



SKOLERS TRANSPORT AF ELEVER TIL KULTURINSTITUTIONER OG EKSTERNE LÆRINGSMILJØER

En kortlægning af nationale erfaringer fra skoler, kommuner, kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer



Øvrige kortlægninger fra *Nationalt netværk af skoletjenester*:



Find *Nationalt netværk af skoletjenesters* øvrige kortlægninger på skoletjenestenetvaerk.dk/kortlaegninger.

Denne kortlægning er udarbejdet med bidrag fra de ansatte i *Nationalt netværk af skoletjenester*. Projektgruppen består af projektmedarbejdere Marie Festersen Andersen og Maria Havgry samt projektledere Marie Damsgaard Andersen og Maria Kangas Christensen. Find kontaktoplysninger på www.skoletjenestenetvaerk.dk/kontakt. Kortlægningen er udarbejdet for Ministeriet for Børn, Undervisning og Ligestilling og Kulturministeriet.



Nationalt netværk af skoletjenester

Gyldenløvesgade 15 - 3. sal

1600 København V

kontakt@skoletjenestenetvaerk.dk

www.skoletjenestenetvaerk.dk

Forsidefoto: Istock

FORORD

Med denne landsdækkende kortlægning "Skolers transport af elever til kulturinstitutioner og eksterne læringsmiljøer" samler *Nationalt netværk af skoletjenester* erfaringer fra skolerne med netop transporten og belyser forskellige transportløsninger.

Transport af elever kan være en begrænsende faktor i forhold til skolernes muligheder for at benytte sig af undervisningstilbud på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Fra formelle samarbejder og daglig dialog er det *Nationalt netværk af skoletjenesters* erfaring, at transportudfordringen ofte italesættes som en afgørende begrænsende faktor af aktører fra såvel kulturinstitutioner, kommuner og skoleverdenen, og at opmærksomhed på udfordringen er at finde hos både lærere og undervisere fra kulturinstitutioner samt på lederniveau og politisk niveau. Transport af elever kommer således til at fremstå som en udfordring i forhold til realiseringen af Den åbne skole. Denne kortlægning er en erfaringsopsamling af disse transportudfordringer.

Hovedkonklusionerne er, at prisen og adgangen til transport er væsentlige, men også logistik, tidsforbrug og muligheder for læring er afgørende for valg af transportform og for, hvor meget eleverne kommer ud.

Kortlægningen er den anden i rækken af kortlægningsrapporter fra *Nationalt netværk af skoletjenester*, der alle har til formål at afdække og formidle praksiseksempler og nationale erfaringer med relevans for samarbejdet mellem skoleverdenen og kulturinstitutioner samt andre eksterne læringsmiljøer. Med kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer menes museer, arkiver, forsyninger, historiske værksteder, virksomheder, foreninger og lignende. Denne kortlægning omhandler skolernes transport af elever til og fra kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer.

Se en pixi-udgave af kortlægningen med hovedkonklusionerne på www.skoletjenestenetvaerk.dk.

FAKTABOKS

I foråret 2013 besluttede kulturministeren i samarbejde med børne- og undervisningsministeren at understøtte samarbejdet mellem skoler og kulturinstitutioner. Formålet var at styrke anvendelsen af kulturinstitutionernes læringsressourcer i skolernes undervisning. Der blev i denne forbindelse etableret det tre-årige, koordinerende *Nationalt netværk af skoletjenester*. *Nationalt netværk af skoletjenester* afdækker og formidler bl.a. praksiseksempler og erfaringer fra hele landet med relevans for samarbejdet mellem skoleverdenen og kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Til foråret 2016 kommer yderligere tre kortlægninger om emnerne skolers brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, mål for læring og samarbejder og partnerskaber.

IINDHOLD

RESUME	5
INDLEDNING	6
Formål.....	6
Metode	7
Læsevejledning	10
KAPITEL 1: UNDERSØGELSENS OVERORDNEDE RESULTATER	11
Skolernes brug af undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.....	11
Betydningen af prisen på transport ved valg af undervisningstilbud.....	18
KAPITEL 2: SKOLERNES BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER	21
Offentlig transport.....	23
Skolebus.....	28
Transport på cykel eller gåben	31
Bus fra privat busselskab	34
Forældrekørsel	36
KAPITEL 3: TRANSPORTLØSNINGER.....	38
KAPITEL 4: REGIONALE KARAKTERISTIKA	44
Region Hovedstaden.....	44
Region Midtjylland.....	46
Region Nordjylland	47
Region Sjælland	49
Region Syddanmark.....	50
KAPITEL 5: KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER	52
LITTERATUR	56
BILAG	57
Bilag 1: Detaljerede beskrivelser af transportløsninger	57
Bilag 2: Tabelrapport	76
Bilag 3: Metodebilag.....	92

RESUMÉ AF KORTLÆGNINGENS KONKLUSIONER

- Gode transportmuligheder har betydning for omfanget af skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, men transportmulighederne er ikke en altafgørende faktor for skolernes brug af disse undervisningstilbud.
- Offentlig transport er den transportform, der både anvendes af flest skoler og anvendes hyppigst. Fokus på at forbedre skolernes forhold i den offentlige transport vil derfor have størst betydning for skolerne sammenlignet med en forbedring af de øvrige transportformer.
- Logistik i forbindelse med transport har stor betydning, både når lærere vælger, hvilke undervisningstilbud de vil gøre brug af på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, og når de skal vælge, hvilken transportform de skal benytte for at komme derhen.
- For eleverne er der et stort læringspotentiale forbundet med transport til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, og lærerne tager højde for, hvilken læring de forskellige transportformer kan bidrage til.
- I landets fem regioner er der stor forskel på, hvilke udfordringer skolerne oplever med transport af deres elever til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, og skolernes transportudfordringer kalder derfor på forskellige løsninger alt afhængig af, hvor de er placeret geografisk.
- Eksisterende transportløsninger er eksempler på måder, hvorpå forskellige aktører forsøger at imødekomme skolernes transportudfordringer. En transportløsning er en fuld eller delvis finansiering af transport af skolelever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Finansieringen foregår ved, at der enten gives økonomiske midler til transport, eller ved at der stilles gratis transport til rådighed. Bidragsyderne kan f.eks. være en kommune eller en kulturinstitution. Kortlægningens resultater peger på, at prisen på transport har betydning for, hvor ofte eleverne kommer ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. En god transportløsning skal dog ikke kun være billig eller gratis for skolerne, men også tage højde for logistik og tidsforbrug for at anvendeligheden øges.
- Skolernes transportudfordringer er forskelligartede og omfatter blandt andet både udfordringer med økonomi, logistik og tidsforbrug. Derfor kræver skolernes transportudfordringer bidrag fra mange forskellige aktører for at blive løst.

INDLEDNING

Formål

Transport af elever kan være en begrænsende faktor i forhold til skolernes muligheder for at benytte sig af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Fra formelle samarbejder og daglig dialog er det *Nationalt netværk af skoletjenesters* erfaring, at transportudfordringen ofte italesættes som en afgørende begrænsende faktor af aktører fra såvel kulturinstitutioner, kommuner og skoleverdenen, og at opmærksomhed på udfordringen er at finde hos både de udførende lærere og undervisere fra kulturinstitutioner samt på lederniveau og politisk niveau. Transport af elever kommer således til at fremstå som en udfordring i forhold til realiseringen af den åbne skole. En erfaringsopsamling omkring den åbne skole, lavet af Deloitte for Undervisningsministeriet i 2014, viser også, at en del skoler oplever udfordringer med transport både i forhold til tid og økonomi (Deloitte, 2014:26). I et inspirationskatalog fra Danmarks Evalueringsinstitut fremhæves det ligeledes, at omkostninger som tid og økonomi i forbindelse med transport har betydning, når undervisningen flyttes ud af klasseværelset (EVA, 2014:21).

Selvom udfordringer med transport ofte italesættes i forbindelse med realiseringen af den åbne skole, er der ikke lavet systematiske eller nationalt dækkende kortlægninger af skolernes erfaringer med transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Det vides derfor ikke, hvor store transportudfordringerne reelt er, hvilken betydning transportudfordringerne har for skolernes brug af kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, og hvordan de bliver løst i praksis. Formålet med denne kortlægning er således at kvalificere de forestillinger, som forskellige aktører gør sig omkring skolernes transportudfordringer, ved at afdække, hvordan skolerne reelt transporterer deres elever, samt hvilke udfordringer de oplever i denne forbindelse. Kortlægningen identificerer desuden en række transportløsninger, der har til hensigt at imødekomme skolernes transportudfordringer, hvilket forhåbentlig kan inspirere til hensigtsmæssige måder at løse de transportudfordringer, som skolerne oplever i forbindelse med realiseringen af den åbne skole.

Nationalt netværk af skoletjenester belyser med denne kortlægning blandt andet:

- Hvilke transportformer landets skoler gør brug af, når de transporterer elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer?
- Hvilke styrker og svagheder landets skoler oplever i forbindelse med brugen af forskellige transportformer?
- Hvordan skolernes transportudfordringer forsøges løst gennem forskellige transportløsninger?
- Hvilke regionale forskelle der gør sig gældende, hvad angår transport af skoleelever?

Metode

Datamaterialet til denne kortlægning er indsamlet ved hjælp af en kombination af kvalitative og kvantitative metoder, henholdsvis en spørgeskemaundersøgelse blandt landets folkeskoleledere samt enkeltinterviews med henholdsvis folkeskolelærere og bidragsydere til transportløsninger.

Spørgeskemaundersøgelse

Nationalt netværk af skoletjenester har i forbindelse med en række af de planlagte kortlægninger gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt landets folkeskoleledere. Vi har valgt at begrænse populationen for spørgeskemaundersøgelsen til kun at indeholde skoleledere fra folkeskoler, da folkeskolerne udgør den største andel af grundskoler i Danmark. Samtidig er folkeskolerne som de eneste forpligtet på den nye folkeskolereform herunder den åbne skole.

Spørgeskemaundersøgelsen har til formål at bidrage med viden omkring en række emner, der relaterer sig til skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer, herunder blandt andet forhold der vedrører transport af folkeskolernes elever. I relation til denne kortlægning er skolelederne blandt andet spurgt til:

- Hvor meget skolens elever kom ud til undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015, samt skoleledernes vurdering af omfanget?
- Om skolen har øremærkede midler til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer og målsætninger for omfanget?
- Hvilke omstændigheder der på skolen tages hensyn til, når der planlægges besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer?
- Skoleledernes vurdering af skolens geografiske placering i forhold til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer?
- Hvor meget skolen gjorde brug af en række forskellige transportformer i skoleåret 2014/2015, og hvilke udfordringer skolen oplevede i forbindelse med brugen af dem?

Alle spørgsmål henvender sig specifikt til skoleåret 2014/2015. Enkelte af spørgsmålene er faktuelle, men størstedelen spørger til skoleledernes *oplevelse* af deres skoles muligheder for at benytte de forskellige transportformer samt de *oplevede* udfordringer forbundet hermed. Dette valg har vi truffet af to primære årsager: Dels ud fra en forventning om at det kan være vanskeligt at få skolelederen til at prioritere besvarelsen af et spørgeskema i en travl hverdag, og at det derfor er vigtigt for svarprocenten og dermed udsagnskraften af undersøgelsen at formulere spørgsmål, som de kan besvare umiddelbart uden forberedelse. Og dels vurderer vi på baggrund af erfaringer fra samarbejdspartnere, at de oplevede udfordringer er mindst lige så begrænsende som de faktuelle.

Skolelederne har besvaret spørgeskemaet på vegne af deres skole, så når vi i denne kortlægning beskriver spørgeskemaundersøgelsens resultater, vil skoleledernes besvarelser blive brugt som en kilde til at beskrive, hvad deres skole gør og oplever, og vi refererer dermed til dem som "skolerne".

Frekvenser for alle de spørgsmål i spørgeskemaundersøgelsen, der relaterer sig til denne kortlægning, er præsenteret i bilag 2. Spørgeskemaet er sendt elektronisk til alle landets 1226 folkeskoleledere, hvoraf 441 skoleledere afgav besvarelse. Den endelige svarprocent er således opgjort til 36 pct. En analyse af fordelingen af de indkomne besvarelser på region og skolestørrelse er gennemført og sammenlignet med

fordelingen i populationen. Analysen viser, at fordelingen på region og skolestørrelse i analyseudvalget ikke afviger signifikant fra fordelingerne i populationen. Der er altså ikke noget, der indikerer, at der er skævheder i undersøgelsens analyseudvalg. På baggrund af denne bortfaldsanalyse vurderer *Nationalt netværk af skoletjenester*, at svarprocenten er tilfredsstillende, særligt når vi ser den i lyset af, at vi forventer, at skoleledere ofte inviteres til at deltage i spørgeskemaundersøgelser, og at de har en travl hverdag.

De figurer og tabeller, der indgår i denne kortlægning, og som viser et forhold mellem to variable, er alle signifikantstestet og viser en signifikant sammenhæng mellem de to præsenterede variable. En nærmere redegørelse for, hvordan vi har gennemført disse signifikantstests, findes i metodebilaget i bilag 3, hvor vi beskriver den anvendte metode nærmere.

Telefoninterviews

I forbindelse med denne kortlægning har *Nationalt netværk af skoletjenester* gennemført telefoninterviews med to forskellige aktørgrupper, henholdsvis lærere og bidragsydere til transportløsninger. Her er detaljer om, hvordan de to typer interviews er blevet gennemført:

Interviews med lærere

Nationalt netværk af skoletjenester har i ugerne 44 til 46 2015 gennemført fem telefoninterviews med grundskolelærere fra henholdsvis Jylland, Fyn og Sjælland. Formålet med interviewene er at indsamle forskellige perspektiver fra lærernes hverdag, der kan nuancere og perspektivere det overordnede billede, som spørgeskemaundersøgelsen tegner. De interviewede lærere er udvalgt med hjælp fra *Nationalt netværk af skoletjenesters* fem regionale koordinatører, der enten har formidlet direkte kontakt til lærere eller formidlet kontakter til andre interessenter, der har sat os i kontakt med en eller flere lærere. Da vi ikke vurderer, at der er betydelige forskelle i måden henholdsvis privat- og folkeskolelærere oplever transportsituationer på, har vi i udvælgelsen valgt at inddrage lærere fra begge typer skoler. I udvælgelsen har vi desuden efterstræbt en geografisk spredning. De fem foretagende interviews er gennemført som semistrukturerede telefoninterviews af cirka 30 minutters varighed. Interviewene var således løst-strukturerede samtaler på baggrund af en interviewguide. Interviewmaterialet har til formål at bidrage med konkrete perspektiver på lærernes valg og brug af transport til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, samt de praktiske udfordringer selve transportsituationerne indebærer. Ud over en række baggrundsspørgsmål har vi blandt andet spurgt lærerne til:

- Deres seneste transportoplevelse hvor de transporterede elever ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.
- Hvordan transporten mellem skolen og kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer fungerer i praksis?
- Kendskab til og brug af specifikke transportløsninger samt erfaringer hermed.

Alle interviews er blevet optaget samt løst transskriberet og analyseret med fokus på at identificere muligheder og udfordringer forbundet med brugen af de forskellige transportformer til transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. De interviewedes identitet er anonymiseret i kortlægningen. Da datagrundlaget fra telefoninterviewene bygger på få læreres oplevelser og udtalelser, er der således ikke tale om et udtømmende billede på læreres erfaringer med transport af

elever. Formålet med interviewene er derimod at indsamle forskellige erfaringer fra lærernes hverdag, der kan perspektivere det overordnede billede, som spørgeskemaundersøgelsen tegner.

Interviews med bidragsydere til transportløsninger

Nationalt netværk af skoletjenester har i ugerne 40 til 45 og 50 2015 gennemført 20 telefoninterviews med bidragsydere til transportløsninger. Med bidragsydere til transportløsninger mener vi de aktører, der er ansvarlige for fx en kulturbus, en befordringspulje eller en åben skole-konto, der medvirker til at imødekomme skolernes transportudfordringer med enten økonomiske tilskud eller kørsler. Bidragsyderne til disse transportløsninger er fx kommuner eller kulturinstitutioner, og det er nøglepersoner herfra, der er blevet identificeret og interviewet i forbindelse med denne kortlægning. Vores formål med disse interviews er at belyse, hvordan en række forskellige transportløsninger er bygget op, samt hvordan de fungerer. Bidragsydere blev blandt andet spurgt til:

- Målgruppen for deres transportløsning, både i forhold til hvilke kommuner og hvilke klassetrin der kan benytte sig af transportløsningen.
- Hvem der bidrager til transportløsningen, både administrativt og økonomisk?
- Hvordan transportløsningen administreres, hvordan skolerne booker og tildeles økonomiske midler eller kørsler?
- Transportløsningens fortid og fremtid samt eventuelle målsætninger.

De transportløsninger, der er udvalgt til at indgå i kortlægningen, er udpeget med hjælp fra *Nationalt netværk af skoletjenesters* fem regionale koordinatore. De har, ved årsskiftet 2014/2015, identificeret en række transportløsninger i hver af landets fem regioner. Bidragsyderne til disse transportløsninger er efterfølgende blevet kontaktet med henblik på deltagelse i et opfølgende telefoninterview omkring transportløsningen. Til at supplere koordinatorenes udvælgelse af transportløsninger har *Nationalt netværk af skoletjenesters* projektgruppe gennemført desk research for at identificere yderligere transportløsninger. I udvælgelsen har vi efterstræbt en geografisk spredning. De 20 foretagende interviews er gennemført som strukturerede telefoninterviews af cirka 20 minutters varighed. Interviewene blev gennemført med udgangspunkt i en fuldstændig struktureret interviewguide, der skulle sikre ensartede beskrivelser af transportløsningerne på en række udvalgte parametre. Samtlige interviews blev renskrevet og ført ind i et skema. Det indsamlede interviewmateriale giver ikke et udtømmende billede af, hvilke transportløsninger der findes i landet, men beskriver derimod forskellige eksempler på, hvordan transportudfordringen forsøges løst.

Læsevejledning

I denne kortlægning skelner vi overordnet set mellem transportformer og transportløsninger. Med transportformer mener vi de forskellige transportmidler, som skolerne kan gøre brug af fx offentlig transport, cykel, privat bus, forældrerekørsel o. lign., og med transportløsninger mener vi forskellige måder, hvorpå der enten gives økonomiske midler til transport eller stilles gratis transportmidler til rådighed.

Kortlægningen indeholder, udover denne indledning, følgende fem kapitler:

Kapitel 1: Kortlægningens første kapitel indeholder en række generelle resultater fra data indsamlet i forbindelse med kortlægningen.

Kapitel 2: I kapitel 2 præsenterer vi de forskellige transportformer skolerne gør brug af, når elever skal transporteres til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Her brydes resultaterne op, og brugen af de forskellige transportformer præsenteres i separate afsnit, hvor besvarelser fra spørgeskemaundersøgelsen nuanceres med data fra lærerinterviewene.

Kapitel 3: I kapitel 3 beskriver vi et udvalg af forskellige transportløsninger, som skolerne kan gøre brug af. En transportløsning er typisk baseret på en eller flere aktører, der har afsat midler eller kørsler, der gives til skolerne for at lette deres transportudfordringer. I kapitlet sammenlignes og beskrives forskellige transportløsninger ud fra en række af de principper, som de bygger på.

Kapitel 4: I kapitel 4 bryder vi spørgeskemaundersøgelsens resultater op på region. Kapitlet består af fem afsnit, der indeholder opsamlinger af særlige karakteristika fra de fem regioner, omkring skolernes brug af de forskellige transportformer samt udfordringer forbundet hermed. Her vil der således blive gentaget en række resultater fra de tidligere kapitler.

Kapitel 5: Kortlægningens sidste kapitel indeholder en opsamlingen på kortlægningens resultater og opstiller en række anbefalinger knyttet til kortlægningens konklusioner.

Bilagsmaterialet til kortlægningen omfatter følgende:

Bilag 1: Indeholder detaljerede beskrivelser af en række udvalgte transportløsninger.

Bilag 2: Indeholder frekvenser for alle de spørgsmål i spørgeskemaundersøgelsen blandt skoleledere, der relaterer sig til denne kortlægning.

Bilag 3: Indeholder en detaljeret beskrivelse af den anvendte spørgeskemametode.

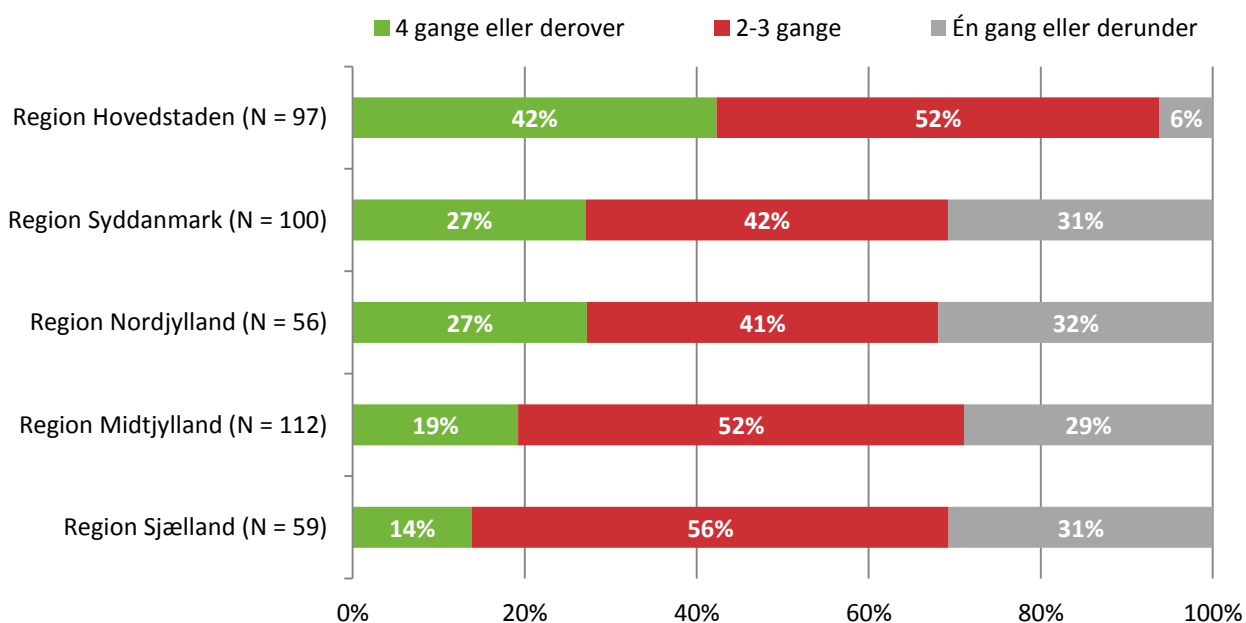
KAPITEL 1: UNDERSØGELSENS OVERORDNEDE RESULTATER

I dette kapitel beskriver vi kortlægningens overordnede resultater fordelt på to forskellige temaer, der har til hensigt at belyse, henholdsvis hvor meget skolerne gør brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer, samt hvilken rolle prisen på transport spiller i den forbindelse.

Skolernes brug af undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer

I figur 1 nedenfor ser vi skoleledernes vurdering af, hvor ofte deres elever i gennemsnit kom ud til undervisning på kulturinstitutioner og eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015. I kategorien "Én gang eller derunder" indgår kun én skole, hvor skolens elever ikke var ude til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015, mens eleverne på de resterende skoler i gennemsnit var ude til undervisning én gang eller derunder. Da der er tale om et gennemsnit, betyder "Én gang eller derunder" altså, at *alle* eller *nogle* elever var ude til undervisning én gang.

Figur 1
Skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer, fordelt på region



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

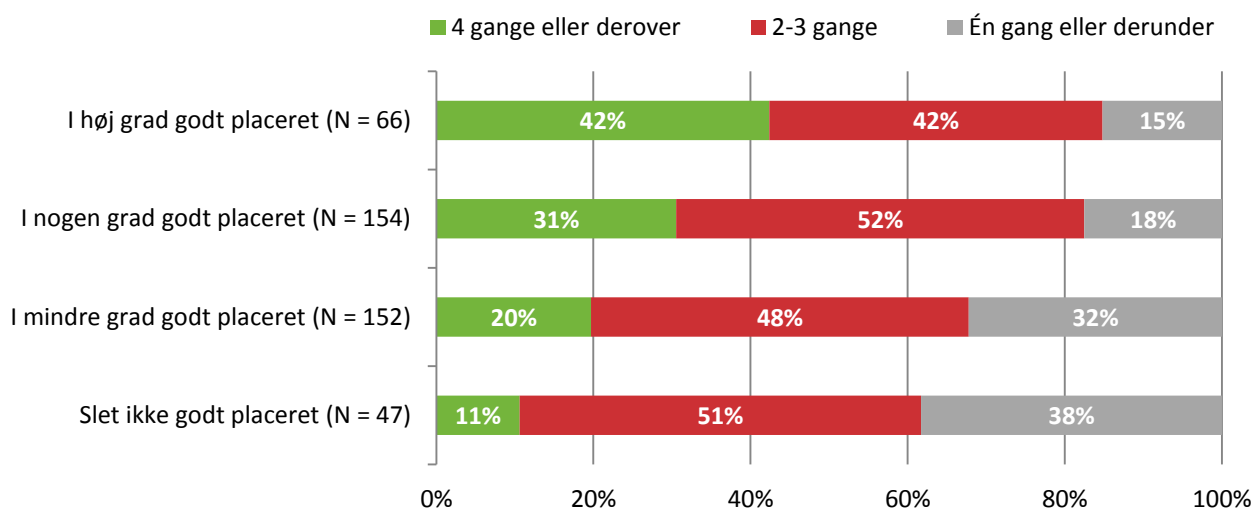
Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 4 i tabelrapporten (bilag 2), samt en opgørelse over region.

Af ovenstående figur ser vi, at skolerne i Region Hovedstaden adskiller sig betydeligt fra de resterende regioner i forhold til, hvor mange gange eleverne har været til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i løbet af skoleåret 2014/2015. Af figuren ser vi, at 42 pct. af skolelederne i Region Hovedstaden angiver, at deres elever har været til undervisning uden for skolen fire gange eller mere, mens det samme kun gør sig gældende for mellem 14 pct. og 27 pct. af skolerne i de resterende regioner. Også i forhold til andelen af skoleledere der angiver, at deres elever kun har været ude til undervisning én gang eller derunder, skiller Region Hovedstaden sig ud, idet kun 6 pct. af skolelederne angiver, at deres elever kom ud til undervisning én gang eller derunder. I de resterende regioner gør det samme sig gældende for

mellem 29 pct. og 32 pct. af skolerne. Blandt de resterende regioner er billedet altså noget mere entydigt i forhold til, hvor ofte eleverne kommer ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Figuren viser, at cirka halvdelen af eleverne på nationalt plan kom ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer to til tre gange sidste skoleår, men at der inden for samme geografiske område er forholdsvis store forskelle på, hvor ofte eleverne kom ud. I denne sammenhæng er det markant, at knap en tredjedel af alle elever på nationalt plan kun fik undervisning på en kulturinstitution/eksternt læringsmiljø én gang eller mindre sidste skoleår.

I figur 2 herunder ser vi sammenhængen mellem skoleledernes vurdering af, hvor godt deres skole er placeret geografisk i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, skolen ønsker at benytte, og antallet af gange skolens elever i gennemsnit kom ud på besøg i skoleåret 2014/2015. Figuren viser altså betydningen af, hvor godt skolerne er placeret geografisk i forhold til, hvor meget deres elever kommer ud til undervisning.

Figur 2
Skolernes geografiske placering i forhold til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, sammenholdt med hvor meget eleverne kommer ud



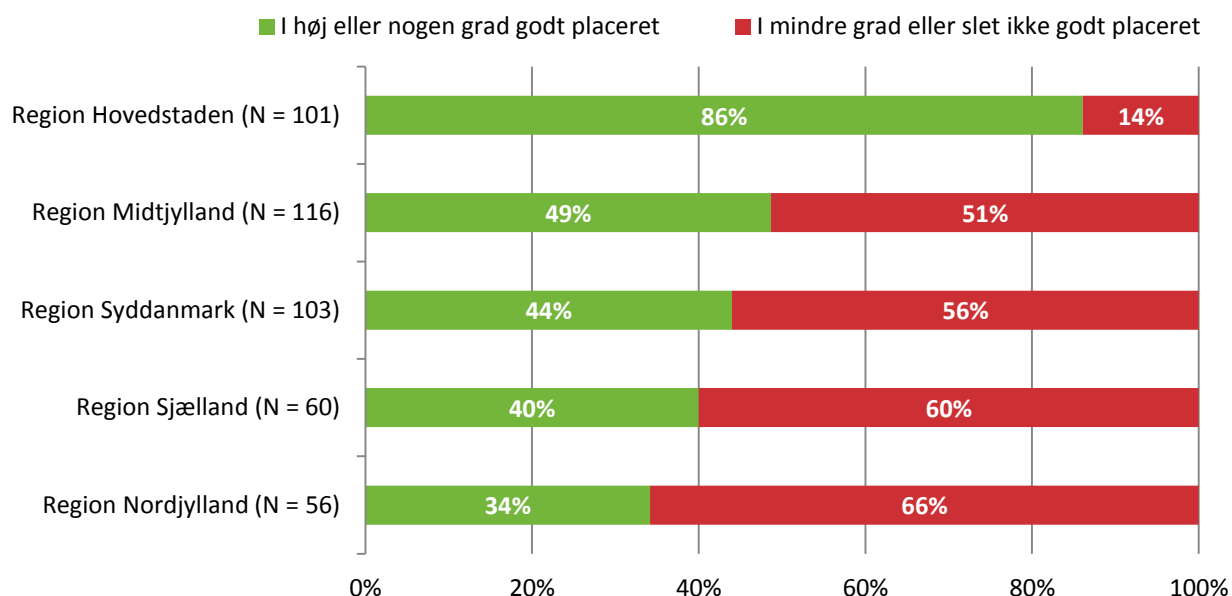
Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 1 og 4 i tabelrapporten (bilag 2).

Af ovenstående figur ser vi, at 42 pct. af skolerne, der i høj grad er godt placeret geografisk i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, angiver, at eleverne kom ud til undervisning fire gange eller derover, mens det samme gør sig gældende for 31 pct. af de skoler, der i nogen grad er godt placeret, 20 pct. af skolerne, der i mindre grad er godt placeret, og kun 11 pct. af de skoler, der angiver, at de slet ikke er godt placeret. Figuren viser altså, at andelen af skoler, hvor eleverne kom ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer fire gange eller derover, er større, jo bedre skolen er placeret geografisk i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Her ser vi altså betydningen af skolernes geografiske placering for deres muligheder for at komme ud til undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Samtidig er det også værd at bemærke, at der stadig er 15 pct. af skolerne, hvor eleverne kun kom ud en gang eller derunder, selvom skolelederen vurderer, at skolen i høj grad er godt placeret. Placering i forhold til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer kan altså

ikke siges at være den eneste årsag til et mindre brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. I figuren nedenfor ser vi fordelinger af, hvor godt skolerne er placeret geografisk i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, fordelt på region.

Figur 3
Skoleledernes vurdering af skolens geografiske placering i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, fordelt på region



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

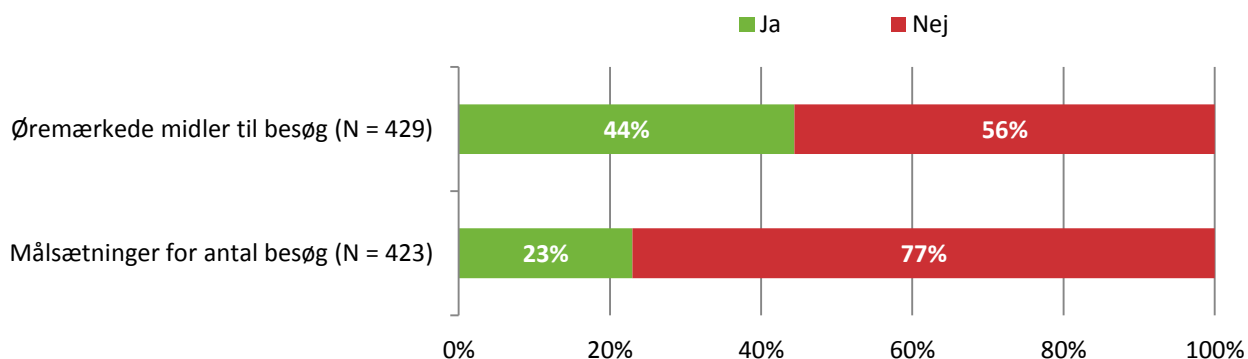
Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 1 i tabelrapporten (bilag 2), samt en opgørelse over region.

Figur 3 viser, at når skolernes regionale placering sammenholdes med skoleledernes vurdering af deres skoles geografiske placering i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, de ønsker at benytte, så ser vi, at Region Hovedstaden endnu en gang skiller sig ud, idet 86 pct. af skolelederne i regionen mener, at deres skole i høj eller nogen grad er godt placeret geografisk. Andelen af skoleledere, der mener, at de i høj eller nogen grad er godt placeret geografisk i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, de ønsker at benytte sig af, fordeler sig mellem 34 pct. og 49 pct. i de resterende regioner. I figuren ser vi altså, at der er flere skoler i Region Hovedstaden, der er godt placeret i forhold til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, hvilket både kan skyldes, at der er en større koncentration af relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i Region Hovedstaden, men også at transportmulighederne kan være bedre. Begge dele er faktorer, der ligeledes kan tænkes at have indflydelse på skoleledernes vurdering af, hvor godt deres skole er placeret geografisk. Samtidig er det også værd at bemærke, at der ikke er store forskelle mellem de øvrige regioner, men dog en betydelig spredning i forhold til skoleledernes vurdering af geografisk placering inden for de enkelte regioner. Det indikerer, at skoleledernes vurdering af deres skoles geografiske placering er afhængig af nogle meget lokale forhold, der kan variere inden for den enkelte region og måske også inden for den enkelte kommune. I figur 4 nedenfor ser vi fordelingerne på to spørgsmål, der beskriver skolernes praksis for henholdsvis at afsætte midler, der er øremærkede til besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, samt for at

opstille målsætninger for antal besøg. Begge er tiltag, der relaterer sig til skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer.

Figur 4

Praktiske forhold der relaterer sig til skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer

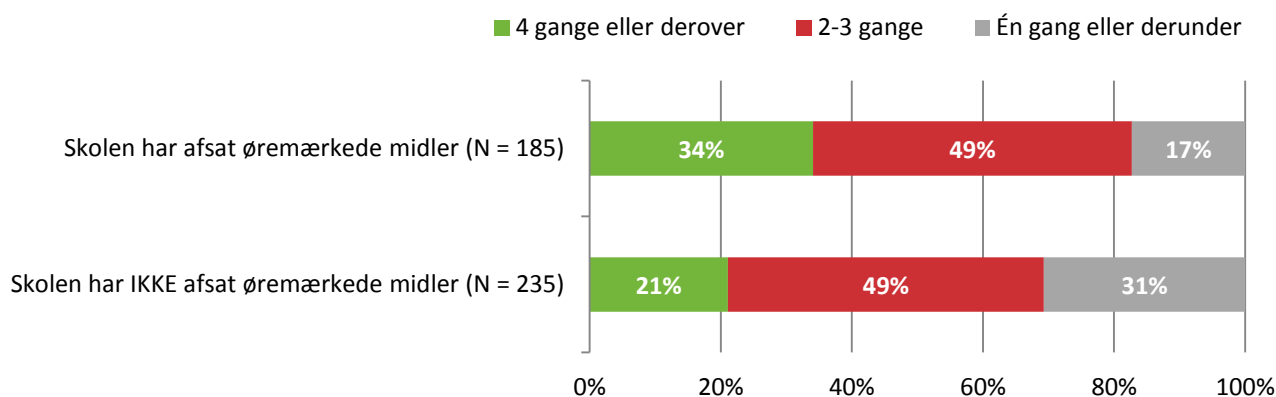


Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 2 og 3 i tabelrapporten (bilag 2).

Af ovenstående figur ser vi, at 44 pct. af skolelederne angiver, at deres skole har afsat midler, der er øremærkede til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, mens 23 pct. af skolelederne angiver, at deres skole har opsat målsætninger for, hvor mange besøg på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer, deres elever skal ud på i løbet af et skoleår. På halvdelen af de skoler, der har angivet at de har målsætninger, stammer målsætningerne fra den kommune, skolen er placeret i, mens den resterende halvdel af skolerne selv har formuleret deres målsætninger. Selvom det sammenlagt kun er godt en fjerdedel af skolerne, der har målsætninger for, hvor meget eleverne skal ud i løbet af et skoleår, er det interessant, at disse skoler trods alt har valgt at arbejde med målsætninger, da det ikke er et krav. Der er ikke signifikant forskel på, hvor ofte eleverne kommer ud på de skoler, der har målsætninger, sammenlignet med de skoler der ikke har målsætninger, hvilket kan indikere, at målsætningerne ikke har betydning for, hvor ofte skolernes elever kommer ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Dette skal dog ses i lyset af sandsynligheden for, at nogle af skolerne først har opstillet målsætningerne i forbindelse med implementering af skolereformen, og at disse målsætninger dermed endnu ikke har udmøntet sig i flere besøg, men at der i stedet vil være tale om virkninger, der først gør sig gældende på længere sigt. Vi kan også fremhæve, at skolerne, der ikke har målsætninger, kommer ud til besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer lige så ofte som skoler *med* målsætninger, hvilket indikerer, at der er tale om en grundlæggende tradition for, at skolerne tager ud til besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med deres elever. Når vi i stedet sammenholder de skoler, der har afsat øremærkede midler, med de skoler, der ikke har, ser vi derimod en signifikant forskel i, hvor ofte skolernes elever kommer ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Denne sammenhæng præsenteres i figur 5 nedenfor.

Figur 5
Antal besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer fordelt på skoler, der har afsat øremærkede midler til besøg, og dem, der ikke har



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

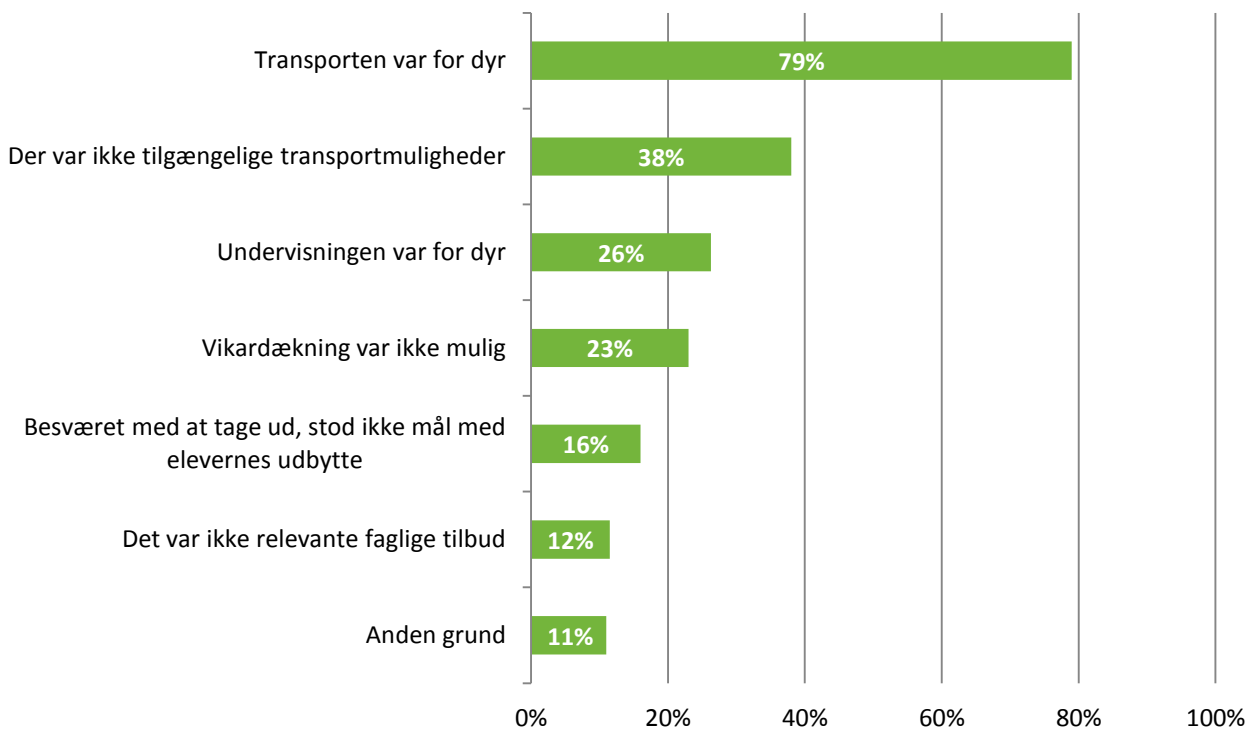
Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 3 og 4 i tabelrapporten (bilag 2).

Når vi sammenholder spørgsmålet omkring, hvorvidt skolerne har afsat øremærkede midler med antallet af gange skolernes elever kommer ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, ser vi, at elever, der går på de skoler, der har øremærkede midler til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, kommer ud på signifikant flere besøg, end elever på de skoler, der ikke har øremærkede midler afsat. Dette indikerer, at de skoler, der afsætter midler øremærket til besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, har bedre muligheder for at komme ud end de skoler, der ikke gør. Udover at undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer ofte kræver egenbetaling fra skolerne, er udgifter til transport også en væsentlig udgift, der skal tages højde for, når skolerne planlægger besøg uden for skolen. Her indikerer figur 5, at skoler, der har afsat midler til netop dette formål, formår at komme ud til flere besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de skoler, der ikke har afsat midler. Der er generelt på skolerne begrænsede økonomiske midler til rådighed, og at 44 pct. af skolerne har valgt at afsætte midler til besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer viser, at disse besøg er et område, skolerne prioriterer.

I spørgeskemaundersøgelsen blev skolelederne spurgt til, hvorvidt deres elever fik mere eller mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015, end de burde have haft. 38 pct. af skolelederne angiver, at deres elever fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft, mens 60 pct. angiver, at de var tilfredse med mængden af undervisning. De resterende 2 pct. af skolelederne angiver, at deres elever fik mere undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft (se tabel 6, bilag 2). I spørgeskemaundersøgelsen blev de skoleledere, der angav, at deres elever fik mindre undervisning, end de burde have haft, stillet et uddybende spørgsmål, der havde til formål at afdække, hvilke årsager skolelederne mener ligger til grund for dette. Fordelingen af svarene på dette spørgsmål ses i figur 6 herunder. I figuren indgår kun vurderingen fra de skoleledere, der har angivet, at deres elever fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft.

Figur 6

Skoleledernes vurdering af, hvorfor eleverne kom mindre ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have været (N = 159)



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 7 i tabelrapporten (bilag 2).

Note: Respondenterne havde mulighed for at afgive flere besvarelser til dette spørgsmål.

Af ovenstående figur ser vi, at den primære årsag til, at eleverne fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft, var, at transporten var for dyr. Dette angiver 79 pct. af skolelederne, mens 38 pct. af skolelederne angiver mangel på tilgængelige transportmuligheder som en grund. Derefter følger en række årsager, der vedrører prisen på undervisningstilbuddet, mulighed for vikardækning, de logistiske udfordringer med at tage ud, mangel på relevante faglige tilbud osv. I forbindelse med svarkategorien "Andet" havde respondenterne mulighed for at uddybe deres besvarelse, og her nævner flere skoleledere, at arbejdet med at implementere den nye skolereform har taget fokus fra at få eleverne ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Også lærernes manglende tid samt generel ressourceknaphed på skolen nævner skolerne som årsager til, at eleverne fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft. Vi kan se af figuren, at de to forhold, der vedrører henholdsvis økonomi (prisen) og logistik (at der ikke var tilgængelige transportmuligheder) i forhold til transport af eleverne, er de to vigtigste grunde til, at eleverne fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft. Dette indikerer, hvor stor en rolle transport spiller i forbindelse med skolernes muligheder for at gøre brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. I det følgende afsnit vil vi uddybe betydningen af prisen på transport i forhold til skolernes valg af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.

I interviewene er lærerne ikke blevet bedt om at forholde sig til, om de synes, at eleverne fik mindre eller mere undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft. Derimod har de beskrevet de udfordringer, som de oplever i hverdagen i forbindelse med at benytte forskellige undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Økonomien bliver af de fleste lærere fremhævet betydningsfuld for, hvilke undervisningstilbud de kan benytte. Økonomien relaterer sig i denne forbindelse til undervisningstilbuddets placering og dermed de omkostninger, der er forbundet med transporten samt i visse tilfælde prisen på selve undervisningstilbuddet. En lærer forklarer, hvad økonomien betyder for brug af forskellige undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer:

”Prisen det betyder ufatteligt meget, det er et parameter. I andre sammenhænge der er jeg ligeglad med priser, men i skoleregi der er prisen et meget vigtig parameter (...). Vi får det her lille beløb pr. klasse pr. år, som man kan bruge til ekskursioner og ting og sager, og hvis vi er heldige, så rækker det til to ekskursioner. Vi skal både betale entre (...), transport kommer oven i” (Lærer, Jylland)

Økonomien betyder i det konkrete eksempel, at der er et bestemt beløb til hver klasse, der skal dække udgifter til transport og eventuel undervisning. Undervisningstilbuddets pris og placering samt tilgængelige transportmuligheder får dermed betydning for hvilket undervisningstilbud, der i sidste ende kan benyttes. En anden lærer forklarer det således:

”Økonomien og afstande det hænger sammen, hvis vi ikke kan gå eller cykle, så skal vi hen og tænke på, om vi har råd til det” (Lærer, Fyn)

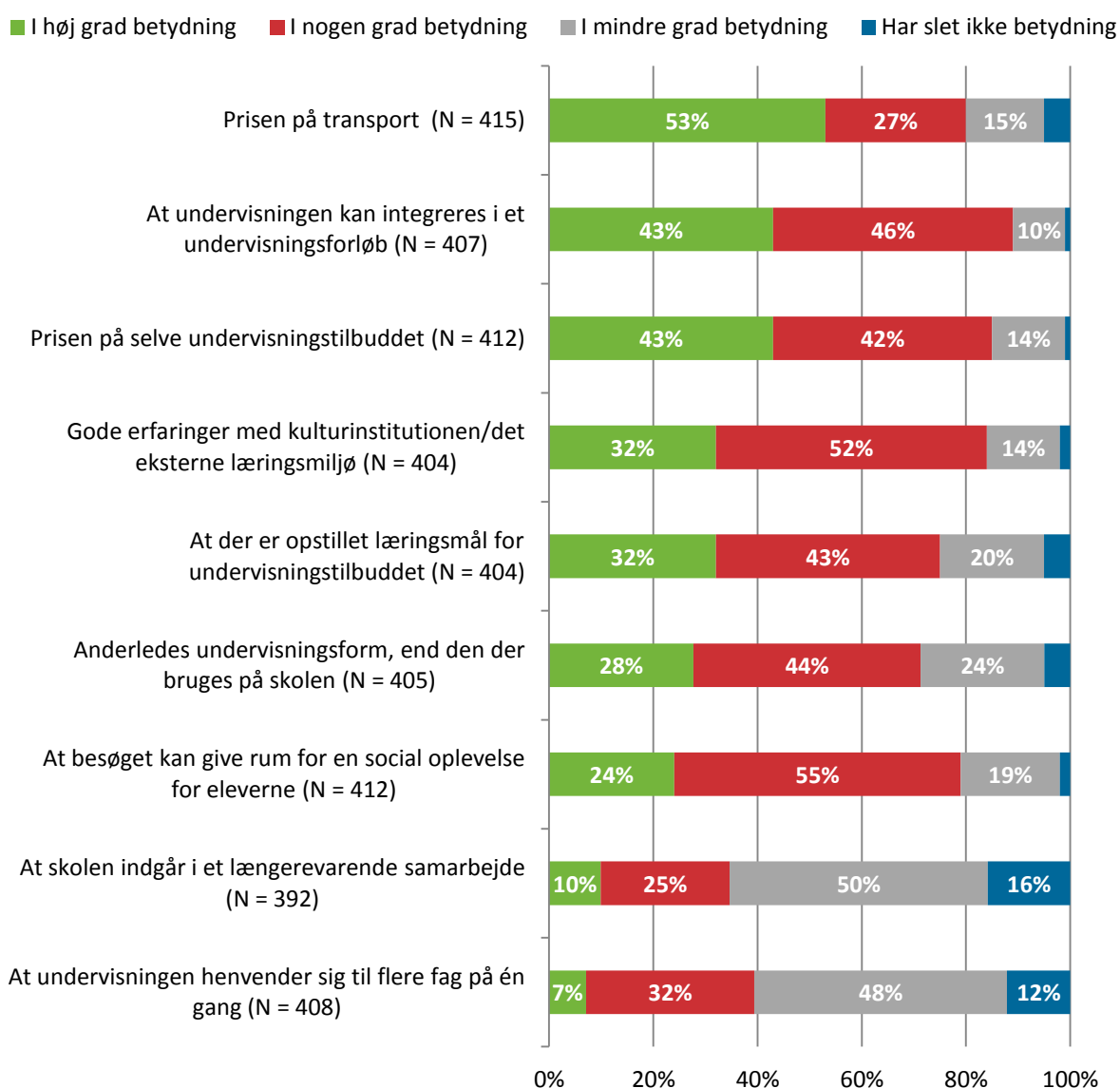
I nogle tilfælde er det gratis at benytte museer o. lign., og her består udfordringen så alene i at transportere eleverne derhen. I de to eksempler er der altså en sammenhæng mellem økonomi, tilgængelige transportmuligheder og dermed valg og brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Dette underbygger resultaterne præsenteret i figur 6.

Betydningen af prisen på transport ved valg af undervisningstilbud

I figur 7 nedenfor ser vi skoleledernes vurdering af, hvilken betydningen en række omstændigheder har, når der på deres skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer.

Figur 7

Betydningen af forskellige omstændigheder, når der på skolerne planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer



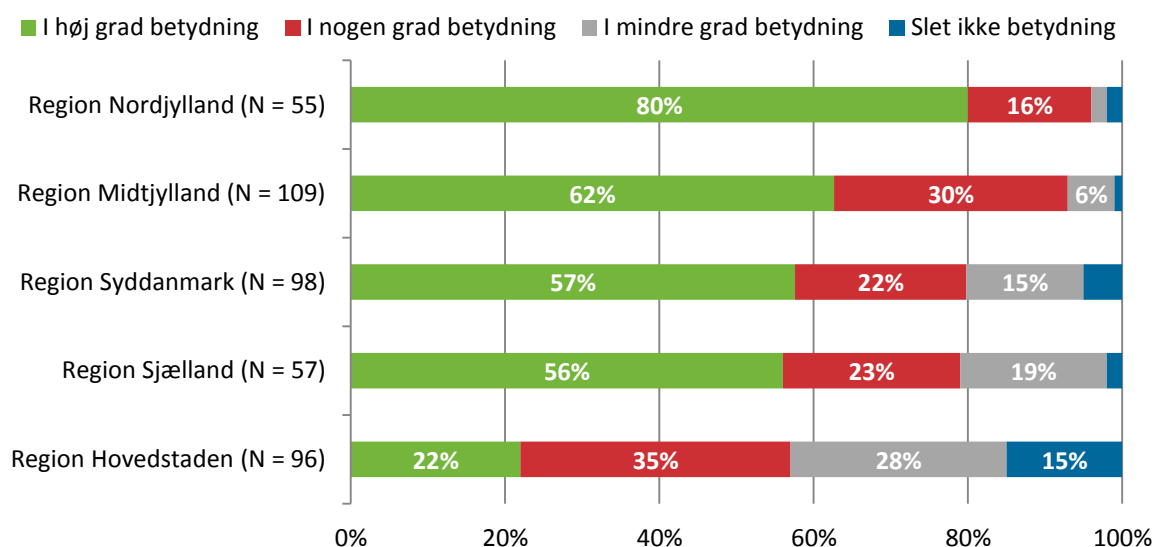
Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 8-16 i tabelrapporten (bilag 2).

Af ovenstående figur ser vi, at prisen på transport er den omstændighed, den største andel af skoleledere angiver, i høj grad har betydning, når der planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Dette resultat skal dog ses med det forbehold, at billedet ændrer sig en smule, hvis vi i stedet kigger på en samlet vurdering af, hvor mange skoler der angiver, at omstændighederne ”I høj grad” eller ”I nogen grad” har betydning, over for de skoler der angiver, at omstændighederne ”I mindre grad” eller ”Slet ikke” har betydning. Her ser vi, at særligt forhold, der vedrører undervisningstilbuddenes kvalitet, har stor betydning for en større andel skoleledere, end andelen, der angiver, at prisen på transport er af stor betydning. Forhold, der vedrører undervisningstilbuddenes kvalitet, er fx muligheden for at integrere undervisning i et undervisningsforløb, prisen på undervisningstilbuddet samt tidligere gode erfaringer med kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer. At transporten ligger højest, når skolelederne vurderer, hvad der i høj grad har betydning, men ligger på niveau med de forhold, der vedrører undervisningens kvalitet, når vi også inkluderer svarkategorien ”I nogen grad betydning”, kan være en indikator på, at transportudfordringerne er en afgørende begrænsende faktor for, om det overhovedet er muligt at komme af sted, og at kvaliteten af undervisningen først får relevans, når transportudfordringerne er løst. Uanset hvordan man vælger at betragte resultaterne, viser figuren, at prisen på transport er en af de omstændigheder, der har størst betydning blandt den største andel af skoleledere, og at kun 5 pct. af skolerne angiver, at prisen på transport er uden betydning, når der planlægges besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. De øvrige omstændigheder, der har betydning i forbindelse med skolernes planlægning af besøg, og som figurerer i figur 7, omtaler *Nationalt netværk af skoletjenester* nærmere i vores kommende kortlægninger.

I figur 8 nedenfor ser vi de regionale forskelle i betydningen af prisen på transport, når der planlægges undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.

Figur 8
Betydningen af prisen på transport når der planlægges undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, fordelt på region

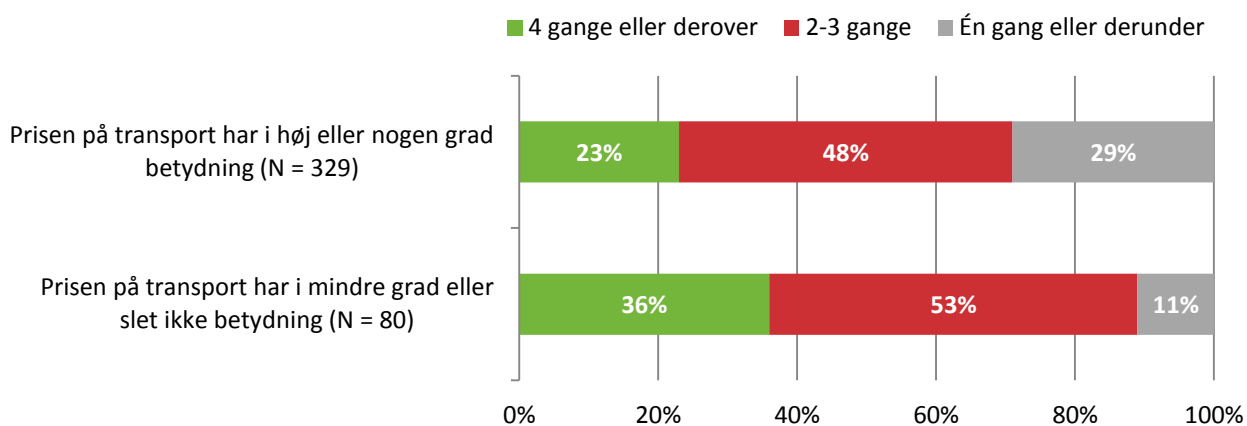


Kilde: *Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.*

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 8 i tabelrapporten (bilag 2), samt en opgørelse over region.

Som det fremgår af figuren, har prisen på transport størst betydning i Region Nordjylland, hvor 96 pct. af skolelederne angiver, at prisen på transport enten i høj grad eller nogen grad har betydning, når der planlægges undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer på deres skole. Figuren viser desuden, at prisen på transport generelt har stor betydning, når der planlægges undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i Region Nordjylland, Midtjylland, Syddanmark og Sjælland og i lidt mindre grad i Region Hovedstaden, der også, som vi så tidligere, har den højeste andel af skoleledere (86 pct.), der angiver, at deres skole i høj eller nogen grad er godt placeret geografisk i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, de ønsker at benytte. I figur 9 nedenfor sammenholder vi den betydning, skolerne angiver, at prisen på transport har, når de planlægger besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, med antallet af gange, skolens elever kom ud til undervisning.

Figur 9
Betydningen af prisen på transport i forhold til hvor meget eleverne kommer ud til undervisning



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 4 og 8 i tabelrapporten (bilag 2).

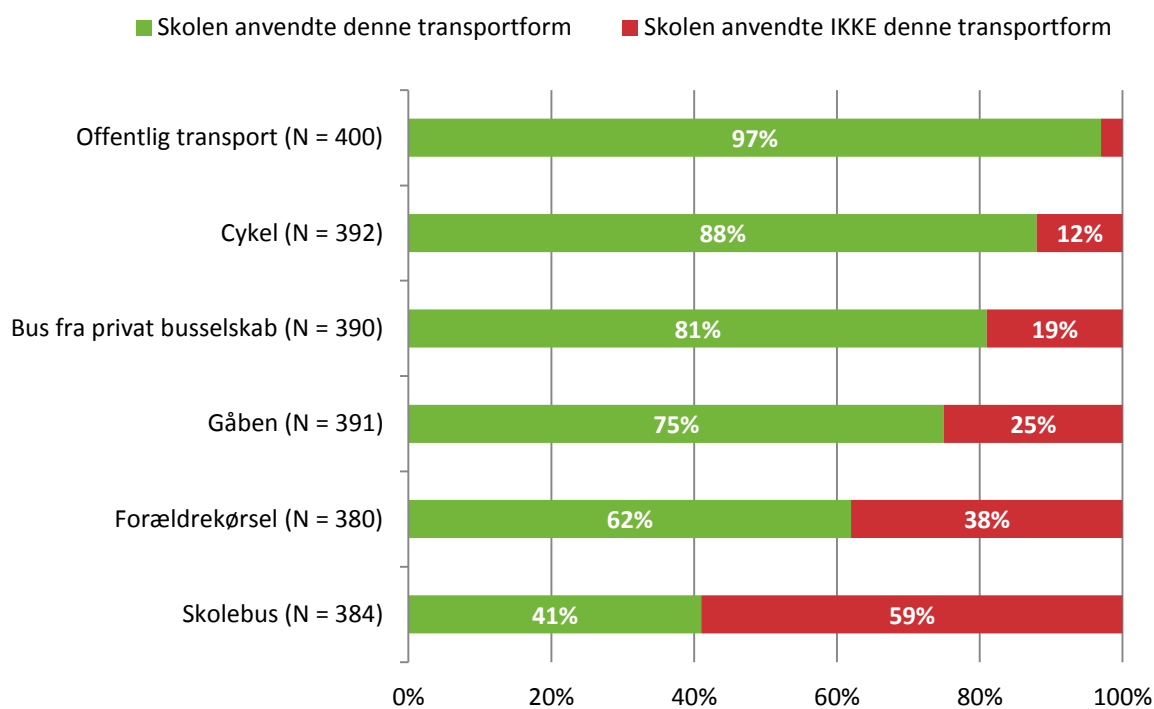
I figur 9 ses en signifikant forskel på, hvor mange gange eleverne kommer ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer på de skoler, hvor prisen på transport i høj eller nogen grad har betydning, sammenlignet med de skoler, hvor prisen i mindre grad eller slet ikke har betydning, når der planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Dette viser igen, at økonomien i forbindelse med transport har betydning for, hvor meget eleverne kommer ud.

KAPITEL 2: SKOLERNES BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER

I dette kapitel beskriver vi de forskellige transportformer, landets folkeskoler gør brug af, når de transporterer deres elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. I kapitlets underafsnit beskriver vi brugen af de enkelte transportformer herunder udfordringer og fordele forbundet med brugen af de forskellige transportformer. Kapitlet baserer sig primært på data fra spørgeskemaundersøgelsen blandt landets folkeskoleledere suppleret med data fra interviews med en række lærere.

I figuren herunder ser vi skolernes anvendelse af de forskellige transportformer til transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015.

Figur 10
Skolernes brug af transportformer til transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

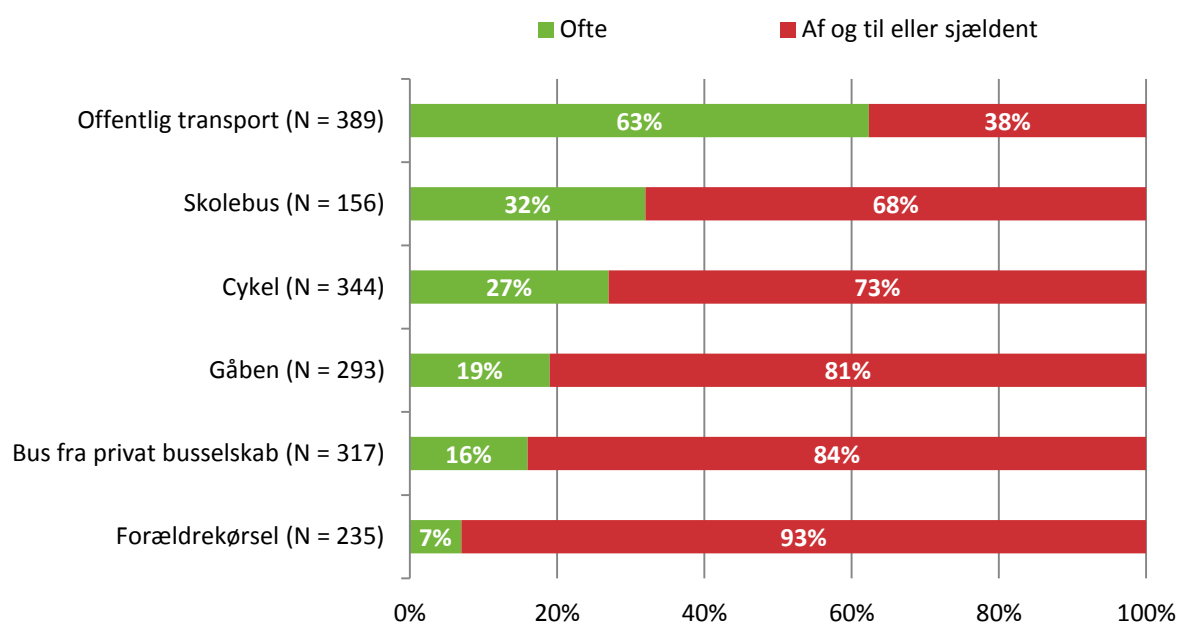
Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 7, 19, 22, 29, 29, 31 og 24 i tabelrapporten (bilag 2).

Af ovenstående figur ser vi, at offentlig transport er den transportform, flest skoler (97 pct.) benytter sig af, når de transporterer elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Herefter kommer transport på cykel, hvilket bruges af 88 pct. af skolerne, samt private busser, der bruges af 81 pct. af skolerne. Gåben som selvstændig transportform bruges af 75 pct. af skolerne, mens 62 pct. af skolerne benytter sig af forældre kørsel, og 41 pct. af skolerne benytter en skolebus til transport til kulturinstitutioner og eksterne læringsmiljøer. Ud over de transportformer, der er præsenteret i figuren, kan skoler fra nogle kommuner benytte sig af særlige bustransportordninger. Eksempler på særlige bustransportordninger er Kulturbussen i Herning Kommune og Lollandbussen i Lolland Kommune, der udelukkende har til formål at

transportere skoleelever til og fra undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Der findes tilsvarende bustransportordninger andre steder i landet. Disse bustransportordninger er typisk gratis for skolerne at benytte. Da de særlige bustransportordninger kun er tilgængelige for et relativt lille antal skoler rundt omkring i landet, vil brugen af disse ordninger ikke blive behandlet yderligere i dette afsnit. De særlige bustransportordninger vil til gengæld blive omtalt i kapitlet *Transportløsninger* (kapitel 3), hvor de indgår som eksempler på måder, hvorpå man har forsøgt at imødekomme skolernes transportudfordringer.

Figur 10 viser overordnet set, at skolerne benytter sig af en bred vifte af transportformer, når de transporterer deres elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. I figur 11 nedenfor ser vi nærmere på, hvor *ofte* de skoler, der angiver, at de bruger de forskellige transportformer, benytter dem. I figuren skelnes mellem de skoler, der angiver, at de bruger den givne transportform "Ofte" (dvs. som en del af den daglige praksis i forbindelse med besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer) og de skoler, der angiver, at de bruger transportformerne "Af og til" eller "Sjældent".

Figur 11
Skolernes brug af transportformer til transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 7, 19, 22, 29, 29, 31 og 24 i tabelrapporten (bilag 2).

Offentlig transport er ikke bare den transportform, der anvendes af den største andel af skoler, men som vi kan se i figur 11 ovenfor, er det også den transportform, der anvendes "Ofte" af den største andel nemlig 63 pct. De resterende transportformer bruges i lidt mindre omfang end den offentlige transport, hvor forældrekørsel er den transportform, der bruges "Ofte" af den mindste andel af skolerne: Kun 7 pct. Af figuren ses det også, at cykel og gåben, som er de to transportformer, der er mest begrænsende i forhold til geografisk rækkevidde, bruges "Ofte" af henholdsvis 27 pct. og 19 pct. af skolerne, hvilket vidner om, at skolerne benytter undervisningstilbud i nærområdet. I de følgende afsnit uddyber vi skolernes brug af de enkelte transportformer, herunder særligt de udfordringer skoler oplever i forbindelse med brugen.

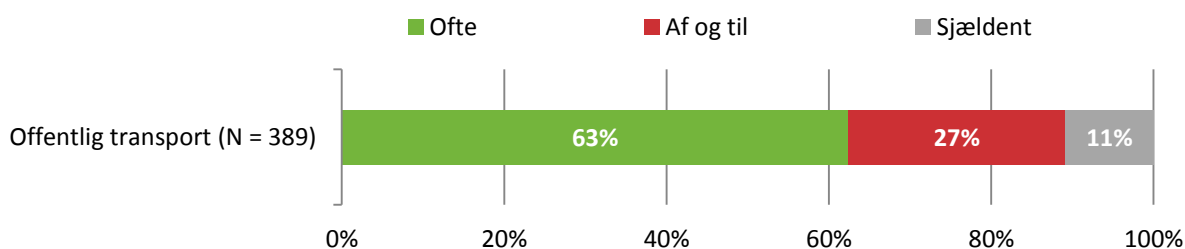
Her skelner vi overordnet mellem udfordringer relateret til henholdsvis økonomi, logistik, og tidsforbrug, hvor "Økonomi" refererer til prisen på brug af transportformen, dækker "Logistik" over planlægning, styring og praktik i forbindelse med brug af transportformen. "Tidsforbrug" dækker over den tid, elever og/eller lærere reelt bruger på at transportere sig eller at planlægge transporten. I de tilfælde, hvor skolerne oplever udfordringer, der ikke dækkes af en af disse tre kategorier, samles disse i kategorien "Andet". Det er vigtigt at være opmærksom på, at enkelte udfordringer i visse tilfælde ville kunne kategoriseres under mere end én af disse kategorier, og at de præsenterede resultater er resultat af en kategorisering, vi i projektgruppen i *Nationalt netværk af skoletjenester* har valgt at foretage.

Offentlig transport

I denne kortlægning forstår vi offentlig transport som alle transportformer, der er offentligt tilgængelige, herunder fx tog, bus, metro, færge o.lign. På grund af skolernes forskellige geografiske placeringer har de også forskellige forudsætninger for at benytte den offentlige transport. Disse forudsætninger er dels afhængige af skolens geografiske placering, men også de muligheder de lokale trafikselskaber opstiller for skolernes brug af transport både i forhold til pris og tilgængelighed. Sidstnævnte vil blive behandlet i slutningen af dette afsnit.

Spørgeskemaundersøgelsen blandt skoleledere viser, at 97 pct. af skolerne gjorde brug af offentlig transport i skoleåret 2014/2015, hvilket gør offentlig transport til den transportform der anvendes af flest skoler. Der er ikke signifikante regionale forskelle i, hvor stor en andel af skolerne der bruger offentlig transport, da andelen i regionerne kun varierer med otte procentpoint mellem henholdsvis 92 pct. og 100 pct. Figuren nedenfor viser, hvor ofte de skoler, der angiver, at de gjorde brug af offentlig transport i skoleåret 2014/2015, benyttede transportformen.

Figur 12
Skolernes brug af offentlig transport



Kilde: *Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.*

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 17 i tabelrapporten (bilag 2).

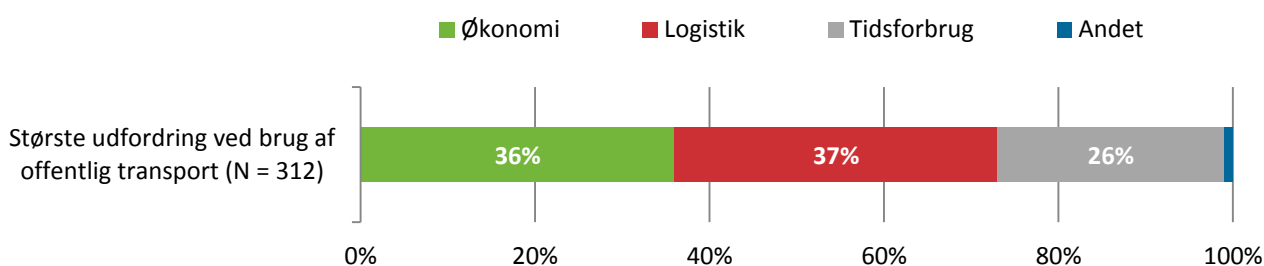
Af figur 12 ovenfor ser vi, at den største andel af skolerne (63 pct.) ofte brugte offentlig transport i skoleåret 2014/2015 til transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Da de resterende 38 pct. angiver, at de kun af og til eller sjældent gjorde brug af offentlig transport, bliver det altså tydeligt, at offentlig transport er meget anvendt blandt skolerne. Når vi sammenholder tallene i figur 12 med de regioner, skolerne er placeret i, ser vi store signifikante forskelle i, hvor ofte skolerne i de forskellige regioner gør brug af offentlig transport. Her adskiller særligt Region Hovedstaden og til dels Region Sjælland sig fra de øvrige regioner ved at have en betydeligt højere andel af skoler, der ofte anvender offentlig transport nemlig henholdsvis 93 pct. og 75 pct. Til sammenligning bruges

offentlig transport ofte af 51 pct. af skolerne i Region Nordjylland og Region Midtjylland samt kun af 42 pct. af skolerne i Region Syddanmark. Samlet set betyder det altså, at den offentlige transport bruges af en stort set lige stor andel af skoler i hele landet, men at der forekommer betydelige regionale forskelle i, hvor ofte skolerne bruger transportformen. Generelt er offentlig transport en meget anvendt transportform.

Figur 13 nedenfor viser, hvilke typer af udfordringer, de skoler, der benytter sig af offentlig transport, oplever, når de anvender transportformen. I figuren er udfordringer samlet i kategorierne "Økonomi", "Logistik", "Tidsforbrug" og "Andet". Hvad disse kategorier dækker over i relation til brugen af offentlig transport, vil blive beskrevet under figuren.

Figur 13

Skolernes største udfordring forbundet med brug af offentlig transport



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 20 i tabelrapporten (bilag 2). I denne figur er en eller flere besvarelser, der i tabelrapporten er placeret i svarkategorien "Andet", flyttet til en af kategorierne "Økonomi", "Logistik" eller "Tidsforbrug" på baggrund af respondentens besvarelse i den åbne svarkategori, der knytter sig til spørgsmålet.

I figuren herover ser vi, at skolernes oplevelse af den største udfordring forbundet med brug af offentlig transport fordeler sig nogenlunde ligeligt mellem økonomi, logistik og tidsforbrug. Når kategorien "Økonomi" angives som den største udfordring i forbindelse med brug af offentlig transport, henviser det udelukkende til, at prisen var for høj. Kategorien "Logistik" dækker blandt andet over, at skolerne oplevede, at det var usikkert, om de kunne ankomme på kulturinstitutionen/det eksterne læringsmiljø til tiden, at de offentlige transportmuligheder lå langt fra enten skolen eller kulturinstitutionen/det eksterne læringsmiljø, at køreplanerne passede dårligt med ønsket tidspunkt for afgang/ankomst, eller at det var vanskeligt at finde ekstra lærere til transporten. Udfordringen "Tidsforbrug" refererer til den tid, det tager for skolen at booke plads i den offentlige transport, samt den tid, det tager at foretage selve rejsen. De skoleledere, der angiver en udfordring eller grund, der placeres i kategorien "Andet", dækker blandt andet over, at det var vanskeligt at håndtere eleverne i den offentlige transport. I forbindelse med brug af offentlig transport ser vi altså ikke et entydigt billede af, hvilken udfordring der er dominerende, men nærmere at der er stor forskel på, hvilke typer udfordringer skolerne oplever. Både økonomi, logistik og tidsforbrug opleves altså som værende en udfordring blandt skolerne. Det skal desuden nævnes, at 16 pct. af de skoler, der benyttede offentlig transport i skoleåret 2014/2015, slet ikke oplevede nogen udfordringer og dermed ikke indgår i ovenstående figur.

Økonomiske, logistiske og tidsmæssige udfordringer set fra et lærerperspektiv

De interviewede lærere underbygger de økonomiske, logistiske og tidsmæssige udfordringer, som skolelederne i spørgeskemaundersøgelsen giver udtryk for, at deres skole oplever i forbindelse med brugen af offentlig transport. En lærer fra Sjælland opsummerer i følgende citat, hvordan disse forskellige udfordringer relaterer sig til hinanden og indbyrdes hænger sammen:

“Vi kan ikke lægge turen, når vi vil, men vi er også afhængige af HT-kort, og hvornår vi skal have timer i andre klasser. Og om man kan få lov til at holde en hel dag fri fra sit skema, så man kan tage af sted med klassen. Og om man måske skal have vikar på i en klasse. Så det er sådan nogle praktiske ting, som man skal have på plads, og som måske bunder i noget økonomisk, som jeg ser som udfordringer” (Lærer, Sjælland)

Læreren beskriver her de mange omstændigheder, der skal tages højde for i forbindelse med planlægning af besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, og som influerer hinanden. I det følgende vil vi uddybe betydningen af de økonomiske, logistiske og tidsmæssige omstændigheder, samt deres indbyrdes forbindelse set fra et lærerperspektiv. Vi vil også sætte disse udfordringer i perspektiv ved at beskrive lærernes oplevelser af de læringsmæssige fordele, der er forbundet med brug af offentlig transport til at transportere eleverne til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.

En stor del af de udfordringer, lærerne oplever, relaterer sig til de betingelser, der er forbundet med skole- og grupperejser i den offentlige transport, hvilket særligt er påvirket af den betalingsform, skolerne vælger at benytte sig af. Overordnet set kan skoler benytte sig af enten det, vi betegner som *kollektive* eller *individuelle* betalingsformer. De kollektive betalingsformer dækker over de rabatordninger, der er målrettet skoler, institutioner og andre større grupper (fx gruppebillet, grupperejser, periodekort, skolekort, turkort, udflygtsbillet, o. lign.). De individuelle betalingsformer er i stedet knyttet til den enkelte elev eller lærer (fx rejsekort, månedskort o. lign.). De kollektive betalingsformer er rabatordninger af forskellig karakter; fx tilbyder Movia skolerne at købe et årskort, der giver ret til ubegrænset kørsel i et bestemt takstområde, og FynBus giver rabat til skolerne gennem et storkunde-KVIKKort, hvor rejserne bliver billigere, jo mere skolen rejser. De individuelle betalingsformer er fx elevernes personlige buskort/skolekort i de tilfælde, hvor eleverne har et personligt kort, fordi de enten er befodringsberettigede, eller fordi kommunen har tildelt alle skoleelever et kort som fx i Ringkøbing-Skjern Kommune. Skolerne kan også benytte sig af helt almindelige billetter, fx når det trafikelskab, de ønsker at benytte, enten ikke har nogen rabatordninger til større grupper, eller kun har rabatordninger til mindre grupper; det kan også være i de tilfælde, hvor skolerne kun har ét rabatkort, men flere klasser der ønsker at rejse forskellige steder hen på samme dag.

Udover de kollektive og individuelle betalingsformer er der enkelte kommuner, der har gratis offentlig transport, som skolerne kan gøre brug af som fx på Morsø og Ærø. Dertil kommer specielle transportløsninger, der fx er indgået i samarbejde mellem en kommune og et offentligt trafikelskab, som giver eleverne ret til gratis offentlig transport under særlige forudsætninger. Eksempelvis har Esbjerg Kommune indgået aftale med Arriva, DSB og Sydtrafik om, at eleverne må køre fire gratis ture om året, men da transportløsninger som denne er forbeholdt en lille andel af landets skoler, vil de ikke blive behandlet yderligere her, men derimod blive beskrevet under afsnittet *Transportløsninger*.

Da de individuelle betalingsformer ofte er meget omkostningsfulde for skolerne, eller fordi elevernes buskort ofte ikke må benyttes til rejser midt på dagen, benytter rigtig mange skoler en eller anden form for

kollektiv betalingsform. Til disse kollektive betalingsformer er dog ofte knyttet nogle særlige rejsebetingelser, fx at skolerne kun kan rejse i et begrænset tidsrum på dagen, i et begrænset takstområde/kommuneområde, eller at kørslen skal bestilles på forhånd for at sikre, at der er plads i bussen/toget. De interviewede lærere oplever, at disse betingelser er medvirkende til at skabe udfordringer for dem, når de bruger den offentlige transport. For eksempel beskriver en lærer her, hvordan betingelser for grupperejser, i kombination med hensynet til hvor lang skoledagen må være, skaber udfordringer, der skal løses:

"Vi gik til stationen. Det der HT-kort gælder jo først fra kl. 9, så nu når man møder i skole kl. 8, og man skal være et sted halv ti, så er det noget med lige at passe ind, hvordan kommer vi derhen, så en god gåtur ned til stationen, og så tog vi S-toget ind (..) og når vi stod af på [stationen], så havde vi faktisk to minutter for lidt, så det (...) er det lange ben foran, og vi skal bare af sted (...). Så på vej hjem tog vi toget retur og så en bus fra togstationen tilbage til skolen, fordi så dækker kortet jo. Så må man også indrette sig lidt efter det, efter hvad man kan" (Lærer, Sjælland)

I dette tilfælde spiller særligt logistikken og tidsforbruget en rolle i forhold til at få rejsedag og skoledag til at passe sammen, fordi den anvendte betalingsform sætter grænser for, hvilket tidsrum transporten må finde sted i. Her er det altså økonomien, der indirekte influerer de to andre omstændigheder. Flere andre lærere fremhæver også, at de, i deres valg af transportform i forbindelse med transport til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, tager hensyn til skoledagens tidsrum, i forhold til fx at overholde mødetider, elevernes fritidsaktiviteter samt lærernes arbejdstid.

I nogle tilfælde er det nødvendigt for lærerne at kombinere de to betalingsformer (kollektiv og individuel), så de opnår mest mulig rabat, samtidig med at der er billet til alle elever. Dette medfører nogle helt særlige udfordringer. En lærer beskriver her de udfordringer, vedkommende oplever, når flere forskellige billettyper kombineres på samme tur:

"Det er lidt bøvl, (...) det er ikke en smart løsning, det er fra lærernes egen mobiltelefon, en mobilapp. Grupper det er op til 12 personer, så skal man købe to [gruppebilletter] eller sådan noget, det er lidt ufleksibelt. Sidste år så var vi 29 elever, så må man købe to gange 12, og så det [ekstra] oven i" (Lærer, Jylland)

I dette tilfælde opleves det fx som en udfordring, at der skal købes flere forskellige billettyper på samme tid, da grupperabatordningen kun gælder for et bestemt antal personer, og det derfor ikke altid stemmer overens med det antal, der skal af sted. Her ser vi altså, hvordan lærernes udfordringer med de to betalingsformer knytter sig konkret til købssituationen.

Uanset hvilken betalingsform, skolerne vælger at gøre brug af, fremhæver lærerne særligt to vilkår, der er forbundet med brug af offentlig transport nemlig logistik i forhold til køreplaner samt skolens placering i forhold til stationer og busstoppesteder. Lærerne oplever førstnævnte vilkår, køreplanerne for den offentlige transport, som en udfordring, særligt i de situationer hvor der opstår uforudsete hændelser, og klassen dermed bliver forsinket. En lærer fortæller fx:

”Togene kan være forsinket, eller man har den her tidsfaktor, at man skal nå tilbage til lige præcis 13.20, for der går toget, det skal man selvfølgelig også med den der [private] bus, men den kan jo nok lige vente, hvis man kommer tre minutter for sent, den kører jo nok ikke helt tom, hvis den ved, man er på vej. Det gør toget eller bussen, der kører i rute, så skal man være der. Det skal man selvfølgelig altid, men nogen gange der er nogle faktorer, der gør, at man bliver forsinket, så der er et andet tidspres” (Lærer, Sjælland)

Her fremhæves altså den offentlige transports manglende fleksibilitet som en udfordring i forbindelse med brugen af den til at transportere elever til og fra kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. I andre tilfælde er det skolens placering i forhold til stationer/stoppesteder, der opleves som et udfordrende vilkår, der påvirker selve tidsforbruget på rejsen. Dette får i sidste ende betydning for valg eller fravalg af offentlig transport, som en lærer fortæller om her:

”Offentlig transport vil æde meget af det [tiden], hvor vi først skal ind til [byen] og skifte, vi er på en skole 15 km udenfor [byen], så vi skal først ind til et sted og så skal vi vente på, at der kommer en rutebil. Så vil transporten æde uforholdsvist meget af tiden” (Lærer, Jylland)

I dette eksempel ser vi, at logistikken, i form af skolens eller kulturinstitutionens/det eksterne læringsmiljøes geografiske placering i forhold til de offentlige transportmuligheder har betydning for tidsforbruget på transportformen, hvilket i dette tilfælde fører til fravalg af offentlig transport.

Af ovenstående bliver det tydeligt, at mange af de udfordringer, skolerne oplever med logistik og tidsforbrug i forbindelse med brug af den offentlige transport, indirekte relaterer sig til økonomi. Det gør det især, fordi den valgte betalingsform (kollektiv/individuel) påvirker vilkårene for skolernes brug af den offentlige transport og dermed skaber en række udfordringer. Vi ser, ligesom i skoleledernes besvarelser, at der er flere forskellige typer udfordringer forbundet med brugen af offentlig transport til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.

Foruden de udfordringer lærerne oplever i forbindelse med brug af den offentlige transport, giver interviewene også perspektiver på, hvilke *fordele* transportformen medfører, når den offentlige transport benyttes til at transportere elever til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Dette vil blive beskrevet i det følgende afsnit.

Elevernes læring i forbindelse med brug af offentlig transport

Samtlige af de interviewede lærere beskriver, hvordan der er et stort læringspotentiale forbundet med det at benytte offentlig transport til at transportere elever til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Dette bliver bakket op af skolelederne i spørgeskemaundersøgelsen. En skoleleder skriver fx i en åben svarkategori:

”Det er vigtigt, at transporten ikke bliver en barriere for, at eleverne kommer ud af skolen. Hverken tidsmæssigt eller økonomisk. Der er en god læring i, at eleverne i højere grad kan bruge offentlige transportmidler med henblik på egen selvstændig transport” (Skoleleder, Jylland)

I læringspotentialet ligger der dels et dannelses- og opdragelselement, samt dels et socialt element, når offentlig transport benyttes til at transportere elever til og fra undervisningstilbud på

kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Eleverne lærer også at begå sig i det offentlige rum, som en lærer forklarer det:

*”Det behøver ikke at være (...) flotte museer med mærkelige værksteder, men det er også det med at tage ud sammen og opleve verden sammen, og se ham der den hjemmeløse. Alle de her små oplevelser, som man også ser. (...). Man skaber nogle oplevelser sammen og (...) styrker nogle relationer, man er sammen om noget andet. (...) der er et dannende og opdragende element i det at skulle begå sig i det offentlige rum, som er noget andet, end hvis man blev kørt i en bus eller bil eller andet. I forhold til at køre med forældre, er der også et socialt element; vi er alle sammen ’sammen’ i stedet for at skulle blive delt op i små grupper”
(Lærer, Sjælland)*

I dette eksempel beskriver læreren, hvordan det ikke bare er undervisningstilbuddet, der er i fokus, men derimod hele turen i sig selv med transporten, der får betydning. Særligt ved brug af offentlig transport handler det om at lære at begå sig i det offentlige rum, hvor der er forventninger til, hvordan eleverne skal opføre sig. Fx beskriver flere af de interviewede lærere, hvordan de gør meget ud af at forberede eleverne på, hvad der forventes af dem de steder, de skal hen, samt i de transportformer, der skal benyttes. Eleverne bliver fx bedt om at huske at opføre sig ordentligt, tage hensyn til de andre passagerer og høre efter, hvad der bliver sagt. Der bliver ligeledes under turen holdt nøje øje med, om eleverne husker at leve op til de forskellige forventninger. Lærerne udtrykker, at det sociale element kommer i spil ved, at rejsen muliggør, at man kan være sammen med eleverne på andre måder end i den normale skoledag. Der er således rum for at styrke relationerne mellem hinanden og have samtaler om andet end skolerelaterede fag. For nogle elever giver rejsen ligeledes en anden og måske ligefrem positiv oplevelse af det at gå i skole. Foruden disse faktorer er der også selve elementet i, at eleverne forberedes i at blive selvstændige individer. En lærer beskriver fx, hvordan rejsen med det offentlige er en læring, som eleverne kan tage med videre i livet:

”Børnene får en eller anden fornemmelse for at rejse, en realistisk rejse. Det giver også et eller andet med i bagagen, noget de kan tage med senere hen (...). Så man kan ligesom forberede dem på, hvordan det er at rejse (...) ud over, når man bliver afleveret i en bus helt ved døren, eller når mor og far afleverer helt til fodboldtræning” (Lærer, Sjælland)

Lærerne giver altså udtryk for, at det at rejse med offentlig transport på mange måder er læring i det at kunne begå sig uden for familiens og skolens rammer. Der er derfor både et stort læringspotentiale med både et dannelses- og opdragelselement samt et socialt element, når offentlig transport benyttes.

De udfordringer, skoleledere såvel som lærere fremhæver i forbindelse med brugen af offentlig transport til at transportere elever til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, skal derfor ses i lyset af, at der også er en række læringsmæssige fordele forbundet hermed.

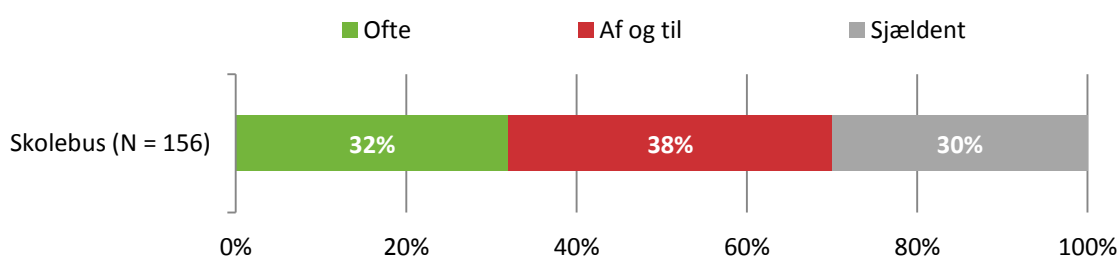
Skolebus

Nogle skoler har tilknyttet en skolebus til at transportere elever, der bor langt væk, til og fra skole. Nogle af disse skoler har mulighed for at benytte skolebussen til at transportere elever til og fra undervisning på

kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i løbet af skoledagen. Det er denne form for transport, transportformen "Skolebus" dækker over. Som beskrevet tidligere er det 41 pct. af alle skolerne, der gør brug af skolebusser til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, hvilket udgør 76 pct. af de skoler, der rent faktisk har en skolebus. Det er altså en stor andel af de skoler, der har en skolebus, som gør brug af den til transport til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.

I figuren nedenfor vises en fordeling af, hvor ofte skolerne brugte skolebus til at transportere deres elever til og fra kulturinstitutioner i skoleåret 2014/2015. I figuren er kun medregnet de skoler, der har angivet, at de brugte denne transportform.

Figur 14
Skolernes brug af skolebus

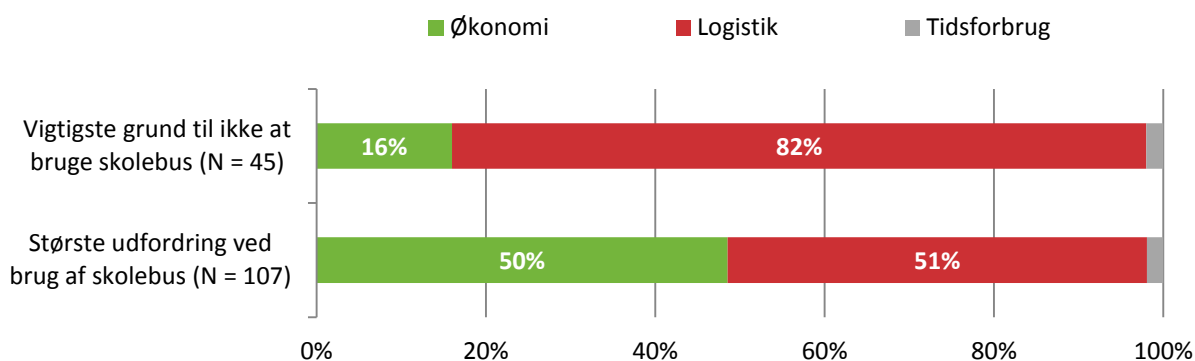


Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 29 i tabelrapporten (bilag 2).

Figur 14 viser, at brugen af skolebus til transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer fordeler sig nogenlunde ligeligt på de tre kategorier "Ofte", "Af og til" og "Sjældent", hvilket indikerer, at der er stor forskel på, hvor meget skolebusser bruges som transportform på skolerne. Disse forskelle kan skyldes forskellige regler for anvendelsen af skolernes skolebus til transport til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, hvilket kan begrænse nogle skoler i muligheden for at benytte deres skolebus. I Region Nordjylland finder vi den største andel af skoler, der ofte benytter skolebus, nemlig 48 pct., mens der kun er 21 pct. af skolerne, der ofte bruger skolebus i både Region Hovedstaden og Region Sjælland, hvilket er de regioner, der har de laveste andele.

Figur 15 nedenfor er en opsamling af henholdsvis de udfordringer, de skoler, der benytter sig af deres skolebus, oplever, samt de grunde de skoler, der ikke benytter deres skolebus, giver til ikke at benytte denne transportform. Vær opmærksom på, at der i figuren kun er medtaget skoler, der har en skolebus.

Figur 15
Skoleledernes vurdering af udfordringer forbundet med brug af skolebus samt grunde til ikke at bruge transportformen


Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 27 og 28 i tabelrapporten (bilag 2). I denne figur er en eller flere besvarelser, der i tabelrapporten er placeret i svarkategorien "Andet", flyttet til en af kategorierne "Økonomi", "Logistik" eller "Tidsforbrug", på baggrund af respondents besvarelse i den åbne svarkategori, der knytter sig til spørgsmålet.

Figuren viser, at prisen på brugen af skolebussen primært er en udfordring for de skoler, der anvender deres bus til at transportere deres elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, mens de skoler, der ikke anvender skolebussen til denne type transport, i langt højere grad har andre grunde end de økonomiske til ikke at bruge den. Hvor 50 pct. af de skoler, der benyttede deres skolebus til transport af deres elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, angiver, at den største udfordring var prisen på brugen af bussen, angiver kun 16 pct. af de skoler, der ikke brugte bussen, at den primære grund hertil var prisen. Udgifterne i forbindelse med brugen af skolernes skolebus går blandt andet til benzin, chauffør og lignende. Ud over de økonomiske udfordringer eller grunde placerer en større andel af skolelederne sig i kategorien "Logistik", blandt andet fordi de angiver, at det var svært at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten, samt at brugen af skolebussen var begrænset til et tidsrum, der ikke passede med de ønskede tidspunkter for kørsel. For de skoler, der ikke anvender deres skolebus til at transportere elever til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, angives det desuden som en grund til ikke at bruge den, at den kun må bruges til transport af elever til og fra skole. De to sidstnævnte udfordringer eller grunde opleves sandsynligvis, fordi skolebusserne primære formål er at transportere elever til og fra skole, og at brugen af busserne til transport til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer derfor er begrænset til de tidspunkter, hvor den normalt ikke bruges eller slet ikke må bruges til andet.

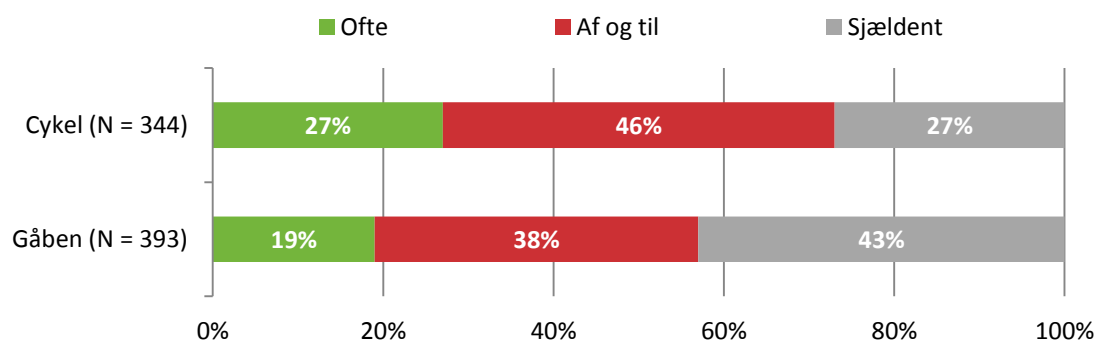
27 pct. af skolerne, der anvendte skolebus til transport af elever til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, oplevede ikke nogen udfordringer, og indgår derfor ikke i figur 15.

Transport på cykel eller gåben

Transport af elever på cykel eller gåben er transportformer, der adskiller sig fra de øvrige transportformer, idet de som udgangspunkt ikke involverer en tredjepart som fx busselskaber, forældre eller lignende. Da skolerne ofte benytter sig af at gå korte distancer i forbindelse med besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, fx til den nærmeste bus, er transport på gåben i denne kortlægning defineret som en *selvstændig* transportform. Det betyder, at de spørgsmål, der relaterer sig til gåben som transportform, kun omhandler de oplevelser, skolerne har med at bruge gåben som selvstændig transportform til at transportere sig hele vejen fra skolen til kulturinstitutionen/det eksterne læringsmiljø.

88 pct. af skolerne benyttede sig i skoleåret 2014/2015 af cykel som transportform, mens 75 pct. benyttede sig af at transportere eleverne på gåben. Figur 16 herunder viser, hvor ofte de skoler, der benyttede de to transportformer, gjorde brug af dem.

Figur 16
Skolernes brug af transport på cykel og til fods



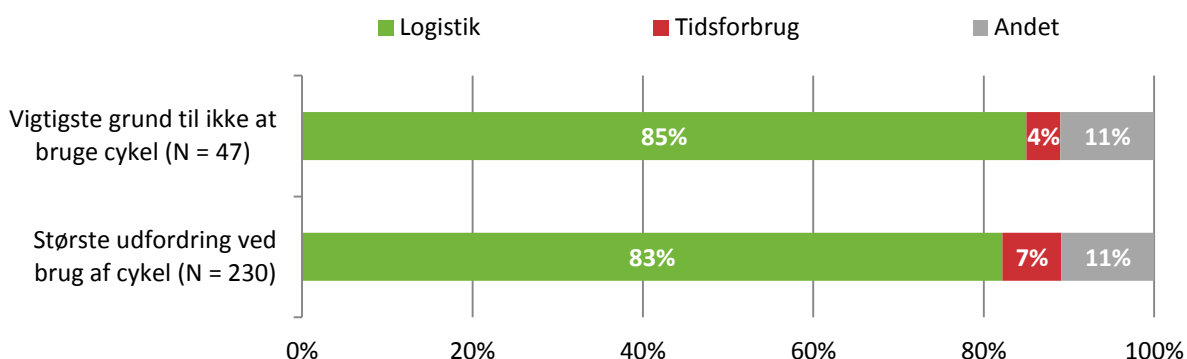
Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 22 og 19 i tabelrapporten (bilag 2).

Af ovenstående figur ser vi, at der er en lidt større andel skoler, der angiver, at de "Ofte" eller "Af og til" benytter cykel som transportform end gåben. Andelen af skoler, der benytter cykel til transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, er stort set ens i hele landet, mens der er signifikant forskel på, hvor meget gåben bruges som transportform i de enkelte regioner. Andelen af skoler, der benytter gåben som transportform, spænder mellem 63 pct. i Region Nordjylland og 89 pct. i Region Hovedstaden. Figur 17 og 18 nedenfor viser, hvilke udfordringer de skoler, der brugte henholdsvis cykel og gåben, oplevede, samt hvilke grunde, der er årsag til, at nogle af skolerne ikke brugte de to transportformer. I denne forbindelse skal det nævnes, at 31 pct. af de skoleledere, der angiver, at deres skole brugte gåben som transportform, angiver, at de ikke oplevede nogen udfordringer forbundet med denne transportform, mens det samme gør sig gældende for 27 pct. af skolerne i forhold til brugen af cykel. Der er altså tale om, at cirka en tredjedel af skolerne ikke oplever udfordringer med de to transportformer.

Figur 17

Skolernes største udfordring forbundet med transport på cykel samt vigtigste grund til ikke at bruge transportformen



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 23 og 25 i tabelrapporten (bilag 2).

Af figur 17 ser vi, at logistik er den primære udfordring forbundet med brug af cykel. Hvor 83 pct. af de skoleledere, der brugte cykel som transportform angiver, at logistik var den største udfordring, angiver 85 pct. af de skoler, der ikke brugte cykel, at logistik var den vigtigste grund til ikke at benytte cykel som transportform. Kategorien "Logistik" handler for respondenterne særligt om, at kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer lå for langt væk, at vejene ikke var egnede til at cykle på, at mange elever glemte eller ikke havde enten cykel eller cykelhjelm, og at det var svært at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten. De udfordringer eller grunde, der er placeret i kategorien "Tidsforbrug", handler udelukkende om, at transport på cykel tager for lang tid. Kategorien "Andet" dækker for begge spørgsmål (største udfordring ved brug af cykel/vigtigste grund til ikke at bruge cykel) blandt andet over besværet med at indhente cykel-tilladelser, at det var vanskeligt at håndtere eleverne, når de cyklede, at eleverne blev trætte, når de cyklede, at nogle elever havde særlige fysiske udfordringer, samt at eleverne manglede cykel erfaring og viden om trafiksikkerhed. Det er altså tydeligt, at der er mange forskelligartede udfordringer forbundet med at bruge cykel som transportform til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, men at logistik spiller en særligt fremtrædende rolle.

Af de adspurgte lærere, der benytter cykel i forbindelse med transport til undervisningstilbud, har det ikke bare, ligesom skolelederne angiver, stor betydning, hvor langt væk undervisningstilbuddet er placeret. Lærerne fremhæver også betydningen af elevernes klasstrin, hvor nogle klasstrin egner sig bedre til at cykle end andre. En lærer beskriver her, hvordan de imødekommer denne udfordring ved at sætte cykeltræning på skoleskemaet for elever på mellemtrinnet for at muliggøre, at klasserne kan benytte cykling som transportform og derved komme længere væk end gåafstand fra skolen. En lærer fortæller:

"Det er noget, vi faktisk har forsøgt at prioritere, og vi bruger noget idrætsundervisning (...) på simpelthen at cykle ture og træne de der regler. Vi kan komme længere omkring, vi har nemmere ved fx at komme til skov og strand, hvis vi kan cykle, for det ligger ikke langt væk, men det er langt at gå, så man sparer noget tid (...) så det er blevet brugt som et læringsaspekt" (Lærer, Fyn)

Udover at skolen muliggør brugen af cykel som transportform ved at sætte cykeltræning på skoleskemaet, bliver det at cykle, ligesom vi så det med den offentlige transport, samtidig til en del af en læringsproces for eleverne, hvor de lærer at cykle samt at kunne begå sig i trafikken.

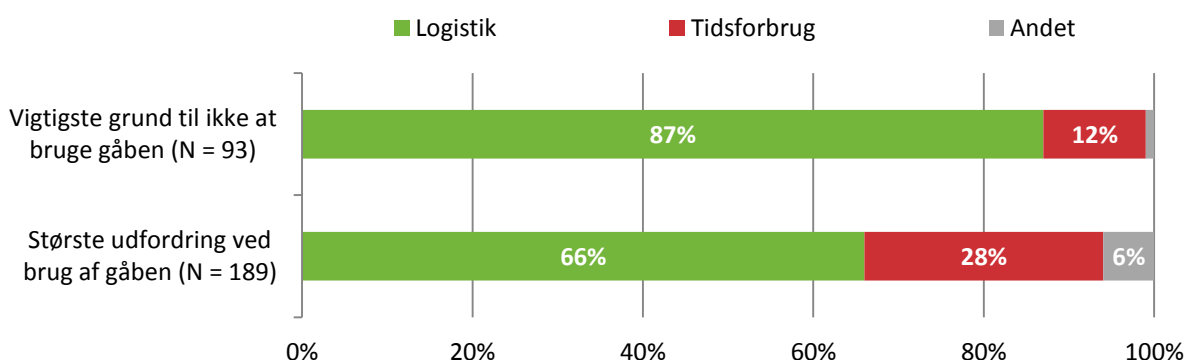
Som vi ser i figur 17, svarer skolelederne, at den største udfordring forbundet med brug af cykel er logistik, hvor bl.a. tilgængelighed af cykler og hjelme bliver nævnt som en udfordring. En lærer fortæller her, hvordan skolen har taget initiativ til selv at løse denne udfordring ved at skabe et cykelberedskab:

”Vi har faktisk sådan et lille beredskab af låncykler, som er doneret af forældre og samlet ind. Vi har fire låncykler, fordi vi har børn, der ikke altid har cykler, eller som kommer langt væk fra med bus, så det er en udgift at have en cykel med. (...) Vi har fx også hjelme til dem, der glemmer det, for vi cykler ikke uden hjelme, men det sker jo, at der er nogen, der glemmer det” (Lærer, Fyn)

Løsningen til den logistiske udfordring med cykler og cykelhjelme løses dermed ved at have et beredskab af cykler og hjelme, som eleverne har mulighed for at låne. Dermed bliver manglende køreklare cykler og hjelme ikke en udfordring i forbindelse med at anvende cykling som transportform.

Figur 18

Skolernes største udfordring forbundet med transport på gåben samt vigtigste grund til ikke at bruge transportformen



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 5 og 21 i tabelrapporten (bilag 2).

Af figur 18 ser vi, at logistik også spiller en dominerende rolle i forbindelse med brugen af gåben som transportform, mens ”Tidsforbrug” i mindre grad angives som en udfordring i forbindelse med transportformen samt som grund til ikke at bruge den. Kategorien ”Logistik” dækker i forbindelse med transport på gåben særligt afstanden til kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer, at vejene til kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer ikke var egnede til at gå på, samt at det var svært at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten. Kategorien ”Tidsforbrug”, der ifølge figur 18 angives af 28 pct. af skolerne som den største udfordring i forbindelse med brugen af gåben som transportform, samt af 12 pct. af skolerne som den vigtigste grund til ikke at bruge gåben, henviser til den tid, transportformen tager. De 6 pct. af skolerne, der desuden brugte gåben som transportform, og som er placeret i kategorien

”Andet”, henviser blandt andet til udfordringer med, at eleverne bliver trætte, når de går, at det er svært for lærerne at håndtere eleverne, når de går, samt at der var børn med særlige behov fx fysiske handicap.

Af de adspurgte lærere, som benytter gåben som selvstændig transportform til at transportere elever til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, har det som ved brug af cykel ligeledes betydning, hvor langt væk fra skolen undervisningstilbuddet er placeret, og hvilket klassetrin det vedrører. Ligesom med brug af cykel fremhæver en lærer, at der på samme måde er et læringsaspekt forbundet med transporten, hvor eleverne lærer, hvad det vil sige at være på tur. En lærer forklarer her:

”Med de små klasser, så går vi en tur på gravhøjen, det er noget med at lære, hvordan man er med på tur, hvordan man opfører sig, og de ting, det gør vi i nærmiljøet, (...) det er jo en del af det at komme ud af skolen” (Lærer, Jylland)

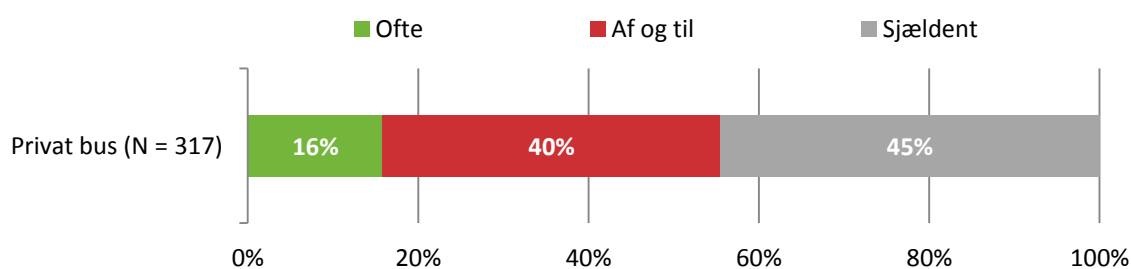
Foruden at benytte gåben som en del af undervisningen for de mindre elever, bliver det for andre brugt som primært transportmiddel, hvis skolen er placeret i nærheden af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Gåben benyttes dog også ofte som en transportform, der så og sige binder andre transportformer sammen, fx hvis eleverne skal til og fra offentlige transportmuligheder i forbindelse med besøg på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer.

Bus fra privat busselskab

Bus fra privat busselskab dækker over de transportformer, hvor skolerne lejer en bus fra et privat busselskab til en konkret kørsel. Her menes dermed ikke private busser, der er bestilt til rutekørsel fx som skole- eller svømmebus.

81 pct. af skolelederne angiver, at de benyttede sig af busser fra private busselskaber til at transportere deres elever til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015. Figur 19 herunder viser, hvor ofte disse skoler benyttede sig af private busser som transportform.

Figur 19
Skolernes brug af busser fra private busselskaber



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 29 i tabelrapporten (bilag 2).

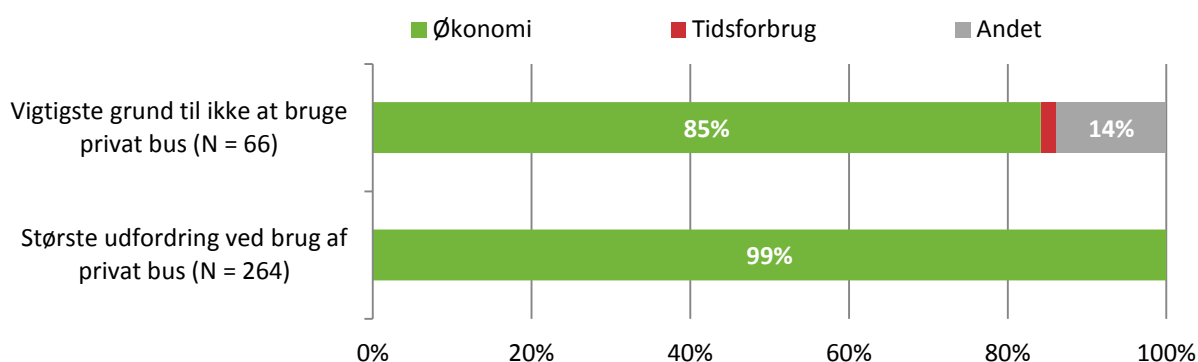
Som vi ser i figur 19, angiver den største andel af skolelederne (45 pct.), at de sjældent brugte privat bus som transportform, mens kun 16 pct. angiver, at de ofte brugte transportformen. Det ses, at brugen af privat bus som transportform er en transportform, der bruges af en relativt stor andel af skoler, men ikke

særlig hyppigt. Sammenholdes brugen af private busselskaber med region, ser vi betydelige signifikante regionale forskelle. Hvor lidt over halvdelen af Region Hovedstadens skoler (59 pct.) benyttede sig af private busser i skoleåret 2014/2015, gør det samme sig gældende for hele 93 pct. af skolerne i Region Midtjylland, der er den region, der har den største andel af skoler, der benyttede sig af privat bustransport.

I figur 20 nedenfor ses de udfordringer, de skoler, der benytter sig af privat bus oplever, samt de grunde, de skoler, der ikke benytter privat bus, giver til ikke at benytte denne transportform. I figuren er udfordringer og grunde samlet i kategorierne "Økonomi", "Tidsforbrug" og "Andet".

Figur 20

Skolernes største udfordring forbundet med transport i privat bus samt vigtigste grund til ikke at bruge transportformen



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 18 og 30 i tabelrapporten (bilag 2).

Af figuren ovenfor ser vi, at prisen på private busser spiller en altoverskyggende rolle i forbindelse med skolernes brug eller fravalg af denne transportform. Ud af de skoler, der ikke brugte private busser i skoleåret 2014/2015, angiver 85 pct., at prisen var den vigtigste grund til, at de valgte ikke at benytte denne transportform, mens en endnu større andel (99 pct.) af skolerne angiver, at den største udfordring forbundet med brug af privat bus var prisen. Alt i alt er prisen på private busser altså en vigtig årsag til, at de vælges fra på nogle skoler, mens stort set alle de skoler, der vælger at benytte sig af private busser, oplever prisen som værende en udfordring.

De 14 pct. af skolerne, der ikke gør brug af privat bus som transportform, og som angiver en grund i kategorien "Andet", angiver alle i denne åbne svarkategori, at de ikke oplever et behov for at bruge privat bus. Dette antyder, at privat bus er en transportform, der bruges som en sidste udvej, når skolen ikke har andre muligheder til rådighed.

Lærerne understøtter, at den største udfordring ved brug af privat bus, er, at det er for dyrt, og det derfor ikke benyttes særligt ofte. Men i de tilfælde, hvor privat bus benyttes, oplever lærerne, at de udfordringer, der er forbundet med flere af de andre transportformer som logistik og tidsforbrug, ikke på samme måde får betydning her. I stedet opleves det som en problemfri rejse. En lærer beskriver det sådan her:

"Vi [skolen] bor ret langt ude på landet, og der går busser indtil den nærmeste større by, hvor der er tog osv. (...), men at man kan køre direkte et sted til et andet, det gør det jo meget

lettere og overskueligt at arrangere en tur. Det er jo bare super lækkert, at man kan blive kørt til døren, og få en god oplevelse (...). Så praktisk så gør det [privat bus] turen rigtig let og problemfri” (Lærer, Sjælland)

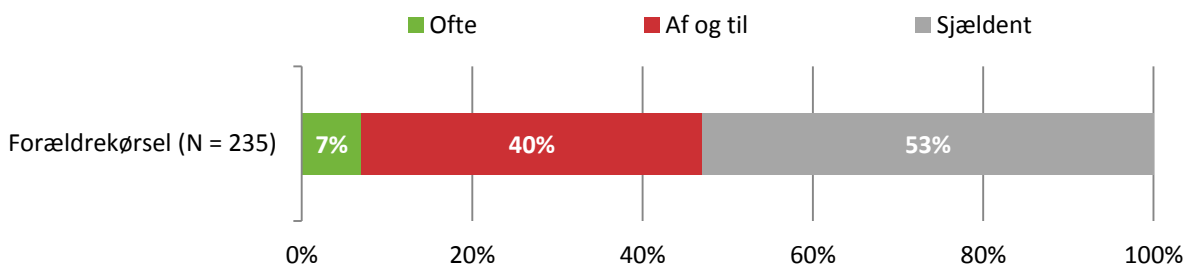
I eksemplet sammenlignes brug af privat bus med brug af offentlig transport til det valgte undervisningstilbud, og det fremhæves blandt andet, at transport med privat bus er med til at give eleverne en god oplevelse. Det skal dog nævnes, at den pågældende lærer ikke har haft nogen økonomiske udgifter i forbindelse med brug af den private bus, og derfor forholder læreren sig udelukkende til de umiddelbare logistiske og tidsmæssige *fordele*, der er ved at bruge en privat bus frem for den offentlige transport. Dette ændrer dog ikke de positive oplevelser, lærerne har med brug af privat bus.

Forældrekørsel

Med forældrekørsel som transportform menes, når forældre, bedsteforældre eller lignende transporterer elever i deres egne private biler. Her dækkes udgifterne i forbindelse med transporten, for eksempel til benzin, typisk af forældrene.

62 pct. procent af skolerne benyttede sig i skoleåret 2014/2015 af forældrekørsel som transportform. Den største andel af skoler, der benytter denne transportform, findes i Region Midtjylland (75 pct.), mens Region Hovedstaden er den region, hvor den laveste andel (34 pct.) benytter sig af forældrekørsel. Figur 21 herunder viser, hvor ofte de skoler, der gjorde brug af forældrekørsel, benyttede denne transportform.

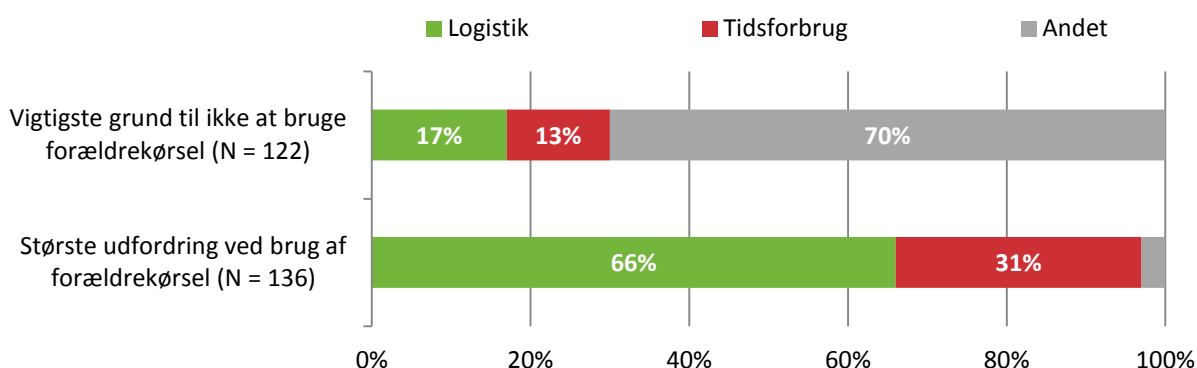
Figur 21
Skolernes brug af forældrekørsel



Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 24 i tabelrapporten (bilag 2).

Af ovenstående figur ser vi, at kun 7 pct. af de skoler, der benyttede sig af forældrekørsel i skoleåret 2014/2015, benyttede det ofte. Dette viser, at de skoler, der brugte forældrekørsel, ikke brugte denne transportform særlig ofte, og selvom en relativt stor andel af skoler på landsplan (62 pct.) bruger forældrekørsel, afslører denne figur, at det er en transportform, der for en stor del af skolernes vedkommende bruges relativt sjældent. I figur 22 herunder ses henholdsvis de udfordringer, de skoler, der benytter forældrekørsel, oplever, samt de grunde, de skoler, der ikke benytter forældretransport, har hertil.

Figur 22
Skolernes største udfordring forbundet med forældre kørsel samt vigtigste grund til ikke at bruge transportformen


Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Denne tabel er baseret på tallene præsenteret i tabel 32 og 33 i tabelrapporten (bilag 2). I denne figur er en eller flere besvarelser, der i tabelrapporten er placeret i svarkategorien "Andet", flyttet til en af kategorierne "Logistik" eller "Tidsforbrug", på baggrund af respondentens besvarelse i den åbne svarkategori, der knytter sig til spørgsmålet.

Af figur 22 ser vi, at der er stor forskel på, hvilke grunde de skoler, der ikke bruger forældre kørsel har til dette, og hvilke udfordringer, de skoler der bruger forældre kørsel, oplever i forbindelse med brugen. Som den vigtigste grund til ikke at benytte forældre kørsel angiver 70 pct. af skolelederne en grund i kategorien "Andet". I denne kategori placerer sig en stor andel af skoler, hvor det ikke er tilladt at transportere elever i privat bil i skoletiden samt en mindre andel skoleledere, der angiver, at det var svært at indhente tilladelse fra forældrene til at benytte transportformen. Derudover angiver en større andel af lederne også, at grunden til, at de ikke benytter forældre kørsel, er, fordi de ikke oplever et behov. Dette tyder altså på, at forældre kørsel vælges fra, så længe der er andre transportformer til rådighed. Af den åbne svarkategori til dette spørgsmål omkring, hvorfor skolerne ikke benytter forældre kørsel, beskriver skolelederne desuden, at de ikke synes, man skal ulejlig forældrene ved at bede dem køre eleverne i deres arbejdstid, og at de derfor ikke anvender transportformen.

Blandt de skoler, der benytter forældre kørsel, angiver den største andel af skoler (66 pct.), at den største udfordring forbundet med brugen er relateret til logistik. Af logistiske udfordringer angiver skolelederne blandt andet, at det var svært at få tilslutning fra forældre, der kunne køre, samt at der var mange forældre, der havde givet tilsagn om, at de ville køre, som sprang fra i sidste øjeblik. Også "Tidsforbrug" angives af en stor andel af skolelederne, som den største udfordring forbundet med brugen af forældre kørsel, og her er det særligt tiden, der blev brugt på at koordinere forældre kørsel, der refereres til. Det skal nævnes, at 38 pct. af de skoler, der anvendte forældre kørsel, slet ikke oplevede nogen udfordringer, hvorfor de ikke indgår i figur 22.

Samlet set giver figur 22 en indikation af, at forældre kørsel bruges som en sidste udvej på skolerne, hvis der ikke er andre transportformer til rådighed. Dette kommer særligt til udtryk i den lave andel af skoler, der angiver, at de ofte bruger forældre kørsel, mens flere skoleledere giver udtryk for dette i åbne besvarelser i spørgeskemaet. For eksempel fortæller en skoleleder fra Sjælland om brugen af forældre kørsel:

"Vi bruger det kun, når der ikke er andre muligheder, da vi mener, det er skolens opgave at sørge for transporten i skoletiden" (Skoleleder, Sjælland)

Interviewene med lærere giver et lidt andet billede af brugen af forældre kørsel til transport af elever til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. De lærere, der bruger forældre kørsel, fortæller, at dette bruges for at muliggøre besøg til undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, der er placeret langt væk fra skolen, hvor fx offentlig transport vil tage for meget af den tid, der samlet set er til rådighed. Samtidig oplever lærerne, at forældregruppen gerne vil bakke op om forskellige skoleudflugter ved at tilbyde forældre kørsel for at løse problemet:

"Forældrene de vil gerne bakke det [forældre kørsel] op, hvis det er i god tid, og vi [lærerteam] sørger for at sige det mange gange i skoleårets forløb (...). Forældrene er med [på besøget], men de holder sig pænt i baggrunden, skærer kage ud og sørger for at der er kaffe" (Lærer, Jylland)

I dette eksempel transporterer forældrene ikke bare eleverne, men er med hele dagen. Andre lærere beskriver, hvordan det udelukkende er i transportsituationen, at forældrene deltager ved enten at bringe eller hente elever og lærere. På andre skoler benyttes forældretransport slet ikke. Som spørgeskemaundersøgelsen viser, svarer de skoleledere, der ikke benytter forældre kørsel, at de bl.a. ikke synes, at man skal ulejlig forældre ved at bede dem køre i deres arbejdstid. Dette underbygges af en lærer, der forklarer det således:

"[Forældre kørsel] bruger vi ikke. For det første så er det i dagtimerne, hvor folk er på arbejde. Så kan vi sige, vi har måske ikke en forældregruppe, der kan løfte den opgave, og så spørger vi ikke" (Lærer, Fyn)

De to ovenstående eksempler viser, at brug af forældre kørsel dels afhænger af forældrenes engagement, og dels af om forældregruppen er i stand til at løfte opgaven. Ligeledes afhænger brugen af forældre kørsel af holdningen til transportformen internt på skolen. Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen, der viser, at 62 pct. af skolerne benytter forældre kørsel, samt data fra lærerinterviewene, indikerer samlet set, at der på skolerne er en stor vilje til at løse de forskellige transportudfordringer bl.a. ved brug af forældre kørsel for at få den åbne skole til at lykkes.

KAPITEL 3: TRANSPORTLØSNINGER

I dette kapitel beskriver vi et udvalg af transportløsninger, der kan ses i nedenstående tabel. Disse transportordninger bidrager med enten fuld eller delvis finansiering af transport af skoleelever til og fra kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. En transportløsning er en måde at imødekomme skolernes transportudfordringer på ved enten at give økonomiske midler til transport eller ved at stille gratis transportmidler til rådighed. De beskrevne løsninger er et udvalg af de forskellige transportløsninger, der findes i landet, og udgør altså ikke en udtømmende beskrivelse af alle eksisterende løsninger. Efter tabellen gives en uddybende beskrivelse af de elementer, der beskrives i den. Der henvises til bilag 1 for detaljerede beskrivelser af de transportløsninger, der indgår i tabellen.

Tabel 1
Eksempler på transportløsninger – sorteret efter tildelingsprincip

	Geografisk dækning	Bidragydere (Økonomisk og adm.)	Tildelingsprincip	Fuld/delvis finansiering	Destination	Målgruppe i folkeskolen	Tidspunkt
Kulturtjenestebussen	Guldborgsund, Vordingborg	Forening (Ø + A)	Pulje	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Lollandbussen	Lolland	Kommune (Ø) Forening (Ø + A)	Pulje	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Ubegrænset
Åben skole-konto	Skive	Kommune (Ø + A)	Pulje	Fuld	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset
Fleksibel buskørsel	Vejen	Kommune (Ø + A)	Pulje	Fuld	Begrænset/ Ubegrænset	Ubegrænset	Begrænset
Skolebus i Haderslev Kommune	Haderslev	Kommune (Ø + A)	Pulje	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Kulturbussen (Vestsjælland)	Odsherred, Kalundborg, Holbæk, Sorø, Ringsted, Slagelse, Roskilde	Privat fond (Ø) Kulturinstitution (A)	Pulje	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Kulturbus	Herning	Kommune (Ø) Privat fond (Ø) Kulturinstitution (A)	Pulje	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Transporttilskud i Minikulturel Rygsæk	Svendborg	Kommune	Pulje	Delvis	Begrænset	Begrænset	Begrænset
Befordringspulje	Viborg	Kommune (Ø + A)	Pulje/garanti	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Ubegrænset
Gratis transport i Den kulturelle rygsæk	Faaborg-Midtfyn	Kommune (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Begrænset	Begrænset
Lokalruter i Middelfart Kommune	Middelfart	Kommune (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Gratis transport til naturskoler	Aabenraa	Kommune (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Gratis transport i Norddjurs Skoletjeneste	Norddjurs	Kommune (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Ubegrænset
Transporttilskud til DR's Ind Til Musikken-skolekoncerter	Alle kommuner	Kulturinstitution (A) Privat fond (Ø)	Garanti	Delvis	Begrænset	Ubegrænset	Ubegrænset
Gratis transport til skoletjenestetilbud i Aalborg	Aalborg	Kommune (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Gratis transport til YderZonen	Slagelse, Sorø, Vordingborg, Ringsted, Faxe, Næstved	Offentlig virksomhed (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset
Kulturpas	Esbjerg	Kommune (A) Trafikselskab (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Begrænset	Begrænset
Gratis transport i Mit Østfyn	Nyborg, Kerteminde	Kommuner (A + Ø)	Garanti	Fuld	Begrænset	Begrænset	Begrænset
Gratis transport til Reno Djurs	Norddjurs	Offentlig virksomhed (Ø + A)	Garanti	Fuld	Begrænset	Ubegrænset	Begrænset

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters interviews med bidragydere til transportløsningerne.

Note: Informationerne i denne tabel er baseret på oplysninger fra bidragyderne til transportløsningerne, hvorefter Nationalt netværk af skoletjenester har foretaget en kategorisering. Ovenstående transportløsninger er eksempler på forskellige transportløsninger, der findes i landet, men listen er ikke udtømmende.

Geografisk dækning

Den første kolonne "Geografisk dækning" beskriver, hvilke kommuner der er dækket af de enkelte transportløsninger. Det betyder, at de skoler, der er placeret i de nævnte kommuner, har mulighed for at få glæde af de midler, der er i transportløsningen. Der er stor forskel på, hvor mange kommuner de enkelte transportløsninger dækker, og det varierer fra én enkelt kommune, som for eksempel ved Lollandbussen eller befordringspuljen i Viborg, til i et enkelt tilfælde at dække alle kommuner i landet i forbindelse med transporttilskud til DRs Ind til Musikken-skolekoncerter. Det er dog mest udbredt, at løsningerne dækker en enkelt kommune, mens kun få transportordninger dækker to eller flere kommuner. De transportløsninger, der dækker mere end én kommune, fx Kulturtjenestebussen i Guldborgsund og Vordingborg Kommuner og Kulturbussen, der dækker hele Vestsjælland, har samlet administration af ordningen ét sted, hvilket kan spare de involverede parter for administrativ arbejdskraft. En ulempe der dog kan være forbundet med transportløsninger, der dækker flere kommuner, er, at det kræver en større mængde ressourcer at etablere og vedligeholde ordningen end de transportløsninger, der kun dækker en enkelt kommune. Samtidig kan der i transportløsninger, der dækker flere kommuner, opstå skævvridninger i, hvor meget de enkelte kommuners skoler tildeles midler og transport; det er fx påvirket af, hvor gode de enkelte kommuner er til at gøre deres skoler opmærksom på ordningen, eller hvor gode de enkelte skoler er til at ansøge om midler. En lærer fortæller i et interview, hvordan hun tilfældigt blev opmærksom på en transportløsning i forbindelse med booking af besøg på en kulturinstitution, hvilket vidner om, at brugen af de særlige transportløsninger dels handler om, hvor meget viden de forskellige skoler har om tilgængelige transportløsninger, samt hvor meget erfaring de har med at bruge dem.

Bidragssydere

Som vi kan se i tabellen, findes der to typer af bidragssydere: Dem der bidrager økonomisk, og dem der bidrager med at løfte administrative opgaver i forbindelse med transportløsningerne. I langt de fleste transportløsninger varetages begge typer bidrag af en enkelt kommune, mens der dog også ses enkelte eksempler på bidrag fra foreninger, offentlige virksomheder, trafikelskaber, samt samarbejde mellem private fonde og kulturinstitutioner. Hvor fonden bidrager med økonomiske midler, løser kulturinstitutionen typisk de administrative opgaver. Museum Vestsjællands Kulturbus er et eksempel på sidstnævnte løsning. I de tilfælde, hvor der er blevet søgt en privat fond, er det typisk på baggrund af en eller flere kulturinstitutioners ønske om flere besøgende, og her har kulturinstitutionerne altså påtaget sig ansvaret for at løse skolernes transportudfordringer for at sikre sig besøgende til deres undervisningstilbud. En udfordring, der er forbundet med finansiering gennem en privat fond, er, at der er tale om en engangsudbetaling, der dækker udviklingsarbejde, og at transportløsningen derfor skal søge nye midler, når ordningen skal sættes i regelmæssigt drift efter projektperiodens udløb. Dette kan skabe usikkerhed omkring transportløsningens fremtid. Der kan dog tilsvarende være usikkerhed forbundet med transportløsninger, der finansieres gennem kommunale tilskud, idet de kommunale budgetter typisk skal genforhandles hvert år, og at der dermed ikke med sikkerhed tildeles økonomiske midler til transportløsningen i fremtiden.

Finansieringsgrad

Tabellens transportløsninger bidrager enten med konkrete kørsler eller med tildeling af økonomiske midler til de skoler, der er placeret i den eller de kommuner, der er dækket af de enkelte transportløsninger. Et eksempel på en transportløsning, hvor der bidrages med konkret kørsel, er i Haderslev kommune, hvor

skolerne har mulighed for at booke kommunens skolebus til kørsel inden for kommunegrænsen i dagtimerne, når bussen ikke bruges til transport af elever til og fra skole. Her udnytter kommunen altså en ressource, de allerede har tilgængelig, ved at give skolerne mulighed for at benytte bussen til kørsel til og fra undervisningstilbud i kommunen, og der er altså dermed ikke tale om, at skolerne tildeles økonomiske midler. Det er der derimod i de typer af finansiering, hvor bidragsyderne bidrager ved direkte at finansiere skolernes transport eller ved at udbetale et beløb, som skolerne selv kan råde over til brug på transport. Førstnævnte eksempel ses blandt andet i Faaborg-Midtfyn Kommune i forbindelse med Den kulturelle rygsæk, hvor kommunen bestiller og betaler transporten, men sidstnævnte eksempel ses i transportløsningen i forbindelse med DRs Ind til musikken-arrangementer, hvor der udbetales et fast beløb i transporttilskud pr. elev, som skolerne selv bruger til at betale for den transportform, de ønsker. Uanset hvilken form, bidraget gives i, er den væsentligste forskel i denne forbindelse graden af finansiering, eller med andre ord om den finansiering, der gives i transportløsningen, er fuld eller delvis. Når der er tale om fuld finansiering, dækkes *hele* beløbet for transporten (fx når der bidrages med konkrete kørsler, eller når en transportudgift refunderes 100 pct.), mens der er tale om delvis finansiering, når der kun gives et *tilskud* til transporten, og hvor skolerne dermed selv skal finansiere resten af beløbet til transport. Fuld finansiering er den mest udbredte finansieringsform, og kun enkelte ordninger er baseret på delvis finansiering, fx i forbindelse med Minikulturel Rygsæk i Svendborg Kommune, der kun dækker transportudgifter på op til 800 kr. En ulempe, der kan være forbundet med den delvise finansiering, er, at nogle skoler er så økonomisk pressede, at et bidrag til transportudgifterne ikke er nok til, at de kan benytte sig af tilbuddet.

Tildelingsprincip

Uanset om der gives fuld eller delvis finansiering i de enkelte transportløsninger, tildeles midlerne overordnet gennem to forskellige principper: Det vi har valgt at kalde henholdsvis det *puljebaserede* og *garantibaserede* princip.

Midler, der tildeles gennem det *puljebaserede princip*, er samlet i én stor pulje, som efterfølgende tildeles de skoler, der er placeret i den eller de kommuner, der er dækket af de enkelte transportløsninger. Oftest sker tildelingen efter først-til-mølle-princippet, men der ses også eksempler, hvor bidragsyderne regulerer tildelingen efter nogle kriterier såsom lige fordeling mellem klassetrin, skoler og lignende. Skolerne kan ansøge om at få del i midlerne hos den eller de bidragsydere, der har skabt puljen. Det, der kendetegner de transportløsninger, der tildeler midler gennem puljeprincippet, er, at der ikke er øremærkede midler til de enkelte skoler, men at de så at sige må konkurrere med de andre skoler om at få adgang til midlerne. Det puljebaserede tildelingsprincip kan både have karakter af en pulje bestående af økonomiske midler som fx befordringspuljen i Viborg Kommune, men langt mere udbredt er puljer, der består af retten til at benytte en bestemt bus, fx den tidligere nævnte skolebus i Haderslev Kommune, eller en bus dedikeret til besøg på kulturinstitutioner som fx Kulturtjenestebussen. Da skolerne skal booke disse busser og samtidig ikke kan være 100 pct. sikker på at få tildelt kørsel på det ønskede tidspunkt, er der tale om et puljeprincip. En fordel ved det puljebaserede princip for tildeling af midler er, at disse midler fordeles efter behov, og at de skoler, der oplever et større behov for at få tilskud til transport, fx på grund af deres geografiske placering, potentielt har mulighed for at få tildelt flere midler. Samtidig kan det dog netop også være en ulempe ved det puljebaserede princip, at nogle skoler søger mere og dermed får tildelt en større portion af midlerne. Dette kan finde sted, når tildeling af puljemidlerne ikke reguleres, men derimod udelukkende uddeles efter

først-til-mølle-princippet. I denne forbindelse spiller det særligt en rolle, hvordan ansøgningstidspunktet er placeret i forhold til de enkelte skolars planlægning af skoleåret. Hvis lærerne ikke har planlagt skoleåret på det tidspunkt, hvor puljen åbnes for ansøgninger, risikerer de, at puljen bliver opbrugt, før de når at søge om tilskud. Det kan skabe en skævhed i, hvilke skoler der bliver tildelt puljemidler og dermed får glæde af transportløsningen. Ydermere kan det være en ulempe ved det puljebaserede princip, hvis det er tidskrævende for skolerne at ansøge om midlerne, da det kan forhindre lærerne i at søge.

Midler, der tildeles gennem det *garantibaserede princip*, er, i modsætning til de puljebaserede midler, øremærkede til de enkelte skoler og giver dermed sikkerhed for, at skolerne med garanti kan få transportbidrag til et bestemt antal rejser eller til en bestemt række institutioner enten i løbet af et kalender- eller skoleår eller i løbet af en udefineret periode. Skolerne er dog ikke nødvendigvis sikret, at transporten kan finde sted på en bestemt dag eller tidspunkt. Ofte er de garantibaserede midler knyttet til en kommunal målsætning om, hvilke eller hvor mange kulturinstitutioner kommunens elever skal besøge i løbet af en bestemt periode eller i løbet af hele deres skoleliv fx som i Mit Østfyn eller Den Kulturelle Rygsæk i Faaborg-Midtfyn Kommune. Det garantibaserede tildelingsprincip bruges også på kulturinstitutioner, hvor finansiering af transport automatisk følger med, når der bookes et undervisningsforløb, fx som på besøg på Reno Djurs eller YderZonen. Fordelen ved det garantibaserede tildelingsprincip er, at skolerne med garanti får finansieret transporten og dermed ikke er nødsagede til at være først-til-mølle med deres ansøgning om transporttilskud. En ulempe, en lærer fremhæver omkring det garantibaserede princip, er, når der internt på skolen ikke er opsat regler for, hvilke klasser der skal have glæde af de besøg og transporttilskud, der tildeles skolen, og at det i stedet er op til lærerne at fordele dem mellem sig. Læreren forklarer problematikken her:

”Alle klasser kommer af sted minimum en gang i deres skoleforløb. Nogen klasser kommer af sted op til tre gange, det kommer an på lærerne, hvor gode de er, hvor hurtige de er. Det er meget lærerafhængigt, om de tager imod de tilbud, de får (...). Skolen får før skoleårets start tildelt besøg. (...) Vores skoleleder har ikke sådan et register over, hvilke klasser der er af sted, så det gælder om at klappe til (...). Nogle gange er man heldig” (Lærer, Jylland)

Selvom skolerne igennem det garantibaserede princip er sikret et antal rejser til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, så kan der stadig opstå skævheder internt på skolen i forhold til, hvor meget de enkelte klasser kommer ud, hvis antallet af rejser er begrænset til et bestemt antal. Det betyder også, at selvom skolerne med det garantibaserede princip er sikret en vis mængde kørsler eller økonomiske midler, så er skolerne ikke nødvendigvis sikret en ligelig fordeling af midler internt, hvis ikke der bliver opstillet regler herfor.

Destination

Kolonnen ”Destination” i tabel 1 beskriver, hvorvidt der er i transportløsningerne er sat begrænsninger på, hvilke kulturinstitutioner og eksterne læringsmiljøer skolerne må bruge transportløsningen til at transportere deres elever til. Da langt de fleste ordninger i tabellen har enten kommuner eller kulturinstitutioner som bidragsydere, er der også opstillet begrænsninger, for hvilke destinationer transporten må føre til. På den måde sikrer kommuner og kulturinstitutioner, at de selv får glæde af

transportløsningen og dermed de økonomiske midler, de giver skolerne, ved at besøgstallene øges. Typisk er transporten begrænset enten til besøg inden for en kommunes grænser, som fx befordringspuljen i Viborg Kommune, til besøg, der har en undervisningsmæssig værdi for eleverne, som fx Kulturpasset i Esbjerg Kommune, eller til besøg på en række bestemte kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, som fx gratis transport til naturskolerne i Aabenraa. Ved at have begrænsninger på destinationerne for transporten kan bidragsyderne sikre sig, at skolerne bruger transporten efter hensigten, fx med henblik på at besøgstallet på en eller flere kulturinstitutioner øges, eller at skolerne kun tager på besøg, der har en undervisningsmæssig værdi for eleverne. En ulempe, der kan være forbundet ved at begrænse transporten til en bestemt kommunes grænse, som fx skolebussen i Haderslev Kommune, er, at skolerne kan risikere at blive afskåret fra besøg på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i nabokommunerne, også selvom de geografisk ligger tættere på skolen end skolens egen kommunes kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Dermed fjernes fokus fra undervisningstilbuddets faglige udbytte, mens der i stedet fokuseres på geografi.

Målgruppe

Kolonnen "Målgruppe" i tabellen beskriver, om det er alle grundskolens klassetrin, der er omfattet af ordningen, dvs. om målgruppen er ubegrænset, eller om ordningen er begrænset til specifikke klassetrin. De fleste ordninger er henvendt til alle klassetrin i folkeskolen, mens enkelte ordninger er begrænsede, ofte på grund af det faglige indhold af det undervisningstilbud transporten fører til, som det fx er tilfældet i Den kulturelle rygsæk i Faaborg-Midtfyn Kommune. Det beskrives desuden i de detaljerede beskrivelser af transportordningerne i bilag 1, hvis transportløsningerne henvender sig til andre målgrupper end grundskolerne fx privatskoler eller dagtilbud.

Tidspunkt

Kolonnen "Tidspunkt" beskriver, om der i transportløsningerne er begrænsninger på, hvornår transporten kan finde sted. Enten er tidspunktet for transporten begrænset som fx Kulturbussen i Herning Kommune, der kun kører på udvalgte dage og tidspunkter, eller som skolebusserne i Haderslev, der kører inden for et bestemt tidsrum. Ellers kan skolerne selv have indflydelse på tidspunktet, hvilket dermed gør det ubegrænset. Et eksempel på sidstnævnte er Skive Kommunes åben skole-konto, hvor skolerne selv kan vælge, hvornår den transport, de har fået tilskud til, skal finde sted. En fordel, der kan være forbundet ved at der ikke opstilles begrænsninger for tidspunkt for transporten i transportløsningerne, er, at skolerne selv kan tilrettelægge, at ét besøg på en kulturinstitution kombineres med flere besøg i samme område, uden at det betyder, at de går glip af finansiering af transporten. Transportordningerne med begrænsede tidspunkter for transport kan have tidsbegrænsninger, fordi de bruger busser, der allerede bruges til andre formål som fx skolebuskørsel; på denne måde bliver der brugt så få midler som muligt på ordningen. Transport, der er knyttet til konkrete undervisningstilbud, kan også være begrænset til bestemte tidspunkter, da transporten skal passe med starttidspunktet for undervisningen ude på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer.

KAPITEL 4: REGIONALE KARAKTERISTIKA

Dette afsnit beskriver de vigtigste regionale karakteristika i forhold til, hvor meget skolerne i de fem regioner benytter undervisningstilbud på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer, samt hvordan de transporterer dem derhen. Det er vigtigt at være opmærksom på, at nedenstående afsnit giver udtryk for det gennemsnitlige billede i regionen, og at det derfor kan forekomme, at enkelte kommuner i regionerne kan afvige betydeligt fra dette generelle billede.

Region Hovedstaden

Tabel 2 nedenfor opsummerer de væsentligste resultater, der i denne kortlægning er blevet præsenteret for Region Hovedstaden for skoleåret 2014/2015. Under figuren giver vi en uddybende beskrivelse af det generelle billede af skolernes brug af undervisningstilbud samt transport til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i regionen.

Tabel 2

Fordelinger på væsentlige spørgsmål – Region Hovedstaden sammenlignet med nationalt gennemsnit

SKOLERNES BRUG AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	4 gange eller derover		2-3 gange		Én gang eller derunder	
	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit
Hvor meget kom skolens elever ud til undervisning? (N = 97/423)	42 %	26 %	52 %	49 %	6 %	25 %
SKOLELEDERNES VURDERING AF BRUGEN AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	Mindre end de burde		Tilpas		Mere end de burde	
	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit
Fik eleverne mere eller mindre undervisning end de burde? (N = 97/421)	21 %	38 %	76 %	60 %	3 %	2 %
SKOLERNES BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER						
	Ofte		Af og til		Sjældent	
	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit
Offentlig transport (N = 91/389)	93 %	63 %	7 %	27 %	0 %	11 %
Gåben (N = 78/293)	19 %	19 %	49 %	38 %	32 %	43 %
Cykel (N = 78/344)	30 %	27 %	47 %	46 %	23 %	27 %
Privat bus (N = 53/317)	2 %	16 %	19 %	40 %	79 %	45 %
Skolebus (N = 14/156)	21 %	32 %	21 %	38 %	57 %	30 %
Forældrekørsel (N = 29/235)	0 %	7 %	17 %	40 %	83 %	53 %
SKOLERNES GEOGRAFISKE PLACERING I FORHOLD TIL KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	I høj grad/I nogen grad			I mindre grad/Slet ikke		
	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit	Hovedstaden	Gennemsnit
Er skolen godt geografisk placeret? (N = 101/436)	86 %	53 %	14 %	47 %		

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

I Region Hovedstaden kom 42 pct. af skolernes elever i gennemsnit ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer fire gange eller derover. 52 pct. af skolernes elever kom i gennemsnit ud til undervisning to eller tre gange, mens eleverne på de resterende 6 pct. af skolerne i gennemsnit kun kom ud til undervisning én gang eller derunder i løbet af skoleåret. Dermed kom elever fra Region Hovedstaden ud på væsentlig flere besøg end elever fra andre regioner. I Region Hovedstaden

gjorde samtlige skoler brug af offentlig transport (100 pct.) i forbindelse med transport af deres elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, mens henholdsvis 89 pct. af skolerne brugte gåben, og 88 pct. anvendte cykler som transportform. Blandt de transportformer, der anvendes af færrest i Region Hovedstaden, finder vi transportformerne privat bus, forældre kørsel og skolebus, hvor henholdsvis 59 pct. af skolerne anvendte privat bus, 34 pct. anvendte forældre kørsel og 16 pct. anvendte skolebus. Blandt de skoler, der anvendte de tre sidstnævnte transportformer, blev særligt forældre kørsel og privat bus kun brugt meget lidt, hvor henholdsvis 83 pct. af skolelederne angiver, at de sjældent brugte forældre kørsel, mens 79 pct. af skolelederne angiver, at de sjældent brugte privat bus som transportform. En del af forklaringen på den store andel af skoler, der benytter sig af gåben og cykler, kan findes i skolernes geografiske placering i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. 86 pct. af skolelederne i Region Hovedstaden vurderer nemlig, at deres skole i høj eller nogen grad er godt placeret geografisk i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, de ønsker at benytte, mens de resterende 14 pct. angiver, at de kun i mindre grad eller slet ikke er godt placeret. Dette afspejler sig også i andelen af skoleledere (57 pct.), der angiver, at prisen på transport i høj eller nogen grad har betydning for deres skoles planlægning af besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, hvilket er den laveste andel blandt alle regionerne. 76 pct. af skolelederne i Region Hovedstaden angiver desuden, at de er tilfredse med, hvor meget undervisning deres elever fik på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret.

Region Hovedstaden bærer præg af at være en region, hvor størstedelen af skolerne generelt er godt placeret i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, og hvor der er god mulighed for at anvende offentlig transport samt gåben og cykel.

Region Midtjylland

Tabel 3 nedenfor opsummerer de væsentligste resultater, der i denne kortlægning er blevet præsenteret for Region Midtjylland for skoleåret 2014/2015. Under figuren giver vi en uddybende beskrivelse af det generelle billede af skolernes brug af undervisningstilbud samt transport til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i regionen.

Tabel 3

Fordelinger på væsentlige spørgsmål – Region Midtjylland sammenlignet med nationalt gennemsnit

SKOLERNES BRUG AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	4 gange eller derover		2-3 gange		Én gang eller derunder	
	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit
Hvor meget kom skolens elever ud til undervisning? (N = 112/423)	19 %	26 %	52 %	49 %	29 %	25 %
SKOLELEDERNES VURDERING AF BRUGEN AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	Mindre end de burde		Tilpas		Mere end de burde	
	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit
Fik eleverne mere eller mindre undervisning end de burde? (N = 109/421)	40 %	38 %	58 %	60 %	2 %	2 %
SKOLERNES BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER						
	Ofte		Af og til		Sjældent	
	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit
Offentlig transport (N = 103/389)	51 %	63 %	34 %	27 %	16 %	11 %
Gåben (N = 73/293)	10 %	19 %	44 %	38 %	47 %	43 %
Cykel (N = 89/344)	24 %	27 %	46 %	46 %	30 %	27 %
Privat bus (N = 94/317)	16 %	16 %	43 %	40 %	42 %	45 %
Skolebus (N = 44/156)	23 %	32 %	48 %	38 %	30 %	30 %
Forældre kørsel (N = 74/235)	14 %	7 %	37 %	40 %	50 %	53 %
SKOLERNES GEOGRAFISKE PLACERING I FORHOLD TIL KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	I høj grad/I nogen grad			I mindre grad/Slet ikke		
	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit	Midtjylland	Gennemsnit
Er skolen godt geografisk placeret? (N = 116/436)	49 %	53 %	51 %	51 %	47 %	47 %

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

19 pct. af skolelederne fra Region Midtjylland angiver, at deres elever i gennemsnit fik undervisning fire gange eller derover i løbet af skoleåret, mens 52 pct. angiver, at eleverne kom ud til undervisning mellem to og tre gange. De resterende 29 pct. af skolelederne angiver i spørgeskemaundersøgelsen, at deres elever kun kom ud til undervisning én gang eller derunder. Region Midtjylland er den region, der har den højeste andel af skoler (93 pct.), der benytter sig af privat bus til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Privat bus er dermed næsten en lige så anvendt transportform som offentlig transport, som 98 pct. af skolerne i regionen anvender. I Region Midtjylland bruger 86 pct. af skolerne desuden cykel, mens 75 pct. benytter sig af forældre kørsel og 71 pct. af gåben. Hvad angår skolernes geografiske placering i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i Region Midtjylland, angiver 49 pct. af skolelederne, at de i høj eller nogen grad er godt placeret, mens de resterende 51 pct. angiver, at de kun i mindre grad eller slet ikke er godt placeret. 58 pct. af skolelederne angiver, at de er tilfredse med den mængde undervisning deres elever fik på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i løbet af skoleåret, mens 40 pct. mener, at de fik mindre undervisning, end de burde have haft.

Alt i alt er *Region Midtjylland* en gennemsnitlig region, hvor skolerne hverken er rigtig dårligt eller rigtig godt placeret geografisk i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, ligesom eleverne på skolerne i regionen hverken kommer betydeligt meget eller betydeligt lidt ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Selvom *Region Midtjylland* rammer gennemsnittet, kan resultaterne sandsynligvis dække over nogle store interne forskelle, da *Region Midtjylland* er karakteriseret ved både at have storbyen Aarhus med stor koncentration af kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, samt områder med væsentlig mindre koncentration af kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer.

Region Nordjylland

Tabel 4 nedenfor opsummerer de væsentligste resultater, der i denne kortlægning er blevet præsenteret for *Region Nordjylland* for skoleåret 2014/2015. Under figuren giver vi en uddybende beskrivelse af det generelle billede af skolernes brug af undervisningstilbud samt transport til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i regionen.

Tabel 4

Fordelinger på væsentlige spørgsmål – *Region Nordjylland* sammenlignet med nationalt gennemsnit

SKOLERNES BRUG AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	4 gange eller derover		2-3 gange		Én gang eller derunder	
	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit
Hvor meget kom skolens elever ud til undervisning? (N = 56/423)	27 %	26 %	41 %	49 %	32 %	25 %
SKOLELEDERNES VURDERING AF BRUGEN AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	Mindre end de burde		Tilpas		Mere end de burde	
	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit
Fik eleverne mere eller mindre undervisning end de burde? (N = 57/421)	47 %	38 %	51 %	60 %	2 %	2 %
SKOLERNES BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER						
	Ofte		Af og til		Sjældent	
	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit
Offentlig transport (N = 53/389)	51 %	63 %	40 %	27 %	9 %	11 %
Gåben (N = 34/293)	9 %	19 %	24 %	38 %	68 %	43 %
Cykel (N = 43/344)	19 %	27 %	44 %	46 %	37 %	27 %
Privat bus (N = 48/317)	23 %	16 %	48 %	40 %	29 %	45 %
Skolebus (N = 21/156)	48 %	32 %	29 %	38 %	24 %	30 %
Forældre kørsel (N = 33/235)	9 %	7 %	42 %	40 %	49 %	53 %
SKOLERNES GEOGRAFISKE PLACERING I FORHOLD TIL KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	I høj grad/I nogen grad			I mindre grad/Slet ikke		
	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit	Nordjylland	Gennemsnit
Er skolen godt geografisk placeret? (N = 56/436)	34 %	53 %	66 %	47 %		

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Cirka en tredjedel af skolerne i *Region Nordjylland* angiver, at deres elever i gennemsnit i løbet af skoleåret, kun kom ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer én gang eller derunder. *Region Nordjylland* er dermed den region, hvor den største andel af skolerne angiver, at eleverne kom ud til undervisning én gang eller mindre. Af de resterende skoler i regionen angiver 41 pct. af skolelederne, at

eleverne kom ud til undervisning mellem to og tre gange, mens 27 pct. angiver, at eleverne kom ud til undervisning fire gange eller derover. I Region Nordjylland anvender skolerne et bredt udvalg af transportformer, og også her er offentlig transport den transportform, den største andel af skolerne anvender (98 pct.). Dernæst kommer privat bus, som 91 pct. af skolerne bruger som transportform, mens cykel anvendes af 80 pct. af skolerne. Forældrekørsel anvendes af 64 pct. af skolerne, og gåben anvendes af 63 pct. Om sidstnævnte transportform vil vi dog nævne, at 68 pct. af skolerne kun anvendte gåben sjældent. I Region Nordjylland vurderer kun 34 pct. af skolelederne, at deres skole i høj eller nogen grad er godt placeret geografisk i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, de ønsker at benytte, hvilket er den laveste andel blandt alle regionerne. De resterende 66 pct. af skolelederne vurderer, at de i mindre grad eller slet ikke er godt placeret. Hvad angår mængden af undervisning, eleverne har fået på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i løbet af skoleåret 2014/2015, angiver 51 pct. af skolelederne, at de er tilfredse, mens 47 pct. af skolelederne angiver, at de vurderer, at deres elever fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft. 96 pct. af de skoleledere fra Region Nordjylland, der angav, at deres elever ikke fik undervisning nok, angiver prisen på transport som en af grundene til, at eleverne ikke kom nok ud, mens 41 pct. angiver, at der ikke var tilgængelige transportmuligheder.

Samlet set viser vores kortlægning af transportudfordringerne, at *Region Nordjylland* oplever den største udfordring i forhold til geografisk placering, og at dette kommer til udtryk i skolernes mulighed for at benytte undervisningsmuligheder på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Særligt den lave andel af skoler, der ofte benytter henholdsvis cykel og gåben i regionen, samt den store andel af skoleledere, der mener, at de i mindre grad eller slet ikke er godt placeret geografisk, antyder, at afstandene til kulturinstitutionerne og de eksterne læringsmiljøer er en begrænsende faktor for skolernes brug af dem.

Region Sjælland

Tabel 5 nedenfor opsummerer de væsentligste resultater, der i denne kortlægning er blevet præsenteret for Region Sjælland for skoleåret 2014/2015. Under figuren giver vi en uddybende beskrivelse af det generelle billede af skolernes brug af undervisningstilbud samt transport til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i regionen.

Tabel 5

Fordelinger på væsentlige spørgsmål – Region Sjælland sammenlignet med nationalt gennemsnit

SKOLERNES BRUG AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	4 gange eller derover		2-3 gange		Én gang eller derunder	
	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit
Hvor meget kom skolens elever ud til undervisning? (N = 59/423)	14 %	26 %	56 %	49 %	31 %	25 %
SKOLELEDERNES VURDERING AF BRUGEN AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	Mindre end de burde		Tilpas		Mere end de burde	
	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit
Fik eleverne mere eller mindre undervisning end de burde? (N = 58/421)	43 %	38 %	52 %	60 %	5 %	2 %
SKOLERNES BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER						
	Ofte		Af og til		Sjældent	
	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit
Offentlig transport (N = 57/389)	75 %	63 %	18 %	27 %	7 %	11 %
Gåben (N = 44/293)	23 %	19 %	32 %	38 %	46 %	43 %
Cykel (N = 48/344)	17 %	27 %	58 %	46 %	25 %	27 %
Privat bus (N = 44/317)	16 %	16 %	34 %	40 %	50 %	45 %
Skolebus (N = 24/156)	21 %	32 %	42 %	38 %	38 %	30 %
Forældre kørsel (N = 39/235)	8 %	7 %	54 %	40 %	39 %	53 %
SKOLERNES GEOGRAFISKE PLACERING I FORHOLD TIL KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	I høj grad/I nogen grad			I mindre grad/Slet ikke		
	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit	Sjælland	Gennemsnit
Er skolen godt geografisk placeret? (N = 60/436)	40 %	53 %	60 %		47 %	

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Region Sjælland er den region, hvor den laveste andel af skoleledere (14 pct.) angiver, at deres elever i gennemsnit kom ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer fire gange eller derover i løbet af skoleåret. Hertil kommer 56 pct. af skolelederne, der angiver, at deres elever i gennemsnit kom ud til undervisning to til tre gange, samt 31 pct. af skolelederne, der angiver, at deres elever fik undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer én gang eller derover. I Region Sjælland gør en meget stor andel af skolerne, ligesom i de øvrige regioner, brug af offentlig transport. 98 pct. af skolelederne svarer, at de gjorde brug af offentlig transport til at transportere deres elever til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Også cykel, privat bus, gåben og forældre kørsel er anvendt af en relativt stor andel af skolerne i Region Sjælland, hvor henholdsvis 89 pct. anvender cykel, 82 pct. anvender privat bus, 79 pct. anvender gåben, og 72 pct. anvender forældre kørsel. Skolerne gør altså brug af en bred vifte af transportformer, når de transporterer deres elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. I Region Sjælland vurderer 40 pct. af skolelederne, at de i høj eller nogen grad er godt placeret geografisk i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, de ønsker at benytte, mens de resterende 60 pct. kun mener, at de i mindre grad eller slet ikke er godt

placeret. I forhold til mængden af undervisning, eleverne fik på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, er 52 pct. af skolelederne tilfredse, mens 43 pct. af skolelederne vurderer, at deres elever fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft. De resterende 5 pct. af skolelederne i Region Sjælland mener, at deres elever fik mere undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015, end de burde have haft.

Kortlægningen indikerer, at *Region Sjælland* har større udfordringer med den geografiske placering end gennemsnittet. Dette udmønter sig blandt andet i antallet af besøg som eleverne i regionen kommer ud på, hvilket er det laveste blandt alle regioner.

Region Syddanmark

Tabel 6 nedenfor opsummerer de væsentligste resultater, der i denne kortlægning er blevet præsenteret for Region Syddanmark for skoleåret 2014/2015. Under figuren giver vi en uddybende beskrivelse af det generelle billede af skolernes brug af undervisningstilbud samt transport til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i regionen.

Tabel 6

Fordelinger på væsentlige spørgsmål – Region Syddanmark sammenlignet med nationalt gennemsnit

SKOLERNES BRUG AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	4 gange eller derover		2-3 gange		Én gang eller derunder	
	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit
Hvor meget kom skolens elever ud til undervisning? (N = 100/423)	27 %	26 %	42 %	49 %	31 %	25 %
SKOLELEDERNES VURDERING AF BRUGEN AF UNDERVISNINGSTILBUD PÅ KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	Mindre end de burde		Tilpas		Mere end de burde	
	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit
Fik eleverne mere eller mindre undervisning end de burde? (N = 100/421)	42 %	38 %	57 %	60 %	1 %	2 %
SKOLERNES BRUG AF FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER						
	Ofte		Af og til		Sjældent	
	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit
Offentlig transport (N = 85/389)	42 %	63 %	39 %	27 %	19 %	11 %
Gåben (N = 64/293)	31 %	19 %	31 %	38 %	38 %	43 %
Cykel (N = 86/344)	38 %	27 %	37 %	46 %	24 %	27 %
Privat bus (N = 78/317)	21 %	16 %	49 %	40 %	31 %	45 %
Skolebus (N = 53/156)	42 %	32 %	36 %	38 %	23 %	30 %
Forældre kørsel (N = 60/235)	0 %	7 %	47 %	40 %	53 %	53 %
SKOLERNES GEOGRAFISKE PLACERING I FORHOLD TIL KULTURINSTITUTIONER/EKSTERNE LÆRINGSMILJØER						
	I høj grad/I nogen grad			I mindre grad/Slet ikke		
	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit	Syddanmark	Gennemsnit
Er skolen godt geografisk placeret? (N = 103/436)	44 %	53 %	56 %	47 %		

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Blandt skolelederne i Region Syddanmark angiver 27 pct., at deres elever kom ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer fire gange eller derover, mens 42 pct. af skolelederne angiver, at deres elever i gennemsnit kom ud til undervisning mellem to og tre gange. De resterende 31 pct. af

skolelederne angiver, at deres elever i gennemsnit kom på ét besøg eller derunder i løbet af skoleåret. Dermed ligger Region Syddanmark tæt på det nationale gennemsnit. Region Syddanmark er den eneste region, hvor offentlig transport ikke er den transportform, der anvendes af flest skoler. Her overstiger andelen af skoler, der anvender cykel som transportform (94 pct.), nemlig den andel af skoler, der anvender offentlig transport (92 pct.), om end der er tale om en meget lille forskel. 85 pct. af skolerne i regionen gør desuden brug af privat bus, mens 71 pct. benytter sig af gåben, 67 pct. benytter forældre kørsel, og 59 pct. benytter skolebus. De skoler i Region Syddanmark, der benytter sig af henholdsvis cykel og gåben, er desuden dem, der oftest anvender transportformerne blandt alle regionerne. Henholdsvis 38 pct. og 31 pct. af skolelederne i regionen angiver, at deres skole brugte cykel og gåben "Ofte". Blandt skolelederne i Region Syddanmark vurderer 44 pct., at deres skole i høj eller nogen grad er godt placeret i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, de ønsker at gøre brug af, hvilket blot er lidt lavere end det nationale gennemsnit. 57 pct. af skolelederne i regionen er tilfredse med, hvor meget undervisning deres elever fik på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, mens 42 pct. af skolelederne mener, at de fik mindre undervisning uden for skolen, end de burde have haft.

Alt i alt er *Region Syddanmark* en gennemsnitlig region, hvad angår geografisk placering i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer samt antallet af besøg, eleverne kommer ud på.

KAPITEL 5: KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

Nationalt netværk af skoletjenester har i denne kortlægning omkring skolernes transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015 tegnet et billede af, hvilke transportformer skolerne bruger, samt hvilken rolle transport spiller, når skolerne skal planlægge brug af undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Ligeledes har vi med kortlægningen givet overblik over en række forskellige transportløsninger fra hele landet og afdækket en række fordele og udfordringer ved de forskellige transportløsningers måde at tildele skolerne økonomiske midler til transport på.

På baggrund af undersøgelsens resultater kan vi overordnet konkludere, at:

Gode transportmuligheder har betydning for omfanget af skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, men transportmulighederne er ikke en altafgørende faktor for skolernes brug af disse undervisningstilbud.

Dette kommer blandt andet til udtryk i sammenhængen mellem skoleledernes vurdering af deres skoles geografiske placering og omfanget af skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer (se figur 2). Det er også tydeligt i de regionale forskelle, hvor Region Hovedstaden, der har det mest omfattende offentlige transportnet, har en væsentlig højere frekvens af undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer end de øvrige regioner (se figur 1). At transporten ikke er en altafgørende faktor kommer blandt andet til udtryk i, at selv blandt de skoleledere, der vurderer, at deres skole slet ikke er godt placeret i forhold til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, er der stadig 62 pct., der angiver, at deres elever kommer ud til undervisning to gange eller mere på et år. Det tyder på, at skolerne er gode til at finde løsninger på udfordringerne, fx ved at bruge forældrekoordination eller ved at vælge undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i lokalområdet.

Denne overordnede konklusion suppleres med følgende konklusioner og anbefalinger:

Fokus på den offentlige transport vil have størst betydning for skolerne

Offentlig transport er den mest anvendte transportform, men brugen af den medfører også en række udfordringer for skolerne. Offentlig transport er ubetinget den transportform, flest skoler i landet bruger, og er samtidig den transportform, skolerne anvender hyppigst. Skolerne oplever dog både økonomiske, logistiske og tidsmæssige udfordringer med denne transportform, hvor særligt betingelserne for skolers rejser med den offentlige transport er en stor udfordring for skolerne. Det gælder særligt det begrænsede tidsrum, skolerne må rejse med den offentlige transport i, som er en følge af den anvendte betalingsform. Da brugen af offentlig transport er så udbredt over hele landet (97 pct. angiver, at de benytter den offentlige transport (se figur 10)), vil en forbedring af vilkårene for brug af den offentlige transport have størst betydning for skolerne som helhed. Det er interessant i denne sammenhæng, at økonomien ikke fremhæves entydigt som den største udfordring ved brug af den offentlige transport, da en lige så stor andel af skoleledere angiver udfordringer med logistik og tidsforbrug som den vigtigste udfordring. Overordnet set er den offentlige transport den transportform, hvor faktorerne økonomi, logistik og tidsforbrug vurderes som mest ligeværdige udfordringer i sammenligning med de øvrige transportformer.

Anbefaling

- *For aktører bag transportløsninger (eksisterende såvel som fremtidige):* Vær opmærksom på, at de transportløsninger, der involverer brug af offentlig transport, retter fokus på, hvordan skolernes adgang til denne transportform kan forbedres. En forbedring af skolernes adgang til den offentlige transport vil komme flest skoler til gode sammenlignet med andre transportformer. Ved forbedring af adgangen til brug af offentlig transport er det vigtigt, at der ikke kun fokuseres på at reducere prisen, men i ligeså høj grad at minimere udfordringer med logistik og tidsforbrug.

Logistik i forbindelse med transport fylder meget i lærernes hverdag

Skoledagens længde og det tidsrum den finder sted i, har stor indflydelse på lærernes planlægning af undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer og dermed også på deres valg af transportform. Kortlægningen indikerer, at logistiske udfordringer har stor betydning for lærernes overvejelser, når de skal vælge transportform. De logistiske udfordringer handler for lærerne bl.a. om, at hverken elever eller lærere må komme for sent tilbage til skolen pga. andre forpligtigelser, men også sammenhængen mellem elevernes mødetid og mulig afgangstid kan skabe unødigt ventetid. Usikkerhed omkring afgangstider og om, hvorvidt klassen kan risikere at strandе på en destination, fylder hos lærerne. Se fx afsnittet *Offentlig transport* i kapitel 3. De logistiske udfordringer kan have betydning for, hvilke transportformer lærerne anser som mulige at anvende, og dermed også hvilke transportformer de fravælger.

Anbefaling

- *For aktører bag transportløsninger (eksisterende såvel som fremtidige):* Vær opmærksom på at forsøge at minimere skolernes logistiske udfordringer ved brug af transportløsningen ved fx at gøre tidspunkter for anvendelsen af transportløsningen så fleksible som muligt.

Transport til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer kan bidrage til læring

For eleverne er der et stort læringspotentiale forbundet med transport til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Kortlægningen viser, at både skoleledere og særligt lærere har en opmærksomhed på, at transporten til og fra kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer er medvirkende til at opdrage og danne eleverne, styrke deres sociale relationer og lære eleverne de regler, der er forbundet med at begå sig i de enkelte transportformer (fx færdselsregler i forbindelse med cykling, eller regler for opførsel i den offentlige transport). Eleverne får også konkret erfaring med brugen af selve transportformen, så de på sigt selv kan begå sig i den.

Anbefaling

- *For skoleverdenen:* Vær opmærksom på at udnytte det læringspotentiale, der ligger i transportsituationen, og tag det med i overvejelserne, når der vælges transportform.
- *For kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer:* Vær opmærksom på, hvor meget transporten fylder for både elever og lærere, når de skal benytte undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Overvej, hvordan transporttiden kan spille sammen med den udbudte undervisning,

fx ved at udvikle forslag til aktiviteter og øvelser, der kan gennemføres under transporten og understøtte undervisningen.

- *For aktører bag transportløsninger:* Vær opmærksom på, om læringspotentialer i forbindelse med brugen af den konkrete transportløsning udnyttes.

Forskellige geografiske områder har brug for forskellige løsninger

Kortlægningen viser store regionale forskelle i, hvor mange gange eleverne kommer ud til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i løbet af et skoleår (se figur 1), hvilket særligt relaterer sig til skolernes geografiske placering i forhold til relevante kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer (se figur 2). Kortlægningen viser endvidere, at der er store regionale forskelle på, hvilke transportformer skolerne bruger, og hvor ofte de anvender dem. Selvom offentlig transport er den transportform, den største andel af skolerne anvender, er der stadig store regionale forskelle på, hvor ofte de forskellige transportformer bruges. Hvor fx kun 2 pct. af skolerne i Region Hovedstaden ofte gør brug af busser fra private busselskaber til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer (se tabel 2), gør det samme sig gældende for hele 23 pct. af skolerne i Region Nordjylland (se tabel 4).

Dette viser, at de geografiske forskelle har betydning, når man skal vurdere, hvor hensigtsmæssige de forskellige transportformer er. Ud over offentlig transport, som en meget stor del af skolerne bruger, er det altså ikke muligt at identificere én anden transportform, som alle skoler vil få ligeværdig glæde af at få styrket. Styrkelse af forskellig transportformer vil have forskellig betydning i forskellige dele af landet. Det er vigtigt at påpege, at de regionale forskelle, der er observeret i denne undersøgelse, ikke kan bruges som argument for ensartethed inden for den enkelte region. Hvad der kendetegner de forskelle, der er gældende indenfor hver region – om der fx er forskelle mellem by og land, befolkningstæthed, eller noget tredje - har ikke været muligt at undersøge inden for rammerne af denne kortlægning.

Anbefaling

- *For aktører bag transportløsninger (eksisterende såvel som fremtidige):* Vær opmærksom på, at én transportløsning ikke nødvendigvis kan løse alle skolernes transportudfordringer, og tag højde for regionale karakteristika, når der udvikles løsninger.

En god transportløsning skal ikke kun være billig eller gratis for skolerne, men også tage højde for logistik og tidsforbrug

Selvom økonomi i mange tilfælde er den største forhindring for at løse skolernes transportudfordringer, er det vigtigt, at de enkelte transportløsninger ikke kun har fokus på at minimere skolernes omkostninger ved at transportere elever til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Kortlægningen viser, at det er en blanding af mange faktorer, der har betydning for skolernes transportmuligheder og valg af transportform, samt at økonomi, logistik og tidsforbrug vurderes som stort set ligeværdige udfordringer for transport af elever til kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, afhængig af hvilken transportform der gøres brug af. En god transportløsning, uanset om der fx er tale om en pulje, en kulturbus eller noget helt tredje, er en løsning, der både er billig eller gratis, og ikke kræver for meget administrativt arbejde og tid for skolerne. Hvis ikke alle parametre tænkes ind i den enkelte transportløsning, risikerer man, at det ene parameter bliver en hindring for transportløsningens anvendelighed.

Anbefaling

- *For aktører bag transportløsninger (eksisterende såvel som fremtidige):* Vær opmærksom på, at undersøge, i hvor høj grad den konkrete transportløsning bidrager til løsning af både økonomiske, logistiske og tidsmæssige udfordringer og ligeledes ikke skaber nye udfordringer for skolerne. Dette kan fx gøres gennem en evaluering eller en forundersøgelse, der bl.a. undersøger lærernes (forventede) arbejdsprocesser i forbindelse med brug af transportløsningen. Efterfølgende anbefales det at fokusere på at optimere de mest begrænsende faktorer.

Til inspiration for dette, kan der tages udgangspunkt i følgende spørgsmål:

- *Økonomi:* Er egenbetalingen for skoler forenelig med skolens budgetter?
- *Logistik:* Hænger tidsrummet for brugen af transportløsningen sammen med skoledagens udstrækning og kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøers åbningstider? Hvor krævende er booking/billetkøb? Er der usikkerhed forbundet med reservation af transporten? Kan transportløsningen bruges til alle de udflugtsmål, der er relevante for læreren? Hvordan sikres det, at lærerne på skolerne har kendskab til transportløsningen?
- *Tidsforbrug:* Hvor lang tid tager transporten af eleverne? Hvor lang tid skal læreren bruge på forberedende arbejde fx booking eller ansøgning?

Til videre inspiration kan der kigges på tabel 1 i kapitel 4 samt bilag 1 med beskrivelser af eksisterende transportløsninger. Her beskrives detaljer omkring de enkelte transportløsninger, deres baggrund, opbygning og administration.

Løsning af transportudfordringer kræver bidrag fra mange aktører

Både eksterne aktører såvel som skolerne selv, kan medvirke til at løse skolernes transportudfordringer. Kortlægningen viser, at der findes et bredt udvalg af transportløsninger, der kan medvirke til at imødekomme nogle af de udfordringer, skolerne oplever i forbindelse med transport af deres elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer. Disse transportløsninger er både drevet af kommunale såvel som private aktører. Kortlægningen viser dog også eksempler på skoler, der selv forsøger at imødekomme udfordringer forbundet med transport, fx ved at skabe et cykelberedskab med ekstra cykler og cykelhjelme, der skal lette de logistiske udfordringer, der ofte er forbundet med transport på cykel.

Anbefaling

- *For skoleverdenen:* Vær opmærksom på, at skolen selv kan bidrage til anvendeligheden af lokale transportløsninger ved at udvikle understøttende procedurer og praksisser.
- *For kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer:* Vær opmærksom på, at I kan samarbejde med både skoler, kommuner og private aktører, om at stille transportformer til rådighed.

LITTERATUR

Danmarks Evalueringsinstitut, 2014: *Inspiration til arbejdet med skolereformen. De første erfaringer med en længere og mere varieret skoledag*. Danmarks Evalueringsinstitut.

Deloitte, 2014: *Den åbne skole*. Undervisningsministeriet.

Nationalt netværk af skoletjenester, 2014: *Kommunernes understøttelse af kulturinstitutionernes undervisning*. Undervisningsministeriet og Kulturministeriet.

BILAG

Bilag 1: Detaljerede beskrivelser af transportløsninger

KULTURTJENESTEBUSSEN
Transportløsningens geografiske dækning
Guldborgsund og Vordingborg Kommuner.
Målgruppe
Alle folkeskolens klassetrin samt dagtilbud.
Bidragydere (økonomisk og administrativt)
Ordningen er finansieret af et overskud i Kulturtjenestens budget fra 2011-2014.
Destination(er)
Kulturtjenestebussen kører kun til de institutioner, der er med i Kulturtjenestens kontingentordning, dvs. Fuglsang Kunstmuseum, Museum Lolland-Falster, Storstrøms Kammerensemble, Museum Sydøstdanmark (Danmarks Borgcenter), Folkekirkens Skoletjeneste SYLF, REFA's skoletjeneste, Culthus og Billedfabrikken, Teatret Masken, Knuthenborg Safaripark, LollandBibliotekerne, Guldborgsund-bibliotekerne, Guldborgsund Musikskole, Lolland Musikskole, Vordingborg Musik- og Billedskole, Vordingborg Bibliotekerne, Middelaldercentret, Cantabile 2 og Avnø Naturcenter.
Transportform(er)
Private busser.
Tidspunkt
Rejserne aftales specifikt i forbindelse med de enkelte bookninger, men ligger inden for en tidsramme, da de busser, der bookes, normalt kører skolebuskørsel. Der er afgang mellem cirka kl. 8.00 og 9.00 og hjemtransport mellem cirka kl. 13.00 og 14.00.
Administration, booking og tildeling af midler/kørsler
Der er ansøgningsfrist én gang om måneden, og skolerne modtager svar på deres ansøgning inden for to uger. Ansøgning foregår online via Kulturtjenesten.dk, og midlerne tildeles af Kulturtjenesten efter først-til-mølle-princippet. Kulturtjenesten forbeholder sig dog ret til at afvise ansøgninger grundet en ønsket jævn fordeling af midlerne mellem dagtilbud og skoler samt mellem forskellige klassetrin. For at sikre at så mange børn og unge får gavn af ordningen som muligt, tilgodeses ansøgninger, hvor bussen er fyldt. Når en ansøgning bevilges med et transporttilskud, booker Kulturtjenesten turen ved et lokalt privat busselskab, hvorefter skolen selv bekræfter tidspunkt og aftale direkte med selskabet.
Transportløsningens fortid og fremtid
Kulturtjenesten, der administrerer Kulturtjenestebussen, startede i 2011 som et samarbejde mellem Guldborgsund Kommune og Lolland Kommune. I 2014 blev Kulturtjenesten udvidet med Vordingborg Kommune og blev samtidig en forening. I den forbindelse afsatte man restpenge fra budgettet til en transportpulje. En del af denne transportpulje finansierer Kulturtjenestebussen. Skolerne har kunnet booke bussen siden marts 2015, men midlerne er nu opbrugt. I foråret 2016 tages der stilling til ordningens fremtid.
Målsætning med transportløsningen
Formålet med Kulturtjenestebussen er at bidrage til, at dagtilbud og skoler uanset geografisk placering kan indgå i samarbejde med og benytte kultur- og læringsforløb hos Kulturtjenestens deltagende aktører.
Mere info
Læs mere om Kulturtjenestebussen på www.kulturtjenesten.dk/gratis-transport/kulturtjenestebussen , eller kontakt Kulturtjenesten på kontakt@kulturtjenesten.dk .

LOLLANDBUSSEN
Transportløsningens geografiske dækning
Lolland Kommune.
Målgruppe
Skoler og dagtilbud.
Bidragssydere (økonomisk og administrativt)
Ordningen er finansieret af et overskud i Kulturtjenestens budget fra 2011-2014 samt af et tilskud fra Skoleforvaltningen i Lolland Kommune.
Destination(er)
Lollandbussen kører kun til de institutioner, der er med i Kulturtjenestens kontingentordning, dvs. Fuglsang Kunstmuseum, Museum Lolland-Falster, Storstrøms Kammerensemble, Museum Sydøstdanmark (Danmarks Borgcenter), Folkekirkens Skoletjeneste SYLF, REFA's skoletjeneste, Culthus og Billedfabrikken, Teatret Masken, Knuthenborg Safaripark, LollandBibliotekerne, Guldborgsund-bibliotekerne, Guldborgsund Musikskole, Lolland Musikskole, Vordingborg Musik- og Billedskole, Vordingborg Bibliotekerne, Middelaldercentret, Cantabile 2 og Avnø Naturcenter.
Transportform(er)
Private busser med plads til maks. 55 personer.
Tidspunkt
Ingen begrænsning.
Administration, booking og tildeling af midler/kørsler
Der er ansøgningsfrist én gang om måneden, og skolerne modtager svar på deres ansøgning inden for to uger. Ansøgning foregår online via Kulturtjenesten.dk, og midlerne tildeles af Kulturtjenesten efter først-til-mølle-princippet. Kulturtjenesten forbeholder sig dog ret til at afvise ansøgninger grundet et ønske om en jævn fordeling af midlerne mellem dagtilbud og skoler samt mellem forskellige klassetrin. For at sikre at så mange børn og unge får gavn af ordningen som muligt, tilgodeses ansøgninger, hvor bussen er fyldt. Når en ansøgning godkendes, booker Kulturtjenesten turen ved et lokalt privat busselskab, hvorefter skolen selv bekræfter tidspunkt og aftale direkte med selskabet.
Transportløsningens fortid og fremtid
Kulturtjenesten, der administrerer Lollandbussen, startede i 2011 som et samarbejde mellem Guldborgsund Kommune og Lolland Kommune. I 2014 blev Kulturtjenesten udvidet med Vordingborg Kommune og blev samtidig en forening. I den forbindelse afsatte man restpenge fra budgettet til en transportpulje. En del af denne transportpulje finansierer til sammen Lollandbussen. Det har været muligt for skolerne at booke Lollandbussen siden marts 2015, og midlerne er endnu ikke opbrugt. I foråret 2016 tages der stilling til transportløsningens fremtid.
Målsætning med transportløsningen
Formålet med Lollandbussen er at bidrage til, at dagtilbud og skoler uanset geografisk placering kan indgå i samarbejde med og benytte kultur- og læringsforløb hos Kulturtjenestens deltagende aktører.
Mere info
Læs mere om Lollandbussen på www.kulturtjenesten.dk/gratis-transport/lollandbussen , eller kontakt Kulturtjenesten på kontakt@kulturtjenesten.dk .

ÅBEN SKOLE-KONTO

Transportløsningens geografiske dækning

Skive Kommune.

Målgruppe

Alle klassetrin i folkeskolen.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Skive Kommune.

Destination(er)

Skolerne kan bruge åben skole-kontoen til alle former for kørsel relateret til den åbne skole, herunder fx kørsel til lejrskoler, fælles valgfagspakke for udskoling via ungdomsskolen, sport, naturcenter og museer.

Transportform(er)

Skolerne vælger selv hvilken transportform, de vil gøre brug af, fx offentlig transport eller privat bus. Er det muligt for skolerne at benytte offentlig transport, skal de dog bruge denne transportform.

Tidspunkt

Skolerne vælger selv, hvornår transporten skal finde sted, men den skal dog ligge inden for skoletiden.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skive Kommune administrerer åben skole-kontoen, hvor igennem skolerne kan få betalt deres transport. Skolerne booker selv privat bus eller kørsel med offentlig transport direkte hos selskaberne, mens regningen sendes til betaling i Skive Kommune. Ved kortere rejser behøver skolerne ikke, på nuværende tidspunkt, at søge om tilsagn til at få deres udgifter dækket, mens skoler, der ønsker længere rejser (f.eks. med privat bus), skal sende en mail til skoleafdelingen i Skive Kommune, inden transporten bestilles.

Transportløsningens fortid og fremtid

Skive Kommune blev gennem skolernes høringsvar opmærksom på deres udfordringer med at komme ud til undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer. Derfor besluttede kommunen at flytte et beløb fra kommunens almindelige skolebefordringsbudget til en åben skole-konto, som skolerne kan bruge til at få dækket deres transportudgifter. Skolerne kunne benytte kontoen fra starten af skoleåret 2015/2016, og kontoen er tilgængelig for skolerne, indtil midlerne er brugt op. I slutningen af 2015 skal kontoen evalueres, blandt andet med henblik på at afklare hvordan kontoen skal fordeles fremover.

Målsætning med transportløsningen

En lang række tiltag i forbindelse med folkeskolereformen, den åbne skole samt fællesarrangementer i skolevæsenet giver skolerne udgifter til transport. Formålet med åben skole-kontoen er at fritage skolerne fra disse udgifter, så de har mulighed for at benytte sig af de etablerede initiativer herunder ekskursionskanon, læseplan for børnekultur mv.

Mere info

For mere info om transportløsningen kontakt Karina Kjeldgaard på kkje@skivekommune.dk.

FLEKSIBEL BUSKØRSEL

Transportløsningens geografiske dækning

Vejen Kommune.

Målgruppe

Alle klassetrin i folkeskolen samt dagtilbud (fx børnehaver og børnecentre) og SFO.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Vejen Kommune.

Destination(er)

Busserne kører fra skolernes stoppested/daginstitutionernes adresser og direkte til den valgte destination. Rutebusserne kan bookes til at køre overalt både inden for og uden for Vejen Kommune, mens svømmebusserne kun kan bookes til at køre inden for kommunegrænsen. Skolerne kan bruge busserne til alle undervisningsrelaterede besøg, udflugter m.v.

Transportform(er)

Både rutebusser og svømmebusser er busser fra et privat busselskab, der allerede bruges af skolen. Rutebusserne bruges til skolebuskørsel, mens svømmebusserne normalt bruges til at transportere elever til den obligatoriske svømmeundervisning. Hver bus har 47 pladser med sikkerhedsseler.

Tidspunkt

Rutebusserne kan kun bookes, når de ikke bruges til skolebuskørsel, dvs. mellem kl. 8.15 og 13.45. Svømmebusserne kan bookes, når de ikke er optaget af kørsel til og fra svømmeundervisning.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skoler og institutioner booker selv busserne via en formular eller alternativt ved at kontakte Teknik & Miljø i Vejen Kommune, der administrerer den fleksible buskørsel. Tildeling af buskørsel foretages af Teknik & Miljø og sker efter først-til-mølle-princippet. For booking af meget korte ture eller andre særlige bookinger kontaktes Teknik & Miljø. Vejen Kommune forsøger, så vidt det er muligt, at arrangere samkørsel og lignende fleksible ordninger. Der er ikke nogen deadline for, hvornår skolerne skal booke kørsel, og de kan forvente svar på deres booking inden for tre arbejdsdage. Vejen Kommune arbejder på at få et nyt bookingsystem, der bedre kan håndtere små bookinger, samkørsel o. lign.

Transportløsningens fortid og fremtid

Mens fleksibel kørsel med svømmebusser har eksisteret i kommunen, siden svømmeundervisningen blev obligatorisk, har kørsel med rutebusser kun været tilgængelig siden starten af skoleåret 2015/2016 som følge af folkeskolereformen. Begge busruter blev tidligere kørt af Sydtrafik, men er nu overgået til kommunalt regi med henblik på at servicere elever i kommunens skoler. Inden den fleksible kørsel med rutebusserne blev implementeret, blev Vejen Kommune i skoleåret 2014/2015 tildelt et beløb fra Undervisningsministeriets pulje til kommunale udviklingsprojekter (i forbindelse med omstillingen til en længere og mere varieret skoledag), hvoraf 80.000 kr. blev brugt til bustransport af kommunens elever. Her erfarer kommunen, hvor stor efterspørgsel der var på bustransport blandt kommunens skoler.

Målsætning med transportløsningen

Der er ikke formuleret nogen målsætning for transportløsningen.

Mere info

For mere info se www.laeringforalle.nu/2015/06/09/bestilling-af-bus/.

SKOLEBUS I HADERSLEV KOMMUNE

Transportløsningens geografiske dækning

Haderslev Kommune.

Målgruppe

Alle folkeskolens klassetrin samt dagtilbud (dagtilbud mod mindre egenbetaling).

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Haderslev Kommune.

Destination(er)

Alle institutioner inden for Haderslev Kommunes grænser, herunder også destinationer der indgår i Haderslev Kommunes Kulturpakke (læs mere på www.kulturpakker.dk/om-kulturpakker.asp).

Transportform(er)

Skolebusser drevet af private busselskaber.

Tidspunkt

Skolebussen kan bruges fra kl. 9.00 til 13.00 afhængig af skolebussernes ordinære køreplan på dagen.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skolerne skal ansøge om at bruge en skolebus til transport til og fra undervisningstilbud ved at sende en mail til Haderslev Kommunes koordinator for skolekørsel. Der skal ansøges senest tre uger inden afgang. Booking sker efter først-til-mølle-princippet.

Transportløsningens fortid og fremtid

Da Haderslev Kommune erfarede, at de ikke ville spare særlig mange penge ved kun at leje skolebusserne til ud- og hjemtransport af kommunens skoleelever, besluttede man at leje busserne hele dagen fra kl. 7.00 – 16.00 og bruge dem til svømmekørsel samt kørsel til undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i dagtimerne. Haderslev Kommunes skolebuskørsel skal i udbud i sommeren 2016, og herefter er det uvist, hvordan ordningen kommer til at fortsætte.

Målsætning med transportløsningen

Der er ikke formuleret nogen målsætning for ordningen.

Mere info

For mere info kontakt koordinator for skolekørsel Lone Nottelmann på lnot@haderslev.dk.

KULTURBUSSEN (VESTSJÆLLAND)
Transportløsningens geografiske dækning
Odsherred, Kalundborg, Holbæk, Sorø, Ringsted, Slagelse og Roskilde Kommuner.
Målgruppe
Alle grundskolens klassetrin (folke-, privat- og friskoler) samt dagtilbud.
Bidragssydere (økonomisk og administrativt)
Kulturbussen er finansieret af Nordea-fonden, og administreres af Museum Vestsjælland (projektejer).
Destination(er)
Kulturbussen kan benyttes til transport til de tre involverede kulturinstitutioner, uanset hvilken af de syv kommuner skolen kommer fra. De tre involverede kulturinstitutioner er: Museet for Samtidskunst, Sorø Kunstmuseum, og Museum Vestsjælland (herunder Holbæk Museum, Sorø Museum, Kalundborg Museum, Slagelse Museum, Flakkebjerg Skolemuseum, Malergården, Odsherreds Museum, Odsherreds Kunstmuseum, Ringsted Museum og Arkiv, Skælskør Bymuseum).
Transportform(er)
Kulturbussen er en bus lejet af et privat busselskab. Der kan max. være 50 elever i bussen.
Tidspunkt
Kulturbussen kører på de tidspunkter, der passer med det planlagte besøg på en af de tre involverede kulturinstitutioner. Når skolerne booker et besøg, aftaler den pågældende institution afhentnings- og ankomsttidspunkt for kørslen direkte med busselskabet og informerer herefter skolen.
Administration, booking og tildeling af midler/kørsler
De involverede kommuner har i et skoleår hver 20 kørselsdage til rådighed uanset kommunens størrelse. Køredagene fordeles mellem kommunernes skoler hovedsageligt via først-til-mølle-princippet, men afhængig af efterspørgslen vil der blive sørget for, at alle skoler bliver tilgodeset i forhold til antallet af køredage. Kulturbussen bookes online i forbindelse med booking af et undervisningsforløb. Der åbnes for bookinger umiddelbart inden sommerferien. Behandlingstiden på bookingen er typisk syv arbejdsdage.
Transportløsningens fortid og fremtid
Museum Vestsjælland oplevede, at det i høj grad var de samme skoler, der gjorde brug af museernes undervisningstilbud, særligt de skoler der kunne komme til museerne med bybus eller til fods. Museum Vestsjælland tog derfor, i samarbejde Sorø Kunstmuseum og Museet for Samtidskunst, initiativ til at søge tilskud fra Nordea-fonden til etablering af Kulturbussen. Dette resulterede i en bevilling på 3.380.000 kr. til projektet, der blev igangsat i skoleåret 2014/2015, og som løber til og med skoleåret 2016/2017. Kulturbussen blev evalueret i efteråret 2015, og der arbejdes på en forlængelse af ordningen.
Målsætning med transportløsningen
Med Kulturbussen sætter Museum Vestsjælland i samarbejde med Museet for Samtidskunst og Sorø Kunstmuseum fokus på museerne som rum for læring og oplevelser.
Mere info
Læs mere på www.kulturbus.dk , eller kontakt projektleder Kathrine Noes Sørensen på kns@vestmuseum.dk .

KULTURBUS

Transportløsningens geografiske dækning

Herning Kommune.

Målgruppe

Alle klassetrin i folkeskolen.

Bidragsgivere (økonomisk og administrativt)

Herning Kommune og Oticon Fonden bidrager med finansiering, mens HEART varetager administrationen af kulturbussen.

Destination(er)

HEART, Carl-Henning Petersen & Else Alfelts Museum, Herning Billedskole, Museum Midtjylland og Nygård Gamle Skole.

Transportform(er)

Privat bus med plads til 47 personer.

Tidspunkt

Bussen kører kun på udvalgte dage, der er annonceret på HEARTs hjemmeside, og kun mellem kl. 9.00 og 13.00.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skolerne booker besøg og bus gennem bookingsystemet Conventus. Der åbnes for booking hvert halve år, og skolerne orienteres om muligheden for at booke et par måneder inden, der åbnes for booking. Buskørsel fordeles efter først til mølle-princippet, dog med forbehold for at de skoler, der har benyttet sig mindre af buskørsel end andre, tilgodeses. HEART varetager al kontakten til busselskabet.

Transportløsningens fortid og fremtid

HEART gennemførte i 2012 et outreach-projekt, der viste, at særligt transport var en udfordring, der stod i vejen for, at skolerne reelt kunne gøre brug af kommunens mange kulturtilbud. Herefter blev kulturbussen til i samarbejde mellem HEART Undervisning og Herning Kommune. Kulturbussen er et pilotprojekt på halvandet år og kørte første gang i foråret 2015. Sidste kørsel med kulturbussen sker i foråret 2016. Der arbejdes på at gøres kulturbussen til en permanent løsning.

Målsætning med transportløsningen

Formålet er at skabe lige adgang til kulturtilbud for alle elever fra de lokale grundskoler uanset geografiske afstande og muligheder for at benytte offentlige transportmidler. Ønsket er således at gøre kultur til en naturlig del af børn og unges hverdag.

Mere info

Læs mere på www.kultur.herning.dk/kultur/kulturbus eller www.heartmus.dk/undervisning/undervisningstilbud/gratis-kulturbus.html.

TRANSPORTTILSKUD I MINIKULTUREL RYGSÆK

Transportløsningens geografiske dækning

Svendborg Kommune.

Målgruppe

1.-7. klasse.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Svendborg Kommune.

Destination(er)

Der gives transporttilskud i forbindelse med undervisningstilbud i Minikulturel Rygsæk, dvs. til BaggaardTeatret, Svendborg Musikskole, SAK - Kunstbygning, Svendborg Bibliotek, B&U Teatret, Vor Frue Kirke og Naturama.

Transportform(er)

Skolerne vælger selv transportform.

Tidspunkt

Tidspunkt og dato for transport er afhængig af det undervisningstilbud, der ønskes benyttet.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

En børnekulturkonsulent på Svendborg Bibliotek er tovholder på Minikulturel Rygsæk og står for at behandle skolernes ansøgninger om undervisningstilbud. Undervisningstilbud i Minikulturel Rygsæk bookes efter først-til-mølle-princippet, dog med forbehold for at skoler, der har gjort mindre brug af ordningen gennem tiden, tilgodeses. De skoler, der er placeret uden for Svendborg By, og som ønsker tilskud til transport, kan få dækket op til 800 kr. af deres transportudgifter i forbindelse med deres besøg. Skolerne booker og betaler selv den transportform, de ønsker at bruge, hvorefter regningen sendes til projektets tovholder, der refunderer op til 800 kr. af beløbet. Muligheden for transportstøtte følger automatisk med, når en skole tildeles et besøg.

Transportløsningens fortid og fremtid

Minikulturel Rygsæk er et årligt projekt, der er opstartet i 2011 og nu har fire afsluttede forløb bag sig (årene 2011-2014). Børne- og Ungekulturelt Netværk Svendborg Kommune er projektejer og har i samarbejde med centrale kulturinstitutioner, kulturelle foreninger og skolerne i Svendborg Kommune udviklet og kvalificeret Multikulturel Rygsæk. I efteråret 2015 træffes der, i samarbejde mellem styregruppen og Børne- og Ungekulturelt Netværk Svendborg Kommune, beslutning omkring projektets fremtid.

Målsætning med transportløsningen

Formålet med Minikulturel Rygsæk er at give børn og unge i skolen en stærk oplevelse ved mødet med professionelle kunstnere og kunstarter – i tæt samarbejde med de lokale kulturinstitutioner og kulturelle foreninger.

Mere info

Læs mere om Minikulturel Rygsæk på <http://www.kulturborn.dk/b%C3%B8rne-og+ungekulturelt+netv%C3%A6rk/mini+kulturel+rygs%C3%A6k>, eller kontakt Anne Gunnar anne.gunnar@svendborg.dk for mere info.

Hvert år inden sommerferien formidles information omkring projektet til alle skoler i Svendborg Kommune gennem en brochure.

BEFORDRINGSFULJE

Kommune(r) der indgår i ordningen

Viborg Kommune.

Målgruppe

Børn og unge fra 0-18 år herunder dagtilbud, private skoler, friskoler, folkeskoler og fritidsklubber.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Viborg Kommune.

Destination(er)

Der gives kun tilskud til transport til kulturelle tilbud og arrangementer, der afvikles i Viborg Kommune, og som finder sted inden for kommunens rammer.

Transportform(er)

Busser fra private busselskaber samt offentlig transport.

Tidspunkt

Ingen begrænsninger.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skolen booker selv transport direkte hos et busselskab eller i den offentlige transport. Fakturaen for transporten modtages af skolerne, som godkender og videresender til medarbejder i Viborg Kommunes Børne- og ungdomsforvaltning, der betaler. Skolerne er sikret at få finansieret transport til Snapsting (Viborg Hævejsfestival) og koncert med Aarhus Jazzorkester, mens resten af puljen fordeles efter først-til-mølle-princippet. Puljen følger kalenderåret.

Transportløsningens fortid og fremtid

I 2014 valgte Viborg Kommune for første gang at afsætte en pulje på 500.000 kr. til transport af børn og unge til og fra kulturelle tilbud afviklet af Viborg Kommune. I ordningens første år blev puljen ikke opbrugt på grund af stramme kriterier for tildeling af midler, men ordningen er fortsat i kalenderåret 2015, hvor yderligere 500.000 kr. er afsat, og midlerne forventes opbrugt. Det er endnu ikke endeligt besluttet om ordningen fortsætter i 2016.

Målsætning med transportløsningen

At børn og unge får bedre mulighed for at deltage i kulturelle tilbud og arrangementer afviklet i Viborg Kommune.

Mere info

Læs mere på www.kommune.viborg.dk/Borger/Boern,-unge-og-familie/Skoler/Koersel-med-elever/Tilskud-til-transport. Viborg Kommunes dagtilbud og skoler bliver jævnligt opdateret omkring befordringspuljen pr. mail. For mere info om befordringspuljen kontakt overassistent i Børn & Unge, Inger Jakobsen på ij@viborg.dk.

GRATIS TRANSPORT I DEN KULTURELLE RYGSÆK

Transportløsningens geografiske dækning

Faaborg-Midtfyn Kommune.

Målgruppe

Undervisningstilbud og transport er gratis for alle elever i folkeskoler i Faaborg-Midtfyn Kommune, mens friskoler gerne må benytte sig af tilbuddene mod betaling. Friskolerne deltager gratis i Den kulturelle rygsæk, men sørger selv for logistik og økonomi til transport. Den kulturelle rygsæk henvender sig på nuværende tidspunkt til indskolingen og mellemtrinnet.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Faaborg-Midtfyn Kommune.

Destination(er)

Der er gratis transport til Øhavsmuseet/Arresten i Faaborg, Faaborg Museum for Fynsk Malerkunst og Den Fynske Opera. Desuden er der gratis transport mellem skoler i området, hvor der bliver vist teater, holdt koncert, afholdt korstævne, vist danseforestilling eller lavet danseworkshop.

Transportform(er)

Private busser.

Tidspunkt

Transporten finder sted i forbindelse med undervisningsforløb i Den kulturelle rygsæk. Forløbene er obligatoriske for folkeskolerne i kommunen.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Faaborg-Midtfyn Kommune administrerer ordningen. Når skolerne deltager i Den kulturelle rygsæk, booker og betaler kommunen en privat bus gennem et busselskab, som de har en særlig aftale med, og formidler tidspunkt for transporten til skolen.

Transportløsningens fortid og fremtid

Idéen om at udvikle en kulturel rygsæk er første gang beskrevet i Faaborg-Midtfyn Kommunes Kulturstrategi 2012-2020, og er udsprunget af et ønske om at udvikle den kulturelle og kunstneriske dimension i folke- og friskolerne i Faaborg-Midtfyn Kommune. Desuden ønskede kommunen at sikre et tættere og mere målrettet samarbejde mellem skoler og kulturinstitutioner. Arbejdet med at udvikle Den kulturelle rygsæk startede i 2013 og var derfor i fuld gang, da Folketinget vedtog den nye folkeskolereform. De første fire undervisningsforløb blev introduceret for alle elever i 0. til 3. klasse ved skoleårets start i august 2014, og fra august 2015 fik også 4. - 6. klasserne glæde af Den kulturelle rygsæk. I skoleåret 2016/2017 vil også udskolingen komme til at indgå i Den kulturelle rygsæk, så samtlige skoleelever møder kulturelle oplevelser og undervisningsforløb.

Målsætning med transportløsningen

Den kulturelle rygsæk skal sikre, at elever i folke- og friskoler i Faaborg-Midtfyn Kommune oplever inspirerende møder med kunst og kultur. I samarbejde med en lang række kulturaktører får børn og unge mulighed for at lære kulturens sprog.

Mere info

Læs mere på <http://rygsæk.fmk.dk>.

LOKALRUTER I MIDDELFART KOMMUNE

Transportløsningens geografiske dækning

Middelfart Kommune.

Målgruppe

Alle klassetrin i folke- og privatskoler samt dagtilbud.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Middelfart Kommune.

Destination(er)

Middelfart Station (herunder biblioteket, havnen mv.) og Dyrehaven (aktivitetscenter).

Transportform(er)

Offentlige busser med 32 siddepladser.

Tidspunkt

Lokalruterne kører efter faste køreplaner, og ruterne dækker forskellige områder på forskellige dage, for at alle skolerne/daginstitutionerne i løbet af en uge kan få adgang til en lokalrute.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Kommunens folkeskoler er sikret to rejser pr. klasse pr. skoleår med en lokalrute. Det tilstræbes at give eleverne én rejse i foråret og én rejse i efteråret. Skolerne booker selv deres rejser i en Outlook-kalender. Der er knyttet én kalender til hver lokalrute, og skolen booker selv deres rejse i den kalender, der er knyttet til den lokalrute, der kører forbi deres skole. Der åbnes for bookinger for det kommende skoleår inden sommerferien i det foregående skoleår. Dette sker typisk i juni. Når alle skolerne/daginstitutionerne har booket deres ture, fordeles de resterende pladser efter et først-til-mølle-princip. Skolerne bruger deres KVIKkort, et elektronisk kort der "bippes" i bussen, når de rejser med lokalruterne. Regningen for brug af kortet sendes automatisk til Middelfart Kommune, der betaler. På grund af kommunens kontrakt med den kollektive trafik, vil kommunen få tilbagebetalt disse udgifter fra trafikselskabet i slutningen af året som billetindtægter.

Transportløsningens fortid og fremtid

I Middelfart Kommune havde man et ønske om, at det lokale aktivitetscenter Dyrehaven skulle bruges oftere af dagtilbud og skoler. Dette var dog ikke muligt pga. manglende transportmuligheder. Efter folkeskolereformen trådte i kraft i 2014, og skoledagene blev længere, har Middelfart Kommune fået køreplanstimer i overskud (midt på dagen) på deres kontrakt med den kollektive trafik, der transporterer elever til og fra skole. Derfor besluttede Middelfart Kommune at lade lokalruterne køre til Dyrehaven samt Middelfart Station i de overskydende køreplanstimer (hhv. kl. 8.30 og 12.30/13.00), så elever fra kommunens skoler kunne få glæde af disse tilbud. Transportløsningen startede som et forsøg og har eksisteret siden skoleåret 2014/2015. Ordningen skal revideres i foråret 2016.

Målsætning med transportløsningen

Der er ikke formuleret nogen målsætning for ordningen.

Mere info

Læs mere om lokalruternes køreplaner her www.fynbus.dk/find-din-rejse/kommune,410, eller kontakt specialist Tina Frisch Karstensen på tinafrisch.karstensen@middelfart.dk.

GRATIS BUSTRANSPORT TIL NATURSKOLER

Transportløsningens geografiske dækning

Aabenraa Kommune.

Målgruppe

Alle klassetrin i folkeskolen.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Aabenraa Kommune.

Destination(er)

Naturskolerne Skovlyst og Kelstrup.

Transportform(er)

Privat bus.

Tidspunkt

Transport finder sted i forlængelse af tidspunkt for aftalt besøg.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Aabenraa kommunes grundskoler tilbydes hvert år et bestemt antal besøg på kommunens naturskoler. Kommunen finansierer transporten i forbindelse med disse besøg i de tilfælde, hvor skolerne oplever behov for det, fx hvis de er placeret for langt væk til, at de for kan cykle derhen eller lignende, finansieres buskørsel af kommunen. Skolerne bestiller selv bussen hos et privat busselskab og betaler enten selv rejsen og får udlægget refunderet af kommunen eller videresender regningen.

Transportløsningens fortid og fremtid

Ordnningen har eksisteret længe, og det forventes, at den vil fortsætte fremover.

Målsætning med transportløsningen

Der er ikke formuleret nogen målsætning for ordningen.

Mere info

Folder om undervisningsforløb og transport til naturskolerne i Aabenraa Kommune kan downloades på www.naturstyrelsen.dk/media/168674/naturskolerne_web.pdf, eller kontakt faglig koordinator Christian Holm Dahl på chd@aabenraa.dk for mere information.

GRATIS TRANSPORT I NORDDJURS SKOLETJENESTE

Transportløsningens geografiske dækning

Norrdjurs Kommune.

Målgruppe

Alle klassetrin i folkeskolen.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Norrdjurs Kommune.

Destination(er)

Kattegatcentret, Baunhøj Mølle, Kyst- og Fjordcentret, Dansk Landbrugsmuseum Gl.Estrup, Museum Østjylland, Gammel Estrup – Herregårdsmuseet, Grenaa Egnarkiv og Aqua Djurs. Norrdjurs skoletjeneste samarbejder også med Reno Djurs, men da de har deres egen transportløsning, er denne separat beskrevet på side 75.

Transportform(er)

Privat bus eller offentlig transport.

Tidspunkt

Skolerne kan selv vælge, hvornår de ønsker at benytte transporten.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skolerne bestiller selv bustransport hos Midttrafik eller hos det lokale busselskab, eller de kontakter koordinatoren i Norrdjurs Skoletjeneste, som er behjælpelig med bestilling. Skolerne sender regningen for transport til Norrdjurs Skoletjeneste, der betaler. På alle skolerne i Norrdjurs Kommune er der blevet udpeget en kontaktperson, som varetager kommunikationen med Norrdjurs Skoletjeneste og fungerer som bindeled mellem skoletjenesten og deres skole. Disse kontaktpersoner sørger desuden for at samarbejde med skolens lærere om besøg på skoletjenestens kulturinstitutioner og er ansvarlig for, at de enkelte klasser kommer på de besøg, de har krav på.

Transportløsningens fortid og fremtid

I 2009 blev det besluttet, at alle folkeskoleelever i Norrdjurs Kommune skal på minimum tre besøg i løbet af deres skoletid: Ét i indskoling, ét på mellemtrinnet og ét i udskoling. I forbindelse med opstillingen af denne målsætning blev det besluttet, at transporten i forbindelse med disse besøg skulle være gratis for skolerne. Fra skoleåret 2010 kunne skolerne benytte sig af tilbuddet om gratis transport.

Målsætning med transportløsningen

Målsætningen er, at alle elever i Norrdjurs Kommune i løbet af deres skoletid besøger tre parter i Norrdjurs Skoletjeneste. Det ene besøg finder sted i indskoling, det andet besøg ligger i mellemgruppen, og det tredje besøg finder sted i udskoling.

Mere info

Læs mere på www.norrdjurs-skoletjeneste.dk, eller kontakt koordinator for Norrdjurs Skoletjeneste Rita Mogensen på rm@kattegatskolen.dk.

TRANSPORTTILSKUD TIL DRs IND TIL MUSIKKEN-SKOLEKONCERTER

Kommuner der indgår i ordningen

Alle skoler, der ligger mere end 35 km væk fra det koncertsted, skolekoncerten finder sted i, kan modtage transporttilskud.

Målgruppe

Alle elever i grundskolen, lærere og medrejsende forældre.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Transporttilskud til Ind til Musikken-skolekoncerter er finansieret af A.P Møller Fonden og administreres af DR Musikariat. Transporttilskuddet ydes i forhold til antallet af elever. Flere kommuner vælger at supplere transporttilskuddet ved yderligere medfinansiering af transporten, der enten gør det gratis eller billigt for skolerne at transportere deres elever til koncert.

Destination(er)

DR Koncerthuset og Musikkens Hus i Aalborg.

Transportform(er)

Ingen begrænsning; skolerne vælger selv, hvilken transportform de ønsker at benytte.

Tidspunkt

Der er ikke nogen begrænsninger på, hvornår transporten skal finde sted. Det betyder også, at flere skoler benytter sig af muligheden for at besøge flere kulturinstitutioner i nærheden af DR Koncerthuset, når de alligevel er i København for at opleve en Ind til Musikken-skolekoncert.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skolerne tilmelder sig en Ind til Musikken-skolekoncert ved at kontakte DR Musikariat på mail. Skolerne modtager deres transporttilskud ved at sende en faktura til DR Musikariat, som betales efter koncertens afholdelse, for at sikre at besøget har fundet sted. Ved store kommunale samarbejder koordinerer kommunen transport og transporttilskud med DR Musikariat.

Transportløsningens fortid og fremtid

I 2013 gennemførte DR Musikariat et researcharbejde blandt en række kommuner for at undersøge, hvilke forhindringer skolerne oplevede i forbindelse med besøg på kulturinstitutioner. DR Musikariat erfarede, at udover entre var særligt udgifter til transport af elever og udgifter til selve undervisningsforløbene en stor forhindring for skolerne. DR Musikariat ansøgte derfor om fondsmidler til at starte projektet Ind til Musikken, der giver skoleelever mulighed for at komme til gratis symfonisk koncert i enten DR Koncerthuset eller Musikkens Hus i Aalborg. DR Musikariat arbejder desuden på at indgå samarbejde med Alsion i Sønderborg. Fondsmidlerne blev taget i brug 2014, og ordningen fortsætter indtil kalenderåret 2017.

Målsætning med transportløsningen

Ind til Musikken skal sikre, at 75.000 skoleelever, der vokser op langt fra symfoniorkestre og koncertsale, får adgang til at møde og opleve den symfoniske musik, symfoniorkestret og dets instrumenter. Og at det sker i en stor koncertsal, der er beregnet til stor symfonisk musik.

Mere info

Læs mere på www.dr.dk/Koncerthuset/dr-musikariat/05114235_2.htm.

GRATIS TRANSPORT TIL SKOLETJENESTETILBUD I AALBORG

Transportløsningens geografiske dækning

Aalborg Kommune.

Målgruppe

Alle folkeskolens klassetrin.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Aalborg Kommune (skoleforvaltningen).

Destination(er)

Lindholm Høje Museet, Aalborg Historiske Museum, Lille Vildmosecentret, Naturskolen på Egholm, Halkær Mølle og Infohuset i Østerådal.

Transportform(er)

Primært offentlig transport (via NT-billetten). Ellers privat bus hvis der er behov.

Tidspunkt

Transporten finder sted i forbindelse med det tildelte undervisningsforløb.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Aalborg Kommunes Skoleforvaltning tildeler hvert år skolerne i Aalborg Kommune et antal besøg på Skoletjenestens samarbejdsinstitutioner afhængig af antallet af elever på den enkelte skole. Skolerne er sikret gratis transport til de undervisningstilbud, hvor Skoleforvaltningen har egne undervisere tilknyttet, enten med privat busselskab eller offentlig transport. Skoleforvaltningen vurderer, hvilken transportform den enkelte skole bør bruge, og hvis skolen er pålagt at transportere sig med den offentlige transport, booker og arrangerer skolen selv. Er der derimod behov for brug af privat busselskab, arrangerer Skoleforvaltningen transporten for at sikre sig den lavest mulige pris.

Transportløsningens fortid og fremtid

Skoletjenesten i Aalborg har længe haft tradition for at tilbyde skolerne gratis transport i forbindelse med undervisningstilbud på de kulturinstitutioner, de samarbejder med. Flere institutioner forventes at komme til i fremtiden.

Målsætning med transportløsningen

Skoletjenesten skal ses som en dynamisk kraft i Skoleforvaltningen, der videndeler om læring i eksterne læringsmiljøer. Skoletjenesten er et attraktivt pædagogisk læringslaboratorium. I Skoletjenesten er der enestående muligheder for blandt andet at styrke autenticiteten mellem teori og praksis for eleverne og styrke læringen gennem deltagelse i en fælles faglig og praktisk oplevelse.

Mere info

Læs mere på www.skoletjenesten.aalborg.dk.

GRATIS TRANSPORT TIL YDERZONEN
Transportløsningens geografiske dækning
Slagelse, Vordingborg, Sorø, Faxe, Ringsted og Næstved Kommuner.
Målgruppe
Grundskoler, ungdoms- og erhvervsuddannelser der ligger mere end 8 km væk fra YderZonen (på Ydernæs, Næstved).
Bidragsgivere (økonomisk og administrativt)
YderZonen finansierer transporten af eleverne. YderZonen er finansieret af LAG Faxe, LAG Næstved, EU og Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, samt Slagelse, Vordingborg, Sorø, Faxe, Ringsted og Næstved Kommuner.
Destination(er)
YderZonen.
Transportform(er)
Bus der er lejet gennem privat busselskab.
Tidspunkt
Tidspunkt for aftalt besøg.
Administration, booking og tildeling af midler/kørsler
Når skolerne ringer og bestiller et besøg i YderZonen, bestilles samtidig gratis bustransport, såfremt skolen ligger mere end 8 km. væk fra YderZonen. YderZonen står for at bestille bussen hos et privat busselskab og afregner direkte med busselskabet.
Transportløsningens fortid og fremtid
Siden Yderzonen i 2013 åbnede deres formidlingscenter, har de finansieret transport til skolerne, hvilket var et krav fra bestyrelsen. Ordningen vil fortsætte fremover.
Målsætning med transportløsningen
Undervisningen i YderZonen skal være et lige tilbud til alle undervisningsinstitutioner i ejerkommunerne. Derfor tilbyder YderZonen at betale bustransporten til og fra YderZonen.
Mere info
Læs mere på www.yderzonen.dk/index.php?id=12 .

KULTURPAS

Transportløsningens geografiske dækning

Esbjerg Kommune.

Målgruppe

4. – 8. klasse på kommunale og private skoler.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Esbjerg Kommune (administration) og trafikelskaberne Arriva, DSB og Sydtrafik (stiller transport til rådighed).

Destination(er)

Brugen af Kulturpasset er begrænset til læringsrelaterede besøg på kultur- og idrætsinstitutioner (herunder lejrskoler) inden for Esbjerg Kommunes grænser. Hver skoleklasse er garanteret fire rejser pr. skoleår.

Transportform(er)

Arrivas, DSBs og Sydtrafiks busser og toge.

Tidspunkt

Skoleklasserne kan rejse med Kulturpasset mellem kl. 8.30 og 13.00 på hverdage.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Skolerne skal selv booke deres rejser (Kulturpas) direkte hos det trafikelskab, de ønsker at benytte. Her gælder følgende regler for de enkelte selskaber. Arriva: Skolerne skal booke transport senest 14 dage før afgang og kan forvente svar senest tre hverdage efter booking. Billet modtages pr. mail. DSB: Rejsen bookes senest 14 dage før afrejse gennem DSB skolerejser. DSB udsteder herefter et reservationsbevis, som skolerne henter i en billetautomat eller i billetsalget. Sydtrafik: Booking sker gennem Sydtrafiks bestillingsportal. Rejsen skal bookes senest fem hverdage før afgang, men gerne før.

For rejser med alle trafikelskaber gælder det, at der kun kan rejse én klasse med Kulturpas pr. afgang, og skolerne booker derfor efter først-til-mølle-princippet. Hvis der efter godkendt Kulturpas-booking bliver bestilt en grupperejse med betaling på samme afgang, så der ikke er plads til alle de rejsende, annulleres rejsen med Kulturpas, og klassen må booke en ny afgang. Skolerne skal selv sørge for at overholde de opstillede regler og betingelser for Kulturpasset.

Transportløsningens fortid og fremtid

Esbjerg Kommunes kulturafdeling tog i 2013 initiativ til at indgå aftaler med henholdsvis Arriva, DSB og Sydtrafik om, at kommunens skoler måtte gøre brug af trafikelskabernes transportmidler i dagtimerne, hvor der alligevel var meget få rejsende. Aftalerne blev endeligt forhandlet på plads i foråret 2014, hvorefter kommunens skoler kunne rejse med Kulturpas i Arrivas, DSBs og Sydtrafiks busser og toge fra skoleåret 2014/2015. Ordningen er opstartet som et treårigt projekt, der løber til og med skoleåret 2016/2017. Herefter skal ordningen genforhandles.

Målsætning med transportløsningen

Der er ikke formuleret nogen målsætning for transportløsningen.

Mere info

Alle skoler i Esbjerg Kommune har modtaget information fra kommunen om ordningen og retningslinjer for booking. For mere info kontakt kulturkonsulent Christina Balslev Jespersen Sears på cbj@esbjergkommune.dk.

GRATIS TRANSPORT I MIT ØSTFYN

Transportløsningens geografiske dækning

Nyborg og Kerteminde Kommuner.

Målgruppe

3. - 6. klasse.

Bidragssydere (økonomisk og administrativt)

Nyborg og Kerteminde Kommuner.

Destination(er)

En udvalgt række af Østfyns Museer herunder Johannes Larsen Museet, Vikingemuseet Ladby, Nyborg Slot, Borgmestergården og Farvergården.

Transportform(er)

Primært offentligt transport sekundært privat bus.

Tidspunkt

Tidspunkt for transport afhænger af det undervisningstilbud, der benyttes.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Til hvert museum er der tilknyttet et obligatorisk undervisningsforløb til ét af de fire klassetrin. Skolerne skal dog selv huske at booke selve besøgene på museerne. I de tilfælde, at kulturinstitution og skole ligger for langt fra hinanden til at eleverne kan transporteres til fod eller på cykel, bevilliger kommunen penge til offentlig transport eller privat bus. Da undervisningstilbuddene er obligatoriske, har Nyborg Kommune før skoleårets start overblik over, hvor de enkelte skoler skal transportere deres elever hen, og dermed hvor mange penge, der skal udbetales til de enkelte skoler, så deres transportudgifter dækkes. Pengene udbetales direkte til skolerne inden skoleårets start. I tilfælde af, at skolen skal benytte et privat busselskab, booker skolen selv. I Kerteminde Kommune afsættes der penge til at dække transport til de skoler, der har behov for finansiering. Pengene udbetales løbende til skolerne.

Transportløsningens fortid og fremtid

Mit Østfyn er et samarbejde mellem museer og skoler på Østfyn, der skal sikre, at alle børn og unge fra Østfyn gennem deres skoletid får et godt kendskab til Østfyns kulturarv. Initiativet til Mit Østfyn blev taget af Østfyns Museer, der indgik aftale med hhv. Nyborg og Kerteminde Kommuner om, at elever i 3. – 6. klasse hvert år skal besøge et af Østfyns Museer. Ordningen blev sat i gang i skoleåret 2014/2015 og fortsætter fremadrettet.

Målsætning med transportløsningen

- At udnytte kulturarven som en integreret del af undervisningen, således elevernes kendskab til kulturarv og historie på hjemmeger styrkes.
- At understøtte elevernes læring i mødet med historiske bygninger, objekter og fagpersoner inden for historie, arkæologi og kunsthistorie.
- At levendegøre fagene gennem de historiske rammer og objekter og den rumlighed og sanselighed, der her er mulighed for.

Mere info

Læs mere om ordningen på www.ostfynsmuseer.dk/boern-unge/mit-oestfyn, eller kontakt skolekonsulent Mette Helsing Madsen på mhm@nyborg.dk for mere information.

GRATIS TRANSPORT TIL RENO DJURS

Transportløsningens geografiske dækning

Norddjurs og Syddjurs Kommuner.

Målgruppe

Dagtilbud, grundskoler og ungdomsuddannelser.

Bidragydere (økonomisk og administrativt)

Reno Djurs varetager administration, mens de lokale genbrugsstationer eller Deponeringsanlægget ved Glatved strand selv afholder udgifter til transport af elever til disse steder.

Destination(er)

Deponeringsanlægget ved Glatved Strand og lokale genbrugsstationer.

Transportform(er)

Privat bus.

Tidspunkt

Transporten finder sted i forbindelse med undervisningstilbud.

Administration, booking og tildeling af midler/kørsler

Når skolerne booker undervisningstilbud på deponeringsanlægget eller én af de lokale genbrugsstationer, tager de samtidig selv kontakt til et privat busselskab og bestiller buskørsel. Enten betaler skolen selv regningen, hvorefter de fakturerer Reno Djurs, alternativt sender busselskabet regningen direkte til Reno Djurs.

Transportløsningens fortid og fremtid

På baggrund af Reno Djurs' dialog med skolerne i lokalområdet er man blevet opmærksom på skolernes udfordringer med udgifter til transport. Bestyrelsen besluttede herefter, at transporten af elever skulle finansieres for således at øge besøgstallet, særligt fra de skoler der er placeret langt væk fra genbrugsstationer og deponeringsanlæg. Gratis transport blev indført i 2013 og vil fortsætte fremover.

Målsætning med transportløsningen

Undervisningen flyttes ud i virkeligheden for at give eleverne en forståelse for, at affalds- og ressourcehåndtering dels er et kollektivt ansvar og dels i høj grad er et individuelt ansvar.

Mere info

Læs mere på www.renodjurs.dk/sites/default/files/Bilag%2010_Skoletjeneste.pdf, eller kontakt Peter Lindequist Madsen på plm@renodjurs.dk for mere info.

Bilag 2: Tabelrapport

Dette bilag til *Nationalt netværk af skoletjenesters* kortlægning af skolernes transport af elever til og fra undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer viser svarfordelingerne på samtlige spørgsmål fra spørgeskemaundersøgelsen blandt folkeskoleledere i 2015, der relaterer sig til denne kortlægning. Da spørgeskemaundersøgelsen skal bidrage med viden til flere kortlægninger, indgår svarfordelingerne for spørgeskemaundersøgelsens øvrige spørgsmål således ikke i dette bilag.

Svarprocenten for spørgeskemaundersøgelsen er opgjort til 36 pct. En detaljeret beskrivelse af den anvendte metode er findes i kortlægningens bilag 3.

I tabelrapporten indgår som udgangspunkt kun de svarmuligheder, der er anvendt af én eller flere respondenter, med mindre det blev vurderet som værende meningsforstyrrende ikke at medtage svarkategorien. Tabellerne viser besvarelserne opdelt på de fem regioner, ligesom det også er muligt at aflæse den totale (nationale) fordeling i kolonnen "Total". Øverst i hver kolonne angives antallet af respondenter, der har besvaret det enkelte spørgsmål.

FOLKESKOLELEDERE

Tabel 1

I hvilken grad er din skole godt placeret geografisk i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, I ønsker at benytte?

	Hovedstaden (N = 101)	Midtjylland (N = 116)	Nordjylland (N = 57)	Sjælland (N = 60)	Syddanmark (N = 103)	Total (N = 437)
I høj grad	37 (37 %)	15 (13 %)	3 (5 %)	4 (7 %)	11 (11 %)	70 (16 %)
I nogen grad	50 (50 %)	42 (36 %)	16 (28 %)	20 (33 %)	34 (33 %)	162 (37 %)
I mindre grad	13 (13 %)	46 (40 %)	27 (47 %)	27 (45 %)	44 (43 %)	157 (36 %)
Slet ikke	1 (1 %)	13 (11 %)	10 (18 %)	9 (15 %)	14 (14 %)	47 (11 %)
Ved ikke	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (0 %)
Total	101 (100 %)	116 (100 %)	57 (100 %)	60 (100 %)	103 (100 %)	437 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 2

Har I målsætninger for, hvor meget undervisning skolens elever skal have på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i løbet af et skoleår?

	Hovedstaden (N = 101)	Midtjylland (N = 112)	Nordjylland (N = 58)	Sjælland (N = 58)	Syddanmark (N = 100)	Total (N = 429)
Ja, kommunen har målsætninger, som vi bruger på skolen	7 (7 %)	6 (5 %)	21 (36 %)	2 (3 %)	15 (15 %)	51 (12 %)
Ja, vi har på skolen selv formuleret målsætninger	15 (15 %)	15 (13 %)	4 (7 %)	6 (10 %)	13 (13 %)	53 (12 %)
Nej	81 (80 %)	92 (82 %)	34 (59 %)	50 (86 %)	73 (73 %)	330 (77 %)
Total	103 (102 %)	113 (101 %)	59 (102 %)	58 (100 %)	101 (101 %)	434 (101 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Respondenterne havde mulighed for at afgive flere besvarelser til dette spørgsmål, hvorfor totalerne summer til mere end 100 %.

Tabel 3

Er der på din skole afsat midler, der er øremærket til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer?

	Hovedstaden (N = 101)	Midtjylland (N = 112)	Nordjylland (N = 58)	Sjælland (N = 58)	Syddanmark (N = 100)	Total (N = 429)
Ja	46 (46 %)	44 (39 %)	32 (55 %)	24 (41 %)	42 (42 %)	188 (44 %)
Nej	55 (54 %)	68 (61 %)	26 (45 %)	34 (59 %)	58 (58 %)	241 (56 %)
Total	101 (100 %)	112 (100 %)	58 (100 %)	58 (100 %)	100 (100 %)	429 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 4
Hvor mange gange vurderer du, at din skoles elever i gennemsnit kom ud til undervisning på en kulturinstitution/eksternt læringsmiljø i skoleåret 2014/2015?

	Hovedstaden (N = 101)	Midtjylland (N = 113)	Nordjylland (N = 58)	Sjælland (N = 59)	Syddanmark (N = 101)	Total (N = 432)
Der var ikke nogen af skolens elever, der kom ud til undervisning	0 (0 %)	1 (1 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (0 %)
Eleverne kom i gennemsnit ud til undervisning mindre end én gang i løbet af skoleåret	2 (2 %)	7 (6 %)	1 (2 %)	3 (5 %)	4 (4 %)	17 (4 %)
Eleverne kom i gennemsnit ud til undervisning én gang i løbet af skoleåret	4 (4 %)	25 (22 %)	17 (29 %)	15 (25 %)	27 (27 %)	88 (20 %)
Eleverne kom i gennemsnit ud til undervisning 2 til 3 gange i løbet af skoleåret	50 (50 %)	58 (51 %)	23 (40 %)	33 (56 %)	42 (42 %)	206 (48 %)
Eleverne kom i gennemsnit ud til undervisning 4 til 6 gange i løbet af skoleåret	27 (27 %)	13 (12 %)	13 (22 %)	7 (12 %)	24 (24 %)	84 (19 %)
Eleverne kom i gennemsnit ud til undervisning mere end 6 gange i løbet af skoleåret	14 (14 %)	8 (7 %)	2 (3 %)	1 (2 %)	3 (3 %)	28 (6 %)
Ved ikke	4 (4 %)	1 (1 %)	2 (3 %)	0 (0 %)	1 (1 %)	8 (2 %)
Total	101 (100 %)	113 (100 %)	58 (100 %)	59 (100 %)	101 (100 %)	432 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 5
Af de grunde, du netop har angivet, hvad var så den vigtigste grund til, at din skole ikke transporterede elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer på gåben?

	Hovedstaden (N = 9)	Midtjylland (N = 28)	Nordjylland (N = 20)	Sjælland (N = 12)	Syddanmark (N = 24)	Total (N = 93)
Vejene til kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer var ikke egnede til at gå på	0 (0 %)	1 (4 %)	1 (5 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	2 (2 %)
Kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer lå for langt væk	6 (67 %)	24 (86 %)	16 (80 %)	11 (92 %)	22 (92 %)	79 (85 %)
Det ville tage for lang tid	2 (22 %)	3 (11 %)	3 (15 %)	1 (8 %)	2 (8 %)	11 (12 %)
Eleverne ville blive for trætte	1 (11 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (1 %)
Total	9 (100 %)	28 (100 %)	20 (100 %)	12 (100 %)	24 (100 %)	93 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 6
Fik eleverne mere eller mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015, end du synes, de burde have haft?

	Hovedstaden (N = 97)	Midtjylland (N = 109)	Nordjylland (N = 57)	Sjælland (N = 58)	Syddanmark (N = 100)	Total (N = 421)
Eleverne fik mindre undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft	20 (21 %)	44 (40 %)	27 (47 %)	25 (43 %)	42 (42 %)	158 (38 %)
Eleverne fik den undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, som de burde have	74 (76 %)	63 (58 %)	29 (51 %)	30 (52 %)	57 (57 %)	253 (60 %)
Eleverne fik mere undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, end de burde have haft	3 (2 %)	2 (2 %)	1 (2 %)	3 (5 %)	1 (1 %)	10 (2 %)
Total	97 (100 %)	109 (100 %)	57 (100 %)	58 (100 %)	100 (100 %)	421 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 7
Hvorfor fik eleverne mindre undervisning på kulturinstitutioner i skoleåret 2014/2015, end du synes, de burde have haft?

	Hovedstaden (N = 20)	Midtjylland (N = 44)	Nordjylland (N = 27)	Sjælland (N = 26)	Syddanmark (N = 42)	Total (N = 159)
Undervisningen på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer var for dyr	11 (55 %)	8 (18 %)	4 (15 %)	12 (46 %)	7 (17 %)	42 (26 %)
Transporten til kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer var for dyr	8 (40 %)	35 (80 %)	26 (96 %)	21 (81 %)	35 (83 %)	125 (79 %)
Det var ikke muligt at få vikardækning for de lærere, der skulle ud	9 (45 %)	9 (21 %)	1 (4 %)	8 (31 %)	10 (24 %)	37 (23 %)
Der var ikke tilgængelige transportmuligheder	4 (20 %)	13 (30 %)	11 (41 %)	11 (42 %)	21 (50 %)	60 (38 %)
Der var ikke relevante faglige tilbud på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer	5 (25 %)	4 (9 %)	1 (4 %)	2 (8 %)	7 (17 %)	19 (12 %)
Vi vurderede ikke, at besværet med at tage ud stod mål med det udbytte, eleverne ville få på kulturinstitutionen/det eksterne læringsmiljø	5 (25 %)	4 (9 %)	4 (15 %)	5 (19 %)	8 (19 %)	26 (16 %)
Anden grund	8 (40 %)	5 (11 %)	2 (7 %)	2 (8 %)	0 (0 %)	17 (11 %)
Total	50 (250 %)	78 (177 %)	49 (181 %)	61 (243 %)	88 (210 %)	326 (205 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Note: Respondenterne havde mulighed for at afgive flere besvarelser til dette spørgsmål, hvorfor totalerne summer til mere end 100 %.

Tabel 8

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: Prisen på transport til kulturinstitutionen/det eksterne læringsmiljø?

	Hovedstaden (N = 96)	Midtjylland (N = 109)	Nordjylland (N = 55)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 98)	Total (N = 415)
Det har i høj grad betydning	21 (22 %)	68 (62 %)	44 (80 %)	32 (56 %)	56 (57 %)	221 (53 %)
Det har i nogen grad betydning	34 (35 %)	33 (30 %)	9 (16 %)	13 (23 %)	22 (22 %)	111 (27 %)
Det har i mindre grad betydning	27 (28 %)	7 (6 %)	1 (2 %)	11 (19 %)	15 (15 %)	61 (15 %)
Det har slet ikke betydning	14 (15 %)	1 (1 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	5 (5 %)	22 (5 %)
Ved ikke	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Total	96 (100 %)	109 (100 %)	55 (100 %)	57 (100 %)	98 (100 %)	415(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 9

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: Prisen på selve undervisningstilbuddet?

	Hovedstaden (N = 96)	Midtjylland (N = 107)	Nordjylland (N = 55)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 98)	Total (N = 413)
Det har i høj grad betydning	48 (50 %)	42 (39 %)	25 (45 %)	25 (44 %)	37 (38 %)	177 (43 %)
Det har i nogen grad betydning	36 (38 %)	51 (48 %)	20 (36 %)	23 (40 %)	42 (43 %)	172 (42 %)
Det har i mindre grad betydning	10 (10 %)	13 (12 %)	8 (15 %)	8 (14 %)	18 (18 %)	57 (14 %)
Det har slet ikke betydning	2 (2 %)	1 (1 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	1 (1 %)	6 (1 %)
Ved ikke	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (0 %)
Total	96 (100 %)	107 (100 %)	55 (100 %)	57 (100 %)	98 (100 %)	413(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 10

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: At der er opstillet læringsmål for undervisningstilbuddet?

	Hovedstaden (N = 95)	Midtjylland (N = 107)	Nordjylland (N = 54)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 97)	Total (N = 410)
Det har i høj grad betydning	32 (34 %)	35 (33 %)	11 (20 %)	20 (35 %)	32 (33 %)	130 (32 %)
Det har i nogen grad betydning	42 (44 %)	47 (44 %)	22 (41 %)	23 (40 %)	39 (40 %)	173 (42 %)
Det har i mindre grad betydning	18 (19 %)	14 (13 %)	18 (33 %)	13 (23 %)	16 (16 %)	79 (19 %)
Det har slet ikke betydning	3 (3 %)	7 (7 %)	2 (4 %)	1 (2 %)	9 (9 %)	22 (5 %)
Ved ikke	0 (0 %)	4 (4 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	1 (1 %)	6 (1 %)
Total	95 (100 %)	107 (100 %)	54 (100 %)	57 (100 %)	97 (100 %)	410(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 11

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: At undervisningen henvender sig til flere fag på én gang?

	Hovedstaden (N = 94)	Midtjylland (N = 108)	Nordjylland (N = 55)	Sjælland (N = 58)	Syddanmark (N = 96)	Total (N = 411)
Det har i høj grad betydning	6 (6 %)	7 (6 %)	3 (5 %)	5 (9 %)	9 (9 %)	30 (7 %)
Det har i nogen grad betydning	28 (30 %)	42 (39 %)	11 (20 %)	17 (29 %)	34 (35 %)	132 (32 %)
Det har i mindre grad betydning	46 (49 %)	46 (43 %)	32 (58 %)	29 (50 %)	43 (45 %)	196 (48 %)
Det har slet ikke betydning	14 (15 %)	12 (11 %)	8 (15 %)	7 (12 %)	9 (9 %)	50 (12 %)
Ved ikke	0 (0 %)	1 (1 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	1 (1 %)	3 (1 %)
Total	94 (100 %)	108 (100 %)	55 (100 %)	58 (100 %)	96 (100 %)	411(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 12

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: At undervisningen kan integreres i et undervisningsforløb?

	Hovedstaden (N = 95)	Midtjylland (N = 108)	Nordjylland (N = 55)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 96)	Total (N = 411)
Det har i høj grad betydning	37 (39 %)	47 (44 %)	19 (35 %)	27 (47 %)	46 (48 %)	176 (43 %)
Det har i nogen grad betydning	51 (54 %)	47 (44 %)	24 (44 %)	25 (44 %)	38 (40 %)	185 (45 %)
Det har i mindre grad betydning	7 (7 %)	10 (9 %)	10 (18 %)	3 (5 %)	11 (11 %)	41 (10 %)
Det har slet ikke betydning	0 (0 %)	2 (2 %)	1 (2 %)	2 (4 %)	0 (0 %)	5 (1 %)
Ved ikke	0 (0 %)	2 (2 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	1 (1 %)	4 (1 %)
Total	95 (100 %)	108 (100 %)	55 (100 %)	57 (100 %)	96 (100 %)	411(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 13

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: At skolen har gode erfaringer med kulturinstitutionen/det eksterne læringsmiljø?

	Hovedstaden (N = 96)	Midtjylland (N = 107)	Nordjylland (N = 55)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 96)	Total (N = 411)
Det har i høj grad betydning	31 (32 %)	33 (31 %)	15 (27 %)	13 (23 %)	37 (39 %)	129 (31 %)
Det har i nogen grad betydning	51 (53 %)	51 (48 %)	27 (49 %)	31 (54 %)	49 (51 %)	209 (51 %)
Det har i mindre grad betydning	13 (14 %)	18 (17 %)	10 (18 %)	10 (18 %)	7 (7 %)	58 (14 %)
Det har slet ikke betydning	1 (1 %)	2 (2 %)	2 (4 %)	1 (2 %)	2 (2 %)	8 (2 %)
Ved ikke	0 (0 %)	3 (3 %)	1 (2 %)	2 (4 %)	1 (1 %)	7 (2 %)
Total	96 (100 %)	107 (100 %)	55 (100 %)	57 (100 %)	96 (100 %)	411(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 14

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: At skolen indgår i et længerevarende samarbejde med kulturinstitutionen/det eksterne læringsmiljø?

	Hovedstaden (N = 95)	Midtjylland (N = 107)	Nordjylland (N = 54)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 96)	Total (N = 409)
Det har i høj grad betydning	10 (11 %)	7 (7 %)	3 (6 %)	4 (7 %)	14 (15 %)	38 (9 %)
Det har i nogen grad betydning	22 (23 %)	23 (21 %)	13 (24 %)	12 (21 %)	28 (29 %)	98 (24 %)
Det har i mindre grad betydning	43 (45 %)	60 (56 %)	29 (54 %)	27 (47 %)	35 (36 %)	194 (47 %)
Det har slet ikke betydning	17 (18 %)	9 (8 %)	8 (15 %)	11 (19 %)	17 (18 %)	62 (15 %)
Ved ikke	3 (3 %)	8 (7 %)	1 (2 %)	3 (5 %)	2 (2 %)	17 (4 %)
Total	95 (100 %)	107 (100 %)	54 (100 %)	57 (100 %)	96 (100 %)	409(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 15

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: At undervisningsformen er anderledes, end den der bruges på skolen?

	Hovedstaden (N = 96)	Midtjylland (N = 108)	Nordjylland (N = 55)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 97)	Total (N = 413)
Det har i høj grad betydning	30 (31 %)	27 (25 %)	14 (25 %)	15 (26 %)	27 (28 %)	113 (27 %)
Det har i nogen grad betydning	45 (47 %)	41 (38 %)	23 (42 %)	28 (49 %)	39 (40 %)	176 (43 %)
Det har i mindre grad betydning	18 (19 %)	31 (29 %)	14 (25 %)	11 (19 %)	23 (24 %)	97 (23 %)
Det har slet ikke betydning	3 (3 %)	4 (4 %)	3 (5 %)	2 (4 %)	7 (7 %)	19 (5 %)
Ved ikke	0 (0 %)	5 (5 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	1 (1 %)	8 (2 %)
Total	96 (100 %)	108 (100 %)	55 (100 %)	57 (100 %)	97 (100 %)	413(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 16

Hvor stor betydning har følgende omstændighed, når der på din skole planlægges besøg til undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer: At besøget kan give rum for en social oplevelse for eleverne?

	Hovedstaden (N = 96)	Midtjylland (N = 108)	Nordjylland (N = 55)	Sjælland (N = 58)	Syddanmark (N = 97)	Total (N = 414)
Det har i høj grad betydning	20 (21 %)	25 (23 %)	9 (16 %)	15 (26 %)	29 (30 %)	98 (24 %)
Det har i nogen grad betydning	60 (63 %)	52 (48 %)	33 (60 %)	35 (60 %)	48 (49 %)	228 (55 %)
Det har i mindre grad betydning	14 (15 %)	28 (26 %)	11 (20 %)	7 (12 %)	19 (20 %)	79 (19 %)
Det har slet ikke betydning	2 (2 %)	2 (2 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	1 (1 %)	7 (2 %)
Ved ikke	0 (0 %)	1 (1 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	2 (0 %)
Total	96 (100 %)	108 (100 %)	55 (100 %)	58 (100 %)	97 (100 %)	414(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 17

Hvor ofte brugte din skole offentlig transport til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, i skoleåret 2014/2015 (med offentlig transport menes f.eks. tog, bus, metro, færge og offentlige skolebusruiter)?

	Hovedstaden (N = 91)	Midtjylland (N = 106)	Nordjylland (N = 54)	Sjælland (N = 58)	Syddanmark (N = 93)	Total (N = 402)
Vi brugte ofte denne transportform	85 (93 %)	52 (49 %)	27 (50 %)	43 (74 %)	36 (39 %)	243 (60 %)
Vi brugte af og til denne transportform	6 (7 %)	35 (33 %)	21 (39 %)	10 (17 %)	33 (35 %)	105 (26 %)
Vi brugte sjældent denne transportform	0 (0 %)	16 (15 %)	5 (9 %)	4 (7 %)	16 (17 %)	41 (10 %)
Vi brugte ikke denne transportform	0 (0 %)	2 (2 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	7 (8 %)	11 (3 %)
Ved ikke	0 (0 %)	1 (1 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (1 %)	2 (0 %)
Total	91 (100 %)	106 (100 %)	54 (100 %)	58 (100 %)	93 (100 %)	402(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 18

Af de grunde, du netop har angivet, hvad var så den vigtigste grund til at din skole ikke transporterede elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med privat busselskab?

	Hovedstaden (N = 34)	Midtjylland (N = 6)	Nordjylland (N = 4)	Sjælland (N = 10)	Syddanmark (N = 12)	Total (N = 66)
Det var for dyrt	31 (91 %)	5 (83 %)	3 (75 %)	9 (90 %)	8 (67 %)	56 (85 %)
Det tog for lang tid at indhente tilbud på kørsel	1 (3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)
Anden grund	2 (6 %)	1 (17 %)	1 (25 %)	1 (10 %)	4 (33 %)	9 (14 %)
Total	34 (100 %)	6 (100 %)	4 (100 %)	10 (100 %)	12 (100 %)	66 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 19

Hvor ofte transporterede din skole elever på gåben til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015?

	Hovedstaden (N = 90)	Midtjylland (N = 104)	Nordjylland (N = 54)	Sjælland (N = 57)	Syddanmark (N = 93)	Total (N = 398)
Vi brugte ofte denne transportform	5 (17 %)	7 (7 %)	3 (6 %)	10 (18 %)	20 (22 %)	55 (14 %)
Vi brugte af og til denne transportform	38 (42 %)	32 (31 %)	8 (15 %)	14 (25 %)	20 (22 %)	112 (28 %)
Vi brugte sjældent denne transportform	25 (28 %)	34 (33 %)	23 (43 %)	20 (35 %)	24 (26 %)	126 (32 %)
Vi brugte ikke denne transportform	10 (11 %)	30 (29 %)	20 (37 %)	12 (21 %)	26 (28 %)	98 (25 %)
Ved ikke	2 (2 %)	1 (1 %)	0 (0 %)	1 (2 %)	3 (3 %)	7 (2 %)
Total	90 (100 %)	104 (100 %)	54 (100 %)	57 (100 %)	93 (100 %)	398(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 20
Af de udfordringer, du netop har angivet, hvad var så den største udfordring forbundet med at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med offentlig transport?

	Hovedstaden (N = 64)	Midtjylland (N = 78)	Nordjylland (N = 51)	Sjælland (N = 47)	Syddanmark (N = 72)	Total (N = 312)
Det var dyrt	25 (39 %)	26 (33 %)	11 (22 %)	20 (43 %)	27 (38 %)	109 (35 %)
Det var usikkert, om klasserne kunne ankomme på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer til tiden (f.eks hvis der ikke var plads i bussen, eller at den valgte afgang blev aflyst)	5 (8 %)	1 (1 %)	4 (8 %)	3 (6 %)	5 (7 %)	18 (6 %)
Det var påkrævet af trafikselskabet, at man skal booke plads i den offentlige transport, og det tog for lang tid for lærerne/skolesekretærerne	1 (2 %)	7 (9 %)	4 (8 %)	3 (6 %)	6 (8 %)	21 (7 %)
De offentlige transportmuligheder lå langt fra skolen	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	3 (4 %)	3 (1 %)
De offentlige transportmuligheder lå langt fra kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer	0 (0 %)	3 (4 %)	3 (6 %)	3 (6 %)	1 (1 %)	10 (3 %)
Køreplanerne for den offentlige transport passede dårligt med tidspunkterne for undervisning på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer	1 (2 %)	21 (27 %)	11 (22 %)	1 (2 %)	14 (19 %)	48 (15 %)
Det tog lang tid at rejse med den offentlige transport (pga. tidskrævende skift, dårlige forbindelse, lange ventetider osv.)	11 (17 %)	11 (14 %)	15 (29 %)	13 (28 %)	10 (14 %)	60 (19 %)
Det var vanskeligt for lærerne at håndtere eleverne i den offentlige transport	1 (2 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (0 %)
Det var vanskeligt at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten	9 (14 %)	4 (5 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	3 (4 %)	17 (5 %)
Anden udfordring	11 (17 %)	5 (6 %)	2 (4 %)	4 (9 %)	3 (4 %)	25 (8 %)
Total	64 (100 %)	78 (100 %)	51 (100 %)	47 (100 %)	72 (100 %)	312(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 21

Af de udfordringer, du netop har angivet, hvad var så den største udfordring forbundet med at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer på gåben?

	Hovedstaden (N = 46)	Midtjylland (N = 46)	Nordjylland (N = 26)	Sjælland (N = 28)	Syddanmark (N = 43)	Total (N = 189)
Vejene til kulturinstitutionerne var ikke egnede til at gå på	1 (2 %)	3 (7 %)	2 (8 %)	4 (14 %)	1 (2 %)	11 (6 %)
Kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer lå langt væk	11 (24 %)	29 (63 %)	18 (69 %)	14 (50 %)	24 (56 %)	96 (51 %)
Det tog lang tid	22 (48 %)	6 (13 %)	4 (15 %)	7 (25 %)	14 (33 %)	53 (28 %)
Eleverne blev trætte	4 (9 %)	2 (4 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	6 (3 %)
Det var vanskeligt for lærerne at håndtere eleverne, når de gik	2 (4 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (4 %)	0 (0 %)	3 (2 %)
Det var vanskeligt at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten	6 (13 %)	5 (11 %)	2 (8 %)	1 (4 %)	4 (9 %)	18 (10 %)
Der var mange børn med særlige behov (f.eks. fysiske handicap)	0 (0 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	1 (4 %)	0 (0 %)	2 (1 %)
Total	46 (100 %)	46 (100 %)	26 (100 %)	28 (100 %)	43 (100 %)	189(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 22

Hvor ofte brugte din skole cykler til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015?

	Hovedstaden (N = 90)	Midtjylland (N = 104)	Nordjylland (N = 54)	Sjælland (N = 56)	Syddanmark (N = 93)	Total (N = 397)
Vi brugte ofte denne transportform	23 (26 %)	21 (20 %)	8 (15 %)	8 (14 %)	33 (35 %)	93 (23 %)
Vi brugte af og til denne transportform	37 (41 %)	41 (39 %)	19 (35 %)	28 (50 %)	32 (34 %)	157 (40 %)
Vi brugte sjældent denne transportform	18 (20 %)	27 (26 %)	16 (30 %)	12 (21 %)	21 (23 %)	94 (24 %)
Vi brugte ikke denne transportform	11 (12 %)	14 (13 %)	11 (20 %)	6 (11 %)	6 (6 %)	48 (12 %)
Ved ikke	1 (1 %)	1 (1 %)	0 (0 %)	2 (4 %)	1 (1 %)	5 (1 %)
Total	90 (100 %)	104 (100 %)	54 (100 %)	56 (100 %)	93 (100 %)	397(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 23

Af de grunde, du netop har angivet, hvad var så den vigtigste grund til at din skole ikke transporterede elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer på cykel?

	Hovedstaden (N = 11)	Midtjylland (N = 14)	Nordjylland (N = 11)	Sjælland (N = 5)	Syddanmark (N = 6)	Total (N = 47)
Vejene til kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøet var ikke egnede til at cykle på	2 (18 %)	1 (7 %)	2 (18 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	5 (11 %)
Det var ikke muligt at indhente cykel-tilladelser fra elevernes forældre	0 (0 %)	1 (7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)
Kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer lå for langt væk	1 (9 %)	9 (64 %)	8 (73 %)	4 (80 %)	6 (100 %)	28 (60 %)
Det ville tage for lang tid	0 (0 %)	1 (7 %)	0 (0 %)	1 (20 %)	0 (0 %)	2 (4 %)
Det ville være for vanskeligt for lærerne at håndtere eleverne, når de skulle cykle	0 (0 %)	1 (7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)
Det var ikke muligt at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten	1 (9 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)
Der var mange elever, der ikke havde en cykel eller cykelhjelm (eller glemte dem)	4 (36 %)	1 (7 %)	1 (9 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	6 (13 %)
Anden grund	3 (27 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	3 (6 %)
Total	11 (100 %)	14 (100 %)	11 (100 %)	5 (100 %)	6 (100 %)	47 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 24

Hvor ofte brugte din skole forældrekørsel til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015 (med forældrekørsel menes kørsel i private biler af forældre, bedsteforældre el. lign.)?

	Hovedstaden (N = 89)	Midtjylland (N = 102)	Nordjylland (N = 53)	Sjælland (N = 55)	Syddanmark (N = 91)	Total (N = 390)
Vi brugte ofte denne transportform	0 (0 %)	10 (10 %)	3 (6 %)	3 (5 %)	0 (0 %)	16 (4 %)
Vi brugte af og til denne transportform	5 (6 %)	27 (26 %)	14 (26 %)	21 (38 %)	28 (31 %)	95 (24 %)
Vi brugte sjældent denne transportform	24 (27 %)	37 (36 %)	16 (30 %)	15 (27 %)	32 (35 %)	124 (32 %)
Vi brugte ikke denne transportform	56 (63 %)	25 (25 %)	19 (36 %)	15 (27 %)	30 (33 %)	145 (37 %)
Ved ikke	4 (4 %)	3 (3 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	1 (1 %)	10 (3 %)
Total	89 (100 %)	102 (100 %)	53 (100 %)	55 (100 %)	91 (100 %)	390 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 25
Af de udfordringer, du netop har angivet, hvad var så den største udfordring forbundet med at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer på cykel?

	Hovedstaden (N = 45)	Midtjylland (N = 59)	Nordjylland (N = 34)	Sjælland (N = 32)	Syddanmark (N = 60)	Total (N = 230)
Vejene til kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer var ikke egnede til at cykle på	5 (11 %)	7 (12 %)	4 (12 %)	5 (16 %)	6 (10 %)	27 (12 %)
Kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer lå langt væk	10 (22 %)	33 (56 %)	21 (62 %)	18 (56 %)	33 (55 %)	115 (50 %)
Det tog lang tid	3 (7 %)	4 (7 %)	2 (6 %)	1 (3 %)	5 (8 %)	15 (7 %)
Eleverne blev trætte	0 (0 %)	1 (2 %)	1 (3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	2 (1 %)
Det var vanskeligt for lærerne at håndtere eleverne, når de cyklede	7 (16 %)	1 (2 %)	1 (3 %)	2 (6 %)	4 (7 %)	15 (7 %)
Det var vanskeligt at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten	5 (11 %)	2 (3 %)	1 (3 %)	1 (3 %)	5 (8 %)	14 (6 %)
Der var mange elever, der ikke havde en cykel eller cykelhjelm (eller glemte den)	15 (33 %)	9 (15 %)	2 (6 %)	3 (9 %)	5 (8 %)	34 (15 %)
Der var mange børn med særlige behov (f.eks. fysiske handicap)	0 (0 %)	1 (2 %)	1 (3 %)	1 (3 %)	0 (0 %)	3 (1 %)
Anden udfordring	0 (0 %)	1 (2 %)	1 (3 %)	1 (3 %)	2 (3 %)	5 (2 %)
Total	45 (100 %)	59 (100 %)	34 (100 %)	32 (100 %)	60 (100 %)	230(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 26
Hvor ofte brugte din skole skolebus til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, i skoleåret 2014/2015 (med skolebus menes en bus, der knyttet til din skole, og som normalt bruges til at fragte elever til og fra skole, svømning, el. lign.)?

	Hovedstaden (N = 90)	Midtjylland (N = 104)	Nordjylland (N = 54)	Sjælland (N = 55)	Syddanmark (N = 93)	Total (N = 396)
Vi brugte ofte denne transportform	3 (3 %)	10 (10 %)	10 (19 %)	5 (9 %)	22 (24 %)	50 (13 %)
Vi brugte af og til denne transportform	3 (3 %)	21 (20 %)	6 (11 %)	10 (18 %)	19 (20 %)	59 (15 %)
Vi brugte sjældent denne transportform	8 (9 %)	13 (13 %)	5 (9 %)	9 (16 %)	12 (13 %)	47 (12 %)
Vi brugte ikke denne transportform	74 (82 %)	56 (54 %)	31 (57 %)	30 (55 %)	37 (40 %)	228 (58 %)
Ved ikke	2 (2 %)	4 (4 %)	2 (4 %)	1 (2 %)	3 (3 %)	12 (3 %)
Total	90 (100 %)	104 (100 %)	54 (100 %)	55 (100 %)	93 (100 %)	396(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 27

Af de grunde, du netop har angivet, hvad var så den vigtigste grund til, at din skole ikke transporterede elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med skolebus?

	Hovedstaden (N = 10)	Midtjylland (N = 16)	Nordjylland (N = 9)	Sjælland (N = 5)	Syddanmark (N = 5)	Total (N = 45)
Skolens skolebus må kun bruges til transport af elever til og fra skole	4 (40 %)	10 (63 %)	5 (56 %)	3 (60 %)	4 (80 %)	26 (58 %)
Brugen af skolebussen var begrænset til et tidsrum, der ikke passede med tidspunkterne for undervisning på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer	1 (10 %)	6 (38 %)	0 (0 %)	1 (20 %)	1 (20 %)	9 (20 %)
Det ville være for dyrt at bruge bussen (i forhold til udgifter til chauffør, benzin, osv.)	4 (40 %)	0 (0 %)	2 (22 %)	1 (20 %)	0 (0 %)	7 (16 %)
Det ville tage for lang tid for lærerne/skolesekretærerne at planlægge brugen af bussen (i forhold til chauffør osv.)	1 (10%)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)
Anden grund	0 (0 %)	0 (0 %)	2 (22 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	2 (4 %)
Total	10 (100 %)	16 (100 %)	9 (100 %)	5 (100 %)	5 (100 %)	45 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 28

Af de udfordringer, du netop har angivet, hvad var så den største udfordring forbundet med at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med skolebus?

	Hovedstaden (N = 9)	Midtjylland (N = 32)	Nordjylland (N = 15)	Sjælland (N = 18)	Syddanmark (N = 33)	Total (N = 107)
Brugen af skolebussen var begrænset til et tidsrum, der ikke passede med tidspunkterne for undervisning på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer	4 (44 %)	13 (41 %)	6 (40 %)	4 (22 %)	21 (64 %)	48 (45 %)
Det var dyrt at bruge bussen (i forhold til udgifter til chauffør, benzin, osv.)	4 (44 %)	18 (56 %)	7 (47 %)	11 (61 %)	10 (30 %)	50 (47 %)
Det tog lang tid for lærerne/skolesekretærerne at planlægge brugen af bussen (i forhold til chauffør osv.)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (7 %)	0 (0 %)	1 (3 %)	2 (2 %)
Det var vanskeligt at finde ekstra lærere, der kunne deltage i transporten	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (6 %)	0 (0 %)	1 (1 %)
Anden udfordring	1 (11 %)	1 (3 %)	1 (7 %)	2 (11 %)	1 (3 %)	6 (6 %)
Total	9 (100 %)	32 (100 %)	15 (100 %)	18 (100 %)	33 (100 %)	107 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 29
Hvor ofte brugte din skole privat busselskab til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015?

	Hovedstaden (N = 90)	Midtjylland (N = 104)	Nordjylland (N = 54)	Sjælland (N = 55)	Syddanmark (N = 93)	Total (N = 396)
Vi brugte ofte denne transportform	1 (1 %)	15 (14 %)	11 (20 %)	7 (13 %)	16 (17 %)	50 (13 %)
Vi brugte af og til denne transportform	10 (11 %)	40 (38 %)	23 (43 %)	15 (27 %)	38 (41 %)	126 (32 %)
Vi brugte sjældent denne transportform	42 (47 %)	39 (38 %)	14 (26 %)	22 (40 %)	24 (26 %)	141 (36 %)
Vi brugte ikke denne transportform	37 (41 %)	7 (7 %)	5 (9 %)	10 (18 %)	14 (15 %)	73 (18 %)
Ved ikke	0 (0 %)	3 (3 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	1 (1 %)	6 (2 %)
Total	90 (100 %)	104 (100 %)	54 (100 %)	55 (100 %)	93 (100 %)	396(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 30
Af de udfordringer, du netop har angivet, hvad var så den største udfordring forbundet med at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med privat busselskab?

	Hovedstaden (N = 47)	Midtjylland (N = 71)	Nordjylland (N = 43)	Sjælland (N = 38)	Syddanmark (N = 65)	Total (N = 264)
Det var for dyrt	47 (100 %)	71 (100 %)	42 (98 %)	38 (100 %)	64 (99 %)	262 (99 %)
Det var vanskeligt at finde busselskaber, der kunne køre på de ønskede tidspunkter	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (0 %)
Det var vanskeligt at finde busselskaber, der havde busser i en passende størrelse	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (2 %)	1 (0 %)
Total	47 (100 %)	71 (100 %)	43 (100 %)	38 (100 %)	65 (100 %)	264(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 31
Hvor ofte brugte din skole særlige bustransportordninger til at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer i skoleåret 2014/2015 (med særlige bustransportordninger menes kommunale/regionale ordninger, f.eks. Kulturbussen, Lollandbus el. lign.)?

	Hovedstaden (N = 90)	Midtjylland (N = 102)	Nordjylland (N = 53)	Sjælland (N = 55)	Syddanmark (N = 93)	Total (N = 393)
Vi brugte ofte denne transportform	3 (3 %)	3 (3 %)	1 (2 %)	1 (2 %)	8 (9 %)	16 (4 %)
Vi brugte af og til denne transportform	1 (1 %)	6 (6 %)	7 (13 %)	10 (18 %)	11 (12 %)	35 (9 %)
Vi brugte sjældent denne transportform	1 (1 %)	10 (10 %)	4 (8 %)	9 (16 %)	6 (6 %)	30 (8 %)
Vi brugte ikke denne transportform	74 (82 %)	66 (65 %)	35 (66 %)	26 (47 %)	57 (61 %)	258 (66 %)
Ved ikke	11 (12 %)	17 (17 %)	6 (11 %)	9 (16 %)	11 (12 %)	54 (14 %)
Total	90 (100 %)	102 (100 %)	53 (100 %)	55 (100 %)	93 (100 %)	393(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 32

Af de grunde, du netop har angivet, hvad var så den vigtigste grund til, at din skole ikke transporterede elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med forældre kørsel?

	Hovedstaden (N = 45)	Midtjylland (N = 23)	Nordjylland (N = 15)	Sjælland (N = 11)	Syddanmark (N = 28)	Total (N = 122)
Det er ikke tilladt at transportere elever i private biler i skoletiden på min skole	13 (29 %)	4 (17 %)	5 (33 %)	3 (27 %)	11 (39 %)	36 (30 %)
Der var ikke tilstrækkelig tilslutning fra forældre/bedsteforældre, der havde bil og kunne køre på de tidspunkter, der passede i forhold til undervisningstilbuddene på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer	5 (11 %)	6 (26 %)	3 (20 %)	2 (18 %)	5 (18 %)	21 (17 %)
Det var for svært at indhente tilladelse fra forældrene til, at deres barn måtte benytte denne transportform	4 (9 %)	2 (9 %)	1 (7 %)	0 (0 %)	1 (4 %)	8 (7 %)
Det var for tidskrævende for lærerne at koordinere forældre kørslen	7 (16 %)	2 (9 %)	3 (20 %)	3 (27 %)	1 (4 %)	16 (13 %)
Anden grund	16 (36 %)	9 (39 %)	3 (20 %)	3 (27 %)	10 (36 %)	41 (34 %)
Total	45 (100 %)	23 (100 %)	15 (100 %)	11 (100 %)	28 (100 %)	122 (100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Tabel 33
Af de udfordringer, du netop har angivet, hvad var så den største udfordring forbundet med at transportere elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer med forældrekørsel?

	Hovedstaden (N = 15)	Midtjylland (N = 42)	Nordjylland (N = 23)	Sjælland (N = 21)	Syddanmark (N = 35)	Total (N = 136)
Der var svært at få tilslutning fra forældre/bedsteforældre, der havde bil og kunne køre på de tidspunkter, der passede i forhold til undervisningstilbuddene på kulturinstitutionerne/de eksterne læringsmiljøer	8 (53 %)	28 (67 %)	14 (61 %)	12 (57 %)	19 (54 %)	81 (60 %)
Det var svært at indhente tilladelse fra forældrene til, at deres barn måtte benytte den transportform	1 (7 %)	1 (2 %)	1 (4 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	3 (2 %)
Der var mange forældre/bedsteforældre, der havde givet tilsagn om, at de ville køre, som sprang fra i sidste øjeblik	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (5 %)	0 (0 %)	1 (1 %)
Det var tidskrævende for lærerne at koordinere forældrekørsel	5 (33 %)	9 (21 %)	8 (35 %)	7 (33 %)	13 (37 %)	42 (31 %)
Anden grund	1 (7 %)	4 (10 %)	0 (0 %)	1 (5 %)	3 (9 %)	9 (7 %)
Total	15 (100 %)	42 (100 %)	23 (100 %)	21 (100 %)	35 (100 %)	136(100 %)

Kilde: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskema til skoleledere, 2015.

Bilag 3: Metodebilag

I kortlægningen af skolernes transport af elever til og fra undervisning på kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer indgår tre forskellige typer data, der er tilvejebragt gennem:

- Én spørgeskemaundersøgelse blandt landet folkeskoleledere gennemført af *Nationalt netværk af skoletjeneste*.
- Fem kvalitative enkeltinterviews med lærere gennemført telefonisk af *Nationalt netværk af skoletjenester*.
- 18 kvalitative enkeltinterviews med bidragsydere til transportløsninger gennemført telefonisk af *Nationalt netværk af skoletjenester*.

I dette metodebilag uddybes den anvendte metode i forbindelse med gennemførelse af spørgeskemaundersøgelsen.

Spørgeskemaundersøgelse

Udarbejdelse og validering af spørgeskemaet

Spørgeskemaet blev udarbejdet af *Nationalt netværk af skoletjenesters* projektgruppe i september 2015.

Da data fra spørgeskemaundersøgelsen ikke kun skal bruges i denne kortlægning, men også skal indgå i en række af de kommende kortlægninger, indeholder spørgeskemaet derfor spørgsmål omkring en række forskellige temaer, der er relateret til skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner. Disse temaer omfatter:

- Baggrundsspørgsmål
- Skolernes brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer
- Skolernes valg af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer
- Skolernes samarbejder med kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer
- Skolernes brug af forskellige transportformer og udfordringer forbundet hermed
- Skoleledernes sammenligning af nuværende og forhenværende muligheder for brug af undervisningstilbud på kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, samt forventninger til fremtidige muligheder.

Spørgeskemaet blev valideret gennem tre pilottests gennemført telefonisk i uge 39. Af de tre pilottestere er de to skoleledere i Region Midtjylland og én skoleleder i Region Syddanmark. Derudover fordeler skolelederne sig på henholdsvis to små skoler (under 300 elever), samt én mellemstor skole (mellem 300 og 600 elever). Formålet med pilottestene var at afdække, om spørgsmålene i spørgeskemaet var tydelige og utvetydige, og om de var mulige for skolelederne at svare på. På baggrund af pilottestene blev spørgeskemaet tilpasset, og i denne forbindelse blev der blandt andet tilføjet ekstra svarkategorier på en række spørgsmål, mens enkelte spørgsmålsformuleringer blev ændret eller præciseret. Herefter blev spørgeskemaet opsat elektronisk.

Udsendelse og rykkerprocedure

Udsendelseslisten til udsendelse af spørgeskemaundersøgelsen blev konstrueret vha. et udtræk fra Undervisningsministeriets institutionsregister. Udtrækket blev foretaget den 18. september 2015 og indeholdt samtlige af landets 1368 folkeskoler. Herefter blev 141 skoler fjernet fra udtrækket, heraf 78

skoler fordi de var hovedskoler, og 63 skoler fordi de var rene tiendeklasseskoler. Herefter rummede den endelige udsendelsesliste 1227 skoler. I institutionsregisteret er skolerne kun registreret med deres hovedmail, og *Nationalt netværk af skoletjenester* valgte derfor at indsamle personlige skolemailadresser på et tilfældigt udtrukket antal skoleledere. En skoleleder forstås i denne sammenhæng som skolens øverste leder. Denne indsamling resulterede i, at den endelige udsendelsesliste bestod af 717 personlige skolemailadresser og 510 hovedmailadresser. Tabel 1 herunder beskriver den anvendte udsendelses- og rykkerprocedure.

Tabel 1
Udsendelse og rykkerprocedure

Spørgeskema udsendt	Påmindelse	Rykker	Spørgeskema lukket
29. september 2015	4. oktober 2015	9. oktober 2015	22. oktober 2015

Kilde: *Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskemaundersøgelse blandt skoleledere gennemført, 2015.*

Som det ses af ovenstående tabel, blev spørgeskemaundersøgelsen gennemført i perioden september til oktober 2015. Spørgeskemaet blev udsendt den 29. september, hvorefter respondenterne modtog en påmindelse den 4. oktober samt en rykker den 9. oktober. Spørgeskemaet blev endeligt lukket den 22. oktober 2015.

Svarprocent og bortfaldsanalyse

I nedenstående tabel ses en udregning af den endelige svarprocent. Af tabellen ses det, at *Nationalt netværk af skoletjenester* fik 441 besvarelser på spørgeskemaundersøgelsen, hvilket giver en endelig svarprocent på 36 pct.

Tabel 2
Svarprocent

Totalpopulation	Skoleledere fratrukket populationen	Endelig population	Antal besvarelser	Endelig svarprocent
1227	1	1226	441	36 %

Kilde: *Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskemaundersøgelse blandt skoleledere gennemført i 2015, og udtræk fra Undervisningsministeriets institutionsregister, hentet den 18. september 2015.*

Note: *I totalpopulationen indgår alle folkeskoler, fratrukket rene tiendeklasseskoler, hovedskoler, samt en enkelt skole der er lukket.*

Af nedenstående tabel ses henholdsvis undersøgelsens totalpopulation og analyseudvalg fordelt på de regioner, skoleledernes skoler er placeret i, samt på skolestørrelse. Da region og skolestørrelse er de eneste parametre, vi har haft mulighed for at teste bortfaldet ud fra, vil denne test danne grundlag for analysen af undersøgelsens bortfald. Som det ses af tabel 9, er der en lille overrepræsentation af besvarelser fra skoleledere på skoler i Region Hovedstaden, Region Nordjylland, og Region Syddanmark, men da analysen viser, at fordelingen på region i analyseudvalget ikke afviger *signifikant* fra fordelingen i populationen, er der ikke tale om et skævt bortfald. Der er altså dermed ikke noget, der indikerer, at der er regionale skævheder i undersøgelsens resultater. I forhold til skolestørrelse er der i analyseudvalget en lille overrepræsentation af små skoler, men ligeledes er der ikke tale om et signifikant skævt bortfald.

Tabel 3
Bortfaldsanalyse på region og skolestørrelse

REGION	Totalpopulation		Analyseudvalg	
	Antal	Procent	Antal	Procent
Region Hovedstaden	259	21,1 %	101	22,9 %
Region Midtjylland	335	27,3 %	116	26,3 %
Region Nordjylland	155	12,6 %	59	13,4 %
Region Sjælland	196	15,9 %	60	13,6 %
Region Syddanmark	281	22,9 %	105	23,8 %
Total	1.226	100 %	441	100 %
SKOLESTØRRELSE	Totalpopulation		Analyseudvalg	
	Antal	Procent	Antal	Procent
Under 300 elever	445	34,4 %	138	31,2 %
Mellem 300 og 600 elever	497	38,4 %	172	39,0 %
Over 600 elever	353	27,2 %	131	30,8 %
Total	1295	100	441	100 %

Kilder: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskemaundersøgelse blandt skoleledere gennemført i 2015, udtræk fra Undervisningsministeriets institutionsregister, hentet den 18. september 2015, samt data om elevtal i folkeskolen 2014-2015 fra Styrelsen for IT og Læring.

Note: I totalpopulationen indgår alle folkeskoler fratrukket rene tiendeklasseskoler, hovedskoler samt en enkelt skole, der er lukket.

I tillæg til ovenstående bortfaldsanalyse ses i nedenstående tabel (tabel 4) en fordeling af de indkomne besvarelser på spørgsmålet i spørgeskemaet omkring skolernes geografiske placering i forhold til de kulturinstitutioner/eksterne læringsmiljøer, skolerne ønsker at gøre brug af. Af tabellen ses det, at de indkomne besvarelser fordeler sig tilnærmelsesvis ligeligt mellem skoleledere, der vurderer, at deres skole i høj grad eller nogen grad er godt placeret (53 pct.), samt skoleledere, der vurderer, at deres skole i mindre grad eller slet ikke er godt placeret (47 pct.). Da spørgsmålet baserer sig på skoleledernes subjektive vurdering af skolens geografiske placering, er det ikke muligt at teste analyseudvalget op mod totalpopulationen på denne variabel. Fordelingen af besvarelser på spørgsmålet giver dog en indikation af, at der hverken er en overvægt af skoler, der er godt eller dårligt placeret geografisk i data fra spørgeskemaundersøgelsen.

Tabel 4
Skoleledernes vurdering af skolens geografiske placering i forhold til relevante kulturinstitutioner og andre eksterne læringsmiljøer

	Antal	Procent
I høj grad godt placeret	70	16 %
I nogen grad godt placeret	162	37 %
I mindre grad godt placeret	157	36 %
Slet ikke godt placeret	47	11 %
Total	436	100 %

Kilder: Nationalt netværk af skoletjenesters spørgeskemaundersøgelse blandt skoleledere gennemført i 2015.

Analyse af data

De indkomne data fra spørgeskemaundersøgelsen blev rensset og udtrukket som frekvenstabeller, opdelt på region. Derudover blev udvalgte variable sammenholdt i krydstabeller. I forbindelse med analysen af krydstabellerne er anvendt χ^2 -tests til at undersøge om sammenhængende er signifikante. I forbindelse med disse tests samt med bortfaldsanalysen er anvendt et signifikansniveau på 0,05 samt en nedre grænse på 80 pct. celler med en forventet værdi på mindst 5. Ligeledes er der anvendt en grænse på den mindst tilladte forventede værdi på 1.