (Oskarshamns kommun, 2019).

”Nu kör vi” var indelat i tre faser. I den första fasen ingick 5 teorilektioner i helgrupp samt diskussion om svenska trafiknormer; 4 körlektioner i minibuss (6 deltagare/grupp); 10 körlektioner i personbil (2-3 deltagare/grupp); samt 9 halvdagar med jobbcoaching. I den andra fasen ingick individuella körlektioner som deltagarna finansierade själva. Den tredje fasen berörde riskutbildning 1 och 2. Avslutningsvis kunde deltagarna boka tid för kunskapsprov och körprov, alternativt komplettera med fler egenfinansierade körlektioner (Oskarshamns kommun, 2019).

År 2019 hade sammantaget tolv arabisktalande kvinnor deltagit, och enligt en etableringsvägledare på kommunens arbetsmarknadsenhet hade projektstarten varit positiv, med deltagare som har varit motiverade och engagerade (Berglin, 2019).

#### 4.3.5. Trafikkunskapsprogram på Lärcentra (Arjeplog och Sorsele)

I Arjeplog och Sorsele pågår från och med hösten 2023, till och med sommaren 2024 ett trafikkunskapsprogram, med syftet att lära ut grundläggande trafikkunskap och svenska begrepp om trafik till nyanlända (Arjeplogarn, 2023, s. 5). Målet är att förbättra möjligheterna för nyanlända på arbetsmarknaden. Projektet, som finansieras av Länsstyrelsen Norrbotten, är en del av det så kallade JASS-projektet (Jobbspår Arjeplog Sorsele i Samverkan) (Arjeplogarn, 2023).

Exempel på vad som lärs ut är riskhantering och högerregeln, men i undervisningen används bland annat konkreta pedagogiska ”hjälpmedel” som exempelvis en bilmatta för visualisering av moment som backning och bromsning samt memorykort för olika trafiktermer (t.ex. påfart, påbud). Vissa moment genomförs digitalt för deltagare i Sorsele och det har även funnits ett samarbete med Polisen och Transportstyrelsen rörande föreläsningar om trafiksäkerhet och bilägande. Dessutom får deltagarna praktisk erfarenhet i ”motorlabbet”, där de till exempel får byta däck och koppla startkablar (Arjeplogarn, 2023).

#### 4.3.6. Ideella körkortsföreningen i Sverige – mängdträning (Robertsfors)

Ideella Körkortsföreningen Sverige (IKS)<sup>11</sup> syftar till att ge blivande körkortstagare som även går på trafikskola möjlighet att mängdträna, och på deras hemsida står följande: ”Vårt fokus ligger på att erbjuda alla likvärdiga möjligheter att ta körkort genom privat mängdträning i våra egna fordon med andra medlemmar som handledare. Detta sker i samverkan med landets trafikskolor.” (Ideella Körkortsföreningen Sverige, 2024). Föreningen har funnits sedan 2014 (Gisby, 2018), på initiativ från en privatperson i Robertsfors. Bakgrunden är att körkort är dyrt och att det inte alltid finns personer som kan hjälpa körkortstagaren med privat övningskörning. Hjälpen från föreningen avser komplettera trafikskolans arbete, genom att deltagarna får öva på det som trafikskolan anser att eleven behöver träna på (Ideella Körkortsföreningen Sverige, 2024). Hjälpen av detta slag kan bland annat underlätta för nyanlända att ta körkort (Holm, 2018). För Robertsfors, som är en glesbygdskommun, handlade det även om att invånare kan bo kvar om de har körkort, men målet är att föreningen ska vara representerad i hela Sverige (Ideella Körkortsföreningen Sverige, 2024).

Handledare via föreningen ska ha haft körkort i minst fem år och ska ha genomgått introduktionsutbildning<sup>12</sup> på trafikskola. Föreningen anordnar även tipsträffar och stöd för handledare. Anmälan för att bli handledare respektive elev görs på föreningens hemsida, och för både handledare

---

<sup>11</sup> <https://www.iksriks.se/>

<sup>12</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/handledarskap-och-ovningskorning/introduktionsutbildning/>

och elev kostar ett medlemskap i föreningen 150 kr/år. Övningskörningen sker i föreningens egna fordon, men den faktiska bränslekostnaden för varje körtillfälle bekostas av eleven. Handledaren får dock ingen ekonomisk ersättning av eleven och det är ett krav att eleven ska ha en etablerad kontakt med auktoriserad trafikskola (Ideella Körkortsföreningen Sverige, 2024).

Transportstyrelsen har ifrågasatt huruvida verksamheten är laglig, medan grundaren till föreningen menar att föreningen varken är en affärsidé eller trafikskola – man har inget vinstintresse. Istället handlar det, enligt grundaren till IKS, om läxhjälp (Johansson, 2019). Föreningen har polisanmält sig själva för att utröna om verksamheten är laglig eller olaglig, men anmälan lades ned (Gisby, 2018).

#### 4.3.7. Studiecirklar i körkortsteori (Borlänge)

I Borlänge ges sedan år 2010 studiecirklar i körkortsteori inom ramen för den somaliska och ideella föreningen Tayos. Studiecirkeln avses vara till hjälp för att invånare med utländsk bakgrund ska klara av kunskapsprovet på svenska. Initiativet kom från ordföranden i föreningen Tayos, som såg behovet av körkort för att underlätta för invandrare att få arbete och integreras i samhället, och därmed minska behovet av försörjningsstöd. Dessutom innebär körkort en frihet, och underlättar familjers behov av att till exempel skjutsa sina barn (Krum's Vabins, 2017).

I en intervju för Sveriges Radio berättar föreningens ordförande och en av ledarna att träffarna med deltagare och cirkelledare skedde tre gånger i veckan. Vid dessa tillfällen studerade och diskuterade deltagarna körkortsteori, så som regler, trafiksäkerhet och miljö. Ledarna hjälpte även till med att sätta upp mål för deltagarna, och informerade om hur det går till att ta körkort. Studiecirkeln genomfördes på svenska, men även på somaliska för de som inte förstår svenska (Krum's Vabins, 2017). Under pandemin gavs det istället onlinekurser (Fritzon & Ismail Jama, 2021).

Enligt reportaget i Sverige Radio kom deltagarna framför allt från Somalia. Av dessa var cirka hälften kvinnor, varav flera var ensamstående med flera barn. I ovan nämnda intervju framkom också att de som klarat kunskapsprov och körprov firas inom föreningen, och för att uppmuntra andra att delta läggs det ut på Facebook om de som gått studiecirkeln och lyckats klara förarprovet. Kursledaren berättade att flera av de som tagit körkort har fått arbete, bland annat som lastbilsförare och taxiförare. I intervjun berättade en kvinnlig deltagare, som just fått sitt körkort, att hon inte tror sig ha klarat körkortstagandet om hon inte gått studiecirkeln och fått hjälp med teorin och språket (Krum's Vabins, 2017).

Det framgick i mars 2025 från Tayo Förening Borlänges Facebooksida att de anordnar onlinekurser i trafik kunskap och samhällsorientering.

#### 4.3.8. Trafikstart (Upplands Väsby)

År 2018 sökte biblioteket i Upplands Väsby så kallade Stärkta bibliotek-medel<sup>13</sup> för att kunna ha verksamhetsfilial i Sigma – ett område med många utrikesfödda och där arbetslösheten är hög bland kvinnorna. I samverkan med olika kommunala aktörer och civilsamhället har man därmed kunnat erbjuda språkstöd och samhällsinformation på en och samma plats, och sedan hösten 2021 ges schemalagda aktiviteter av olika slag till utrikesfödda kvinnor. En av dessa aktiviteter är konceptet *Trafikstart*, en studiecirkel inom studieförbundet Bilda. Under en sådan studiecirkel år 2023 träffades exempelvis en grupp med åtta deltagare en gång i veckan för att tillsammans med en lokalt anställd ledare studera svenska trafikregler. En gång i veckan gavs studiecirkeln även på engelska med ledare från studieförbundet Bilda. På biblioteket finns också personal, timanställda och externa ledare som kan andra språk än svenska och engelska. Hela aktivitetskonceptet grundar sig på samarbete med grannkommuner och med flyktingintroduktion i Solna (Winther, 2023). På studieförbundet Bildas

---

<sup>13</sup> Stärkta bibliotek är ett tillfälligt bidrag som kommuner i hela Sverige kan söka hos Kulturrådet, med syfte att öka utbud av och tillgänglighet till biblioteksverksamhet (Kulturrådet, 2023).

hemsida beskrivs att *Trafikstart*, som är på lätt svenska, vänder sig till de som behöver lära sig svenska för att skriva in sig på en trafikskola. På kursen får man öva på de svenska begrepp som förekommer i körkortsteorin, med syfte att öka motivationen att ta körkort. Kursen är kostnadsfri och ges vid 13 tillfällen à 2,5 timmar (Bilda, 2024).

#### 4.3.9. DRIVA (Angered)

I Angered, en stadsdel i Göteborgs kommun, finns föreningen Hoppet som syftar till att kvinnor i förorten, som står långt från arbetsmarknaden, träffas för att laga och sälja mat. År 2019 startades inom föreningen projektet *DRIVA*, med syftet att få fler kvinnor i Angered att ta körkort och med målet att ungefär 500 kvinnor skulle ha tagit körkort inom fem år (Abdul Reda, 2021). Idén är att svenskfödda kvinnor från innerstaden rekryteras som ideella handledare, men erhåller en matlåda i utbyte. Kravet är också att handledarna ska ha gått introduktionsutbildning på trafikskola (Rogsten, 2021).

Det viktigaste målet med *DRIVA* är att kvinnorna ska bli självständiga och känna sig oberoende, utöver att få bättre möjligheter att komma in på arbetsmarknaden. I en intervju berättade en av deltagarna att hon var glad över möjligheten, eftersom körkortsprocessen tar tid och är kostsam. Upplägget beskrivs av initiativtagaren som ett mycket bra sätt bryta segregationen, eftersom människor som annars inte skulle mötas faktiskt möts (Abdul Reda, 2021). Efterfrågan på att få delta i *DRIVA* är stor, och även om många är intresserade av att bli handledare så behövs det fler. Handledarna är oftast kvinnor och pensionärer med extra tid, och med intresse av att hjälpa till och träffa kvinnorna (Rogsten, 2021). Våren 2025 är insatsen fortfarande aktiv, trots knappa resurser <sup>14</sup>.

#### 4.3.10. Sammanfattning

- För samtliga insatser ges en bakgrundsbeskrivning av hur körkort för invandrare bidrar till arbete, integration, självständighet och frihet. I flera av insatserna lyfts det även att detta är extra viktigt för nyanlända kvinnor utifrån ett jämställdhetsperspektiv.
- Insatserna har framför allt skett på ideell basis, men med till exempel bidrag från Länsstyrelsen i aktuellt område.
- Goda resultat ses i samtliga insatser genom att deltagarna förbereds på att ta körkort, men även att man överlag har positiva upplevelser av utbildningen.
- Olika insatser har haft olika fokus (mängdträning/teoriundervisning/både teori och praktik).
- Olika metoder har använts i insatserna, bland annat bilmatta och ordlista över typiska svenska bil- och trafiktermer.
- Erfarenheter från två insatser visar på vikten av tidig kontakt och dialog med Transportstyrelsen, för att undvika att myndigheten bedömer verksamheten som illegal och konkurrerande med trafikskolor.
- Om insatsen är ett arbetsmarknadsprojekt bör samverkan ske med Arbetsförmedlingen, så att deltagare i projektet inte får problem med sin aktivitetsredovisning; det är viktigt att Arbetsförmedlingen godkänner kursen som just en aktivitet.
- Uppmuntran till andra att gå kurser av detta slag kan till exempel göras genom inlägg på sociala medier om de som tagit körkort efter att även ha gått en förberedande kurs.
- Språkresurser/språkstödjare är av mycket stor vikt, men deltagarna bör även från början ha en viss språknivå i svenska.

---

<sup>14</sup> Mejlkorrespondens med initiativtagaren till projektet *DRIVA* 2025-03-07.

- Vikten av spridning om insatserna lyfts, till exempel i form av en broschyr eller en hemsida med goda råd. Projekten får gärna även ha en fin logga och ett roligt namn som är lätt att känna igen.
- Insatserna avses ge långsiktiga effekter både för den enskilde individen och för samhället i stort.



---

## 5. Kursen ”Rätt väg till körkort”

---

Det huvudsakliga arbetet i projektet har varit att ta fram och genomföra en kurs, som vi valde att kalla *Rätt väg till körkort*. Kursen skulle ge information om hur man går till väga för att ta körkort i Sverige, hur den enskilde tidsmässigt bäst genomför de olika momenten i körkortsprocessen som exempelvis när riskutbildningarna bör göras, samt de krav som bör ställas på en eventuell handledare.

Projektgruppen ansåg det också betydelsefullt att ge grundläggande trafiksäkerhetskunskap, eftersom det kan vara till nytta även för eventuella medpassagerare eller familjemedlemmar, exempelvis när det gäller vikten av bältesanvändning och hur barn ska färdas i bil.

Det var i planeringen av kursen viktigt att ta tillvara de kunskaper och erfarenheter om lokala förutsättningar och om arbete med integrationsfrågor som fanns inom projektgruppen. Detta gjorde att kursen i Gällivare erbjöds till kvinnor som talar arabiska och franska och kursen i Kiruna till kvinnor som talar arabiska och tigrinja. Vidare ville vi erbjuda språkstödjare även om vi ställde krav på att sfi-nivå C var lägsta nivå för att kunna tillgodogöra sig kursens innehåll.

För att även de som arbetar eller studerar skulle kunna delta förlades kurstillfällena på kvällstid (kl. 18:00 – 20:15). Eftersom *Rätt väg till körkort* är en förberedande kurs inför förarutbildning, var det viktigt att tydligt förmedla detta i samband med rekrytering, så att deltagarna inte förväntade sig att till exempel få undervisning i körkortsteori.

Nedan följer beskrivning av hur deltagarna till kursen rekryterades, genomförandet av kursen samt hur den utvärderats genom intervjuer.

### 5.1. Rekrytering av deltagare till kursen ”Rätt väg till körkort”

Innehållet till en inbjudningsbroschyr (se bilaga 1) togs fram på lätt svenska av projektets partners. Den utformades och trycktes vid VTI i 300 exemplar som distribuerades till Gällivare kommun och Kiruna kommun. I vardera kommunen användes inbjudningsbroschyren i olika forum för att bjuda in till kursen.

I **Gällivare kommun** skickade kommunens integrationsstrateg inbjudningsbroschyren om kursen via post till personer med arabiska eller franska som modersmål, och som blivit bosatta i kommunen under de senaste fyra åren. Därutöver förmedlades information och broschyrer genom Socialförvaltningen och projektledare inom äldreomsorgen (där många utrikesfödda kvinnor arbetar), liksom vid integrationsstrategens besök i sfi, samt av lärare i snabbspår (komplettering av yrkeskunskaper inom bristyrken kombinerat med svenskastudier)<sup>15</sup>. Det var dock tydligt att de flesta som läste snabbspår arbetade extra kvällstid och därmed inte hade tid för att gå kursen *Rätt väg till körkort*. Även studievägledare på vuxenutbildningen fick broschyren för spridning. Information gavs också till gymnasiets rektorer, och broschyrer lämnades till bibliotek och projektansvarig för integrationsprojekt (t.ex. språkcafé). Slutligen kontaktades Samhalls chef för hjälp med informationsspridning, och även chefen för kommunens arbetsmarknadsenhet fick information och broschyrer. Ytterligare personer som Gällivare kommuns integrationsstrateg kände till, men som bott i Gällivare i många år, fick broschyren med post. Denna rekrytering av personer som bott en längre tid i kommunen gjordes med anledning av att antalet intresserade via de ovan beskrivna rekryteringskanalerna visade sig vara för lågt för att fylla kursens tillfällen.

Det rekryteringssätt som gav flest anmälningar i Gällivare var riktade utskick med post till bosatta och de som integrationsstrategen på Gällivare kommun kände sedan tidigare, samt besök i sfi-grupper på språknivå C och D. Även den fransktalande kursledarens privata kontakter och kontakter genom sitt

---

<sup>15</sup> <https://www.ifau.se/Forskning/Publikationer/Rapporter/20212/pa-sparet--om-snabbpar-for-nyanlanda-med-bristyrken/>

arbete på Socialförvaltningen med målgruppen var viktiga i rekryteringsprocessen. Därutöver värvades några deltagare av vänner som anmält sig till kursen och berättat om den.

Integrationskoordinator i **Kiruna kommun** höll initialt tillsammans med vd för Utbildning i Norrbotten AB en förberedande planering kring hur deltagare skulle rekryteras till kursen. Kvinnor i målgruppen som redan var kända av integrationskoordinatören och inom Utbildning i Norrbotten, område Kiruna, bjöds in med hjälp av inbjudningsbroschyren. Andra rekryteringskanaler var kommunens personalavdelning (personalhandläggare för äldreomsorgen, hemtjänst och boende), för spridning av broschyren till utrikesfödda kvinnor som var anställda inom dessa sektorer. Broschyrer lämnades även på biblioteket, som också publicerade information om kursen på sin hemsida. På Lapplands Lärcentras sfi-utbildning hölls tre informationsträffar för elever, där Kiruna kommuns integrationskoordinator informerade om kursen. Kontakt togs också med lärare på gymnasiet som har mycket kontakter med unga utrikesfödda kvinnor, men där hade de intresserade redan påbörjat förarutbildning varför de inte var aktuella för kursen. Yrkesvägledarna för yrkesprogrammen spred information om kursen på olika kontaktvägar till eleverna, bland annat på sin hemsida, där även broschyren lades ut (eleverna var utspridda på olika arbetsplatser varför det inte var möjligt att anordna någon informationsträff).

Flertalet av anmälningarna till kursen i Kiruna gick via kommunens integrationskoordinator, som sedan vidarebefordrade anmälningarna till Utbildning i Norrbotten AB. Detta förfarande sågs som smidigt, då anmälningar kunde göras direkt till integrationskoordinatören i samband med att hon informerade de intresserade. Flest anmälningar kom in från sfi-utbildningen vid Lapplands Lärcentra, genom direktkontakt med kvinnor som integrationskoordinatören kände till, samt från kvinnor som arbetade i äldreomsorgen, och som visade stort intresse för kursen. Några av de kvinnor som sedan deltog i kursen hade fått informationen från vänner.

## 5.2. Genomförande av kursen ”Rätt väg till körkort”

Utbildning i Norrbotten AB, som finns i både Gällivare och Kiruna, ansvarade för kursens genomförande under april och maj 2024. Kursmaterial om körkortstagande och trafiksäkerhet insamlades och sammanställdes av Utbildning i Norrbotten, med återkoppling från VTI och övriga projektpartners. Den framtagna kursplanen (se bilaga 2) visar kursens innehåll, som bestod av trafiksäkerhetskunskap (främst förmedlad genom filmer från bland annat Nationella trafiksäkerhetsförbundet NTF), och information om hur man tar körkort från Trafikverket och Transportstyrelsen. Deltagarna erhöll kursintyg efter genomgång kurs.

Kursen avsågs genomföras på enkel svenska, och med språkstödjare om sådant behov fanns. På varje ort kunde 24 kvinnor i tre olika grupper (max åtta deltagare per grupp) erbjudas att delta och varje kurs omfattade 4 tillfällen à 3 studietimmar på kvällstid. Avsikten var även att respektive ords trafikskola skulle besöka kursen vid det sista tillfället, för att på plats kunna ge hjälp med att söka körkortstillstånd, fylla i hälsodeklaration, anmäla till introduktionsutbildning med mera för de kvinnor som var beredda att påbörja förarutbildning.

I **Gällivare kommun** kunde tre kursgrupper ordnas på Utbildning i Norrbotten AB. Den kvinnliga kursledaren för samtliga grupper fungerade även som språkstödjare, med kunskaper i – förutom svenska – franska, swahili och kirundi. Även en språkstödjare på arabiska skulle ha medverkat i kursen, men fick förhinder. Hjälp erhöles vid vissa kurstillfällen från kommunens integrationsstrateg och vd för Utbildning i Norrbotten AB. Trafikskolans planerade besök den sista veckans sammanlysta kurstillfälle blev inställt, men intresseanmälningar till trafikskolan samlades in.

Initialt var tanken att en grupp skulle vara med fransktalande kvinnor och två grupper med arabisktalande kvinnor. Vid några tillfällen bytte dock deltagare kväll på grund av hur deras arbeten var förlagda, varför det vid vissa tillfällen blev en viss blandning av språkgrupperna. Det var sju deltagare anmälda till varje grupp men antalet deltagare blev, enligt insamlad närvarostatistik, aldrig så

många. I en grupp var det mellan tre och fem deltagare beroende på kurstillfälle, i en grupp mellan noll och fyra deltagare, och i den sista gruppen mellan noll och fem deltagare beroende på kurstillfälle.

I **Kiruna kommun** kunde två grupper anordnas; en med arabisktalande deltagare och en med tigrinjatalande deltagare. En svensktalande manlig kursledare höll i båda grupperna, men det fanns även en språkstödjare för arabisktalande deltagare och en språkstödjare för deltagare som talade tigrinja. Språkstödjarna var kvinnor. Det var åtta arabisktalande och sju tigrinjatalande kvinnor anmälda, men enligt insamlad närvarostatistik var det i den ena gruppen mellan två och fem deltagare beroende på kurstillfälle, och i den andra mellan en och fem deltagare. Även här blev språkgrupperna vid några kurstillfällen blandade eftersom kvinnorna bytte grupp på grund av sina arbetens förläggning. Vid några kurstillfällen deltog även kommunens integrationskoordinator och vd för Utbildning i Norrbotten AB.

Vid sista kursveckan sammanlystes grupperna till ett kurstillfälle, och den trafikskola som finns i kommunen besökte kursen och berättade om hur det är att ta körkort på trafikskolan. Vid detta tillfälle kunde kvinnorna göra intresseanmälningar till trafikskolan.

### 5.3. Utvärdering av kursen "Rätt väg till körkort"

Utvärdering av kursen *Rätt väg till körkort* har skett genom att de deltagande kvinnorna intervjuats vid första och sista kurstillfället. Syftet med intervjuerna var att få en förståelse för betydelsen av kursen och den information som de fått om trafiksäkerhet och hur man tar körkort. Därutöver önskade vi också få en förståelse över vad ett körkort skulle innebära för kvinnorna och vad som eventuellt hindrar dem att ta körkort.

Vid det första kurstillfället intervjuades varje deltagare utifrån ett formulär som tagits fram i projektgruppen, där flertalet av frågorna hade fasta svarsalternativ. Kursledare eller språkstödjare genomförde intervjun. De uppföljande intervjuerna vid sista kurstillfället genomfördes digitalt av forskarna på VTI. Kursens språkstödjare kunde bistå vid intervjuerna, som för deltagarnas skedde från den lokal där kursen hållits. Intervjuerna spelades in med deltagarnas samtycke, och konfidentialitet utlovades. De inspelade intervjuerna transkriberades och därefter har allt intervjumaterial analyserats av forskarna på VTI. I analyserna har deltagarnas åsikter om inbjudningsbroschyr, kursmaterial och undervisning lyfts fram, och såväl framgångsfaktorer som utmaningar har identifierats.

Efter alla genomförda kurstillfällen gjorde forskarna vid VTI även digitala intervjuer med de båda kursledarna, för att få deras uppfattning om kursens innehåll och deltagarnas intresse och engagemang, samt hur en eventuell framtida kurs skulle kunna förbättras.

Projektets partners i Gällivare respektive Kiruna uppfattade att intresset hos deltagarna var mycket stort och att deltagarna var nöjda över att fått delta i kursen. Utbildning i Norrbotten AB fick bra respons av deltagarna gällande ledarna och deras engagemang.

I det följande ges resultaten av intervjuerna med de deltagande kvinnorna och de båda kursledarna.

#### 5.3.1. Kursdeltagares bakgrund

I Tabell 4 ges en övergripande beskrivning av deltagarna i kursen. Bakgrundsbeskrivningen gäller de 24 kvinnor som deltog och intervjuades vid första kurstillfället. I Gällivare kom majoriteten från ett land där man bland annat talade franska och i Kiruna var majoriteten tigrinja-talande. I hela gruppen hade man varit i genomsnitt 6,6 år i Sverige, men variationen var stor, mellan 1 och 20 år. I genomsnitt var kvinnorna 35 år, lite äldre i Gällivare och lite yngre i Kiruna. De flesta hade någon form av arbete, men några studerade också.

De flesta kvinnorna i Gällivare bodde med make eller sambo och hade barn. I Kiruna bodde sju ensamma, fyra var samboende och sex av kvinnorna hade barn. Kvinnorna i Gällivare hade en längre studietid (nästan 13 år i snitt) innan de kom till Sverige än vad kvinnorna i Kiruna hade (drygt 9 år).

Ett fåtal, fyra kvinnor, hade haft körkort i sitt hemland. Det var fem kvinnor som uppgav att de påbörjat förarutbildning i Sverige, men de flesta hade också avbrutit. Kvinnornas vanligaste transportmedel vid kurstillfället var buss (17 personer) eller att gå (7 personer).

Vid kursstart intervjuades tolv kvinnor på varje ort. I den uppföljande intervjun som genomfördes av VTI:s forskare över Teams vid sista kurstillfället var det fyra kvinnor från Gällivare och nio kvinnor från Kiruna som deltog.

Tabell 4. Beskrivning av de kvinnor som intervjuades vid första kurstillfället.

|                                                                       | Gällivare                                           | Kiruna                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Antal deltagare intervju 1</b>                                     | 12 kvinnor                                          | 12 kvinnor                                                                            |
| <b>Genomsnittlig ålder</b>                                            | 37 år                                               | 33 år                                                                                 |
| <b>Genomsnittligt antal år i Sverige</b>                              | 8 år                                                | 5 år                                                                                  |
| <b>Hemland: Etiopien, Eritrea</b>                                     | 1 kvinna                                            | 7 kvinnor                                                                             |
| <b>Hemland: Syrien, Afghanistan, Iran</b>                             | 2 kvinnor                                           | 1 kvinna                                                                              |
| <b>Hemland: Sudan, Sydsudan, Somalia</b>                              | --                                                  | 4 kvinnor                                                                             |
| <b>Hemland: Burundi, Demokratiska republiken Kongo, Kenya, Guinea</b> | 9 kvinnor                                           | --                                                                                    |
| <b>Sysselsättning</b>                                                 | 7 arbete, 4 studier, 1 hemma med barn               | 8 arbete/ praktik, 2 arbete + studier, 1 studier, 1 hemma med barn                    |
| <b>Familjeförhållanden</b>                                            | 10 bor med make/sambo och 8 har barn, 2 bor ensamma | 4 bor med make/sambo och 3 har barn, 7 bor ensamma och 3 har barn, 1 bor med förälder |
| <b>Genomsnittligt antal år i skola utanför Sverige</b>                | 12,8 år                                             | 9,3 år                                                                                |
| <b>Antal deltagare intervju 2</b>                                     | 4 kvinnor                                           | 9 kvinnor                                                                             |

### 5.3.2. Intervjuer med kursdeltagare vid första kurstillfället

Kvinnorna vill gå den aktuella kursen för att man har behov av att ta körkort, till exempel för en framtida yrkeskarriär, för att skjutsa barn och som en möjlighet till större frihet och självständighet. En deltagare sa: "Jag måste ha körkort, så är det i Sverige". Men flera lyfte även att de vill gå kursen för att få rätt information från början om hur man tar körkort, och för att vara förberedd om vad som krävs och för att förstå processen fram till förarprovet. Vidare uppgav en deltagare att hon ville lära sig om hur man tar körkort för att det skulle underlätta ett snabbt körkortstagande, medan en annan lyfte att kursen skulle vara det första steget till ett körkort.

När deltagarna fick frågan om vad ett körkort skulle innebära för dem svarade majoriteten i termer som "frihet", "självständighet", "lycklig", "glad" och att "livet blir enklare". Det kan handla om att slippa passa busstider och att körkort och bil innebär kortare restider, att vara mer flexibel och kunna åka och handla när det passar en själv bäst, att kunna söka drömjobbet eller arbete som kräver körkort samt att skjutsa barn och kunna åka och göra roliga aktiviteter. Här följer ett exempel från intervjuerna:

*Skulle spara på tiderna till att komma till jobbet, kunna köra mina barn till dagis, bli snabbare till sjukhuset om mitt barn blir sjuk, åka på roliga aktiviteter.*

Den främsta anledningen till att man inte har tagit svenskt körkort tidigare var kostnaden. Även svårigheter med svenska språket gavs som anledning, samt att man inte har fått den hjälp som man behöver med teorin och för övningskörning. En ytterligare anledning var att man inte har haft tid (att läsa teori). Vidare sa en deltagare att "kvinnor kör inte bil i mitt hemland". Anledningar till att de kvinnor som hade påbörjat förarutbildning i Sverige ännu inte fått körkort uppgavs vara att de precis

hade börjat utbildningen, att de har svårt att förstå svenska språket eller att de inte har haft råd att fortsätta utbildningen.

Majoriteten av deltagarna tyckte att inbjudningsbroschyren till kursen var tydlig och lätt att förstå. Övriga svarade att man inte hade läst den. Ingen hade följaktligen svarat att den var svår att förstå.

För några av deltagarna var förväntningarna på kursen att den skulle handla om hur man tar körkort och vad som krävs för det. Andra hade förväntningar om att kursen skulle innebära att man lättare kunde ta körkort, till exempel att få hjälp med språket och därmed bättre möjligheter att lyckas ta körkort, eller att få mer kunskap om exempelvis teorin som kan vara svår att förstå på egen hand. Ytterligare förväntningar handlade om säkerhet och regler, så som hur en bra förare beter sig i trafiken, vad som förväntas av en trafikant, hur trafiken fungerar, samt vad man får respektive inte får göra som förare. Mer ospecificerade svar var att man förväntade sig att det är en givande kurs, att man har ett öppet sinne och tar till sig innehållet, och att man tror att kursen är bra. En deltagare hade inga förväntningar, medan en annan deltagare förväntade sig att få kunskap om hur utrikesfödda kvinnor kan bli självständiga när de har körkort.

Många av kvinnorna tog i intervjun också upp förslag på hur kostnader för förarutbildningen skulle kunna hanteras. Här följer några exempel från intervjuerna:

*Hjälp med att prata med trafikskolan om att sänka pris för oss.*

*Staten samarbetar med trafikskola för minskad körkortskostnad.*

*Något som skulle hjälpa oss /.../ är att staten i samband med trafikskolor lät oss gå på lektioner som på Komvux [dvs. gratis].*

*Skulle vara så tacksam om Trafikverket kunde låta oss ta körkort först och betala pengar för körkortskostnaderna efter vi har tagit körkortet.*

*Förslag: kan vi gå på körkortslektioner och betala via CSN? Då kan återbetalning börja ske efter vi har klarat körkort.*

Vidare lyfte någon deltagare att man var glad över att få hjälp, medan en annan deltagare önskade att Trafikverket skulle översätta körkortsboken till franska.

### 5.3.3. Intervjuer med kursdeltagare vid sista kurstillfället

Samtliga av deltagarna uppgav att det varit viktigt med språkstödjare under kursen. En deltagare menade till exempel att det inte skulle ha fungerat utan språkstödjare, och en annan lyfte att det var bra att få hjälp på sitt eget språk om man inte förstod. Det svenska språket beskrivs som svårt, och att språkstödjaren därför var en förutsättning för att förstå regler och information.

På frågan huruvida kursen blev som de hade förväntat sig fanns vissa olikheter i svaren. Flertalet uppgav att det blev som de hade förväntat sig, men en deltagare sa även att kursen var för kort. De som inte tyckte att kursen blev som de förväntat sig uppgav att de hade trott att den skulle innehållit mer körkortsteori. Några av deltagarna lyfte i detta sammanhang att de hade förväntat sig mer teori så att de lättare skulle kunna klara kunskapsprovet, varav en uttryckte att hon är lite besviken på grund av detta. Liknande beskrevs av en annan deltagare, som även påpekade att det är dyrt med körkort och att hon hade förväntningar om att lära sig så mycket att hon inte behöver betala en framtida teorikurs. En deltagare hade även trott att det skulle handla mer om körning, utöver teori:

*Trodde det skulle handla om körning och teori, men var endast om regler. Men ändå bra.*

Trots att vissa förväntningar inte riktigt uppfylldes menade samtliga deltagare att kursen varit bra. Det som lyftes är bland annat att man fått hjälp med svenska språket för att förstå till exempel teorin, och

att man fått mycket förklarat för sig. De olika aspekter som togs upp i intervjuerna var att man fått lära sig om säkerhet, risker och regler (t.ex. hastighetsregler); fått kunskap om miljöaspekter; fått information om hur det går till att ta körkort i Sverige (t.ex. information om läkarintyg); och om nyttan med att ha körkort. En deltagare beskrev att man på kursen initialt gick igenom broschyren som de fått samt använde böcker, och att de hade gott om tid med att få hjälp med det som de frågade om. En annan deltagare, som tyckte att kursen var mycket bra, påpekar att de diskuterade mycket under kursen. Ytterligare en deltagare lyfte det positiva med att efter kursen kunna fortsätta att lära sig på egen hand:

*Allt, jag har fortsatt hemma och sökt vidare information själv, på egen hand, utifrån det vi gått igenom på kursen.*

Majoriteten av deltagarna menade att det inte fanns någonting med kursen som inte var bra. Några ansåg dock att tiden var för kort – ”man hinner inte lära sig allt” menade till exempel en deltagare. En annan deltagare gav som förslag att det vore bättre om ett kurstillfälle var 4–5 timmar (istället för aktuella tre lektionstimmar).

Svaren på frågan om vad som var svårt med kursen är blandade. Några svarade att ingenting var svårt, och en deltagare menade till exempel att hon redan hade kunskap om exempelvis reglerna för övergångsställe och att man ska ha bälte i bil, och att hon hade förväntat sig att få veta mer. Andra lyfte att det var svårt med teorin, men också att det var svårt med det svenska språket och ord som ”riskutbildning” och andra speciella termer. Några deltagare upplevde även att det var svårt att tala svenska under kurstillfällena. En deltagare menade också att det var svårt eftersom det var mycket att lära sig.

Utifrån intervjuerna kan vi se att det kvinnorna ansåg som viktigast med kursen handlade om säkerhet och risker; regler; samt hur man tar körkort i Sverige. Vad gäller säkerhet och risker lyfte flera av deltagarna kunskap om hur barn ska färdas i bil, och en deltagare nämnde att de såg filmer om detta. Exempel på kunskap om regler berörde hastigheter samt trafikljus (färgernas betydelse). Flera beskrev vikten av att lära sig hur det går till att ta körkort i Sverige, till exempel när man ska genomföra riskettan. En deltagare berättade även att hon tidigare inte kände till vare sig riskettan eller körning på halkbana. En annan deltagare berättade att kursen hade inspirerat henne ”till att äntligen börja ta körkort”, och att hon lärt sig den rätta vägen att göra detta. Slutligen menade en deltagare att allt i kursen var viktigt.

Några deltagare uppgav att de inte saknat något i den genomgångna kursen, medan andra lyfte olika aspekter som de hade önskat mer av: böcker på franska; mer teori; mer om regler; samt att det funnits mer tid att prata om handledning.

I kursen fanns utrymmer för diskussioner och majoriteten av de intervjuade menade att diskussionerna hade fungerat bra, och att det till exempel hade varit viktigt och intressant att diskutera svåra och för sammanhanget viktiga ord. Det upplevdes även positivt att höra hur de andra i gruppen tänkte om att ta körkort. Däremot upplevde några deltagare att det varit svårt att diskutera på svenska, samtidigt som någon deltagare lyfte att det varit bra med språkstödjare i samband med diskussionerna. En annan deltagare berättar också att de diskuterade vad de lärt sig efter kurstillfällena, med de som talade samma språk.

På frågan om deltagarna skulle rekommendera en liknande kurs för andra kvinnor, var svaret ett samstämmigt ja. En deltagare berättade även att det var många som hade frågat henne om kursen och undrat om de också kunde få komma. Ett par deltagare lyfte här körkortets betydelse:

*Ja. Det är viktigt med körkort om man jobbar i kommunen, snabbt bli svenskar.*

*Viktigt med körkort i Sverige - till jobbet, hämta barn, handla. Jätteviktigt!*

Samtliga av de intervjuade kvinnor som varit med vid kurstillfället i Kiruna då trafikskolan var på besök beskrev besöket som bra, och flera menade att det var viktigt. I samband med besöket kunde man enligt de intervjuade repetera vissa delar och få mer kunskap om bland annat teori, övningskörning, riskettan, kostnader, och om lämplig ordning för förarutbildningens genomförande. Det gavs även möjlighet att få svar på frågor och få hjälp med ansökan om körkortstillstånd. Kvinnorna kunde också fylla i ett formulär som visade deras intresse för att anmäla sig till trafikskolan. I Gällivare kom aldrig något liknande besök från trafikskolan till stånd, men några kvinnor fyllde i formuläret som visade deras intresse för att anmäla sig till trafikskolan.

En kvinna som tänkte anmäla sig beskrev att hon ”vill ta körkort så fort som möjligt”. Några av deltagarna visste dock inte riktigt när de tänkte anmäla sig, medan några skrev att de skulle anmäla sig senare. En deltagare förklarade att hon skjuter upp anmälan till trafikskolan på grund av arbete.

Vid intervjutillfället var en deltagare redan anmäld till trafikskolan och en deltagare hade anmält sig för riskettan. Några av kvinnorna uppgav dock att det fanns svårigheter med att fortsätta på trafikskola. Kostnaden, att vara ensamstående mamma samt det svenska språket var exempel på anledningar. Vad gäller det senare lyfte en deltagare betydelsen av språkstödare. Flera av de intervjuade kvinnorna uppgav att de tyckte att det är kostsamt att ta körkort, och en kvinna berättade till exempel följande:

*Köpt tjugo lektioner. Om det inte räcker så måste jag avsluta.*

Några av kvinnorna undrade om kommunens möjligheter att hjälpa till med kostnaden för körkortstagande. En deltagare menade att det är just kostnaden som är det stora problemet för att ta körkort, medan några deltagare uppgav att de inte hade kännedom om hur mycket förarutbildningen kostar. Vidare berättade en deltagare att hennes man betalar, medan en annan kvinna som arbetar kommer att betala utbildningen på egen hand.

Av de tretton intervjuade var det tre som hade handledare som de kunde mängdträna med, och två av dessa var maken till kvinnan. Några uppgav att det var svårt att hitta en handledare: man känner inte någon som kan vara handledare, maken har själv inte körkort eller har inte haft det tillräckligt länge, eller en tilltänkt handledare har inte tid eller har flyttat. Det framkom vidare en uppfattning om att en handledare möjliggör att körkortet blir mindre dyrt:

*Om man hade en handledare skulle det bli mindre dyrt med körkort.*

Ungefär hälften av de intervjuade kvinnorna uppgav att det fanns en bil i hushållet, eller möjlighet att låna. I ett hushåll fanns bil, men ingen i familjen kunde köra.

Vi frågade om det skulle behövas någon mer kurs inför förarutbildningen, via studieförbund eller Utbildning i Norrbotten, och svaren är jämnt fördelade mellan de som svarade ja, de som svarade nej och de som inte svarade alls på denna fråga. En kvinna menade att det skulle vara bra om det inte var för dyrt, och om det passade hennes arbetstider, medan en annan tyckte att det skulle vara bra eftersom den kurs de precis genomgått upplevdes för kort. Flera av de intervjuade menade att en sådan kurs i så fall borde innehålla körkortsteori. En deltagare såg dock inget behov av ytterligare en kurs eftersom hon använde en app och ansåg den som tillräcklig: ”allt finns där också”.

Vid intervjutillfället fanns möjlighet att fritt ta upp ytterligare aspekter utöver de givna frågorna. Ett par deltagare berättade att de måste ”kämpa på” med sitt körkortstagande. Svårigheterna med körkortsteorin lyftes och där framkom önskemål om en teoribok på franska, att kunna göra kunskapsprovet på tigrinja och att få gå en kurs på Komvux för att till exempel få hjälp med förklaringar av tekniska ord. En kvinna lyfte att hon ville genomföra förarutbildningen på svenska, för att minska risken för missförstånd om man bara läser på sitt eget språk. Även kostnaden för förarutbildningen lyftes, där det beklagades att CSN inte längre hjälper till med finansiering (dvs. i form av lån).

#### 5.3.4. Intervjuer med kursledare

Kursledarna bestod av en man och en kvinna. Den manliga kursledaren hade arbetat med utbildning, även i svenska för nyanlända. Den kvinnliga kursledaren undervisade i samhällsorientering för nyanlända som talar franska och swahili, och talade själv även kirundi. Ingen av de två kursledarna hade hållit i en kurs om trafik och trafiksäkerhet tidigare.

Den manliga kursledaren ledde en grupp med arabisktalande deltagare och en med tigrinjatalande deltagare. För vardera språkgruppen fanns en kvinnlig språkstödjare. Den kvinnliga kursledaren ledde en fransktalande grupp och två arabisktalande grupper. I den fransktalande gruppen fungerade hon även som språkstödjare. Den språkstödjare som var tänkt för de arabisktalande grupperna fick förhinder att medverka i kursen, och undervisningen fick ske på lätt svenska och med material på arabiska.

Kursmaterialet som användes, från NTF<sup>16</sup> och Trafikverket<sup>17</sup>, upplevdes som användbart av kursledarna. Men medan den ena kursledaren ansåg att det aktuella materialet var tillräckligt, hade den andra kursledaren behov av att hitta mer material, utifrån frågor som ställdes av deltagarna.

Kursens uppdelning i två delar – trafiksäkerhet respektive körkortsprocess – var bra menade en av kursledarna. Men att det hade behövts mer tid, speciellt tog den första delen om trafiksäkerhet mycket tid i anspråk. Samma kursledare gjorde också anpassningar utifrån deltagarnas önskemål om speciella delar, som exempelvis cykel och gång, eftersom deltagarna ansåg att de inte hade behov av sådan kunskap. Vidare fick deltagarna länkadresser till olika hemsidor, för att till exempel titta på filmer även i efterhand.

Trafikskolans besök i Kiruna upplevdes som mycket uppskattat av deltagarna, och kursledaren beskrev hur besöket tydligt väckte deltagarnas intresse – från att vid tidigare kurstillfällen inte ha varit så aktiva, till att nu ställa frågor till trafikläraren. Att partners från projektgruppen infann sig under vissa av kurstillfällena uppskattades av båda kursledarna. Dels kände många deltagare integrationsstrategen respektive integrationskoordinatören sedan tidigare, dels kunde kursledaren få extra hjälp vilket skapade trygghet hos kursledaren.

Kursledarna hade olika uppfattningar och erfarenheter avseende kursens längd. Den ene ansåg att tiden hade räckt, och att det till och med skulle vara möjligt att korta ned tiden för varje kurstillfälle. Den andra kursledaren önskade istället att såväl antal kurstillfällen som antal timmar per tillfälle ökade, för att hinna med allt som önskades.

De båda kursledarna hade olika erfarenheter av deltagarnas engagemang och interagerande. Den ena kursledaren menar att deltagarnas engagemang var stort, och att de diskuterade och ställde frågor, vilket också var en anledning till att leta ytterligare material till kursen. Framför allt var intresset stort för körkortsteori. Den andra kursledaren upplevde dock att det var svårt att få igång diskussioner i början, och att deltagarna var lite blyga. Det var även svårt att få deltagarna att själva spontant ställa frågor – de vill ha det mer ”serverat”, som kursledaren uttryckte det. Kursledaren trodde att orsaken till den beskrivna blygheten kunde ha sin grund en kulturkrock, och att kontakten med kvinnliga deltagare troligtvis underlättas om kursledaren är kvinna.

Vissa deltagare kom inte till alla kurstillfällen. En anledning som kursledarna uppgav är att flera av deltagarna arbetade som vikarier, vilket innebar att de inte har något fast arbetsschema utan får arbetspass med kort varsel. Kursledarna gjorde därför, tillsammans med Utbildning i Norrbotten AB, vissa omjusteringar för kursen, och var flexibla med vilken kursdag kvinnorna kunde delta. Dessa förändringar innebar dock en del extra administration och merarbete för kursledaren. Att dagar byttes

---

<sup>16</sup> <https://ntf.se/bibliotek/informationspaket/pa-latt-svenska/>

<sup>17</sup> <https://www.trafikverket.se/korkort/ta-korkort/personbil-och-latt-lastbil/>



innebar till exempel att det vid ett och samma kurstillfälle kunde bli en språkblandning med ett behov av språkstödjare som inte var inplanerat från början. Ytterligare anledningar till frånvaro var sjuka barn.

Enligt båda kursledarna kom vissa deltagare inte i tid till kurstillfällenas starttid, eller uteblev helt. Detta skapade problem, eftersom det till exempel inte riktigt fungerar att vid nästa kurstillfälle ta upp det som berördes under kurstillfället innan. Att inte komma till utsatt tid beskrivs av båda kursledarna som en kulturell aspekt.

Kravet för att delta i kursen var att deltagaren hade en språknivå på minst sfi-C. Trots detta erfor båda kursledarna att deltagarna inte alltid behärskade det svenska språket tillräckligt väl, vilket skapade problem. Dels innebar det ett behov av att hitta alternativa ordval, dels krävde det extra tid för att förklara, vilket belyses i följande citat:

*Men det visar sig att fast de är i [sfi-]C, de kunde inte så mycket. Och så var jag tvungen att ta tid och förklara för de som inte kan prata. /.../ Och det tog tid att få dem att förstå vad jag menar.*

Vidare fanns vissa begrepp under själva kursen som var svåra att översätta till andra språk, till exempel högerregeln. En av kursledarna ritade på tavlan för att förklara hur högerregeln fungerar, och de såg även på film från Youtube:

*Högerregeln var jag tvungen att rita på tavlan, och bild på det i boken finns ju också. Och på Youtube gick vi och kollade.*

Detta är ytterligare exempel på vikten av att kursledaren är flexibel, och att det bör finnas olika metoder och olika material att tillämpa.

Med anledning av språkförbristningar beskrevs språkstödjarna som mycket viktiga, och kursledaren som höll i de grupper som hade språkstödjare upplevde att språkstödjarna förstod och kunde översätta korrekt. Språkstödjarnas översättning upplevdes inte som att de påverkade tidsschemat, eller tog tid från kursens planerade innehåll. Om kursledaren till exempel ställde en fråga så ledde det till en diskussion på deltagarnas modersmål, och i detta sammanhang var språkstödjaren ovärderlig, menar kursledaren. En av språkstödjarna hade själv körkort, vilket också innebar kunskap i ämnet och att kunna och förstå olika begrepp.

Sammantaget uppfattade kursledarna att deltagarna var nöjda med kursen, även om en del förväntningar inte infriades. En av kursledarna upplevde till exempel att kursdeltagarna hade förväntat sig att kursen skulle innehålla mer körkortsteori, och att de därför kanske blev lite besvikna. Detta beskrivs i det följande:

*Att det skulle bli mer, vad ska vi säga, handgriplig körteori eller trafikteori med trafikmärken och hur man kör i cirkulationsplatser och så vidare. Och någon trodde ju att det skulle också vara kopplat till körlektioner. Men även om de fick klart för sig vid första träffen att det inte blir fråga om körlektioner eller nåt sånt... Men ändå fick jag den uppfattningen att kanske några blev lite besvikna.*

Här ska påpekas att alla deltagare inte hade fått inbjudningsbroschyren utan en del istället hade fått vetskap om kursen från andra. Att de inte tagit del av broschyrens information kan ha lett till andra förväntningar av kursen.

Det framkom också i intervjuerna med kursledarna att deltagarna hade en önskan om att det borde finnas någon som kan lära dem om just teori, och att de i så fall skulle vara villiga att betala den personen för detta (dock inte att det fick bli för dyrt), eftersom de vill och behöver ta körkort. Förslagsvis skulle en sådan teorikurs, enligt kursledarna, kunna ges av Utbildning i Norrbotten eller av

Studieförbundet Vuxenskolan och de ger förslag om en teoristödkurs som bland annat skulle kunna innehålla facktermer, regler och trafikantbeteende.

En given förutsättning för genomförande av kurser av detta slag är att det finns bra kursmaterial. Medan den ena kursledaren ansåg att kursmaterialet var bra och tillräckligt hade den andra behov av att leta efter ytterligare information på nätet samt låna körkortsböcker på biblioteket, för att förbereda sig på att kunna förklara på ett bra sätt för kursdeltagarna. Samma kursledare menade att om fler kurser av detta slag ska genomföras i framtiden, så borde en bredare information om till exempel böcker ingå. Här framkom även ett önskemål om att kursen kunde vara längre i omfattning. Kursledaren upplevde:

*Jag hade mycket mer att förklara åt dem, som var intressant för mig, som hjälpte mig när jag tog körkort. Men jag har inte hunnit att prata om det.*

Ytterligare en aspekt är att det kanske inte alltid blir som planerat, till exempel att en språkstödjare får förhinder, vilket var fallet i en av de två kommunerna. Detta innebar att det krävdes mer tid för kursledaren, som inte kunde det aktuella språket, att förklara kursens innehåll. Övergripande var dock båda kursledarna nöjda med genomförandet, och de lyfte även språkstödjarnas viktiga roll. En av kursledaren påpekar även vikten av stödet och engagemanget från vd:n på Utbildning i Norrbotten AB/Studieförbundet Vuxenskolan och från kommunens integrationsstrateg.

På frågan om även män borde få möjlighet att gå en liknande kurs svarar den ena kursledaren jakande, och berättar också att det var flera av deltagarna som undrat varför bara kvinnor får delta. Men medan denne kursledare anser att det inte spelar någon roll att en och samma kurs har både kvinnliga och manliga deltagare, menar den andre kursledaren att det inte är bra att ha kurser där både män och kvinnor deltar:

*Jag skulle, med den erfarenhet, lilla erfarenhet jag har från sfi-kurser, eller svenska för nyanlända, så är det nog bra att inte blanda. För då blir... jag upplever att kvinnorna blir lite tystare då, de lyssnar på männen. Men det kan vara en fördom jag har, men...*

Båda kursledarna lyfte vikten av körkort för den aktuella målgruppen, och att kurser av detta slag därför är betydelsefulla. Ett körkort kan till exempel underlätta att få arbete inom hemtjänsten, och i följande citat beskrivs hur kursen har inspirerat deltagarna att gå vidare och ta körkort:

*Det som var positivt, det är att efter det... de ville verkligen läsa böcker och engagera sig, och lära sig att ta körkort så snabbt som möjligt. /.../ ”Jag vill ta körkort innan det här året går ut”.*

Vidare berättar en av kursledarna att deltagarna hade frågat om fler kurser av liknande slag kommer att ges även fortsättningsvis, vilket indikerar ett intresse hos målgruppen att få hjälp och stöd med att ta körkort i Sverige.

---

## 6. Förarutbildning på trafikskola

---

Vid sista kurstillfället tillfrågades deltagarna om de ville ta körkort på ortens trafikskola, och erbjudas språkstödare i samband med körlektioner och riskutbildning. Kvinnorna skulle själva betala utbildning och förarprov men språkstödare skulle kunna ersättas från projektet. I Kiruna svarade åtta kvinnor *ja* till att anmäla sig till trafikskola, och samtliga önskade språkstödare (två somaliska; en arabiska; fem tigrinja). I Gällivare fyllde fyra kvinnor i att de tänkte anmäla sig till trafikskola, varav två la till ett *kanske* respektive *kanske i framtiden*. Av de som svarade *ja* (utan tillägg) behövde en få språkstöd på swahili eller franska och en behövde inget språkstöd. Vid kurstillfället i Gällivare hade dock trafikskolan inte varit på plats.

Det ska noteras att dessa intresseanmälningar inte var några formella anmälningar till trafikskolorna. Utbildning i Norrbotten AB tog därför kontakt med kvinnorna och frågade om de fick lämna deras namn och kontaktuppgifter till trafikskolorna, så att de i sin tur kunde ta kontakt med de intresserade kvinnorna. Trafikskolan i Kiruna bjöd in kvinnorna från kursen till en informationsträff i september, och två personer kom.

Det är två kvinnor som deltagit i den förberedande kursen *Rätt väg till körkort* och därefter valt att gå på trafikskola i Kiruna, och de har intervjuats digitalt av VTI:s forskare i februari-mars 2025. Fokus vid intervjun var på hur man upplevt förarutbildningen och om man tror sig haft nytta av den förberedande kursen *Rätt väg till körkort*. Intervjuerna spelades in med deltagarens samtycke och materialet transkriberades och analyserades av forskarna på VTI.

### 6.1. Intervjuer med trafikskoleelever

I de två följande avsnitten sammanställs resultaten från intervjuerna med de båda kursdeltagare som fortsatt/påbörjat förarutbildning på trafikskola, efter att ha gått kursen *Rätt väg till körkort*. I resultaten ingår även svar från mejlkorrespondens med trafikskolan, och som avses komplettera de båda intervjuerna. Namnen vi använder är fingerade.

#### 6.1.1. Mihret

Mihret, som vid intervjutillfället var 41 år, kom till Sverige år 2015 från Eritrea. Hennes hemspråk är tigrinja. Hon lever ensam med sitt tvååriga barn, och arbetar inom vård- och omsorg samt studerar på sfi. Mihret tog sin första körlektion på trafikskolan i juni 2024, det vill säga i nära anslutning till kursen *Rätt väg till körkort*. Hon hade varit med vid kurstillfället då trafikskolan var på besök och berättade om sin verksamhet. Vid intervjutillfället i februari månad 2025 hade Mihret tagit 35 körlektioner och 6 teorilektioner. Riskutbildning 1 genomförde hon redan i juni 2022, det vill säga ett par år innan hon påbörjade förarutbildningen med körlektioner. Riskutbildning 2 genomfördes i oktober 2024.

Mihret har inte haft möjlighet att mättränas med handledare – hon har inga släktingar eller vänner som kan hjälpa henne med det. Av den anledningen har hon endast kört med trafikskolan, vilket även gäller för hennes kvinnliga vänner, berättade hon. Vid ett tillfälle följde en språkstödare med under körlektionen. Trafikskolan berättar att det har varit svårt att koordinera Mihrets arbetsschema med trafikskolans respektive språkstödarens schema, vilket förklarar varför språkstödaren endast varit med vid ett tillfälle.

Mihret bor nära trafikskolan, och trafikläraren har ibland hämtat upp henne vid arbetsplatsen i samband med körlektion. Mihret berättar också att hon har haft fyra till fem olika trafiklärare, men upplever inte att det har varit något problem – ”alla är hjälpsamma”. Hon har haft både manliga och kvinnliga trafiklärare, vilket hon inte heller upplevt som något problem. Mihret anser att hon är klar med den praktiska delen, och fokuserar nu på att klara kunskapsprovet. Hon tror dock att hon kanske behöver ta fler körlektioner efter att hon klarat kunskapsprovet. Hon är medveten om att hon måste

klara körprovet inom fyra månader efter godkänt kunskapsprov för att få körkortet. Mihret säger att hon ”tänker kämpa på”. På trafikskolan har hon haft individuella teorilektioner (dvs. teorilektionerna genomfördes inte i grupp), fördelade på tre tillfällen med två lektioner (å 50 min) per tillfälle.

Vid intervjutillfället hade Mihret gjort fem kunskapsprov på svenska och ett kunskapsprov på tigrinja. Samtliga prov har hon bokat själv men ett kunskapsprov var hon tvungen att avboka eftersom hennes barn var sjuk, och hon tillägger att hon inte fick pengarna tillbaka för detta. I kunskapsprovet på tigrinja fick hon 34 rätt (52 rätt krävs för att bli godkänd), och hon avser att inom kort göra ett nytt kunskapsprov på tigrinja. Hon berättar också att när hon har tränat teori hemma, via en app, har hon klarat de tester som man kan göra i appen, men när hon kommer till Trafikverket Förarprov och ska göra kunskapsprovet blir hon rädd och stressad. Mihret säger också att hon ”tycker nog att svenska var lättare [att göra provet på] men blir stressad, tycker det är jobbigt”.

Trafikskolans representant anser dock inte att Mihret är redo för kunskapsprovet, och har påtalat detta för henne. Trafikskolan tillägger att det inte finns tillräckligt bra studiematerial på tigrinja, och att Mihret därför har använt en app på svenska för att lära sig teorin. Detta kan, enligt trafikskolan, vara en anledning till att hon först gjorde kunskapsprovet på svenska, innan hon provade på tigrinja (möjligheten att göra kunskapsprovet skriftligt på tigrinja kom i maj 2024). Trafikskolan lyfter även att det är just språket som är en barriär för Mihret. Andra utmaningar, och som lyfts av Mihret själv, är att hon är ensam med sitt barn som ska lämnas och hämtas på förskola, och att hon både förvärvsarbetar och studerar sfi, vilket gör det svårt att få tid till förarutbildningen. Mihret hoppas på att kunna få sitt körkort i mars detta år (2025). Hon tror att körprovet kommer att vara mindre svårt att klara av jämfört med kunskapsprovet.

I intervjun lyfter Mihret att hon uppskattar trafikskolans hjälpsamhet. Trots vissa språkförbristningar under intervjun framkommer en bild av att trafikskolans besök på kursen *Rätt väg till körkort* varit avgörande för att Mihret skulle ta tag i sin förarutbildning. Ett körkort skulle betyda mycket för Mihret, och hon lyfter att bilen är viktig för vardagen i Sverige. För hennes del skulle körkort och bil till exempel innebära att hon kan skjutsa sitt barn till och från förskola, handla och köra till och från sitt arbete.

### 6.1.2. Danait

Vid intervjutillfället var Danait, som kommer från Eritrea, 44 år. Hon kom till Sverige 2018, och arbetar idag på ett äldreboende. Danait bor tillsammans med sin man och deras fyra barn. Mannen (som kom till Sverige tidigare än övriga familjen) har körkort, och i hushållet finns även en bil. Danait hade inte körkort i Eritrea. Hon berättar att även de två äldsta barnen håller på att ta körkort.

Liksom Mihret hade Danait varit med under det tillfälle då trafikskolan kom på besök till kursen *Rätt väg till körkort*. Knappt tre månader senare tog Danait sin första körlektion på trafikskolan. Vid intervjutillfället hade Danait tagit femton körlektioner, mellan augusti och oktober 2024.

Riskutbildning 1 genomfördes i slutet av juli 2024, innan hon hade tagit sin första körlektion.

Riskutbildning 2 genomfördes i slutet av augusti samma år, och som hon tycker gick bra. Hon har inte haft tolk under riskutbildningarna men hon menar att hon förstod det som lärdes ut. Enligt trafikskolan har Danait själv bokat riskutbildningarna, men anser att Danait inte varit redo för riskutbildning 2.

Riskutbildning 1 gjorde Danait som en start på förarutbildningen och trafikskolan beklagar detta, men menar att det är vanligt bland de utrikesfödda.

Danait har inte haft språkstödare under körlektionerna på trafikskolan (enligt trafikskolan vill hon inte ha språkstöd). Några ord har varit svåra att förstå, men hon har haft möjligheten att fråga trafikläraren om något varit oklart, berättar hon. Danait har haft tre olika trafiklärare under körlektionerna, två män och en kvinna, och hon tycker att de har varit bra. För Danait har det dock varit svårt att få tid till körlektioner, med anledning av sitt arbete. Hon upplever även att körlektionerna är dyra, och hon uppskattar att hon hittills betalat 19 000 kronor för sina körlektioner på trafikskolan,

riskutbildningarna inkluderat. Danait har även övningskörts tillsammans med sin man, som är hennes handledare. Han är även handledare till familjens två barn som håller på att ta körkort. För tillfället övningskör Danait inte, men ska börja göra det igen inför förarprovet: ”Jag har inte börjat på riktigt, men i framtid jag ska köra med han [maken], jag har stoppat”. Inför förarprovet planerar hon även att ta fler körlektioner på trafikskolan.

Danait berättar att hon inte har tagit så mycket hjälp från trafikskolan vad gäller den teoretiska delen. Istället har hon använt en app samt böcker – i båda fallen har dessa funnits på såväl svenska som hennes modersmål, tigrinja. Körkortsböcker har hon lånat på biblioteket. Det hon tycker är svårt med teorin är reglerna, och hon tycker överlag att den teoretiska delen är svårare än den praktiska körningen. Vidare berättar Danait att hon och hennes barn, som också håller på att ta körkort, hjälper varandra med att förstå teorin. Hon tillägger att hennes barn är duktiga i svenska, och därför kan hjälpa henne.

Danait har gjort ett kunskapsprov, som hon anmälde sig själv till. Provet gjordes på tigrinja, men blev inte godkänt. Hon har nu en paus med förarutbildningen, och har efter kunskapsprovet inte tagit fler körlektioner på trafikskolan (den sista körlektionen gjordes i oktober 2024). Anledningen är kostnaden. Danait har ingen plan för när hon ska påbörja förarutbildningen igen, men hoppas att hon ska få sitt körkort under sommaren (2025). Hon förstår att hon måste läsa mer teori för att klara kunskapsprovet och tror att det praktiska förarprovet kommer att vara lättare än kunskapsprovet. Trafikskolans anser att Danait har gjort ungefär en tredjedel av sin utbildning, och att hon behöver mer kunskaper om teorin och att hon ännu inte är redo för vare sig kunskapsprov eller förarprov

På frågan om Danait har haft nytta av kursen *Rätt väg till körkort* svarar hon nej, men utan att närmare förklaring ges. Danait har en tydlig önskan om att ta körkort, och kanske skulle hon ha börjat på trafikskola även om hon inte gått kursen *Rätt väg till körkort*. Det tycks dock som att *Rätt väg till körkort*, och trafikskolans besök under kursen, gav en ”puff” till att påbörja förarutbildningen. För Danait är det viktigt med körkort, det skulle underlätta för att handla, slippa vänta på bussar och det skapar större möjligheter att få andra jobb – om hon får körkort vill hon gärna börja arbeta på LKAB.

---

## 7. Sammanfattande diskussion

---

I detta kapitel ges inledningsvis en sammanfattande diskussion av studiens genomförande och de resultat som framkommit i utvärderingen.

### 7.1. Informationsspridning och rekrytering till kursen ”Rätt väg till körkort”

Olika rekryteringsvägar användes till kursen *Rätt väg till körkort*, och det uppdagades ett behov av ”mellanhänder”, så som chefer inom vård och omsorg, eller rektorer på gymnasieskola och lärare för yrkesutbildningar, och som kunde förmedla information och broschyrer om kursen. Dessa personers engagemang hade stor betydelse. Ytterligare en erfarenhet är att besök för information om en kurs av detta slag, i detta fall under sfi-utbildning, överlag kan väcka tankar på körkortstagande hos målgruppen och som tidigare inte funnits: man börjar prata sinsemellan om körkort och till exempel om möjligheten att ta körkort för lastbil. En fråga som uppstått under projektets gång är huruvida rekrytering i samband med eventuella framtida liknande kurser kan förenklas genom nyttjande av sociala medier. Erfarenheter från integrationsarbete på lokal nivå har dock visat att det bästa sättet att sprida information till den aktuella målgruppen är från mun till mun, och att just sociala medier inte har så stor effekt.

Av intervjuer med deltagare vid sista kurstillfället framkom det att en del av deltagarna hade andra förväntningar av kursen. Möjligen kan det handla om att några av deltagarna hade fått information om kursen via vänner, och därför inte tagit del av information från någon i projektgruppen och/eller broschyren om kursen. Om så inte är fallet har det brustit i informationen om vad kursen skulle innehålla, varför den bör ses över och eventuellt revideras inför framtida användning. Det är också möjligt att informationen inte riktigt nått fram med anledning av att broschyren endast fanns på lätt svenska, och inte på deltagarnas modersmål.

Meningen var att kursen skulle erbjudas till utrikesfödda kvinnor som varit i Sverige ett fåtal år och att de därefter skulle påbörja förarutbildning. Detta eftersom Trafikverket Förarprov uppmärksammat att utrikesfödda män tog körkort mycket tidigare sedan de kommit till Sverige än vad utrikesfödda kvinnor gjorde. Det var dock inte möjligt att i projektet göra en avgränsning till hur länge kvinnorna varit i Sverige, eftersom antalet anmälda var lägre än vad vi hoppats.

### 7.2. Kursens tidschema och tidsåtgång

I samband med rekrytering av kursdeltagare framkom tydligt vikten av flexibilitet för att möta kvinnornas förutsättningar, till exempel rörande tid för kurstillfällen. Med anledning av att flertalet av deltagarna arbetade, förlades kursen på kvällstid.

Av intervjuer med deltagare framkom önskemål om längre kurstillfällen. Frågan är dock om deltagare orkar mer än tre studietimmar, speciellt om deltagarna dessutom har arbete, barn och/eller studerar. En kompromiss skulle kunna vara att deltagarna får en frivillig ”hemuppgift”, då de till exempel ser på en film om ett ämne som sedan ska diskuteras på kommande kursträff. Att däremot göra en längre kurs som innehåller mer körkortsteori, skulle troligen vara önskvärt

### 7.3. Deltagarnas språknivå och betydelsen av språkstödjare

Ett kriterium för deltagande var att man hade läst sfi på språknivå C eller D, eller hade högre kunskaper i svenska. Erfarenheter från såväl kursledare som intervjuare (forskarna) är dock att språknivån inte alltid tycktes uppfylla detta, och att det upplevdes svårt för kursledare och forskare att göra sig förstådda, alternativt vara säkra på att ha blivit förstådd. Intervjuerna med kursledarna ger en indikation om att det inför eventuella framtida kurser bör ställas högre krav på deltagarnas språknivå i svenska. Liknande erfarenheter och synpunkter rörande deltagarnas språknivå har framkommit i en

tidigare insats av detta slag (Hallin, 2020). I kursmaterialet bör svåra begrepp och speciella trafikord finnas förklarade på olika sätt eller att det finns tips till kursledare om hur de kan förklaras med hjälp av olika metoder (t.ex. film, bilder eller att rita).

Språkstödjarna var av stor betydelse, och som även lyfts i tidigare insats (Hallin, 2020) Det borde även vara av extra betydelsefullt om språkstödjarna dessutom själva har genomgått förarutbildning i Sverige, vilket skapar bättre förutsättningar till att förklara till exempel termer och begrepp.

#### 7.4. Kursledarnas roll och erfarenheter

Med anledning av kursdeltagarnas varierande språkkunskaper, bakgrunder och möjligheter att närvara vid kurstillfällena (det förekom frånvaro med anledning av t.ex. arbete eller sjuka barn) krävdes stor flexibilitet hos kursledarna. Inför framtida kurser av detta slag bör därför kursledare initialt förse med tips på ytterligare material att använda, för att kunna tillmötesgå deltagares olika behov och önsningar. Flexibilitet från kursledarens sida är sannolikt mycket viktig, samtidigt som det inte får innebära att viktiga delar av det ursprungliga innehållet inte förmedlas.

En fråga som uppstått är om kursledarens kön har betydelse i kurser för utrikesfödda kvinnor. Den kvinnliga kursledaren trodde inte att det har någon betydelse, medan den manliga kursledaren menade att interaktionen under kursen troligtvis skulle ha varit större med en kvinnlig kursledare utifrån en kulturell aspekt, och att deltagarna till exempel då hade vågat ställa fler frågor. Vad gäller trafiklärare spelade det enligt de två intervjuade kvinnorna från Eritrea, som påbörjat förarutbildningen efter kursen *Rätt väg till körkort*, ingen roll om trafikläraren var man eller kvinna.

#### 7.5. Behov av att få hjälp med körkortsteori

I intervjuerna framkom tydligt uppfattningen om att körkortsteorin är svår. På frågan om det var något som saknades i den genomgångna kursen var ett vanligt svar att de hade önskat mer av just teori. Detta i sin tur är sannolikt även kopplat till det svenska språket – man lär sig inte trafikord/begrepp som ”riskutbildning”, ”högerregel” och ”dikesren” på sfi-kurser. Framtida liknande kurser bör därför ha mer fokus på just den teoretiska delen av förarutbildningen, där olika trafikbegrepp förklaras. I detta sammanhang kan olika pedagogiska metoder nyttjas, såsom att rita på tavla, visa på bilder i bok, titta på video-klipp. Detta belyser vikten av att kursledaren är flexibel och att det finns olika metoder och olika material att tillämpa. I tidigare liknande kurser har till exempel en bilmatta (lekmatta för barn) använts för att förklara olika trafiksituationer och teoretiska trafikbegrepp. Det skulle sannolikt, som tidigare nämnts, även vara bra med språkstödjare som själva har genomgått den svenska förarutbildningen, vilket också lyftes av den kursledare som dessutom fungerade som språkstödjare. Ytterligare en möjlighet är att inför en körkortsförberedande kurs av detta slag sammanställa en ordlista med trafikbegrepp, vilket bland annat har lyfts i en utvärdering av en tidigare förberedande kurs för utrikesfödda (Hallin, 2020).

Representanterna för trafikskolorna i Gällivare och Kiruna uppgav att de vanligtvis inte ger teorilektioner på trafikskolan eftersom de blivit utkonkurrerade av digitala alternativ, till exempel olika appar för att lära sig körkortsteori. Den ena av de körkortstagande kvinnor som intervjuades hade dock fått enskilda teorilektioner. Våra resultat visar på ett behov av fysiska möten, där man kan ställa direkta frågor till kursledaren, men också diskutera sinsemellan. Detta är också i linje med vad som föreslås i Transportstyrelsens regeringsuppdrag gällande en översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B, där Transportstyrelsen föreslår att Skolverket får i uppdrag att ta fram en kurs i trafikkunskap på grundläggande nivå inom Komvux för att förbereda eleven för förarutbildning till behörighet B. Fokus i en sådan kurs ska vara på språk och termer som behövs för att förstå och kunna ta till sig förarutbildningen (Transportstyrelsen, 2024, s.114–116).

## 7.6. Möjlighet till förarutbildning på trafikskola

I projektet planerades det för att trafikskolan på vardera orten skulle komma till ett av kurstillfällena och berätta om sin verksamhet, och för att erbjuda kursdeltagarna att ställa frågor. I praktiken blev det dock endast besök av trafikskolan på ena ortens kurs, men detta besök var mycket uppskattat av kursdeltagarna. Efter kursen *Rätt väg till körkort* var det två kvinnor (invandrade från samma land) som påbörjade förarutbildning på trafikskola och som har intervjuats. Med anledning av det låga antalet intervjuade ska resultaten endast ses som exempel på hur förarutbildningen genomförs och upplevs, och huruvida kursen *Rätt väg till körkort* har haft betydelse i detta sammanhang.

Vår tolkning är att trafikskolans besök inspirerade de båda kvinnorna till att genomgå förarutbildning. Den ena kvinnan tog cirka två körlektioner per vecka under två månaders tid, och genomförde båda riskutbildningarna under denna korta tid. När hon inte klarade kunskapsprovet tog hon en paus. Den andra kvinnan har tagit många körlektioner, har fått hjälp med teori på trafikskolan och har gjort flera kunskapsprov men ännu inte klarat det. Genom projektet erbjöds kvinnorna att få med en språkstödare under körlektioner och riskutbildningar, men de ansåg sig inte behöva detta eller att det blev praktiskt omöjligt att genomföra med anledning av möjliga körtider, kvinnans och språkstödarens arbets-/studietider m.m. Trafikskolorna hade dock inget emot att ha med en extra person i bilen som ger språkstöd, men det får inte störa undervisningen eller trafiksäkerheten.

De båda intervjuade kvinnorna upplever teorin och kunskapsprovet som svårt, vilket med all sannolikhet beror på brister i språkförståelse. De tror också att körprovet kommer vara lättare att genomföra än kunskapsprovet. Det ska här tilläggas att trafikskolorna inte ansett kvinnorna redo för att genomföra kunskapsproven, och att kvinnorna själva anmält sig till dessa. En jämförelse med den framtagna statistiken från Trafikverket Förarprov (avsnitt 4.1) visar att godkännandegraden för kvinnor som gjort kunskapsprov B med språkvalet tigrinja, samtliga försök, är 10 procent, samt att medelåldern är hög, 38 år. Detta pekar på vikten av att vara bra förberedd när kunskapsprovet ska göras, och att det troligen är svårare språkmässigt när man som vuxen kommit till Sverige. Statistiken är framtagen innan det var möjligt att göra kunskapsprovet skriftligt på Tigrinja. Dessutom har det framkommit i projektgruppen och från trafikskolorna att det finns en uppfattning bland utrikesfödda som vill ta körkort att man ska inleda förarutbildningen med riskutbildning 1. Detta beklagas av trafikskolorna som inte anser att eleven i ett så tidigt skede har möjlighet att tillgodogöra sig riskutbildningen. Samma sak gäller för riskutbildning 2, halkkörningen, det vill säga att den inte ska genomföras för tidigt i utbildningen. Detta indikerar att en framtida kurs av det slag som *Rätt väg till körkort* är, bör ge än större tydlighet när det gäller förarutbildningsprocessen och dess upplägg. Här kan den kurs som Transportstyrelsen föreslår ska införas, fylla behovet (se avsnitt 7.5).

## 7.7. Handledare och möjlighet till mängdträning

Det var få av deltagarna på kursen *Rätt väg till körkort* som uppgav att de hade tillgång till handledare för att kunna mängdträna. Flera menade också att det var svårt att hitta lämplig handledare. Detta framkom även i intervjuerna med de två kvinnor som påbörjade förarutbildning på trafikskola, vilket även har framkommit från tidigare insatser för att främja utrikesföddas körkortstagande (Ideella Körkortsföreningen Sverige, 2024; Rogsten, 2021). Att det råder brist på handledare styrks av Transportstyrelsen (2024, s. 111), som framhåller att det är svårare för blivande förare med annat modersmål än svenska, samt högre ålder än genomsnittet, att hitta en handledare. Transportstyrelsen föreslår att en handledare ska kunna handleda högst fem elever per år (under tillståndets giltighetstid på fem år) jämfört med dagens fem elever under femårsperioden (Transportstyrelsen, 2024, s. 109–114). Vidare menar Transportstyrelsen att detta kan underlätta, exempelvis för utrikesfödda och äldre, att finna en handledare och för exempelvis föreningar att på ideell grund hjälpa till med handledning.

Projektgruppen ansåg det viktigt att i kursen informera om de krav som finns på handledare och att de inte ska ersättas ekonomiskt, för att det då kan bli en form av olaglig trafikskola. Huruvida detta



budskap togs emot i kursen *Rätt väg till körkort* är dock oklart. Vikten av informationsmaterial för blivande förare och handledare om privat övningskörning lyfts av Transportstyrelsen i utredningsuppdraget (Transportstyrelsen, 2024, s. 96–101). Transportstyrelsen är den myndighet som föreslås ta fram sådant material, och som ska tillhandahållas elektroniskt på olika språk. Materialet ska bland annat bestå av färdiga övningar som ger struktur till övningskörningen

I en tidigare genomförd förberedande kurs i Angered (projektet *DRIVA*) rekryterades svenskfödda kvinnor som handledare, med krav på att de skulle ha genomgått introduktionsutbildning på trafikskola (Rogsten, 2021). Detta fungerade mycket bra, och många svenskfödda kvinnor – ofta pensionärer – anmälde sig som handledare. Trots detta behövdes fler, vilket även det ger en bild av svårigheterna med att hitta handledare. Ett annat exempel är *Ideella körkortsföreningen i Sverige*, initierat av en privatperson i Robertsfors. Personer kan anmäla sig till föreningen för att få bli handledare (utan ekonomisk ersättning), och övningskörning sker i föreningens fordon men där eleven betalar bränslekostnaden (Ideella Körkortsföreningen Sverige, 2024). I båda fallen är detta exempel på hur bristen på handledare kan lösas, om de körkortstagande inte själva har någon i sin närhet som kan vara handledare. En förberedande kurs av det slag som vårt projekt utgör, i kombination med olika lösningar för handledarbrist, skulle sannolikt kunna vara en framgångsfaktor för målgruppen.

## 7.8. Finansiering av körkort

Utöver ovan nämnda brist på tillgång till handledare, framkom i intervjuerna att kostnaden för förarutbildningen är en stor barriär. Några av kursdeltagarna hade till exempel påbörjat en förarutbildning tidigare, men varit tvungna att avbryta på grund av just kostnaden. Flera efterfrågade också hjälp med kostnaden från kommunen eller staten. Den tidigare möjligheten till CSN-lån är numera också borttagen (se avsnitt 4.2). En av de intervjuade kvinnorna som efter kursen påbörjat förarutbildning, lyfte ekonomin som det stora hindret och som tvingat henne att ta en paus i körkortstagandet.

Om en körkortsförberedande kurs ger information om hur man ska lägga upp utbildningen, det vill säga i vilken ordning olika moment bör komma (exempelvis inte starta med riskutbildning 1), samt ger en grund i teorikunskap, så underlättar det för en körkortselev. Denne kommer då ha en stadigare grund att stå på redan inledningsvis, vilket minskar behovet av teorilektioner på trafikskola, underlättar under körlektionerna när förståelse av trafikregler och vägskyltar redan finns, samt minskar antalet omprov. Sammanfattningsvis kan alltså en förberedande kurs minska körkortselevens kostnader för förarutbildningen. Vår förhoppning är att Transportstyrelsens förslag om en kurs i trafikskunskap, som nämnts under avsnitt 7.5, kommer att träda i kraft.

## 7.9. Slutord

De främsta barriärer som framkommit i projektet för utrikesfödda kvinnor att ta körkort är ekonomi, språksvårigheter, arbetstider (inte sällan kombinerade med svenska-utbildning), och att kunna mängdträna med en handledare. Detta är yttre omständigheter som kursen *Rätt väg till körkort* inte har kunnat påverka. Vi tror däremot att ett utökat kursinnehåll där flera pedagogiska metoder används och som ger kunskap och förståelse om trafik, trafikregler, vägskyltar m.m. skulle underlätta att ta till sig den körkortsteori och körträning som erbjuds i förarutbildningen, samt underlätta när de på egen hand söker kunskap i appar och böcker. En nyckel till detta är dock en högre nivå av språkförståelse, samt att det gärna också finns tillräckligt med material på deras modersmål.

---

## 8. Rekommendationer

---

Sammanställda erfarenheter av planering och genomförande av den förberedande kursen om körkortstagande, och resultaten från intervjuer med kursdeltagare och kursledare, samt erfarenheter från andra liknande insatser i Sverige, borde vara till nytta i andra kommuner som arbetar med integrationsfrågor. Speciellt kan detta vara av vikt för kommuner som har brist på invånare med körkortsinnehav, och till yrken med sådant krav. Vi rekommenderar att det finns en utpekad aktör för genomförandet av hela kursen (t.ex. ett studieförbund) men som kan inhämta inspiration, kunskap och hjälp från andra intressenter (t.ex. kommunens integrationssamordnare, trafiksäkerhetsorganisationer, trafikskolor).

Här följer rekommendationer för hur framtida förberedande kurser kan genomföras, med syfte att öka möjligheterna för utrikesfödda kvinnor att ta körkort.

### Information och rekrytering

- Olika informations- och rekryteringskanaler används parallellt, så som broschyrer, besök på utbildningar och arbetsplatser, kontakter med föreningar m.m.
- Information och rekrytering genomförs med fördel av lokala aktörer som redan har ett stort kontaktnät inom målgruppen, till exempel integrationssamordnare inom den kommun där kursen ska genomföras.
- Spridning av informationen gynnas av om det sker både skriftligt (t.ex. broschyr) och muntligt (t.ex. genom besök på arbetsplatser, skolor etc).

### Språknivå

- Det är av stor vikt att det i samband med anmälan till kurs framgår att deltagaren har en tillräckligt hög språknivå i svenska för att kunna tillgodogöra sig kursen.

### Språkstödjare

- Språkstödjare under kursen har sannolikt betydelse och det rekommenderas att språkstödjaren själv har genomgått svensk förarutbildning, vilket innebär förståelse för och kunskap om dels den svenska förarutbildningen, dels de svårigheter som kan möta utrikesfödda som ska ta körkort i Sverige.

### Kursledare

- Kursledare är väl kunnig och förberedd inom ämnet trafik kunskap och har erfarenhet av att undervisa utrikesfödda. Undervisningen kan kräva ett stort mått av flexibilitet när det gäller kursinnehåll, material och tidsaspekter.
- Möjligen är det en fördel om kurser för kvinnor har kvinnliga kursledare, men det beror troligen på kvinnornas bakgrund avseende kultur och/eller religion.

### Kursnärvaro

- Kursledare är tydlig med att kursen startar ett exakt klockslag.
- Det ska finnas en fast starttid, men där den första kvarten kan ägnas åt exempelvis kort repetition från tidigare kurstillfälle, eller då kursdeltagare har möjlighet att ställa frågor.

## Kursens innehåll och fokus

- För att förbereda blivande trafikskoleelever på den teori de behöver lära sig i förarutbildningen innehåller kursen regelkunskap och genomgång av olika trafikbegrepp.
- Med tanke på ekonomi och effektivitet visar kursen den blivande körkortseleven hur förarutbildningen kan struktureras när det gäller teoriinläring, körlektioner, riskutbildningar och förarprov.

## Metoder och kursmaterial

- En bredd av metoder och kursmaterial skapar bättre förutsättningar för förståelse och inläring. Exempelvis har visuellt material i form av videor eller att rita på tavla visat sig vara uppskattat och framgångsrikt.
- Kursdeltagarna erbjuds information om var man till exempel kan ladda ner filmer om trafik kunskap på lätt svenska.
- Utformande av en ordlista med trafikbegrepp som deltagarna kan få innan kursstart, och som kan utgöra utgångspunkt för diskussioner.
- Användning av en bilmatta för att träna på olika trafikbegrepp och trafiksituationer.
- Digitalt teorimaterial översätts med hjälp av AI till aktuellt språk, vilket skulle kunna vara en hjälp för kursdeltagare och körkortselever.

## Samarbete mellan lokala aktörer

- Besök av/på trafikskola vid något kurstillfälle, då de berättar om sin verksamhet och deltagare kan ställa frågor samt eventuellt anmäla sig till trafikskolan.

## Utvärdering

- I utvärderingssyfte rekommenderas att både kursdeltagare och kursledare efter genomförd kurs fyller i ett enklare frågeformulär om kursen och dess innehåll, alternativt intervjuas.

---

## Referenser

---

- Abdul Reda, Z. (2021, 13 november). *Projekt ger kvinnor i Angered möjlighet att ta körkort*. SVT Nyheter Väst. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vast/kvinnor-far-mojlighet-att-ta-korkort-med-hjalp-av-driva>. Uppdaterad 14 november 2021 [2024-01-23].
- Arjeplogarn (2023). Trafik- och språkutbildning för nyanlända på Lärcentra. *Arjeplogar'n*, nr 10, s. 5. <https://www.calameo.com/read/0074550279c2d7e7a1058>.
- Berglin, R. (2019, 28 december). Nyanlända kvinnor i Oskarshamn får stöd för att ta körkort. *SVT Nyheter*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/smaland/nyanlanda-kvinnor-i-oskarshamn-far-stod-for-att-ta-korkort>. Uppdaterad 30 december 2019. [2024-01-015].
- Bilda (2024). *Trafikstart på lätt svenska*. <https://www.bilda.nu/arr/1204559/trafikstart-pa-latt-svenska-720000>. Uppdaterad 11 januari 2024 [2024-01-12].
- Carlbaum, S. (2022). Refugee women's establishment in the rural north of Sweden: cultural capital in meeting local labour market needs. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 48(5), 1210–1227.
- CSN (2023). *Leder körkortslån till körkort?* CSN, Rapport 2023:4. <https://www.csn.se/download/18.50e9a50918a19bce8d51d3/1693938027162/CSN%20-%20Leder%20k%C3%B6rkorts%20till%20k%C3%B6rkort.pdf>
- CSN (2024). *Körkortslån*. <https://www.csn.se/bidrag-och-lan/korkortslan.html> Uppdaterad: 2024-01-08 [2024-01-15].
- Forward, S., Lindgren, H., Stave, C., Henriksson, P. & Nyberg, J. (2018). *Effekterna av begränsat antal handledarskap: en utvärdering*. VTI rapport 974, Linköping: VTI (Statens väg-och transportforskningsinstitut).
- Fritzon, C. & Ismail Jama, M. (2021). "Nyckeln till samhället" – många har fått hjälp av förening med körkortet. *Sveriges Radio P4 Dalarna*, publicerat 23 november 2021. <https://sverigesradio.se/artikel/nyckeln-till-samhallet-manga-har-fatt-hjalp-av-forening-med-korkortet>
- Gisby, C. (2018). Frivilliga i Robertsfors testar gränserna. Mängdträning i otydligt lagrum. *MITT I TRAFIKEN*, 2/2018, s. 16–19. [https://issuu.com/strserviceab/docs/mit\\_nr\\_2\\_2018\\_ori\\_wb?mode=window](https://issuu.com/strserviceab/docs/mit_nr_2_2018_ori_wb?mode=window)
- Hallin, H.U. (2020). *Förberedande Trafikutbildning – Ett JÄTTEBRA projekt. Slutrapport från utvärderingen*. Apel AB.
- Holm, L. (2018, 8 mars). Hjälper nyanlända med körkort – men kan stoppas. *Dagens ETC*. <https://www.etc.se/inrikes/vi-ar-ingen-korskola-utan-en-laxhjalp>.
- Ideella Körkortsföreningen Sverige (2024). *Är du en körkortsvän?* <https://www.iksriks.se/> [2024-01-10].
- Johansson, M. (2019, 8 februari). Vi är läxhjälp - inte trafikskola. *Folkbladet*. <https://www.folkbladet.nu/2018-02-08/vi-ar-laxhjalp-inte-trafikskola>. Uppdaterad 12 april 2019 [2024-01-11].
- Krums Vabins, M. (2017, 23 mars). Hjälper med körkortsteori i Tjärna Ängar lockar många kvinnor. *Sveriges Radio P4 Dalarna* <https://sverigesradio.se/artikel/6658138>
- Kulturrådet (2023). *Stärkta bibliotek*. <https://www.kulturradet.se/sok-bidrag/starkta-bibliotek/> [2024-01-12].
- Länsstyrelserna (2021). *Insatser riktade till utrikes födda kvinnor som står långt ifrån arbetsmarknaden och utbildning - en exempelsamling*.

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.47dc7e74182e92fe269ba9c/1662097259857/Exempelsamling%20upps%C3%B6kande%20och%20motiverande%20arbete.pdf>

Nordmark, M. & Jakobsson, N. (2022). *Återindustrialiseringen av Norrland: En kompetensförsörjningsfråga med samverkan i fokus*. Umeå: Umeå universitet.

Oskarshamns kommun (2019). *Nu kör vi – för arbete och körkort till nyanlända kvinnor*. <https://meltwater.pressify.io/publication/5e20399b8aeed50004de82dc/5cb82a1ecd889a100079b095>. [2024-01-09].

Prop. 2021/22:190. *Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på Transportområdet*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet.

Regeringskansliet (2023). *Agenda 2030. Mål 5. Jämställdhet*. <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-mal-5-jamstalldhet/>.

Regeringskansliet (2023). *Möjligheten att ansöka om körkortslån upphör 1 januari 2024. Pressmeddelande från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/12/mojligheten-att-ansoka-om-korkortslan-upphor-1-januari-2024/>

Rogsten, E. (2021, 13 november). *Hajar, 26, vill stärka kvinnor i Angered*. *Expressen*. <https://www.expressen.se/gt/hajar-26-vill-starka-kvinnor-i-angered/> [2024-01-23].

SFS (2018:1118). *Förordning om körkortslån*. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20181118-om-korkortslan\\_sfs-2018-1118/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20181118-om-korkortslan_sfs-2018-1118/) [2024-01-15].

Silkehammar, Y. & Falk, F. (2019). *Jag vill ha bil, villa och körkort*. Examensarbete, Malmö universitet/Lärande och samhälle.

STR (2020). *Körkort för integration och arbete*. <https://www.str.se/mittitrafiken/artikelarkiv/korkort-for-integration-och-arbete/> [2024-01-05].

Sveriges Radio (2020, 27 januari). *Nyanlända får hjälp med övningskörning*. <https://sverigesradio.se/artikel/7393314> [2024-01-05].

Trafikverket (2021). *Underlagsrapport till regeringsuppdraget att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering 2022–2025*. Publikationsnummer 2021:156.

Transportstyrelsen (2024). *Översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B. Utredningsuppdrag*. TSG 2023-1619.

Vägverket (2008). *Vägverkets utvärdering av NIT: Utvärdering av projektet Nya svenskar i trafiken och utbildningsmaterialet Tillsammans i trafiken*. Publikation 2008:47. Vägverket: Borlänge.

Winther, E. (2023). *Bloggen. Stärkta bibliotek-satsningen som blev permanent*. Regionbibliotek Stockholm. <https://regionbiblioteket.se/2023/11/02/starkta-bibliotek-satsningen-som-blev-permanent/> [2024-01-11]

---

## Bilaga 1. Inbjudningsbroschyr

---

# RÄTT VÄG TILL KÖRKORT

→  
För att fler utrikesfödda kvinnor  
ska ta körkort erbjuds våren  
2024 en förberedande kurs

## VILL DU GÅ EN FÖRBEREDANDE KURS OM HUR DU TAR KÖRKORT?

I den här kursen får du lära dig om trafiksäkerhet och hur du tar körkort på bästa sätt. Kursen ingår i ett unikt forskningsprojekt i Gällivare och Kiruna om utrikesfödda kvinnors körkortstagande.

### KURSERBJUDANDE

- Du får kunskap om hur det går till att ta körkort i Sverige.
- Du lär dig om trafiksäkerhet.
- I slutet av kursen kan du göra din plan för att ta körkort och bli en säker förare.
- Kursen är gratis.
- På kursen finns språkstöd på ditt hemspråk.

## VI VILL ATT DU SKA

- Vara kvinna född i annat land än Sverige.
- Ha läst SFI på C- eller D-nivå eller ha högre kunskaper i svenska.
- Bo i Kiruna och tala arabiska eller tigrinja *eller* bo i Gällivare och tala arabiska eller franska.
- Kunna delta vid fyra tillfällen kl. 18:00 – 20:15.

---

### TISDAGAR (GRUPP 1)

Datum: 16/4, 23/4, 7/5, 14/5

---

### ONSDAGAR (GRUPP 2)

Datum: 17/4, 24/4, 8/5, 15/5

---

### TORSDAGAR (GRUPP 3)

Datum: 18/4, 25/4, 2/5, 16/5

---

Foto: Igor Stevanovic/Mostphotos.com







Foto: Dean Drobot/Mostphotos.com

## VI VILL INTERVJUA DIG...

...i början och slutet av kursen för att lära oss mer om utrikesfödda kvinnors tankar om att ta körkort och vad du tycker om kursen.

## ETT KÖRKORT GÖR DET LÄTTARE ATT...

...få jobb – många yrken kräver körkort.

...få ett bättre jobb.

...kunna handla mat.

...kunna skjutsa barn och familj.

...hälsa på släktingar och vänner.

Kursen ingår i ett forskningsprojekt, *"Utrikesfödda kvinnors körkortstagande"*, som ägs av VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) i samverkan med Gällivare kommun, Kiruna kommun och Utbildning i Norrbotten AB.

**Anmäl dig till**  
**[anna.gren@sv.se](mailto:anna.gren@sv.se)**

Utbildning i Norrbotten AB  
senast 5 april.



KIRUNA KOMMUN



Gällivare  
kommun



Utbildning i  
Norrbotten AB

**v**ti

---

## Bilaga 2. Kursplan

---

### Rätt väg till körkort

Kursort: Kiruna och Gällivare, 4 träffar kl. 18-20:15

#### Träff 1:

Presentation av kurs, ledare och deltagare

Enskilda intervjuer (finns färdigt intervjuformulär framtaget av VTI)

Förväntningar på kursen (ev. vid träff 2 beroende på tid)

#### Träff 2:

Vilka är fördelarna med att ha körkort – diskutera

Trafiksäkerhet (körkort, bilbälte, barn i bil, hastighet, nykter i trafik)

[Lätt svenska, film 4. Använd bilbälte \(youtube.com\)](#)

[Lätt svenska, film 5. Barn i bil \(youtube.com\)](#)

[Lätt svenska, film 6. Håll hastigheten \(youtube.com\)](#)

[Lätt svenska, film 7. Nykter trafik \(youtube.com\)](#)

[Lätt svenska, film 8. Körkort - YouTube](#)

För ledaren extra material vid behov:

[handledning\\_lattsvenska\\_220413.pdf \(ntf.se\) kapitel 6-11](#)

[https://ntf.se/bibliotek/informationspaket/pa-latt-svenska\\_kapitel\\_6-11](https://ntf.se/bibliotek/informationspaket/pa-latt-svenska_kapitel_6-11)

#### Träff 3:

trafikverket.se Vägen till körkort

<https://www.trafikverket.se/korkort>

<https://www.transportstyrelsen.se/korkort>

Ekonomi – vad kostar det? Se exempel körkort kalkyl

#### Träff 4:

Nästa steg, hur går du vidare för att ta körkort – besök av trafikskolor

Intervju 2, Susanne och Jonna, VTI intervjuar via Teams

Sammanfattning av kursen. Deltagarna får kursintyg.

Under träffarna har vi genomgångar samt resonerar och diskuterar tillsammans. I slutet av varje träff får deltagarna länkar till filmer mm som vi gått igenom under träffen så att de kan titta efter kurstillfället.

**V**TI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vi bedriver forskning och utveckling för att förbättra kunskapen om infrastruktur, trafik och transporter. Genom vårt arbete bidrar vi till att nå Sveriges transportpolitiska mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Vi utför forskning på uppdrag inom alla transportslag och arbetar i en tvärvetenskaplig organisation. Den kunskap vi genererar ger viktig information till aktörer inom transportsektorn och används ofta direkt i nationell och internationell transportpolitik.

Utöver forskning erbjuder vi utredningar, rådgivning samt olika mät- och provningstjänster. På VTI har vi avancerad forskningsutrustning av olika slag och världsledande körsimulatorer. Vi har även ackrediterade laboratorier för vägmaterial och krocksäkerhetstestning.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs som samlar in och sprider information om svensk transportforskning. Biblioteket ger stöd och vägledning till alla som söker information inom området vilket inkluderar lån- och kopierservice. Exempel på uppdrag är informationssökningar, handledning i referenshantering och skräddarsydd service till myndigheter och organisationer.

I Sverige samarbetar VTI med universitet och högskolor som bedriver relaterad forskning och utbildning. Vi deltar regelbundet i internationella forskningsprojekt, främst i Europa, och är aktiva inom internationella nätverk och allianser. Vi är cirka 240 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

**vti**

Statens väg- och transportforskningsinstitut • [www.vti.se](http://www.vti.se) • [vti@vti.se](mailto:vti@vti.se) • +46 (0)13-20 40 00