



UDDANNELSESRUTER I TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER

Evalueringsrapport

Udarbejdet af:

Søren Junker, Planchef og projektansvarlig

Mirza Spahic og Susanne Nørgaard, projektmedarbejdere

INDHOLD	
RESUMÉ	05
FORMÅL	05
ORGANISERING	05
SAMMENFATNING AF PROJEKTETS INDHOLD	06
Tilgængelighed og rutekørsel	06
Telekørsel (Teletilbringer)	06
Logistik, møde- og sluttider	06
Succeskriterier	07
Projektets finansiering	07
ORIENTERING OM PROCESSEN	07
SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE	10
Formål og metode	11
Resultat	11
VURDERING I FORHOLD TIL SUCCESKRITERIERNE	12
PROJEKTØKONOMI	14
KONKLUSION	15
PERSPEKTIVERING	15
BILAG	16
Bilag 1 - Resultater af spørgeskemaundersøgelse	17
Bilag 2 - Budget og regnskab	23



**DIREKTE
FRA HJEM
TIL UDDANNELSE**

Projektet "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder" skal vise, om det er muligt at fastholde flere unge i uddannelse ved hjælp af mere direkte offentlig transport mellem bolig og uddannelsessted.

Projektet kombinerer telekørsel (teletilbringere) og direkte buslinjer som et åbent servicetilbud med FynBus takster målrettet mod transport fra Assens Kommune til to af Odenses erhvervsskoler, der tilbyder uddannelser, der ikke findes lokalt.

Samarbejdet omfatter skoler, kommune, region og trafikelskab.

FORMÅL

Projektets overordnede formål er at tilbyde unge i Assens Kommune, der vælger uddannelse på en erhvervsskole, en direkte og sammenhængende rejse fra hjem til skole.

Projektet er et bidrag til, at flere unge påbegynder og gennemfører en ungdomsuddannelse.

En yderligere gevinst kan være, at færre får brug for skolehjemophold. Desuden øges muligheden for at fastholde unge som kollektive trafikbrugere i de sammenhænge, hvor kollektiv trafik er et brugbart alternativ til bilen. Projektet er et forsøg, der afprøver, om der kan laves et effektivt og bæredygtigt koncept, der kan udbredes i hele FynBus' driftsområde.

ORGANISERING

Projektet har fået stor opmærksomhed og følges af en politisk følgegruppe sammensat af embedsmænd fra Region Syddanmark, Assens Kommune, Kold College, Syddansk Erhvervsskole, Fynbus og med politisk deltagelse fra Assens Kommune samt Region Syddanmark.

SAMMENFATNING AF PROJEKTETS INDHOLD

Forsøget omfatter direkte ruter fra Assens Kommune til erhvervsskolerne i det sydlige og østlige Odense- Kold College og Syddansk Erhvervsskoles 3 afdelinger.

TILGÆNGELIGHED OG RUTEKØRSEL

Ved brug af pendlerdata fra Danmarks Statistik er der foretaget en kortlægning af 15-18 årige i Assens Kommune, der pendler til de områder af Odense, hvor erhvervsskolerne ligger. På denne baggrund er tre direkte ruter bestemt (811U, 812U og 813U).

Ruterne 811U, 812U og 813U, samt erhvervsskolerne i Odense er vist i nedenstående figur.

De tre ruter øger tilgængeligheden til erhvervsskolerne, hvilket efterkommer effektmål 3 – nærhed til uddannelse- i den effektmodel Syddansk Uddannelsesaftale har udarbejdet, da de unge i forskellige undersøgelser angiver lang transporttid som en barriere for påbegyndelse af en ungdomsuddannelse eller årsag til frafald.

TELEKØRSEL (TELETILBRINGER)

I Assens Kommune er befolkningen fordelt med 50 % i centerbyerne (byer med over 2.000 indbyggere) og 50 % i mindre byer og landdistrikter. Hvis små byer og landområder skulle betjenes, ville transporttiden blive alt for lang på grund af omvejskørsel og ressourceforbruget for stort.

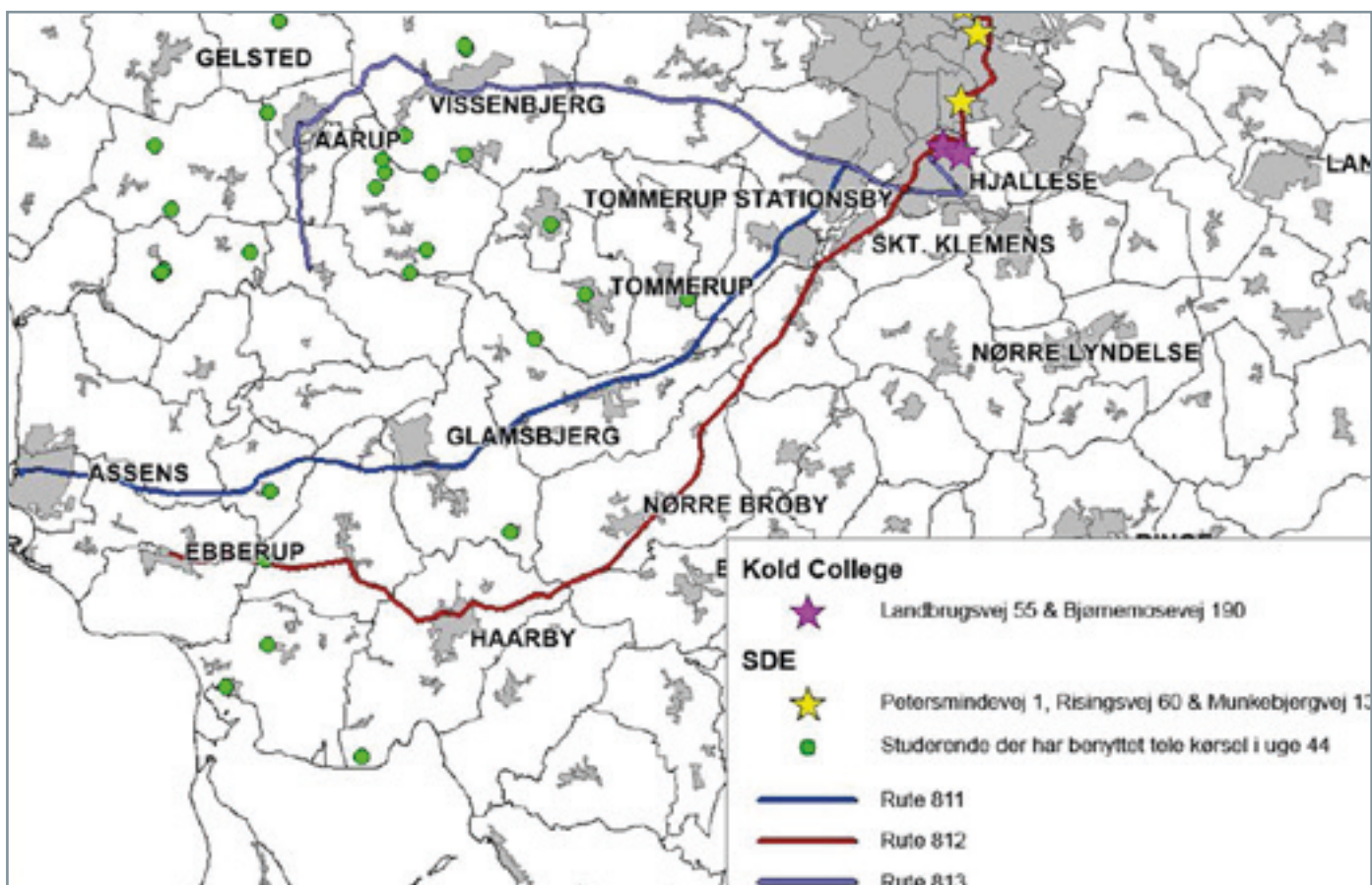
Betjeningen af de små byer og landdistrikterne baseres derfor på videreudvikling af teletaxisystemet (bliver til teletilbringerordning) og udvikling af knudepunkter med sikre korrespondancer mellem teletilbringer og de direkte ruter. Figur 1 viser studerende, der har benyttet teletilbringerordningen i uge 44 i 2014.

LOGISTIK, MØDE- OG SLUTTIDER

En særlig udfordring er at få skemalægning og pauser til at passe med logistikken.

Busserne vil om morgenen komme først til Kold College og ca. 20 minutter efter være ved slutmålet – om eftermiddagen bliver flowet stik modsat. Hvis de studerende skal opleve "at gå direkte" fra bus til klasseværelse, skal der være en tæt koordinering mellem skematilrettelæggelse og køreplan.

Figur 1: Overblik over uddannelsesruterne og erhvervsskolerne i Odense, samt teletilbringer i uge 44 i 2014



En særlig skemamæssig udfordring opstår, hvis der skal være 2 hjemkørsler fra uddannelsesstedet eller 2 kørsler til uddannelsesstedet. Den anslåede tid mellem Syddansk Erhvervsskole på Risingsvej og Assens er 70 min. Det vil sige, at hvis ruten skal betjenes med 1 bus, vil der gå 2 timer og 20 minutter, før bussen kan være tilbage og klar til afgang igen – ellers skal der bruges 2 busser.

SUCCESKRITERIER

Projektet vurderes at være en succes, hvis flg. 3 mål opnås:

1. Flere af de unge fastholdes i uddannelse.

Det første kriterie er også det overordnede formål med projektet. Hvis transporttiden mindskes, må det formodes, at frafaldet ligeledes mindskes, men det kan være svært at måle præcist, hvor stor en effekt en reducere i transporttid har, idet andre faktorer end transporttid påvirker frafaldet. En effektmåling foretages ved at sammenligne data om frafald fra før projektet er startet, og fra efter det har kørt et bestemt stykke tid, samt at indsamle mere kvalitative data fra vejledere på SDE. I gennem samtaler med elever, der overvejer at droppe ud, kan vejlederne finde ud af, hvilken rolle transporttiden spiller.

De to øvrige kriterier og yderligere effektmål for projektet er:

2. Frigørelse af kapacitet på busserne mellem Assens og Odense og mindre pres på kapaciteten på Odense Banegård Center

3. En stigning i brugen af den kollektive trafik

Frigørelsen af kapacitet i busserne og på OBC måles, idet busserne registrerer antal passagerer på de enkelte ture.

En stigning i brugen af den kollektive trafik måles, tilsvarende ovenover, registrering af alle passagerer på de relevante ruter hhv. før og efter projektets realisering. Opnås ovenstående 3 målsætninger kan man under-

søge, om der er grundlag for at udbrede ordningen til andre byer på Fyn, og om et egentligt uddannelsespendernet kan være fordelagtigt. Desuden afprøves om en "transportgaranti" – kombinationen af direkte kørsel med få stop og telekørsel til knudepunkter er attraktivt.

PROJEKTETS FINANSIERING

Projektets samlede udgifter er beregnet til 6.603.000 kr. med en delvis finansiering på 3.1 mio. kr. fra Trafikstyrelsen, 1,9 mio. kr. fra Region Syddanmark, 0,9 mio. kr. fra Assens Kommune, 0,1 mio. kr. fra Syddansk Erhvervsskole og 0,3 mio. kr. fra FynBus.

ORIENTERING OM PROCESSEN

Uddannelsesruterne startede i august 2013. I de tre efterfølgende måneder var der løbende justeringer af køreplanen.

- Indført en tidligere hjemkørsel om fredagen kl. 11.45 (droppet 15.45)
- Justering af køreplan til ringetider og justering af ringetider på SDE (OTG- Munkebjergvej) om morgenen og eftermiddagen.
- Generelle justeringer af køretiden på grund af kørsel i Odense.

Den 30. november 2014 lukkede Landbrugsvej i Odense. Lukningen skyldes, at Munkebjergvej skal forlænges til motorvejen, så det bliver lettere at komme til og fra det kommende supersygehus. Busserne kan derfor ikke længere køre ad Landbrugsvej og den del af Munkebjergvej, der ligger syd for Niels Bohrs Allé.

I stedet bliver alle tre uddannelsesruter på Odensevej, hvor de stopper ved Stenløsevej, samt ved Teknisk fakultet på Niels Bohrs Allé, inden de kører til Munkebjergvej. Om eftermiddagen kører de samme rute retur, med stop på Odensevej ved Landbrugsvej. Transporttiden påvirkes ikke væsentligt.

Resultatet af reduktionen i transporttiden er givet i tabel 1 med afsæt i morgenafgange.

Tabel 1 viser transporttiden mellem endestationerne og erhvervsskolerne før og efter indførelsen af uddannelsesruter. Kolonnen yderst til højre viser, hvor stor den gennemsnitlige reduktion i transporttiden er for de tre ruter. Det kan aflæses, at elever der rejser med rute 813U fra Ørsted, har den største gennemsnitlige reduktion i transporttiden på 23 min. Nederste række i tabel 1 viser, hvor stor den gennemsnitlige reduktion i transporttiden er til hver af erhvervsskolerne. Det bemærkes, at den gennemsnitlige reduktion i transporttiden til erhvervsskolerne tilnærmelsesvis er den samme.

Tallet i nederste højre hjørne af tabel 1 fortæller, at indførelsen af uddannelsesruter i gennemsnit forkorter transporttiden for elever fra Assens Kommune (endestationerne) til erhvervsskolerne i Odense med 18 min.

Tilgængeligheden er ikke kun øget gennem reduktionen i transporttiden, men også ved at undgå rejser med en eller flere omstigninger.

I figur 2 på modsatte side er udviklingen i antallet af passagerer pr. måned givet for de tre uddannelsesruter.

Sammenlignes skoleår 13/14 med skoleår 14/15 er antallet af passagerer forhøjet med ca. 20-25 %. Det stigende antal passagerer har medført, at der er indsat dublering på alle tre ruter, da der hver dag var stående passagerer. Dubleringen blev indsat fra det første stop, hvor der blev registreret kapacitetsproblemer. Derudover er der konstateret en jævn fordeling af passagerer på morgenturene på alle ugens fem dage. På eftermiddagsturene er fordelingen dog mindre jævn. Mandag, tirsdag og onsdag er omkring 70-80 % af passagererne om morgenen også med hjem om eftermiddagen, mens det om torsdagen og fredagen kun er omkring 60 %.

I figur 3 er det gennemsnitlige antal af passagerer pr. dag givet på hhv. morgen- og efter eftermiddagstur. Søjlerne viser antallet af passagerer på hhv. morgen og – eftermiddagsturene, hvilket kan aflæses i venstre side af figuren. Kurven viser procentandelen af passagererne, der er med hjem om eftermiddagen i forhold til morgen, og kan aflæses i højre side af figuren.

I 2. halvår af 2014 er der i gennemsnit flest passagerer med – om morgenen ca. 150 passagerer og om eftermiddagen ca. 100 passagerer.

Teletilbringerordningen kører dagligt ca. 40 passagerer.

- Dubleringsbussen på rute 811U er indsat til at samle de studerende op, som tidligere har benyttet teletilbringerordning til stoppet i Verringe. Denne kunne herved nedlægges. Ruten er fleksibel (flexrute) indtil Verringe, og bliver ændret efter behov. Dubleringen fungerer derfor som teletilbringerordning.
- På rute 812U dubleres fra Skt. Klemens Skole. Dubleringsbussen kører ikke en flexrute i området.
- På rute 813U dubleres fra Vissenbjergcentret, hvor dubleringsbussen, tilsvarende rute 811U, kører en flexrute i området og samler de studerende op, som tidligere har benyttet teletilbringerordning til stoppet i Vissenbjerg. Denne kunne herved nedlægges.

Figur 4 viser den månedlige udvikling i antallet af passagerer, der benytter teletilbringerordningen.

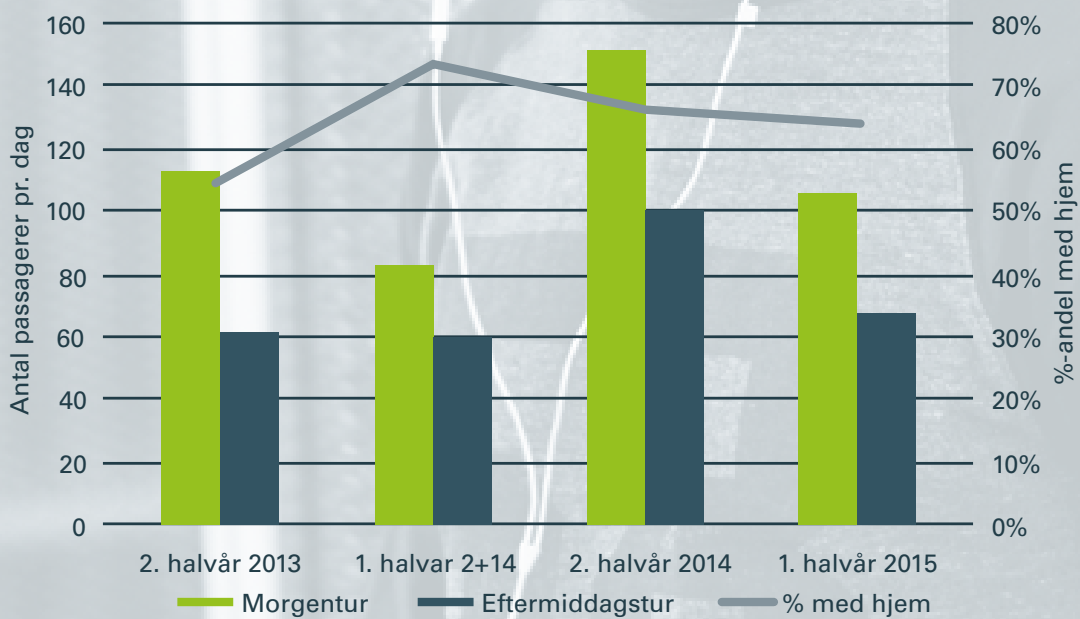
Tabel 1: Reduktion i transporttid ved indførelse af uddannelsesruter (fra endestation til erhvervsskolerne i Odense)

Endestation	Kold College		SDE (Munkebjergvej)		SDE (Risingsvej)		Gns. reduktion i transporttiden pr. rute
	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter	
811U-Assens (Rutebilstation)	71 min	51 min	73 min	56 min	92 min	70 min	20 min
812U-Ebberup (Toftedalsvej)	58 min	51 min	65 min	56 min	91 min	70 min	12 min
813U-Ørsted (Bogensevej)	67 min	37 min	69 min	42 min	67 min	56 min	23 min
Gns. reduktion i transporttid ved ankomststed	19 min		18 min		18 min		18 min

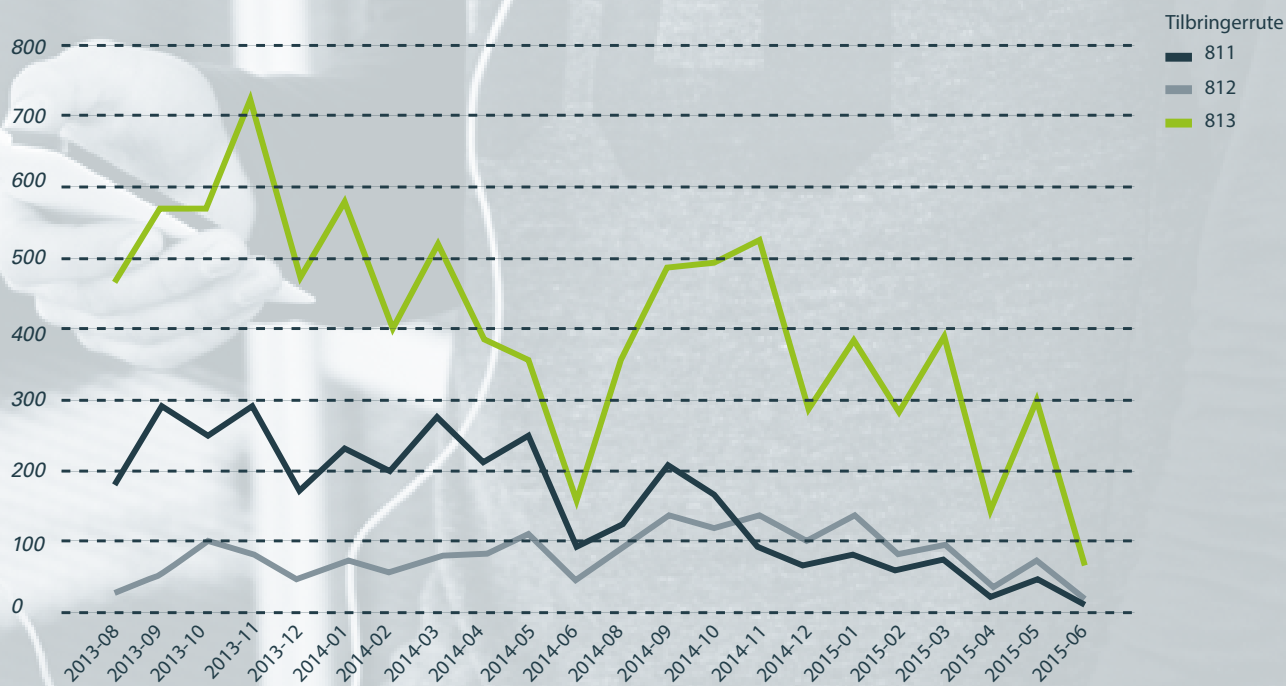
Figur 2: Udviklingen i antal passagerer pr. måned



Figur 3: Antal passagerer på hhv. morgen- og eftermiddagstur, samt %-andel af passagerer med hjem



Figur 4: Udvikling i antallet af ture med teletilbringer pr. måned



SPØRGESKEMA- UNDERSØGELSE



FORMÅL OG METODE

I marts 2015 foretog FynBus en spørgeskemaundersøgelse på de tre uddannelsesruter. Hensigten med undersøgelsen var at få nærmere belyst effekten af uddannelsesruterne i forhold til det første succeskriterie – at flere unge fastholdes i uddannelse.

Respondenterne blev spurgt til deres tilfredshed og trivsel, da dette kan være en indikator for en bedre skolegang og dermed en lavere frafaldsprocent.

Spørgeskemaet bestod af følgende oplysninger:

Baggrundsoplysninger

- Køn
- Rute
- Stoppested
- Uddannelsessted
- Km til destination (udledt af stoppested og uddannelsessted)

Centrale spørgsmål til uddannelsesruterne

- Har uddannelsesruternes korte rejsetid gjort din hverdag lettere?
- Har uddannelsesruterne været skyld i, at du har et lavere fravær?
- Har uddannelsesruterne påvirket dit valg af uddannelse?
- Hvor tilfreds er du generelt med uddannelsesruterne?

Yderligere spørgsmål til teletilbringer ordningen

- Hvor tilfreds er du med teletilbringerordningen?
- Har teletilbringerordningen påvirket dit valg af uddannelse?

Besvarelsene er skaleret fra 1 til 5, hvor 1 er ingen betydning/ingen grad, og 5 er stor betydning/ i høj grad. I alt blev der indsamlet 86 besvarelser (2 af besvarelsene er fra undervisere) for busruterne og 15 besvarelser for teletilbringerordningen.

I følgende afsnit er de vigtigste resultater vist.

RESULTAT

I tabel 2 er besvarelsen af de fire centrale spørgsmål givet.

Respondenterne mener, at uddannelsesruterne har gjort deres hverdag lettere eller meget lettere. Mere end 50 % af respondenterne udtrykker, at uddannelsesruterne har i en eller anden grad medvirket til et lavere fravær hos dem. Meget få respondenter har været påvirket af uddannelsesruterne ved valg af deres uddannelse (gennemsnit på 1,7 for førsteårs elever). Respondenterne er overordnet tilfredse eller meget tilfredse med uddannelsesruterne.

Nedenfor i tabel 3 er besvarelsen for teletilbringerordningen givet.

Respondenterne er meget tilfredse med teletilbringerordningen, og ordningen har ikke påvirket til valg af uddannelse. I bilag 1 er resultaterne af spørgeskemaet specificeret på uddannelsesrute, uddannelsessted, km til destination og køn.

Tabel 2: Besvarelse af spørgeskema for uddannelsesruter

Besvarelse uddannelsesruter	Gennemsnit
1. Har uddannelsesruternes kortere rejsetid gjort din hverdag lettere?	4,5
2. Har uddannelsesruterne været skyld i, at du har lavere fravær?	2,8
3. Har uddannelsesruterne påvirket dit valg af uddannelse?	1,6
4. Hvor tilfreds er du generelt med uddannelsesruterne?	4,5

Tabel 3: Besvarelse af spørgeskema for teletilbringerordning

Besvarelse teletilbringerordning	Gennemsnit
1. Hvor tilfreds er du med teletilbringerordningen	4,8
2. Har teletilbringerordningen påvirket dit valg af uddannelse	1,5

Vurdering i forhold til succeskriterierne

1. Flere af de unge fastholdes i uddannelse.

Spørgeskemaundersøgelsen giver en indikation af, at fastholdelsen af elever i uddannelse er styrket med indførelsen af uddannelsesruterne. Mere end 50 % af de adspurgte elever udtrykker, at uddannelsesruterne har i en eller anden grad medvirket til et lavere fravær hos dem, og at deres hverdag hænger bedre sammen.

SDE kan ikke dokumentere effekten af uddannelsesruterne, da elever, der benytter uddannelsesruterne til SDE, udgør en meget lille del af det samlede elevtal på SDE. Der oplyses dog, at der er en god fornemmelse for, at fremmødet er mere stabilt, og at fastholdelsen af eleverne er forbedret - bl.a. fordi FynBus' passagerstatistik over året er mere stabil end SDE fraværstatistik, hvilket giver indikation af, at fraværet for elever, der rejser med uddannelsesruterne, er forbedret.

Samme problematik gælder Kold College, der heller ikke kan dokumentere effekten på fravær eller frafald. Vejlederne på Kold udtrykker, tilsvarende spørgeskemaet, at eleverne er tilfredse og glade for uddannelsesruterne. Tidligt i projektet oplyste Kold College, at ud af de 26 elever, der blev sendt brev ud til vedrørende de nye ruter inden studiestart i august 2013, er der 4 som ikke længe går på Kold. Det giver et frafald på 15 %, mod normalt 20-30 %.

Det har ikke været muligt at få yderligere datamateriale omkring fravær-/frafaldsstatistik fra UUO-vejlederne eller Assens Kommune.

2. Frigørelse af kapacitet på busserne mellem Assens og Odense og mindre pres på kapaciteten på OBC.

En sammenligning af rejsehjemmelfordeling på de ordinære afgangne (ordinære regionale ruter) fra hhv. før og efter uddannelsesruternes opstart afslører, om der er sket en frigørelse af kapaciteten på busser mellem Assens og Odense.

I figur 5 på næste side er rejsehjemmelfordelingen for de ordinære morgenafgange vist. I den første søjle fra venstre fremgår fordelingen af rejsehjemler før uddannelsesruternes opstart – de resterende søjler viser fordelingen efter uddannelsesruternes opstart. Det bemærkes, at andelen af Ungdomskort er aftaget med ca. 10 % efter uddannelsesruternes opstart. Samtidig er andelen af KVIKKort steget med ca. 10 %.

Det vurderes dermed, at uddannelsesruterne har frigjort kapacitet på de ordinære afgangne, hvilket har medført en større andel af passagerer med KVIKKort, dog er der ingen reel stigning i antallet af passagerer med KVIKKort.

På figur 6 på modsatte side er rejsehjemmelfordelingen vist for uddannelsesruterne.

Det bemærkes, at turkort udgør 10 % af alle billetrejser i ugerne 43-45 og tilnærmelsesvis 0 % i ugerne 10-12. Forklaringen formodes at være brobygningsforløb for folkeskoleelever. Uddannelsesstederne afholder i udvalgte uger af efteråret brobygningsforløb, hvor folkeskoleeleverne får muligheden for at gå på en ungdomsuddannelse i en kort periode. I bussen benytter disse passagerer turkort.

Figur 3 side 9 viser, at der i 2.halvår af 2014 var ca. 150 elever med på morgenafgangene og 100 elever med på eftermiddagsafgangene pr. dag, hvilket har medvirket til en betydelig frigørelse af kapacitet på OBC.

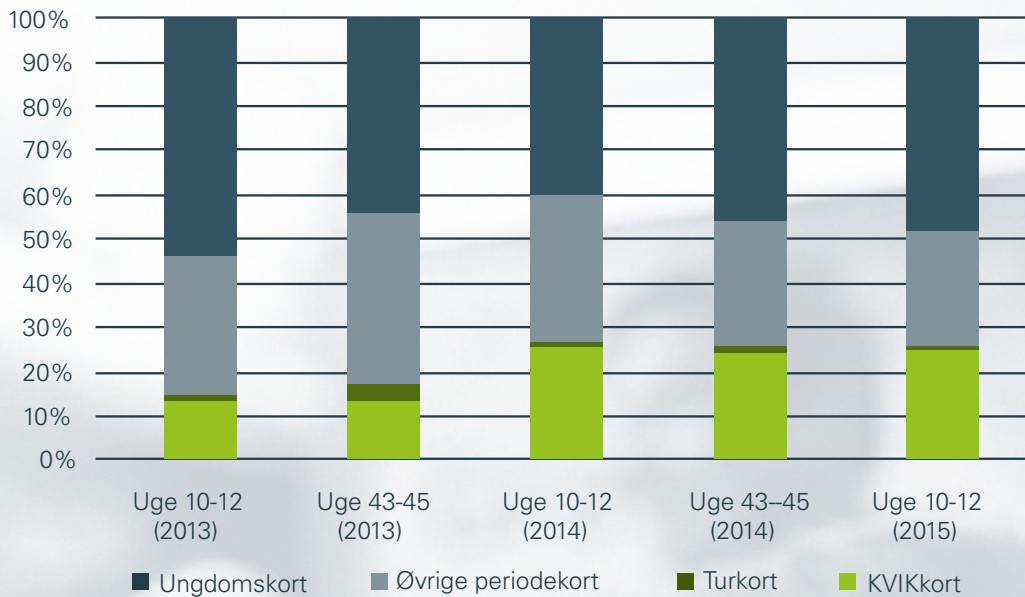
3. En stigning i brugen af den kollektive trafik

Tilsvarende ovenover sammenlignes perioderne før og efter uddannelsesruternes opstart. Der tages udgangspunkt i ugerne 10-12.

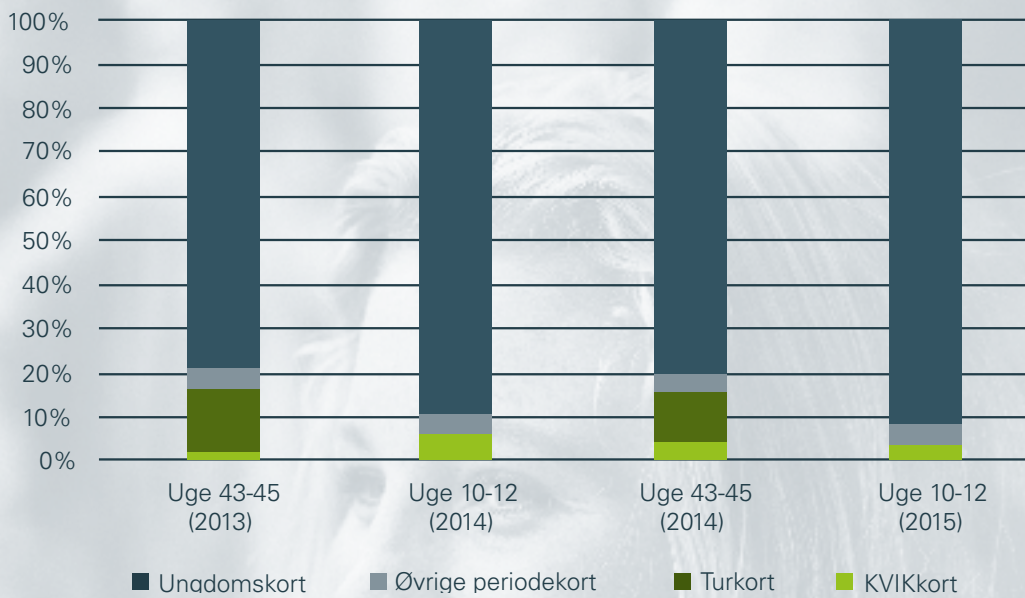
I figur 7 er passagerudviklingen for morgenafgange vist. Passagertallet for uddannelsesruterne og de ordinære ruter er lagt sammen.

Det fremgår, at indførelsen af uddannelsesruterne har medført flere passagerer. Sammenlignes ugerne i 2013 med ugerne i 2014 og 2015, er der i gennemsnit sket en stigning i antallet af passagerer på 21 % - svarende til ca. 600 passagerer for tre uger eller ca. 40 passagerer pr. dag (om morgenen).

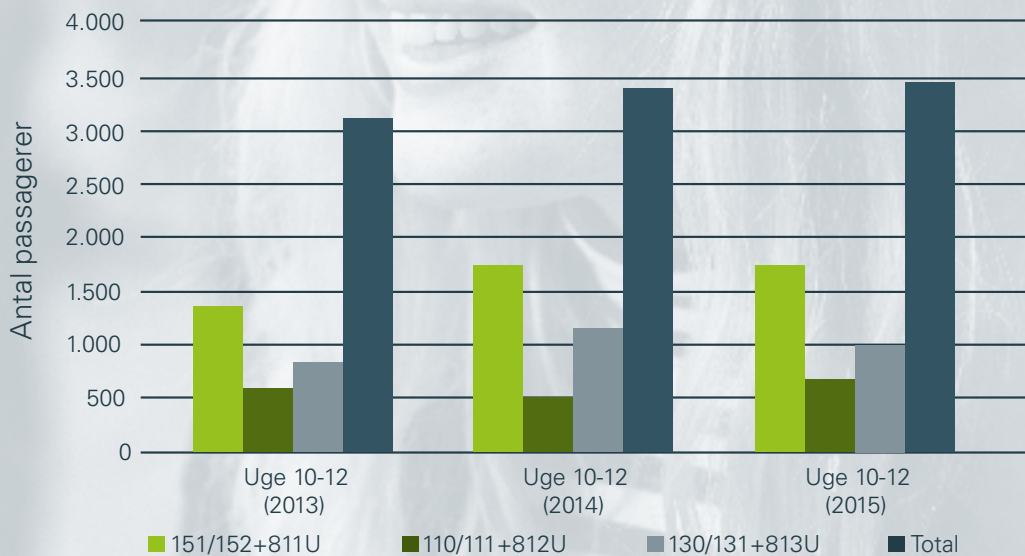
Figur 5: Fordeling af rejsehjemler på ordinære morgenafgange



Figur 6: Fordeling af rejsehjemler på uddannelsesruter



Figur 7: Passagerudvikling, morgenafgange



Projektøkonomi

Nedenfor er projektøkonomien vist.
Den samlede selvfinansieringsgrad er for hele projektperioden 30 %.

På nuværende tidspunkt er der et restbudget på 405.603 kr. Budgetspecifikationen fra projektbeskrivelsen er vedlagt i bilag 2.

Tabel 4: Budget og regnskab for projektperioden

Projektøkonomi (i kroner)	Projektsum (budget)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Brugt i alt	Restbudget
Busruter						
Udgifter	6.600.000	1.302.376	2.949.802	1.615.092	5.867.270	
Indtægter (egenbetaling)	990.000	386.463	1.248.675	631.737	2.266.875	
Indtægter (refusion fra Stat)	1.709.400					
Udgifter netto	3.900.600	915.913	1.701.127	983.355	3.600.395	300.205
<i>Selvfinansieringsgrad (busruter)</i>	<i>41%</i>	<i>30%</i>	<i>42%</i>	<i>39%</i>	<i>39%</i>	
Teletaxi (teletilbringer)						
Udgifter	1.812.500	370.526	954.352	445.196	1.770.074	42.426
<i>Selvfinansieringsgrad i alt</i>	<i>32%</i>	<i>23%</i>	<i>32%</i>	<i>31%</i>	<i>30%</i>	
Andre poster						
Internet i busserne, foliering mm	200.000	165.000			165.000	35.000
Markedsføring	250.000	19.781	20.291	1.876	41.948	208.052
Evaluering, revision og rapporter	140.000	161.826	70.003	88.251*	320.080	-180.080
Samlede projektudgifter	6.303.100	1.471.220	2.675.770	1.430.427	5.897.497	405.603

* Inkl. estimerede udgifter til revisor på 25.000 kr. inkl. moms.

Note: Der kan være mindre efterposteringer på markedsføring foretaget af SDE.



Konklusion

50 % af de adspurgte elever i spørgeskemaet udtrykker, at uddannelsesruterne har i en eller anden grad medvirket til et lavere fravær hos dem, og at deres hverdag hænger bedre sammen. Uddannelsesstederne giver til kende, eleverne er tilfredse og glade for uddannelsesruterne, og SDE formoder yderligere, at fremmødet er mere stabilt, og at fastholdelsen af eleverne er forbedret, dog uden dokumentation.

Der er blevet frigjort kapacitet på de regionale busser, i det andelen af passagerer med Ungdomskort er faldet med ca. 10 %. Derudover transporteres et betydeligt antal elever hver dag uden om OBC – op i mod 150 elever om morgenen og 100 elever om eftermiddagen, svarende til hhv. 3 og 2 busser.

Der er også registreret en stigning i brugen af den kollektive trafik. Sammenlignes passagertallet på morgenafgangene før og efter uddannelsesruternes opstart er der en gennemsnitlig stigning i passagertallet på 21 %.

I forbindelse med projektets etablering blev det overvejet om konceptet kunne udbygges til store arbejdspladser. Det har ikke været muligt indenfor de økonomiske rammer.

Perspektivering

Uddannelsesruterne kører nu på tredje år. Det er konstateret, at det bl.a. grundet den nye erhvervsskolereform er problematisk at opnå den krævede fleksibilitet i gå- hjem-tidspunkter for at opnå den optimale logistik i transporten. Dette kræver en meget tæt koordinering mellem uddannelsessteder og FynBus. Erfaringen viser, at når denne ikke er til stede, finder de studerende andre løsninger for hjemkørsel.

Det blev hurtigt klart, at projektet havde så stor succes med den målrettede kørsel af studerende, så regionen vedtog at udbrede uddannelsesrutekonceptet til hele Fyn. August 2014 indsatte FynBus derfor 34 uddannelsesruter fordelt til ungdomsuddannelserne på Fyn og i Erritsø. Stort set alle steder har de fynske kommuner valgt at indføre Telependlerkonceptet (som er direkte afledt af Teletilbringerordningen) som understøtning til uddannelsesruterne.

FynBus planlægger et udvidet alliancepartnersamarbejde med store arbejdspladser. Erfaringerne fra uddannelsesruterne vil indgå heri.



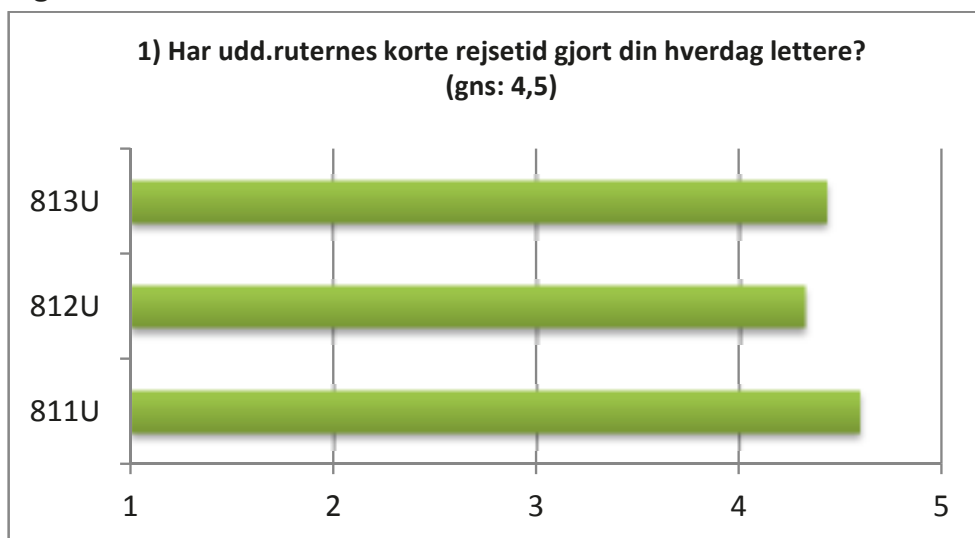
BILAG



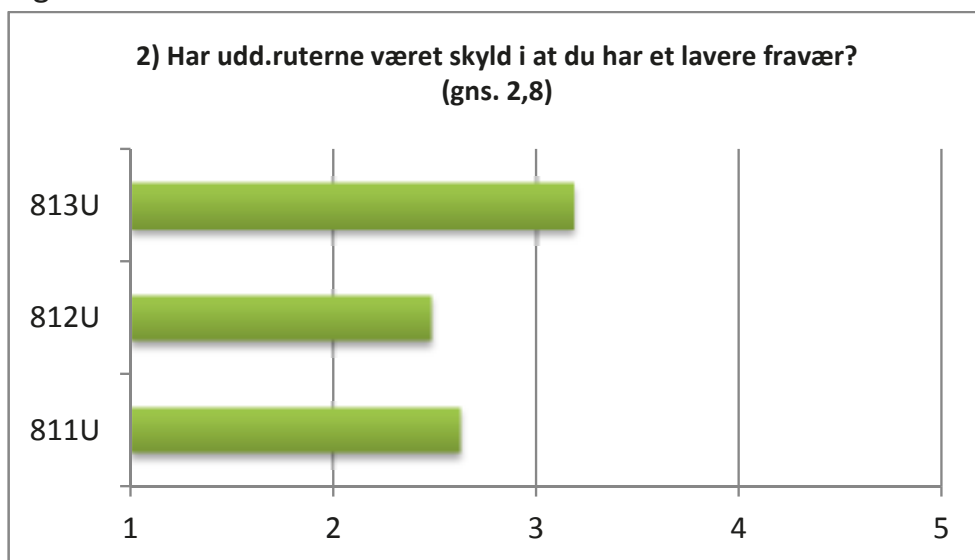
Bilag 1 - Resultater af spørgeskemaundersøgelse

I figurer 1A-D fremgår besvarelsen af de fire centrale spørgsmål givet pr. rute.

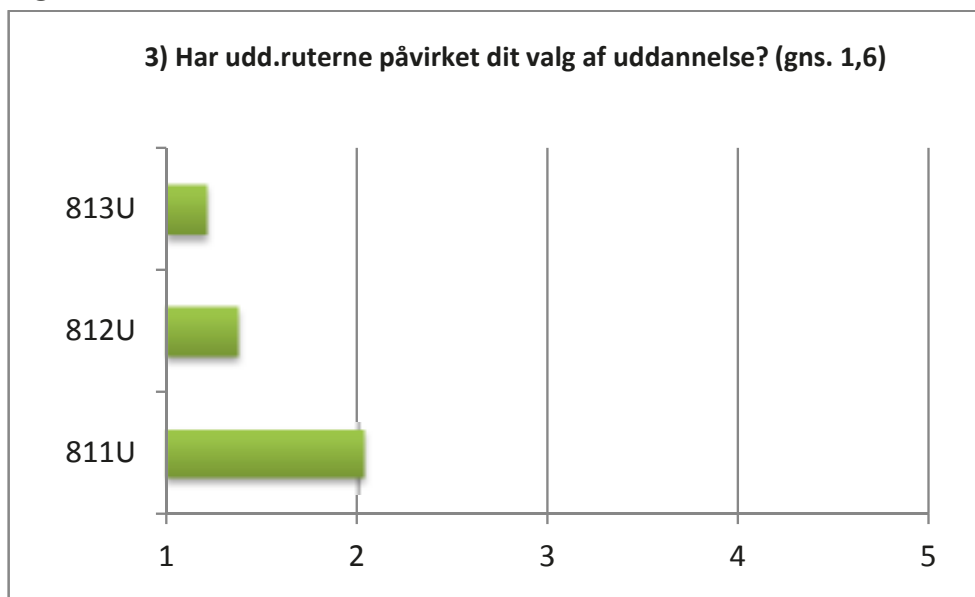
Figur 1A:



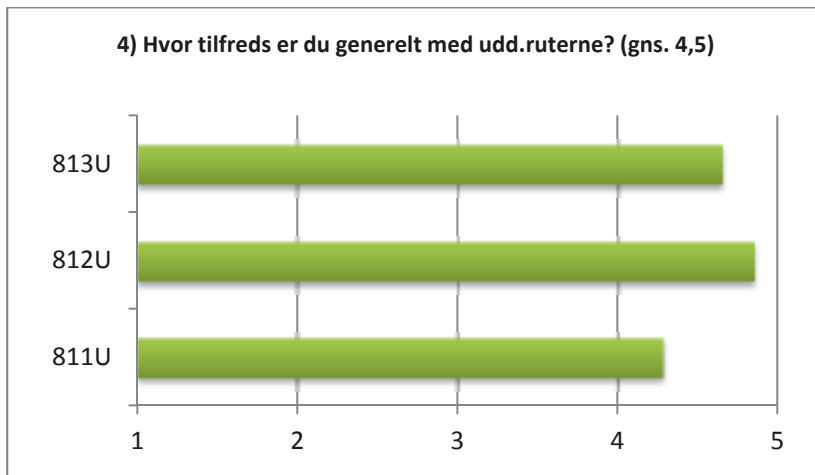
Figur 1B:



Figur 1C:



Figur 1D:



I figurer 2A-D fremgår besvarelsen i forhold til rute og uddannelsessted.

Figur 2A:

1) Har udd. ruterne korte rejsetid gjort din hverdag lettere?	KOLD	SDE Munkb.	SDE Petersm.	Gennemsnit
811U	4,8	4,6	4,6	4,6
812U	3,4	4,7	4,5	4,3
813U	4,0	4,7	4,0	4,4
Gennemsnit	4,1	4,6	4,4	4,5

Værdien i celle 812U/KOLD er markant lavere end gennemsnittet. Forklaringen er, at rejsen før uddannelsesruterne indførsel ikke krævede en omstigning. Eleverne ville tage regionalbus 110 og i stige af ved Sejerskovsvej - derefter gå de sidste 300 meter til uddannelsesstedet.

Figur 2B:

2) Har udd. ruterne været skyld i at du har et lavere fravær?	KOLD	SDE Munkb.	SDE Petersm.	Gennemsnit
811U	3,8	2,2	3,3	2,6
812U	2,6	2,7	1,8	2,5
813U	2,8	3,3	3,7	3,2
Gennemsnit	3,0	2,6	2,9	2,8

Værdien i celle 812U/SDE Petersmindevej er også væsentligt mindre end gennemsnittet. Der er dog kun fire respondenter til denne værdi.

Figur 2C:

3) Har udd. ruterne påvirket dit valg af uddannelse?	KOLD	SDE Munkb.	SDE Petersm.	Gennemsnit
811U	2,0	2,2	1,3	2,0
812U	1,0	1,7	1,0	1,4
813U	1,6	1,1	1,0	1,2
Gennemsnit	1,6	1,8	1,1	1,6

Værdien i celle 811U/SDE Munkebjergvej er højere end gennemsnittet. Der er bl.a. givet udtryk for, at eleven/erne ellers ville være flyttet til Odense.

Figur 2D:

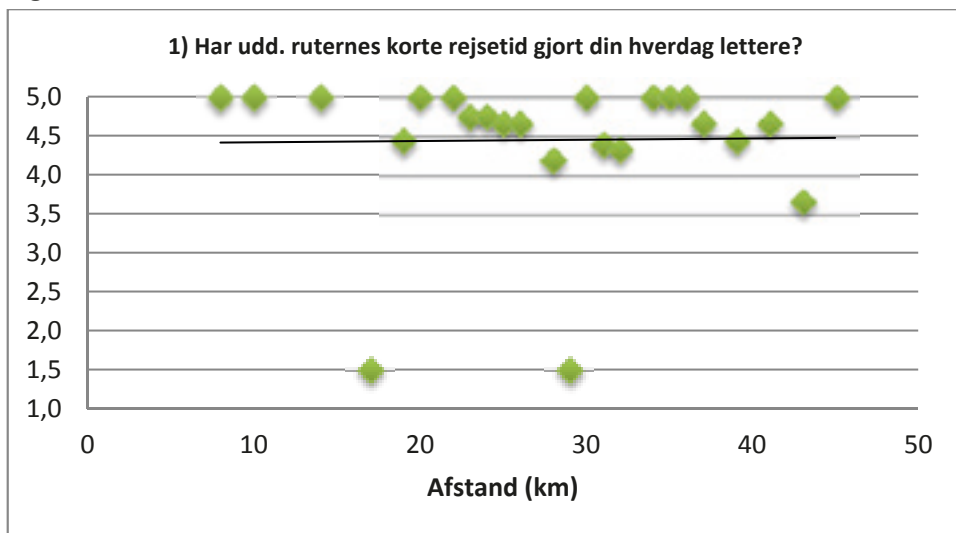
4) Hvor tilfreds er du generelt med udd. ruterne?	KOLD	SDE Munkb.	SDE Petersm.	Gennemsnit
811U	4,6	4,2	4,4	4,3
812U	5,0	4,7	5,0	4,8
813U	4,1	4,9	4,7	4,6
Gennemsnit	4,5	4,5	4,6	4,5

Det er en generel stor tilfredshed med uddannelsesruterne.

I figurer 3A-D fremgår besvarelsen i forhold til afstanden (fra stoppested til uddannelsessted) og dermed rejsetiden.

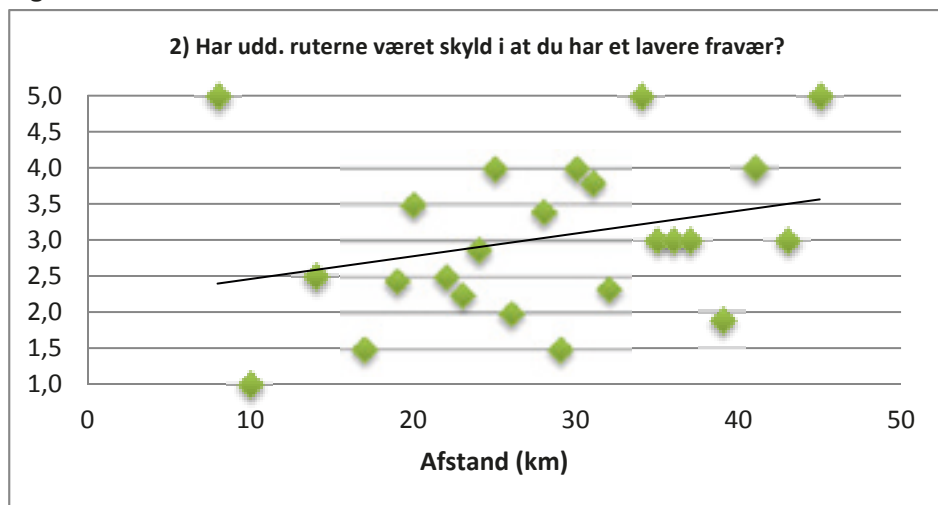
Figurerne skal læses på følgende vis: Hvert punkt repræsenterer respondenternes gennemsnitlige svar på den givende afstand. Dvs. et punkt ud for 10 km betyder, at det er det gennemsnitlige svar for alle respondenter der har en rejseafstand på 10 km.

Figur 3A:



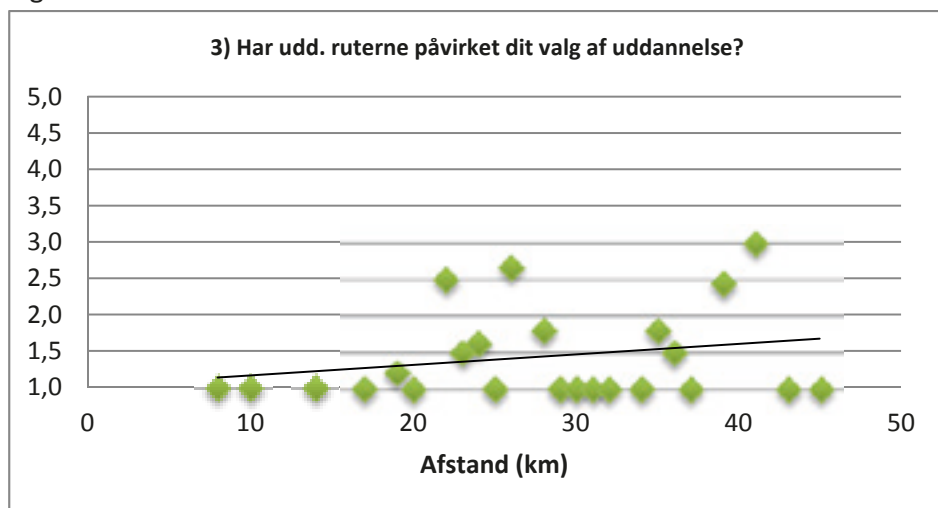
Respondenterne giver udtryk for, at uddannelsesruterne har gjort deres hverdag lettere eller meget lettere, dog er der ingen forskel i besvarelsen for respondenter med kort eller lang afstand til uddannelsessted.

Figur 3B:



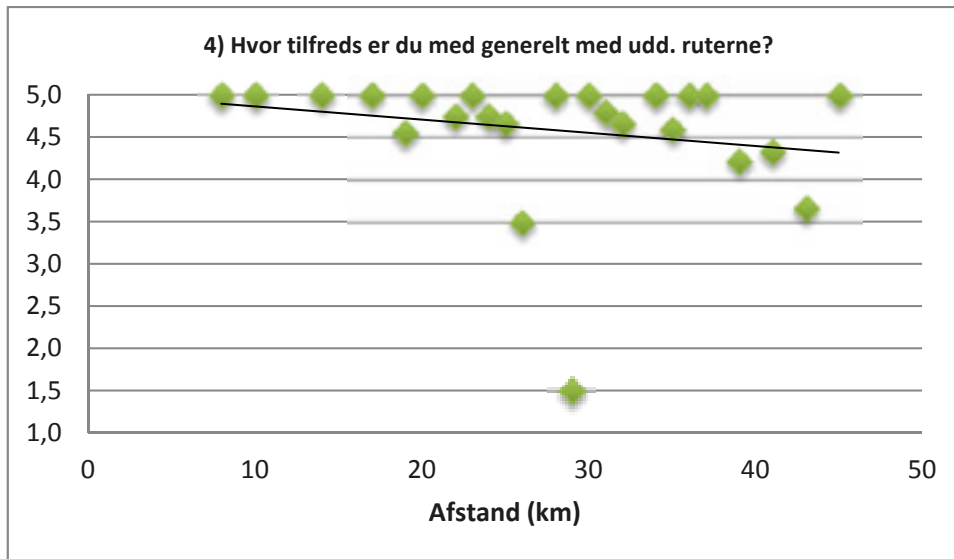
Respondenter der har den længste afstand til uddannelsesstederne, giver mest udtryk for, at deres fravær i en eller anden grad er mindre pga. uddannelsesruterne.

Figur 3C:



Uddannelsesruterne har i meget ringe grad haft en påvirkning på valg af uddannelse. Dog mest på respondenter der har 20-40 km til uddannelsessted.

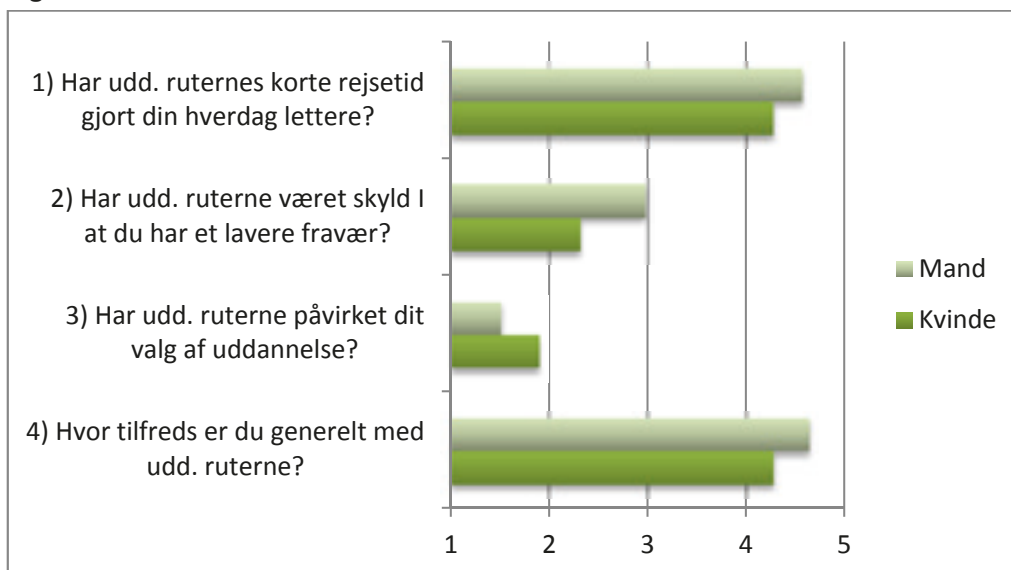
Figur 3D:



Størstedelen af respondenterne er meget tilfredse med uddannelsesruterne, især dem der har kortere til uddannelsessted.

I figur 4 fremgår besvarelsen i forhold til køn.

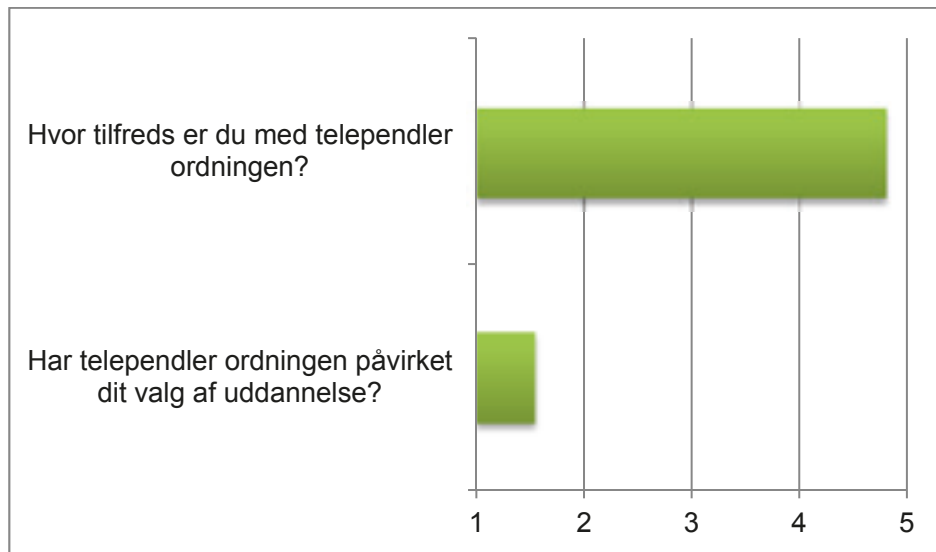
Figur 4:



Det samlede gennemsnit er for mænd 3,4 og kvinder 3,2.

I figur 5 fremgår besvarelsen for teletilbringer ordningen.

Figur 5:



Bilag 2 - Budget fordelt på ejerne af projektet

Budgetspecifikation fra projektbeskrivelsen:

Budgetspecifikation (i kroner)	Budget	Region Syddanmark	Assens Kommune	Erhvervsskoler	FynBus	Trafikstyrelsen
<u>Busruter</u>						
Udgifter	6.600.000					
Indtægter (egenbetaling)	990.000					
Indtægter (refusiner fra Stat)	1.709.400					
Udgifter netto	3.900.600	1.950.300				1.950.300
<i>Selvfinansieringsgrad busruter</i>	41%					
<u>Teletaxa (teletilbringer)</u>						
Udgifter	1.812.500		906.250			906.250
<i>Selvfinansieringsgrad i alt</i>	32%					
<u>Andre poster</u>						
Internet i busserne, foelivering mm.	200.000			100.000		100.000
Markedsføring	250.000				125.000	125.000
Evaluering, revision og rapporter	140.000				140.000	
Samlede projektudgifter	6.303.100	1.950.300	906.250	100.000	265.000	3.081.550
<i>Andel i %</i>	100%	31%	14%	2%	4%	49%

