

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Transportafstand og uddannelsesmønstre

Uffe Nielsen, uni@regioner.dk

Danske Regioner

Abstract

Skal man have en større andel af en ungdomsårgang til at tage en ungdomsuddannelse, er det nødvendigt at se nærmere på alle de barrierer, der påvirker unges uddannelsesvalg og i sidste ende påvirker gennemførelsen af uddannelserne. Transportafstand er en af flere af disse barrierer. Dette paper sætter fokus på sammenhængen mellem transportafstand og gennemførelse af ungdomsuddannelser. Dette sker primært på baggrund af udtræk fra Transportvaneundersøgelsen (TU) kombineret med uddannelsesdata fra Danmarks Statistik. Analysen viser bl.a., at der er en vis sammenhæng mellem andelen af unge, der tager en ungdomsuddannelse og den gennemsnitlige transporttid: De kommuner, der har de laveste andele af en ungdomsårgang, der gennemfører en ungdomsuddannelse, er samtidig de kommuner, hvor de unge i gennemsnit har længst til deres uddannelse. Dette gør sig særligt gældende ift. erhvervsuddannelserne, hvor eleverne har længst til deres uddannelsesinstitutioner og størst frafald. Konkret er der gennemsnitligt næsten dobbelt så langt til erhvervsuddannelser som til gymnasier i de kommuner, der har de laveste gennemførelsesprocenter. Disse resultater har relevans for såvel lokaliseringen af udbuddet af uddannelserne som tilrettelæggelsen af den kollektive trafik til ungdomsuddannelser.

1. Indledning

Danske Regioner har gennemført en analyse af ”uddannelsesture” registreret i Transportvaneundersøgelsen (TU) fra 2006 til 2009 – og på baggrund heraf bl.a. analyseret afstandens betydning for om unge gennemfører en ungdomsuddannelse (Danske Regioner 2011a og 2011b). Dette paper udbygger analyserne i Danske Regioners analyse yderligere (bl.a. i forhold til forskelle mellem ungdomsuddannelser og andre typer af uddannelse).

Paperet analyserer unge uddannelsessøgendes transportadfærd. Dette sker navnlig på baggrund af datatræk fra Transportvaneundersøgelsen (TU) i kombination med data fra Danmarks Statistik vedrørende gennemførelse af ungdomsuddannelser.

Analysen tager udgangspunkt i TU-opgørelser af transportafstand og –tid for elever på ungdomsuddannelser og til dels på videregående uddannelser. Disse opgørelser muliggør en analyse af unges transportmønstre til forskellige typer af uddannelser og i forskellige regioner. Desuden belyses betydningen af forskellige socio-økonomiske karakteristika for transporttid og transportmiddelvalg.

Analyserne er foretaget på baggrund af udtræk fra Transportvaneundersøgelsen (TU) fra årene 2006-2009. Udtrækket beskriver uddannelsesture (dvs. transport til og fra uddannelse, hvor dette har været hovedformålet med turen). Hovedfokus har været på ungdomsuddannelser, hvor ca. 2.100 ture er beskrevet i materialet, heraf ca. 1/2 til erhvervsuddannelser og erhvervsgymnasiale uddannelser¹ og ca. 1/2 til almen-gymnasiale uddannelser². Det skal bemærkes, at disse ture ikke alle er ture mellem hjem og uddannelse, men også omfatter ture til og fra fritidsaktiviteter o.a. Desuden indgår transport til og fra praktikforløb ifm. erhvervsuddannelser ikke i udtrækket. På grund af det begrænsede datamateriale, der derfor ligger til grund for analyserne i dette notat, er det vigtigt at gøre sig klart, at der er en vis usikkerhed forbundet med konklusionerne.

2. Afstand til ungdomsuddannelser

Adgangen til at kunne tage en ungdomsuddannelse er en medvirkende faktor for at kunne fastholde en dynamisk regional udvikling i et område, da alternativet enten vil være, at de unge fastholdes på et lavt uddannelsesniveau, eller at de fraflytter området til fordel for områder, der kan tilbyde et tilfredsstillende udbud af ungdomsuddannelser.

Det skal være muligt at have adgang til et bredt udbud af ungdomsuddannelser. Afstanden til den nærmeste ungdomsuddannelse er derfor ikke nødvendigvis i sig selv en god indikator for ”god adgang til ungdomsuddannelse”. Spørgsmålet er derfor, om der er adgang til såvel erhvervsuddannelser som gymnasiale uddannelser, men også om udbuddet inden for disse to hovedkategorier er tilstrækkeligt bredt. Den geografiske dækning af erhvervsuddannelser er ofte mere begrænset end for gymnasiale uddannelser.

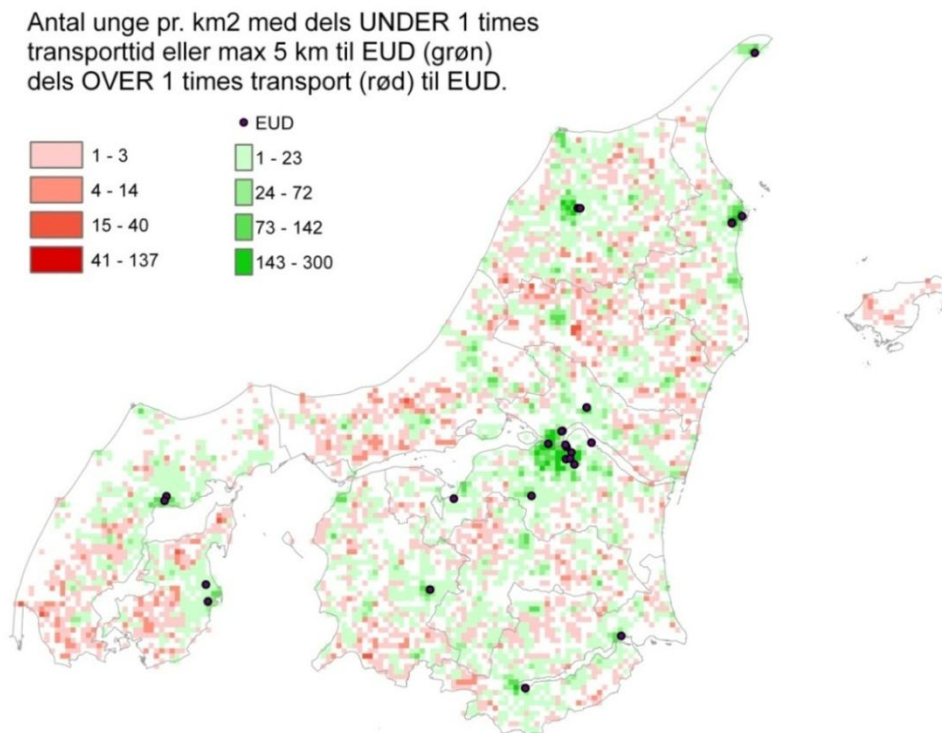
Region Nordjylland og Region Syddanmark har på baggrund af automatiserede opslag i Rejseplanen udarbejdet tilgængelighedskort, der viser, hvor lang transporttid med kollektiv trafik man må påregne fra forskellige adresser i regionerne. For Region Syddanmark ses det, at større dele af regionen har lang trans-

¹Erhvervsskole, sosu-skole o.lign samt erhvervsfaglige lærepladser, HTX, HHX, HG.

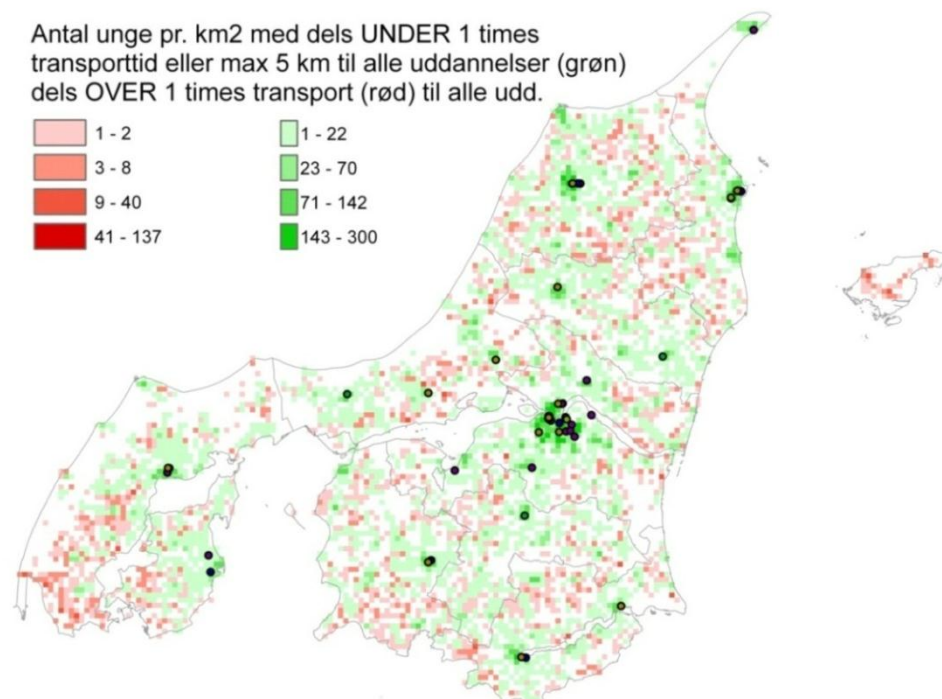
² STX, HF.

porttid til erhvervsuddannelser (figur 3) end til gymnasiale uddannelser (figur 4). Region Nordjylland har i figur 1 (erhvervsuddannelser) og i figur 2 (alle uddannelser) kombineret data om transporttid med viden om, hvor de unge i regionen bor, for at give et overblik over, hvor god tilgængeligheden i praksis er for den relevante målgruppe. Samme tendens som i Region Syddanmark ses her – dvs. at der flere områder, hvor de unge har lang transporttid til nærmeste ungdomsuddannelse. Forskellen mellem erhvervsuddannelser og øvrige uddannelser er dog ikke så stor som i Region Syddanmark.

Figur 1: Tilgængelighed for 15-19-årige, erhvervsuddannelser (EUD), Region Nordjylland

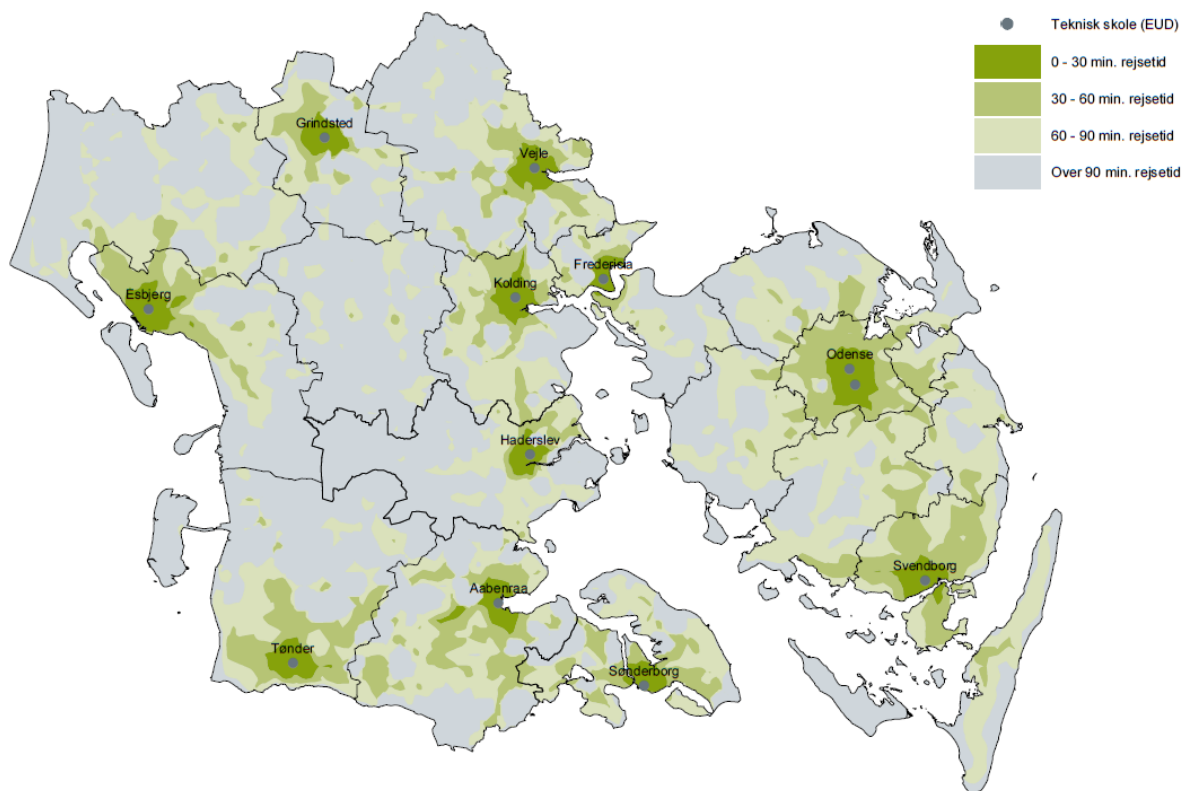


Figur 2: Tilgængelighed for 15-19-årige, alle ungdomsuddannelser, Region Nordjylland

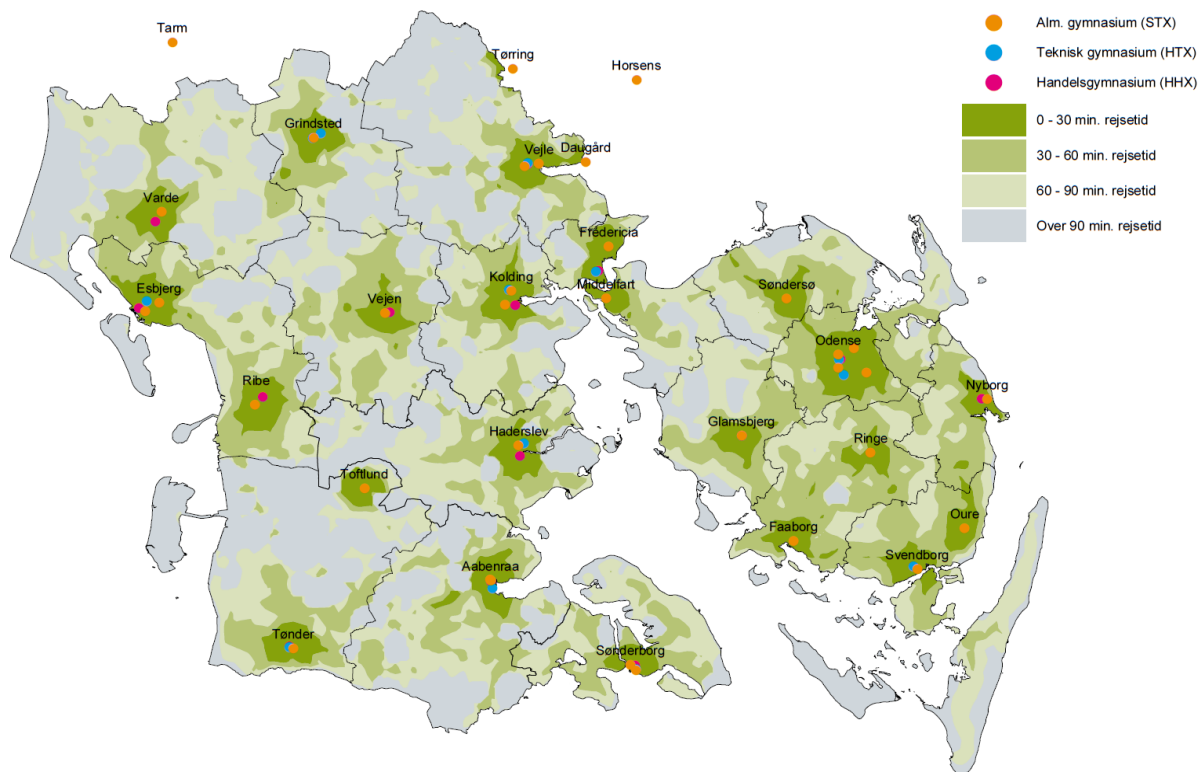


Kilde: Region Nordjylland (2011)

Figur 3: Tilgængelighed til en erhvervsuddannelse (EUD) i Region Syddanmark



Figur 4: Tilgængelighed til en gymnasial uddannelse (STX, HHX, HTX) i Region Syddanmark



Kilde: Region Syddanmark

Den gennemsnitlige afstand til erhvervsuddannelser er derfor generelt større end for de almen­gymnasiale uddannelser. Elever på erhvervs- og erhvervsgymnasiale uddannelser bruger således gennemsnitligt 31 minutter på at komme i skole, mens elever på almen­gymnasiale uddannelser gennemsnitligt bruger 23 minutter. Der er dog variation imellem landsdelene. Den gennemsnitlige rejsetid til erhvervs- og erhvervsgymnasiale uddannelser er således højest for elever bosiddende i Region Hovedstaden (37 minutter) og lavest i Region Midtjylland (24 minutter). For almen­gymnasiale uddannelser er den gennemsnitlige rejsetid højest i Region Sjælland og lavest i Region Hovedstaden (se tabel 1 herunder). Der er altså generelt længere gennemsnitlig rejsetid til erhvervs- og erhvervsgymnasiale uddannelser end til almen­gymnasiale uddannelser.

Tabel 1: Gennemsnitlig rejsetid (minutter) til og fra ungdomsuddannelser

Region	Erhvervs- og erhvervsgymnasiale uddannelser	Almen­gymnasiale uddannelser
Region Hovedstaden	37,4	19,4
Region Midtjylland	24,1	23,8
Region Nordjylland	33,2	24,0
Region Sjælland	30,8	30,1
Region Syddanmark	31,9	24,1
Ialt	31,0	23,2

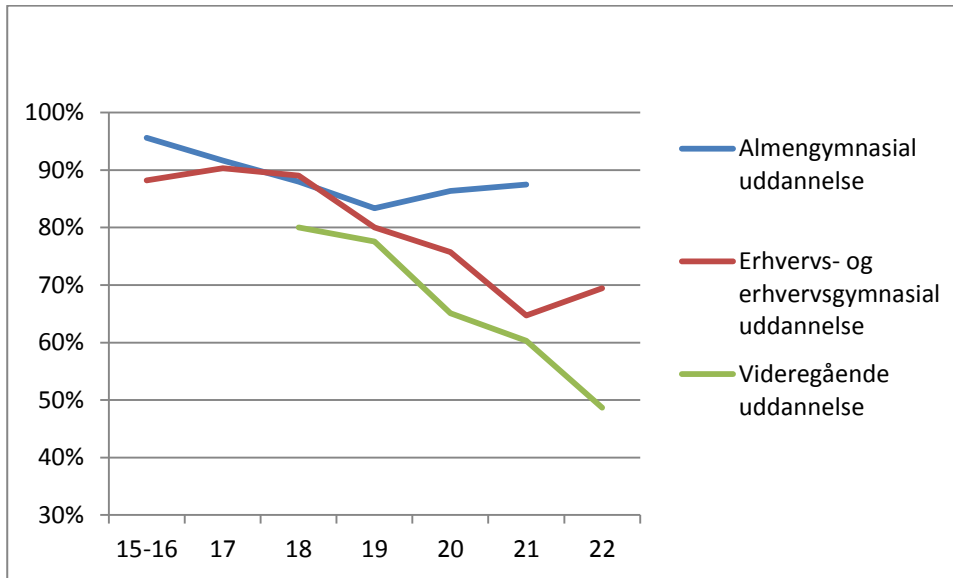
Kilde: Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen 2006-2009.

Der er desuden stor spredning imellem hvor langt de enkelte elever rejser. Ca. 17 pct. af alle studerende på ungdomsuddannelser bruger forholdsvis lang tid (over 45 minutter hver vej - dvs. over 1½ time om dagen) på transport til uddannelsen. Dette dækker over 21 pct. af de studerende på erhvervsuddannelser og 13 pct. af de studerende på de gymnasiale uddannelser.

Rejsetid og rejselængde hænger naturligvis sammen. Det er således markant længere gennemsnitlig rejselængde til erhvervs- og erhvervsgymnasiale uddannelser, nemlig gennemsnitligt 15,7 km hver vej ift. gennemsnitligt 9,4 km hver vej for almen­gymnasiale uddannelser.

Andelen af elever på en ungdomsuddannelse, der er hjemmeboende (dvs. boende hos forældre/er) giver en indikation af, i hvor høj grad flytning er nødvendig for at tage den ønskede uddannelse. Som det ses af figur 5 er andelen af unge i en given aldersklasse, der er hjemmeboende generelt lavere på videregående uddannelser, også inden for en given aldersklasse. Dette hænger sandsynligvis sammen med, at specialiseringsgraden for videregående uddannelser er højere, og at antallet af steder de udbydes er lavere. Der vil derfor naturligt være et højere behov for at flytte i forbindelse med start på en videregående uddannelse. Det samme ses (om end i mindre grad) for erhvervsuddannelser, hvor andelen af hjemmeboende elever er lavere end for almen­gymnasiale uddannelser, navnlig blandt de lidt ældre unge. Dette hænger sandsynligvis sammen med en højere gennemsnitlig alder for start på erhvervsuddannelser set i sammenhæng med et mere fragmenteret udbud af erhvervsuddannelser og at ikke alle erhvervsuddannelser udbydes alle steder (nogle udbydes kun et eller to steder i landet). Dette nødvendiggør i højere grad end for almen­gymnasiale uddannelser flytning i forbindelse med uddannelsesstart. Dette mønster bør alt andet lige betyde gennemsnitligt kortere rejseafstande for udeboende end for hjemmeboende. Dette er også tilfældet for alle typer af uddannelse (9 pct. kortere rejsetid for udeboende i forhold til hjemmeboende på almen­gymnasiale uddannelser; 18 pct. kortere på erhvervsuddannelser; og 26 pct. kortere på videregående uddannelser).

Figur 5: Sammenhæng mellem alder og andel af elever/studerende, der er hjemmeboende*



*Hjemmeboende defineret som "barn i kernefamilie".

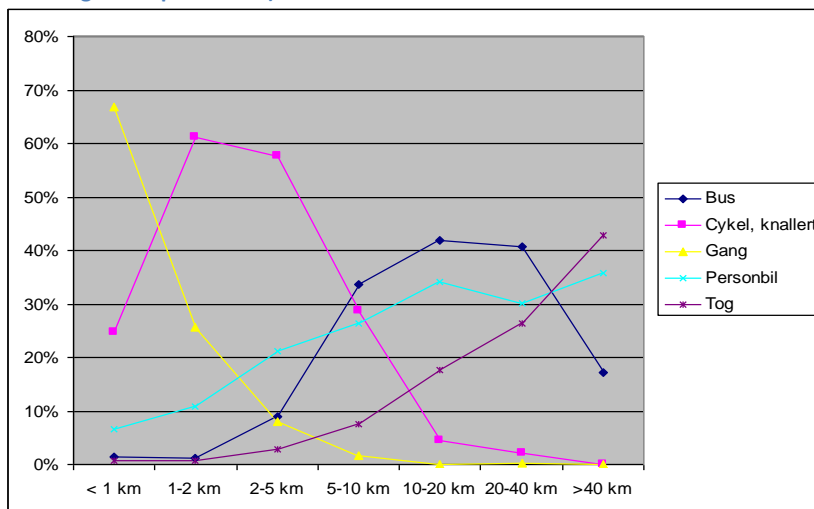
Kilde: Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen 2006-2009

Ovenstående indikerer, at der er risiko for at begrænset adgang til ungdomsuddannelser kan føre til, at færre unge begynder eller gennemfører en ungdomsuddannelse end i områder med bedre adgang. Dette analyseres nærmere i afsnit 4.

3. Valg af transportmiddel til ungdomsuddannelser

Som det ses af figur 6, er der en klar sammenhæng mellem afstand til ungdomsuddannelse og hvilke hovedtransportmidler eleverne benytter sig af. For afstande mellem ca. 1 og 10 km er cyklen generelt det væsentligste transportmiddel, og mellem ca. 10 km og 40 km er bussen generelt det væsentligste transportmiddel til at komme til og fra ungdomsuddannelser.

Figur 6: Sammenhæng mellem afstand til ungdomsuddannelse og hovedtransportmiddel (andele af elever, der benytter sig af forskellige transportmidler)*

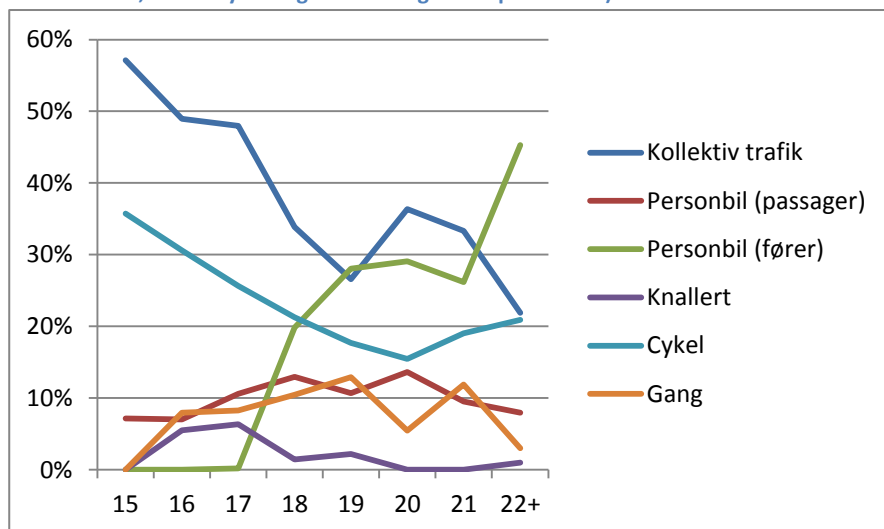


* Kategorien "Personbil" dækker over såvel bilkørsel som fører og passager.

Kilde: Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen 2006-2009

Samtidig ses det af figur 7, at den kollektive trafiks samt cyklens andel af transporten til ungdomsuddannelser er faldende med elevernes alder. Ikke overraskende sker der et stort spring til fordel for bilen når de unge bliver 18, og bilens andel af transporten stiger derefter. "Tilbringer"-trafik med bil (passager i personbil) er relativt konstant for alle aldre, mens knallerten navnlig har markedsandele i 16-17-årsalderen.

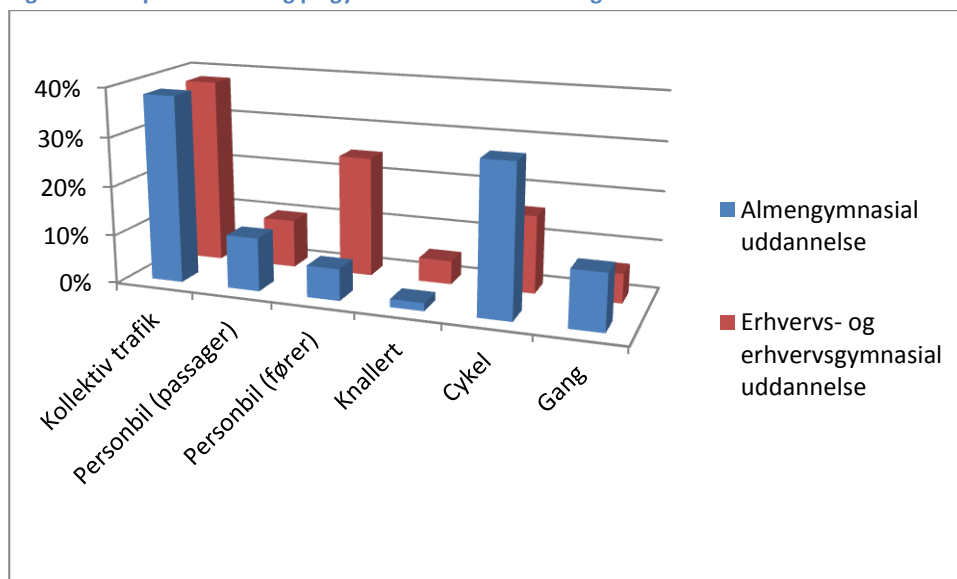
Figur 7. Sammenhæng mellem alder af elever på ungdomsuddannelser og hovedtransportmiddel (andel af elever i forskellige aldersklasser, der benytter sig af forskellige transportmidler)



Kilde: Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen 2006-2009

Bl.a. pga. den anderledes alderssammensætning for elever på erhvervsuddannelser, og pga. de generelt større afstande til erhvervsuddannelser er der også forskelle i transportmiddelvalget for disse elever i forhold til elever på almen-gymnasiale uddannelser. Som det ses af figur 8, er navnlig gang og cykling markant mindre udbredt i forhold til personbil for elever på erhvervs- og erhvervs-gymnasiale uddannelser.

Figur 8. Transportmiddelvalg på gymnasiale uddannelser og erhvervsuddannelser



Kilde: Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen 2006-2009

Det er i den forbindelse relevant at bemærke, at transport til praktikpladser i forbindelse med gennemførelse af erhvervsuddannelser som nævnt ikke er med i denne opgørelse. Det er ikke oplagt om transportafstanden til praktiksteder generelt er kortere eller længere end til uddannelsesstedet, eller om der generelt er bedre eller dårligere transportadgang hertil, men der er ingen tvivl om, at behovet for transport til praktiksteder kræver større fleksibilitet i de unges mobilitet end på andre uddannelser. Dette vil alt andet lige være med til at gøre behovet for personbiltransport større i forbindelse med gennemførelse af erhvervsuddannelser, og er altså en yderligere faktor, der kan være med til at forklare den højere andel af elever på erhvervsuddannelser der bruger bil end på andre uddannelser.

4. Transportafstand og gennemførelse af ungdomsuddannelser

Afstanden til en uddannelsesinstitution er en af flere potentielle barrierer for at få unge til at gennemføre en ungdomsuddannelse. Dette ses der i det følgende på ved at supplere tallene fra TU med data fra Danmarks Statistik, der viser hvor stor en del af en ungdomsårgang i en given kommune, der er i gang med eller har gennemført en ungdomsuddannelse. Grundet et begrænset datamateriale på kommuneniveau vedrørende uddannelsesture i TU, er kommunerne i det følgende inddelt i kvartiler efter andel af 15-19 årige, der er i gang med eller har afsluttet en ungdomsuddannelse.

I tabel 1 er data fra TU sammenholdt med denne kommuneinddeling, og det ses her, at der tilsyneladende er en vis sammenhæng mellem andelen af unge, der tager en ungdomsuddannelse og den gennemsnitlige transporttid: De kommuner, der har de laveste andele af en ungdomsårgang, der gennemfører en ungdomsuddannelse, er samtidig de kommuner, hvor de unge i gennemsnit har længst rejsetid til deres uddannelse. I de 24 kommuner, hvor andelen af unge, der har eller er i gang med en ungdomsuddannelse, er lavest, har de unge i gennemsnit 33,6 minutters rejsetid til deres ungdomsuddannelse. Det er gennemsnitligt ca. 40 procent længere end i de 24 kommuner, hvor flest opnår en ungdomsuddannelse (24,3 minutter). Tilsvarende ses det, at de kommuner, der har de laveste andele af en ungdomsårgang, der gennemfører en ungdomsuddannelse også har den højeste andel af elever med lang rejsetid (over 1½ times daglig transport) – nemlig ca. ¼ af eleverne.

Tabel 2: Sammenhæng mellem rejsetid til ungdomsuddannelse og andel af 15- 19-årige, der er i gang med eller har afsluttet mindst en ungdomsuddannelse

<i>Gruppering af kommuner efter andel af 15-19 årige, der er i gang med eller har afsluttet en ungdomsuddannelse</i>	<i>Gennemsnitlig rejsetid (én vej) til ungdomsuddannelse (minutter)</i>	<i>Andel af elever på ungdomsuddannelser med daglig rejsetid på over 1½ time</i>
<i>1. kvartil (54,8 – 65,2 pct.)</i>	24,3	14 pct.
<i>2. kvartil (52,7 – 54,4 pct.)</i>	25,4	14 pct.
<i>3. kvartil (50,9 – 52,5 pct.)</i>	28,4	20 pct.
<i>4. kvartil (47,1 – 50,6 pct.)</i>	33,6	25 pct.
<i>Ialt</i>	27,1	17 pct.

Kilde: Danmarks Statistik (ungdomsuddannelser); Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen 2006-2009 (rejsetider).

Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at der er en række andre forklarende faktorer for, at nogle kommuner har lavere andele af ungdomsårgange i gang med eller med en afsluttet ungdomsuddannelse end andre. Bl.a. kan man af tallene fra Transportvaneundersøgelsen også se, at der i stikprøven tilsyneladende er en sammenhæng mellem husstandsindkomst og gennemsnitlig transporttid (elever fra husstande med lavere husstandsindkomst har gennemsnitligt længere transporttid til ungdoms-

uddannelser).³ Tilsvarende kommer de uddannelsessøgende i de kommuner, hvor andelen af unge, der tager en ungdomsuddannelse er størst, tilsyneladende også i gennemsnit fra husstande med højere husstandsindkomst.

Endelig er det klart, at der ikke er kontrolleret for andre faktorer, der kan påvirke hvor stor en andel af en ungdomsårgang, der tager en ungdomsuddannelse. Faktorer som forældrenes uddannelsesniveau, etnicitet og uddannelsestradition i lokalområdet indgår ikke i undersøgelsen. Ikke desto mindre, er der altså noget der tyder på, at rejsetiden kan have en effekt på gennemførelsesprocenter på ungdomsuddannelser.

I tabel 3 er den gennemsnitlige rejselængde for hhv. gymnasiale uddannelser og erhvervsuddannelser opgjort – igen grupperet efter kommuner med høje og lave andele af ungdomsårgange, der er i gang med eller har afsluttet en ungdomsuddannelse. Det ses, at der er markant længere gennemsnitlig rejselængde til erhvervsuddannelser, og at der er en tendens til, at der (ligesom for rejsetiden) er gennemsnitligt længere afstand til ungdomsuddannelserne i de kommuner, der har de laveste andele af unge i gang med eller med afsluttet ungdomsuddannelse. I de 24 kommuner, hvor andelen af unge, der har eller er i gang med en ungdomsuddannelse, er lavest, har de unge i gennemsnit 24, 2 km til deres erhvervsuddannelse. Det er gennemsnitligt ca. 50 procent længere end i de 24 kommuner, hvor flest opnår en ungdomsuddannelse (15,7 km).

Tabel 3: Sammenhæng mellem rejselængde til ungdomsuddannelse og andel af 15- 19-årige, der er i gang med eller har afsluttet mindst en ungdomsuddannelse

Gruppering af kommuner efter andel af 15-19 årige, der er i gang med eller har afsluttet en ungdomsuddannelse	Gennemsnitlig rejselængde (km én vej)		
	Gymnasiale uddannelser	Erhvervsuddannelser	Ungdomsuddannelser i alt
1. kvartil (54,8 – 65,2 pct.)	8,2	15,7	11,8
2. kvartil (52,7 – 54,4 pct.)	9,3	14,7	12,0
3. kvartil (50,9 – 52,5 pct.)	9,2	18,0	13,6
4. kvartil (47,1 – 50,6 pct.)	12,6	24,2	18,7
Ialt	9,4	15,7	13,4

Kilde: Danmarks Statistik (ungdomsuddannelser); Udtræk fra Transportvaneundersøgelsen 2006-2009 (rejselængder).

Afstanden er altså især en udfordring på erhvervsuddannelserne. Dette er sammenfaldende med, at disse uddannelser uddanner en stor andel af de unge, der kommer fra uddannelsesfremmede miljøer samtidig med, at de unge på erhvervsuddannelserne har størst frafald (se tabel 4).

Tabel 4: Forventede fuldførelsesprocenter på ungdomsuddannelserne

Uddannelsestype	Forventede fuldførelsesprocenter
Alment Gymnasium (stx)	84
Hf	72
Hhx	79
Htx	75
Erhvervsuddannelser	48

Kilde: Undervisningsministeriet, 2010.

³ Der er dog en meget lav svarprocent på spørgsmål om husstandsindkomst i datasættet, så der skal derfor konkluderes med varsomhed herom.

Der er desuden foretaget en analyse af forskellen mellem den gennemsnitlige rejsetid og rejselængde til ungdomsuddannelser imellem de kommuner, der er af Skatteministeriet er udpeget som udkantskommuner og landets øvrige kommuner. Der er imidlertid ikke nogen markant højere gennemsnitlig rejsetid for elevers rejsemønstre i udkantskommuner i forhold til landets øvrige kommuner (gennemsnitligt 15 pct. højere).

5. Perspektivering

Denne analyse indikerer, at der kan være god grund til at se nærmere på sammenhængen mellem transportafstand og uddannelsesmønstre. Det vil således være relevant med en mere detaljeret analyse, der systematisk kontrollerer for de øvrige faktorer, der kan påvirke, hvor stor en andel af en ungdomsårgang, der tager en ungdomsuddannelse. I det følgende fokuseres primært på analysens relevans for lokalisering af ungdomsuddannelser og for indretningen af det offentlige tilskud til befordring til ungdomsuddannelser.

Lokalisering af ungdomsuddannelser

Hvis man skal arbejde målrettet for at opfylde den politiske målsætning om at mindst 95 procent af en ungdomsårgang skal gennemføre en ungdomsuddannelse i 2015, er det nødvendigt at se på alle de faktorer, der kan påvirke unges gennemførelse af ungdomsuddannelser. Denne analyse peger på, at transportafstand er en af disse faktorer.

Det er derfor relevant at inddrage sådanne overvejelser i planlægningen af den geografiske lokalisering af de forskellige ungdomsuddannelser, og i den forbindelse særligt erhvervsuddannelserne, der har et mere begrænset udbud og derfor også er placeret færre steder geografisk (se tabel 5).

Tabel 5: Antal udbud af ungdomsuddannelser

Uddannelsestype	Antal udbud
Alment Gymnasium (stx)	146
Hf	97
Hhx	60
Htx	48
Merkantile grundforløb (hg)	57
Tekniske grundforløb*	18 - 48

*De tekniske grundforløb er eksempelvis bygge og anlæg.

Kilde: Undervisningsministeriet (2010)

I regeringens oplæg *Danmark i balance i en global verden* ønsker man at give de unge i yderområder lettere adgang til uddannelse. Et initiativ i den forbindelse er at skabe flere campusser og styrke samarbejdet på tværs af uddannelsestyper for at gøre frafald til omvalg af uddannelse, samt styrke studiemiljøet og kvaliteten af uddannelse. Campus kan give de unge et bedre studiemiljø og kan give lærerne et stærkt fagligt miljø. Etablering af campus er dog ikke en universel løsning, særligt hvis samling af uddannelser på få campusser betyder, at afstanden til uddannelsesstedet forlænges for mange potentielle elever. Hvis etableringen af campusser omvendt betyder, at nogle uddannelser kan udbydes på flere lokaliteter end tidligere, kan det til gengæld betyde formindsket afstand til den givne uddannelsestype for flere potentielle elever. Hovedudfordringen er at sikre gode uddannelsesmuligheder for alle unge i en fagligt og økonomisk bæredygtig struktur, der er robust overfor ændringer i elevtallet.

En anden mulig model er at skabe lokale filialer af grundforløb. I Region Hovedstaden er der således eksempler på, at dette kan få flere unge til at starte på en erhvervsuddannelse. Andre steder kan en løsning være, at to ens uddannelser - fx to almene gymnasier - samarbejder om dækningen i et område. Eller at to gymnasier fusionerer for at opretholde et gymnasium i et yderområde, hvor elevtallet er mindre, men hvor der er et behov for en uddannelsesinstitution. En tredje løsning er, at to forskellige ungdomsuddannelser samarbejder om udbud. F.eks. kan et hhx og stx placeres samme sted. Det giver de unge flere valgmuligheder og skaber faglige og økonomiske stordriftsfordele samtidig med, at fagligheden sikres. Andre løsninger kan være forlagt undervisning og IT-understøttet undervisning, der giver mulighed for uddannelse i alle dele af landet. Region Sjælland har gode eksempler på IT-understøttet undervisning.

Beslutninger om model for uddannelsesdækningen skal tilpasses lokale og regionale behov og geografi. Bystørrelser, erhvervsstruktur, demografi og de unges søgemønstre kan være parametre for den konkrete organisering. De konkrete løsninger må findes lokalt/regionalt i samarbejde mellem uddannelsesinstitutioner, regioner, erhvervsorganisationer, faglige organisationer og Undervisningsministeriet. I den forbindelse kan udarbejdelse af tilgængelighedskort (som figur 1-4) være et nyttigt værktøj i planlægningsprocessen.

Befordringstilskud til ungdomsuddannelser

Alt andet lige må det forventes, at længere afstand også medfører højere udgifter til transport for den enkelte elev (udover de tidsomkostninger eleven påføres ved at bruge lang tid på transport). I den forbindelse er indretningen af det offentlige tilskud til befordring til ungdomsuddannelser relevant.

Til og med 31. december 2010 var det muligt at få støtte til befordring til ungdomsuddannelser med kollektiv trafik via rabat på køb af abonnementskort (egenbetaling 324 kr. pr måned). Med denne ordning var egenbetalingen altså uafhængigt af transportlængden, men dog knyttet til anvendelse af kollektiv transport.⁴ I praksis betød ordningen som oftest, at elever der boede inden for realistisk cykelafstand til uddannelsen – jf. figur 6 – selv finansierede de fulde transportudgifter, mens længere transport end dette førte til stigende grad af egenbetaling (afhængig af priserne på abonnementskort over forskellige zonegrænser i de enkelte trafiksekskaber).

Fra 1. januar 2011 blev reglerne for befordringsstøtte til ungdomsuddannelser ændret, så egenbetalingen steg til 561 kr/måned. Samtidig blev reglerne harmoniserede med befordringsstøtten for studerende på videregående uddannelser, der herefter kan rejse billigere med kollektiv trafik end tidligere. Dette betyder, at elever i en større radius fra ungdomsuddannelserne end tidligere skal betale fuld pris for abonnementskort med den kollektive trafik

Alt andet lige må denne ændring forventes marginalt at få dele af de uddannelsessøgende, der tidligere benyttede sig af rabatten på kollektiv befordring (denne gruppe omfatter ifølge udtrækket fra TU ca. 44 pct. af eleverne på ungdomsuddannelser) til at ændre adfærd – fx

- Til at vælge et alternativt transportmiddel (fx knallert, bil eller cykel i stedet for kollektiv transport);
- Til helt at fravælge at tage en ungdomsuddannelse;
- Til at vælge en anden ungdomsuddannelse tættere på; eller
- Til at vælge at flytte tættere på deres uddannelse.

⁴ Uddannelsessøgende, der opfylder visse betingelser (fx at der ikke er mulighed for offentlig befordring på dele af eller hele rejsestrækningen) kunne dog få befordringsgodtgørelse efter en kilometersats.

Der regnes oftest internationalt med kortsigts-priselasticiteter for kollektiv transport på ca. -0,4, men med noget lavere priselasticitet vedrørende transport til uddannelse (ca. -0,2) (Statens Vegvesen Norge, 2007). I andre sammenhænge regnes unges priselasticiteter dog oftest som relativt høje – særligt hvis der er adgang til alternative transportformer. Det er derfor vanskeligt at forudsæ omfanget af adfærdsændringerne.

Denne ændring af reglerne for befordringsstøtte til uddannelsessøgende er dog indtil videre blevet overhalet af en ny ordning, der sikrer, at elever på ungdomsuddannelser fra 1. august 2011 og i en foreløbig forsøgsperiode på 2 år frit kan rejse med kollektiv trafik inden for eget takstzoneområde for 300 kr. pr måned ("hypercardet"). Dette er altså en ordning, der dels er marginalt billigere for den enkelte elev på strækningen mellem hjem og uddannelsessted end den befordringsstøtteordning, der var gældende før 1. januar 2011, og dels giver billigere adgang til den kollektive trafik også på øvrige strækninger. Alt andet lige må det derfor forventes, at denne ordning i forhold til ordningen gældende før 1. januar 2011 giver relativt uændrede incitamentter til valg af uddannelsessted, gennemførelse af uddannelse og flytning, men større incitamentter til at bruge kollektiv trafik som transportmiddel for uddannelsessøgende.

Det er allerede i dag et fokusområde i regioner, kommuner og trafikselskaber at planlægge den kollektive trafik, så denne understøtter unges rejser til deres uddannelser. Den sammenhæng mellem transportafstand og uddannelsesmønstre, som dette paper peger på (betydning af den kollektive trafik for de uddannelsessøgende og sammenhængen mellem transportafstand og gennemførelse af ungdomsuddannelse), understøtter, at der er et behov for en sådan planlægning, så transport-afstand og -tid ikke bliver en barriere for gennemførelse af en ungdomsuddannelse.

Kilder

- Danske Regioner (2010): Vækst i hele Danmark.
http://www.regioner.dk/Regional+Udvikling/~media/Publikationer/Regional%20udvikling/V%C3%A6kst%20i%20hele%20Danmark_layout.ashx
- Danske Regioner (2011a): Afstand har betydning for gennemførelse af en ungdomsuddannelse
<http://www.regioner.dk/Aktuelt/Nyheder/2011/Januar/~media/Filer/Regional%20udvikling/uddannelse%20og%20innovation/Afstand%20har%20betydning%20for%20gennemførelse%20af%20en%20ungdomsuddannelse.ashx>
- Danske Regioner (2011b): Transporttid til ungdomsuddannelser
<http://www.regioner.dk/Aktuelt/Nyheder/2011/Januar/~media/Filer/Regional%20udvikling/uddannelse%20og%20innovation/Transporttid%20til%20ungdomsuddannelser.ashx>
- Region Nordjylland (2011): Bosætningspræferencer og udviklingsperspektiver - Baggrundsrapport. Cowi.
- Statens Vegvesen, Norge (2007): Kollektivtransport - Udfordringer, muligheder og løsninger for byområder.
- Statsministeriet (2010): Danmark i balance i en global verden.
- Undervisningsministeriet (2010). Tal der taler 2009.