Evaluering af samkørselstiltag og scenarier for fremadrettet tiltag

Hovedrapport

Epinion for Region Midtjylland

April 2026

Epinion

Indhold

Rapportens struktur	3
Introduktion	5
Hovedindsigter	9
Metode	15
Analyse	20
Scenarier for udrulning af nabogo	63
Eksempler på udrulning på tre skoler	69
Appendiks	74

© Copyright Epinion

Rapportens struktur

© Copyright Epinion

Rapporten indleder med hovedindsigterne, og underbygger dem efter-følgende med en dybdegående projekt- og metodebeskrivelse samt analyse

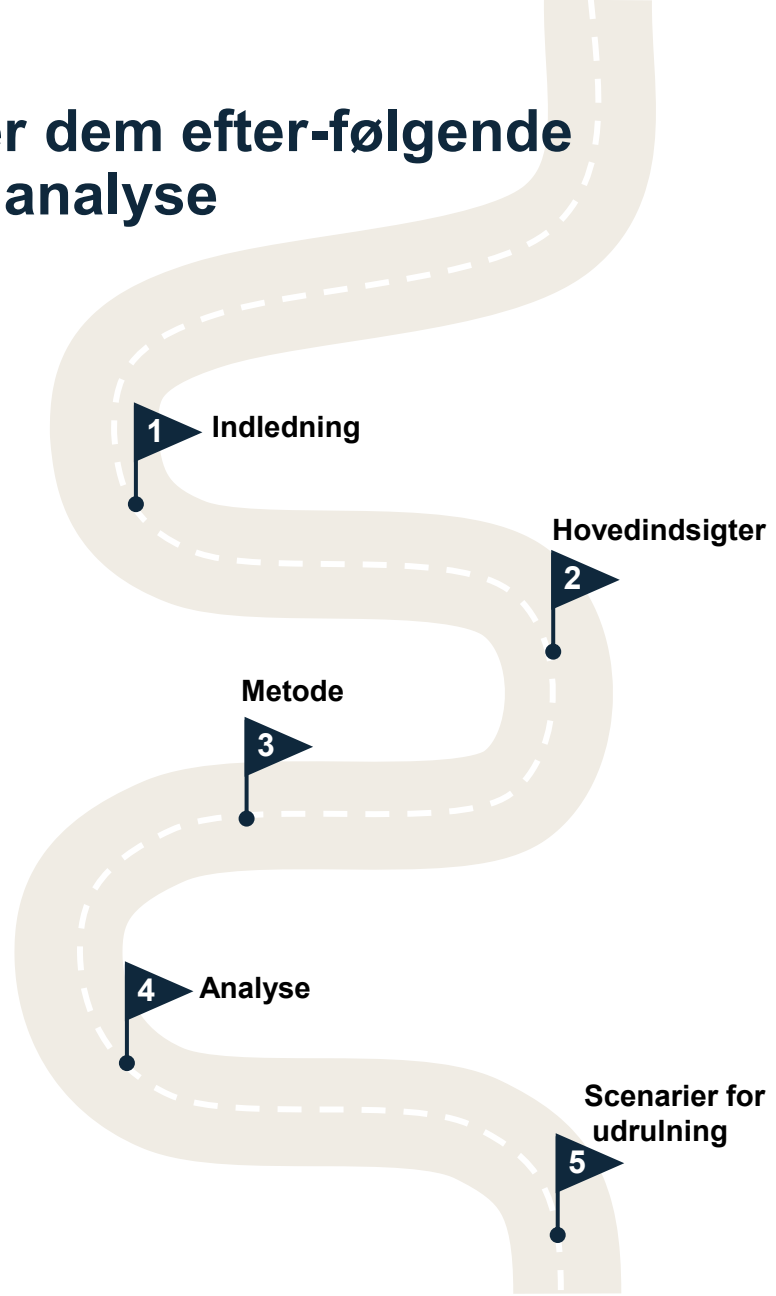
1. **Introduktion:** Indledningsvist beskrives samkørselsprojektet og baggrunden for indsatsen. Herefter præsenteres formålet med evalueringen som grundlag for et politisk beslutningsoplæg. Afslutningsvis gennemgås tilskudsmodellen og rapportens læsevejledning.

2. **Hovedindsigter:** Hernæst opsummeres rapportens vigtigste fund på tværs af de fem analyser, herunder de forventede samkørselsniveauer og udgifter i tre forskellige udrulningsscenarier.

3. **Metode:** Afsnittet indledes med en begrebsafklaring af rapportens centrale begreber. Herefter redegøres der kort for fremgangsmåde og datagrundlag i hver af de fem analyser. Afslutningsvis gives et samlet overblik over evalueringens anvendte datakilder.

4. **Analyse:** Dernæst udfoldes rapportens fem primære analyser: 1) aktivitetsopgørelse, 2) kollektiv trafiktilgængelighed, 3) motivations- og barriereanalyse, 4) udbudsanalyse og 5) analyse af samkørslens mobilitetseffekt.

5. **Scenarier for udrulning af nabogo:** Afslutningsvis estimeres det forventede antal samkørsler og de samlede udgifter ved en udrulning af nabogo i 2026/27 skoleåret på tværs af tre udrulningsscenarier. Endeligt beskrives udrulningen på tre skoler med forskelligt potentiale for samkørsel som illustrative eksempler.



Note: Denne rapport udgør evalueringens hovedrapport og indeholder den fulde gennemgang af metode, analyser og resultater. For en kort og lettilgængelig opsummering af de vigtigste fund og anbefalinger henvises der til sammenfatningen.

© Copyright Epinion
Epinion

Introduktion

Indledningsvist beskrives samkørselsprojektet og baggrunden for indsatsen. Herefter præsenteres formålet med evalueringen som grundlag for et politisk beslutningsoplæg. Afslutningsvis gennemgås tilskudsmodellen og rapportens læsevejledning

© Copyright Epinion

Region Midtjylland har i 2024 igangsat et samkørselsprojekt i regionen med målet om at få flere elever på ungdomsuddannelserne til at samkøre

Samkørsel rummer et stort, uudnyttet potentiale, fordi mange i dag kører alene i bil, hvilket øger trængsel, pres på veje og parkeringspladser samt miljøbelastningen. Samtidig er mobilitet ikke lige let for alle. Nogle steder i regionen kan det være svært at komme til og fra skole og arbejde, fordi den kollektive trafik har få afgange eller ikke dækker behovet godt nok. Her kan samkørsel være et vigtigt supplement, der gør det lettere at få hverdagen til at hænge sammen.

På den baggrund har Region Midtjylland igangsat et samkørselsprojekt i efteråret 2024 for at få flere elever på ungdomsuddannelser til at samkøre. Region Midtjyllands samkørselstiltag er gennemført i samarbejde med virksomheden nabogo, der har udviklet en app, hvor elever kan tilbyde eller finde et lift. Projektet løber frem til sommeren 2026, og inden da skal regionen udarbejde et beslutningsoplæg til politisk behandling med scenarier for en eventuel videreførelse, justering eller udbredelse af indsatsen.

For at understøtte dette har Epinion evalueret samkørselsprojektet for Region Midtjylland. Evalueringen består af fem analyser samt en opstilling af tre forskellige scenarier for en fremtidig udrulning af projektet. Denne rapport er evalueringens *Hovedrapport*. Derudover findes en *Sammenfatning*, som sammenfatter evalueringens vigtigste resultater i en kort opsummerende rapport.

God læselyst!

Note: Illustrationen er fra nabogos hjemmeside: https://nabogo.com

© Copyright Epinion

Epinion

Tilskudsmodellen består af et tilskud på 1 kr. pr. km fra Region Midtjylland for kilometerne 3-10 pr. tur, og derudover en eventuel egenbetaling fra passageren

Beskrivelse af nabogo og tilskudsmodel

Tilskudsmodellen består af et offentligt tilskud fra Region Midtjylland og en eventuel passagerbetaling, som tilsammen udgør chaufførens kompensation pr. tur. Ordningen administreres via nabogo-appen, hvor chauffører kan udbyde ture (fx til og fra skole), og passagerer kan tilmelde sig eller efterspørge konkrete ture. Deltagelse og eventuel passagerbetaling aftales i appen, som også håndterer registrering af turen og afregning af tilskud.

Region Midtjylland yder 1 kr. pr. km for kilometerne 3-10.
- Turen skal være mindst 3 km for at udløse tilskud.
- Hvis turen er 10 km, udløser det et maksimalt tilskud på 10 kr. fra Region Midtjylland

For kørsel ud over 10 km kan passageren, efter aftale i appen mellem chauffør og passager, betale til chaufføren efter nabogos takster:
- 10-50 km: 0,75 kr. pr. km
- 50+ km: 0,50 kr. pr. km

Eksempler:
- En tur på 8 km udløser et tilskud på 8 kr. fra Region Midtjylland (1 kr. pr. km).
- En tur på 16 km udløser det maksimale tilskud på 10 kr. fra Region Midtjylland, mens betaling for kilometerne fra 10 til 16 km aftales i appen mellem chauffør og passager, hvor passageren kan betale 0,75 kr. pr. km, svarende til 4,50 kr. i alt, til chaufføren.

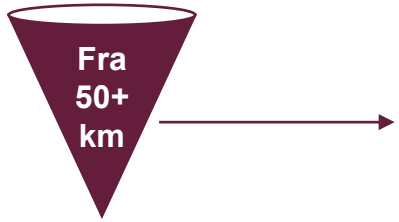
Oversigt over tilskudsmodel

1

Tilskud på 1 kr. pr. km
Tilskud betales af Region Midtjylland.

2

Tilskud på 0,75 kr. pr. km
Tilskud betales af passageren selv.
- Det aftales i appen mellem chauffør og passager, om passageren skal betale dette tilskud.



3

Tilskud på 0,50 kr. pr. km
Tilskud betales af passageren selv.
- Det aftales i appen mellem chauffør og passager, om passageren skal betale dette tilskud.

© Copyright Epinion
Epinion

Rapporten er struktureret som en kronologisk gennemgang af fem analyser og afsluttes med en præsentation af tre mulige scenarier for udrulning

Analyse 1: Aktivitetsopgørelse
Opgørelse af samkørsels aktivitet og centrale nøgletal.

Analyse 2: Kollektiv trafiktilgængelighed
Kortlægning af den kollektive trafiktilgængelighed til skolerne og betydning for samkørsel.

Analyse 3: Motivation- og barriereanalyse
Identifikation af centrale motivationer og barrierer for samkørsel.

Analyse 4: Udbudsanalyse
Analyse af de urealiserede udbudte samkørsler.

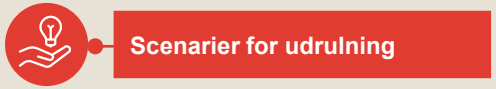
Analyse 5: Samkørslens mobilitetseffekt
Analyse af en mulig mobilitetseffekt af samkørsel.

Scenarier for udrulning
Estimering af forventet samkørsel og udgifter i tre forskellige scenarier for en fremadrettet indsats.

Læsevejledning:

Igennem rapporten angives det med et analysemærkat i højre hjørne, hvilken analyse der udfoldes på hver side. De fem analysemærkater ses nedenfor:

Sektionen omkring scenarier for udrulning markeres med dette mærkat:



© Copyright Epinion
Epinion

Hovedindsigter

Dette afsnit vil opsummere rapportens væsentligste fund på tværs af de fem analyser, herunder de forventede samkørselsniveauer og de samlede udgifter i tre udrulningsscenarier.

© Copyright Epinion

Hovedindsigter

Evalueringen peger på, at nabogo har været en succes, men med uforløst potentiale. Samtidig peger analysen på, at der er sket en overflytning fra bus til samkørsel

Fra oktober 2024 til januar 2026* er der registreret over **35.000 samkørsler** svarende til **over 67.000 samkørselsaftaler**. Størstedelen af samkørslerne har fundet sted omkring elevernes mødetider, og eleverne har særligt benyttet samkørsel i de områder, hvor der ikke er busruter. Derudover er der i perioden oprettet over **4.100 unikke brugere** i nabogo appen.

Samkørselsniveauet på de skoler, der har deltaget i projektet, varierer med **tilgængeligheden af kollektiv trafik.** Der er generelt mindst samkørsel på skoler med høj kollektiv trafiktilgængelighed, mens samkørsel er mere udbredt på skoler med lav kollektiv trafiktilgængelighed.

Eleverne er generelt motiverede til at samkøre, og samkørsel er deres mest **foretrukne transportmiddel** til og fra skole. Elevernes præferencer for transportvalg til og fra skole formes især af **tid, tilgængelighed og pris.** De største barrierer for samkørsel er **varierende mødetider**, behov for **koordinering** og **manglende viden** om, hvem man kan køre med.

Fra oktober 2024 til januar 2026 har der været over **150.000 udbudte samkørsler**, som ikke er blevet realiseret. Samtidig varierer antallet af urealiserede udbudte samkørsler markant på tværs af skoler. Analysen peger på, at udbuddet af samkørsler i sig selv **ikke er den væsentligste barriere for samkørsel**; snarere tyder det på, at efterspørgslen halter. Det indikerer et betydeligt, **uforløst potentiale for samkørsel**, hvis efterspørgslen kan stimuleres.

Analysen peger på, at nabogo har haft en **mobilitetseffekt**. På de skoler, hvor samkørsel er mest udbredt, er passagertallet på de nærliggende busruter faldet mere end på øvrige ruter i regionen. Det peger på en **substitutionseffekt**, hvor flere unge **skifter fra kollektiv trafik til samkørsel i bil**. Analyserne viser dog også, at der har været mange samkørsler i områder uden busruter.

Note: *Projektet løber frem til sommerferien 2026, men rapporten bygger på data til og med januar 2026, da dette var det senest tilgængelige datagrundlag på evalueringstidspunktet.

© Copyright Epinion

Hovedindsigter

Der er stor forskel på de forventede samkørsler i de tre scenarier for 26/27 skoleåret, hvilket giver tilsvarende store forskelle i forventede udgifter på tværs af takstmodel

Tre scenarier for udrulning af nabogo i Region Midtjylland i 2026/2027 skoleåret	Forventet samkørsels-niveau i 2026/2027 skoleåret	Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret: Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørsels-aftale	Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
1 Udrulning til *alle** ungdomsuddannelser	98.000 samkørsler, svarende til 179.000 samkørselsaftaler	4.840.000 kr.	3.580.000 kr.	3.760.000 kr.
2 Udrulning til *alle** ungdomsuddannelser med **lav og middel** kollektiv trafiktilgængelighed	90.000 samkørsler, svarende til 164.000 samkørselsaftaler	4.440.000 kr.	3.290.000 kr.	3.450.000 kr.
3 Udrulning til *alle** ungdomsuddannelser med **lav** kollektiv trafiktilgængelighed	59.000, samkørsler svarende til 107.000 samkørselsaftaler	2.900.000 kr.	2.150.000 kr.	2.250.000 kr.

***Note til *alle* ungdomsuddannelser:**
Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag. Den fulde liste over de ungdomsuddannelser, som er inkluderet, fremgår af *side 66.*

Bemærk: Estimaterne er modelbaserede fremskrivninger og udgør det bedste bud på forventet antal samkørsler og udgifter ved udrulning i skoleåret 26/27, men det vil kunne afvige fra den faktiske udvikling. Beregningerne bygger på observerede sammenhænge fra forsøgsperioden og er derfor behæftet med usikkerhed. Estimaterne bør derfor anvendes som indikative scenarier og prognoser til sammenligning af udrulningsmodeller - ikke en entydig forudsigelse om den forventede udvikling.

Note: Scenarierne for en eventuel udrulning af nabogo er baseret på alle de skoler, som har deltaget i nabogo forsøgsprojektet samt de øvrige ungdomsuddannelser i Region Midtjylland, som har været mulige at inkludere i fremskrivningen. VidenDjurs, UCH EUD Holstebro og Learnmark Business er ikke medtaget i analysen, fordi de er kommet sent ind i samkørsels-projektet. Der har derfor ikke været et tilstrækkeligt datagrundlag til at inkludere dem. Antallet af samkørsler er afrundet til nærmeste tusind, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder.

© Copyright Epinion

Scenarie 1: Forventede antal samkørsler og udgifter, hvis nabogo i 2026/2027 skoleåret udrulles til alle skoler i regionen, som er medtaget i analysen

				Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret		
	Forventet antal samkørsler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørselsaftaler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørsler pr elev i 2026/2027 skoleåret	Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørselsaftale	Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
Total	**98.000**	**179.000**	**5,0**	**4.840.000 kr.**	**3.580.000 kr.**	**3.760.000 kr.**
Silkeborg Gymnasium	15.000	27.300	9,9	738.000 kr.	547.000 kr.	574.000 kr.
Favrskov Gymnasium	7.800	14.300	9,6	385.000 kr.	285.000 kr.	299.000 kr.
Holstebro Gymnasium	5.600	10.300	7,2	277.000 kr.	206.000 kr.	216.000 kr.
Ikast-Brande Gymnasium	5.100	9.200	7,9	250.000 kr.	185.000 kr.	194.000 kr.
Egå Gymnasium	5.000	9.100	6,3	245.000 kr.	182.000 kr.	191.000 kr.
Skanderborg Gymnasium	4.800	8.800	6,7	238.000 kr.	177.000 kr.	185.000 kr.
Herning Gymnasium	4.800	8.800	5,4	238.000 kr.	176.000 kr.	185.000 kr.
Tørring Gymnasium	4.600	8.400	18,7	227.000 kr.	169.000 kr.	177.000 kr.
Vestjysk Gymnasium Tarm	3.800	6.900	11,4	186.000 kr.	138.000 kr.	145.000 kr.
UCRS - Skjern	3.600	6.600	14,2	179.000 kr.	132.000 kr.	139.000 kr.
Viborg Gymnasium	3.600	6.600	6,8	177.000 kr.	131.000 kr.	138.000 kr.
Syddjurs Gymnasium	3.500	6.500	10,1	174.000 kr.	129.000 kr.	136.000 kr.
Ringkøbing Gymnasium	3.200	5.800	9,7	158.000 kr.	117.000 kr.	123.000 kr.
Bjerringbro Gymnasium	2.900	5.400	12,2	145.000 kr.	107.000 kr.	113.000 kr.
Viborg Katedralskole	2.800	5.200	2,6	140.000 kr.	104.000 kr.	109.000 kr.
Aarhus Business College, HHX-Gymnasiet i Risskov	2.600	4.700	2,4	127.000 kr.	94.000 kr.	99.000 kr.
Paderup Gymnasium	2.500	4.600	6,3	124.000 kr.	92.000 kr.	97.000 kr.
College360 - SBC	2.500	4.500	2,3	121.000 kr.	90.000 kr.	94.000 kr.
Grenaa Gymnasium og HF	2.400	4.400	4,1	119.000 kr.	88.000 kr.	93.000 kr.
Odder Gymnasium	2.200	4.000	4,2	109.000 kr.	81.000 kr.	85.000 kr.
Lemvig Gymnasium	1.800	3.300	6,4	88.000 kr.	65.000 kr.	68.000 kr.
Horsens Gymnasium og HF	1.400	2.500	1,1	68.000 kr.	50.000 kr.	53.000 kr.
Skive Gymnasium og HF	1.000	1.800	1,6	48.000 kr.	35.000 kr.	37.000 kr.
Skive College	900	1.700	2,2	46.000 kr.	34.000 kr.	36.000 kr.
Aarhus Business College, HHX-Gymnasiet i Viby	800	1.500	0,7	39.000 kr.	29.000 kr.	31.000 kr.
Randers Statsskole	500	1.000	0,7	26.000 kr.	19.000 kr.	20.000 kr.
Aarhus Katedralskole	500	900	0,7	24.000 kr.	18.000 kr.	19.000 kr.
Århus Statsgymnasium	500	900	0,7	24.000 kr.	18.000 kr.	18.000 kr.
Risskov Gymnasium	400	800	0,7	22.000 kr.	16.000 kr.	17.000 kr.
Marselisborg Gymnasium	400	800	0,7	22.000 kr.	16.000 kr.	17.000 kr.
Viby Gymnasium	400	800	0,7	21.000 kr.	16.000 kr.	17.000 kr.
Struer Statsgymnasium	300	600	0,7	15.000 kr.	11.000 kr.	12.000 kr.
Århus Akademi	300	500	0,7	14.000 kr.	11.000 kr.	11.000 kr.
Tradium	300	500	0,2	13.000 kr.	9.000 kr.	10.000 kr.
TH. LANGS HF-KURSUS	200	400	0,7	10.000 kr.	7.000 kr.	8.000 kr.

Note: Samkørsler og samkørselsaftaler er afrundet til nærmeste hundrede. Udgifterne er afrundet til nærmeste tusinde. For totalen er antallet af samkørsler afrundet til nærmeste tusinde, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder. Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag.

© Copyright Epinion

Scenarie 2: Forventede antal samkørsler og udgifter, hvis nabogo i 2026/2027 skoleåret udrulles til skoler med lav og middel kollektiv trafiktilgængelighed

				Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret		
	Forventet antal samkørsler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørselsaftaler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørsler pr elev i 2026/2027 skoleåret	Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørselsaftale	Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
Total	**90.000**	**164.000**	**7,0**	**4.440.000 kr.**	**3.290.000 kr.**	**3.450.000 kr.**
Silkeborg Gymnasium	15.000	27.300	9,9	738.000 kr.	547.000 kr.	574.000 kr.
Favrskov Gymnasium	7.800	14.300	9,6	385.000 kr.	285.000 kr.	299.000 kr.
Holstebro Gymnasium	5.600	10.300	7,2	277.000 kr.	206.000 kr.	216.000 kr.
Ikast-Brande Gymnasium	5.100	9.200	7,9	250.000 kr.	185.000 kr.	194.000 kr.
Egå Gymnasium	5.000	9.100	6,3	245.000 kr.	182.000 kr.	191.000 kr.
Skanderborg Gymnasium	4.800	8.800	6,7	238.000 kr.	177.000 kr.	185.000 kr.
Herning Gymnasium	4.800	8.800	5,4	238.000 kr.	176.000 kr.	185.000 kr.
Tørring Gymnasium	4.600	8.400	18,7	227.000 kr.	169.000 kr.	177.000 kr.
Vestjysk Gymnasium Tarm	3.800	6.900	11,4	186.000 kr.	138.000 kr.	145.000 kr.
UCRS - Skjern	3.600	6.600	14,2	179.000 kr.	132.000 kr.	139.000 kr.
Viborg Gymnasium	3.600	6.600	6,8	177.000 kr.	131.000 kr.	138.000 kr.
Syddjurs Gymnasium	3.500	6.500	10,1	174.000 kr.	129.000 kr.	136.000 kr.
Ringkøbing Gymnasium	3.200	5.800	9,7	158.000 kr.	117.000 kr.	123.000 kr.
Bjerringbro Gymnasium	2.900	5.400	12,2	145.000 kr.	107.000 kr.	113.000 kr.
Viborg Katedralskole	2.800	5.200	2,6	140.000 kr.	104.000 kr.	109.000 kr.
Paderup Gymnasium	2.500	4.600	6,3	124.000 kr.	92.000 kr.	97.000 kr.
College360 - SBC	2.500	4.500	2,3	121.000 kr.	90.000 kr.	94.000 kr.
Grenaa Gymnasium og HF	2.400	4.400	4,1	119.000 kr.	88.000 kr.	93.000 kr.
Odder Gymnasium	2.200	4.000	4,2	109.000 kr.	81.000 kr.	85.000 kr.
Lemvig Gymnasium	1.800	3.300	6,4	88.000 kr.	65.000 kr.	68.000 kr.
Skive Gymnasium og HF	1.000	1.800	1,6	48.000 kr.	35.000 kr.	37.000 kr.
Skive College	900	1.700	2,2	46.000 kr.	34.000 kr.	36.000 kr.
Struer Statsgymnasium	300	600	0,7	15.000 kr.	11.000 kr.	12.000 kr.
TH. LANGS HF-KURSUS	200	400	0,7	10.000 kr.	7.000 kr.	8.000 kr.

Note: Samkørsler og samkørselsaftaler er afrundet til nærmeste hundrede. Udgifterne er afrundet til nærmeste tusinde. For totalen er antallet af samkørsler afrundet til nærmeste tusinde, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder. Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag.

© Copyright Epinion

Scenarie 3: Forventede antal samkørsler og udgifter, hvis nabogo i 2026/2027 skoleåret udrulles til skoler med lav kollektiv trafiktilgængelighed

				Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret		
	Forventet antal samkørsler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørselsaftaler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørsler pr elev i 2026/2027 skoleåret	Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørselsaftale	Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
Total	**59.000**	**107.000**	**9,6**	**2.900.000 kr.**	**2.150.000 kr.**	**2.250.000 kr.**
Silkeborg Gymnasium	15.000	27.000	9,9	738.000 kr.	547.000 kr.	574.000 kr.
Favrskov Gymnasium	7.800	14.000	9,6	385.000 kr.	285.000 kr.	299.000 kr.
Ikast-Brande Gymnasium	5.100	9.200	7,9	250.000 kr.	185.000 kr.	194.000 kr.
Egå Gymnasium	5.000	9.100	6,3	245.000 kr.	182.000 kr.	191.000 kr.
Tørring Gymnasium	4.600	8.400	18,7	227.000 kr.	169.000 kr.	177.000 kr.
Vestjysk Gymnasium Tarm	3.800	6.900	11,4	186.000 kr.	138.000 kr.	145.000 kr.
Viborg Gymnasium	3.600	6.600	6,8	177.000 kr.	131.000 kr.	138.000 kr.
Syddjurs Gymnasium	3.500	6.500	10,1	174.000 kr.	129.000 kr.	136.000 kr.
Ringkøbing Gymnasium	3.200	5.800	9,7	158.000 kr.	117.000 kr.	123.000 kr.
Bjerringbro Gymnasium	2.900	5.400	12,2	145.000 kr.	107.000 kr.	113.000 kr.
Paderup Gymnasium	2.500	4.600	6,3	124.000 kr.	92.000 kr.	97.000 kr.
Lemvig Gymnasium	1.800	3.300	6,4	88.000 kr.	65.000 kr.	68.000 kr.

Note: Samkørsler og samkørselsaftaler er afrundet til nærmeste hundrede. Udgifterne er afrundet til nærmeste tusinde. For totalen er antallet af samkørsler afrundet til nærmeste tusinde, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder. Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag.

© Copyright Epinion

Metode

Dette kapitel indleder med en begrebsafklaring af rapportens centrale begreber. Herefter gennemgås fremgangsmåde og datagrundlag kort for hver analyse. Afslutningsvis gives et samlet overblik over de anvendte datakilder.

© Copyright Epinion

Rapporten benytter en række centrale begreber. For at sikre en fælles forståelse og et entydigt grundlag er definitionen af begreberne udfoldet klart og transparant

Definition og beskrivelse af begreber, der anvendes i rapporten

Samkørsel	En samkørsel forstås som én tur oprettet og registreret i nabogo, hvor en chauffør kører til/fra skole sammen med én eller flere passagerer i samme bil. Der kan altså være flere passagerer på turen, men turen tæller samlet som én samkørsel, fordi den repræsenterer én fælles kørselsaftale i én bil, hvor to eller flere personer samkører i samme bil. Samkørsel er den primære analyseenhed i rapporten.
Samkørselsaftale	En samkørselsaftale er en individuel aftale mellem én chauffør og én passager om at køre sammen på en konkret tur, som er oprettet i nabogo. Én samkørsel (én tur) kan derfor udmønte sig i flere samkørselsaftaler, hvis der er flere passagerer i bilen. Hvis der fx er tre passagerer ud over chaufføren, svarer det til tre samkørselsaftaler (én pr. passager).
Realiseret og urealiseret samkørsel	Realiseret samkørsel er ture, der er oprettet i nabogo og efterfølgende registreret og gennemført i praksis, hvor en chauffør kører sammen med én eller flere passagerer. Urealiseret samkørsel er derimod udbudte eller efterspurgte ture i nabogo, som ikke ender med at blive gennemført (fx fordi der ikke opnås match, eller fordi turen aflyses).
Udbud og efterspørgsel efter samkørsel*	Udbud af samkørsel dækker over de ture, som chauffører opretter og tilbyder i nabogo (ledige pladser). Efterspørgsel dækker over de ture, som passagerer søger, efterspørger eller tilmelder sig i appen for at få et lift.
Belægning	Belægning angiver, hvor mange passagerer der er med i bilen pr. realiseret samkørsel, dvs. antallet af passagerer pr. gennemført tur, excl. chauffør.
Samkørsel pr. elev	Samkørsel pr. elev er et mål for, hvor udbredt samkørsel er på en skole. Konkret sættes antallet af samkørsler i forhold til antallet af indskrevne elever. Det gør det muligt at sammenligne skoler mere retvisende, da store skoler ofte har flere samkørsler, alene fordi de har flere elever.
Kollektiv trafiktilgængelighed	Kollektiv trafiktilgængelighed beskriver, hvor let det er at komme til og fra en skole med kollektiv trafik. Målet baseres bl.a. på, hvor mange linjer der betjener skolen, hvor mange afgange der er, hvilke transportmidler der kører (fx bus eller tog), samt hvor tæt relevante stoppesteder/stationer ligger på skolen.

Note: *: I denne evaluering har det kun været muligt at få data for realiseret samkørsel samt udbudte, urealiserede samkørsler stillet til rådighed. Det har ikke været muligt at få efterspørgselsdata stillet til rådighed. Det betyder, at vi ikke har data over alle de ture, som potentielle passagerer har efterspurgt eller søgt efter i appen.

© Copyright Epinion

Metode: Fremgangsmåde

De seks analyser belyser samkørslen fra forskellige vinkler. Metode og datagrundlag varierer på tværs af analyserne afhængigt af fokus og tilgængelige data

Fremgangsmåde for hver analyse

Aktivitetsopgørelse

- Aktivitetsopgørelsen baseres på nabogo-data for registrerede samkørsler siden nabogo's lancering og kobles med elevtal, prisdata og projektets økonomidata. Data afgrænses til projektskolerne, hvorefter samkørslens omfang og centrale kendetegn beskrives (tidspunkt, geografi, længde, pris og passagerantal) samt projektets samlede økonomiske udgifter.

Kollektiv trafiktilgængelighed

- I analysen konstrueres et indeks for skolernes kollektive trafik-tilgængelighed ud fra, hvor let det er at komme til og fra skolen med kollektiv trafik. Indekset bygger på nærhed til stoppesteder/knude-punkter samt antal linjer samt afgange, og det bruges til at undersøge, om skolernes samkørselsniveau varierer med forskelle i kollektiv trafik-tilgængelighed.

Motivation- og barriereanalyse

- Analysen kortlægger unges motivationer og barrierer for samkørsel på baggrund af spørgeskemadata fra nabogos transportvaneundersøgelse. Spørgsmål om transportvalg, præferencer og oplevede udfordringer analyseres for at identificere, hvilke forhold der typisk fremmer samkørsel, og hvilke der hæmmer den, samt hvordan mønstrene varierer på tværs af skoler og over de to måletidspunkter.

Udbudsanalyse

- Analysen opgør udbudte, urealiserede ture i nabogo ved at identificere tilbudte samkørsler i perioden fra oktober 2024 til januar 2026, som ikke er blevet en gennemført tur. Ture afgrænses til relevante tidspunkter og geografier omkring projektskolerne og kobles til skoler via LTM-zoner, så omfanget af urealiseret udbud kan sammenlignes på tværs af skoler.

Samkørslens mobilitetseffekt

- Analysen undersøger, om Nabogo påvirker unges transportvaner ved at koble to datakilder. Først analyseres ændringer i elevernes transportvalg med udgangspunkt i Nabogos transportvaneundersøgelse. Dernæst vurderes Nabogos indvirkning på brugen af kollektiv trafik ved at sammenholde passagerudviklingen på busruter omkring projektskolerne med den generelle udvikling i Region Midtjylland.

Scenarier til udrulning

- Scenarie sektionen estimerer via en fremskrivningsmodel det forventede samkørselsniveau, hvis nabogo udrulles i skoleåret 2026/27 i tre forskellige udrulnings-scenarier. For hvert scenarie estimeres et forventet antal samkørsler samt de samlede udgifter under forskellige tilskudsmodeller. Modellen baseres på nabogo-data, offentlig tilgængelige data og registerdata.

***Bemærk**: En udtømmende gennemgang af metode, fremgangsmåde og datagrundlag for hver analyse fremgår af Appendiks.*

© Copyright Epinion

Epinions analyser og beregninger er foretaget med udgangspunkt i det tilgængelige data, der er stillet til rådighed, som er suppleret med offentligt tilgængelige data

Evalueringen bygger på de datakilder, som Region Midtjylland har **stillet til rådighed** for evalueringen. Datagrundlaget udgør dermed samtidig rammerne for både analysens detaljeringsgrad og for hvilke delanalyser, der har kunnet gennemføres.

- Der har fx ikke været muligt at benytte **efterspørgselsdata**, hvilket betyder, at vi ikke kan analysere efterspørgslen efter samkørsel (fx søgninger og efterspurgte ture i appen). Eventuelle **afgrænsninger** og **metodiske valg** er derfor foretaget ud fra en vurdering af, hvad datamaterialet pålideligt kan understøtte, og med fokus på at sikre robuste og sammenlignelige resultater.

Som supplement til de data, Region Midtjylland har stillet til rådighed, har vi hentet **offentligt tilgængelige** data om skolerne fra Børne- og Undervisningsministeriets platform for uddannelsesstatistik samt anvendt **registerdata** på elev-niveau. Registerdata bruges bl.a. til at belyse elevernes gennemsnitlige afstand til skolen og forældrenes indkomst. Derudover har vi inddraget **temperatur- og nedbørsdata** fra DMI samt **brændstofpriser** fra offentligt tilgængelige tidsseriedata.

Tilgængeligt data og leverandør af data

nabogo

- Data om samkørsler registreret i nabogo og urealiserede samkørsler, udbudt i appen.
- Transportvaneundersøgelser fra foråret 2025 og december 2025-januar 2026.

midttrafik

- Data om passagertal på stoppestedsniveau, og hvor den kollektive trafik kører.
- Data over koordinater for stoppesteder.

midt regionmidtjylland

- Økonomital fra projektet.

Derudover er data fra følgende kilder benyttet:

- Offentlige skolestatistikker fra Børne- og Undervisningsministeriets uddannelsesstatistik samt registerdata fra Danmarks Statistik.
- Temperatur- og nedbørsdata fra DMI.
- Brændstofpriser fra offentligt tilgængelig tidsseriedata.

© Copyright Epinion

Metode: Oversigt over datakilder

På tværs af analyserne er der anvendt en række datakilder, som supplerer hinanden. Flere datakilder indgår i flere analyser

Datakilde	Analyse					
	Aktivitets-opgørelse	Skolernes kollektive trafik-tilgængelighed	Motivation- og barriereanalyse	Udbudsanalyse	Samkørslens mobilitetseffekt	Scenarie- og incitaments-analyse
nabogo-data over realiserede samkørsler og samkørselsaftaler	X	X		X	X	X
Midttrafiks passagertal					X	
nabogos transportvaneundersøgelse udført i foråret 2025 og i vinteren 2025/2026			X		X	
nabogo-data over udbudte urealiserede samkørsler				X		
Rutekort og køreplaner fra Midttrafik		X				X
Økonomidata fra projektet	X					X
Registerdata på elevernes afstand til gymnasiet og forældres medianindkomst						X
Børne- og Undervisningsministeriets Uddannelsesstatistik	X	X				X
Temperatur- og nedbørsdata fra DMI						X
Brændstofpriser fra OK's offentligt tilgængelige opgørelse						X

© Copyright Epinion
Epinion

Analyse

I dette kapitel gennemgås de fem analyser i følgende rækkefølge: 1) aktivitetsopgørelse, 2) kollektiv trafiktilgængelighed, 3) motivations- og barriereanalyse, 4) udbudsanalyse og 5) analyse af samkørslens mobilitetseffekt.

© Copyright Epinion

Analyse 1 – Aktivitetsopgørelse

© Copyright Epinion

Epinion

Analyse 1 – Aktivitetsopgørelse

Aktivitetsopgørelsen hjælper med at afdække, hvor udbredt samkørsel har været totalt og på tværs af skoler, og hvad der kendetegner samkørslerne

Analysens formål

Formålet med aktivitetsopgørelsen er at dokumentere omfanget af samkørsel, udviklingen over tid og forskelle mellem uddannelses-institutioner.

Analysen anvender eksisterende data om samkørsler registreret i nabogo til at afdække, hvor mange samkørsler der er gennemført, og hvor mange unikke brugere der har registreret en samkørsel siden nabogo's lancering. Dette giver et indblik i udbredelsen af samkørsel på tværs af og inden for de enkelte skoler, samt om samkørsel er blevet mere udbredt siden lanceringen. Analysen belyser også udviklingen over tid, hvilket bidrager med en forståelse for, om udsving i brugen af samkørsel kan været båret af sæson, vejrforhold, ferieperioder osv.

Analysen inddrager data om samkørslernes øvrige karakteristika for at tilvejebringe viden om, hvor, hvornår og hvordan samkørsel benyttes. Endelig beskriver analysen de økonomiske udgifter forbundet med nabogo-projektet.

Analysens opbygning

Antal samkørsler registreret
Antal samkørsler siden nabogos lancering og frem til januar 2026 opgøres samlet, pr. skole og som udvikling over tid. Elevtal på skolerne bruges til beregning af antal samkørsler pr. elev på en skole.

Antal unikke brugere oprettet
Antallet af unikke brugere, herunder chauffører og passagerer, der har gennemført mindst én samkørsel i nabogo, opgøres. Dertil opgøres andelen af elever i alt og på de enkelte skoler, der har en nabogo-bruger med mindst én registreret samkørsel.

Samkørslernes øvrige karakteristika
Gennemgang af en række karakteristika ved de gennemførte samkørsler, herunder deres længde, antal passagerer, tidspunkt samt hvilke ruter der er blevet benyttet.

Økonomisk opgørelse for projektet
Opgørelse over projektets udgifter totalt og for de enkelte skoler.

© Copyright Epinion

Fra oktober 2024 til januar 2026 er der registreret 35.041 samkørsler med gennemsnitligt 2 passagerer pr. tur, og der er oprettet 4.164 unikke brugere i appen

Der er registreret over 35.000 samkørsler siden nabogos lancering

- Der har været 35.041 registrerede samkørsler, svarende til 67.442 samkørselsaftaler, fra da nabogo blev lanceret på den første skole i oktober 2024 og frem til januar 2026.
- I alt er der registreret flest samkørsler på Silkeborg Gymnasium og færrest på Viborg Gymnasium.

Der er over 4.100 nabogo-brugere med en registreret samkørsel

- Fra oktober 2024 til januar 2026 har over 4.100 elever oprettet en unik nabogo-bruger og registreret en samkørsel. Det svarer til, at 36% af alle elever på de deltagende skoler har oprettet en nabogo bruger og deltaget i minimum én samkørsel i perioden.
- Udbredelsen af nabogo er særligt stor på Tørring Gymnasium, Silkeborg Gymnasium, Syddjurs Gymnasium, UCRS-Skjern, Favrskov Gymnasium og Skanderborg Gymnasium, hvor over halvdelen af eleverne har oprettet en nabogo bruger og deltaget i minimum én samkørsel i perioden.

De registrerede samkørsler har en række kendetegn

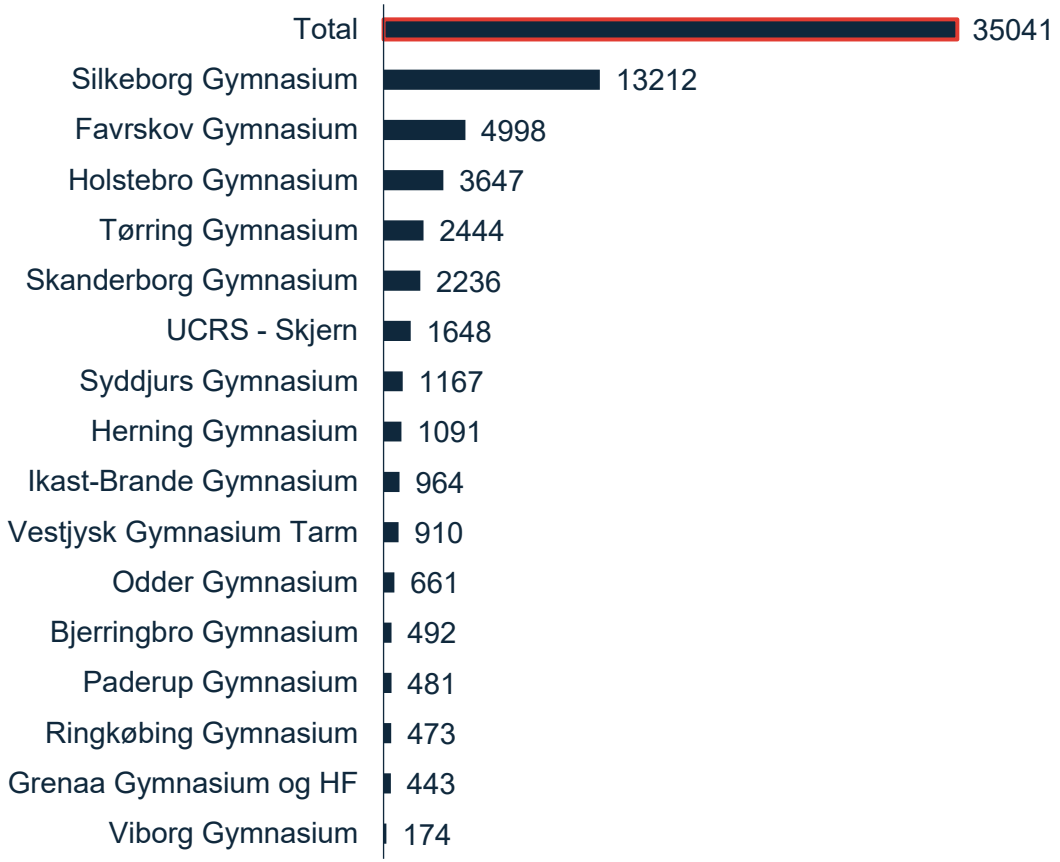
- Samkørslerne er i gennemsnit 15,66 km lange, og 71 % af turene er længere end 10 km (selvom der kun ydes 1 kr./km for ture op til 10 km).
- Over 98 % af eleverne har ikke selv betalt tilskud til turen på ture over 10 km.
- Der er i gennemsnit 2 passagerer pr. samkørsel, og belægningen er højere for chauffører med mere samkørsels erfaring.
- Samkørsel sker primært omkring skolernes ringetider, og er mest udbredt i områder med få busruter.

© Copyright Epinion

Der har været over 35.000 nabogo-samkørsler i perioden. Samkørslen varierer tydeligt med sæson og ferieperioder, med flere ture i efteråret og færre i ferieuger

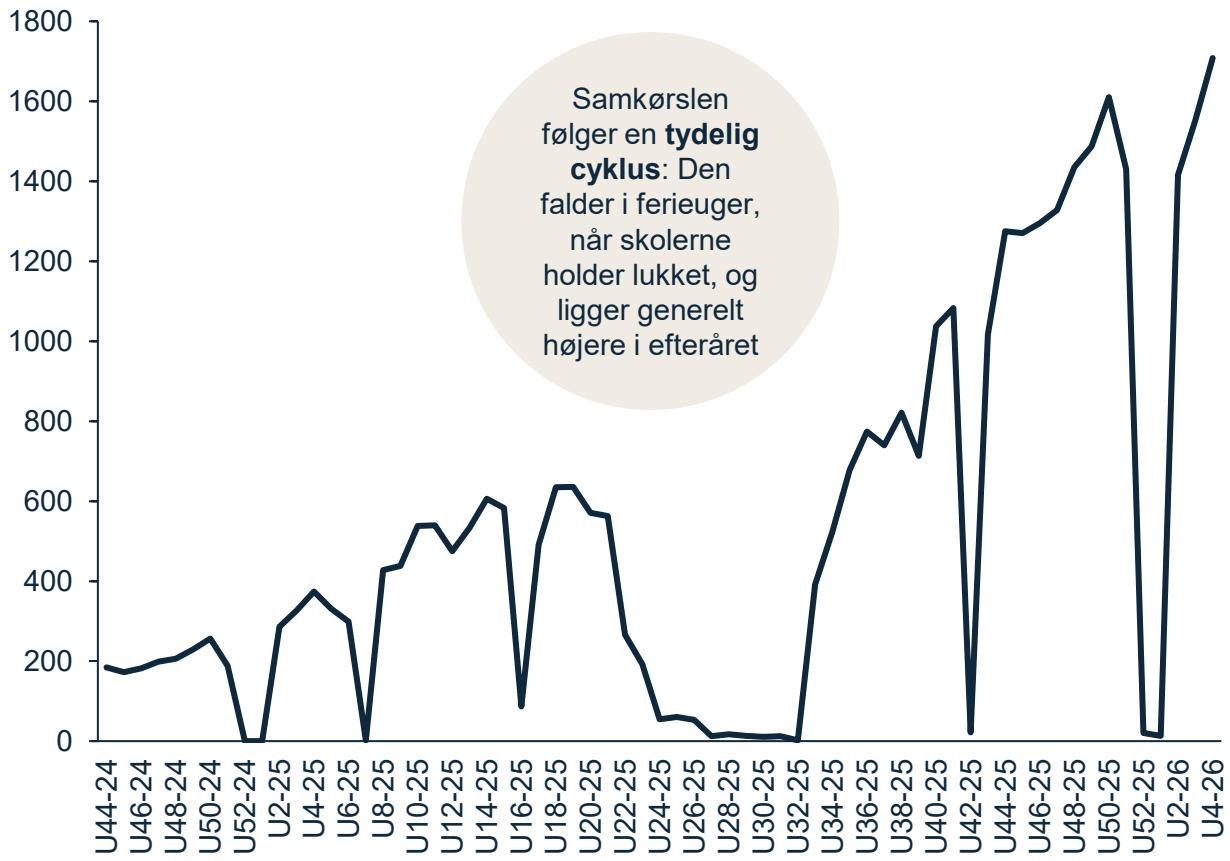
Fordeling over antal samkørsler pr. skole

N = 35.041 samkørsler med 1,92 passagerer pr. tur (fra 28. okt. 2024 til 26. jan 2026)



Udvikling i antallet af ugentlige samkørsler

N = 34.692 samkørsler med 1,92 passagerer pr. tur (fra uge 44 2024 til uge 4 2026)



Note: Samkørsler foretaget i uge 5 2026 er fjernet fra analysen, da datagrundlaget kun inkluderer samkørsler registreret til og med mandag i uge 5. Derfor er antal samkørsler lavere end i figuren til venstre.
Bemærk, fra juli 2025 bliver det tilladt for 17-årige med kørekort at køre uden ledsager fra kl. 5-20. Det *kan* betyde, at flere gymnasieelever begynder at køre i skole, hvilket muliggør mere samkørsel.

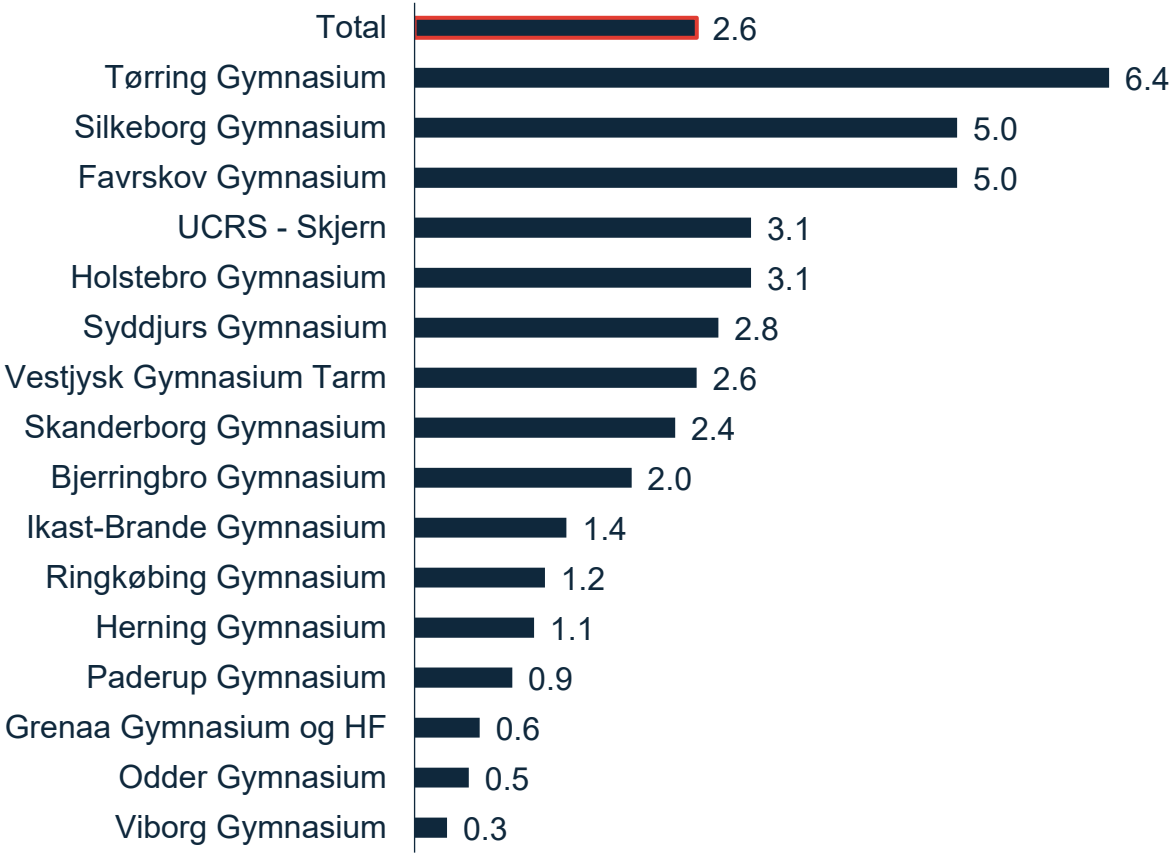
© Copyright Epinion

Epinion

Der er stor variation i udbredelsen af samkørsel på tværs af skoler. På fem gymnasier er der registreret mere end tre samkørsler pr. elev i skoleåret 2025/2026

Fordeling over antal samkørsler pr. elev på skolerne

N = 23.993 samkørsler fordelt på 9.084 elever (fra 1. aug. 2025 til 26. jan 2026)



Figuren til venstre viser antal nabogo-samkørsler pr. elev på hver skole. Opgørelsen gør det muligt at vurdere, hvor udbredt samkørsel via nabogo har været på en skole, fordi der korrigeres for skolens størrelse (antal elever). Skolerne kan dermed sammenlignes mere retvisende.

- Totalt set ligger niveauet på tværs af skoler på **2,6 samkørsler pr. elev** i perioden.
- Opgørelsen peger på, at udbredelsen af nabogo-samkørsel **varierer markant på tværs af skolerne.** Særligt Tørring Gymnasium, Silkeborg Gymnasium og Favrskov Gymnasium skiller sig ud som skoler, hvor nabogo har været mest udbredt. Omvendt er samkørsel via nabogo mindst udbredt på Paderup Gymnasium, Grenaa Gymnasium og HF, Odder Gymnasium og Viborg Gymnasium.

Note: Analyserne er foretaget for første halvdel af skoleåret 25/26. Denne periode er valgt for at kunne beregne antal samkørsler relativt til antal elever for at tegne et retvisende billede af udbredelsen af nabogo på skolerne. I skoleåret 25/26 er nabogo lanceret på alle skoler. Antallet af samkørsler pr. elev forventes at stige i løbet af skoleåret, fordi der registreres flere samkørsler, mens elevtallet forbliver konstant.

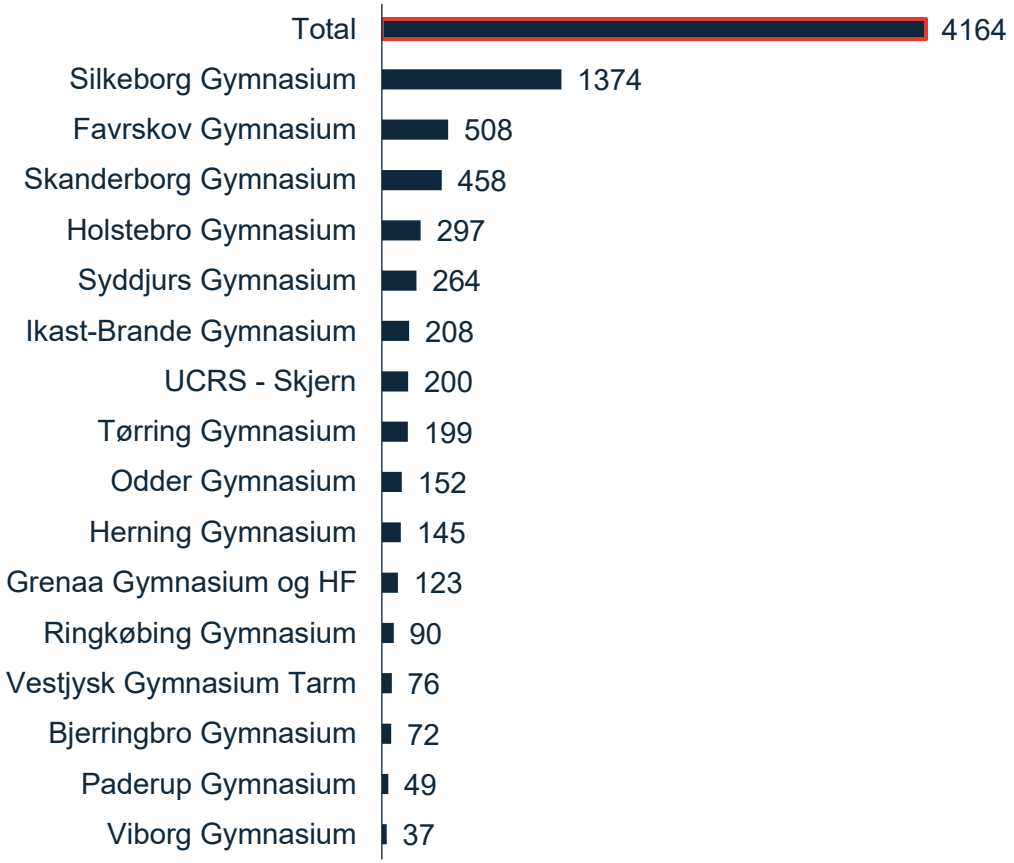
© Copyright Epinion

Epinion

Over 4.100 unikke brugere har brugt nabogo som enten chauffør, passager eller begge dele - herunder flest tilknyttet Silkeborg Gymnasium

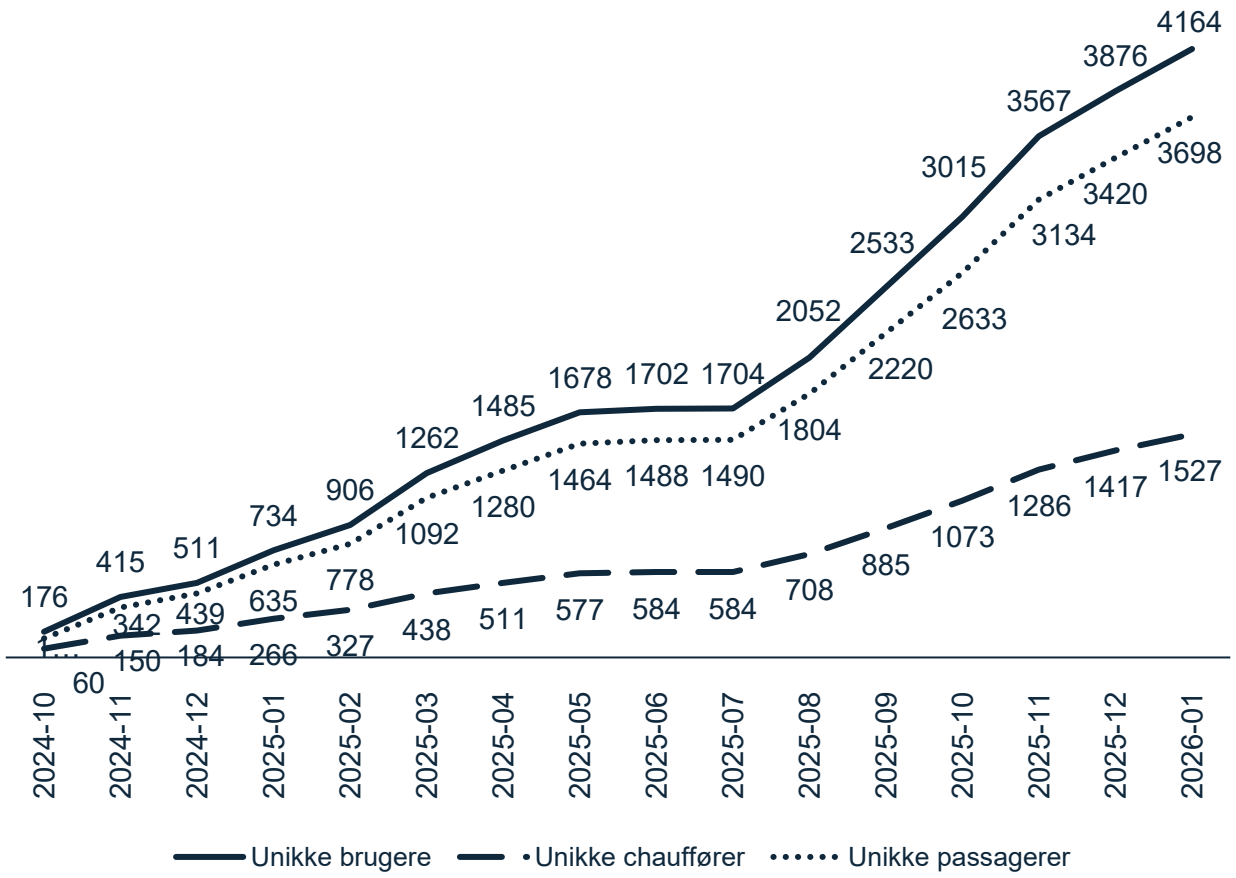
Fordeling over antal unikke brugere pr. skole

N = 4.164 unikke nabogo-brugere (fra 28. okt. 2024 til 26. jan. 2026)



Udvikling i antal unikke brugere, chauffører og passagerer (akkumuleret)

N = 4.164 unikke nabogo-brugere (fra 28. okt. 2024 til 26. jan. 2026)



Note: Summen på tværs af uddannelsesinstitutioner kan overstige det samlede antal unikke brugere, fordi den samme bruger kan være tilknyttet flere uddannelsesinstitutioner og kan optræde både som chauffør og passager.

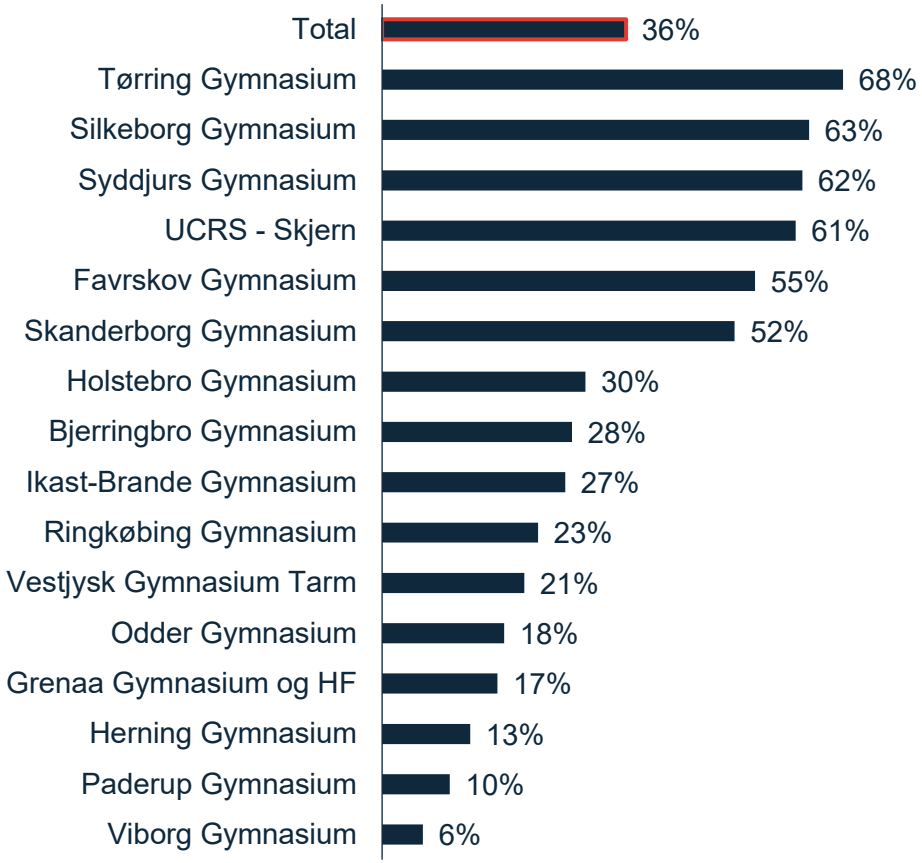
© Copyright Epinion

Epinion

Mere end hver tredje elev har en unik nabogo-bruger med en registreret samkørsel. På seks skoler har over halvdelen af eleverne på skolen en nabogo-bruger

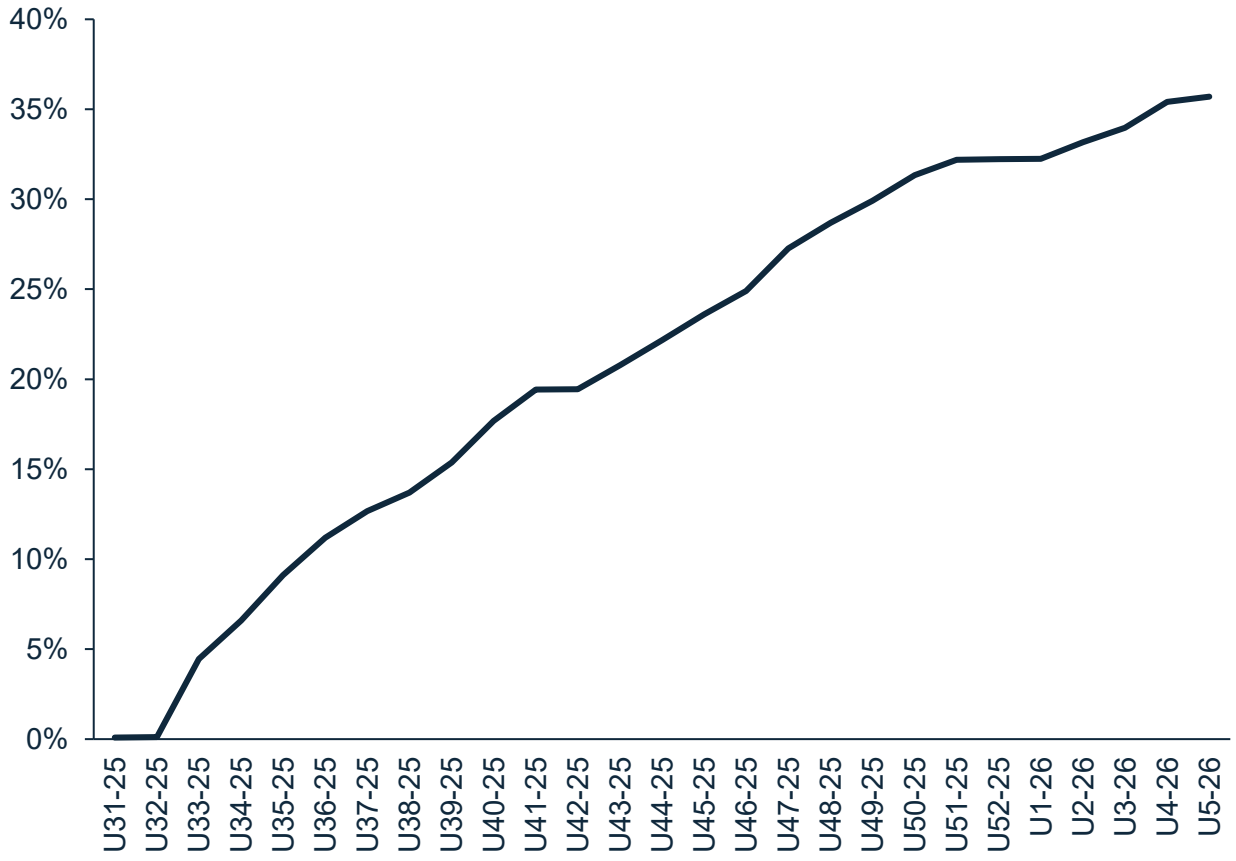
Fordeling over andelen af elever på skolerne med en unik bruger

N = 3.265 nabogo-brugere fordelt på 9.084 elever (fra 1. aug. 2025 til 26. jan. 2026)



Udvikling i andelen af elever med en unik bruger (akkumuleret)

N = 3.265 nabogo-brugere fordelt på 9.084 elever (fra 1. aug. 2025 til 26. jan. 2026)



Note: Analyserne er foretaget for første halvdel af skoleåret 2025/2026, fra 1. august 2025 til og med 26. januar 2026. Andelen af elever med en unik bruger vil forventeligt stige i løbet af skoleåret i takt med, at der oprettes flere unikke brugere.

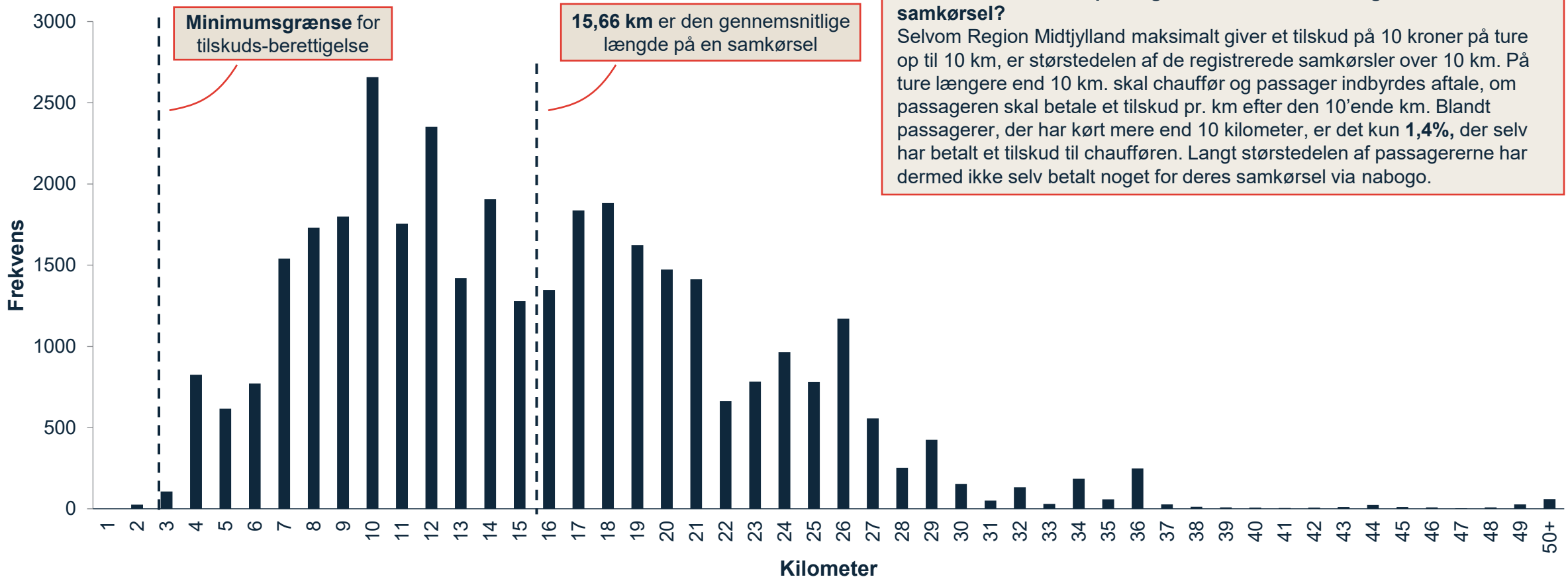
© Copyright Epinion

Epinion

Hver fjerde samkørsel er mellem 3 og 10 kilometer lang. Mange er dog længere på trods af, at Region Midtjyllands tilskud maksimalt er på 10 kr.

Fordeling over samkørslernes længde i km

N = 35.041 samkørsler (fra 28. okt. 2024 til 26. jan 2026)



Hvor stor en andel af passagererne har selv haft udgifter til samkørsel?
Selvom Region Midtjylland maksimalt giver et tilskud på 10 kroner på ture op til 10 km, er størstedelen af de registrerede samkørsler over 10 km. På ture længere end 10 km. skal chauffør og passager indbyrdes aftale, om passageren skal betale et tilskud pr. km efter den 10'ende km. Blandt passagerer, der har kørt mere end 10 kilometer, er det kun **1,4%,** der selv har betalt et tilskud til chaufføren. Langt størstedelen af passagererne har dermed ikke selv betalt noget for deres samkørsel via nabogo.

Note: I de tilfælde hvor samkørslens længde varierer mellem passagererne i en given bil, anvendes den gennemsnitlige længde.

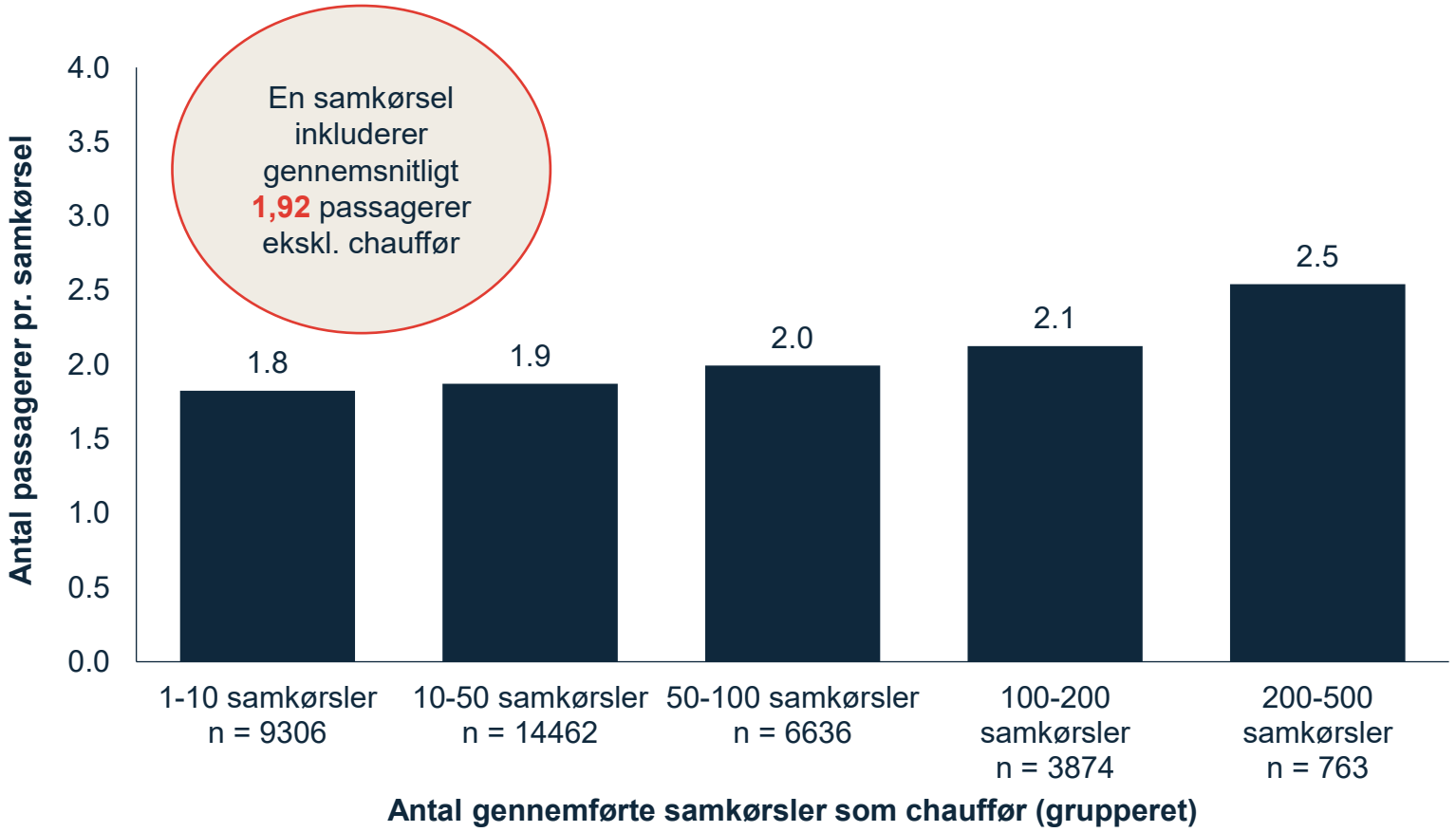
© Copyright Epinion

Epinion

Gennemsnitligt har hver chauffør næsten to passagerer med på turen - og jo flere ture, man har haft som chauffør i nabogo, jo flere passagerer har man med

Antal passagerer pr. samkørsel fordelt på antallet ture som chauffør

N = 35.041 samkørsler fordelt på i alt 67.442 samkørselsaftaler (fra 28. okt. 2024 til 26. jan 2026)



Figuren til venstre viser det gennemsnitlige antal passagerer pr. samkørsel, fordelt på chaufførgrupper efter deres samkørsels-erfaring. Figuren illustrerer dermed, hvordan passagerantallet pr. tur varierer mellem chauffører med lav og høj samkørsels-erfaring.

- Figuren viser at antallet af **passagerer varierer efter**, hvor mange **samkørsler en chauffør har registreret**. Chauffører, der har registreret flere samkørsler, har i gennemsnit også flere passagerer med pr. tur.
- Fx viser figuren, at chauffører, der har registreret mellem 1 og 10 samkørsler, i gennemsnit har **1,8 passagerer** med i bilen, mens chauffører med 200 og 500 registrerede samkørsler i gennemsnit har **2,5 passagerer** med i bilen.
- Det peger på en **modningsproces**, hvor chauffører bliver mere rutinerede i at udbyde samkørsel og derfor i højere grad fylder bilen op.

Note: Figuren viser det gennemsnitlige antal passagerer pr. samkørsel, hvor samkørslerne er inddelt i kategorier efter, hvor mange samkørsler turens chauffør har registreret i nabogo. ”n” angiver antallet af samkørsler, der indgår i de respektive kategorier. Der er fx blevet gennemført 9306 samkørsler af chauffører, der i alt har registreret mellem 1 og 10 samkørsler.

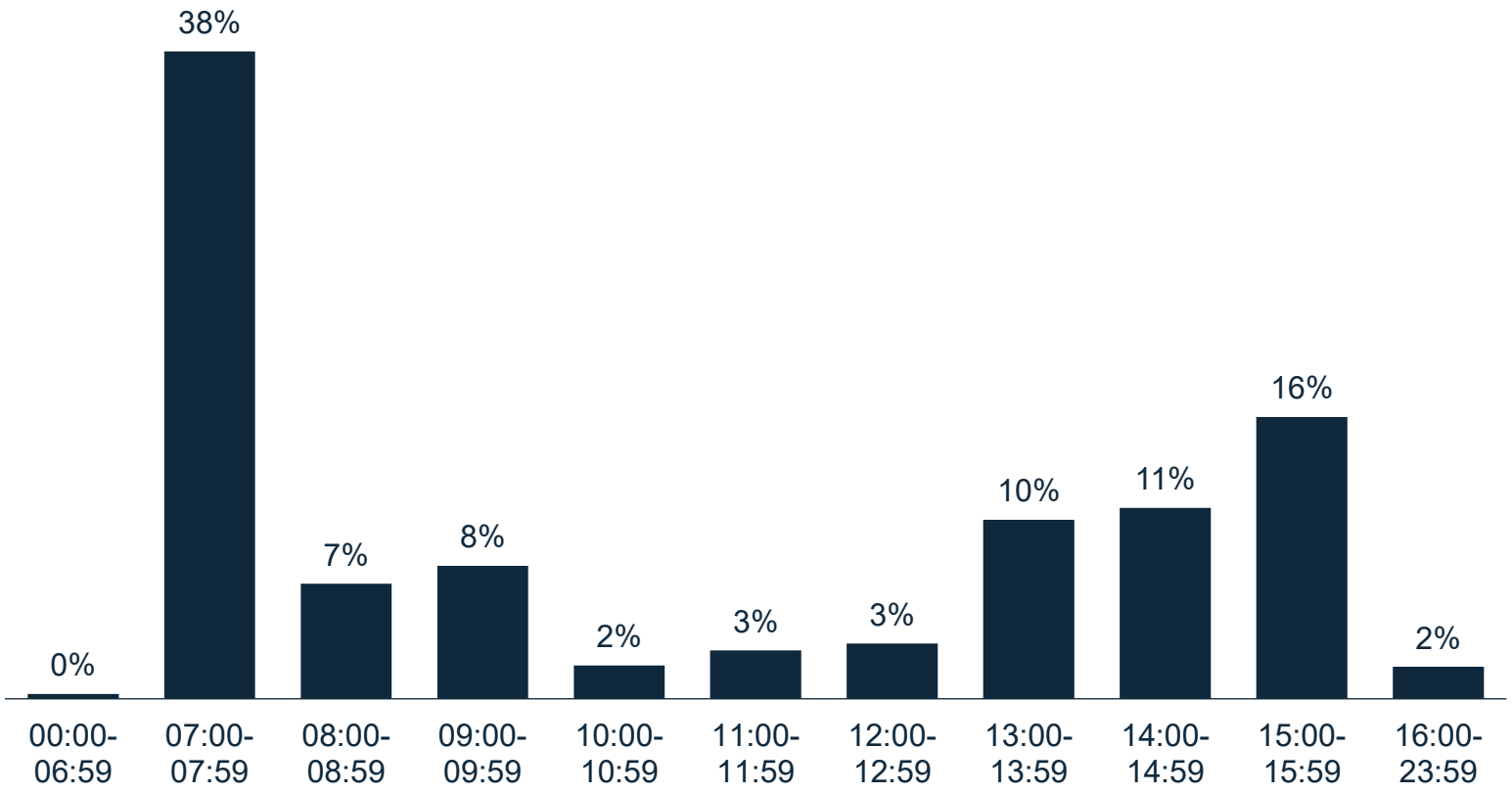
© Copyright Epinion

Epinion

Størstedelen af samkørslerne foretages ifm. elevernes mødetider på skolerne, særligt omkring morgentimerne, mens eftermiddagstimerne er mere spredt ud

Fordeling over samkørslernes starttidspunkt

N = 35.041 samkørsler med gennemsnitligt 1,92 passagerer pr. tur (fra 28. okt. 2024 til 26. jan. 2026)



Figuren til venstre viser fordelingen over samkørslernes starttidspunkter.

- **Flere end hver tredje** samkørsel starter mellem kl. **7.00 og kl. 7.59**, hvilket passer med, at mange elevers **mødetidspunkt** formentlig er omkring kl. 8.00-8.30.
- Ligeledes viser analysen, **at flere end hver tredje** samkørsel starter mellem kl. **13.00 og kl. 15.59,** hvilket kunne indikere, at mange elever får fri i dette interval.
- Opgørelsen at således at størstedelen af samkørslerne starter på tidspunkter, der hænger sammen med **mødetider på skolerne**.

Note: Bemærk, at i tilfælde hvor samkørslens starttidspunkt varierer mellem passagerer på samme samkørsel er den tidligste registrering benyttet til at lave fordelingen.

© Copyright Epinion

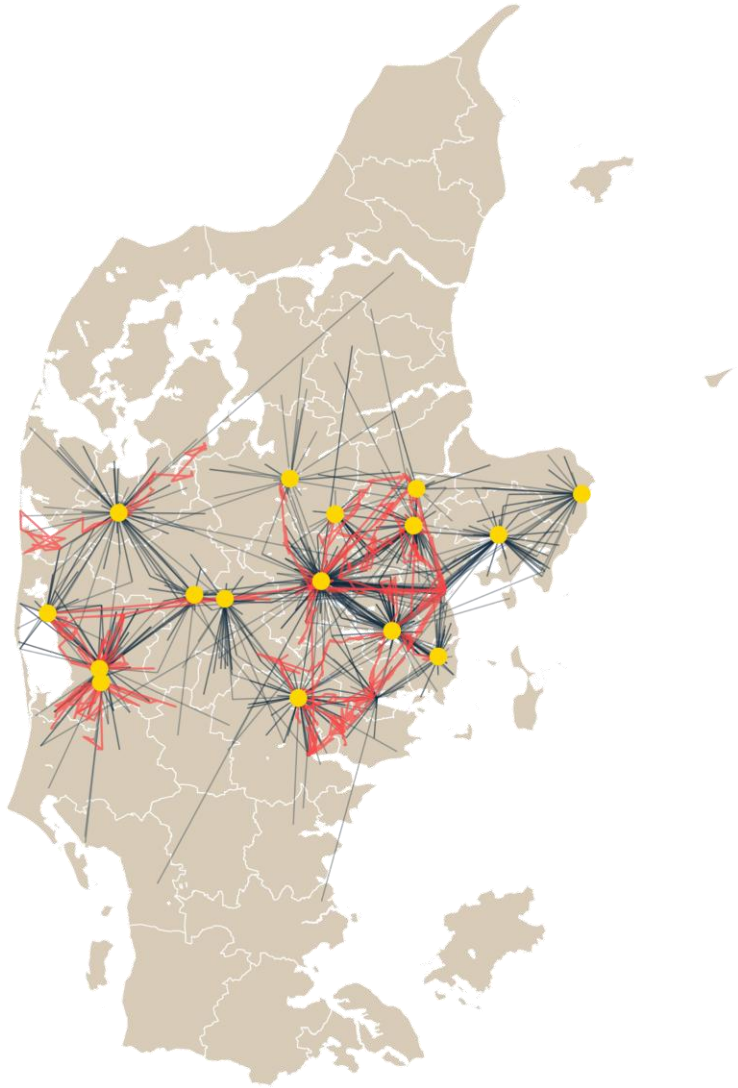
Epinion

Der har været gennemført 1.279 unikke samkørselsruter i perioden for nabogo. Mange unikke ruter har fundet sted hvor der ikke er en tilsvarende busrute

Oversigt over unikke samkørsels-ruter

Kortet viser uddannelsesinstitutionernes placering (gule cirkler), de busruter der betjener skolerne (røde linjer) samt de gennemførte unikke samkørselsruter i perioden (mørkeblå linjer). Det giver et samlet overblik over, hvor samkørsel overlapper med - og hvor den supplerer - den kollektive trafik.

- I alt er der gennemført samkørsel på **1.279 unikke ruter** i perioden. Kortet viser en **stor geografisk spredning** i de unikke ruter på tværs af skolerne, hvilket indikerer, at eleverne samkører fra **mange forskellige udgangspunkter og oplande.**
- Samtidig ses en række samkørselsruter, som **ikke har en umiddelbar pendant i busnettet**. Det peger på, at en væsentlig del af samkørslen knytter sig til **til- og fra ture til skolerne fra områder, der er svagere dækket af kollektive trafik**. Her kan busbetjeningen være mindre direkte, sjældnere eller kræve omveje og skift, hvilket gør den samlede rejse mere besværlig. Samkørsel ser dermed ud til at fungere som en **praktisk løsning i skolernes oplande**, hvor det eksisterende kollektive tilbud ikke i samme grad understøtter en enkel og sammenhængende pendling.



Note: N = 1.279 unikke ruter. Kortet inkluderer kun relevante busruter og ikke fx togforbindelser eller letbane. Der er få samkørselsruter til/fra Fyn og Sjælland, som ikke er inkluderet på kortet.

© Copyright Epinion

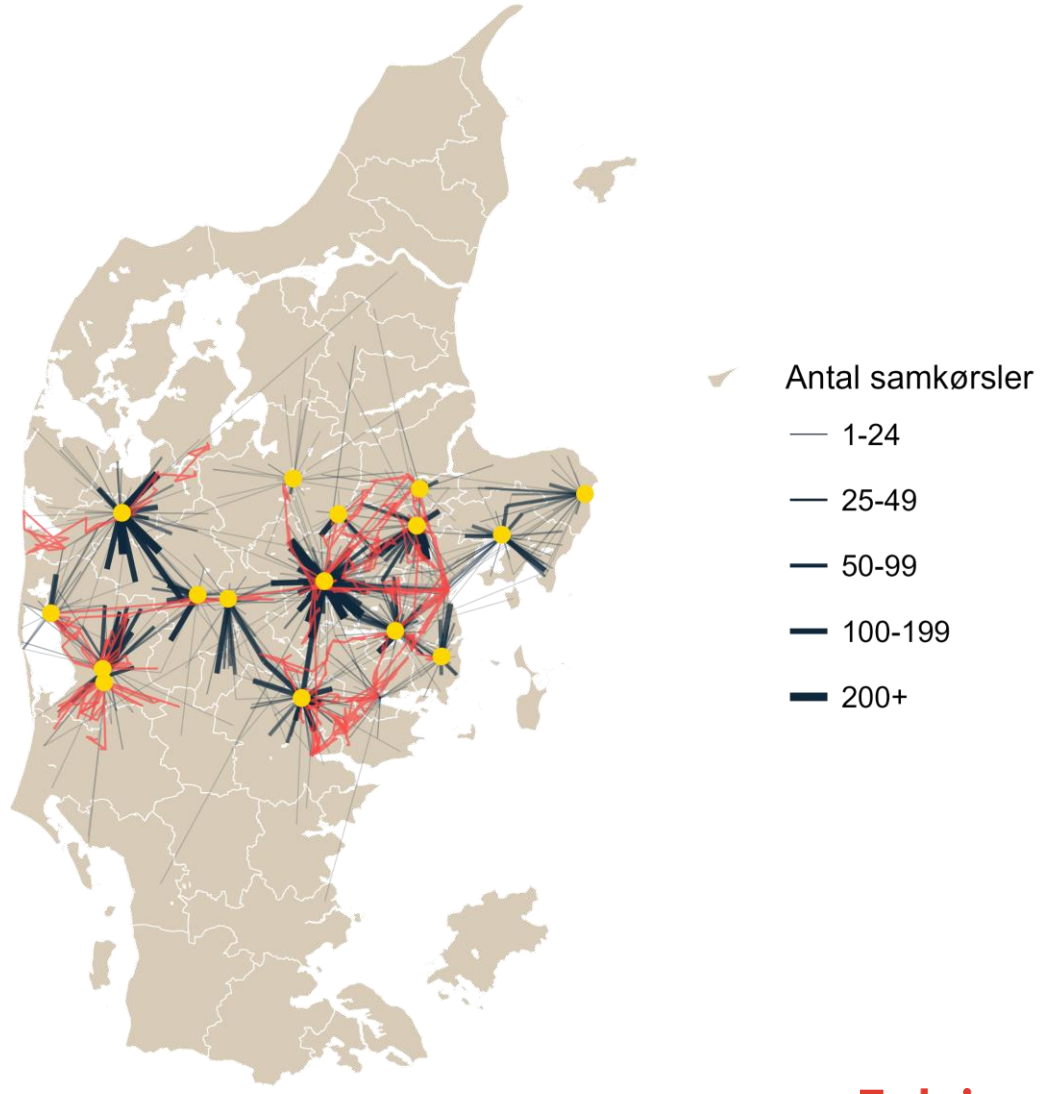
Epinion

De mest frekvent benyttede ruter findes især i oplande med få busruter, som peger på at samkørsel er et vigtigt supplement der, hvor kollektiv trafik er begrænset

Oversigt over unikke samkørsels-ruter opdelt efter hvor frekvent ruterne benyttes

Kortet viser uddannelsesinstitutionernes placering (gule cirkler), busruter til og fra skolerne (røde linjer) samt samkørselsruter farvet efter, hvor mange ture der er gennemført på den enkelte fra oktober 2024 til januar 2026 (mørkere og tykkere linjer = højere frekvens). Det giver et overblik over, hvilke ruter der gentages mange gange, og dermed hvor samkørsel fungerer som en mere stabil transportform for eleverne.

- De mest frekvent benyttede samkørselsruter ligger ofte på strækninger, hvor der **ikke ses en tilsvarende busrute.** Det peger på, at samkørsel i praksis udfylder en vigtig rolle på forbindelser, hvor den kollektive betjening er mere begrænset eller mindre sammenhængende, og hvor der derfor kan være større behov for en fleksibel løsning.
- Samlet set peger mønstret på, at samkørsel særligt benyttes af unge, der kommer fra **oplande og mindre forstæder**, hvor der ikke er en direkte busforbindelse til og fra skolen. Det indikerer, at samkørsel ikke kun bruges sporadisk, men i høj grad følger **faste og tilbagevendende forbindelser** mellem skolen og oplande ned begrænsede busforbindelser.



Note: N = 1.279 unikke ruter. Kortet inkluderer kun relevante busruter og ikke fx togforbindelser eller letbane. Der er få samkørselsruter til/fra Fyn og Sjælland, som ikke er inkluderet på kortet.

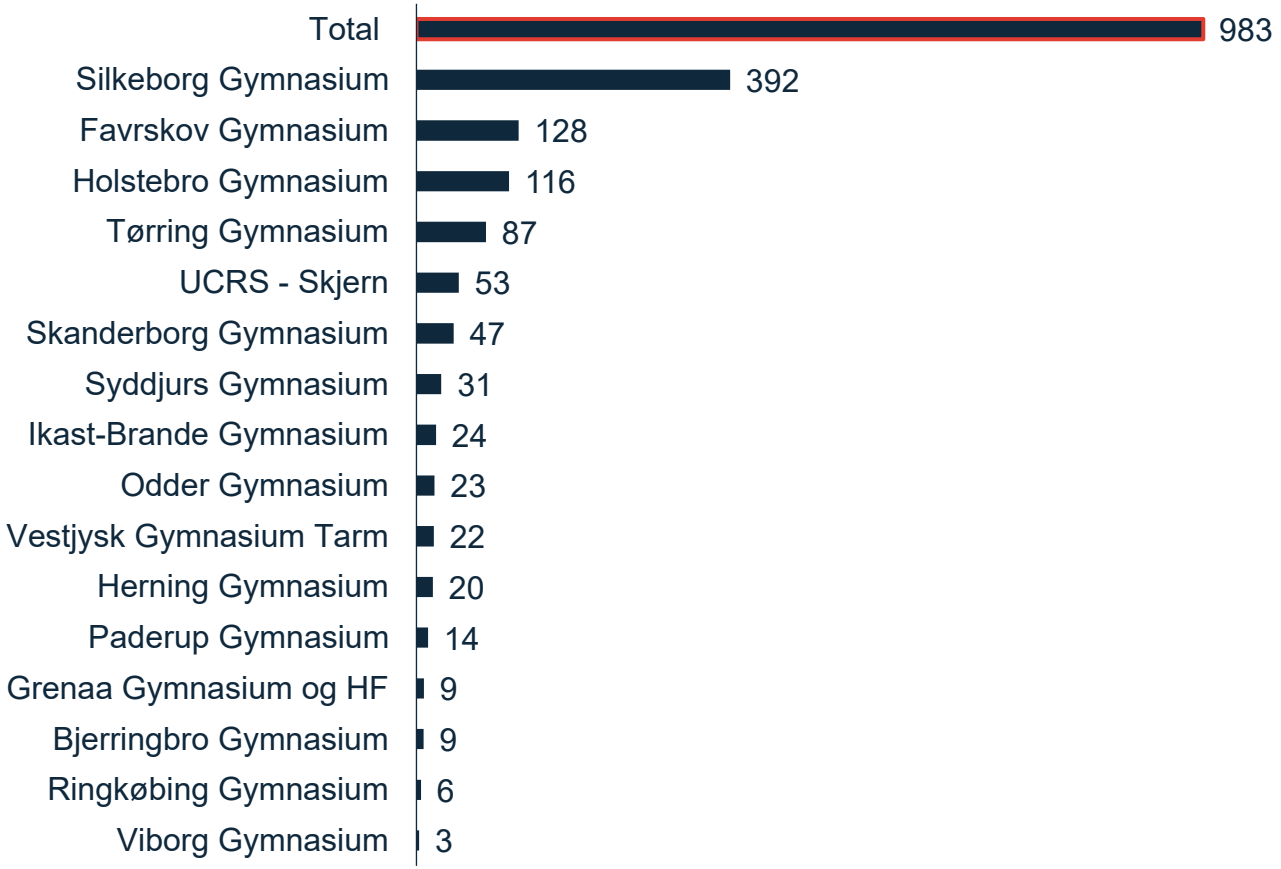
© Copyright Epinion

Epinion

Region Midtjylland har fra oktober 2024 til og med oktober 2025 haft udgifter til projektet på 983.415 kr., svarende til en gennemsnitlig udgift pr. samkørsel på 48,9 kr.

Totale udgifter til projektet fra oktober 2024 til og med 31/10-2025

Beløb er angivet i tusinde kroner.



Udgifterne til nabogo-projektet har fra oktober 2024 til og med oktober 2025 været **983.415 kr.**

20.124 unikke samkørsler er registreret i perioden. Med gennemsnitligt 1,92 passagerer pr. tur er den gennemsnitlige pris pr. samkørsel derfor **48,9 kr.**

Note: Opgørelsen er baseret på det udbetalte tilskud (pr. 31/10-2025) fra Region Midtjylland samt administrationsudgifter, som var tilgængeligt på tidspunktet for evalueringen. Fordeling mellem udgifter til tilskud og administration fremgår af Appendiks. Den Jyske Håndværkerskole, Learnmark Business og UCH EUD Holstebro er ikke medtaget i opgørelsen, da de er fjernet fra analysen.

© Copyright Epinion

Epinion

Analyse 2 – Kollektiv trafiktilgængelighed

© Copyright Epinion

Epinion

Analysen afdækker, om udbredelsen af samkørsel på de deltagende skoler varierer efter tilgængeligheden af kollektiv trafik på skolerne

Analysens formål

Analysen kortlægger, om der er en tendens til, at samkørsel er mest udbredt på skoler, der har lav kollektiv trafiktilgængelighed.

Kollektiv trafiktilgængelighed forventes at hænge sammen med omfanget af samkørsel. På gymnasier med lav tilgængelighed kan samkørsel fungere som et mere attraktivt og praktisk alternativ til transport til og fra skole, mens behovet alt andet lige forventes at være mindre på gymnasier med høj kollektiv trafiktilgængelighed.

Analysen anvender det tidligere beskrevne mål for kollektiv trafiktilgængelighed til at tildele hver skole en score og inddele Nabogo-skolerne i lav, middel og høj tilgængelighed.

Herefter sammenholdes antallet af samkørsler pr. elev med skolernes kollektiv trafiktilgængelighed for at undersøge, om samkørsel systematisk er mere udbredt på skoler med lav tilgængelighed, og mindre udbredt på skoler med høj tilgængelighed.

Analysens opbygning

nabogo-skolernes kollektive trafiktilgængelighed
Analysen identificerer, hvilke Nabogo-skoler der har lav, mellem eller høj kollektiv trafiktilgængelighed.

Udbredelse af samkørsel opdelt efter kollektiv trafiktilgængelighed
Analysen rangerer skolerne efter, hvor mange samkørsler der i gennemsnit er registreret pr. elev. Rangeringen opdeles efter skolernes kollektive trafiktilgængelighed, så det kan undersøges, om samkørsels-niveauet varierer systematisk mellem skoler med lav, mellem og høj tilgængelighed.

© Copyright Epinion

Samkørsel er mest udbredt på skoler med lav kollektiv trafiktilgængelighed og mindst udbredt på skoler med høj kollektiv trafiktilgængelighed

Der er forskel på tilgængeligheden af kollektiv trafik på nabogo-skolerne

- Tilgængeligheden af kollektiv trafik varierer på tværs af nabogo-skolerne.
- Skoler med mange unikke linjer og mange afgange, der kører til og fra skolen, særligt i form af hurtige og direkte trafikforbindelser som tog, letbane, A-busser og regionale busruter, vurderes at have høj kollektiv trafiktilgængelighed. Det gælder Herning, Odder, Holstebro, Skanderborg, Grenaa og Paderup Gymnasium.
- Skoler med få unikke linjer og få afgange med højklassede transportmidler vurderes at have lav kollektiv trafiktilgængelighed. Det gælder Silkeborg, Tørring, Ringkjøbing, Vestjysk og Viborg Gymnasium.

Der er flest samkørsler pr. elev på gymnasier med lav kollektiv trafiktilgængelighed

- Analysen viser, at samkørsel er mest udbredt på de skoler, hvor den kollektive trafiktilgængelighed er lavest.
- Udbredelsen af samkørsel er størst på skoler, der har lav eller middel grad af kollektiv trafiktilgængelighed. Det gælder fx Tørring Gymnasium og Silkeborg Gymnasium, som begge har lav kollektiv trafiktilgængelighed.

Der er færrest samkørsler pr. elev på gymnasier med høj kollektiv trafiktilgængelighed

- Den generelle tendens er, at samkørsel er mindst udbredt på de skoler, hvor kollektiv trafik er mest tilgængeligt for eleverne.
- Det kommer til udtryk ved, at 4 ud af de 5 skoler, der har færrest samkørsler pr. elev, tilhører gruppen af skoler med høj kollektiv trafiktilgængelighed.

© Copyright Epinion

nabogo-skolernes tilgængelighed af kollektiv trafik varierer, og de kan opdeles i tre grupper efter høj, mellem og lav kollektiv trafiktilgængelighed

nabogo-skoler opdelt i niveauer af kollektiv trafiktilgængelighed

Skole	Kollektiv trafiktilgængelighed
Herning Gymnasium	Høj tilgængelighed
Odder Gymnasium	Høj tilgængelighed
Holstebro Gymnasium	Høj tilgængelighed
Skanderborg Gymnasium	Høj tilgængelighed
Grenaa Gymnasium & HF	Høj tilgængelighed
Paderup Gymnasium	Høj tilgængelighed
UCRS-Skjern	Middel tilgængelighed
Ikast-Brande Gymnasium	Middel tilgængelighed
Syddjurs Gymnasium	Middel tilgængelighed
Favrskov Gymnasium	Middel tilgængelighed
Bjerringbro Gymnasium	Middel tilgængelighed
Silkeborg Gymnasium	Lav tilgængelighed
Tørring Gymnasium	Lav tilgængelighed
Ringkjøbing Gymnasium	Lav tilgængelighed
Vestjysk Gymnasium Tarm	Lav tilgængelighed
Viborg Gymnasium	Lav tilgængelighed

Oversigten til venstre viser den kollektive trafiktilgængelighed blandt projektskolerne. Niveauet for hver skole er beregnet ud fra skolens score på tilgængelighedsindekset (jf. metodeafsnit og appendiks) og derefter rangeret internt og inddelt i lav, middel og høj tilgængelighed.

- Inddelingen er intern, dvs. den angiver tilgængeligheden relativt til de øvrige nabogo-skoler. Skoler med høj tilgængelighed har typisk tog, regionale linjer og/eller letbane i nærheden, hvor letbanen vægter særligt højt i scoren. Skoler med lav tilgængelighed har færre linjer og afgange og ligger ofte længere fra centrale knudepunkter; fx ligger Silkeborg Gymnasium og Viborg Gymnasium mere end 3 km fra en togstation/busterminal.
- Kollektiv trafiktilgængelighed er også beregnet for de øvrige skoler i scenarieanalysen, men tabellen til venstre viser kun fordelingen blandt skolerne, der har deltaget i forsøget.

Note: Konstruktionen af målet for kollektiv trafiktilgængelighed er beskrevet nærmere i rapportens metodesektion og appendiks. Skolerne er opdelt i tre grupper ud fra deres relative placering på indekset: lav (1.-33. percentil), mellem (34.-66. percentil) og høj (67.-100. percentil).

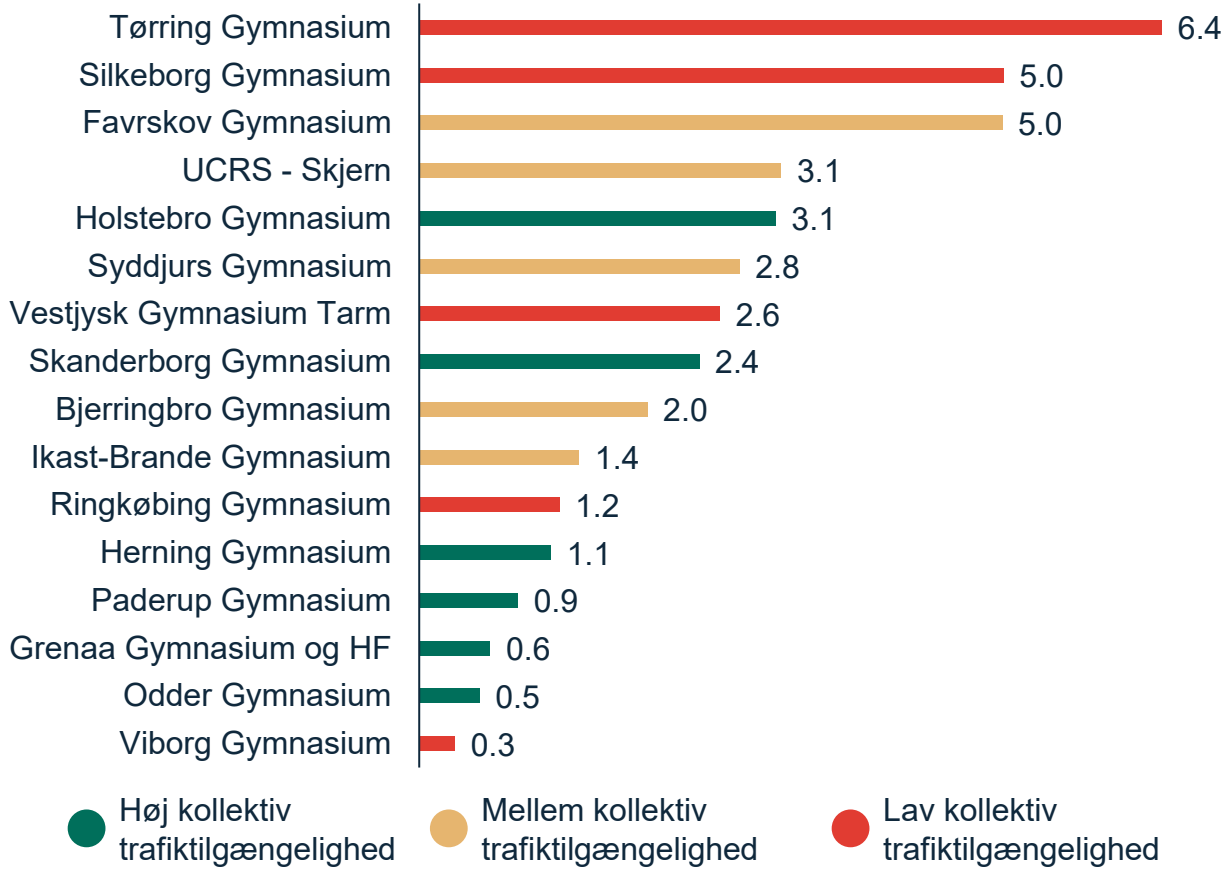
© Copyright Epinion

Epinion

Analysen peger på, at samkørsel er mere udbredt på skoler med lav kollektiv trafiktilgængelighed og forekommer mindre på skoler med høj tilgængelighed

Samkørsler pr. elev, opdelt efter skolens kollektiv trafiktilgængelighed

N = 23.993 samkørsler fordelt på 9.084 elever (fra 1. aug. 2025 til 26. jan 2026).



Figuren til venstre viser antallet af samkørsler pr. elev på skolerne opdelt efter deres tilgængelighed af kollektiv trafik, som er et mål for, hvor udbredelsen af samkørslen.

- Figuren viser, at der er flest samkørsler pr. elev på skoler, der har **lav eller middel grad af kollektiv trafiktilgængelighed**. Dette illustreres fx ved, at samkørsel er mest udbredt på Tørring Gymnasium og Silkeborg Gymnasium. Figuren viser også, at samkørsel typisk er **mindst udbredt** på de skoler, hvor kollektiv trafik er mest tilgængeligt for eleverne.

Note til dannelse af kollektiv trafik tilgængelighed:

- Epinion har udviklet et indeks til at måle skolernes kollektive trafiktilgængelighed. Indekset bygger på antallet af unikke bus-, letbane- og toglinjer samt antallet af afgange fra disse, der betjener stoppesteder omkring skolen i skolernes ringetider, hvor eleverne møder i skole og får fri. Hurtige og direkte forbindelser, som betjener et større opland (fx letbane og regionale busruter), vægtes højere i indekset. En udførlig beskrivelse af, hvordan indekset er dannet, fremgår af *appendiks*.

Note: Skolerne er opdelt i tre grupper ud fra deres relative placering på indekset for kollektiv trafiktilgængelighed: Lav (1.–33. percentil), mellem (34.–66. percentil) og høj (67.–100. percentil). Samkørsler pr. elev er baseret på elevtal for 25/26-skoleåret.

© Copyright Epinion

Epinion

Analyse 3 – Motivation- og barriereanalyse

© Copyright Epinion

Epinion

Analysen af motivation og barrierer bidrager med indsigter om, hvorfor elever bruger eller ikke bruger samkørsel til/fra skole

Analysens formål

Den tredje analyse tilvejebringer viden om, hvad der kan motivere samkørsel, og hvad der kan udgøre barrierer for samkørsel blandt eleverne.

Motivationsanalysen kortlægger, hvad der er vigtigt for eleverne i deres valg af transportmiddel og bidrager dermed med en forståelse af, hvad der driver deres transportvaner. Analysen giver indblik i, hvad der kan gøre samkørsel til et attraktivt valg af transportmiddel, hvilket kan bruges til at fremme elevernes brug af samkørsel.

Barriereanalysen identificerer, hvad der gør det svært for unge at bruge samkørsel. Ved at tydeliggøre de væsentligste barrierer, kan analysen pege på, hvilke udfordringer der er vigtige at adressere for at gøre det mere attraktivt at benytte samkørsel.

Analysens opbygning

Motivation for samkørsel
Afdækning af elevernes foretrukne transportmiddel til og fra skole. Svarene fra nabogos transportvaneundersøgelse i foråret 2025 sammenlignes med svarene fra vinteren 2025/2026 for at give en indikation på, om de unge er blevet mere motiverede til at benytte samkørsel, mens nabogo har været lanceret. Derefter afdækker analysen, hvad de unge prioriterer, når de vælger transportmiddel.

Barrierer for samkørsel
Analyse af, om de unge oplever udfordringer i forbindelse med samkørsel, efterfulgt af en analyse af hvad der så udgør de største barrierer for samkørsel.

© Copyright Epinion

Eleverne er motiverede til at benytte samkørsel, men der eksisterer en række barrierer, der gør det svært for dem at samkøre

Eleverne er motiverede til at benytte samkørsel til og fra skole

- Over halvdelen af eleverne angiver i den seneste transportvaneundersøgelse, at ville benytte samkørsel til og fra skole, hvis de selv kunne vælge transportmiddel.
- Andelen, der foretrækker samkørsel til eller fra skole, er steget fra foråret 2025 til vinteren 2025/2026.

Tid, tilgængelighed og pris er afgørende for elevernes transportvaner

- Tid fremstår som den mest afgørende faktor for de unges transportvaner.
- For over halvdelen af eleverne er tilgængelighed også en vigtig faktor for deres transportvaner, mens knap halvdelen angiver pris som vigtig for deres valg af transportmiddel.

De største barrierer for samkørsel er varierende mødetider, koordinering og viden om, hvem man kan køre med

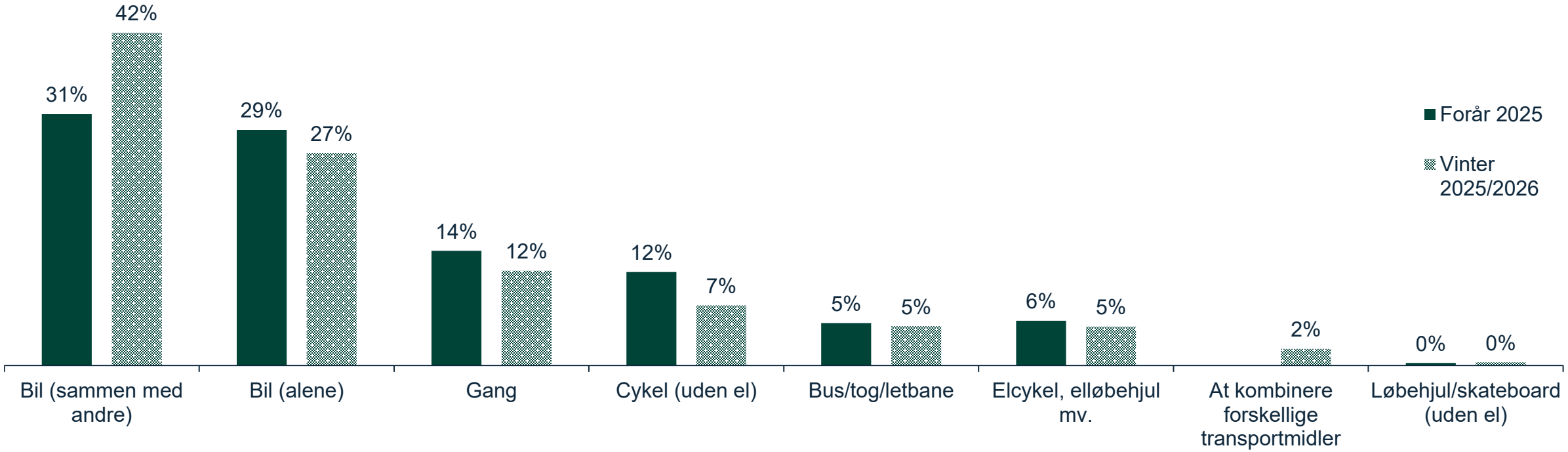
- Omtrent en tredjedel af eleverne angiver, at der er noget, der gør samkørsel svært for dem. Det illustrerer, at mange elever oplever barrierer for samkørsel.
- På tværs af skoler er de største barrierer elevernes varierende mødetider, at det er besværligt at koordinere samkørsel samt viden om, hvem man kan samkøre med.

© Copyright Epinion

Over 40% af eleverne foretrækker samkørsel som transportmiddel til og fra skole i den seneste måling. Andelen, der foretrækker samkørsel, er steget siden forår 2025

Elevernes fortrukne transportmiddel til og fra skole

N, Transportvaneundersøgelse forår 2025 = 1.872. N, Transportvaneundersøgelse vinter 2025/2026 = 1.083.
Data er vægtet efter skolernes elevtal og kønsfordeling. Eleverne blev stillet spørgsmålet: "Hvis du helt frit kunne vælge mellem nedenstående (og ikke skulle tænke på afstand, hvad det koster, hvad der i dag er muligt eller andet), hvilket transportmiddel ville du så vælge til og fra skole?"



Note: Ikke alle skoler er repræsenteret med elevbesvarelser i de to spørgeskemaundersøgelser. Den fulde liste af repræsenterede skoler fremgår af Appendiks.

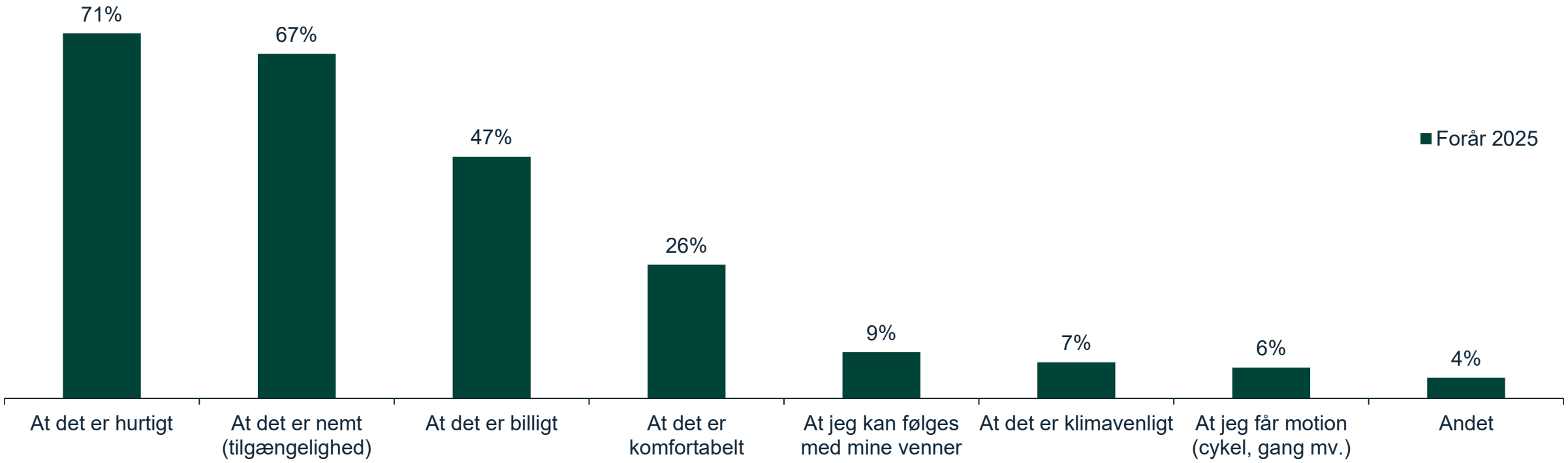
© Copyright Epinion

Epinion

Tid, tilgængelighed og pris fremstår som de faktorer, der er vigtigst for elevernes valg af transportmiddel til og fra skole

Vigtigste faktorer i valg af transportmiddel til og fra skole

N, Transportvaneundersøgelse forår 2025 = 1.952.
Data er vægtet efter skolernes elevtal og kønsfordeling. Eleverne blev stillet spørgsmålet: "Hvad er vigtigst for dig ift. dit valg af transportmiddel til og fra skole? (vælg maks. 3)"



Note: Ikke alle skoler er repræsenteret med elevbesvarelser i de to spørgeskemaundersøgelser. Den fulde liste af repræsenterede skoler fremgår af rapportens metodesektion.

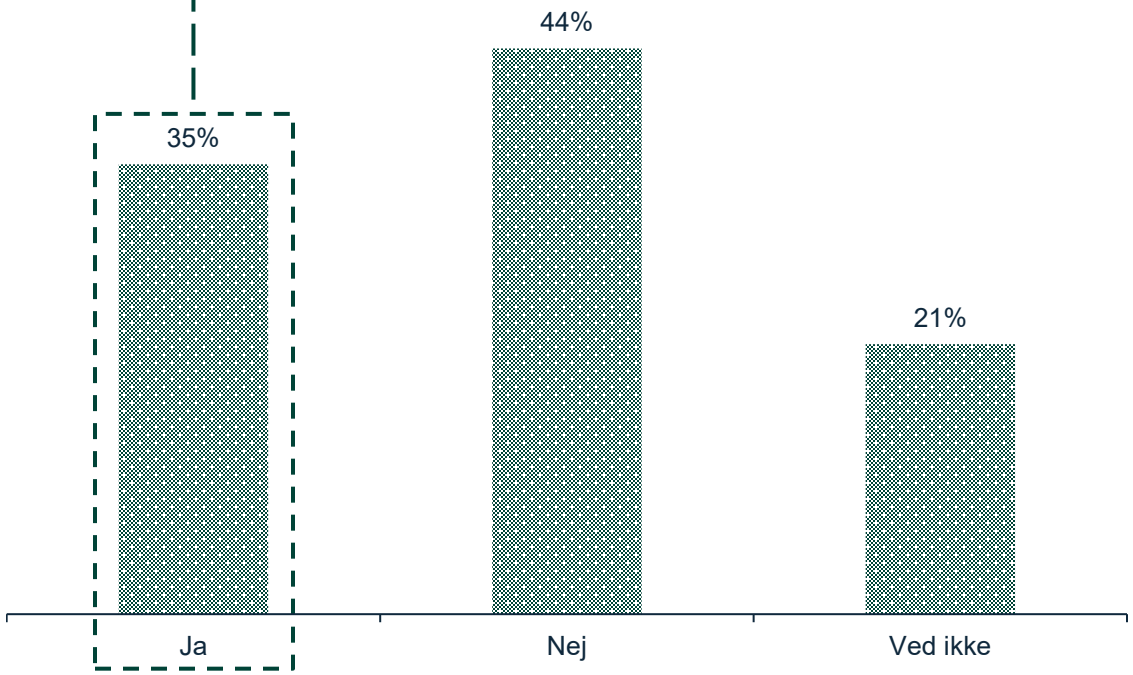
© Copyright Epinion

Epinion

Hver tredje elev oplever barrierer ifm. samkørsel. De største barrierer er varierende mødetider, koordinering af kørsel og manglende viden om, hvem kan man køre med

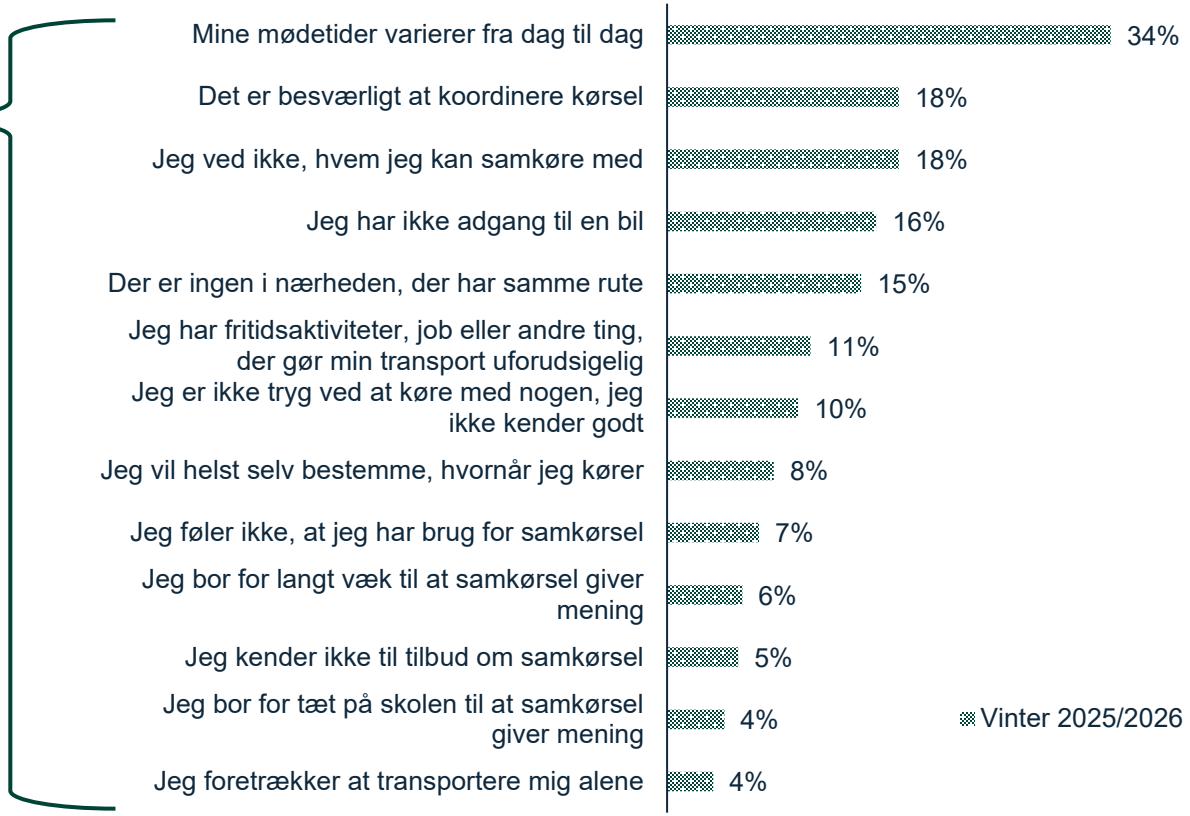
Oplevelse af udfordringer ved at samkøre

N, Transportvaneundersøgelse vinter 2025/2026 = 1.131. Data er vægtet efter skolernes elevtal og kønsfordeling. Eleverne blev stillet spørgsmålet: "Er der noget, der gør det svært for dig at samkøre med andre til og fra skole?"



Faktorer der gør det svært at samkøre

N, Transportvaneundersøgelse vinter 2025/2026 = 422. Data er vægtet efter skolernes elevtal og kønsfordeling. Elever der oplever, at der er noget som gør det svært at samkøre, blev stillet spørgsmålet: "Hvilke af følgende ting gør det svært for dig at samkøre? (vælg gerne flere)"



Note: Ikke alle skoler er repræsenteret med elevbesvarelser i de to spørgeskemaundersøgelser. Den fulde liste af repræsenterede skoler fremgår af rapportens metodesektion.

© Copyright Epinion

Epinion

Analyse 4 – Udbudsanalyse

© Copyright Epinion

Udbudsanalysen bidrager med indsigter om potentialet for samkørsel, og hvordan udbuddet varierer mellem skoler

Analysens formål

Med udgangspunkt i data fra nabogo gennemføres analysen af udbudte urealiserede samkørsler med henblik på at forstå, om manglende udbud udgør en barriere for samkørsel.

Udbudsanalysen afdækker, hvor mange ture, der har været udbudt via nabogo, som ikke er blevet til noget.

Derudover sammenlignes antallet af urealiserede udbudte samkørsler med antallet af realiserede samkørsler siden lanceringen af nabogo for hver skole. Her betragtes de realiserede samkørsler som et udtryk for mængden af udbudte samkørsler, der også har været efterspurgt af eleverne. Dermed benytter vi forholdet mellem udbudte og realiserede samkørsler som en indikation på forholdet mellem udbud og efterspørgsel af samkørsel på trods af at det reelle efterspørgselsdata ikke er til rådighed.

Dette kan hjælpe os med at identificere, om unges brug af samkørsel forhindres af, at der ikke bliver udbudt ture til og fra deres skole, eller om udfordringen snarere ligger i, at samkørsel ikke er efterspurgt.

Analysens opbygning

Opgørelse over antallet af udbudte samkørsler, som ikke er blevet realiseret
Overblik over, hvor mange ture der er blevet udbudt i nabogo uden at blive til noget.

Sammenligning af realiserede og urealiserede samkørsler
Sammenligning af realiserede (og dermed efterspurgte) samkørsler og urealiserede (og dermed ikke-efterspurgte) samkørsler for at få en indikation på forholdet mellem udbud og efterspørgsel.

Karakteristika ved de udbudte samkørsler
Beskrivelse af de udbudte urealiserede samkørsler, herunder hvor mange passagerer, der ville have været plads til, og hvor lange samkørslerne ville have været.

© Copyright Epinion

Udbuddet af samkørsler udgør ikke en barriere for samkørsel. Tværtimod er der et overudbud, hvilket peger på et stort potentiale, hvis efterspørgslen stimuleres

Udbud fremstår ikke som en barriere for samkørsel

- Udbudsanalysen illustrerer, at der er mange udbudte samkørsler til eller fra skolerne, som ikke er blevet realiseret. Det peger på, at de unges brug af samkørsel ikke begrænses af manglende udbud.

Næsten 160.000 urealiserede ture og 500.000 urealiserede pladser til passagerer

- I perioden 28. oktober 2024 til 26. januar 2026 har der været næsten 160.000 udbudte samkørsler, der ikke er blevet til noget.
- De urealiserede samkørsler ville i gennemsnit have plads til 3,1 passagerer. Det betyder, at der samlet set er gået knap 500.000 potentielle passagerpladser tabt.

Forholdet mellem udbudte og realiserede samkørsler varierer mellem skoler

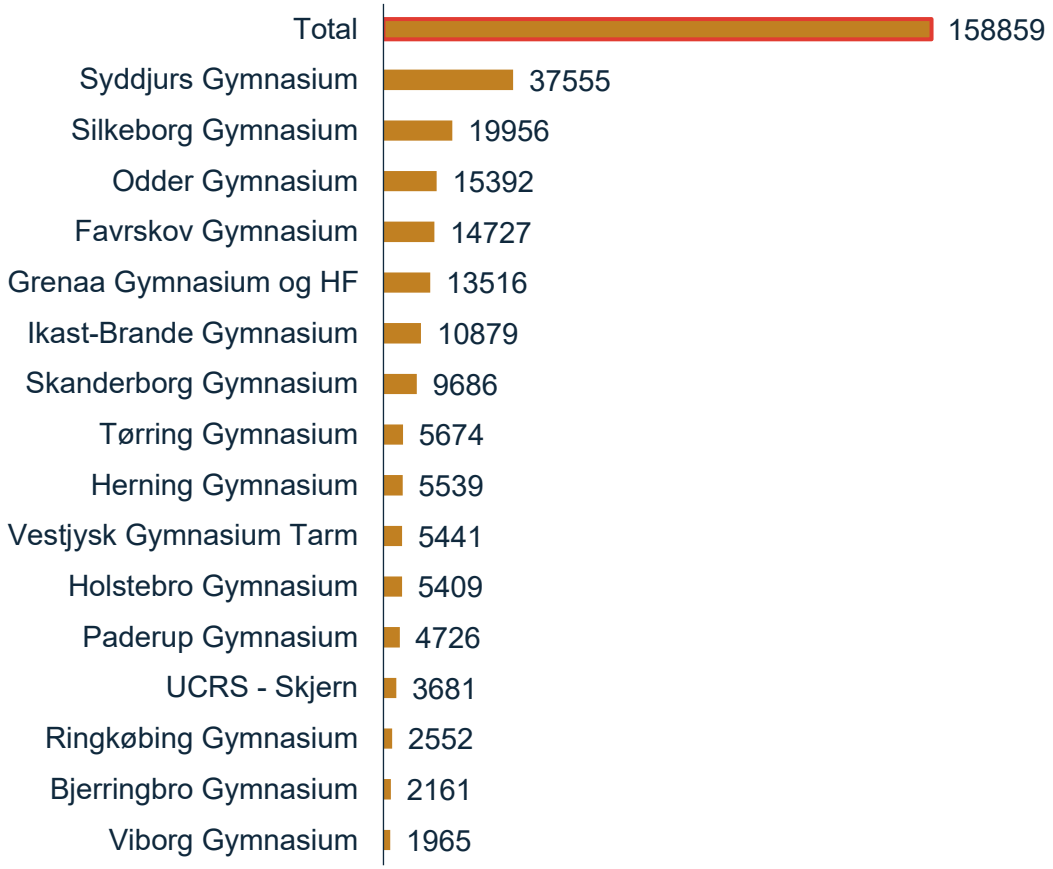
- På Syddjurs Gymnasium, Grenaa Gymnasium og Odder Gymnasium er der mindst 20 gange så mange udbudte som realiserede samkørsler. Det indikerer, at efterspørgslen efter samkørsel er meget lav sammenlignet med udbuddet af samkørsler på disse skoler.
- På Holstebro Gymnasium, Silkeborg Gymnasium og UCRS - Skjern følger udbud og efterspørgsel i højere grad hinanden. Her er antallet af udbudte urealiserede samkørsler kun 1-2 gange større end antallet af realiserede samkørsler.

© Copyright Epinion

Over 150.000 samkørsler er i perioden blevet udbudt uden at blive realiseret. Det gælder særligt i efteråret, hvor det urealiserede udbud af samkørsler er vokset

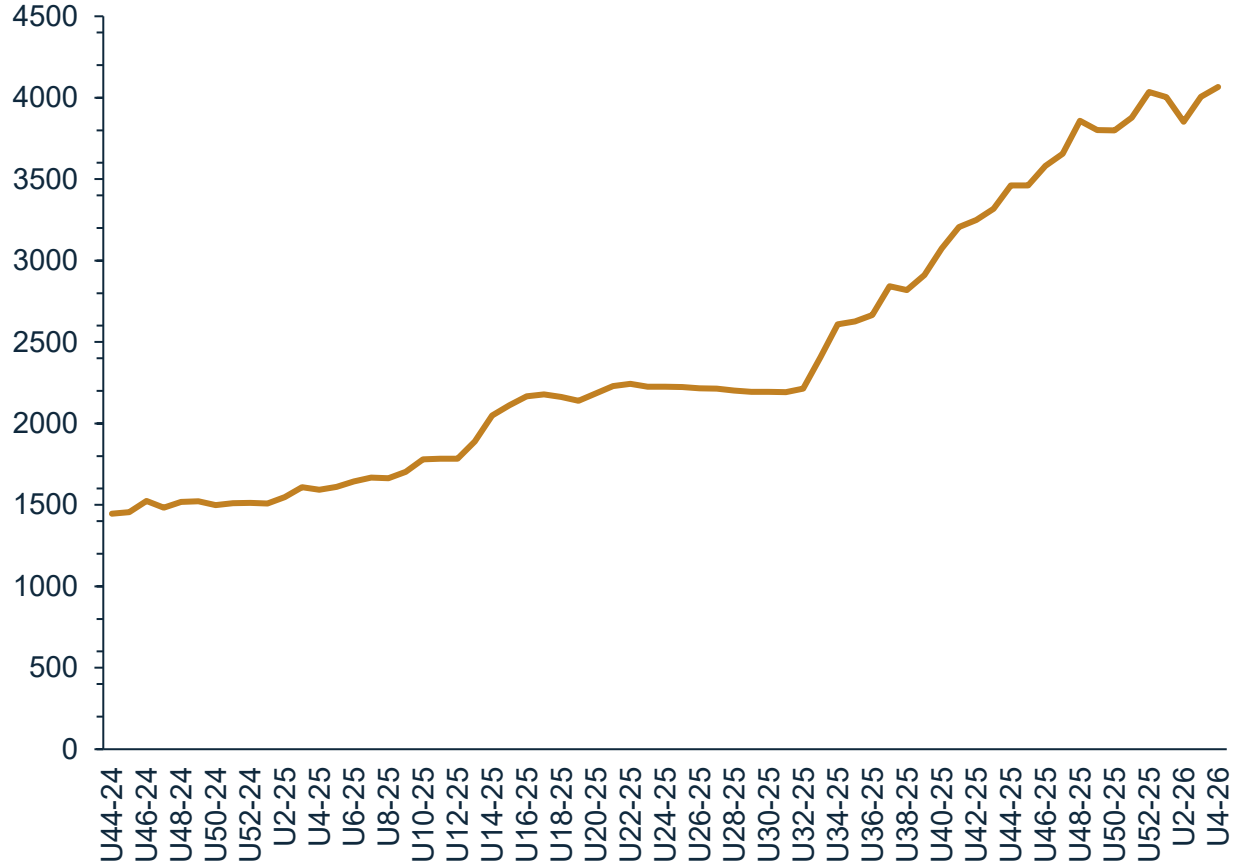
Fordeling over antal udbudte samkørsler pr. skole

N = 158.859 udbudte, urealiserede samkørsler (fra 28. okt. 2024 til 26. jan 2026).



Udvikling i antal ugentlige udbudte urealiserede samkørsler

N = 158.859 udbudte, urealiserede samkørsler (fra 28. okt. 2024 til 26. jan 2026).



Note: Samkørsler, der er udbudt i uge 5 2026, er fjernet fra analysen, da datagrundlaget kun inkluderer udbudte samkørsler registreret til og med mandag i uge 5. Figuren kan også indeholde ture udbudt, før nabogos lancering på en given skole.

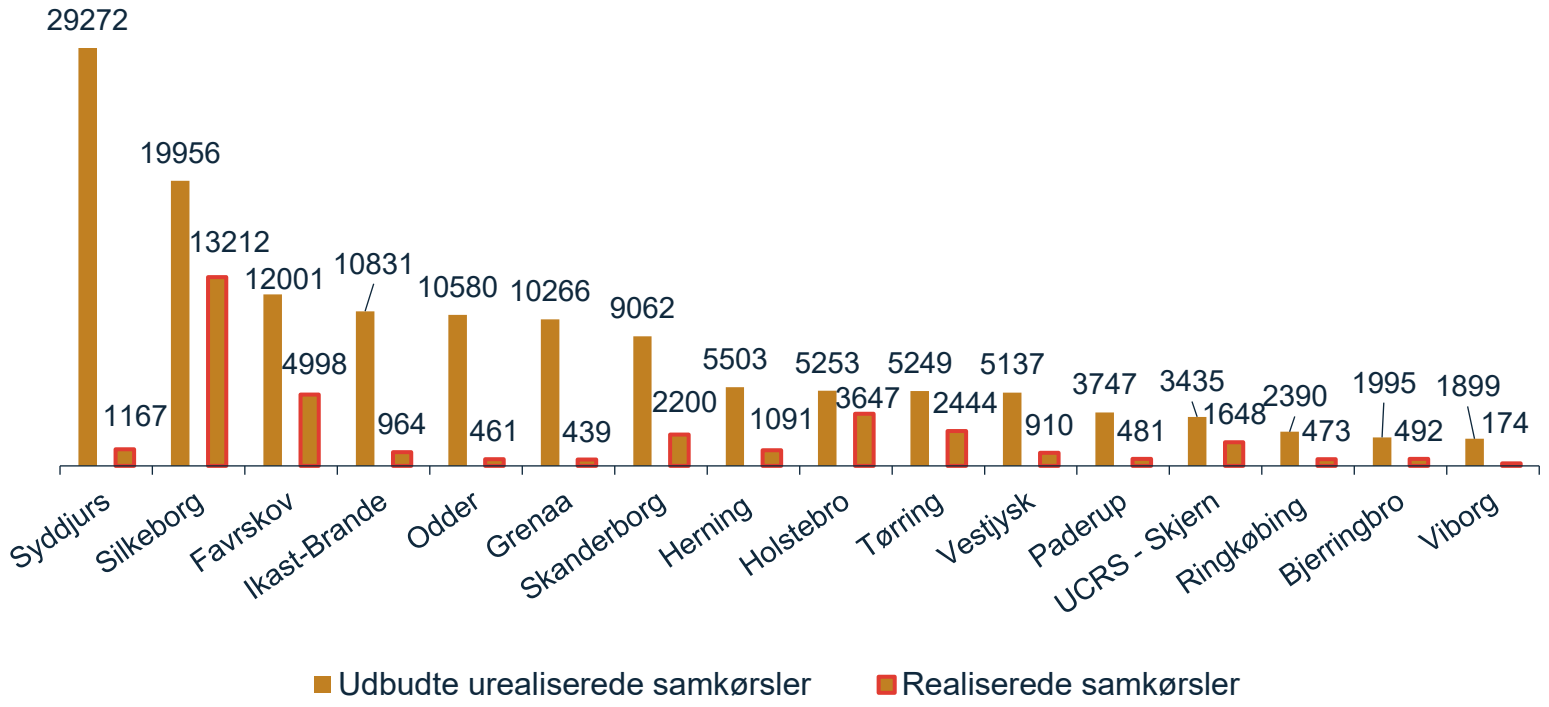
© Copyright Epinion

Epinion

Alle skoler har haft flere urealiserede udbudte samkørsler end realiserede siden nabogos lancering. Forholdet mellem udbud og efterspørgsel varierer efter skole

Realiserede og udbudte ture efter nabogo-lancering, opdelt på skoler

N = 34.801 realiserede og 136.576 udbudte ture (fra nabogo-lanceringen på den givne skole til 26. jan. 2026).



Figuren til venstre viser forholdet mellem udbud af og efterspørgsel efter samkørsel. De udbudte ture, der ikke bliver realiseret, er samkørsler, der bliver lagt op i nabogo uden at blive matchet af efterspørgsel. De realiserede ture er samkørsler, hvor udbud og efterspørgsel matcher, og turen bliver gennemført.

- På alle skoler er der flere udbudte urealiserede ture end realiserede ture, hvilket samlet set peger på, at der typisk bliver **udbudt flere ture, end der efterspørges.**
- Samtidig **varierer balancen** mellem udbud og efterspørgsel på tværs af skoler, hvilket indikerer, at matchgraden ikke er den samme overalt.
- Ved fx Syddjurs Gymnasium er udbuddet af samkørsler **særligt højt** i forhold til antallet af realiserede ture. Det kan hænge sammen med et større og mere **geografisk spredt opland,** hvor det er sværere at finde ture, der passer på både rute og tidspunkt.
- På andre skoler er matchet mellem udbud og efterspørgsel **mere i balance**, fx ved Silkeborg Gymnasium, Holstebro Gymnasium eller UCRS - Skjern

Note: Figuren medtager kun ture, der er udbudt eller realiseret efter nabogo-lancering på en given skole. Det sikrer, at samme tidsperiode er anvendt for udbudte og realiserede ture. Opgørelsen over udbudte samkørsler på forrige side viser, at der har været 158.859 udbudte ture. Det er højere end de 136.576 ture angivet på denne side, fordi den tidligere opgørelse inkluderer ture udbudt før lanceringen af nabogo.

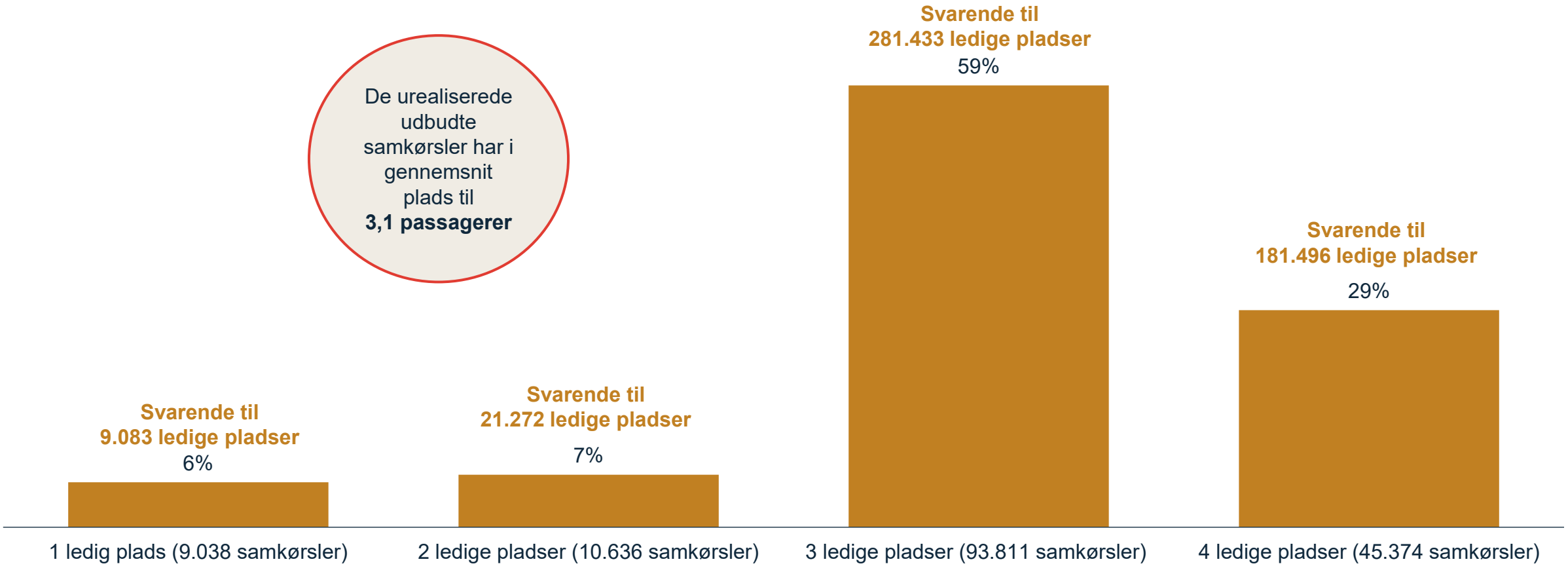
© Copyright Epinion

Epinion

Der er i alt 493.239 ledige pladser til samkørende passagerer på tværs af de udbudte urealiserede samkørsler, som er gået tabt

Fordeling over antal ledige pladser i de udbudte samkørsler

N = 158.859 udbudte ture (fra 28.10.2024 til 26.01.2026).



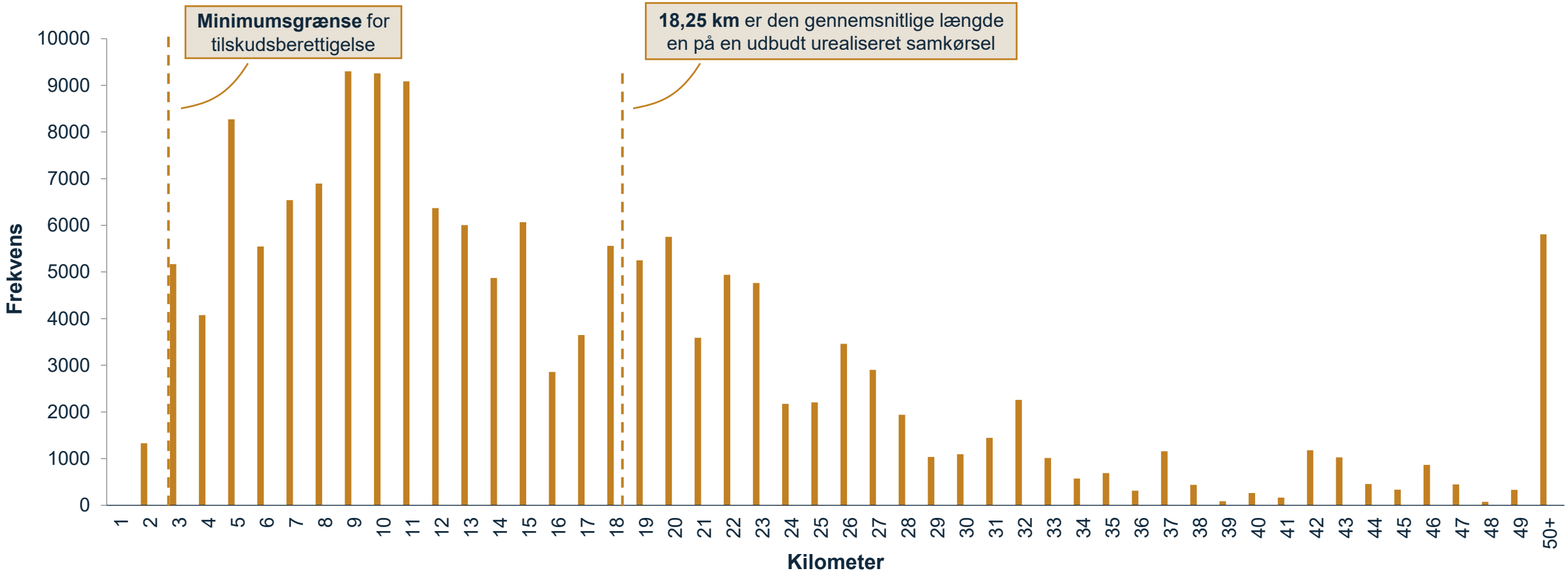
© Copyright Epinion

Epinion

De udbudte samkørsler varierer meget i længde. Hver tredje tur er mellem 3 og 10 kilometer, mens omtrent 65% af turene er over 10 kilometer

Fordeling over de urealiserede udbudte samkørslers længde i km

N = 158.859 udbudte samkørsler (28.10.2024 til 26.01.2026).



© Copyright Epinion

Epinion

Analyse 5 – Analyse af samkørslens mobilitetseffekt

© Copyright Epinion

Epinion

Analysen af samkørslens mobilitetseffekt giver indblik i, om samkørsel erstatter eller supplerer de unges brug af kollektiv trafik

Analysens formål

Analysen af samkørslens mobilitetseffekt giver indblik i, om samkørsel erstatter eller supplerer de unges brug af kollektiv trafik.

Via data fra transportvaneundersøgelsen kortlægges det, om samkørselstilbuddet via nabogo har påvirket de unges transportvaner. Herunder om flere eksempelvis samkører, mens færre fx cykler eller benytter sig af kollektiv trafik.

Derudover belyser analysen, ud fra passagertal i Midttrafiks busser, om samkørsel og kollektiv trafik supplerer eller "kannibaliserer" hinanden. Det gøres ved at sammenligne udviklingen i passagertallene for udvalgte busruter, der ligger tæt på seks nabogo-gymnasier med stor udbredelse af samkørsel, med passagertallene på de øvrige Midttrafik busruter. Denne sammenligning giver indsigt i, om der er sket en nedgang i passagertallene på skoler med meget samkørsel, og om denne udvikling er særlig for skolen eller blot udtryk for en generel tendens for busruterne i Region Midtjylland.

Hvis nabogo-skolerne med størst udbredelse af samkørsel har oplevet en større nedgang i passagertallene end den øvrige del af Region Midtjylland, kan det tyde på en substitutionseffekt, hvor eleverne samkører frem for at bruge kollektiv trafik.

Analysens opbygning

Elevernes transportmiddel til og fra skole
Sammenligning af elevers svar på Transportvaneundersøgelsen i foråret 2025 med vinteren 2025/2026 med henblik på at vurdere, om deres valg af transportmiddel har ændret sig, mens samkørselstiltaget har været indført.

Udvikling i passagertal for udvalgte ruter og øvrige Midttrafik ruter
Dernæst undersøger analysen, om passagertallene er faldet på busruter omkring de skoler, hvor samkørsel er mest udbredt. Udviklingen sammenholdes med den generelle passagerudvikling på øvrige Midttrafik-ruter i Region Midtjylland for at vurdere, om et eventuelt fald er særligt for nabogo-skolerne eller om det følger den regionale udvikling.

- Passagertallene sammenlignes som udgangspunkt mellem efterår 2024 (før nabogo-lancering) og efterår 2025 (efter lancering), da nabogo er lanceret i foråret 2025 på de fleste skoler.
- For Silkeborg Gymnasium, hvor nabogo blev lanceret i efteråret 2024, sammenlignes i stedet forår 2024 (før lancering) med forår 2025 (efter lancering).

© Copyright Epinion

Analysen peger på en mobilitetseffekt af nabogo på antallet af buspassagerer for de busruter der ligger ved de skoler, hvor nabogo har været mest udbredt

Flere elever samkører - færre cykler og tager offentlig transport

- Analysen af samkørslens mobilitetseffekt, baseret på Nabogos transportvaneundersøgelse, viser en tydelig tendens. I takt med at Nabogo er blevet udbredt til flere skoler og er blevet mere modent, benytter flere elever samkørsel til og fra skole.
- Til gengæld er der færre elever, der cykler og benytter kollektiv trafik. Resultaterne indikerer dermed, at der i flere tilfælde kan være sket et skift i transportmiddel.

Passagerfald særligt omkring nabogo-skoler fra efteråret 2024 til efteråret 2025

- Analysen peger på, at Nabogo har haft en negativ indvirkning på passagertallet på de busruter, der betjener de skoler, hvor Nabogo har været mest udbredt. Det skyldes, at busruterne ved 5 ud af 6 skoler med høj Nabogo-udbredelse har haft et større fald i passagertal end det generelle fald for busruter i Region Midtjylland.

Variation i passagerfald på tværs af ruter/skoler

- Trods et generelt fald i passagertallet i Midttrafiks busser nær skoler med høj nabogo-brug, er der stor variation i udviklingen på tværs af skoler.
- En mulig forklaring på, at nogle ruter/skoler har et mindre fald, er, at eleverne allerede inden lanceringen af nabogo benyttede sig af samkørsel.

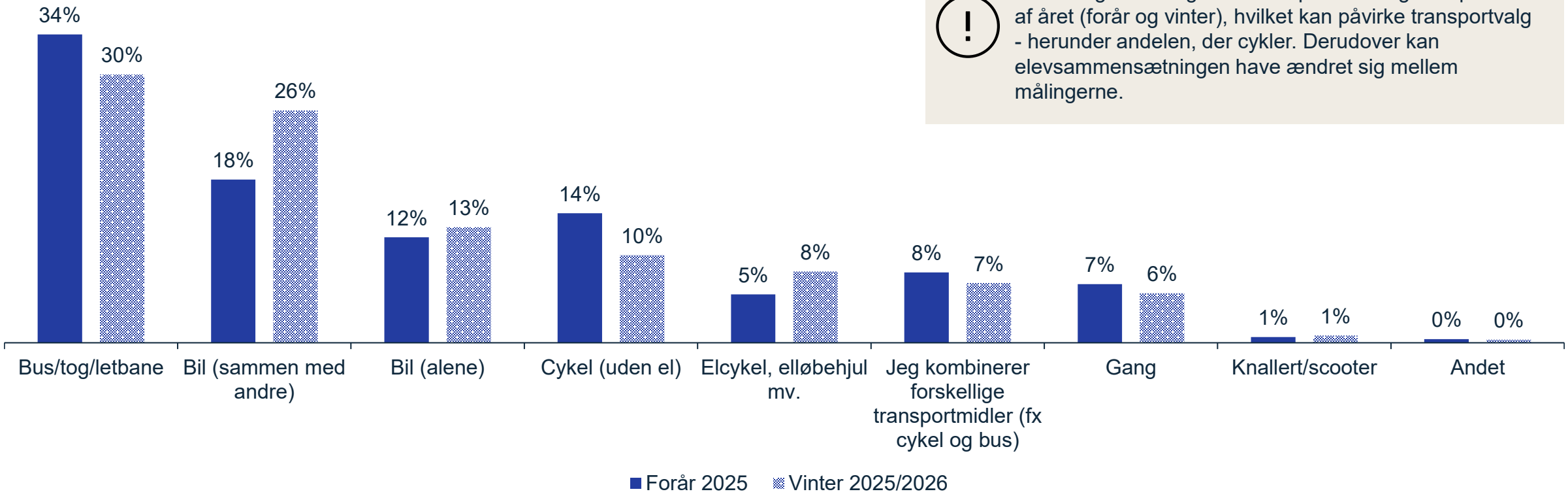
Bemærk: *Analysen peger på, at nabogo har påvirket antallet af buspassagerer på de ruter, der betjener de skoler, hvor samkørsel har været mest udbredt. Der skal dog tages forbehold for, at andre forhold også kan have påvirket passagertallene i perioden, fx ændringer i tog- og letbanebetjening eller ændringer i elevsammensætningen.*

© Copyright Epinion

Andelen, som samkører i bil med andre til/fra skole, er steget markant med 8%-point fra foråret 2025 til vinter 2025/2026, imens færre tager kollektiv trafik og cykler

Hvilket transportmiddel benytter du oftest til/fra skole?

N, Forår 2025 = 1.953. N, Vinter 2025/2026 = 1.173. Data er vægtet efter skolernes elevtal og kønsfordeling.



Resultaterne kan være påvirket af flere forhold. Undersøgelsen er gennemført på forskellige tidspunkter af året (forår og vinter), hvilket kan påvirke transportvalg - herunder andelen, der cykler. Derudover kan elevsammensætningen have ændret sig mellem målingerne.

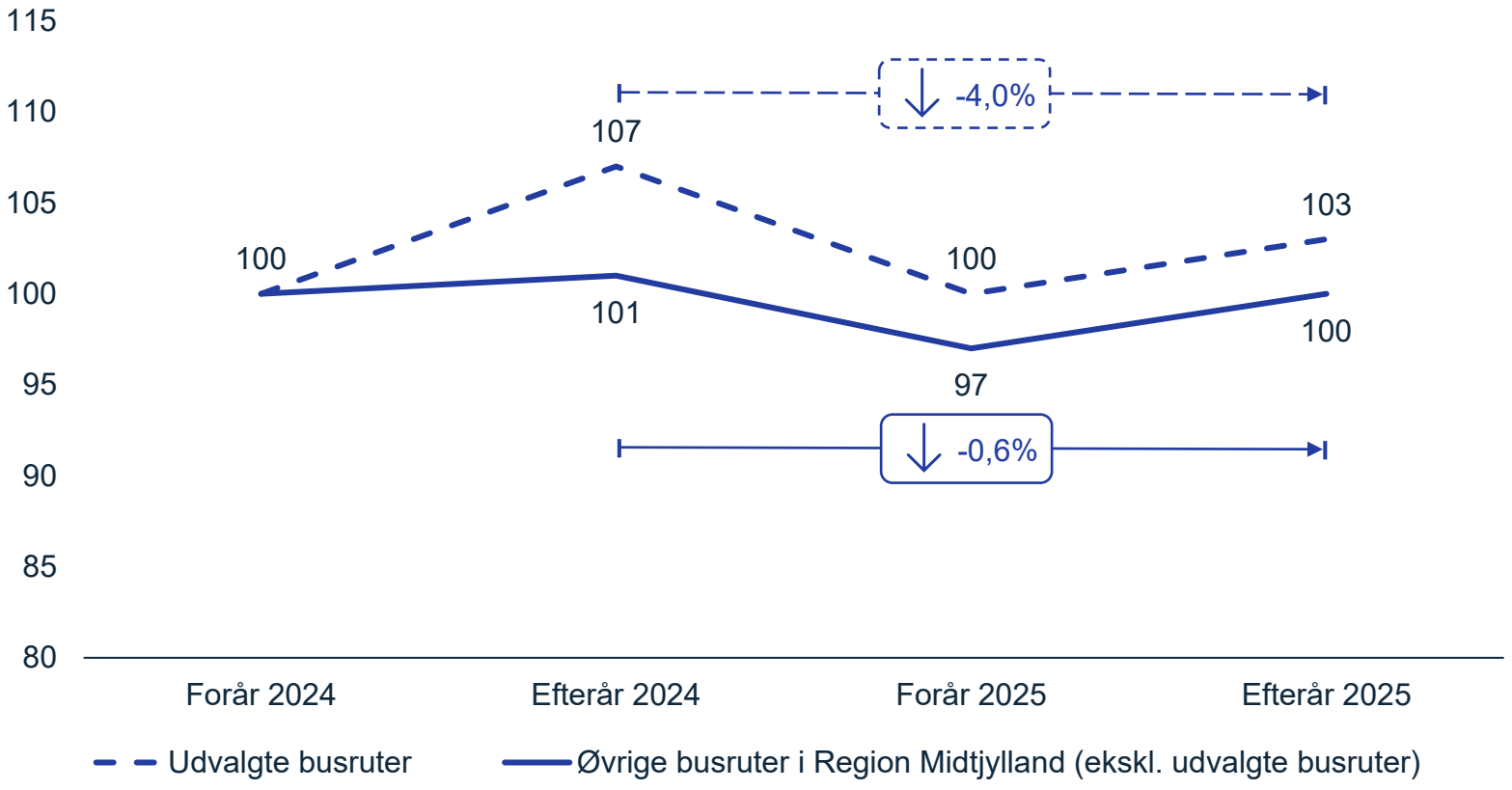
© Copyright Epinion

Epinion

Antallet af buspassagerer er faldet relativt mere på busruter ved skoler med mange nabogo samkørsler. Det peger på, at samkørsel delvist erstatter kollektiv trafik

Indekseret udvikling i passagertal for alle udvalgte ruter sammenlignet med de øvrige busruter

Passagertal er indekseret (forår 2024 = 100).



Figuren til venstre viser den **indekserede udvikling** i passagertal på busruter tæt på de seks skoler med højt nabogo-brug ("udvalgte busruter") sammenlignet med **resten af busruterne i Region Midtjylland** (ekskl. de udvalgte). Indekseringen betyder, at forår 2024 er sat til 100 for begge grupper, så udviklingen kan sammenlignes uafhængigt af forskelle i det absolutte passagerniveau. Værdier over 100 angiver en stigning i passagertal siden forår 2024, mens værdier under 100 angiver et fald.

- Passagertallet på ruter ved skoler med højt **nabogo-brug er faldet relativt mere** end på de øvrige busruter i Region Midtjylland (−4,0 % mod −0,6 %). Samlet set tyder det på en substitutions- og mobilitetseffekt, hvor samkørsel i disse områder har flyttet en del rejser fra bus til samkørsel i bil, og dermed reduceret brugen af den kollektive trafik.

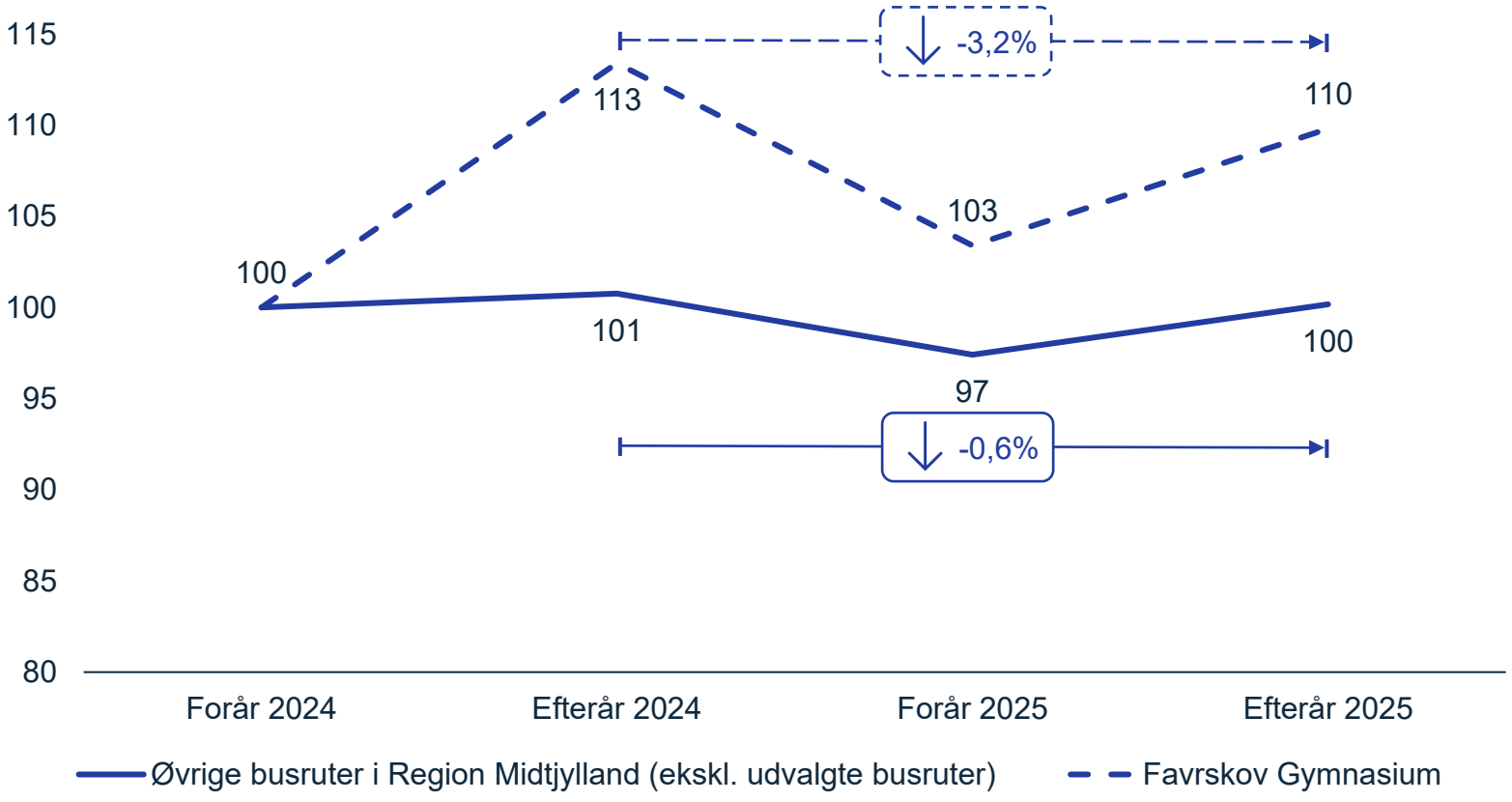
Note: Figuren viser indekserede udviklinger i passagertal, hvor foråret 2024 (100) er sat som basisperiode. Værdierne for efteråret 2024, foråret 2025 og efteråret 2025 skal tolkes som procentvise ændringer i passagertallene siden foråret 2024. Tallene kan udover udbredelsen af nabogo også være påvirket af, at 17-årige pr. 1. juli 2025 fik mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 5-20.

© Copyright Epinion

Epinion

Efter nabogo lanceringen på Favrskov Gymnasium ses et markant større fald i antal buspassagerer ift. de øvrige busruter i regionen. Det peger på en effekt af nabogo

Indekseret udvikling i passagertal på busruter, der er relevante for Favrskov Gymnasium



Grafen viser den indekserede udvikling i passagertal på busruter omkring **Favrskov Gymnasium** sammenlignet med øvrige Midttrafik-ruter (ekskl. de udvalgte).

- nabogo blev lanceret på Favrskov Gymnasium den 28. marts 2025, og fra lanceringen til og med november 2025 er der registreret **3.482 samkørsler**. Da lanceringen fandt sted i foråret 2025, sammenlignes efterår 2024 med efterår 2025 for at sikre en direkte sammenligning mellem to ens sæsonperioder før og efter lanceringen.
- Grafen viser, at faldet i passagertal for busruterne omkring Favrskov Gymnasium er **3,2 %,** hvilket er større end udviklingen for de øvrige Midttrafik-ruter på **0,6 %.** Det indikerer, at nabogo har haft en effekt på passagertallene for de nærliggende busruter ved Favrskov Gymnasium.

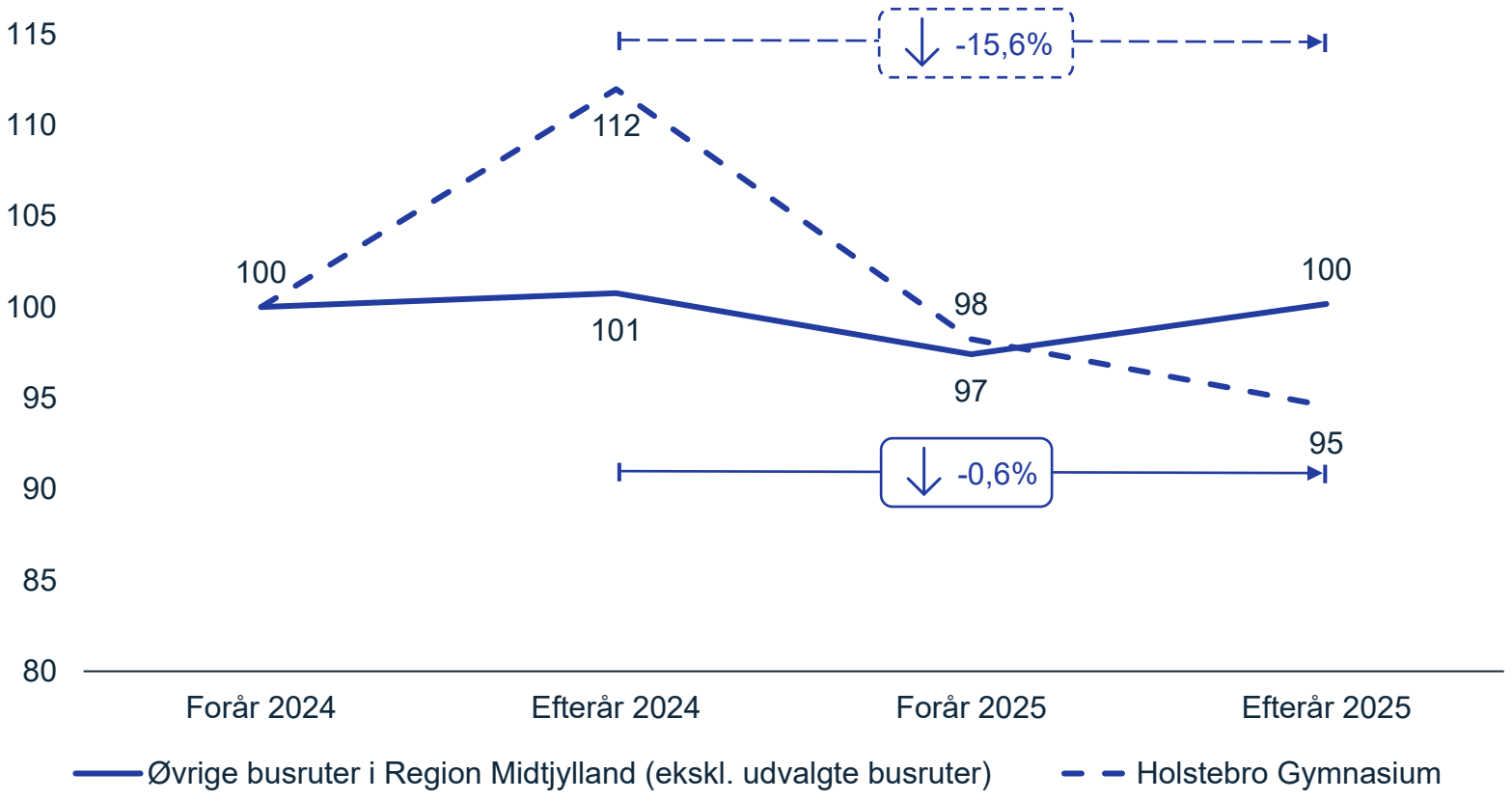
Note: Figuren viser indekserede udviklinger i passagertal, hvor foråret 2024 (100) er sat som basisperiode. Værdierne for efteråret 2024, foråret 2025 og efteråret 2025 skal tolkes som procentvise ændringer i passagertallene siden foråret 2024. Tallene kan udover udbredelsen af nabogo også være påvirket af, at 17-årige pr. 1. juli 2025 fik mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 5-20.

© Copyright Epinion

Epinion

Faldet i passagertal på busruter ved Holstebro Gymnasium er markant større end på øvrige busruter efter lanceringen af nabogo. Det peger på en klar effekt af samkørsel

Indekseret udvikling i passagertal på busruter, der er relevante for Holstebro Gymnasium



Grafen viser den indekserede udvikling i passagertal på busruter omkring **Holstebro Gymnasium** sammenlignet med de øvrige busruter i Region Midtjylland (ekskl. de udvalgte).

- nabogo blev lanceret på Holstebro Gymnasium den **8. januar 2025**, og fra lanceringen til og med **november 2025** er der registreret **2.810 samkørsler**. Da lanceringen fandt sted i starten af 2025, sammenlignes **efterår 2024** med **efterår 2025** for at sikre en direkte sammenligning mellem to ens sæsonperioder før og efter lanceringen.
- Grafen viser, at faldet i passagertal for busruterne omkring Holstebro Gymnasium er **15,6 %**, hvilket er væsentligt større end udviklingen for de øvrige Midttrafik-ruter på **0,6 %**. Det indikerer, at nabogo **har haft** en effekt på passagertallene for de nærliggende busruter ved Holstebro Gymnasium.

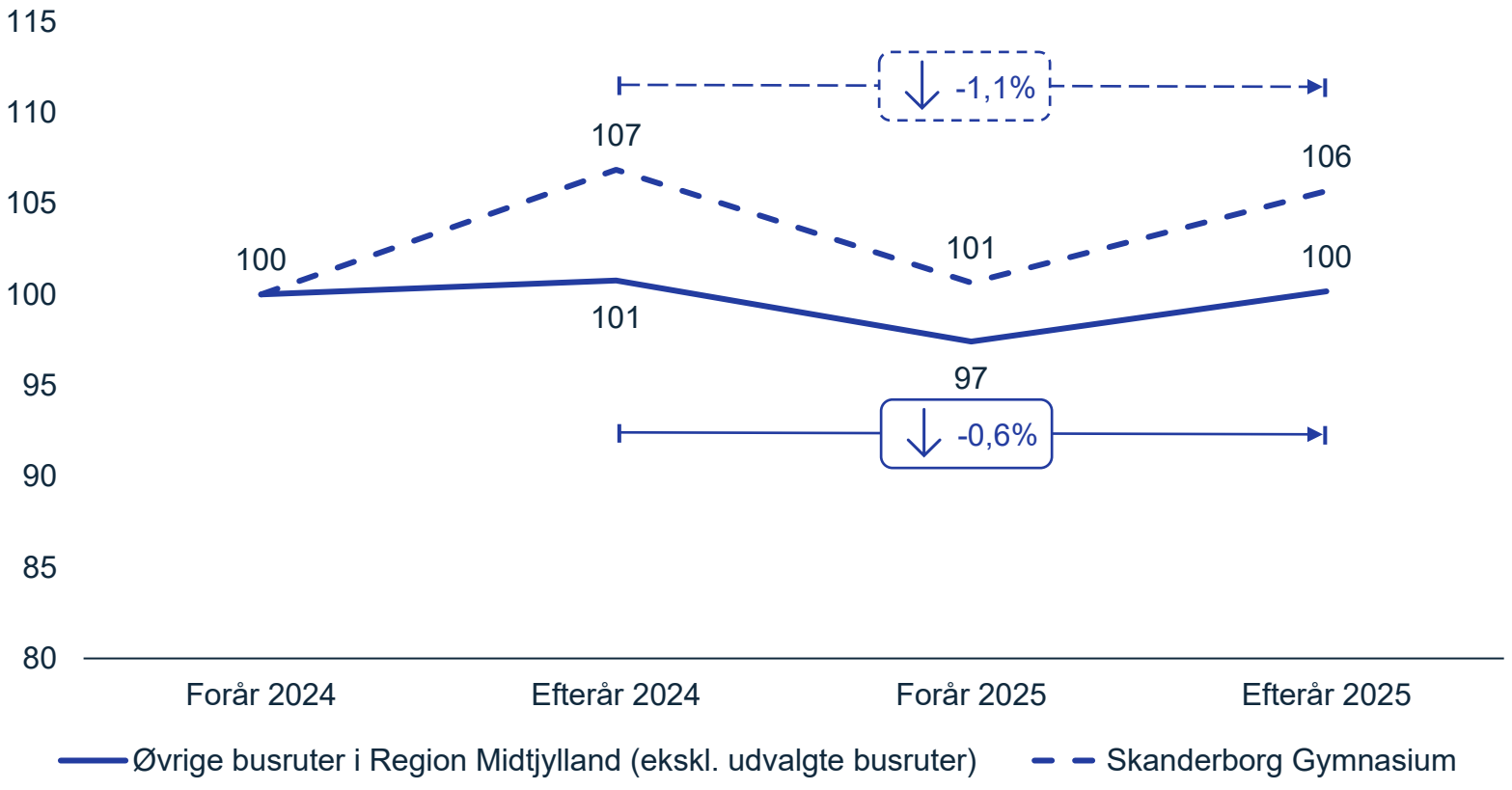
Note: Figuren viser indekserede udviklinger i passagertal, hvor foråret 2024 (100) er sat som basisperiode. Værdierne for efteråret 2024, foråret 2025 og efteråret 2025 skal tolkes som procentvise ændringer i passagertallene siden foråret 2024. Tallene kan udover udbredelsen af nabogo også være påvirket af, at 17-årige pr. 1. juli 2025 fik mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 5-20.

© Copyright Epinion

Epinion

Samkørsel med nabogo har haft en begrænset effekt på passagertallene ved Skanderborg Gymnasium, hvor faldet kun er marginalt større end på øvrige busruter

Indekseret udvikling i passagertal på busruter, der er relevante for Skanderborg Gymnasium



Grafen viser den indekserede udvikling i passagertal på busruter omkring **Skanderborg Gymnasium** sammenlignet med de øvrige busruter i Region Midtjylland (ekskl. de udvalgte).

- nabogo blev lanceret på Skanderborg Gymnasium den **20. marts 2025**, og fra lanceringen til og med **november 2025** er der registreret **1.332 samkørsler**. Da lanceringen fandt sted i foråret 2025, sammenlignes **efterår 2024** med **efterår 2025** for at sikre en direkte sammenligning mellem to ens sæsonperioder før og efter lanceringen.
- Grafen viser, at faldet i passagertal for busruterne omkring Skanderborg Gymnasium er **1,1 %**, hvilket kun er lidt større end udviklingen for de øvrige Midttrafik-ruter på **0,6 %**. Det indikerer, at nabogo kun har haft en **begrænset** effekt på passagertallene for de nærliggende busruter ved Skanderborg Gymnasium.

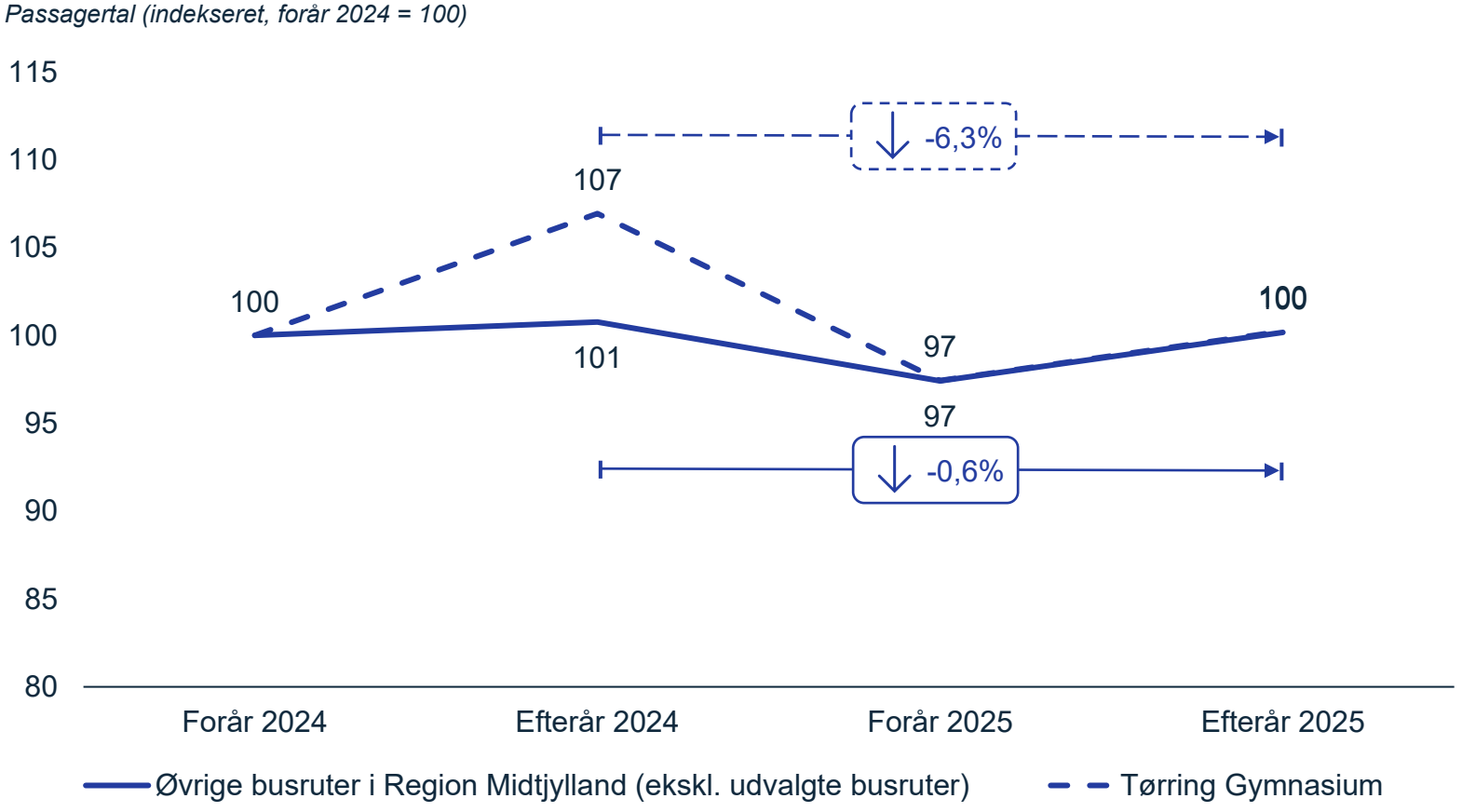
Note: Figuren viser indekserede udviklinger i passagertal, hvor foråret 2024 (100) er sat som basisperiode. Værdierne for efteråret 2024, foråret 2025 og efteråret 2025 skal tolkes som procentvise ændringer i passagertallene siden foråret 2024. Tallene kan udover udbredelsen af nabogo også være påvirket af, at 17-årige pr. 1. juli 2025 fik mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 5-20.

© Copyright Epinion

Epinion

Passagertallet for busruter omkring Tørring Gymnasium er faldet markant mere end de øvrige busruter i regionen, hvilket peger på en tydelig nabogo-effekt

Indekseret udvikling i passagertal på busruter, der er relevante for Tørring Gymnasium



Grafen viser den indekserede udvikling i passagertal på busruter omkring **Tørring Gymnasium** sammenlignet med de øvrige busruter i Region Midtjylland (ekskl. de udvalgte).

- nabogo blev lanceret på Tørring Gymnasium den **7. januar 2025**, og fra lanceringen til og med **november 2025** er der registreret **1.879 samkørsler**. Da lanceringen fandt sted i starten af 2025, sammenlignes **efterår 2024** med **efterår 2025** for at sikre en direkte sammenligning mellem to ens sæsonperioder før og efter lanceringen.
- Grafen viser, at faldet i passagertal for busruterne omkring Tørring Gymnasium er **6,3 %**, hvilket er større end udviklingen for de øvrige Midttrafik-ruter på **0,6 %**. Det indikerer, at nabogo **har haft** en effekt på passagertallene for de nærliggende busruter ved Tørring Gymnasium.

Note: Figuren viser indekserede udviklinger i passagertal, hvor foråret 2024 (100) er sat som basisperiode. Værdierne for efteråret 2024, foråret 2025 og efteråret 2025 skal tolkes som procentvise ændringer i passagertallene siden foråret 2024. Tallene kan udover udbredelsen af nabogo også være påvirket af, at 17-årige pr. 1. juli 2025 fik mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 5-20.

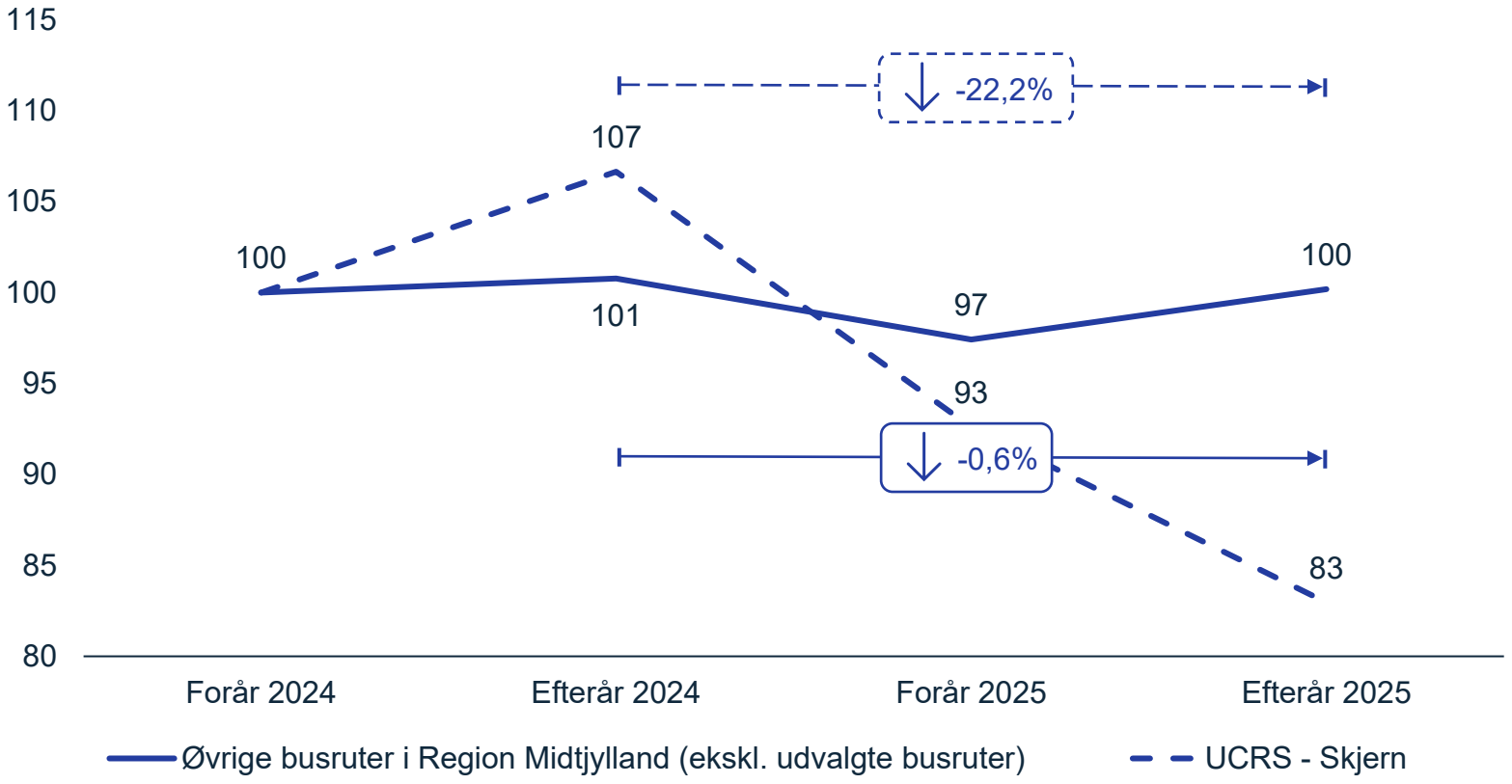
© Copyright Epinion

Epinion

Passagertallet for busruter omkring UCRS - Skjern er faldet markant mere end de øvrige busruter i regionen, hvilket peger på en tydelig nabogo-effekt

Indekseret udvikling i passagertal på busruter, der er relevante for UCRS - Skjern

Passagertal er indekseret (forår 2024 = 100).



Grafen viser den indekserede udvikling i passagertal på busruter omkring **UCRS - Skjern** sammenlignet med de øvrige busruter i Region Midtjylland (ekskl. de udvalgte)..

- nabogo blev lanceret på UCRS - Skjern den **14. januar 2025**, og fra lanceringen til og med **november 2025** er der registreret **1.369 samkørsler**. Da lanceringen fandt sted i starten af 2025, sammenlignes **efterår 2024** med **efterår 2025** for at sikre en direkte sammenligning mellem to ens sæsonperioder før og efter lanceringen.
- Grafen viser, at faldet i passagertal for busruterne omkring UCRS - Skjern er **22,2 %**, hvilket er markant større end udviklingen for de øvrige Midttrafik-ruter på **0,6 %**. Det indikerer, at nabogo **har haft** en tydelig effekt på passagertallene for de nærliggende busruter ved UCRS - Skjern.

Note: Figuren viser indekserede udviklinger i passagertal, hvor foråret 2024 (100) er sat som basisperiode. Værdierne for efteråret 2024, foråret 2025 og efteråret 2025 skal tolkes som procentvise ændringer i passagertallene siden foråret 2024. Tallene kan udover udbredelsen af nabogo også være påvirket af, at 17-årige pr. 1. juli 2025 fik mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 5-20.

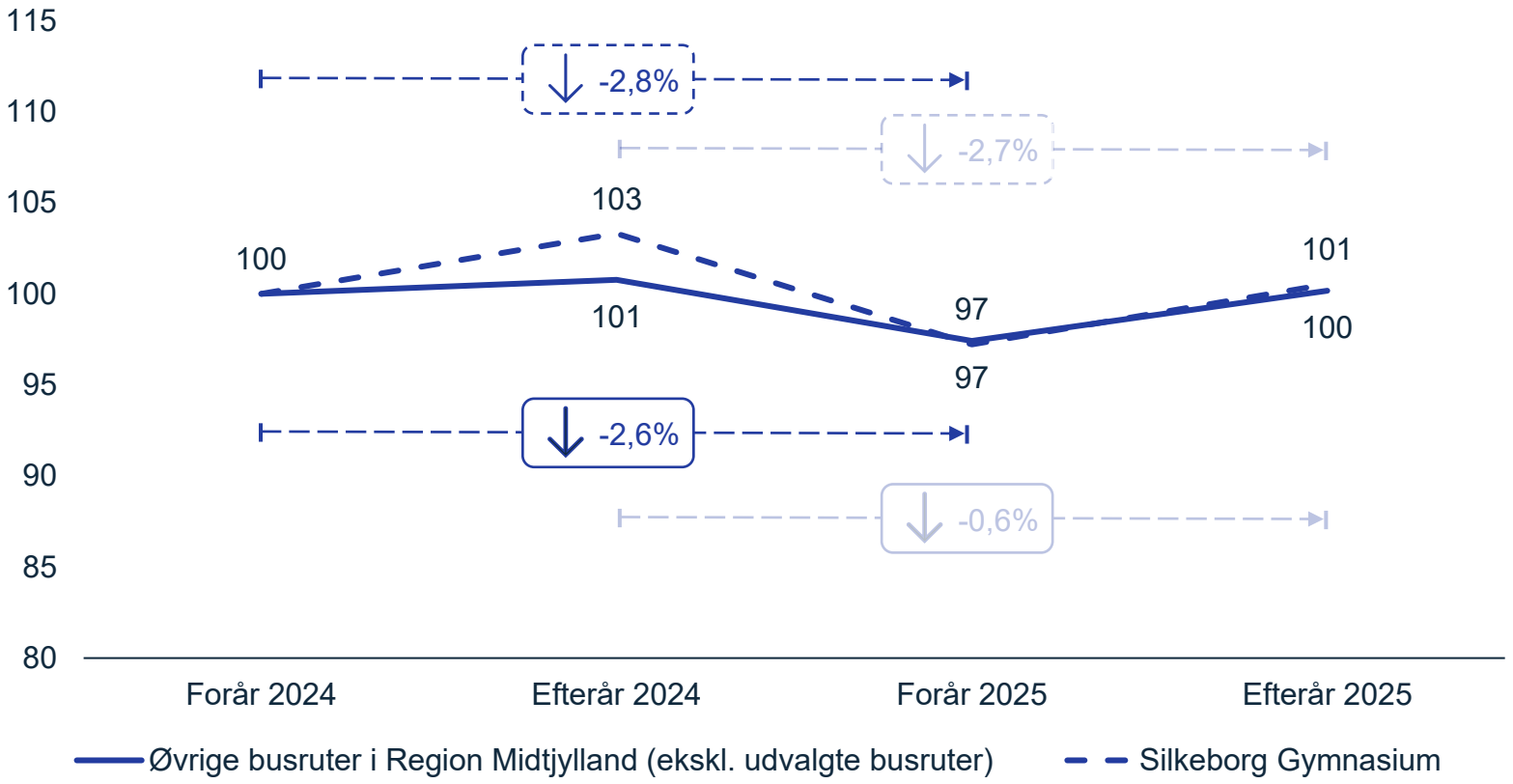
© Copyright Epinion

Epinion

Passagertallene omkring Silkeborg Gymnasium er ikke blevet påvirket af udbredelsen af nabogo. Udviklingen følger tendensen for Region Midtjyllands busser

Indekseret udvikling i passagertal på busruter, der er relevante for Silkeborg Gymnasium

Passagertal er indekseret (forår 2024 = 100).



Grafen viser den indekserede udvikling i passagertal på busruter omkring **Silkeborg Gymnasium** sammenlignet med øvrige busruter i **Region Midtjylland** (ekskl. de udvalgte).

- nabogo blev lanceret på Silkeborg Gymnasium den **28. oktober 2024**, og fra lanceringen til og med **marts 2025** er der registreret **4.062 samkørsler**. Da lanceringen fandt sted i **efteråret 2024**, sammenlignes **forår 2024** med **forår 2025** for at sikre en direkte sammenligning mellem to ens sæsonperioder før og efter lanceringen.
- Grafen viser, at faldet i passagertal for busruterne omkring Silkeborg Gymnasium er på **2,8 %**, hvilket ligger tæt på udviklingen for de øvrige busruter i Region Midtjylland på **2,6 %**. Det indikerer, at nabogo **ikke har haft en effekt** på passagertallene for de nærliggende busruter ved Silkeborg Gymnasium. En mulig forklaring er, at **samkørsel allerede var udbredt før lanceringen**.

Note: Figuren viser indekserede udviklinger i passagertal, hvor foråret 2024 (100) er sat som basisperiode. Værdierne for efteråret 2024, foråret 2025 og efteråret 2025 skal tolkes som procentvise ændringer i passagertallene siden foråret 2024. Tallene kan udover udbredelsen af nabogo også være påvirket af, at 17-årige pr. 1. juli 2025 fik mulighed for at køre uden ledsager i tidsrummet kl. 5-20.

© Copyright Epinion

Epinion

Scenarier for udrulning af nabogo

Denne sektion vil afslutningsvis præsentere tre scenarier for udrulning af nabogo i skoleåret 2026/2027, og estimere det forventede antal samkørsler samt de samlede udgifter. Afsnittet vil desuden beskrive udrulningen på tre skoler som illustrative eksempler.

© Copyright Epinion

I tre scenarier for udrulning af nabogo i skoleåret 2026-2027 estimeres de forventede samkørsler og udgifter på tværs af forskellige tilskudsmodeller

Formål

Scenarieanalysen belyser forventet samkørselsaktivitet og tilhørende udgifter i tre scenarier for udrulning af et samkørselstiltag målrettet unge fra skoleåret 2026-2027.

Analysen opstiller og sammenligner tre udrulningsscenarier: Udrulning til alle skoler, til skoler med lav kollektiv trafiktilgængelighed og til skoler med lav eller mellem kollektiv trafiktilgængelighed. For hvert scenarie estimeres det forventede antal samkørsler samlet og pr. skole ved hjælp af fremskrivningsmodellen beskrevet tidligere.

Samtidig omsætter analysen den forventede samkørsels aktivitet til forventede udgifter samlet og pr. skole. Udgifterne beregnes under følgende tre prisscenarier:

1. nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørselsaftale
2. takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale
3. reward-model, hvor udgiften svarer til 6 kr. pr. samkørselsaftale (i point)

Bemærk at fremskrivningsmodellen er baseret på en fremskrivning af samkørselsaktiviteten under den nuværende ordning, hvorefter de alternative prisscenarier beregnes ved at holde samkørselsniveauet konstant og alene ændre prisen pr. samkørselsaftale. Beregningen af udgifterne i prisscenarie 2 og 3 tager derfor ikke højde for mulige adfærdsændringer som følge af et lavere tilskud end i dag, hvis nu færre vælger at samkøre, hvis tilskuddet mindskes.

Sektionens opbygning

Scenarie 1: Udrulning af nabogo til alle skoler
Det forventede antal samkørsler og udgifter estimeres for et scenarie, hvor nabogo udrulles til alle relevante ungdomsuddannelser i Region Midtjylland.

Scenarie 2: Udrulning af nabogo til skoler med lav eller middel kollektiv trafiktilgængelighed
Det forventede antal samkørsler samt de tilhørende udgifter estimeres, hvis nabogo udrulles til de relevante gymnasiale uddannelsesinstitutioner med lav og middel kollektiv trafiktilgængelighed.

Scenarie 3: Udrulning af nabogo til skoler med lav kollektiv trafiktilgængelig-hed
Det forventede antal samkørsler samt de tilhørende udgifter estimeres, hvis nabogo udrulles til de relevante gymnasier med lav kollektiv trafiktilgængelighed.

Eksempler på udrulning på tre skoler
Tre skoler gennemgås som illustrative eksempler på forventede samkørsler og udgifter.

© Copyright Epinion

Der er stor forskel på de forventede samkørsler i de tre scenarier for 26/27 skoleåret, hvilket giver tilsvarende store forskelle i forventede udgifter på tværs af takstmodel

Tre scenarier for udrulning af nabogo i Region Midtjylland i 2026/2027 skoleåret	Forventet samkørsels-niveau i 2026/2027 skoleåret	Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret: Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørsels-aftale	Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret: Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret: Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
1 Udrulning til *alle** ungdomsuddannelser	98.000 samkørsler, svarende til 179.000 samkørselsaftaler	4.840.000 kr.	3.580.000 kr.	3.760.000 kr.
2 Udrulning til *alle** ungdomsuddannelser med **lav og middel** kollektiv trafiktilgængelighed	90.000 samkørsler, svarende til 164.000 samkørselsaftaler	4.440.000 kr.	3.290.000 kr.	3.450.000 kr.
3 Udrulning til *alle** ungdomsuddannelser med **lav** kollektiv trafiktilgængelighed	59.000, samkørsler svarende til 107.000 samkørselsaftaler	2.900.000 kr.	2.150.000 kr.	2.250.000 kr.

***Note til *alle* ungdomsuddannelser:**
Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag. Den fulde liste over de ungdomsuddannelser, som er inkluderet, fremgår af tabellen på næste side.

Bemærk: Estimaterne er modelbaserede fremskrivninger og udgør det bedste bud på forventet antal samkørsler og udgifter ved udrulning i skoleåret 26/27, men det vil kunne afvige fra den faktiske udvikling. Beregningerne bygger på observerede sammenhænge fra forsøgsperioden og er derfor behæftet med usikkerhed. Estimaterne bør derfor anvendes som indikative scenarier og prognoser til sammenligning af udrulningsmodeller - ikke en entydig forudsigelse om den forventede udvikling.

Note: Scenarierne for en eventuel udrulning af nabogo er baseret på alle de skoler, som har deltaget i nabogo forsøgsprojektet samt de øvrige ungdomsuddannelser i Region Midtjylland, som har været mulige at inkludere i fremskrivningen. VidenDjurs, UCH EUD Holstebro og Learnmark Business er ikke medtaget i analysen, fordi de er kommet sent ind i samkørsels-projektet. Der har derfor ikke været et tilstrækkeligt datagrundlag til at inkludere dem. Antallet af samkørsler er afrundet til nærmeste tusind, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder.

© Copyright Epinion

Scenarie 1: Forventede antal samkørsler og udgifter, hvis nabogo i 2026/2027 skoleåret udrulles til alle skoler i regionen, som er medtaget i analysen

				Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret		
	Forventet antal samkørsler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørselsaftaler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørsler pr elev i 2026/2027 skoleåret	Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørselsaftale	Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
Total	**98.000**	**179.000**	**5,0**	**4.840.000 kr.**	**3.580.000 kr.**	**3.760.000 kr.**
Silkeborg Gymnasium	15.000	27.300	9,9	738.000 kr.	547.000 kr.	574.000 kr.
Favrskov Gymnasium	7.800	14.300	9,6	385.000 kr.	285.000 kr.	299.000 kr.
Holstebro Gymnasium	5.600	10.300	7,2	277.000 kr.	206.000 kr.	216.000 kr.
Ikast-Brande Gymnasium	5.100	9.200	7,9	250.000 kr.	185.000 kr.	194.000 kr.
Egå Gymnasium	5.000	9.100	6,3	245.000 kr.	182.000 kr.	191.000 kr.
Skanderborg Gymnasium	4.800	8.800	6,7	238.000 kr.	177.000 kr.	185.000 kr.
Herning Gymnasium	4.800	8.800	5,4	238.000 kr.	176.000 kr.	185.000 kr.
Tørring Gymnasium	4.600	8.400	18,7	227.000 kr.	169.000 kr.	177.000 kr.
Vestjysk Gymnasium Tarm	3.800	6.900	11,4	186.000 kr.	138.000 kr.	145.000 kr.
UCRS - Skjern	3.600	6.600	14,2	179.000 kr.	132.000 kr.	139.000 kr.
Viborg Gymnasium	3.600	6.600	6,8	177.000 kr.	131.000 kr.	138.000 kr.
Syddjurs Gymnasium	3.500	6.500	10,1	174.000 kr.	129.000 kr.	136.000 kr.
Ringkøbing Gymnasium	3.200	5.800	9,7	158.000 kr.	117.000 kr.	123.000 kr.
Bjerringbro Gymnasium	2.900	5.400	12,2	145.000 kr.	107.000 kr.	113.000 kr.
Viborg Katedralskole	2.800	5.200	2,6	140.000 kr.	104.000 kr.	109.000 kr.
Aarhus Business College, HHX-Gymnasiet i Risskov	2.600	4.700	2,4	127.000 kr.	94.000 kr.	99.000 kr.
Paderup Gymnasium	2.500	4.600	6,3	124.000 kr.	92.000 kr.	97.000 kr.
College360 - SBC	2.500	4.500	2,3	121.000 kr.	90.000 kr.	94.000 kr.
Grenaa Gymnasium og HF	2.400	4.400	4,1	119.000 kr.	88.000 kr.	93.000 kr.
Odder Gymnasium	2.200	4.000	4,2	109.000 kr.	81.000 kr.	85.000 kr.
Lemvig Gymnasium	1.800	3.300	6,4	88.000 kr.	65.000 kr.	68.000 kr.
Horsens Gymnasium og HF	1.400	2.500	1,1	68.000 kr.	50.000 kr.	53.000 kr.
Skive Gymnasium og HF	1.000	1.800	1,6	48.000 kr.	35.000 kr.	37.000 kr.
Skive College	900	1.700	2,2	46.000 kr.	34.000 kr.	36.000 kr.
Aarhus Business College, HHX-Gymnasiet i Viby	800	1.500	0,7	39.000 kr.	29.000 kr.	31.000 kr.
Randers Statsskole	500	1.000	0,7	26.000 kr.	19.000 kr.	20.000 kr.
Aarhus Katedralskole	500	900	0,7	24.000 kr.	18.000 kr.	19.000 kr.
Århus Statsgymnasium	500	900	0,7	24.000 kr.	18.000 kr.	18.000 kr.
Risskov Gymnasium	400	800	0,7	22.000 kr.	16.000 kr.	17.000 kr.
Marselisborg Gymnasium	400	800	0,7	22.000 kr.	16.000 kr.	17.000 kr.
Viby Gymnasium	400	800	0,7	21.000 kr.	16.000 kr.	17.000 kr.
Struer Statsgymnasium	300	600	0,7	15.000 kr.	11.000 kr.	12.000 kr.
Århus Akademi	300	500	0,7	14.000 kr.	11.000 kr.	11.000 kr.
Tradium	300	500	0,2	13.000 kr.	9.000 kr.	10.000 kr.
TH. LANGS HF-KURSUS	200	400	0,7	10.000 kr.	7.000 kr.	8.000 kr.

Note: Samkørsler og samkørselsaftaler er afrundet til nærmeste hundrede. Udgifterne er afrundet til nærmeste tusinde. For totalen er antallet af samkørsler afrundet til nærmeste tusinde, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder. Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag.

© Copyright Epinion

Scenarie 2: Forventede antal samkørsler og udgifter, hvis nabogo i 2026/2027 skoleåret udrulles til skoler med lav og middel kollektiv trafiktilgængelighed

				Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret		
	Forventet antal samkørsler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørselsaftaler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørsler pr elev i 2026/2027 skoleåret	Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørselsaftale	Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
Total	**90.000**	**164.000**	**7,0**	**4.440.000 kr.**	**3.290.000 kr.**	**3.450.000 kr.**
Silkeborg Gymnasium	15.000	27.300	9,9	738.000 kr.	547.000 kr.	574.000 kr.
Favrskov Gymnasium	7.800	14.300	9,6	385.000 kr.	285.000 kr.	299.000 kr.
Holstebro Gymnasium	5.600	10.300	7,2	277.000 kr.	206.000 kr.	216.000 kr.
Ikast-Brande Gymnasium	5.100	9.200	7,9	250.000 kr.	185.000 kr.	194.000 kr.
Egå Gymnasium	5.000	9.100	6,3	245.000 kr.	182.000 kr.	191.000 kr.
Skanderborg Gymnasium	4.800	8.800	6,7	238.000 kr.	177.000 kr.	185.000 kr.
Herning Gymnasium	4.800	8.800	5,4	238.000 kr.	176.000 kr.	185.000 kr.
Tørring Gymnasium	4.600	8.400	18,7	227.000 kr.	169.000 kr.	177.000 kr.
Vestjysk Gymnasium Tarm	3.800	6.900	11,4	186.000 kr.	138.000 kr.	145.000 kr.
UCRS - Skjern	3.600	6.600	14,2	179.000 kr.	132.000 kr.	139.000 kr.
Viborg Gymnasium	3.600	6.600	6,8	177.000 kr.	131.000 kr.	138.000 kr.
Syddjurs Gymnasium	3.500	6.500	10,1	174.000 kr.	129.000 kr.	136.000 kr.
Ringkøbing Gymnasium	3.200	5.800	9,7	158.000 kr.	117.000 kr.	123.000 kr.
Bjerringbro Gymnasium	2.900	5.400	12,2	145.000 kr.	107.000 kr.	113.000 kr.
Viborg Katedralskole	2.800	5.200	2,6	140.000 kr.	104.000 kr.	109.000 kr.
Paderup Gymnasium	2.500	4.600	6,3	124.000 kr.	92.000 kr.	97.000 kr.
College360 - SBC	2.500	4.500	2,3	121.000 kr.	90.000 kr.	94.000 kr.
Grenaa Gymnasium og HF	2.400	4.400	4,1	119.000 kr.	88.000 kr.	93.000 kr.
Odder Gymnasium	2.200	4.000	4,2	109.000 kr.	81.000 kr.	85.000 kr.
Lemvig Gymnasium	1.800	3.300	6,4	88.000 kr.	65.000 kr.	68.000 kr.
Skive Gymnasium og HF	1.000	1.800	1,6	48.000 kr.	35.000 kr.	37.000 kr.
Skive College	900	1.700	2,2	46.000 kr.	34.000 kr.	36.000 kr.
Struer Statsgymnasium	300	600	0,7	15.000 kr.	11.000 kr.	12.000 kr.
TH. LANGS HF-KURSUS	200	400	0,7	10.000 kr.	7.000 kr.	8.000 kr.

Note: Samkørsler og samkørselsaftaler er afrundet til nærmeste hundrede. Udgifterne er afrundet til nærmeste tusinde. For totalen er antallet af samkørsler afrundet til nærmeste tusinde, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder. Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag.

© Copyright Epinion

Scenarie 3: Forventede antal samkørsler og udgifter, hvis nabogo i 2026/2027 skoleåret udrulles til skoler med lav kollektiv trafiktilgængelighed

				Forventede udgifter i 2026/2027 skoleåret		
	Forventet antal samkørsler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørselsaftaler i 2026/2027 skoleåret	Forventet antal samkørsler pr elev i 2026/2027 skoleåret	Nuværende takstmodel på op til 10 kr. pr. samkørselsaftale	Takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale	Reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale
Total	**59.000**	**107.000**	**9,6**	**2.900.000 kr.**	**2.150.000 kr.**	**2.250.000 kr.**
Silkeborg Gymnasium	15.000	27.000	9,9	738.000 kr.	547.000 kr.	574.000 kr.
Favrskov Gymnasium	7.800	14.000	9,6	385.000 kr.	285.000 kr.	299.000 kr.
Ikast-Brande Gymnasium	5.100	9.200	7,9	250.000 kr.	185.000 kr.	194.000 kr.
Egå Gymnasium	5.000	9.100	6,3	245.000 kr.	182.000 kr.	191.000 kr.
Tørring Gymnasium	4.600	8.400	18,7	227.000 kr.	169.000 kr.	177.000 kr.
Vestjysk Gymnasium Tarm	3.800	6.900	11,4	186.000 kr.	138.000 kr.	145.000 kr.
Viborg Gymnasium	3.600	6.600	6,8	177.000 kr.	131.000 kr.	138.000 kr.
Syddjurs Gymnasium	3.500	6.500	10,1	174.000 kr.	129.000 kr.	136.000 kr.
Ringkøbing Gymnasium	3.200	5.800	9,7	158.000 kr.	117.000 kr.	123.000 kr.
Bjerringbro Gymnasium	2.900	5.400	12,2	145.000 kr.	107.000 kr.	113.000 kr.
Paderup Gymnasium	2.500	4.600	6,3	124.000 kr.	92.000 kr.	97.000 kr.
Lemvig Gymnasium	1.800	3.300	6,4	88.000 kr.	65.000 kr.	68.000 kr.

Note: Samkørsler og samkørselsaftaler er afrundet til nærmeste hundrede. Udgifterne er afrundet til nærmeste tusinde. For totalen er antallet af samkørsler afrundet til nærmeste tusinde, mens udgifterne er afrundet til nærmeste titusinder. Fremskrivningen inkluderer de ungdomsuddannelses institutioner, som har været mulige at inkludere i modellen jf. det tilgængelige datagrundlag.

© Copyright Epinion

Eksempler på udrulning på tre skoler

Afslutningsvist præsenteres tre illustrative eksempler på udrulning af nabogo på skoler med henholdsvis lavt, middel og højt samkørselspotentiale. De tre skoler er:

- Egå Gymnasium, som har et højt potentiale for samkørsel
- Skive College, som har et middel potentiale for samkørsel
- Aarhus Katedralskole. som har et lavt potentiale for samkørsel

For hver skole beskrives det forventede antal samkørsler i 26/27 skoleåret, og de tilhørende udgifter opgøres på tværs af tre takstmodeller.

© Copyright Epinion

På de efterfølgende tre sider gives tre eksempler på, hvordan udrulningen af nabogo vil se ud på skoler med hhv. lavt, middel og højt potentiale for samkørsel

Eksempler på udrulning af nabogo på tre skoler

Afslutningsvis præsenteres konkrete eksempler på, hvordan nabogo kan udrulles på tre skoler, hvor initiativet endnu ikke er implementeret. Der præsenteres eksempler på tre skoler, som modellen har identificeret med henholdsvis lavt, middel og højt potentiale for samkørsel. Potentialet er særligt drevet af skolernes kollektive trafiktilgængelighed. Eksemplerne skal illustrere, hvordan potentialet for udbredelse af samkørsel varierer mellem skoler, hvis nabogo udrulles.

De tre skoler er:

- Egå Gymnasium, som har et højt potentiale for samkørsel
- Skive College, som har et middel potentiale for samkørsel
- Aarhus Katedralskole. som har et lavt potentiale for samkørsel

Udfoldelsen af Nabogo-udrulningen på de tre skoler visualiseres i henholdsvis grøn, gul og rød, som afspejler skolernes potentiale for samkørsel.

For hver skole beskrives det forventede antal samkørsler i 26/27-skoleåret, og de tilhørende udgifter opgøres på tværs af tre takstmodeller. Eksemplerne inddrager desuden skolespecifikke forhold til at udfolde, hvorfor der forventes lille, middel eller stor udbredelse af samkørsel.

Eksemplerne fremhæver faktorer med betydning for samkørsel

De estimerede samkørselsniveauer for de tre skoler er beregnet med udgangspunkt i den tidligere beskrevne statistiske model. Modellen fremskriver forventet samkørselsaktivitet i skoleåret 26/27. Den fulde modelbeskrivelse, herunder metode og begrundelse for valg af variable, fremgår af appendiks.

Beskrivelsen af udrulningen på de tre skoler tager afsæt i de skolespecifikke variable, som indgår i modellen. Det omfatter følgende faktorer:

- Antal elever, kønsfordeling, kollektiv trafiktilgængelighed, gennemsnitlig afstand til skolen, forældrenes disponible indkomst, uddannelsesniveau og elevernes sociale trivsel.

I de konkrete skoleeksempler foldes disse variable ud i en lokal kontekst og suppleres med specifikke forhold omkring den enkelte skole - fx infrastruktur, geografi og transportmuligheder. Udrulningen beskrives gennem et konkret skoleeksempel for at give et mere illustrativt billede af, hvordan samkørsel forventes at fungere i praksis.

© Copyright Epinion

Scenarier for udrulning af nabogo: Eksempler på udrulning på tre skoler: Egå Gymnasium

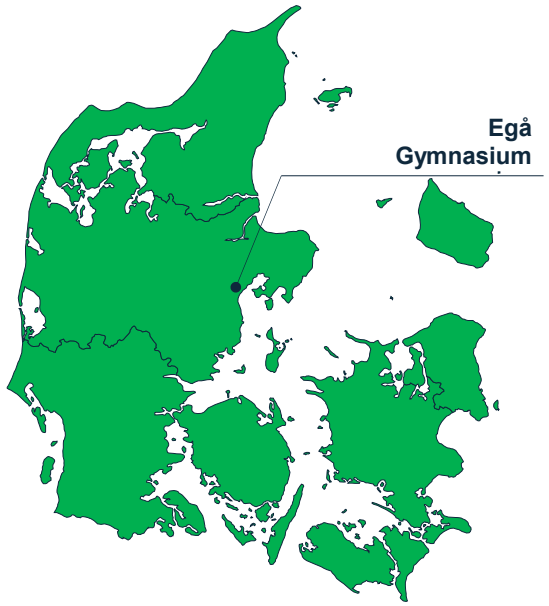
Hvis nabogo udrulles på Egå Gymnasium, forventes 5.000 samkørsler i 2026/2027 skoleåret, og den samlede økonomiske udgift vil være ml. 182.000 og 245.000 kr.

Egå Gymnasium: Eksempel på en skole med højt potentiale for udrulning af nabogo

Hvis nabogo udrulles på Egå Gymnasium forventes der 5.000 samkørsler (6,3 samkørsler pr. elev) i skoleåret 2026/2027, hvilket udgør en forventet udgift mellem 182.000 og 245.000 kr. afhængigt af tilskudsmodel. Potentialet vurderes at være særligt højt på Egå Gymnasium, fordi skolens kollektive trafiktilgængelighed er lav, hvilket øger behovet for alternative transportløsninger. Samtidig kommer mange elever fra stærke socioøkonomiske baggrunde, og dermed er der også flere husstande som har råd til to biler, hvilket understøtter adgang til bil for eleverne.

Området omkring Egå er bundet sammen af større veje som Grenåvej, hvilket giver fleksible ruter til gymnasiet og gør det nemt at samle passagerer op undervejs. Det skaber gode praktiske muligheder for samkørsel. Samkørsel understøttes også af skolens gode parkeringsforhold.

Dog er der gode cykelstier og naturskønne ruter, bl.a. ved Egå Engsø, hvilket gør cyklen attraktiv og kan begrænse potentialet for samkørsel.



Forventet samkørsel og udgifter i 2026/2027 skoleåret

Forventet antal samkørsler
5.000 samkørsler, svarende til 9.100 samkørselsaftaler

Forventet udgift (op til 10 kr. pr. aftale)
245.000 kr.

Forventet udgift (5 kr. pr. aftale)
182.000 kr.

Forventet antal samkørsler pr. elev
6,3 samkørsler

Forventet udgift (reward, 6 kr. pr. aftale)
191.000 kr.

Øvrige faktorer med betydning for samkørsel på skolen

- Gode og gratis parkeringsforhold
- Gode cykelstier og naturskønne ruter
- Gode vejforbindelser til skolen

Fakta om skolen

Antal elever	Kønsfordeling	Kollektiv trafik tilgængelighed	Gennemsnitlig afstand til skolen	Forældrenes disponible indkomst	Forældrenes uddannelse	Social trivsel
786	59% piger	Lav	5.5 km	836.000 kr.	Højt niveau	Høj

Scenarier for udrulning af nabogo: Eksempler på udrulning på tre skoler: Skive College

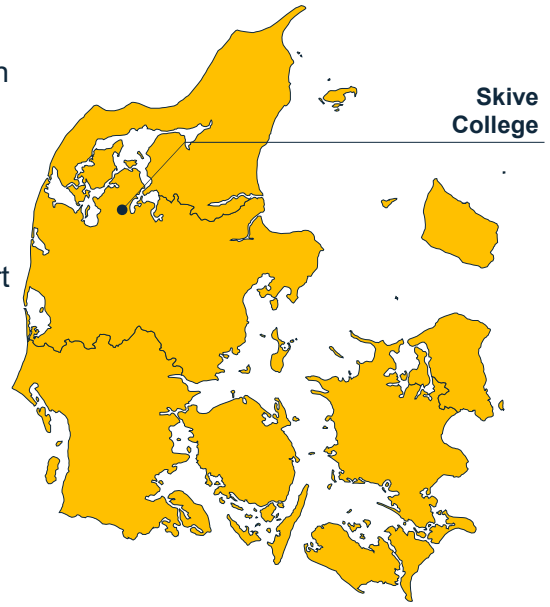
Hvis nabogo udrulles på Skive College, forventes 900 samkørsler i 2026/2027 skoleåret, og den samlede økonomiske udgift vil være ml. 34.000 og 46.000 kr.

Skive College: Eksempel på en skole med middel potentiale for udrulning af nabogo

Skive College er blandt de skoler, hvor nabogo forventes at kunne skabe en middel grad af udbredelse af samkørsel. Samlet forventes 900 samkørsler i 2026/2027 skoleåret, svarende til 2,2 samkørsler pr. elev. Det giver en forventet økonomisk udgift ml. 34.000 og 46.000 kr. afhængigt af den valgte tilskudsmodel. Samkørsels potentialet hænger sammen med, at eleverne i gennemsnit har relativt langt til skolen (7,5 km), hvilket kan gøre samkørsel attraktivt. Dog er der også forholdsvist gode muligheder for at benytte kollektiv trafik omkring skolen.

Skive College er omringet af en hovedvej, som dækker et stort område omkring gymnasiet og forbinder Skive med andre hovedveje i Midt- og Nordjylland. Disse større veje gør det nemt at køre til gymnasiet og planlægge ruter, hvor eleverne kan tage samkørende passagerer med. Der er også etableret en relativt ny parkeringsplads ved gymnasiet med gratis parkering, hvilket understøtter brug af samkørsel.

Dog har Skive Kommune et godt cykeltrafiknet med gode cykelstier. Det kan gøre det attraktivt at benytte cykel frem for samkørsel som transportmiddel til og fra skole.



Forventet samkørsel og udgifter i 2026/2027 skoleåret

Forventet antal samkørsler

900 samkørsler, svarende til 1.700 samkørselsaftaler

Forventet udgift (op til 10 kr. pr. aftale)

46.00 kr.

Forventet udgift (5 kr. pr. aftale)

34.000 kr.

Forventet antal samkørsler pr. elev

2,2 samkørsler

Forventet udgift (reward, 6 kr. pr. aftale)

36.000 kr.

Øvrige faktorer med betydning for samkørsel på skolen

Begrænsede parkeringsforhold

God cykelinfrastruktur

Gode vejforbindelser til skolen

Fakta om skolen

Antal elever	Kønsfordeling	Kollektiv trafik tilgængelighed	Gennemsnitlig afstand til skolen	Forældrenes disponible indkomst	Forældrenes uddannelse	Social trivsel
421	42% piger	Middel	7,5 km	702.000 kr.	Middel niveau	Middel

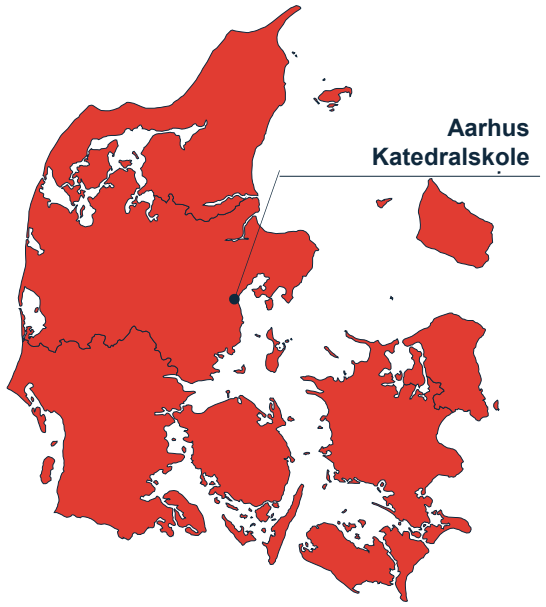
Scenarier for udrulning af nabogo: Eksempler på udrulning på tre skoler: Aarhus Katedralskole

Hvis nabogo udrulles på Aarhus Katedralskole, forventes 500 samkørsler i 2026/2027 skoleåret, og den samlede økonomiske udgift vil være ml. 18.000 og 24.000 kr.

Aarhus Katedralskole: Eksempel på en skole med lavt potentiale for udrulning af nabogo

Aarhus Katedralskole er et af gymnasierne, hvor der forventes mindst udbredelse af samkørsel ved udrulning af nabogo. Hvis nabogo udrulles forventes der at blive gennemført 488 samkørsler i skoleåret 2026/2027, svarende til under 1 samkørsel pr. elev. Afhængig af den valgte tilskudsmodel vil de forventede økonomiske udgifter være mellem 18.000 og 24.000 kr. Det er mindre oplagt for eleverne på Aarhus Katedralskole at benytte samkørsel, da der er meget god adgang til kollektiv trafik omkring gymnasiet, både i form af bus, letbane og andre togforbindelser. Derudover har eleverne i gennemsnit 5.3 km til skolen, hvilket indikerer, at mange bor i cykelafstand.

Aarhus Katedralskole ligger desuden i Aarhus midtby, hvilket betyder, at det både er svært at og dyrt at bruge parkeringspladserne i byen. Derudover kan samkørsel udfordres af, at eleverne kører i myldretid, hvor tæt trafik medfører, at det ikke er tidsbesparende at køre i skole. Endelig er der en omfattende cykelinfrastruktur i Aarhus Kommune, hvilket yderligere understøtter brugen af andre transportmidler end bil.



Forventet samkørsel og udgifter i 2026/2027 skoleåret

Forventet antal samkørsler

500 samkørsler, svarende til 900 samkørselsaftaler

Forventet udgift (op til 10 kr. pr. aftale)

24.000 kr.

Forventet udgift (5 kr. pr. aftale)

18.000 kr.

Forventet antal samkørsler pr. elev

0,7 samkørsler

Forventet udgift (reward, 6 kr. pr. aftale)

19.000 kr.

Øvrige faktorer med betydning for samkørsel på skolen

Begrænsede parkerings-muligheder med betaling

God cykelinfrastruktur

Trafik i Aarhus midtby

Fakta om skolen

Antal elever	Kønsfordeling	Kollektiv trafik tilgængelighed	Gennemsnitlig afstand til skolen	Forældrenes disponible indkomst	Forældrenes uddannelse	Social trivsel
740	68% piger	Høj	5.3 km	820.000 kr.	Højt niveau	Høj

Appendiks

© Copyright Epinion

Appendiks 1:
Metode, fremgangsmåde og datagrundlag for hver analyse

© Copyright Epinion

Aktivitetsopgørelsen hjælper med at afdække, hvor udbredt samkørsel har været totalt og på tværs af skoler, og hvad der kendetegner samkørslerne

Analyse 1 - Aktivitetsopgørelse

Rapportens første analyse beskriver omfanget af samkørsel på skoler, der har deltaget i projektet. Analysen dækker perioden fra den 28. oktober 2024, hvor nabogo blev lanceret på den første skole, til den 26. januar 2026*. nabogo-data benyttes til at bestemme antal samkørsler registreret samt antal unikke nabogo-brugere oprettet fra oktober 2024 til januar 2026.

Analysen inddrager også elevtal på skolerne for at undersøge, hvor mange samkørsler en elev gennemsnitligt registrerer, og hvor stor en andel af eleverne, der har en nabogo-bruger. Det belyser samkørslens udbredelse i forhold til elevtallet og tager højde for forskelle i skolestørrelse, så sammenligninger mellem skoler bliver retvisende.

Data om samkørslernes tidspunkt, geografi, længde, pris samt antallet af passagerer anvendes til at beskrive, hvad der karakteriserer dem. Til sidst opgøres de økonomiske udgifter for projektet.

Forbehold
Opgørelsen omfatter kun samkørsel, der er registreret via nabogo. Der kan derfor være skyggetal, da noget samkørsel kan være arrangeret uden for appen og dermed ikke indgår i opgørelsen.

Datagrundlag og afgrænsning

Aktivitetsopgørelsen benytter fire forskellige datakilder:

1. **nabogo data over registrerede samkørsler**. Data indeholder information om samkørselsaftaler registreret fra oktober 2024 til januar 2026, herunder hvor og hvornår de er foretaget, hvilken skole de er tilknyttet samt deres længde og pris. Den Jyske Håndværker-skole, Learnmark Business, UCH EUD Holstebro og VID Djurs, Århusvej indgår ikke i analyserne. De er enten udgået af projektet eller har gennemført meget få samkørsler, og de adskiller sig markant fra skolerne, der er med i projektet.
2. **Børne- og Undervisningsministeriets Uddannelsesstatistik.** Aktivitetsopgørelsen inddrager data over elevtal på skolerne for at afdække udbredelsen af samkørsel relativt til antallet af elever samt tage højde for variation i skolestørrelse.
3. **nabogo prisdata.** Datasættet inkluderer prisen for alle de registrerede samkørselsaftaler mellem en chauffør og en passager. Det bruges til at undersøge, hvor stor en andel af passagererne, der selv har haft økonomiske udgifter i forbindelse med deres samkørsel.
4. **Økonomidata fra projektet.** Data over udbetalt tilskud samt administrationsudgifter er anvendt til at opgøre de økonomiske udgifter for projektet.

Note:*Tidsafgrænsningen skyldes, at dette var det tilgængelige datagrundlag på tidspunktet for evalueringen.

© Copyright Epinion

Analysen kortlægger den kollektive trafiktilgængelighed på skolerne og undersøger, om samkørselsniveauet varierer på tværs af skoler med forskellig tilgængelighed

Analyse 2 - Skolernes kollektive trafiktilgængelighed

Rapportens anden analyse afdækker den kollektive trafiktilgængelighed på nabogo-skolerne for efterfølgende at undersøge, om samkørsels-niveauet på skolerne varierer efter niveauet af kollektiv trafiktilgængelig-hed.

Til analysen er der dannet et indeks til at måle kollektiv trafiktilgængelighed, som forstås som elevernes muligheder for at komme til og fra gymnasiet med kollektiv trafik i de typiske møde- og slut-tidspunkter. Indekset bygger på antallet af unikke linjer og afgange ved de tre nærmeste stoppesteder (inden for 1,5 km) samt evt. togstationer/ knudepunkter (op til 3 km), opgjort kl. 7.30-9.59 og 13.00-16.29, og vægtet efter transportform. Letbanen vægtes højest, efterfulgt af tog, regionale busser og A-busser, mens lokale bybusser vægtes lavest. Indekset anvendes desuden i scenarieanalysen, hvor samme fremgangsmåde bruges til at måle den kollektive trafiktilgængelighed for øvrige skoler i Region Midtjylland, som endnu ikke har fået nabogo udrullet.

Når målet er dannet, foretages en intern inddeling af nabogo-skolerne i tre grupper: Høj, mellem og lav kollektiv trafiktilgængelighed. Skolerne er opdelt i tre grupper ud fra deres relative placering på indekset: lav (1.-33. percentil), mellem (34.-66. percentil) og høj (67.-100. percentil).

Datagrundlag og afgrænsning

Målet for kollektiv trafiktilgængelighed er dannet ud fra følgende datakilder:

1. **Midttrafiks rutekort**. Rutekortet er anvendt til at bestemme hvilke tre stoppesteder, der ligger tættest på et gymnasium inden for en afstand på 1,5 kilometer. Efter stoppestederne er udvalgt, er rutekortet også brugt til at identificere hvilke unikke linjer, der går ved stoppestederne.
2. **Google Maps**. Google Maps er anvendt til at bestemme afstanden fra skolen til busstoppesteder og togstationer. Det er brugt for at sikre, at de tre udvalgte stoppesteder ligger inden for en afstand på 1,5 kilometer, samt for at identificere om der er en togstation eller et andet knudepunkt inden for en afstand på 3 kilometer fra skolen.
3. **Midttrafiks køreplaner**. Midttrafiks køreplaner er anvendt til at optælle antal busafgange i de tidsrum, hvor eleverne møder og får fri fra skole.
4. **Rejseplanen**. Hvis der er en togstation/letbanestation, der ligger maksimalt 3 kilometer fra en skole, er Rejseplanen brugt til at optælle afgangene i de tidsrum, hvor eleverne møder og får fri.

Note: Konstruktionen af indekset er yderligere beskrevet i Appendiks 4: Indeks for kollektiv trafiktilgængelighed.

© Copyright Epinion

Analysen undersøger unges motivation og barrierer for samkørsel og belyser, hvilke faktorer der driver deres valg af transportmiddel til og fra skole

Analyse 3 - Motivation- og barriereanalyse

Rapportens tredje analyse undersøger, hvad der ligger til grund for unges valg af transportmiddel til og fra skole. Analysen baserer sig på data fra to spørgeskemaundersøgelser, som nabogo har gennemført blandt gymnasieelever på skolerne i projektet.

Analysen afdækker først hvilket transportmiddel de unge ville bruge til og fra skole, hvis de frit kunne vælge. Dette giver indblik i, om der er motivation for at benytte samkørsel. Dernæst afdækker analysen, hvilke faktorer der er vigtige for de unge i deres valg af transportmiddel. Dette giver forståelse for, om samkørsel er en transportform, der tilgodeser de faktorer, de unge selv prioriterer. Endeligt belyser analysen også barrierer mht. samkørsel, navnlig om de unge oplever udfordringer ved samkørsel, og hvilke udfordringer de oplever.

Forbehold
De to målinger kan ikke kobles på elevniveau. Derfor kan vi ikke belyse udviklingen for den enkelte elev, men kun beskrive ændringer på skoleniveau. Der skal desuden tages højde for, at elevsammensætningen kan have ændret sig mellem målingerne fordi en 3.g-årgang er dimitteret, og en ny 1.g-årgang er startet.

Datagrundlag og afgrænsning

Motivation- og barriereanalysen tager udgangspunkt i nabogos transportvaneundersøgelse, som er en spørgeskemaundersøgelse indsamlet på to tidspunkter, som er hhv. forår 2025 og vinter 2025/2026:

1. **nabogos transportvaneundersøgelse (forår 2025).** Spørgeskemadata indsamlet blandt elever på inviterede skoler. Data bruges til at belyse unges transportvalg samt motivationer og barrierer for samkørsel. Undersøgelsen indeholder svar fra: Bjerringbro Gymnasium, Grenaa Gymnasium og HF, Herning Gymnasium, Holstebro Gymnasium, Ikast Gymnasium, Paderup Gymnasium, Ringkøbing Gymnasium, Silkeborg Gymnasium, Skanderborg Gymnasium, Syddjurs Gymnasium, Tørring Gymnasium, UCRS - HHX og HTX samt Vestjysk Gymnasium.
2. **nabogos transportvaneundersøgelse (vinter 2025/2026).** Anden spørgeskemamåling med samme formål, gennemført i vinteren 2025/2026. Undersøgelsen indeholder svar fra: Herning Gymnasium, Holstebro Gymnasium, Ikast Gymnasium, Odder Gymnasium, Paderup Gymnasium, Silkeborg Gymnasium, Syddjurs Gymnasium, Tørring Gymnasium samt Viborg Gymnasium.

Data fra begge målinger er vægtet efter skolernes størrelse og kønsfordeling for at styrke datagrundlagets repræsentativitet.

© Copyright Epinion

Analysen opgør urealiserede udbudte ture i nabogo. Det belyser et muligt uudnyttet potentiale for samkørsel, og hvorvidt manglende udbud er en barriere for samkørsel

Analyse 4 - Udbudsanalyse

Rapportens fjerde analyse undersøger, hvor stort et urealiseret udbud af samkørsler der har været udbudt i nabogo fra oktober 2024 til januar 2026, men som ikke er blevet til realiseret. Analysen giver dermed indblik i et muligt uudnyttet potentiale for samkørsel. Analysen opgør det samlede antal udbudte, urealiserede ture og fordeler dem på de enkelte skoler.

De udbudte ture er i det tilgængelige udbudsdata ikke direkte knyttet til en skole. Til gengæld er hver tur geokodet til en LTM-zone (Landstrafik-modelzone), dvs. en geografisk opdeling i mindre områder, der bruges i transportanalyser. Vi kobler derfor ture til skoler ved at matche deres LTM-zoner, så vi kan opgøre urealiseret udbud pr. skole. Koblingen via LTM-zoner har det forbehold, at nogle ture i en skole-zone kan vedrøre andre destinationer i zonen. Omvendt er turene udbudt i nabogo, som i Region Midtjylland er udviklet til at facilitere samkørsel til og fra skoler, hvilket øger sandsynligheden for, at turene er skolerelaterede.

Forbehold

Da udbudte ture kobles til skoler via LTM-zoner, kan analysen inkludere ture, der er foretaget inden for en skolezone, men som ikke er relateret til skolen. Det betyder, at det estimerede antal urealiserede, udbudte ture pr. skole kan være overestimeret. Antallet af ture kan også være overestimeret, hvis en chauffør udbyder den samme tur flere gange.

Datagrundlag og afgrænsning

Analysen tager udgangspunkt i følgende datakilde:

1. **nabogo-data over udbudte, men ikke realiserede samkørsler**
   Datasættet indeholder registreringer af samkørsler, der er udbudt i nabogo, men som ikke ender med en gennemført tur. Data indeholder bl.a. afgangstidspunkt samt geografisk placering angivet som **LTM-zone**, hvilket gør det muligt at opgøre urealiseret udbud på skoleniveau.

Analysen omfatter udbudte, men ikke realiserede ture i perioden 28. oktober 2024 til 26. januar 2026, så afgrænsningen matcher aktivitetsopgørelsen og sikrer sammenlignelighed. Derudover afgrænses analysen til ture med afgang mellem kl. 6 og kl. 17 for at øge sandsynligheden for, at turene er skolerelaterede. Endelig afgrænses datasættet geografisk til de LTM-zoner, hvor nabogo-skolerne ligger, for at minimere udbud, der ikke er relevant for projektet, og for at kunne fordele turene på skoleniveau

© Copyright Epinion

Analysen undersøger samkørslens mobilitetseffekt og belyser, om øget samkørsel enten supplerer eller mindsker brugen af de kollektiv trafik

Analyse 5 - Samkørslens mobilitetseffekt

Rapportens femte analyse dykker ned i, hvordan indførelsen af samkørselstiltaget har påvirket elevernes transportvaner. Hensigten er at belyse, om samkørsel benyttes som et supplement til eller som en erstatning af den kollektive trafik.

Analysen bruger først elevers besvarelser af Transportvaneundersøgelsen i foråret 2025 og vinteren 2025/2026, som er beskrevet tidligere, til at undersøge, om der er sket ændringer i de unges valg af transportmiddel, mens samkørselstiltaget har været indført.

Derefter analyseres udviklingen i passagertallet på Midttrafiks busruter i områderne omkring de nabogo-skoler, hvor samkørsel har været mest udbredt. Formålet er at vurdere, om der i disse områder har indfundet sig et relativt større fald i buspassagerer end i Region Midtjylland generelt, hvilket kan indikere, at samkørslen kan have erstattet busrejser.

Forbehold
Ændringer over tid kan skyldes andre forhold end nabogo. Det gælder både forskelle i elevernes besvarelser (bl.a. fordi respondentgrundlaget varierer mellem runderne) og udviklingen i buspassagertal, som også kan være påvirket af andre ændringer end udbredelsen af nabogo.

Datagrundlag og afgrænsning

Analysen af samkørslens mobilitetseffekt tager udgangspunkt i to datakilder:

1. **Data fra nabogos transportvaneundersøgelse**. Det er en spørgeskemaundersøgelse, som er foretaget i løbet af foråret 2025 og vinteren 2025/2026.
2. **Passagertal fra Midttrafiks busser** for hhv. forår 2024, efterår 2024, forår 2025 og efterår 2025. Passagertallene giver udtryk for det gennemsnitlige antal daglige passagerer på hverdage mellem kl. 6-18. Passagertallene er inddelt i henholdsvis *Udvalgte ruter* og *Øvrige busruter i Region Midtjylland (ekskl. udvalgte ruter).*
    - ***Udvalgte ruter*** inkluderer busruter, som er i nærheden af de seks uddannelsesinstitutioner (Silkeborg Gymnasium, Favrskov Gymnasium, Holstebro gymnasium, Tørring Gymnasium, Skanderborg Gymnasium og UCRS - Skjern), som har flere end 1500 samkørsler i nabogo og dermed nok til, at en eventuel substitutionseffekt ville kunne ses i passagertallene.
    - ***Øvrige busruter i Region Midtjylland (ekskl. udvalgte ruter)*** dækker over de øvrige busruter i Region Midtjylland for at kunne belyse, om en udvikling i passagertal er en generel tendens, eller specifik for udvalgte skoler.

© Copyright Epinion

Appendiks 2: Metode, fremgangsmåde og datagrundlag: Scenarier for udrulning af nabogo

© Copyright Epinion

Epinion

Scenarieanalysen estimerer samkørsels potentiale og udgifter på tværs af tre udrulningsscenarier for skoleåret 26/27 for nabogo i Region Midtjylland

Scenarier for udrulning af nabogo

Scenarieanalysen estimerer forventet samkørsel og udgifter ved en fremadrettet udrulning af nabogo, hvor ture over 5 km. udløser tilskud. Der anvendes en model til at forudsige og fremskrive samkørselsniveauet på skoler, som er med i projektet i dag samt øvrige skoler i regionen. Modellen og beregningsmetoden beskrives nærmere på de næste sider.
På baggrund af forudsigelserne opstilles tre scenarier for udrulning:

1. Udrulning til alle skoler
2. Udrulning til alle skoler med lav og middel kollektiv trafiktilgængelighed
3. Udrulning til alle skoler med lav kollektiv trafiktilgængelighed

For hvert scenarie opgøres:

- Forventet antal samkørsler i skoleåret 2026/2027
- Forventede udgifter ved nuværende takstmodel (op til 10 kr. pr. samkørselsaftale)
- Forventede samlede udgifter ved en takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale
- Forventede samlede udgifter ved en reward-model på 6 kr. (i point) pr. samkørselsaftale.

Datagrundlag

Samkørselspotentiale og forventede udgifter estimeres på baggrund af tre datakilder:

1. **nabogo-data over registrerede samkørsler**. Data indeholder samkørsler registreret i perioden 28. oktober 2024 til 26. januar 2026.
2. **Børne- og Undervisningsministeriets uddannelsesstatistik samt registerdata fra Danmarks Statistik.** Offentlige skolestatistikker fra Børne- og Undervisningsministeriets Uddannelsesstatistik samt registerdata fra Danmarks Statistik om eleverne (afstand til skole og forældreindkomst).
3. **Vejr- og temperaturdata samt data om brændstofpriser.** Vejr- og temperaturdata fra DMI samt brændstofpriser baseret på OK's offentligt tilgængelige tidsserie for benzinpriser.

Note: Bemærk at fremskrivningsmodellen er baseret på en fremskrivning af samkørsels aktiviteten under den nuværende ordning. Beregningen af udgifterne ved en takstmodel på 5 kr. pr. samkørselsaftale og reward-modellen tager derfor ikke højde for mulige adfærdsændringer som følge af et lavere tilskud end i dag,

© Copyright Epinion

Scenarieanalysen estimerer samkørsel og udgifter i tre scenarier for skoleåret 2026/2027 for både nuværende og potentielle nabogo-skoler i Region Midtjylland

Identificering af relevante skoler

Scenarieanalysen tager udgangspunkt i Region Midtjyllands liste over gymnasiale uddannelsesinstitutioner, og afgrænser herefter en samlet skolegruppe ud fra, hvilke skoler der har kunne dækkes af det tilgængelige datagrundlag. Skolegruppen omfatter både de skoler, der allerede har deltaget i nabogo-projektet, og de øvrige gymnasiale skoler i regionen, hvor nabogo endnu ikke er udrullet.

For alle de udvalgte skoler anvendes modellen til at forudsige og fremskrive forventet antal samkørsler over 5 km. samt de forventede udgifter i de opstillede udrulningsscenarier. Afgrænsningen til gymnasiale uddan-nelsesinstitutioner er valgt, fordi modellen er estimeret på data fra gymnasiale skoler. Det styrker sammenligneligheden mellem de skoler, modellen bygger på, og de skoler, der fremskrives for, og reducerer risikoen for, at forskelle i uddannelsestype i sig selv påvirker modellens forudsigelser.

Listen til højre viser de skoler, som endnu ikke har været en del af nabogo-projektet, som sammen med de nuværende nabogo skoler indgår i scenarieanalysen, og dermed i fremskrivningerne.

Relevante gymnasiale uddannelsesinstitutioner hvor nabogo ikke endnu er lanceret

Viborg Katedralskole	Randers Statsskole
Skive Gymnasium og HF	Struer Statsgymnasium
Egå Gymnasium	Horsens Gymnasium og HF
Tradium	Lemvig Gymnasium
Viby Gymnasium	Skive College
Risskov Gymnasium	Aarhus Business College, HHX-Gymnasiet i Viby
Marselisborg Gymnasium	Aarhus Business College, HHX-Gymnasiet i Risskov
Århus Statsgymnasium	College360 - SBC
Aarhus Katedralskole	TH. LANGS HF-KURSUS
Århus Akademi	

Note: Skolerne er identificeret på baggrund af Region Midtjyllands liste over gymnasiale uddannelsesinstitutioner og er afgrænset til de skoler, hvor der foreligger tilstrækkelige data til at indgå i fremskrivningsmodellen.

© Copyright Epinion

Der estimeres en regressionsmodel på skole- og månedsniveau, som kan forudsige det månedlige samkørselsniveau på skolerne i 2026-2027 skoleåret

Den anvendte model til fremskrivning

Der estimeres en regressionsmodel på skole- og månedsniveau, som forklarer variationen i det månedlige samkørselsniveau på skoler med nabogo ud fra rammevilkår, elevgrundlag og sæson-/kontekstforhold. Modellen bruges derefter til at forudsige forventet samkørsel i 2026/2027 skoleåret. De variable som inkluderes i modlelen er angivet til højre, og opdelt i hvorvidt, de er statistisk signifikante.

For skoler, der endnu ikke har haft nabogo, bruges modellen til at forudsige forventet samkørsel for hele skoleåret 2026/2027. For skoler, der allerede har været med i nabogo, antages samkørselsniveauet i efteråret 2026 at svare til efteråret 2025, mens niveauet for disse skoler i foråret 2027 fremskrives ved hjælp af modellen. Fremskrivningerne anvendes herefter til at opgøre forventet samkørsel og udgifter på tværs af scenarierne.

Da fremskrivningen bygger på en lineær regressionsmodel, kan modellen i enkelte tilfælde give negative forudsigelser for det forventede samkørselsniveau. Negative værdier er imidlertid ikke meningsfulde i denne sammenhæng, og det vurderes samtidig ikke realistisk, at der slet ikke gennemføres samkørsler på de pågældende skoler, hvis nabogo udrulles. For at sikre et realistisk og konservativt niveau er negative forudsigelser derfor håndteret ved at erstatte dem med et empirisk minimumsniveau baseret på observerede erfaringer fra Nabogo-skoler med høj kollektiv trafiktilgængelighed og meget lav samkørselsaktivitet. Konkret beregnes et gennemsnitligt antal samkørsler pr. elev for denne referencegruppe, og dette niveau anvendes for de få skoler, hvor modellen ellers forudsiger et negativt antal samkørsler.

Inkluderede variable i modellen

Statistisk signifikante* variable

- Kollektiv trafiktilgængelighed
- Kønsfordeling
- Antal dage i projektet (modningsgrad)
- Månedsspecifikke forhold såsom ferie
- Elevtal
- Nedbør
- Forældrenes indkomst
- Forældrenes uddannelsesniveau

Statistisk insignifikante variable

- Brændstofpriser
- Social trivsel
- Elevernes afstand til gymnasierne
- Temperatur

Note: Signifikant ved 10 %-niveau ($p < 0,10$); disse variable driver derfor i særlig grad modellens forudsigelser.

© Copyright Epinion

Epinion

Fremskrivningens forudsigelser er baseret på fire centrale antagelser

Antagelser i modellen for fremskrivning

1. Konstante rammevilkår og elevgrundlag antages

- Fremskrivningen antager, at skolernes rammevilkår og kontekst, herunder elevtal, elevsammensætning, skolestruktur og skemapraksis etc., er stabile og sammenlignelige frem mod 2026/2027-skoleåret.
- Det antages derfor, at der fx ikke sker markante ændringer i fx transportudbud, lokale forhold eller skolernes elevgrundlag, som vil påvirke samkørselsniveauet.

2. Modellen forudsiger registreret nabogo samkørsel

- Fremskrivningen tager udgangspunkt i de samkørsler, der registreres i nabogo-appen. Da omfanget af samkørsel uden for appen er ukendt, forudsiger modellen forventet app-registreret samkørsel og ikke det samlede samkørselsniveau for en given skole.

3. Ikke-observerede forhold, modellen ikke kontrollerer for

- Fremskrivningen bygger på en statistisk model, hvor der kan være variable, der ikke er inkluderet i modellen, som ikke tages højde for. Det kunne være latente, uobserverede faktorer, som også påvirker samkørsel (fx, bilrådighed, kultur/holdninger, ledelsesopbakning, kampagne- og implementeringsindsats eller konkurrerende tilbud).
- Det antages dog, at de centrale drivere for samkørsel i er dækket af modellens variable.

4 Samme implementering og sammenhænge antages at gælde på nye skoler (modeloverførbarhed).

- Fremskrivningen antager, at nabogo implementeres på nye skoler som på projektskolerne (fx ift. lokal forankring og kampagneindsats).
- Det antages, at modellens sammenhænge mellem skolernes rammevilkår og app-registreret samkørsel kan overføres til nye skoler.

© Copyright Epinion

Fremskrivningsmodellen inkluderer skolespecifikke variable, der forventes at påvirke samkørselsniveauet på skolerne

Hypoteser og overvejelser bag udvælgelsen af skolespecifikke variable til fremskrivningsmodellen

Variabel	Begrundelse og antagelser for inkludering af variabel
Kollektiv trafiktilgængelighed	Tilgængelighed af kollektiv trafik inkluderes som variabel for at tage højde for, at samkørsel kan være mere udbredt på skoler, der ligger i områder med begrænset kollektiv trafik. Antagelsen er, at hvis der er få eller ingen busforbindelser i nærområdet, kan samkørsel for nogle elever i højere grad blive et praktisk alternativ til at komme til og fra skole.
Kønsfordeling	Kønssammensætningen på skolen inkluderes som variabel for at kunne tage højde for, at der kan være forskelle i samkørselsadfærd mellem drenge og piger. Det er relevant, fordi skoler varierer i deres kønsfordeling, og hvis samkørsel i praksis er mere eller mindre udbredt blandt den ene gruppe, kan det påvirke det samlede niveau af samkørsel på skolen..
Forældrenes uddannelsesniveau	Forældrenes uddannelsesniveau inkluderes for at tage højde for, at samkørsel kan variere med elevgrundlaget på skolen. Antagelsen er, at uddannelsesniveau i nogle tilfælde hænger sammen med familiens økonomi og hverdagssituation, hvilket kan påvirke biladgang (fx om husholdningen har bil, eller om en bil kan stilles til rådighed for elevens transport.
Forældrenes indkomst	Forældrenes indkomst inkluderes for at tage højde for, at samkørsel kan variere med elevernes økonomiske baggrund. Antagelsen er, at indkomst i nogle tilfælde hænger sammen med familiens transportmuligheder - fx om husholdningen har bil, flere biler eller større fleksibilitet i brugen af bilen - hvilket kan påvirke, hvor let det er for elever at køre selv eller indgå i samkørsel til og fra skole.
Elevernes afstand til gymnasiet	Elevernes gennemsnitlige afstand til gymnasiet inkluderes for at tage højde for, at samkørsel i nogle tilfælde kan være mere udbredt på skoler, hvor eleverne har længere til skole. Tanken er, at samkørsel for nogle kan fremstå som et mere praktisk eller bekvemt valg end kollektiv trafik, især hvis turen ellers kræver flere skift eller tager relativt lang tid.
Social trivsel	Social trivsel inkluderes som variabel for at tage højde for, at samkørsel kan hænge sammen med, hvor stærke de sociale relationer mellem eleverne er. Antagelsen er, at hvis eleverne i højere grad trives, og har gode relationer på skolen, kan det gøre det mere nærliggende at koordinere og køre sammen.
Elevtal	Skolestørrelse inkluderes som variabel for at tage højde for, at samkørsel kan være mere udbredt på skoler med mange elever. Antagelsen er, at et større elevgrundlag i sig selv kan øge sandsynligheden for, at der opstår match mellem elever, der kan køre, og elever, der har behov for et lift. Hvis der er flere potentielle chauffører og passagerer, kan det gøre samkørsel lettere at etablere.

© Copyright Epinion

Fremskrivningsmodellen inkluderer generelle variable, der forventes at påvirke samkørselsniveauet på skolerne

Hypoteser og overvejelser bag udvælgelsen af generelle variable til fremskrivningsmodellen

Variabel	Begrundelse og antagelser for inkludering af variabel
Brændstofpriser	Brændstofpriser inkluderes for at tage højde for, at samkørsel kan variere med de løbende omkostninger ved at køre bil. Antagelsen er, at hvis brændstofpriserne stiger, kan det for nogle gøre det mindre attraktivt at køre (og dermed udbyde samkørsel). Omvendt kan højere priser også betyde, at flere i højere grad ser en fordel i at samkøre for at dele udgifterne.
Månedsspecifikke forhold (fx læse- og sommerferie)	Månedsspecifikke forhold (fx læse- og sommerferie) inkluderes for at tage højde for, at samkørsel kan svinge i løbet af skoleåret. Hvis der er perioder med mindre fremmøde, fx læseferie eller sommerferie, kan der være færre ture til og fra skolen og dermed mindre samkørsel.
Nedbør	Nedbør inkluderes for at tage højde for, at vejret kan påvirke transportvalg. Antagelsen er, at hvis der er meget nedbør, kan nogle elever i højere grad fravælge cykel og gang og i stedet vælge bil/samkørsel.
Temperatur	Temperatur inkluderes for at tage højde for, at samkørsel kan variere med årstid og komfort. Antagelsen er, at koldere måneder for nogle kan øge sandsynligheden for at vælge bil/samkørsel, mens mildere og varmere perioder kan gøre cykel og gang mere attraktivt.
Antal dage i projektet (modningsgrad)	Antal dage i projektet (modningsgrad) inkluderes for at tage højde for, at samkørsel kan udvikle sig over tid, efterhånden som en skole har været med i indsatsen. Antagelsen er, at hvis eleverne gradvist bliver mere bekendte med løsningen og får etableret vaner og aftaler, kan det sænke praktiske barrierer og understøtte en højere udbredelse af samkørsel.

© Copyright Epinion

Fremskrivningen bygger på en lineær fremskrivningsmodel, der estimerer antal samkørsler pr. skole pr. måned

Model til fremskrivning

Konkret tages der afsæt i følgende modelspecifikation for at forklare variationen i antal samkørsler på skoleniveau fra måned til måned.

$$\begin{aligned} Antal\ samkørsler_{s,t,a} = \quad & \beta_0 + \beta_1 kollektiv\ trafik{-}tilgængelighed + \beta_2 elevantal + \beta_3 kønssammensætning + \beta_4 uddannelsesniveau \\ & + \beta_5 social\ trivsel + \beta_6 gennemsnitlig\ afstand + \beta_7 indkomstniveau + \beta_8 benzinpris \\ & + \beta_9 tid\ siden\ lancering + \beta_{10}(tid\ siden\ lancering)^2 + \beta_{11} nedbør + \beta_{12} temperatur \\ & + \sum_{m \neq m_0} \gamma_m \cdot \mathbb{1}(måned = m) + \varepsilon_{s,t,a} \end{aligned}$$

Her indikerer s en given skole, mens t indikerer en given måned i et givent år a. Således er $Antal\ samkørsler_{s,t,a}$ antallet af samkørsler for en skole s i en måned t i et år a. Modellen estimerer sammenhængen mellem antal samkørsler og (1) skolens kollektive trafik-tilgængelighed, (2) strukturelle og socioøkonomiske forhold ved skolen og skolens opland (elevantal, kønssammensætning, uddannelses- og indkomstniveau, social trivsel samt gennemsnitlig afstand), (3) eksterne rammevilkår (benzinpris og vejrforhold) samt (4) udviklingen over tid efter lanceringen.

- $\beta_0$er skæringspunktet, og $\varepsilon_{s,t,a}$er fejlleddet.

For at tillade en ikke-lineær udvikling over tid efter lancering indgår både et lineært led for tid siden lancering og et kvadreret led. Endelig indgår månedseffekter, der kontrollerer for systematiske sæsonudsving (fx ferieperioder og årstidsvariation). Én måned udelades som reference (m_0 (for at undgå perfekt multikollinearitet; månedseffekterne fortolkes derfor relativt til denne reference-måned.

- Heraf anvender vi denne lineære forudsigelsesmodel til at forudsige niveauet for antallet af samkørsler i 26/27 skoleåret. Konkret bruger vi de estimerede sammenhænge mellem antal samkørsler og modellens forklarende forhold (kollektiv trafik-tilgængelighed, elevantal, socioøkonomiske og strukturelle karakteristika, eksterne rammevilkår, tid siden lancering samt månedseffekter) til at beregne den forventede samkørselsniveau, givet at vi kender deres værdier på de samme forklarende forhold.

© Copyright Epinion

Appendiks 3: Lanceringsdatoer på skoler

© Copyright Epinion

Oversigt over datoer hvor nabogo blev lanceret på skolerne

Skole	Dato for lancering af nabogo på skole
Silkeborg Gymnasium	28-10-2024
Herning Gymnasium	05-11-2024
Ikast-Brande Gymnasium	27-11-2024
Vestjysk Gymnasium Tarm	04-12-2024
Tørring Gymnasium	07-01-2025
Holstebro Gymnasium	08-01-2025
UCRS - Skjern	14-01-2025
Viborg Gymnasium	24-01-2025
Syddjurs Gymnasium	17-02-2025
Ringkøbing Gymnasium	18-02-2025
Bjerringbro Gymnasium	20-02-2025
Grenaa Gymnasium og HF	27-02-2025
Paderup Gymnasium	07-03-2025
Skanderborg Gymnasium	20-03-2025
Favrskov Gymnasium	28-03-2025
Odder Gymnasium	30-04-2025

© Copyright Epinion

Appendiks 4:
Indeks for kollektiv trafiktilgængelighed

© Copyright Epinion

Epinion

Indsamlingen af data om skolernes kollektive trafiktilgængelighed er foregået i tre trin

1 Bestemmelse af stoppesteder inden for 1500 meters afstand til skolerne

- De tre stoppesteder, der ligger tættest på hvert gymnasium, er identificeret inden for en gangafstand på 1.500 meter. Identifikationen er foretaget med udgangspunkt i Midttrafiks rutekort og valideret via gangafstande i Google Maps.
- Stoppestederne er herefter opdelt i et primært, sekundært og tertiært stoppested (fra nærmest til tredje-nærmest). I opgørelsen er der kun medtaget, unikke bus- og toglinjer på tværs af stoppestederne, så den samme linje ikke tælles flere gange for den samme skole.
- Hvis der findes en togstation, letbanestation eller et andet trafikalt knudepunkt inden for 3.000 meter, er dette inkluderet som del af det tertiære stoppested. Det er gjort for at tage højde for, at elever typisk kan være villige til at gå længere for at få adgang til hurtigere eller mere direkte forbindelser.
- Hvis der er færre end tre stoppesteder inden for 1.500 meter, er gymnasiet kun tildelt de stoppesteder, der faktisk findes (primært og evt. sekundært).

2 Optælling af antal af unikke bus- og toglinjer ved stoppested

- Optælling af antallet af unikke buslinjer er foretaget ud fra Midttrafiks rutekort over buslinjer.
- En unik buslinje er en buslinje med et unikt nummer. Eksempelvis er buslinje 17 og 18 to unikke buslinjer. De to letbanelinjer, L1 og L2, behandles også som to unikke linjer, da de dækker forskellige geografiske områder.
- Alle togafgange, som *ikke* er letbane eller lokalbane, optælles som én samlet toglinje. Togdriften udgør et sammenhængende net af togskinner med overlappende ruter, hvor endestationer kan variere mellem afgange. Det gør det mindre meningsfuldt at opdele afgangene i flere unikke linjer.

3 Optælling af antal afgange/ankomster til/fra stoppested

- Antallet af afgange/ankomster med busser til/fra det primære, sekundære eller tertiære stoppested er optalt via køreplaner på Midttrafiks hjemmeside. Konkret har vi fundet køreplanerne for hver af de unikke linjer og optalt ankomster/afgange ved det pågældende stoppested i begge retninger.
- Ved alle stoppesteder er afgange/ankomster optalt i tidsrum omkring skolernes ringetider, hhv. 07.30-09.59, hvor eleverne møder ind, og 13.00-16.29, hvor eleverne får fri. Kun afgange i hverdagen udenfor ferieperioder er talt i hver køreplan.
- Antallet af togafgange og -ankomster er optalt via Rejseplanen. Her er alle ankomster til stationen i tidsrummet 07.30-09.59 optalt, mens alle afgange fra stationen i tidsrummet 13.00-16.29 er optalt.

© Copyright Epinion

Det indsamlede data er anvendt til at udvikle et indeks, som er et mål for skolernes niveau af kollektiv trafiktilgængelighed

Beskrivelse af parametre

Epinion har udviklet et indeks, som opsummerer skolernes niveau af kollektiv trafiktilgængelighed. I indekset indgår følgende parametre:

Parameter 1: Antal unikke linjer ved stoppested/station. I beregningen af skolernes kollektive trafiktilgængelighed bliver antallet af unikke linjer ganget med antallet af afgange. For at den endelige score ikke bliver for sensitiv overfor, om der fx er 5 eller 6 linjer, har vi oprettet kategorier, som afspejler, om der er få, relativt få, mange eller rigtig mange unikke linjer.

- 1 linje tildeles værdien 1
- 2-3 linjer tildeles værdien 2
- 4-6 linjer tildeles værdien 3
- +7 linjer tildeles værdien 4

Parameter 2: Antal afgange/ankomster til stoppesteder/togstationer i tidsrummene 07.30-09.59 og 13.00-16.29. Afgange med højklassede transportmidler tildeles en højere vægt, fordi de betjener et større opland og har hyppigere afgange. Toge vægtes generelt højere, fordi de dækker et stort geografisk område og har plads til mange passagerer. Letbanen vægtes højere end de andre transportformer, herunder øvrige togafgange, for at tage højde for, at letbanen har relativt få afgange, men spiller en stor rolle for den kollektive trafik i det område, den dækker. Dermed afspejler vægtningen af letbanen dens store lokale betydning.

Beskrivelse af udregning

Scoren for kollektiv trafiktilgængelighed er beregnet ved at gange antal unikke linjer (opdelt i kategorier) med antal afgange med diverse transportmidler.

Hvert stoppested tildeles en score ud fra nedenstående formel. Formlen illustrerer også de specifikke vægte, der er ganget på de forskellige transportmidler. Såfremt der er en togstation eller et øvrigt knudepunkt inden for 3.000 meters afstand til gymnasiet, lægges scoren for dette til det tertiære stoppested.

$$
\begin{aligned}
&Score\ pr.stoppested = \\
&Antal\ unikke\ linjer\ * \\
&((antal\ af gange\ med\ bybus\ eller\ lokal\ linje\ * 1) + \\
&(antal\ af gange\ med\ regional\ linje\ eller\ A-bus\ * 1{,}5) + \\
&(antal\ af gange\ med\ tog\ * 2) + \\
&(antal\ af gange\ med\ letbane\ * 10))
\end{aligned}
$$

Den endelige score for et gymnasium udregnes ved, at resultaterne for det primære, sekundære og tertiære stoppested lægges sammen.

© Copyright Epinion

Appendiks 5:
Indeks for social trivsel

© Copyright Epinion

Social trivsel er opgjort efter Børne- og Undervisningsministeriet indeks for social trivsel, som består af 12 spørgsmål

Spørgsmål som indekset er baseret på
Er du glad for din klasse?
Jeg er god til at arbejde sammen med andre.
Jeg føler, at jeg hører til på min skole.
Jeg støtter og hjælper mine klassekammerater.
Jeg kommer godt ud af det med mine klassekammerater.
Stemningen i min klasse er præget af forståelse og respekt for hinanden.
I min klasse er det godt at være aktiv i timerne.
Jeg kan få hjælp og støtte fra mine klassekammerater.
Jeg ville ønske, jeg gik på en anden skole.
Jeg har kontakt til de andre fra klassen uden for skoletiden.
Jeg har det dårligt i skolen.
Føler du dig ensom i skolen.

Note vedr. indeks for social trivsel
For at indgå i beregningen af indikatoren, skal den enkelte elev have svaret på halvdelen af de inkluderede spørgsmål i indekset.

Spørgsmålene besvares på en skala gående fra 1-5. De sammenkobles i omkodet form, således at en høj værdi angiver høj trivsel.

Kilde: Uddannelsesstatistik.dk: Dokumentation af indikatorer i den gymnasiale trivselsmåling

© Copyright Epinion

Appendiks 6: Økonomisk opgørelse oversigt

© Copyright Epinion

Opgørelse over udgifter til projektet pr. skole fordelt på udbetalt tilskud og administration

Skole	Udbetalt tilskud (pr. 31.10.2025)	Administrationsudgifter	Total
Bjerringbro Gymnasium	4.233,00 kr.	4.590,00 kr.	8.823,00 kr.
Favrskov Gymnasium	57.578,00 kr.	69.990,00 kr.	127.568,00 kr.
Grenaa Gymnasium og HF	3.909,00 kr.	5.505,00 kr.	9.414,00 kr.
Herning Gymnasium	9.808,00 kr.	10.590,00 kr.	20.398,00 kr.
Holstebro Gymnasium	49.094,00 kr.	66.555,00 kr.	115.649,00 kr.
Ikast-Brande Gymnasium	10.854,00 kr.	13.545,00 kr.	24.399,00 kr.
Odder Gymnasium	8.482,00 kr.	14.025,00 kr.	22.507,00 kr.
Paderup Gymnasium	3.351,00 kr.	11.085,00 kr.	14.436,00 kr.
Ringkøbing Gymnasium	2.624,00 kr.	2.940,00 kr.	5.564,00 kr.
Silkeborg Gymnasium	159.904,00 kr.	232.080,00 kr.	391.984,00 kr.
Skanderborg Gymnasium	20.423,00 kr.	26.160,00 kr.	46.583,00 kr.
Syddjurs Gymnasium	12.842,00 kr.	18.300,00 kr.	31.142,00 kr.
Tørring Gymnasium	36.911,00 kr.	49.995,00 kr.	86.906,00 kr.
UCRS - Skjern	21.685,00 kr.	31.290,00 kr.	52.975,00 kr.
Vestjysk Gymnasium Tarm	10.405,00 kr.	11.205,00 kr.	21.610,00 kr.
Viborg Gymnasium	1.222,00 kr.	2.235,00 kr.	3.457,00 kr.
Total	**413.325,00 kr.**	**570.090,00 kr.**	**983.415,00 kr.**

Note: Baseret på samkørsler fra oktober 2024 til og med oktober 2025, som udgjorde den seneste tilgængelige økonomiske opgørelse på evalueringstidspunktet. Den Jyske Håndværkerskole, Learnmark Business, UCH EUD Holstebro og VID Djurs (Århusvej) indgår ikke i opgørelserne, da de ikke er inkluderet i analyserne. Der er desuden gennemført meget få samkørsler på disse skoler.

© Copyright Epinion

Epinion Aarhus

Fellow Workspace
Mariane Thomsens Gade 4B
8000 Aarhus
Danmark
T: +45 87 30 95 00
E: aarhus@epinionglobal.com

Epinion