



APRIL 2018
SYDTRAFIK/FYNBUS

UDDANNELSESRUTER I REGION SYDDANMARK

RAPPORT



COWI

APRIL 2018
SYDTRAFIK/FYNBUS

UDDANNELSESRUTER I REGION SYDDANMARK

RAPPORT

PROJEKTNR.

A107612

DOKUMENTNR.

001

VERSION

3.0

UDGIVELSESDATO

23. april 2018

BESKRIVELSE

Rapport

UDARBEJDET

CRHO/CANG

KONTROLLERET

LYMA

GODKENDT

CRHO

INDHOLD

1	Sammenfatning	7
2	Indledning	11
2.1	Transporttid er i fokus som årsag til frafald	11
2.2	Andre faktorer spiller ind	13
2.3	Rapporten	14
3	Afgrænsning og begrebsafklaring	15
4	Rammebetingelser i region og trafikskaber	18
4.1	Regionen	18
4.2	Sydtrafik	22
4.3	FynBus	24
4.4	Opsamling	26
5	Tilgængelighed til ungdomsuddannelser	28
5.1	Sydtrafik	29
5.2	FynBus	35
5.3	Opsamling	38
6	Erfaringer fra andre trafikskaber	40
6.1	Nordjyllands Trafikskab	40
6.2	Midttrafik	41
6.3	Movia	42
6.4	Opsamling	43
7	Mulige tiltag	45
8	Foreslåede tiltag for Sydtrafik og FynBus	48

1 Sammenfatning

Baggrund

I Region Syddanmark er der fokus på at højne uddannelsesniveaet i regionen. Det kommer til udtryk i samarbejdet om **Syddansk Uddannelsesaftale** – en aftale, der blev etableret tilbage i 2009 som et bredt partnerskab på hele uddannelsesområdet i Syddanmark. I den seneste handlingsplan for 2016/2017 formuleres, at der skal etableres en bedre trafikal tilgængelighed til erhvervsuddannelserne i regionen og der skal værnes om tilgængeligheden til de gymnasiale uddannelser.

Unges transporttid til uddannelsesinstitutioner er generelt et fokusområde i hele landet, og en stor del af eleverne på ungdomsuddannelserne er afhængige af en velfungerende kollektiv transport. Der er i de senere år gennemført flere undersøgelser, der peger på transporttiden som en medvirkende faktor både for, om unge vælger at søge og at gennemføre en ungdoms- eller videregående uddannelse. Undersøgelserne udpeger ikke transporttiden som eneste faktor af betydning. Sammenhæng mellem sociale faktorer, bosætning og de affødte transportvilkår spiller også ind.

Med denne rapport ønsker **Udvalget for Regional Udvikling** i Region Syddanmark en klarlægning af forholdene og betingelserne omkring betjeningen af uddannelsesinstitutionerne i Region Syddanmark, som i praksis varetages af **FynBus** og **Sydtrafik**. I denne rapport beskrives rammerne for den kollektive trafikbetjening af uddannelsesinstitutionerne i Region Syddanmark, og de største udfordringer i forhold til transporttiden til især ungdomsuddannelserne beskrives. Der gives en kort introduktion til de eksisterende tilbud for elever på ungdomsuddannelser, og anvendelse af tilbuddene beskrives i det omfang, det har været muligt at få data.

Sydtrafik og FynBus har allerede stort fokus på at sikre god adgang til ungdomsuddannelserne og har gennemført flere analyser og tiltag på området. I denne rapport opsummeres trafiksekskabernes arbejde ud fra tilgængelige data og analyser, og det undersøges, hvorvidt der i **andre trafiksekskaber** arbejdes med forbedring af adgangen til ungdomsuddannelser. På den baggrund udpeges mulige

indsatsområder, som kan være med til at reducere transporttiden til uddannelse for elever med lang transporttid i Region Syddanmark.

Rammebetingelser

Rammebetingelserne er forskellige i de to områder, som trafikelskaberne i Region Syd dækker. Sydtrafik dækker et område, der er 2,5 gange større end FynBus' område, og der er flere end dobbelt så mange lokaliteter med ungdomsuddannelsessteder i Syd- og Sønderjylland sammenlignet med Fyn. Disse forhold medfører, at Sydtrafik har vanskeligere ved at skabe samme økonomi i særlige uddannelsesruter som FynBus og i stedet i højere grad må løse betjeningen af uddannelsesinstitutionerne som en integreret del af de eksisterende regionale busruter.

I Sydtrafik sker betjening af uddannelsesinstitutionerne primært ved særlige **uddannelsessture** på de enkelte ordinære regionale buslinjer. FynBus har etableret særlige **uddannelsesruter** til betjening af uddannelsesinstitutioner. Region Syddanmark ydede i 2017 samlet ca. 225 mio. kr. i tilskud til den regionale tog- og busbetjening, heraf ca. 113 mio. kr. i Syd- og Sønderjylland og ca. 102 mio. kr. på Fyn. Tallene kan ikke umiddelbart sammenlignes, da der er forskellige prioriteringer i områderne. I FynBus' område er der således næsten dobbelt så mange regionalfinansierede ruter som i Sydtrafik, hvor de til gengæld dækker en større geografisk areal. De regionalfinansierede busruter i Sydtrafik og FynBus har sammenlignelige nettoudgifter pr. køreplantage end tilsvarende i FynBus, mens de regionalfinansierede busruter i Sydtrafik har lidt højere nettoudgifter pr. passager.

	Sydtrafik	FynBus
Antal 16-20 årige (2017)	50.000	30.000
Areal (km²)	9.000	3.500
Lokaliteter med ungdomsuddannelser	80	35
Regionalfinansierede busruter	35	62
Regionalfinansierede lokaltogslinjer	1	0
Ruter som betjener ungdomsuddannelser	31	53 (36)*
Regionalt tilskud til tog- og busbetjening i 2017 (mio. kr.)	113	102

* Tallet i parentes er antallet af uddannelsesruter.

Befolkningsprognoser forudsiger en **negativ befolkningsudvikling** blandt de 16-20 årige og 21-25 årige i størstedelen af regionen set over de næste 10 år. Det vil betyde yderligere udfordringer i forhold til sikring af de unges adgang til en uddannelse. Det bliver fortsat vanskeligere at opretholde konventionel, kollektiv transport i de tyndt befolkede områder, når der fremover bliver længere og længere mellem de unge. Denne udvikling synes især at være gældende i dele af Syd- og Sønderjylland.

Tilgængelighed til ungdomsuddannelser

Region Syddanmark har kortlagt adgangen til ungdomsuddannelser for de 16-20 årige i regionen i 2016. Den viser, at godt 2.500 unge har over 60 minutters transporttid til nærmeste gymnasiale uddannelse, mens knap 3.500 unge har

over 60 minutters transporttid til nærmeste erhvervsuddannelse. De lange transporttider er tydeligt mere udbredt i Syd- og Sønderjylland end på Fyn.

I Syd- og Sønderjylland er det især unge bosiddende i den centrale og vestlige del af området, der har de største udfordringer med adgangen til en ungdomsuddannelse (særligt unge i Varde og Tønder kommuner), mens udfordringerne er størst fra "randen" af Fyn (særligt unge i Nordfyns, Faaborg-Midtfyn, Svendborg og Langeland kommuner).

En analyse foretaget af Sydtrafik viser, at 25% af alle unge til erhvervsuddannelser har over 60 minutters transport- og ventetid, hvis ventetiden på uddannelsesstedet medtages. Koordineringen af ringetiderne på ungdomsuddannelserne med bussernes ankomst er væsentligt element i forsøget på at nedbringe det samlede tidsforbrug. Tæt dialog med uddannelsesinstitutioner har derfor høj prioritet hos begge trafikselskaber.

Forslag til indsatsområder for Sydtrafik og FynBus

Især geografiske og lokaliseringsmæssige forskelle i de to betjeningsområder medfører, at betjeningen af uddannelsesinstitutionerne ikke kan løses med lige stor succes med identiske løsninger. Ud fra en forudsætning om uændrede økonomiske rammer for den regionale, kollektive trafikbetjening i de to områder peges på følgende mulige, kortsigtede tiltag:

Begge trafikselskaber bør fortsat have stor fokus på **dialog med uddannelsesinstitutioner** og et større ejerskab til løsninger hos uddannelsesinstitutionerne, hvilket FynBus allerede er lykkedes godt med. Jo større samarbejde, des bedre muligheder for at sikre godt samspil mellem busbetjening og undervisning.

Tilrettelæggelse og gennemførelse af et **fælles pilotprojekt**, hvor Sydtrafik/FynBus i fællesskab kortlægger samtlige elevers rejsemønstre til og fra skole kan være med til at give ny viden og bidrage til dels at optimere den samlede betjening for den pågældende institution, dels give inspiration til andre institutioner, der ønsker bedre betjening.

Trafikselskaberne bør fortsat arbejde intensivt med **korrespondancesikring** ved vigtige knudepunkter. Det er kritisk for succes, at de grundlæggende transportkæder fungerer optimalt.

Sydtrafik har de seneste år haft stort fokus på forbedring af betjeningen af uddannelsesinstitutionerne og har gennemført flere tiltag i form af linjeomlægninger og indførelse af korrespondancesikring ved vigtige knudepunkter. Sydtrafik har undersøgt muligheden for etablering af særlige uddannelsesruter, men vurderer at de betjeningsmæssige forudsætninger for en direkte kopi af løsningen i FynBus' område generelt ikke er til stede.

Sydtrafik bør fortsætte med løbende at vurdere mulighederne for at forbedre betjeningen af uddannelsesinstitutionerne ved etablering af flere særlige "uddannelsessture". Rejsekortdata og evt. geokodning af elevdata kan være med til at

styrke datagrundlaget for denne planlægning. Det anbefales at afprøve særlige uddannelsesruter, hvor det er muligt og økonomisk giver mening.

Med udgangspunkt i kommende erfaringer fra forsøgsprojektet med "flexpendler" konceptet i Vejen Kommune bør overvejes, hvorvidt dette koncept kan være med til at forbedre de unges adgang til uddannelserne i andre dele af Sydtrafiks område. Alternativt eller som supplement bør det overvejes at introducere telependlerkonceptet fra Fyn. Begge tilbringer koncepter forudsætter dog, at der i de jyske kommuner er villighed til at finansiere disse.

FynBus har med uddannelsesruterne sikret en god kernebetjening af ungdomsuddannelserne på Fyn, som løbende tilpasses behovene på uddannelsesinstitutionerne. Telependlerkonceptet i foreløbig seks ud af de ni kommuner i FynBus' område tilbyder et godt supplement til unge uddannelsessøgende, som ikke betjenes direkte af en uddannelsesrute.

I FynBus område virker Telependlerkonceptet i samspil med uddannelsesruterne til at være en af de bedste veje til at forbedre betjeningen for de unge, der bor længst væk fra kollektiv trafik og som ofte er særligt ramt af lang rejsetid. Det anbefales at udbrede konceptet til de resterende kommuner på Fyn.

FynBus bør desuden fortsætte med løbende tilpasning af driften, hvor kundegrundlaget ændres, f.eks. om eftermiddagen, hvor især unge finder alternative rejseveje og -tider.

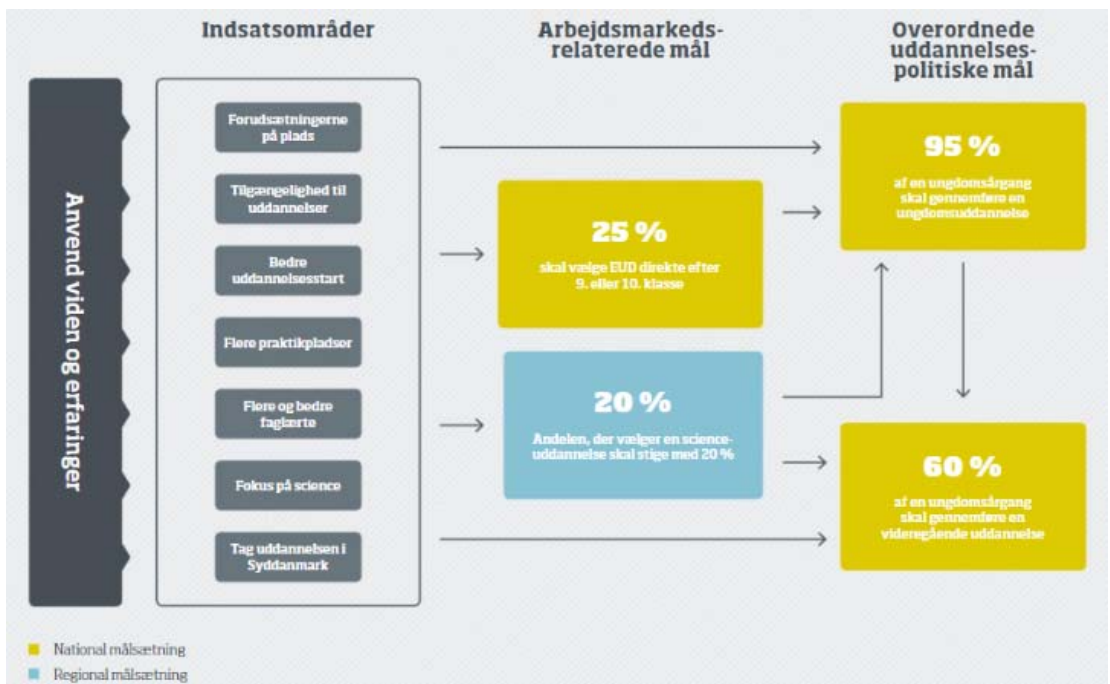
2 Indledning

Region Syddanmark har stor fokus på at højne uddannelsesniveaet i regionen. Det kommer til udtryk i samarbejdet om **Syddansk Uddannelsesaftale** – en aftale, der blev etableret tilbage i 2009 som et bredt partnerskab på hele uddannelsesområdet i Syddanmark. Aftalens hovedformål er at styrke koordinationen og samarbejdet mellem aktørerne på uddannelsesområdet, og med aftalen påtager de respektive parter sig alle et medansvar i forhold til at få niveauet løftet.

Strategiske mål

På uddannelsesområdet indeholder regionens vækst- og udviklingsstrategi fire overordnede mål¹:

- > 95% af en ungdomsårgang skal gennemføre en ungdomsuddannelse
- > 60% af en ungdomsårgang skal gennemføre en videregående uddannelse.
- > 25% skal vælge en erhvervsuddannelse direkte efter 9. eller 10. klasse i 2020
- > Andelen, der vælger en naturvidenskabelig, teknisk eller sundhedsfaglig uddannelse, skal stige med 20% sammenlignet med 2010.



2.1 Transporttid er i fokus som årsag til frafald

I handlingsplanen for 2016/2017 er der bl.a. fokus på at forbedre tilgængeligheden til erhvervsuddannelserne i regionen og til at værne om tilgængeligheden til de gymnasiale uddannelser. Region Syddanmarks egen kortlægning af transporttiden med kollektiv transport fra 2016 viser, at der ikke er lige gode muligheder på tværs af regionen for at komme til en ønsket ungdomsuddannelse.

Unge transporttid til uddannelsesinstitutioner er generelt et fokusområde i hele landet, og en stor del af eleverne på ungdomsuddannelserne er afhængige af en

¹ "Syddansk Uddannelsesaftale – Handlingsplan 2016/2017", Region Syddanmark 2016

velfungerende kollektiv transport. Der er i de senere år gennemført flere undersøgelser, der peger på transporttiden som en medvirkende faktor både for, om unge vælger at søge og at gennemfører en ungdoms- eller videregående uddannelse.

DI-Analyse af adgang til erhvervsuddannelser

En analyse for Dansk Industri (DI) foretaget af Moe/Tetraplan² i 2017 viser, at 79% af alle unge i aldersgruppen 18-28 år har adgang til en erhvervsskole med grundforløb inden for 30 minutters rejsetid med kollektiv transport. Udvides tidsgrænsen til 45 minutter, kan 92% benytte den kollektive trafik til og fra en erhvervsskole. Det efterlader imidlertid stadig 8% af de unge, som må bruge mere end 45 minutter hver vej eller over 1,5 time pr. dag, hvis de vælger at tage bus eller tog til skole (tabel 1).

	Under 30 minutter	Under 45 minutter	Under 60 minutter
Region Syddanmark	75%	89%	96%
Region Midtjylland	77%	90%	96%
Region Nordjylland	69%	84%	95%
Region Sjælland	64%	88%	96%
Region Hovedstaden	92%	99%	100%
I alt	79%	92%	97%

Tabel 1 *Andel af unge i aldersgruppen 18-28 år, hvis rejsetid med bus, tog eller metro til erhvervsskole er under 30, hhv. 45 og 60 minutter hver vej. Kilde: DI*

Særligt i Region Nordjylland er de unge udfordret af lang transporttid til skole, idet 16% skal bruge mere end 45 minutter med bus og/eller tog på at komme til en erhvervsskole. 5% af de unge skal bruge over 1 time hver vej. I Region Syddanmark skal 11% af de unge til sammenligning bruge mere end 45 minutter til/fra skolerne, og 4% har mere end 60 minutters rejsetid hver vej.

Region Hovedstaden

Region Hovedstaden har i samarbejde med Pluss Leadership og Epinion udarbejdet en rapport om geografisk uddannelsesdækning og søgning til uddannelserne i Region Hovedstaden³.

Rapporten finder en statistisk signifikantsammenhæng mellem valg af ungdomsuddannelse og transportafstanden med kollektiv trafik til ungdomsuddannelserne. Men "Der er tale om en meget begrænset afstandsfølsomhed, da rejsetiden ikke ændrer markant på sandsynligheden for at søge en given uddannelse.

² https://www.ugebreveta4.dk/brug-for-bedre-kollektiv-transport-til-erhvervsskoler_21080.aspx

³ "Geografisk uddannelsesdækning og søgning til uddannelserne i Region Hovedstaden", Region Hovedstaden 2013

Det gælder uanset, om man tager højde for andre forklaringer på uddannelsesvalg".

Som led i analysen er gennemført en spørgeundersøgelse blandt 500 unge. Her angiver 15-22% af de unge, at de har fravalgt en uddannelse eller et uddannelsessted på grund af for lang afstand. Samtidig svarer 28-30% af de unge, at transporttiden har stor betydning for valget af uddannelse. Resultaterne gælder både for de unge, der har søgt gymnasiale uddannelser, erhvervsuddannelser og videregående uddannelser.

2.2 Andre faktorer spiller ind

Analyse af unges afstand til videregående uddannelser af Kraks Fond Byforskning

Andre undersøgelserne peger på, at faktorer som eksempelvis de unges socio-økonomiske baggrund, også spiller afgørende ind på fravalg og frafald af uddannelse.

Kraks Fond Byforskning har gennemført et forskningsprojekt⁴ om unges afstand til videregående uddannelser. Analysen er baseret på registerdata fra Danmarks Statistik og omfatter hjemmeboende unge mellem 18 og 21 år, der har fuldført en almen gymnasial ungdomsuddannelse (Stx, Htx, Hhx, Hf, IB, eller adgangseksamen til diplom ingeniøruddannelsen) i perioden 2006–2011.

Resultaterne peger på, at det ikke er afstanden, der er årsagen til, at unge uddanner sig mindre. Derimod skyldes sammenhængen primært geografiske forskelle i forældrenes uddannelsesniveau. Når unge med samme familiebaggrund sammenlignes, forsvinder den umiddelbare sammenhæng mellem afstand til nærmeste uddannelse og unges uddannelsesvalg⁵.

Opgørelser fra projektet viser, at ca. 76% af de unge, der har 3 km eller derunder til nærmeste uddannelse, læser videre. Det samme er tilfældet for 73% af de unge, der har mere end 27 km til en videregående uddannelse. I gennemsnit falder andelen, der starter på en videregående uddannelse, således kun med tre procentpoint. Analyserne peger videre på, at der ingen sammenhæng er mellem afstanden til nærmeste erhvervsakademi eller professionshøjskole og unges uddannelsesvalg, når unges med samme forældrebaggrund sammenlignes.

Selvom noget tyder på, at spørgsmålet om uddannelsesniveau og frafald på ungdomsuddannelser er mere komplekst end blot kort eller lang transporttid, er det bredt anerkendt, at transporttid og tilgængelighed udgør en central faktor.

⁴ "Unge afstand til de videregående uddannelser. Hvor langt har unge i Danmark til en videregående uddannelse? Og er der en sammenhæng mellem afstanden og deres uddannelsesvalg?", Kraks Fond Byforskning, 2015

⁵ Lignende konklusioner kan ses i KORA (april, 2010): Frafald på de erhvervsfaglige uddannelser – Hvad karakteriserer de frafaldstruede unge? KORA er Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd

2.3 Rapporten

Med denne rapport ønsker Udvalget for Regional Udvikling i Region Syddanmark en klarlægning af forholdene og betingelserne omkring betjeningen af uddannelsesinstitutionerne i Region Syddanmark, som i praksis varetages af FynBus og Sydtrafik.

De to trafikselskabers betjening af uddannelsesinstitutionerne påvirkes af en række eksterne forhold som demografi, geografi og lokalisering af uddannelsessteder. Trafikselskaberne er også underlagt budgetter for den samlede regionale kollektive trafik. Alle disse forhold har betydning for elevernes tilgængelighed til en uddannelse.

I denne rapport beskrives rammerne for den kollektive trafikbetjening af uddannelsesinstitutionerne i Region Syddanmark, og de største udfordringer i forhold til transporttiden til især ungdomsuddannelserne beskrives. Der gives en kort introduktion til de eksisterende tilbud for elever på ungdomsuddannelser i dag - herunder ungdomskort, kørselsgodtgørelse samt skolehjem - og anvendelsen af tilbuddene beskrives i det omfang, det har været muligt at få data.

Sydtrafik og FynBus har allerede stort fokus på at sikre god adgang til ungdomsuddannelserne og har gennemført flere analyser og tiltag på området. I denne rapport opsummeres trafikselskabernes arbejde ud fra tilgængelige data og analyser, og det undersøges, hvorvidt der i andre trafikselskaber arbejdes med andre tilgange til forbedring af adgangen til ungdomsuddannelser, som trafikselskaberne i Region Syddanmark med fordel kan inddrage i deres arbejde på området.

Til sidst i rapporten udpeges mulige indsatsområder, som kan være med til at reducere transporttiden til uddannelse for elever med lang transporttid. Det vurderes, hvorvidt disse tiltag kan overføres til trafikselskaberne i Region Syddanmark.

Denne rapport er udarbejdet i samarbejde med Sydtrafik og FynBus.

3 Afgrænsning og begrebsafklaring

Afgrænsning

Denne rapport fokuserer primært på de unges transporttid til ungdomsuddannelser i Region Syddanmark. Aldersniveauet for elever på ungdomsuddannelser er typisk 16-20 år. Denne aldersgruppe repræsenterer et meget vigtigt kundeselement i den kollektive trafik, da en væsentlig del af disse unge ikke har kørekort.

Der foreligger samtidig tilgængelige data for transporttiden til ungdomsuddannelser for netop denne aldersgruppe fra en analyse, Region Syddanmark gennemførte i 2016.

I rapportens kortlægning af den demografiske udvikling i regionen medtages også aldersgruppen 21-25 år, som er det typiske aldersniveau for unge på videregående uddannelser.

Rapporten er baseret på tilgængelige data fra Danmarks Statistik, Region Syddanmark, Sydtrafik og FynBus samt dialog med Sydtrafik, FynBus og øvrige danske trafiksselskaber.

I rapporten anvendes følgende begreber:

Ungdomsuddannelse

Ungdomsuddannelser⁶ er en fællesbetegnelse for forskellige former for uddannelser, der kan påbegyndes direkte efter folkeskolens afgangseksamen i 9. klasse:

- > Fire gymnasiale uddannelser: Hf, Hhx, Htx og Stx
- > Erhvervsuddannelser med *grundforløb* i fire hovedspor: 1) Omsorg, sundhed og pædagogik; 2) Kontor, handel og forretningsservice; 3) Fødevarer, jordbrug og oplevelser samt 4) Teknologi, byggeri og transport.

Efter grundforløb på erhvervsuddannelsen fortsættes i *hovedforløb*, hvor der kan erhverves kompetencegivende uddannelse på i alt 106 forskellige retninger/fag.

Uddannelsesruter og uddannelsesture

Sydtrafik og FynBus planlægger betjeningen af uddannelsesinstitutionerne på forskellig vis. I Sydtrafik sker betjening af uddannelsesinstitutionerne primært ved særlige uddannelsesture på de enkelte buslinjer. En uddannelsestur er en tur, hvor bussen standser tæt på en uddannelsesinstitution (gangafstande på op til 400 meter kan forekomme) på bussens normale rute eller en særlig rute for den pågældende uddannelsestur.

I FynBus er der etableret særlige uddannelsesruter til betjening af uddannelsesinstitutioner.

Transporttid

Begrebet transporttid kan omfatte et eller flere af følgende elementer:

- > Rejsetid
- > Skiftetid

⁶ Se mere her: <https://www.ug.dk/6til10klasse/ungdomsuddannelserne>

- > Ventetid ved stoppesteder
- > Ventetid ved uddannelsesinstitutionen indtil ringetid.

Der tages i denne rapport udgangspunkt i Region Syddanmarks analyser af transporttid til ungdomsuddannelser, hvor transporttiden indeholder rejsetid, skiftetid samt ventetid ved stoppesteder.

I rapporten tages endvidere udgangspunkt i Region Syddanmarks beregninger af unges transporttid til ungdomsuddannelser. I disse beregninger er der skelnet mellem unge, som har en transporttid på henholdsvis under og over 60 minutter. "Lang transporttid" defineres derfor i denne rapport som over 60 minutters transporttid.

Ungdomskort

Ungdomskort⁷ er et tilbud til elever på en ungdomsuddannelse, hvis uddannelsen giver ret til SU eller er på listen over godkendte uddannelser. Et ungdomskort giver adgang til at rejse ubegrænset i hele det takstområde/zonegruppe den unge bor i, samt til at rejse i andre takstområder/zonegrupper til børnetakst.

Prisen for et ungdomskort er i 2018 for elever på ungdomsuddannelser 367,50 kr. per måned. Unge, som ikke er under uddannelse og unge på videregående uddannelser, betaler 639,90 kr. eller mere (afhænger af pris på almindeligt periodekort).

Kørselsgodtgørelse

Kørselsgodtgørelse⁸ er et tilbud til studerende på en SU-berettiget heltidsuddannelse, som under visse betingelser har ret til at søge om kilometerpenge fra det offentlige. For at få tilkendt kilometerpenge skal afstanden mellem bolig og kollektiv transport typisk være mere end 12 km, den uddannelsessøgende må ikke have et ungdomskort til samme strækning, være i lønnet praktik eller modtage tilskud til transport efter andre ordninger. Herudover skal mindst én af nedenstående betingelser være opfyldt:

- > På hele eller dele af strækningen mellem bopæl og uddannelsessted er der ikke mulighed for offentlig transport
- > Offentlig transport medfører en samlet ventetid på 2 timer eller mere pr. undervisningsdag (ventetiden er den tid, som ventes på uddannelsesstedet (på at timen begynder eller på at bussen/toget kører) samt ved skift mellem transportmidler
- > Den samlede rejsetid vil blive forlænget med mere end 2 timer i forhold til bilkørsel
- > Den uddannelsessøgende har en varig nedsat fysisk eller psykisk funktions-evne og har fået godkendt støtte til køb af bil efter § 114 i lov om social service.

⁷ Se mere her: <http://www.ungdomskort.dk/om-ungdomskort/>

⁸ Se mere her: <http://www.ungdomskort.dk/hvem-kan-soege/ungdomskort-til-videregaaende-uddannelser/kilometerpenge/>

Satsen for kilometerpenge er i 2016 kr. 18,04 om måneden pr. km udover de første 24 km dagligt (tur/retur). Der ydes maksimalt støtte for 276 km om måneden. Et evt. støttebeløb er B-indkomst, som der skal svares skat af.

Skolehjem

Skolehjem⁹ er et tilbud rettet mod elever på erhvervsuddannelser, som opfylder følgende betingelser:

- > Elever med over fem kvarters transporttid mellem bopæl og nærmeste erhvervsskole (som udbyder ønsket uddannelse)
- > Elever som af forskellige årsager har behov for at komme hjemmefra for at blive fastholdt i uddannelse kan opnå plads også selvom de bor tættere på

For elever under 18 er der fuld økonomisk dækning, mens der er egenbetaling for elever over 18 år. Virksomheder har ikke pligt til at sende elever til nærmeste skole og kan få refunderet udgifter til kost og logi fra AUB (Arbejdsgivernes Uddannelsesbidrag), når elever er på skolehjemsophold.

⁹ Se mere her: <https://www.ug.dk/6til10klasse/erhvervsuddannelsehovedtemaside/hvor-dan-kommer-jeg-i-gangeudtema/skolehjem>

4 Rammebetingelser i region og trafikskaber

I det følgende beskrives de overordnede rammer for den kollektive trafikbetjening af uddannelsesinstitutionerne i Region Syddanmark.

Planlægningen af betjeningen af uddannelsesinstitutionerne hos Sydtrafik og FynBus påvirkes af en række forhold som demografi, geografi, lokaliseringen af uddannelser samt trafikskabernes budgetter til den samlede regionale kollektive trafik.

4.1 Regionen

Demografi

Der er i Region Syddanmark i dag knap 80.000 unge i aldersgruppen 16-20 år¹⁰. Aldersmæssigt udgør de den primære målgruppe for ungdomsuddannelser og er typisk den gruppe, der er mest afhængig af kollektiv transport. Knap 50.000 er bosat i Sydtrafiks område og godt 30.000 er bosat i FynBus' område.

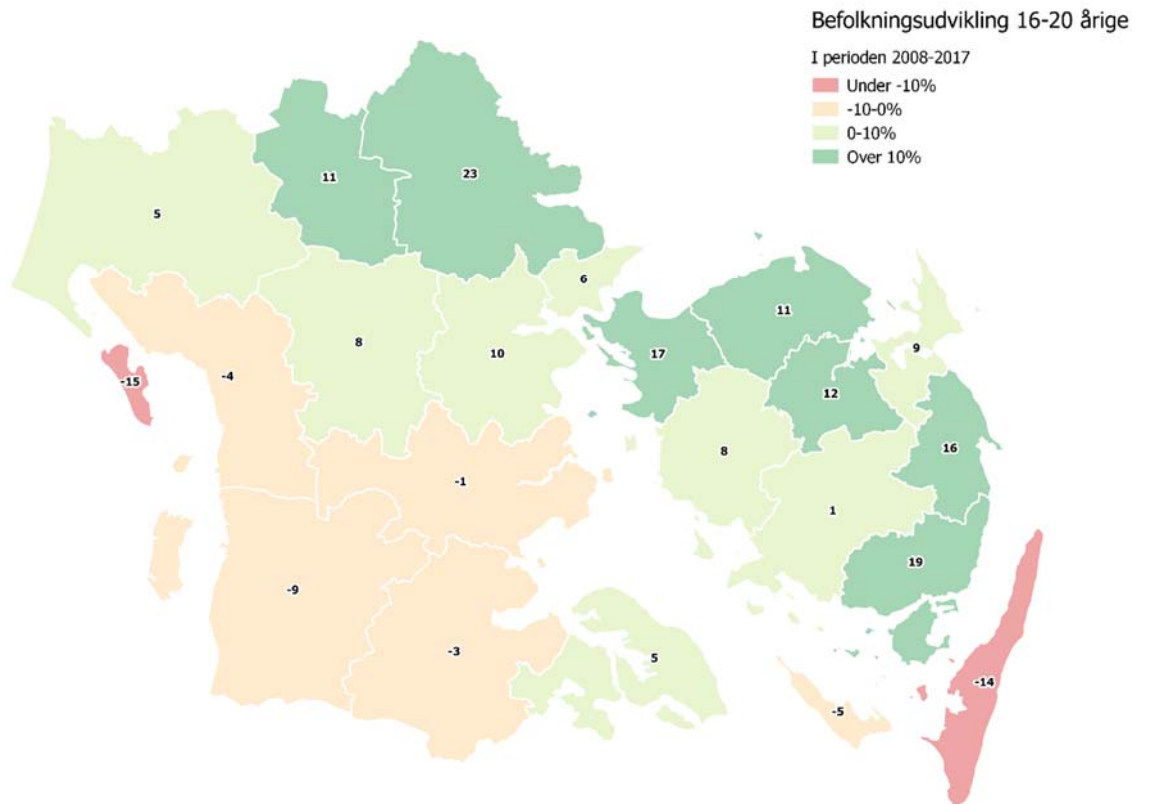
Figur 1 og figur 2 viser den demografiske udvikling i regionen inden for denne aldersgruppe. Som det fremgår, har mange af kommunerne oplevet en befolkningsvækst siden 2008. Der er således blevet godt 5% flere unge i regionen siden 2008. Væksten er særligt sket i Vejle, Svendborg, Middelfart og Nyborg kommuner, mens der har været fald særligt i Fanø, Langeland og Tønder kommuner.

Prognoserne viser, at den positive befolkningsudvikling i aldersgruppen ikke fortsætter. Der forventes således et fald på godt 5% for aldersgruppen i hele regionen frem mod 2027. Ifølge prognoserne vil der kun ske en mindre befolkningstilvækst i Fanø og Kolding kommuner, mens der i en række andre kommuner forventes en nedgang på over 10% - særligt i Tønder, Langeland, Billund, Kerteminde, Sønderborg og Ærø kommuner.

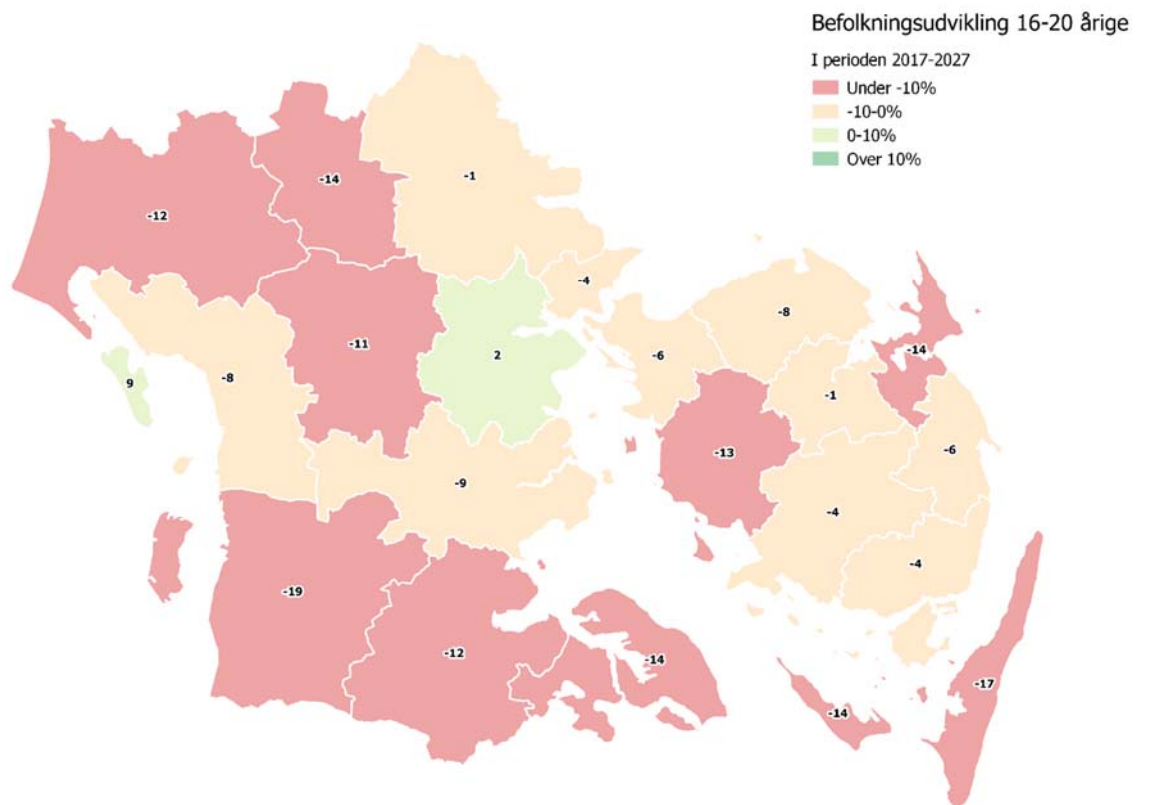
Ud over den primære målgruppe for ungdomsuddannelserne, udgør 21-25 årige den primære målgruppe for videregående uddannelser. Denne målgruppe er også til en vis grad afhængig af kollektiv transport, og gruppen omfatter i dag knap 75.000 unge i Region Syddanmark.

Figur 3 og figur 4 viser den demografiske udvikling i regionen inden for denne aldersgruppe. Som det fremgår, er udviklingstendensen for denne aldersgruppe den samme som for de 16-20 årige. Den samlede vækst på 20% blandt de 21-25 årige siden 2008 er dog væsentlig større. Væksten er særligt sket i Odense og Kerteminde kommuner, mens der har været mindre fald i Fanø, Langeland og Tønder kommuner.

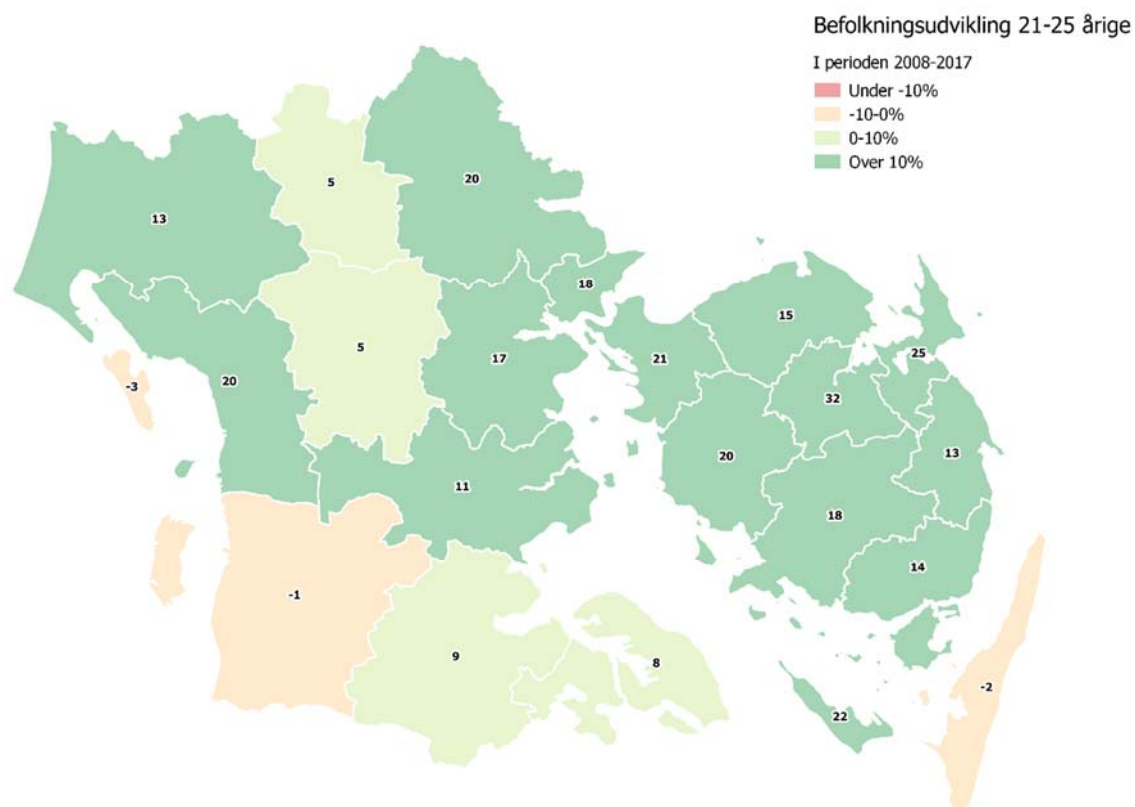
¹⁰ <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectvarval/define.asp?PLanguage=0&subword=tabel&MainTable=FOLK1A&PXSID=199114&tablestyle=&ST=SD&buttons=0>



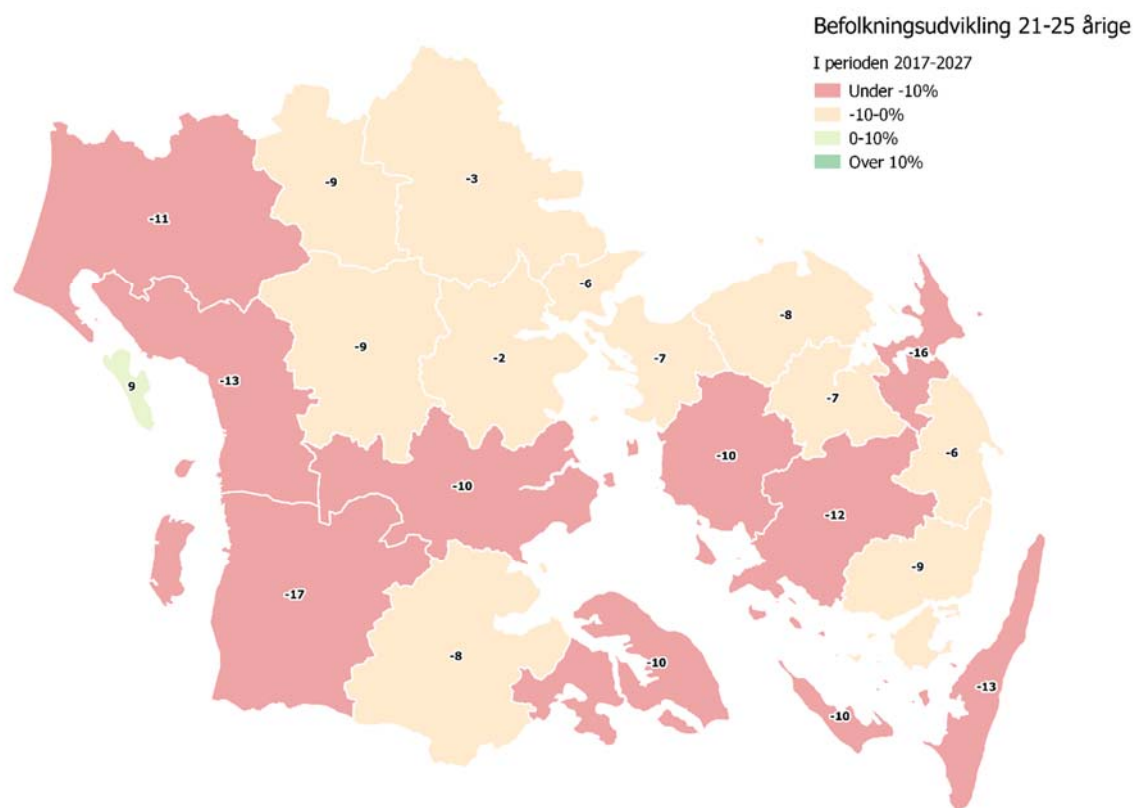
Figur 1 Befolkningsudviklingen for 16-20 årige i perioden 2008-2017. Kilde: Danmarks Statistik.



Figur 2 Befolkningsudviklingen for 16-20 årige i perioden 2017-2027. Kilde: Danmarks Statistik.



Figur 3 Befolkningsudviklingen for 21-25 årige i perioden 2008-2017. Kilde: Danmarks Statistik.



Figur 4 Befolkningsudviklingen for 21-25 årige i perioden 2017-2027. Kilde: Danmarks Statistik.

Prognoserne for de 21-25 årige viser, at den positive befolkningsudvikling heller ikke fortsætter i denne aldersgruppe. Der forventes således et fald på knap 10% i hele regionen frem mod 2027. Ifølge prognoserne vil der kun ske en mindre befolkningstilvækst i Fanø Kommune, mens der i en række andre kommuner forventes en nedgang på mere end 10% - særligt i Tønder, Kerteminde, Esbjerg, Langeland og Faaborg-Midtfyn kommuner.

Udfordringen med at tilbyde konventionel, kollektiv transport i de tyndt befolkede områder bliver kun større, når der fremover bliver længere mellem de unge. Denne udvikling synes især at være gældende i dele af Syd- og Sønderjylland.

Lokalisering af uddannelser

På baggrund af data fra Region Syddanmark er der udarbejdet en oversigt over lokaliseringen af ungdomsuddannelserne i regionen i dag (figur 5).

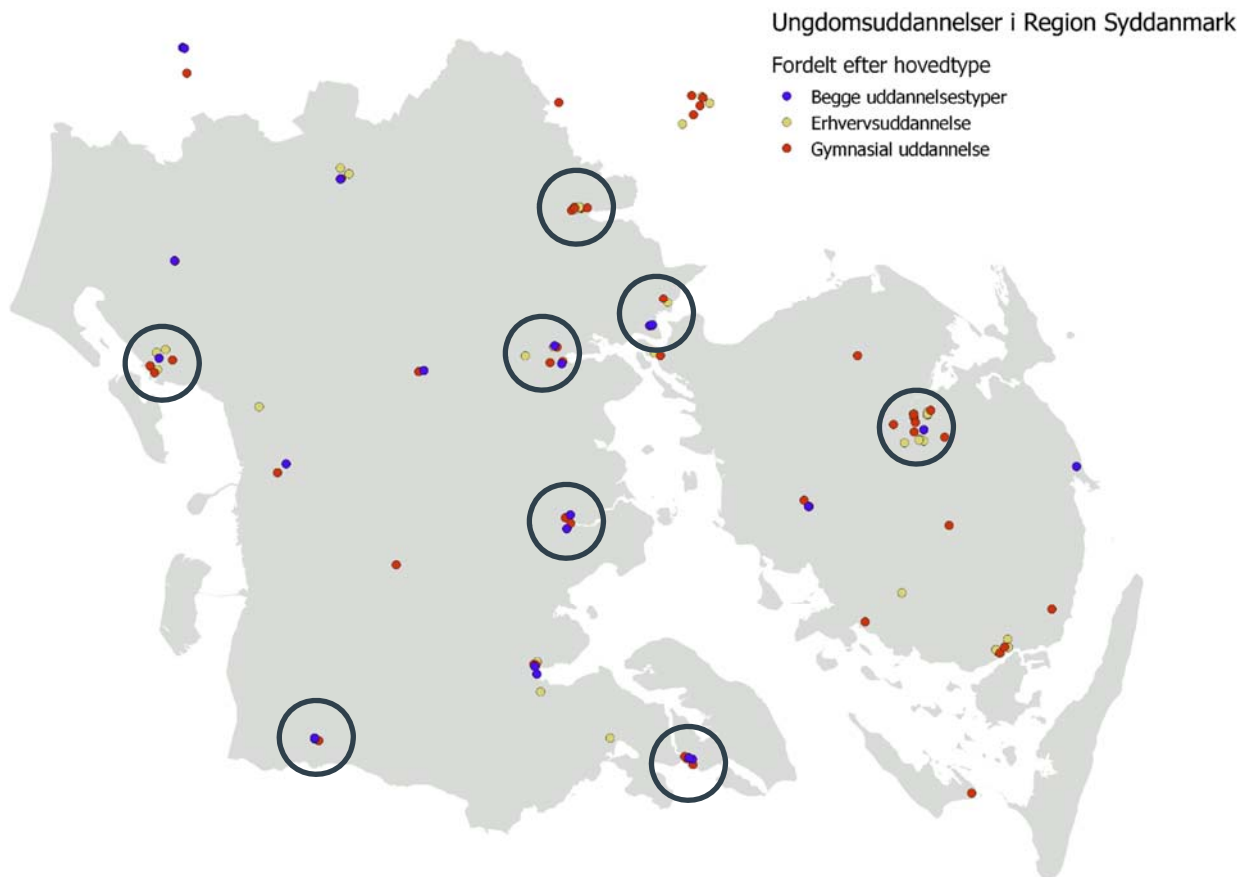
Der er ifølge Region Syddanmarks data knap 90 uddannelsesinstitutioner fordelt på ca. 115 adresser i Region Syddanmark. Heraf tilbyder ca. 50 uddannelsesinstitutioner udelukkende gymnasiale uddannelser, ca. 20 uddannelsesinstitutioner tilbyder udelukkende erhvervsuddannelser, mens ca. 20 uddannelsesinstitutioner tilbyder både gymnasiale uddannelser og erhvervsuddannelser.

Knap 80 af uddannelsesinstitutionsadresserne ligger i Sydtrafiks område. Uddannelsesinstitutionerne er fordelt på 20 byer, hvoraf der er større koncentrationer af uddannelsesinstitutioner i Esbjerg, Vejle, Fredericia, Kolding, Haderslev, Billund, Aabenraa, Sønderborg og Tønder. I alle disse byer undtagen Aabenraa og Billund findes skolehjemstilbud til unge på erhvervsuddannelser.

Ca. 35 af institutionsadresserne ligger i FynBus' område. Uddannelsesinstitutionerne er her fordelt på 10 byer, hvoraf der er større koncentrationer af uddannelsesinstitutioner i Odense og Svendborg. I Odense findes skolehjemstilbud til unge på erhvervsuddannelser.

Som det fremgår, skal Sydtrafik således sikre betjening af ca. 80 adresser med uddannelsesinstitutioner, mens FynBus skal sikre betjening af ca. 35 forskellige adresser med uddannelsesinstitutioner. Dertil har uddannelsesinstitutionerne generelt en længere indbyrdes afstand og et større optageområde i Syd- og Sønderjylland end på Fyn.

Ud over ungdomsuddannelserne er der en række videregående uddannelser i regionen – herunder særligt de fire afdelinger af Syddansk Universitet i Kolding, Esbjerg, Sønderborg og Odense, de fire afdelinger af University College Syddanmark i Esbjerg, Haderslev, Kolding og Aabenraa, de fem afdelinger af University College Lillebælt i Vejle, Jelling, Odense og Svendborg samt den lægelige videreuddannelse i Vejle. De væsentligste videregående uddannelser ligger således primært i byer med store koncentrationer af ungdomsuddannelser.



Figur 5 Lokalisering af ungdomsuddannelser i Region Syddanmark. Der er desuden angivet byer, hvor der findes skolehjem (markeret med cikler) i tilknytning til en erhvervsuddannelse. Kilde: Region Syddanmark.

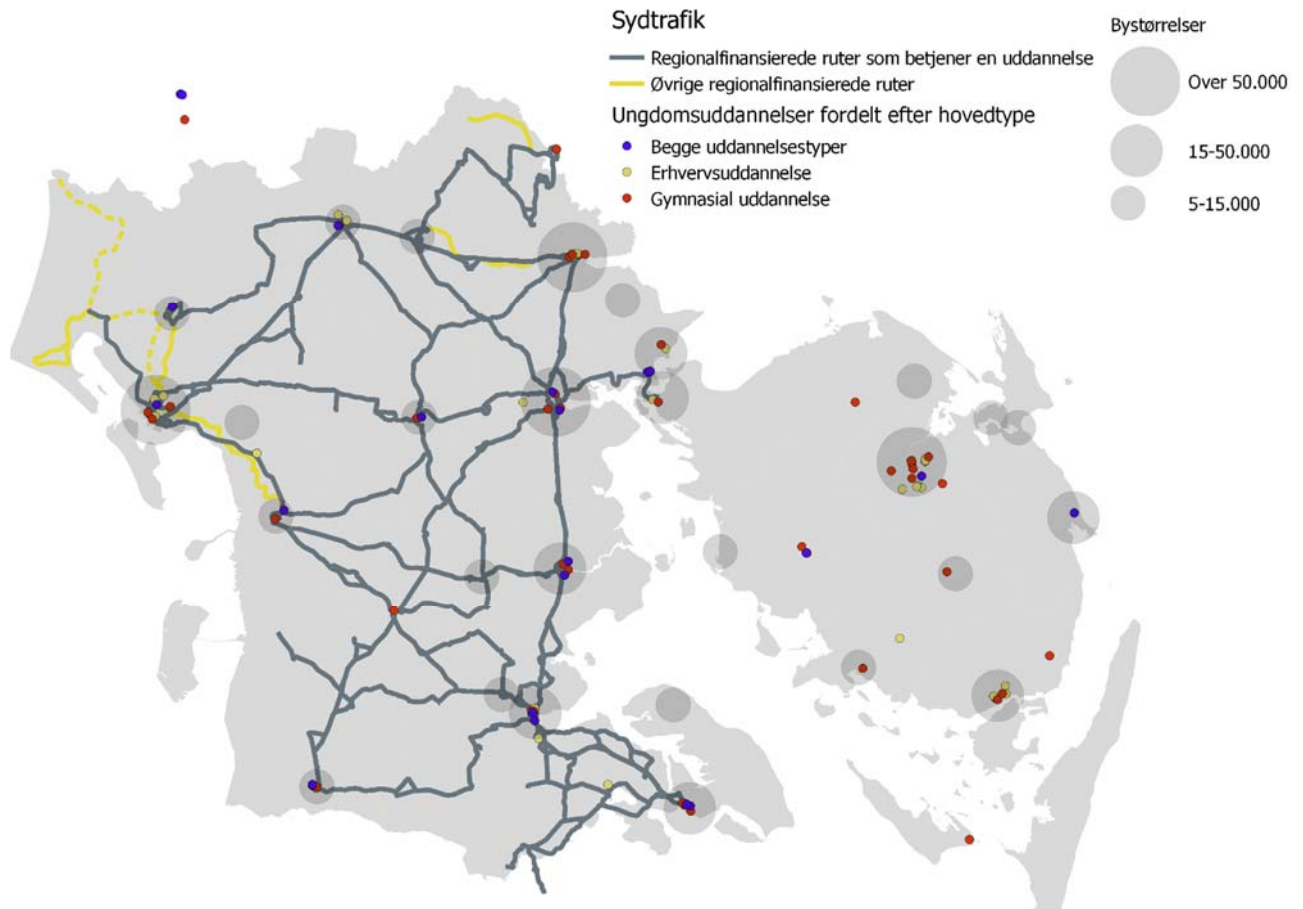
4.2 Sydtrafik

Sydtrafik planlægger den kollektive trafikbetjening i Syd- og Sønderjylland, som er et område, der arealmæssigt udgør knap 9.000 km².

Region Syddanmark ydede i 2017 ca. 113 mio. kr. i tilskud til den regionale tog- og busbetjening i Sydtrafiks område. Heraf gik godt 24 mio. kr. årligt til drift af Vestbanen.

Sydtrafik har i dag 35 regionalfinansierede busruter, som helt eller delvist er finansieret af regionen (figur 6). Disse ruter havde samlede, årlige nettoudgifter i 2017 på knap 60 mio. kr. De regionalfinansierede busruter har ca. 18 passagerer pr. køreplantage i gennemsnit. Busruterne har tilsammen knap 260.000 køreplantimer årligt svarende til nettoudgifter på ca. 225 kr. pr. køreplantage eller ca. 13 kr. pr. passager. Sammenlignet med FynBus er nettoudgifterne pr. køreplantage på samme niveau, mens nettoudgiften pr. passager er lidt højere.

Ca. 30 af de regionalfinansierede busruter betjener en eller flere af de knap 80 uddannelsesinstitutioner i Sydtrafiks område med ca. 130 ankomster i perioden kl. 7-9 og ca. 135 afgangene i perioden kl. 13-16. Heraf har 14 af ruterne særlige "uddannelsesture" om morgenen.



Figur 6 Oversigt over uddannelsesruter og øvrige ruter i Sydtrafiks område.

Regional busbetjening i Sydtrafik		
Areal	Ca. 9.000 km ²	
Antal uddannelsesinstitutioner	Ca. 80 adresser	
Antal regionalfinansierede busruter	35	
- Heraf ruter som betjener en uddannelsesinstitution	30	
Tilskud til den regionale busbetjening fra Region Syddanmark (mio. kr.)	89	
	Alle regionalruter	Betjening af uddannelser
Antal køreplantimer	259.500	70.000 (skøn)
Passagerer pr. køreplantime	18	-
Nettoudgift pr. køreplantime (kr.)	225	229 (skøn)
Nettoudgift pr. passager (kr.)	13	-
Årlig nettoudgift (mio. kr.)	58	16 (skøn)

Tabel 2 Nøgletal for den samlede regionale busbetjening samt betjeningen af uddannelsesinstitutioner i Sydtrafiks område. Det regionale tilskud samt nettoudgift og køreplantimer er fra 2017, mens passagertal er fra 2016. Kilder: Region Syddanmark og Sydtrafik.

Sydtrafik skønner, at ca. 27% af det årlige antal køreplantimer og de tilhørende, årlige nettoudgifter knytter sig til afgang eller særlige ture, der betjener uddannelsesinstitutioner. Det svarer til årlige nettoudgifter på ca. 16 mio. kr. og nettoudgifter pr. køreplantime på knap 230 kr.

Ud over de ca. 30 regionalfinansierede busruter betjener ca. 35 kommunalfinansierede lokalruter også uddannelsesinstitutionerne i Sydtrafiks område.

Herudover betjener Vestbanen også uddannelsessøgende. Vestbanen leverer 315.000 togkm pr. år, svarende til ca. 6.300 køreplantimer årligt.

Ifølge oplysninger fra Sydtrafik var der i november 2017 ca. 7.000 udstedte uddannelseskort til ungdomsuddannelser. Det svarer til et fald på knap 10% i forhold til februar 2017.

4.3 FynBus

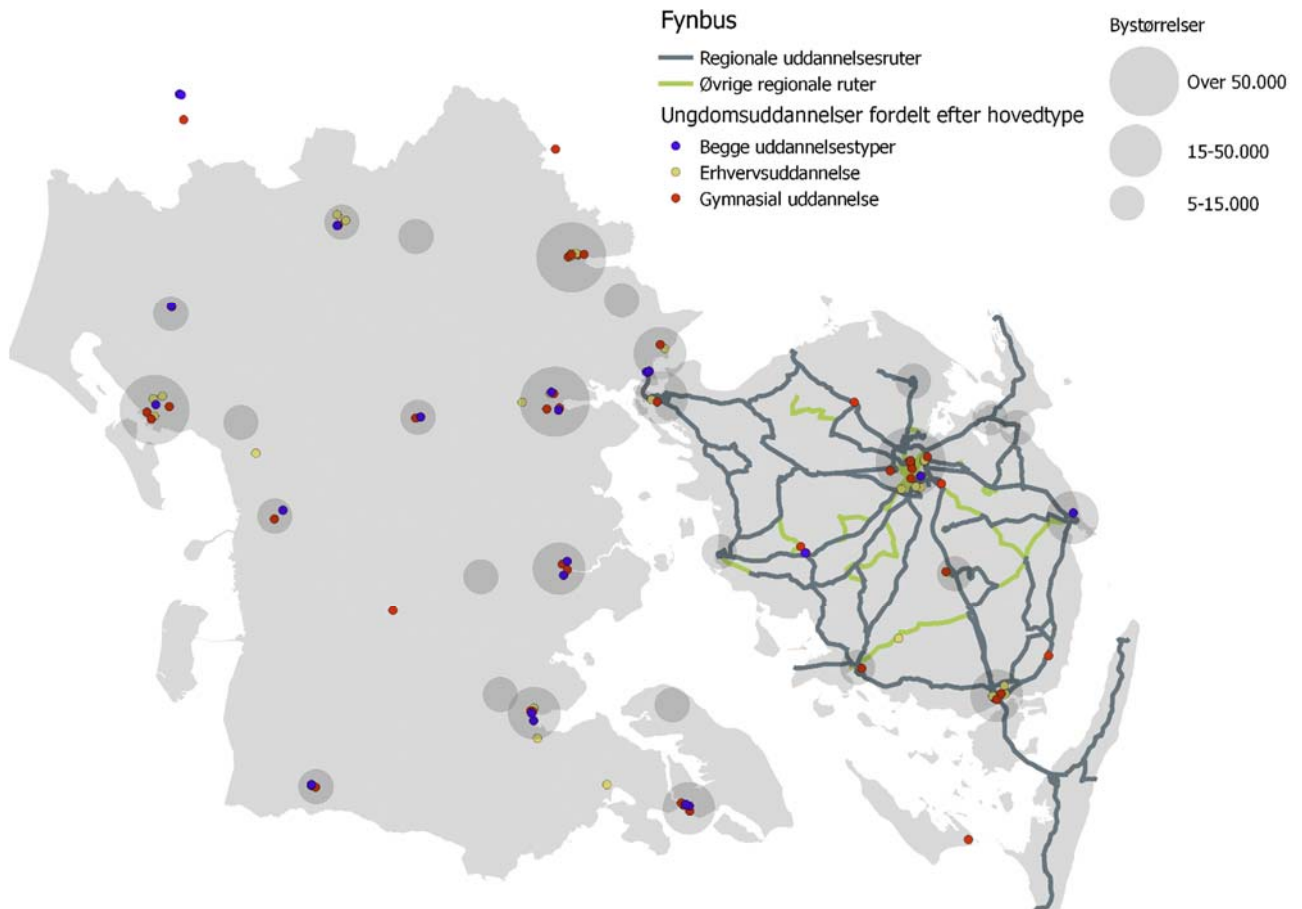
FynBus planlægger den kollektive trafikbetjening på Fyn, som er et område, der arealmæssigt udgør ca. 3.500 km².

Region Syddanmark ydede i 2017 ca. 102 mio. kr. i tilskud til den regionale busbetjening i FynBus' område. Der er i alt 62 regionalfinansierede busruter, som i 2017 havde samlede, årlige nettoudgifter på knap 56 mio. kr. De regionalfinansierede busruter havde i 2017 ca. 27 passagerer pr. køreplantime i gennemsnit. Busruterne har tilsammen knap 260.000 køreplantimer årligt, hvilket i 2017 svarede til nettoudgifter på ca. 220 kr. pr. køreplantime eller ca. 8 kr. pr. passager.

Sammenlignet med Sydtrafik er driftsomfanget og nettoudgiften pr. køreplantime på de regionalfinansierede busruter nogenlunde ens i 2017, mens nettoudgifterne pr. passager var lidt lavere på FynBus' ruter.

FynBus har etableret særlige uddannelsesruter til betjening af de ca. 35 uddannelsesinstitutioner på Fyn (figur 7). Uddannelsesruterne har typisk 3-5 daglige afgang. Uddannelsesruterne blev indført for at forbedre de unges transporttid til uddannelsesinstitutionerne – bl.a. ved at reducere behovet for skift i Odense. Dette har især været muligt på grund af geografien, lokaliseringen af uddannelsesinstitutionerne samt muligheden for at omdanne eksisterende regionalruter til uddannelsesruter. Herudover betjener over halvdelen af de øvrige regionalbuslinjer uddannelser.

Godt 10% af det årlige antal køreplantimer på de regionalfinansierede ruter bruges på uddannelsesruterne. Uddannelsesruterne har ca. 25 passagerer pr. køreplantime og nettoudgifter på ca. 16 mio. kr. svarende til ca. 20 kr. pr. passager. Nettoudgifterne i 2017 svarede til knap 30% af de samlede nettoudgifter til de regionalfinansierede busruter i FynBus' område. Nettoudgifterne pr. køreplantime var i 2017 knap 500 kr., hvilket som følge af indgåelse af en ny driftskontrakt er en væsentlig forbedring sammenlignet med 2016. Det har ikke været muligt at indhente nøgletal for de øvrige regionalbusruter, som betjener uddannelser.



Figur 7 Oversigt over uddannelsesruter og øvrige ruter i FynBus' område.

Regional busbetjening i FynBus		
Areal	Ca. 3.500 km ²	
Antal uddannelsesinstitutioner	Ca. 35 adresser	
Antal regionalfinansierede busruter	62	
- Heraf ruter som betjener en uddannelsesinstitution (uddannelsesruter)	53 (36)	
Tilskud til den regionale busbetjening fra Region Syddanmark (mio. kr.)	102	
	Alle regionalruter	Betjening af uddannelser*
Antal køreplantimer	256.700	32.600
Passagerer pr. køreplantime	27	25
Nettoudgift pr. køreplantime (kr.)	219	491
Nettoudgift pr. passager (kr.)	8	20
Årlig nettoudgift (mio. kr.)	56	16

Tabel 3 Nøgletal for den samlede regionale busbetjening samt betjeningen af uddannelsesinstitutioner i Fyn-Bus' område. Det regionale tilskud samt nettoudgift og køreplantimer er fra 2017, mens passagertal er fra 2016. Kilder: Region Syddanmark og FynBus.

* Tallene dækker alene over FynBus' uddannelsesruter. Det har ikke været muligt at indhente nøgletal for de øvrige regionalbusafgange, som betjener uddannelser.

En passagertælling fra 2016 viser, at 60-90% af kunderne benytter uddannelseskort på langt de fleste uddannelsesruter. FynBus har gennemført nye passagertællinger i marts 2018, men resultaterne er endnu ikke tilgængelige. Uddannelsesruterne er dog åbne ruter, som også medtager andre kunder end uddannelsessøgende.

Uddannelsesruterne og de øvrige regionalfinansierede ruter suppleres af kommunalfinansierede lokalruter, som især bidrager til betjening af gymnasier i FynBus' område.

Ifølge oplysninger fra FynBus var der ultimo 2017 godt 13.000 udstedte uddannelseskort til ungdomsuddannelser.

Ud over uddannelsesruterne tilbyder FynBus konceptet "telependler" i 6 af kommunerne på Fyn (Assens, Kerteminde, Nyborg, Nordfyn, Svendborg og Faaborg-Midtfyn kommuner). Telependler er et tilbud om telekørsel for (uddannelses-) pendlere i tyndt befolkede områder mellem egen adresse og et kollektivt knudepunkt. Telependler finansieres af kommunerne.

For at kunne tilmelde sig Telependler skal man ifølge FynBus' hjemmeside opfylde følgende kriterier:

- > Afstanden mellem bopæl og nærmeste stoppested eller station skal være mindst 1 km i Assens, Nyborg og Svendborg Kommune, mindst 2 km i Kerteminde Kommune samt mindst 2,5 km i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn kommuner
- > Man skal have et gyldigt rejsekort pendler, rejsekort pendler-kombi, DSB-pendlerkort eller Ungdomskort
- > Man skal enten være fyldt 16 år eller have et Ungdomskort
- > Man skal bestille telekørsels-ture over en periode på mindst to uger.

FynBus oplyser, at der i 2017 blev foretaget knap 19.000 ture med Telependler, og at kommunernes samlede udgifter til Telependler var knap 3 mio. kr. inkl. fællesudgifter.

4.4 Opsamling

Region Syddanmark yder i dag samlet ca. 225 mio. kr. i tilskud til den regionale tog- og busbetjening i Sydtrafiks og FynBus' områder.

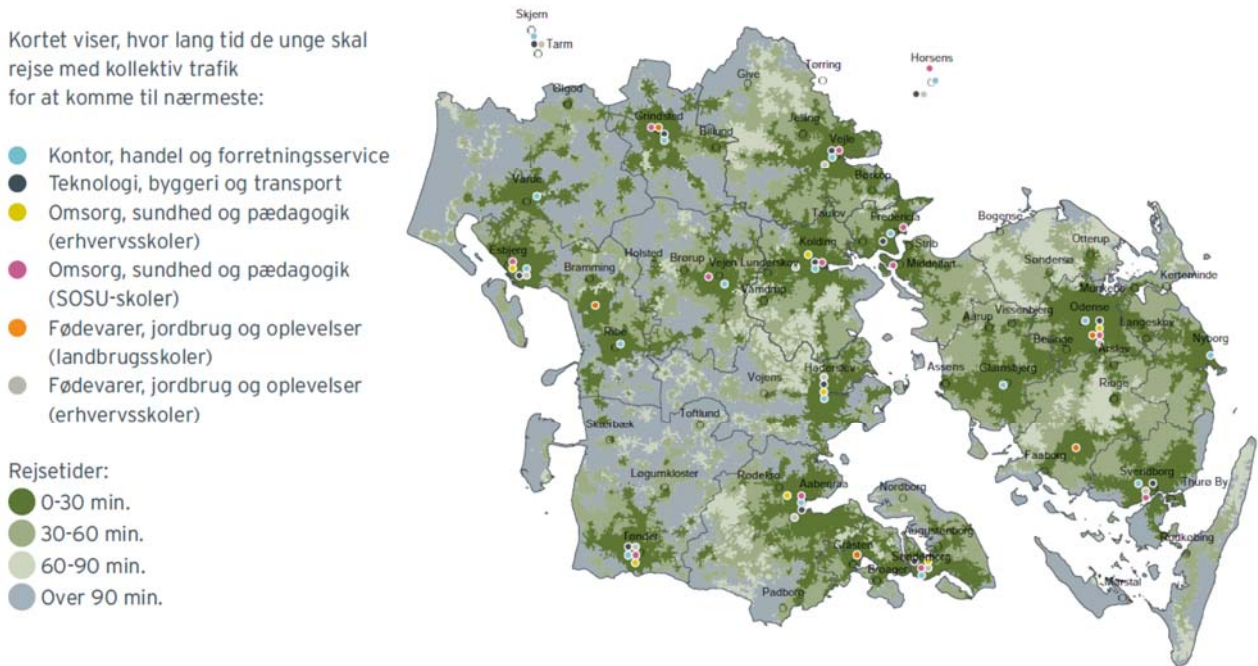
Driftsomfanget på de regionalfinansierede busruter er sammenligneligt i de to trafikelskabers områder, men de regionalfinansierede ruter prioriteres forskelligt. I FynBus' område er der således næsten dobbelt så mange regionalfinansierede ruter som i Sydtrafik, særligt som følge af de 36 uddannelsesruter. I Sydtrafiks område er der færre ruter, som til gengæld dækker en større geografi.

De regionalfinansierede busruter i Sydtrafik og FynBus har sammenlignelige nettoudgifter pr. køreplantage end tilsvarende i FynBus, mens de regionalfinansierede busruter i Sydtrafik har lidt højere nettoudgifter pr. passager.

De to trafikselskaber håndterer betjeningen af uddannelsesinstitutioner på forskellige måder, formentligt i høj grad på grund af forskellige rammebetingelser. Sydtrafik dækker et område, der er 2,5 gange større end FynBus' område. Der er flere end dobbelt så mange ungdomsuddannelser i Syd- og Sønderjylland sammenlignet med Fyn, og samtidig er afstanden til en ungdomsuddannelse generelt større i Syd- og Sønderjylland end på Fyn. Disse forhold medfører, at Sydtrafik har vanskeligere ved at skabe samme økonomi i særlige uddannelsesruter som FynBus og i stedet i højere grad må løse betjeningen af uddannelsesinstitutionerne som en integreret del af de eksisterende regionale busruter.

Forventningerne om en negativ befolkningsudvikling blandt de 16-20 årige og 21-25 årige i størstedelen af regionen set over de næste 10 år vil kunne give yderligere udfordringer i forhold til sikring af de unges adgang til en uddannelse. Det bliver fortsat vanskeligere at opretholde konventionel, kollektiv transport i de tyndt befolkede områder, når der fremover bliver længere og længere mellem de unge. Denne udvikling synes især at være gældende i dele af Syd- og Sønderjylland. I områder med få unge må der i højere grad tænkes i alternative tilbud "the last mile" i de kommende år.

HVOR LANGT ER DER TIL DE ERHVERVSFAGLIGE UDDANNELSER 2016?



Figur 9 Opgørelse af transporttiden med kollektiv transport til nærmeste erhvervsuddannelse. Kilde: Kontur, Region Syddanmark, 2016.

5.1 Sydtrafik

5.1.1 Adgang til ungdomsuddannelser

De unges
 transporttid

Figur 10 viser andelen af unge i aldersgruppen 16-20 år i Sydtrafiks område, som har en transporttid på maksimalt 60 minutter til nærmeste gymnasial uddannelse eller erhvervsuddannelse.

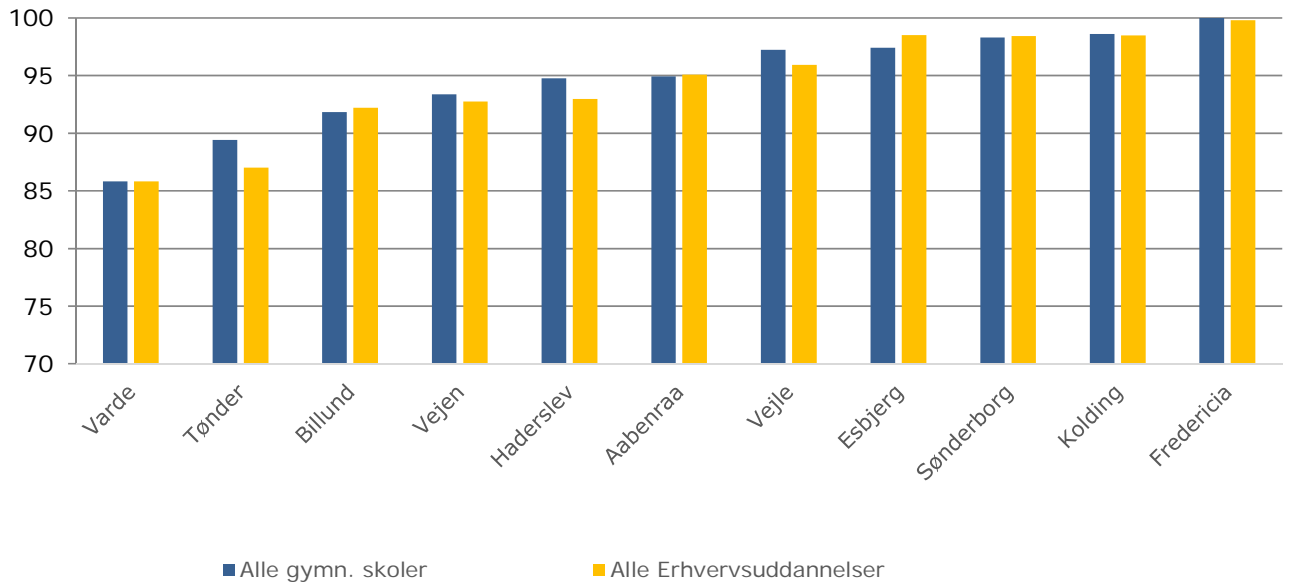
Som det fremgår, har mindst 95% af de unge i denne aldersgruppe maksimalt 60 minutters transporttid til nærmeste gymnasial uddannelse eller erhvervsuddannelse i seks af kommunerne i Sydtrafiks område (Fredericia, Kolding, Sønderborg, Esbjerg, Vejle og Aabenraa). Disse 6 kommuner er samtidig kendetegnet ved at have det største udbud af ungdomsuddannelser.

Der er dog også en række kommuner, hvor færre end 95% unge har under 60 minutters transporttid til nærmeste gymnasial uddannelse og/eller erhvervsuddannelse. Det gælder særligt for unge i Varde og Tønder kommuner, men også i Billund, Vejle og Haderslev kommuner ligger andelen under 95%.

Der er godt 2.000 unge i aldersgruppen 16-20 år (svarende til knap 5% af de samlede unge i denne aldersgruppe i Sydtrafiks område) har over 60 minutters transporttid til henholdsvis nærmeste gymnasial uddannelse og nærmeste erhvervsuddannelse. Figur 11 og figur 12 viser fordelingen af disse unge på kommuneniveau. Der er flest unge i Varde og Tønder kommuner.

Syd- og Sønderjylland

Andel af 16-20 årige som kan nå uddannelsessted på under en time

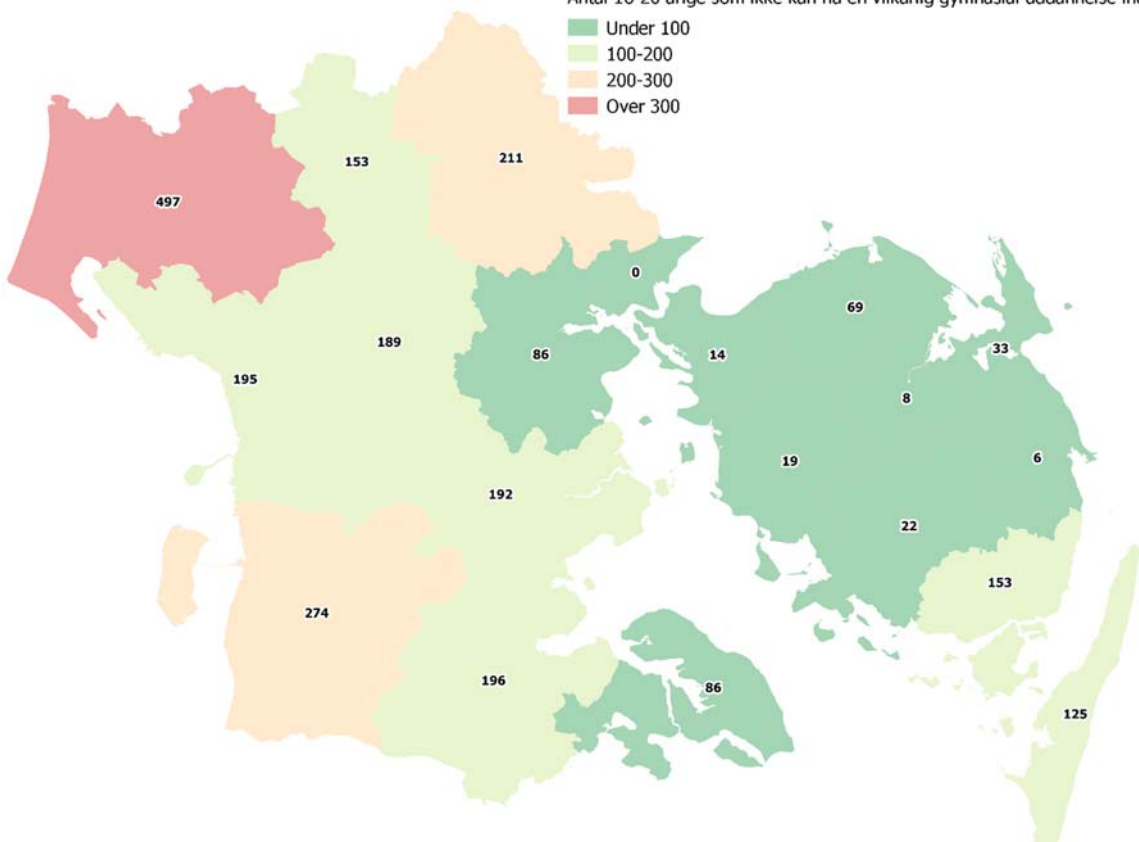


Figur 10 Andelen af unge i alderen 16-20 år, som har en transporttid på maksimalt 60 minutter til nærmeste gymnasial uddannelse eller erhvervsuddannelse. Kilde: Region Syddanmark

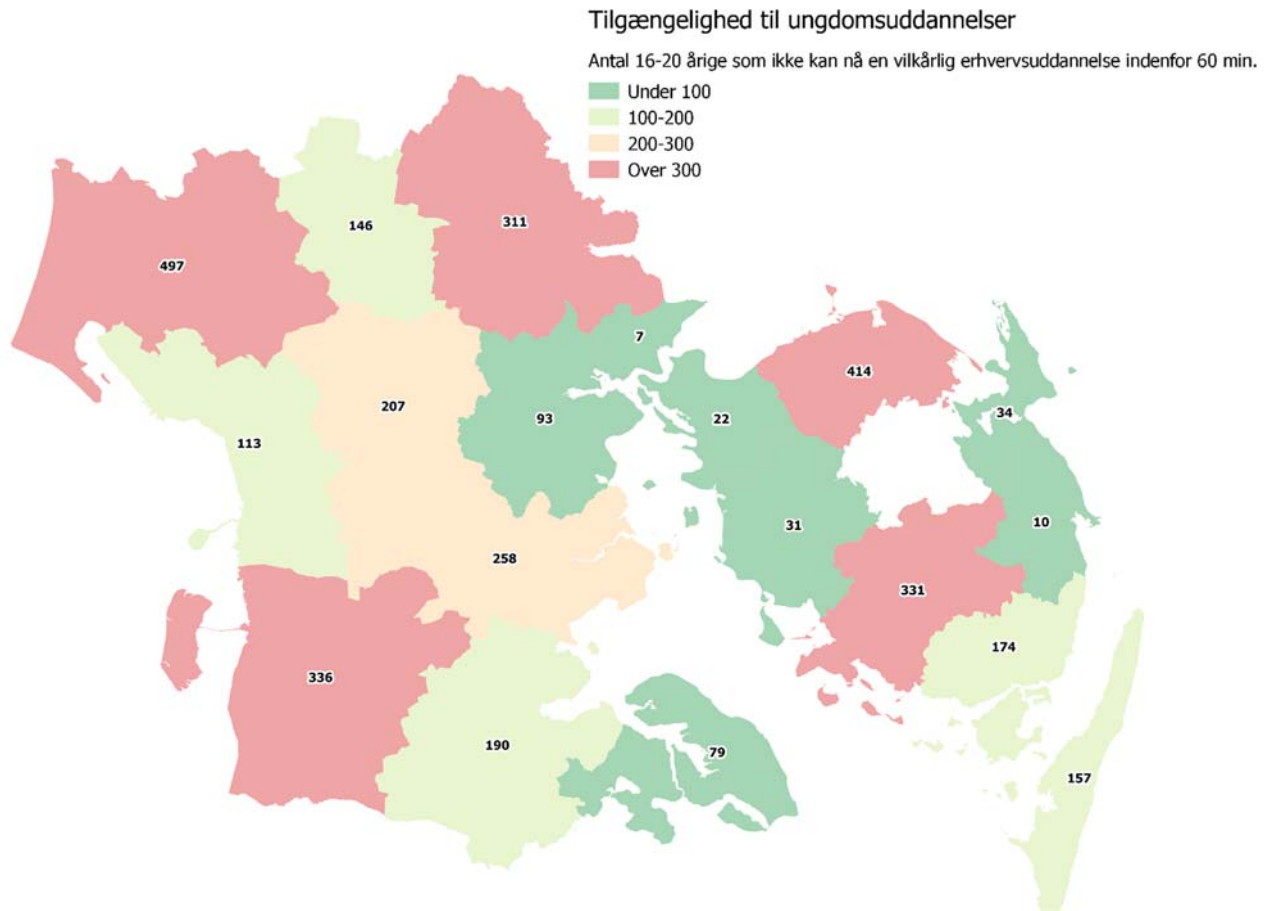
Tilgængelighed til ungdomsuddannelser

Antal 16-20 årige som ikke kan nå en vilkårlig gymnasial uddannelse indenfor 60 min.

- Under 100
- 100-200
- 200-300
- Over 300



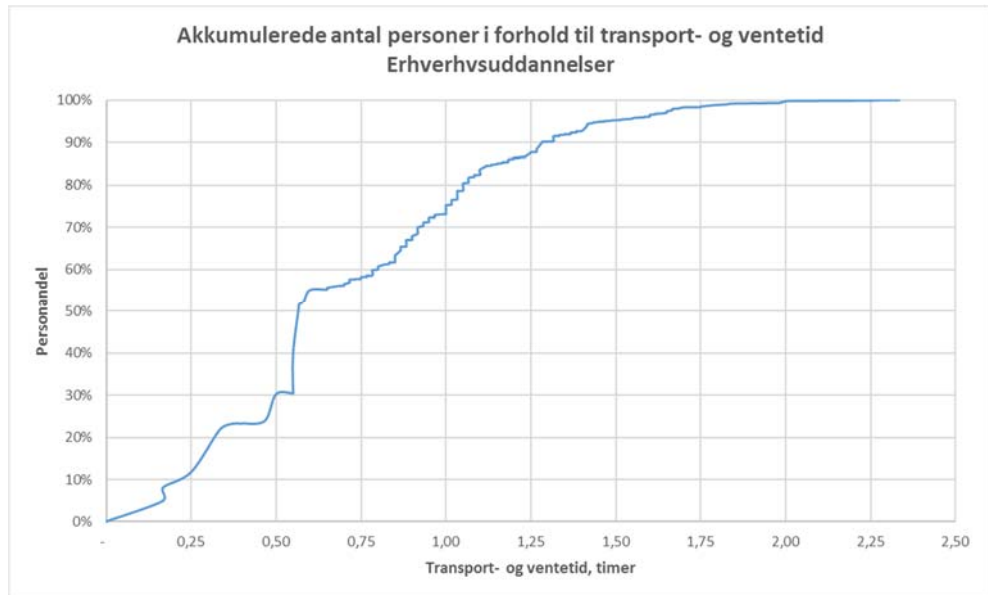
Figur 11 Antal unge i alderen 16-20 år, som ikke kan nå nærmeste gymnasial uddannelse indenfor 60 minutter med kollektiv transport. Fanø og Ærø kommuner er ikke belyst, da de har meldt sig ud af hhv. Sydtrafik og FynBus. Kilde: Region Syddanmark.



Figur 12 Antal unge i alderen 16-20 år, som ikke kan nå nærmeste erhvervsuddannelse indenfor 60 minutter med kollektiv transport. Fanø og Ærø kommuner er ikke belyst, da de har meldt sig ud af hhv. Sydtrafik og FynBus. Kilde: Region Syddanmark.

Transport + ventetid En analyse foretaget af Sydtrafik viser, at 25% af alle unge til erhvervsuddannelser har over 60 minutters transport- og ventetid, hvis ventetiden på uddannelsesstedet medtages (Figur 13).

Analysens resultater viser således, at koordineringen af ringetiderne på ungdomsuddannelserne med bussernes ankomst er væsentligt element i forsøget på at nedbringe den samlede tid, som unge uddannelsessøgende bruger mellem bopælen og uddannelsesinstitutionen.



Figur 13 Sydtrafiks analyse af andelen af unge til erhvervsuddannelse, som har over 60 minutters transport- og ventetid ved uddannelsesinstitutionen. Kilde: Sydtrafik

Hvor er udfordringerne?

Resultaterne af Region Syddanmarks kortlægning af adgangen til ungdomsuddannelser viser, at unge bosiddende i især den centrale og vestlige del af Syd- og Sønderjylland har de største udfordringer med adgangen til en uddannelse.

Den primære årsag til dette vurderes at være, at uddannelsesstederne i Syd – og Sønderjylland ikke er koncentreret geografisk centralt, men derimod lokaliseret i de store byer i randområderne, særligt mod øst. Det betyder i praksis, at unge bosiddende i de centrale områder af regionen har forholdsvis store afstande til en by med et vist udbud af ungdomsuddannelser, hvilket giver forholdsvis lange transporttider selv med bil. Der er samtidig ikke altid let adgang til direkte busforbindelser til disse byer. Begge dele medfører forholdsvis lange transporttider med kollektiv trafik.

5.1.2 Skolehjem og kørselsgodtgørelse

Skolehjem

I en række uddannelsesbyer findes skolehjemstilbud for berettigede elever på erhvervsuddannelserne. Som det fremgår af Tabel 4, er der i dag en samlet kapacitet på over 1.000 pladser på de syv skolehjem i Syd- og Sønderjylland.

Der opleves generelt høje belægningsprocenter på flere af skolehjemmene i Sydtrafiks område, hvor belægningen har været stigende inden for de senere år. Enkelte skolehjem har mulighed eller konkrete planer for at udvide skolehjemmet. Syddansk Erhvervsskole tilkendegiver, at den oplevede stigning i belægningen på deres skolehjem formentlig skyldes en centralisering af uddannelser i de store byer.

Belægningen på Hansenberg Skolehjem har dog været faldende de sidste 5 år. Hansenberg Skolehjem oplyser, at faldet overvejende skyldes, at der er kommet

kvote på deres veterinær- og dyrepasseuddannelser, hvis elever primært bor på skolehjemmet.

Belægningen på skolehjemmet i Tønder har ligeledes været faldende. EUC Syd oplyser, at der ikke længere er så mange skolehjemsberettigede elever, fordi ungdomsårgangene ikke er så store, og at der er ikke så mange uddannelser at vælge imellem. Skolehjemmet anvendes i perioder af elever på lokomotivføreruddannelsen fra Bane Danmark samt af elever på skorstensfejeruddannelsen, som ligger i Tønder.

EUC Syd oplyser desuden, at der er mange virksomheder, der sender deres lærlinge til Sønderborg, fordi skolen her er specialiseret i områder som automatik og data. Skolen har også en beklædningsafdeling, som tiltrækker fra et stort opland. Skolehjemmet i Haderslev anvendes primært af struktør- og elektriker elever.

Der er således flere årsager til, at unge vælger et skolehjemstilbud, hvis de teknisk set er berettigede til det. Afstand til uddannelsessted, transporttid, regler på området og alternativ mulighed til at bo hjemme er formentlig blandt de vigtigste.

EUC Lillebælt har gennem de seneste år oplevet flere unge med behov for transport til/fra banegården (enten Fredericia eller Middelfart). På samme tid kan de konstatere, at deres gæster overvejende er voksne elever, hvoraf flere har egen bil.

Skolehjem	Kapacitet (antal elever)	Belægning (%)	Udvikling
Hansenberg Skolehjem, Kolding	359	65	Faldende belægning de sidste 5 år
SDE Campus One, Vejle	180	85	Stigende i en længere periode
EUC Lillebælt, Fredericia	80	Over 100	Stigende belægning de sidste 5 år Planer om udbygning med 46 værelser
Hermitage, Esbjerg	252	85-90	Fastholdt over de sidste 5 år Mulighed for at udvide, dog p.t. ingen planer
EUC Syd, Haderslev	32	15-50	Fastholdt over de sidste 5 år
EUC Syd, Tønder	122	65-75	Faldende over de sidste 5 år
EUC Syd, Sønderborg	194	65-90	Fastholdt over de sidste 5 år

Tabel 4 *Oversigt over anvendelsen af skolehjem i Sydtrafiks område baseret på dialog med de enkelte skolehjem.*

Kilometerpenge Overordnede, statistiske opgørelser over andelen af uddannelsessøgende, der ansøger om kilometerpenge er ikke let tilgængelige.

IBA erhvervsakademi Kolding oplyser, at de modtager institutionens ansøgninger om kilometerpenge fra de studerende og vurderer på baggrund af de gældende kriterier, om de opfylder kravene for at modtage tilskud. Det er deres

vurdering, at op mod 20% af det samlede antal elever ansøger om kilometerpenge, og at godt 10% af det samlede antal elever er berettigede til tilskud.

Det er IBA's generelle indtryk, at potentialet i ordningen udnyttes efter hensigten, og at de, der er berettigede til at modtage tilskud, faktisk også opnår tilskuddet. Studerende, der modtager tilskud, er berettigede fordi de især opfylder kravene om lang transporttid og lang ventetid med de eksisterende kollektive trafikmuligheder. De bemærker dog også, at kilometergodtgørelsen er B-indkomst, og at den reelle værdi for de uddannelsessøgende er begrænset.

Hvis IBA's erfaringer med ordningen er udtryk for et generelt billede, må vi konkludere, at der ikke umiddelbart findes et stort uudnyttet potentiale i denne ordning for de uddannelsessøgende.

5.1.3 Indsatsområder

Tiltag

Sydtrafik har de seneste år haft stort fokus på forbedring af betjeningen af uddannelsesinstitutionerne. Følgende tiltag er eller planlægges gennemført med henblik på at forbedre de unges adgang til uddannelsesinstitutionerne:

- > Fra 2017 holdes der årlige koordineringsmøder hvor alle uddannelsesinstitutioner i hver kommune samles til fælles koordinering af kørsel, mødetider samt kommunikation med uddannelsessøgende.
- > Der sker løbende linjeomlægninger for at sikre direkte busbetjening af uddannelsesinstitutioner, bl.a. i Vejle.
- > I 2018 implementeres korrespondancesikring, så buschauffører kan melde forsinkelser til hinanden via deres bus-tablet med henblik på korrespondancesikring ved knudepunkter. F.eks. venter 3 busser hver morgen og hver eftermiddag på hinanden ved Esbjerg Lufthavn, så uddannelsessøgende fra forskellige dele af oplandet er sikret et nemt og sikkert skift til busser der kører videre til hvert af de 3 største uddannelsesområder i Esbjerg.
- > Afprøvning af "flexpendler" koncept som puljefinansieret forsøgsprojekt i Vejen Kommune med henblik på at reducere rejsetiden for elever til Vejen Gymnasium og Vejen Business College. Konceptet omfatter dør-til-dør kørsel med afhentning ved bopæl, og vil kunne reducere rejsetiden for de mange elever, som i dag har over 45 minutters rejsetid.

Sydtrafik har i lyset af de gode erfaringer fra Fyn analyseret på perspektiverne ved at implementere særlige uddannelsesruter også i Syd- og Sønderjylland. Vurderingen er dog, at geografiske og lokalisingsmæssige forhold gør det vanskeligt at opnå en fornuftig og tilfredsstillende tilgang af passagerer og tilhørende driftsøkonomi med den type ruter, og at det uden ekstra finansiering vil give negative konsekvenser for andre store målgrupper, der benytter busserne i dag.

Det ville kræve væsentligt flere regionale midler, hvis Sydtrafik skulle operere med samme tostrengede system som FynBus og både have ordinære regionale ruter og særlige parallelle uddannelsesruter

Sydtrafik forventer i løbet af 2018 at kunne begynde at bruge rejsekortdata i analysesammenhæng og dermed opnå et markant bedre datagrundlag i forhold til at kunne belyse muligheden for yderligere tiltag på det regionale rutenet.

Dialog med
uddannelser

Sydtrafik har desuden som et relativt nyt tiltag sat fokus på at forbedre og intensivere dialogen med de respektive uddannelsesinstitutioner i området. Der afholdes nu årlige møder med uddannelsesinstitutionerne i hver enkelt kommune, og ringetider, geografisk dækningsbehov, særlige uddannelsessture m.m. drøftes med henblik på at afklare behovet for tilpasninger af betjeningen.

I praksis foregår denne møderække i oktober, hvor ændringer til sommerkøreplansskift det efterfølgende år drøftes. Denne proces medfører enkelte u hensigtsmæssigheder, idet institutionerne først kender det endelige elevoptag til det efterfølgende skoleår i februar, og derfor først fastlægger deres ringetider i marts. Koordineringen med busdriften sker derfor på baggrund af forventede elevtal.

Udover de årlige møder mellem trafikselskab og uddannelsesinstitutionerne samarbejder disse to parter om fælles markedsføring – f.eks. med kundeambassadører for den kollektive trafik ved åbent hus – med henblik på at få flere passagerer i den kollektive trafik.

Til at understøtte samarbejdet mellem trafikselskabet og uddannelsesinstitutioner, har Sydtrafik udviklet en landingpage dedikeret uddannelsesinstitutionerne. Her findes FAQ, synliggørelse af uddannelsesruter, guide til bestilling af ungdomskort mv.

5.2 FynBus

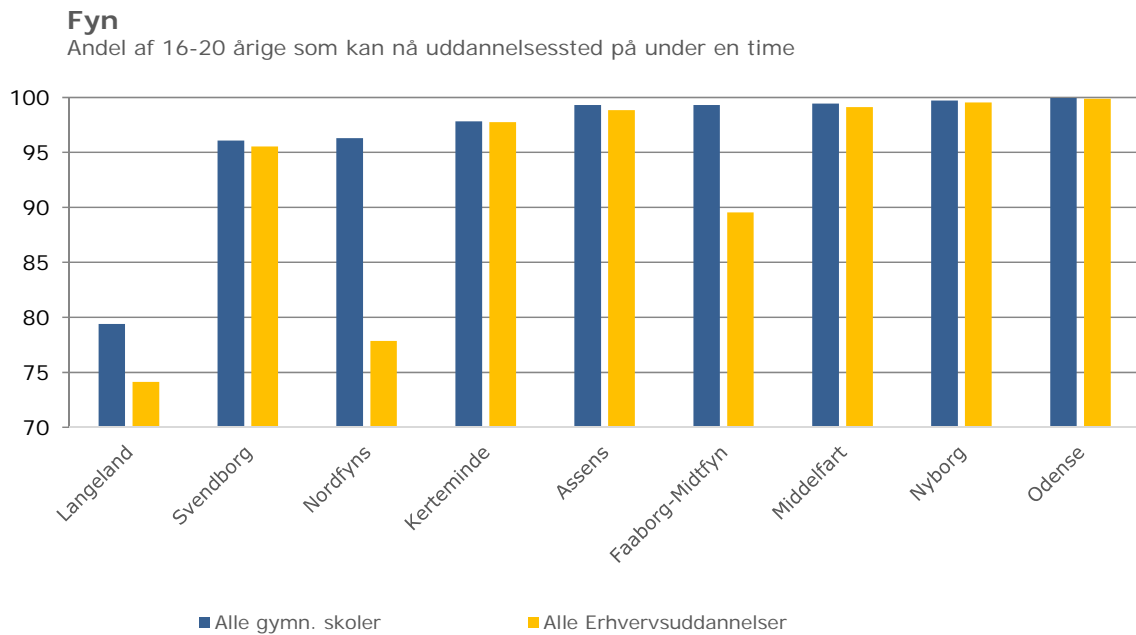
5.2.1 Adgang til ungdomsuddannelser

De unges
transporttid

Figur 14 viser andelen af unge i aldersgruppen 16-20 år i FynBus' område, som har en transporttid på maksimalt 60 minutter til nærmeste gymnasial uddannelse eller erhvervsuddannelse.

Som det fremgår, har mindst 95% af de unge i denne aldersgruppe maksimalt 60 minutters transporttid til nærmeste gymnasial uddannelse fra samtlige kommuner i FynBus' område på nær Langeland Kommune, mens unge i seks ud af ni kommuner har maksimalt 60 minutters transporttid til en erhvervsuddannelse (Odense, Nyborg, Middelfart, Assens, Kerteminde og Svendborg).

I de tre øvrige kommuner er der færre end 95% unge, der har under 60 minutters transporttid til nærmeste erhvervsuddannelse. Det er særligt gældende for unge i Langeland og Nordfyns kommuner, men også i Faaborg-Midtfyn Kommune ligger andelen under 95%.



Figur 14 Andelen af unge i alderen 16-20 år, som har en transporttid på maksimalt 60 minutter til nærmeste gymnasial uddannelse eller erhvervsuddannelse. Kilde: Region Syddanmark

Der er godt 500 unge i aldersgruppen 16-20 år (svarende til ca. 1,5% af de samlede unge i denne aldersgruppe i FynBus' område) har over 60 min transporttid til henholdsvis nærmeste gymnasial uddannelse, mens knap 1.200 unge i aldersgruppen 16-20 år (svarende til knap 4% af de samlede unge i denne aldersgruppe i FynBus' område) har over 60 minutters transporttid til nærmeste erhvervsuddannelse. Figur 11 og figur 12 på s. 30 og 31 viser fordelingen af disse unge på kommuneniveau. Der er flest unge i Nordfyns, Faaborg-Midtfyn, Svendborg og Langeland kommune.

Hvor er udfordringerne?

Uddannelsesruterne på Fyn giver generelt de unge en god adgang til ungdomsuddannelserne. Rutestrukturen og geografien på Fyn bidrager gunstigt i forhold til at sikre forholdsvis lave transporttider for de unge. Resultaterne af Region Syddanmarks kortlægning af adgangen til ungdomsuddannelser viser dog, at der er enkelte udfordringer med adgangen til ungdomsuddannelserne især fra "randen" af FynBus' område. Udfordringerne kommer særligt til udtryk i forhold til erhvervsuddannelserne.

5.2.2 Skolehjem og kørselsgodtgørelse

Skolehjem

Som det fremgår af tabel 5, er der i dag ca. 160 pladser på skolehjemmet i Odense, som er det eneste skolehjem på Fyn. Skolehjemmet har en høj belægningsprocent, som har været stigende i løbet af de senere år, og der er planer om udvidelser.

Skolehjem	Kapacitet (antal elever)	Belægning (%)	Udvikling
SDE Campus One, Odense	160	100	Stigende gennem de sidste 10 år Udbygges nu pga. stigende efterspørgsel

Tabel 5 *Oversigt over anvendelsen af skolehjem i FynBus' område baseret på dialog med skolehjemmet.*

Kilometerpenge Det generelle billede er, at der ikke umiddelbart findes et stort uudnyttet potentiale i denne ordning for de uddannelsessøgende.

5.2.3 Indsatsområder

Tiltag FynBus har med uddannelsesruterne sikret en god kernebetjening af ungdomsuddannelserne på Fyn. Telependlerkonceptet i seks ud af de ni kommuner i Fyn-Bus' område tilbyder et godt supplement til de unge uddannelsessøgende, som ikke betjenes direkte af en uddannelsesrute.

Introduktionen af uddannelsesruterne som forsøgsprojekt i Assens Kommune i 2013 resulterede i væsentlige tidsbesparelser. Uddannelsesruterne forkortede således i gennemsnit transporttiden for elever fra Assens Kommune til erhvervsskolerne i Odense med 18 minutter.

FynBus arbejder nu løbende med at tilpasse det samlede net af uddannelsesruter til de aktuelle behov og ringetider på uddannelsesinstitutionerne – bl.a. ved geokodning af elevlister fra især gymnasier med jævne mellemrum. Det har desuden været oplevelsen, at de unge finder en anden måde at komme hjem på om eftermiddagen, hvis de går til fritidsaktiviteter efter undervisning. Afgangene med få passagerer nedlægges derfor i en løbende tilpasning.

Siden telependlerkonceptets introduktion - ligeledes som forsøgsprojekt i Assens Kommune - er konceptet blevet udvidet til 5 andre kommuner. Forsøgsprojektet med telependler har ikke direkte kunnet dokumentere en målbar effekt på f.eks. fraværsniveauet eller andelen af unge, der gennemfører en ungdomsuddannelse. Assens Kommune vurderer dog, at tilbuddet bidrager positivt til, at unge gennemfører et uddannelsesforløb, og ser udgifterne til telependler som en investering, der skal sikre højere uddannelsesniveau og mindre ledighed i kommunen.

Herudover er der som i Sydtrafik implementeret en funktion, hvor buschauffører kan melde forsinkelser til hinanden via deres bus-tablet med henblik på korrespondancesikring ved knudepunkter.

Dialog med uddannelser FynBus har siden oprettelsen af uddannelsesruterne haft en tæt dialog med de enkelte uddannelsesinstitutioner med bl.a. årlige møder omkring vinterferien. Mødetidspunktet er fastlagt, så uddannelsesinstitutionerne kender til deres elevoptag for det næste skoleår, og møderne kan således bruges til at afklare behovet for justeringer af betjeningen med udgangspunkt i konkret viden om eleverne efter køreplansskift, hvilket sker om sommeren. Ringetiderne på uddannelsesinstitutionerne fastlægges samtidig med drøftelserne om tilpasning af ruterne. FynBus har ligeledes kundeambassadører på uddannelsesinstitutionerne.

FynBus oplever, at den tætte dialog mellem trafikselvskab og uddannelsesinstitution har medført, at uddannelsesstederne er blevet bedre til at kontakte trafikselvskabet, hvis der opstår behov for ændringer i betjeningen.

FynBus tilkendegiver desuden, at det er helt essentielt at den enkelte uddannelsesinstitution også selv tager ejerskab til at sikre den bedst mulige adgang for eleverne. FynBus har oplevet, at nogle uddannelsesinstitutioner har forsøgt at tilpasse ringetider eller endda undervisningsmoduler til en køreplan. Det er denne type samarbejde, der sikrer de gode løsninger.

5.3 Opsamling

Resultaterne af Region Syddanmarks kortlægning af adgangen til ungdomsuddannelser for de 16-20 årige i regionen fra 2016 viser, at godt 2.500 unge har over 60 minutters transporttid til nærmeste gymnasiale uddannelse, mens knap 3.500 unge har over 60 minutters transporttid til nærmeste erhvervsuddannelse.

Resultaterne viser, at flere unge i Syd- og Sønderjylland har over 60 minutters transporttid til en ungdomsuddannelse end på Fyn. Det vurderes, at rutestrukturen og geografien på Fyn bidrager gunstigt i forhold til at sikre forholdsvis lave transporttider.

I Syd- og Sønderjylland er det især unge bosiddende i især den centrale og vestlige del af området, der har de største udfordringer med adgangen til en ungdomsuddannelse (særligt unge i Varde og Tønder kommuner), mens udfordringerne er størst fra "randen" af Fyn (særligt unge i Nordfyns og Langeland kommuner). Udfordringerne vurderes umiddelbart at være identiske for unge, der anvender kollektiv trafik til en videregående uddannelse, da disse også primært ligger i byer med store koncentrationer af ungdomsuddannelser.

En forespørgsel til udvalgte institutioner indikerer, at der generelt er høj belægning på de eksisterende skolehjem. Det kan overvejes om etablering af nye skolehjem i byer som Billund, Aabenraa og Svendborg, hvor der findes en del uddannelser, men endnu ingen skolehjem, kan forbedre adgangen til uddannelser.

FynBus har med uddannelsesruterne sikret en god kernebetjening af ungdomsuddannelserne på Fyn, som løbende tilpasses behovene på uddannelsesinstitutionerne. Telependlerkonceptet i foreløbig seks ud af de ni kommuner i FynBus' område tilbyder et godt supplement til unge uddannelsessøgende, som ikke betjenes direkte af en uddannelsesrute.

Sydtrafik har de seneste år haft stort fokus på forbedring af betjeningen af uddannelsesinstitutionerne og har gennemført flere tiltag i form af linjeomlægninger og indførelse af korrespondancesikring ved vigtige knudepunkter. Sydtrafik har undersøgt muligheden for etablering af særlige uddannelsesruter, men vurderer at de betjeningsmæssige forudsætninger for en direkte kopi af løsningen generelt ikke er til stede.

Tæt dialog med uddannelsesinstitutioner har høj prioritet hos begge trafiksselskaber. FynBus har siden oprettelsen af uddannelsesruterne haft en tæt dialog med de enkelte uddannelsesinstitutioner, hvor den løbende planlægning og dialog om uddannelsesruterne i høj grad er tilpasset skolernes årshjul – særligt i forhold til hvordan uddannelsesinstitutionerne kender til deres elevoptag for det næste skoleår. Sydtrafik har som et relativt nyt tiltag fokus på at forbedre og intensivere dialogen med den enkelte uddannelsesinstitution væsentligt. Her kan der være nogle fordele i at justere processen tidsmæssigt, så planlægningen kommer til at hvile på endelige skoleplaner frem for forventede. I praksis er det dog en lang mere kompleks opgave for Sydtrafik at foretage tilretninger i uddannelsesbetjeningen, da det i høj grad kræver ændringer af regionale ruter, som også skal betjene mange andre målgrupper.

6 Erfaringer fra andre trafikskaber

COWI har foretaget en afgrænset kortlægning af hvilke erfaringer, udvalgte trafikskaber i Danmark har gjort i forbindelse med målrettede projekter og indsatser for at optimere uddannelsesruter og forbedre transporttiden for unge uddannelsessøgende. Kortlægningen baserer sig primært på søgning i Trafikstyrelsens vidensbank¹¹ samt opfølgende telefonisk dialog med trafikskaberne. Vidensbanken omfatter projekter, som har modtaget støtte fra Trafikstyrelsens puljemidler.

6.1 Nordjyllands Trafikskab

I NT er uddannelseskørslen primært integreret som en del af det almindelige regionale linjenet. Der er dog også særlige ruter målrettet uddannelseskørsel som f.eks. linje 271 Aabybro-Nørresundby Gymnasium.

Nordjyllands Trafikskab tilkendegiver, at dialogen med uddannelsesinstitutionerne primært sker som en del af årshjulet for køreplanlægningen af alle ruter. Hvert oktober sendes således høringsbrev ud til bl.a. region, kommuner og uddannelsesinstitutioner med ønsker til ændringer til næste køreplansskift i sommeren det efterfølgende år. Dialog med uddannelsesinstitutioner uddybes. De indkomne ønsker behandles sammen med kommuner og region, og der afholdes dialogmøder ude hos kommunerne i februar. Her er det kommunerne, der afgør, hvorvidt uddannelsesinstitutionerne deltager på disse møder.

Som et særligt tiltag har Nordjyllands Trafikskab henover vinteren fået indsamlet og geokodet elevlister for ungdomsuddannelserne i regionen med henblik på at få et bedre grundlag for planlægning og tilpasning af betjeningen af uddannelserne.

Af øvrige aktiviteter målrettet uddannelsessøgende kan nævnes følgende:

Gymnasierute

Jammerbugt Kommune ansøgte i 2013 om puljemidler til i samarbejde med Fjerritslev Gymnasium at oprette en ny busrute fra den nordlige del af kommunen til gymnasiet, der er beliggende i kommunens vestlige del. Ruten er åben for alle brugere og betjener en strækning uden kollektiv trafik i forvejen. Projektet ventes afsluttet i løbet af 2018 og er endnu ikke afrapporteret i vidensbanken. NT forventer, at ruten opretholdes efter afslutning af forsøgsprojektet.

Samspil mellem by- og landdistrikt – unges mobilitet

Hjørring Kommune ansøgte i 2013 om puljemidler til at udvikle og afprøve nye former for kollektiv trafik (to pilotprojekter) i landdistrikter i kommunen. Projektet bygger i høj grad på borgerinddragelse og frivilliges indsats. Forskellige events blev gennemført (på den årlige 'Hjørring Live') sideløbende med kortlægning af de unges transportvaner. Der blev desuden etableret en samkørselsplatform i en konkret korridor (Lønstrup-Skallerup-Vennebjerg-Sønderlev) med henblik på at teste, om det er muligt at skabe et lokalt forankret netværk, hvor

¹¹ <https://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Puljer/Soegning-i-puljernes-vidensbank.aspx>

chauffører og unge med et transportbehov i fællesskab kan drive en samkørselsordning.

Erfaringerne viser, at den type projekter kræver ressourcer og ildsjæle blandt de lokale for at lykkes. Den endelige evaluering foreligger endnu ikke.

Ekspresrute til Thisted Thisted Kommune ansøgte i samarbejde med NT i 2013 om puljemidler til at etablere en ekspresrute 321E (Agger – Vestervig – Bedsted – Thisted) for at lette adgangen for de unge i Agger/Vestervig området til ungdomsuddannelserne i Thisted by. Herudover var det også et ønske at tiltrække pendlere fra den sydlige del af Thisted Kommune til ruten. Med de eksisterende kollektive trafikmuligheder var der godt 3 timers samlet transporttid for at komme fra Agger til Thisted og retur igen. Ekspresruten blev etableret med en afgang om morgenen og flere afgang om eftermiddagen 200 dage om året. Med baggrund i rutens passagertal konkluderes, at ruten har en berettigelse. Ruten er fortsat i drift, og er tilsyneladende meget populær.

Plustur NT har netop introduceret 'Plustur', et flextrafik produkt, som kan benyttes i de tilfælde, hvor bussen eller toget ikke kører hele vejen til rejsens mål. Med Plustur bliver man kørt mellem adresse og det nærmeste stoppested, der har god kollektiv dækning. Plustur er en samkørselsordning, hvilket betyder, at der kan være andre med i vognen, og at turen kan være længere end den direkte vej fra A til B. Afhentningstidspunktet for Plusturen kan variere med 15 minutter fra det oplyste tidspunkt ved bestilling. Den rejsende vil dog aldrig opleve at blive hentet så sent, at forbindelsen til anden kollektiv trafik ikke kan overholdes.

Herudover har NT arbejdet med indretningen af X-busserne med bl.a. borde og WiFi, så pendlere og andre rejsende kan udnytte transporttiden så effektivt som muligt til arbejde/gå på nettet mv.

6.2 Midttrafik

I Midttrafik er uddannelseskørslen primært integreret som en del af det almindelige regionale linjenet. Midttrafik tilkendegiver, at mange af de regionale linjer – særligt i de mere tyndtbefolkede områder – allerede er nøje målrettet betjening af ungdomsuddannelser. Etablering af særlige uddannelsesruter er dog et fokusområde i den kommende trafikplan, hvor der konkret er overvejelser om etablering af sådanne ruter på Djursland.

Midttrafik tilkendegiver, at deres dialog med uddannelsesinstitutionerne primært er målrettet planlægning af feriekørsel, mens optimering af betjeningen af uddannelserne hovedsageligt foregår i samarbejde med kommunerne i det konkrete trafikplanarbejde.

Af øvrige aktiviteter målrettet uddannelsessøgende kan nævnes følgende:

Pendlerbus Skive Kommune ansøgte i 2013 om puljemidler til i samarbejde med Midttrafik at forbedre rejseforholdene for elever i den nordlige del af kommunen til uddannelsesområdet i Skive, og derved øge interessen for ungdomsuddannelserne generelt. Sekundært var det et ønske at tilbyde pendlere en væsentlig kortere rejsetid mellem Durup/Glyngøre og Skive. Den nye rute halverer næsten rejsetiden i forhold til tidligere på tre dobbeltture om morgenen og tre dobbeltture om eftermiddagen. Projektet er endnu ikke afrapporteret i vidensbanken.

Herudover har Midttrafik iværksat forskellige kampagner rettet mod unge generelt med det primære formål at gøre kollektiv trafik mere attraktivt for denne målgruppe i et forsøg på at fastholde disse kunder, når de bliver ældre. Kampagnerne har således ikke haft unge uddannelsessøgende som særlig målgruppe.

6.3 Movia

E-busruter Movia har inden for de senere år etableret en række særlige E-buslinjer, som dels har til formål at forbedre rejseforholdene for uddannelsessøgende til forskellige uddannelsessteder i købstæder og til DTU, dels har til formål at koble store boligområder mere direkte sammen med vigtige knudepunkter i den kollektiv trafik og store arbejdspladsområder. Fælles for ruterne er, at de har færre stop end andre typiske ruter, de kører ofte og hyppigst i myldretiderne og de kører ofte som supplement til andre og mere snørklede ruter. Eksempler er 65E (Skibby – Frederikssund – Hillerød (uddannelsesrute og direkte forbindelse fra Skibby til Hillerød Sygehus). Et andet eksempel er 55E (Malmparken st. – Allerød st. (store erhvervsområder kobles op på knudepunkter i banenettet) og 40E (Skodsborg st. – Høje Taastrup st. (særligt fokus på betjening af DTU).

'Unge viser vej' Herudover har Movia udviklet et koncept kaldet 'Unge viser vej'. Det er et læringsforløb, der skal give unge viden om mobilitet og inspirere de unge til selv at udvikle gode, lokale og innovative mobilitetsløsninger. Tanken er, at gode kollektive transportmuligheder og mobilitetsløsninger sikrer, at flere unge får en ungdomsuddannelse.

Konceptet er udviklet i erkendelse af, at det kan være svært at få de unge på banen i debatten om mobilitet og kollektiv trafik. Omvendt er de unge eksperter i, hvad der har betydning for netop deres hverdag, og derfor ligger de inde med værdifuld viden i forhold til at løse lokale mobilitetsudfordringer.

Unge Viser Vej er en metode til at inddrage de unge aktivt omkring deres egen mobilitet, og det udviklede materiale er frit tilgængeligt for interesserede institutioner og kommuner på Movias hjemmeside. Unge Viser Vej er udviklet af Movia i samarbejde med Holbæk Kommune, Odsherred Kommune, Danske Regioner, uddannelsesstederne EUC Nordvestsjælland, Holbæk 10. klassecenter, Odsherred Gymnasium, Slotshavens Gymnasium og Stenhus Gymnasium, og med støtte fra Region Sjælland.

Samkørselsplatform Som en udløber af forløbet i Holbæk og Odsherred kommuner er ønsket om at få udviklet en samkørselsplatform dukket op. Samkørselsplatformen er tænkt som

et integreret element i skolernes officielle skemalægningsprogram 'Lectio', og leverandøren af denne platform er i øjeblikket ved at finde midler til at udvikle en samkørselsplatform som overbygning på skemalægningsdelen.

Nedenfor er i tabel 6 samlet de væsentlige karakteristika for i denne sammenhæng relevante projekter inden for de senere år fra Trafikstyrelsens vidensbank.

Hvem	Fra vidensbank	Titel	Erfaring
FynBus	Projektbeskrivelse 2013	Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder	Ikke afrapporteret i vidensbank, men hyppigt refereret til som en best case
FynBus og Assens Kommune	Projektbeskrivelse 2014	Telekørsel i tyndt befolkede områder	Ikke afrapporteret i vidensbank, men hyppigt refereret til som en best case
Hjørring Kommune	Afrapportering 2015	Samspil mellem by og landdistrikt	Etablering af en samkørsels platform i en konkret korridor
Jammerbugt	Projektbeskrivelse 2016	Gymnasierute til Fjerritslev Gymnasium	Ikke afrapporteret i vidensbank, afsluttes først i 2018
Movia	Afrapportering 2013	Fritidsrejser for børn og unge i landområder - med Fextrafik	Der kan ikke konstateres hverken øget brug af eller kendskab til Flextur i målgruppen
Thisted Kommune	Afrapportering 2016	Ekspresrute	Ruten er i køreplanen også efter puljeprojektets ophør.
Skive Kommune	Projektbeskrivelse 2015	Pendlerbus - Durup-Glyngøre-Skve	Ikke afrapporteret i vidensbank, forventet afsluttet i 2017

Tabel 6 Puljeprojekter fra Trafikstyrelsens vidensbank (pulje til forbedring af den kollektive trafik i tyndt befolkede områder). Kilde: Trafikstyrelsen.

6.4 Opsamling

På baggrund af de indhentede informationer vurderes, at:

- > Flertallet af puljeprojekter inkl. projekterne på Fyn omfatter etablering af pendlerbusser, der sikrer mere direkte forbindelse til uddannelsesstederne end i udgangssituationen. Samlet tegner sig for disse projekter et billede af, at det er levedygtige tiltag.

Udfordringen kan være økonomien, hvis ruterne er supplement til noget eksisterende

- > Behovsstyret tilbringertransport til det kollektive hovednet har på Fyn i form af 'telependler'-ordningen vist sig vældig populær blandt brugerne. Og kommunerne har vist vilje til at finansiere tilbringertransporten så de unge ikke pålægges en ekstraudgift til tilbringertransport men kun betaler for et almindeligt månedskort.

- > NT og de øvrige trafikselskaber i Danmark er med 'Plusbus' konceptet i gang med at udrulle et tilbringerkoncept til hele landet. Prisstrukturen hvor den rejsende både betaler for rejsen i bussen (feks med månedsgår) og ekstra for tilbringertransporten betyder at den samlede udgift er for høj til at det vil blive brugt til daglig pendling.
- > Udfordringen kan også hér være den umiddelbare driftsøkonomi for trafikselskabet
- > Forskellige forsøgsprojekter og udviklingsforløb indikerer, at nye samkørselsplatforme, der etableres ved siden af den konventionelle kollektive transport kan have et potentiale i fremtiden.

7 Mulige tiltag

Med et formål om at optimere eller værne om eksisterende transportmuligheder for unge uddannelsessøgende findes der i værktøjskassen en række tiltag, hvor tidligere praksis og forsøg har dokumenteret positive effekter. I det følgende udpeger vi de mest relevante af disse tiltag, suppleret med en række muligheder, hvor perspektiverne på nuværende tidspunkt må vurderes at være mere usikre.

Nogle af de nævnte tiltag har Sydtrafik/FynBus allerede gjort brug af i en år-række, mens andre er nye/uafprøvede.

Telependler og uddannelsesruter

Den eksisterende Telependler-ordning i FynBus har kombineret med målrettede uddannelsesruter erfaringsmæssigt vist sig at være en populær løsning blandt brugerne, som også ifølge tilbagemeldinger fra skoler og lærere har en positiv indvirkning på spørgsmålet om at undgå frafald af unge på uddannelserne.

Samlet virker det som en af de bedste veje til at sikre tilstrækkelig god betjening for de unge, der bor længst væk fra anden kollektiv trafik og som ofte er særligt ramt af lang rejsetid. Konceptet findes efter en forsøgsperiode i Assens Kommune nu i seks ud af ni kommuner på Fyn og medfører disse steder først og fremmest væsentlige tidsbesparelser i forhold til den tidligere service.

Økonomien i en samlet telependler-løsning vil afhænge af det konkrete setup, herunder bl.a. antallet af brugere, antallet af særlige afgange på nye ruter og muligheden for at benytte eksisterende materiel til opgaven. Assens Kommune vurderede i forbindelse med det første forsøg med ordningen, at udgifterne kan betragtes som en investering, der sikrer langsigtede gevinster i form af højere uddannelsesniveau, bedre jobmuligheder for borgerne, mindre ledighed og færre kontanthjælpsmodtagere. Noget lignende må forventes at gælde for de øvrige fem kommuner, der har tilsluttet sig.

Ordningen kan overvejes implementeret i andre kommuner i det samlede betjningsområde i Sydtrafik/FynBus.

Rejsekortdata

I løbet af 2018 forventer Sydtrafik at kunne gøre intensivt brug af rejsekortdata. Med disse data kan selskabet få større indblik i eksisterende rejsemønstre og aktuelle turkæder og kan på den måde bl.a. udpege, hvor der med fordel kan prioriteres mellem flere korrespondancer og få afdækket, hvilke afgange, der er mest velegnede at prioritere og omvendt mindre oplagte at prioritere.

Større dokumenteret indsigt vil i det hele taget gøre det muligt for Sydtrafik at optimere og målrette driften til forskellige grupper, herunder de uddannelsessøgende.

Uddannelsessture

Sydtrafik har i en årrække haft god succes med at indføre uddannelsessture på eksisterende buslinjer, hvor der i forvejen er mange pendlere med rejsemål i større erhvervsområder, bycentre og ved stationer. Typisk justeres linjeføringen og køretiderne på udvalgte ture, så linjerne først betjener uddannelsesstederne

inden de øvrige, store rejsemål betjenes, eller så turene forlænges ud til uddannelsesstederne. Begge dele med det formål at gøre det let og hurtigt at komme til/fra uddannelsesstederne.

Det kan overvejes, om nogle af uddannelsessturene kan konverteres til egentlige uddannelsesruter, som det ses på Fyn.

Geokodning En geokodning af adresserne på eleverne på ungdomsuddannelserne kan hjælpe trafikelskaberne med at skræddersy kørslen til og fra skolerne, så den i højere grad passer til eleverne.

Den samlede rejse / Plustur Den samlede rejse er en landsdækkende variant af 'Telependler', der adskiller sig fra 'Telependler' ved at være mindre målrettet de uddannelsessøgende. Princippet i løsningen om en Flexløsning som first and last-mile er stort set identisk med princippet i 'Telependler'-løsningen, men der kobles op mod et rutenet, der allerede eksisterer og som ikke er justeret i særlig grad med fokus på skoler og institutioner.

Vi har endnu til gode at se, hvilke resultater løsningen genererer rundt omkring i landet. Men erfaringerne bør følges. (OBS: Det er dog dyrt for den enkelte bruger og vil næppe blive anvendt af pendlere – og det vil være dyrt for kommunen hvis det anvendes af pendlere)

Tæt dialog med uddannelsessteder En tæt dialog med uddannelsesstederne, der indgår som en fast bestanddel af køreplanlægningen, har de to trafikelskaber praktiseret i en årrække. Det er i høj grad med til at sikre, at busdriften løbende er tilpasset skolernes ringetider, skemaer og øvrige aktiviteter.

Korrespondancesikring De to trafikelskaber har i dag implementeret en funktion, hvor buschauffører kan anmelde forsinkelser til hinanden via deres bus-tablet med henblik på korrespondancesikring ved knudepunkter. Det bidrager til en god service over for brugerne, og er endnu ikke noget, der ses i alle trafikelskaber.

Pilotprojekt om detaljeret kortlægning Der kan tilrettelægges og gennemføres et pilotprojekt, hvor Sydtrafik/FynBus i fællesskab udpeger en repræsentativ institution, hvor samtlige elevers transport til/fra skole efterfølgende kortlægges. Alternativt eller som supplement kunne der foretages en kortlægning af bopælsområde (med f.eks. 100x100 m nøjagtighed) for samtlige unge i målgruppen i en kommune. Undersøgelsen skal sætte fokus på de gode transportløsninger for eleverne – hvordan kommer man lettest til/fra skole? Perspektivet er dels at optimere den samlede betjening af den pågældende institution, dels at give inspiration til andre institutioner.

Det kan evt. blive nødvendigt at afsætte særlige midler for at kunne gennemføre pilotprojektet.

UU-centre Fastholdelsesvejlederne i UU-centrene (Ungdommens Uddannelsesvejledning) kan klædes bedre på til at vejlede om de kollektive trafikmuligheder i de konkrete situationer, hvor en ung er ved at droppe ud af et givent uddannelsesfor-

løb. Det er i sådan en situation centralt, at den nødvendige viden er lettilgængelig, så en beslutning om fravalg eller frafald ikke træffes på et mangelfuldt eller forkert grundlag.

Metoden til at vurdere det nuværende vidensniveau hos vejledere om mulighederne med den aktuelle kollektive trafik og til i givet fald at klæde vejlederne bedre på i den sammenhæng, er ikke udtænkt eller udviklet på nuværende tidspunkt.

- | | |
|---------------------|---|
| Samkørselsordninger | Flere forsøgsprojekter indikerer, at samkørselsordninger og nye platforme for samkørsel interesserer de unge og kan øge antallet af valgmuligheder, når det gælder transport til og fra skole. |
| Skolehjem | En forespørgsel til udvalgte institutioner indikerer, at der generelt er høj belægning på de eksisterende skolehjem. Planerne om at udvide antallet af pladser i nogle af de eksisterende skolehjem kan eventuelt suppleres med etablering af nye skolehjem i byer som Billund, Aabenraa og Svendborg, hvor der findes en del uddannelser, men endnu ingen skolehjem. |

8 Foreslåede tiltag for Sydtrafik og FynBus

Det vurderes generelt, at der arbejdes intensivt og målrettet i begge trafikskaber på at planlægge og løbende forbedre de unges transporttid til uddannelsesinstitutioner.

Især geografiske og lokalisingsmæssige forskelle i de to betjeningsområder medfører, at betjeningen af uddannelsesinstitutionerne ikke kan løses med lige stor succes med identiske løsninger. Ud fra en forudsætning om uændrede økonomiske rammer for den regionale, kollektive trafikbetjening i de to områder peges på følgende mulige, kortsigtede tiltag:

- Begge trafikskaber** Begge trafikskaber bør fortsat have stor fokus på dialog med uddannelsesinstitutioner og flytning af ejerskab til uddannelsesinstitutionerne, hvilket FynBus allerede er lykkedes godt med. Jo større commitment, des bedre muligheder for at sikre godt samspil mellem busbetjening og undervisning.
- Tilrettelæggelse og gennemførelse af et fælles pilotprojekt, hvor Sydtrafik/FynBus i fællesskab kortlægger samtlige elevers rejsemønstre til og fra skole kan være med til at give ny viden og bidrage til dels at optimere den samlede betjening for den pågældende institution, dels give inspiration til andre institutioner, der ønsker bedre betjening.
- Trafikskaberne bør fortsat arbejde intensivt med korrespondancesikring ved vigtige knudepunkter. Det er kritisk for succes, at de grundlæggende transportkæder fungerer optimalt.
- Sydtrafik** Sydtrafik bør fortsætte med løbende at vurdere mulighederne for at forbedre betjeningen af uddannelsesinstitutionerne ved etablering af flere særlige "uddannelsessture". Rejsekortdata og evt. geokodning af elevdata kan være med til at styrke datagrundlaget for denne planlægning.
- Det anbefales at afprøve særlige uddannelsesruter, hvor det er muligt og økonomisk giver mening. Det kan f.eks. være på ruter, hvor der køres med dublering. Det vurderes dog ikke sandsynligt, at betjeningen af uddannelsesinstitutioner primært kan ske med særlige uddannelsesruter i Sydtrafiks område som på Fyn.
- Med udgangspunkt i kommende erfaringer fra forsøgsprojektet med "flexpendler" konceptet i Vejen Kommune bør overvejes, hvorvidt dette koncept kan være med til at forbedre de unges adgang til uddannelserne i andre dele af Sydtrafiks område. Alternativt eller som supplement bør det overvejes at introducere telependlerkonceptet fra Fyn. Begge tilbringerkoncepter forudsætter dog, at der i de jyske kommuner er villighed til finansielle tilbringerløsningeng.
- Sydtrafik bør overveje at tilpasse deres årshjul for dialog med uddannelsesinstitutioner, så den primære dialog sker i foråret, når uddannelsesinstitutionerne

kender elevoptaget og bedre kan vurdere behov for rutetilpasninger. Da uddannelsesbetjeningen primært sker med det regionale rutenet, kan det dog i praksis vise sig at være en udfordring at tilpasse disse ruter med kortere varsel.

FynBus

Telependlerkonceptet virker i samspil med uddannelsesruterne til at være en af de bedste veje til at forbedre betjeningen for de unge, der bor længst væk fra anden kollektiv trafik og som ofte er særligt ramt af lang rejsetid. Det anbefales at udbrede konceptet til de resterende kommuner på Fyn.

FynBus bør desuden fortsætte med løbende tilpasning af driften, hvor kundegrundlaget ændres, f.eks. om eftermiddagen, hvor især unge finder alternative rejseveje og -tider.