Evaluering af samkørselstiltag og scenarier for fremadrettet tiltag

Sammenfatning

Epinion for Region Midtjylland

April 2026

Billede: nabogo

Epinion

Indhold

Introduktion	3
Hovedindsigter	6
Uddybning af hovedresultater	8
Scenarier for udrulning	17

© Copyright Epinion

Introduktion

© 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 *Sammenfatning*, som præsenterer evalueringens vigtigste resultater. Derudover findes en *Hovedrapport*, der rummer evalueringens fulde analyse, herunder metodebeskrivelse og appendiks.

God læselyst!

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

© Copyright Epinion

Epinion

Samkørselsprojektet indebærer, at Region Midtjylland giver et tilskud til samkørsel på 1 kr. pr. km for kilometer 3-10 pr. tur

Beskrivelse af projektet og tilskudsmodellen

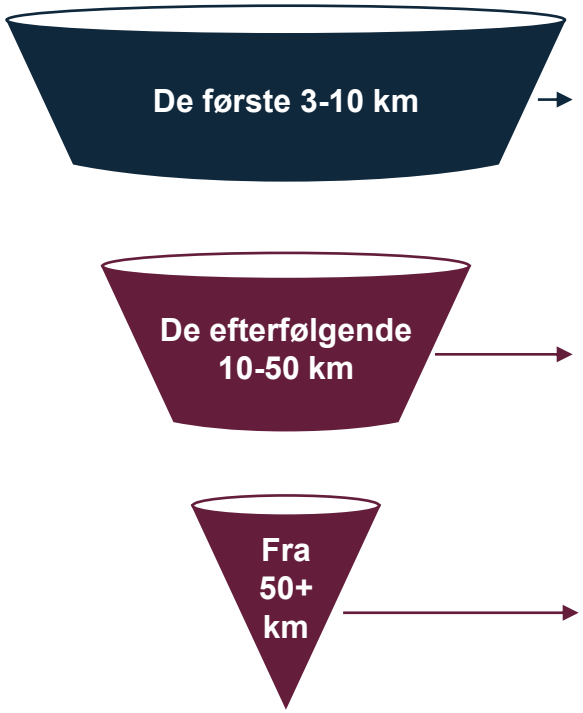
Siden oktober 2024 er samkørselsprojektet blevet udrullet til 18 udvalgte uddannelsesinstitutioner. Udrulningen er foregået med lokale lanceringer på skolerne, hvor eleverne er blevet informeret om det nye samkørselstiltag.

Samkørsler aftales direkte i nabogo-app'en, som matcher chauffører og passagerer, og samtidig håndterer betaling i forbindelse med turen.

Samkørselsprojektet indebærer, at Region Midtjylland udbetaler et økonomisk tilskud til chauffører, der har samkørende passagerer med i bilen.

- Regionen yder 1 kr. pr. km for kilometerne 3-10 på køreturen, og der udbetales et tilskud for hver passager, chaufføren tager med.
- Hvis turen er over 10 km, udløser det et maksimalt tilskud på 10 kr. pr. passager fra Region Midtjylland, men passageren kan efter aftale med chaufføren i nabogo app'en selv give et tilskud efter nabogos takster.

Oversigt over tilskudsmodel



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

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.

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

Hovedindsigter

© 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

Uddybning af hovedresultater

© Copyright Epinion

Uddybning af hovedresultater

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

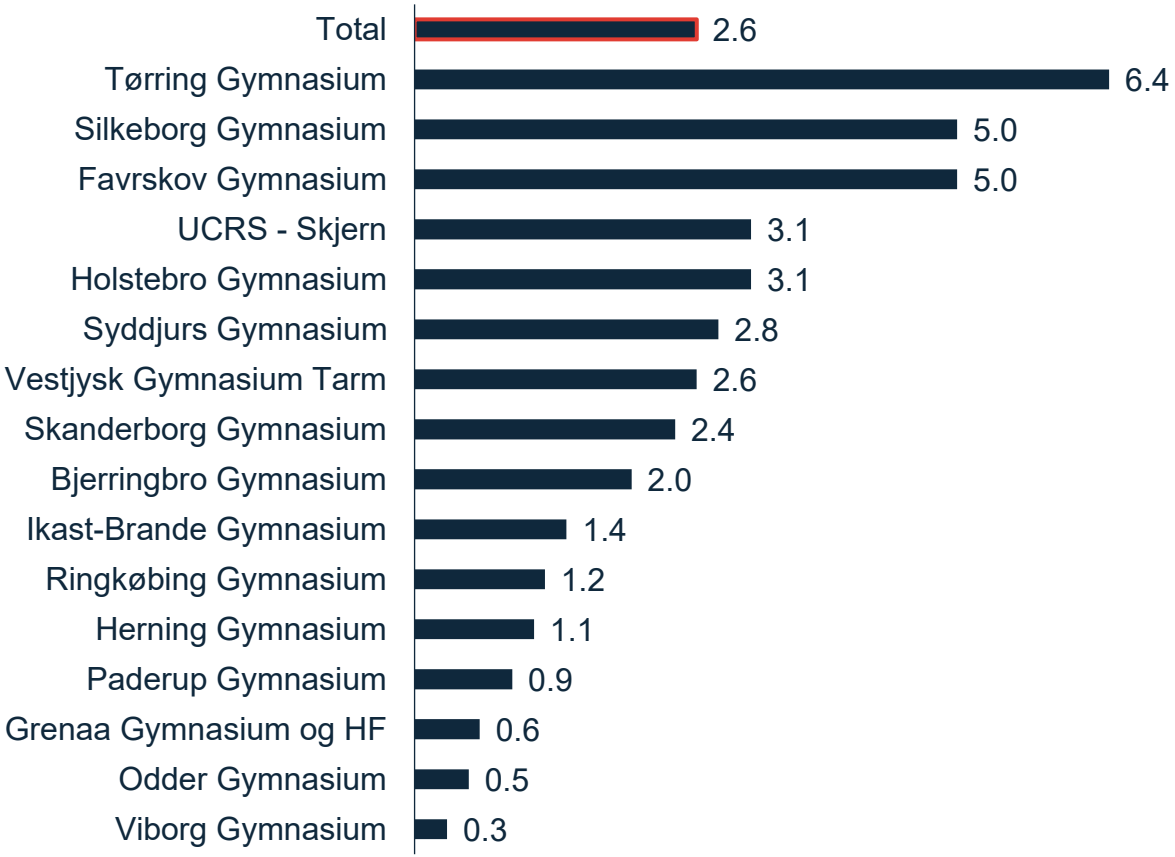
- Samkørslerne er i gennemsnit 15,66 km lange, og 71 % af turene er længere end 10 km (selvom der kun ydes 1 kr./km for ture op til 10 km).
- Over 98 % af eleverne har ikke selv betalt tilskud til turen på ture over 10 km.
- Der er i gennemsnit 2 passagerer pr. samkørsel, og belægningen er højere for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

© Copyright Epinion

Der 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.

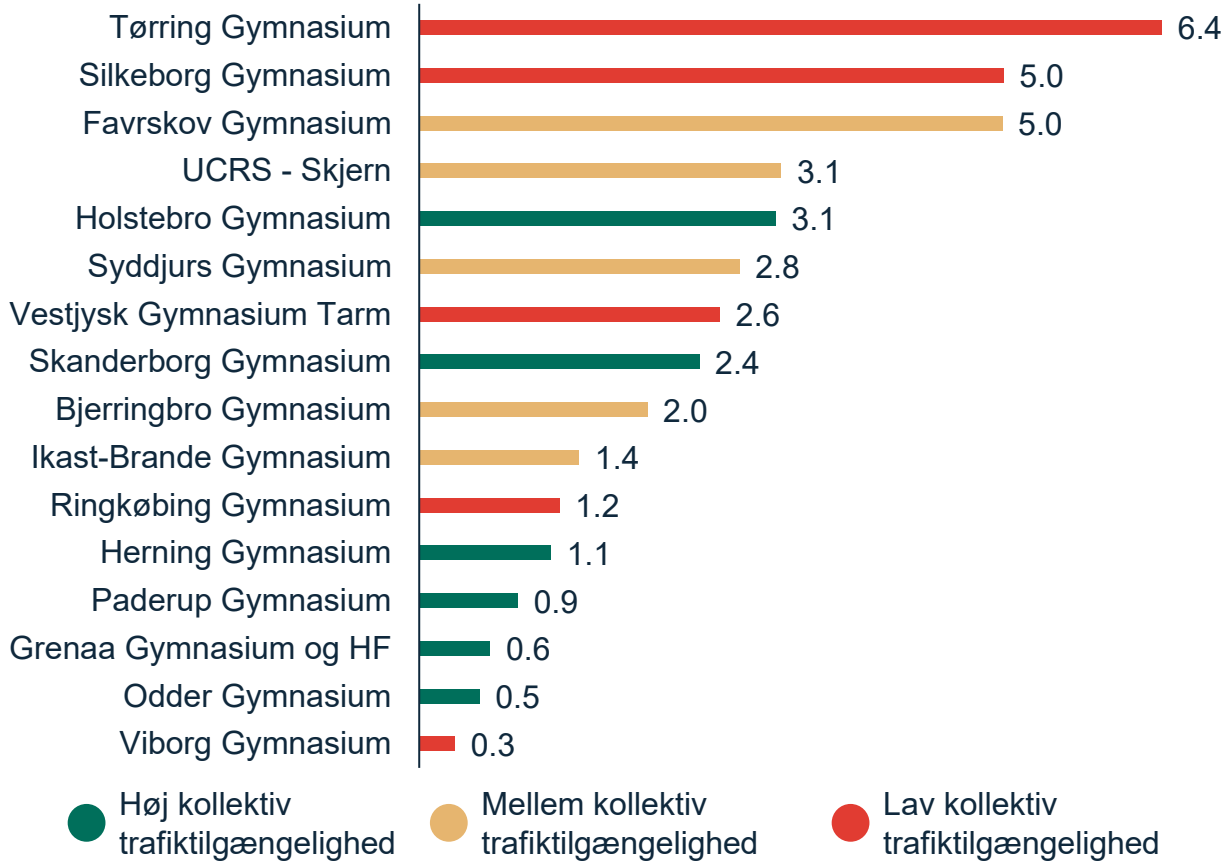
© Copyright Epinion

Epinion

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 *Hovedrapporten*.

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

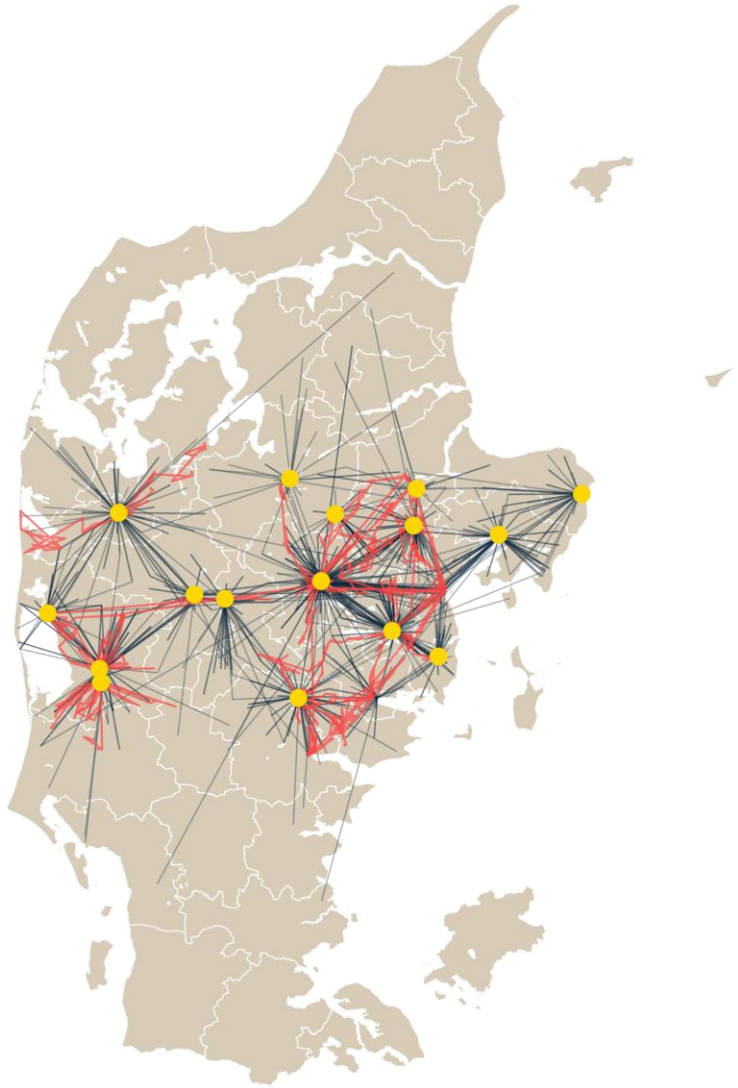
Epinion

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.

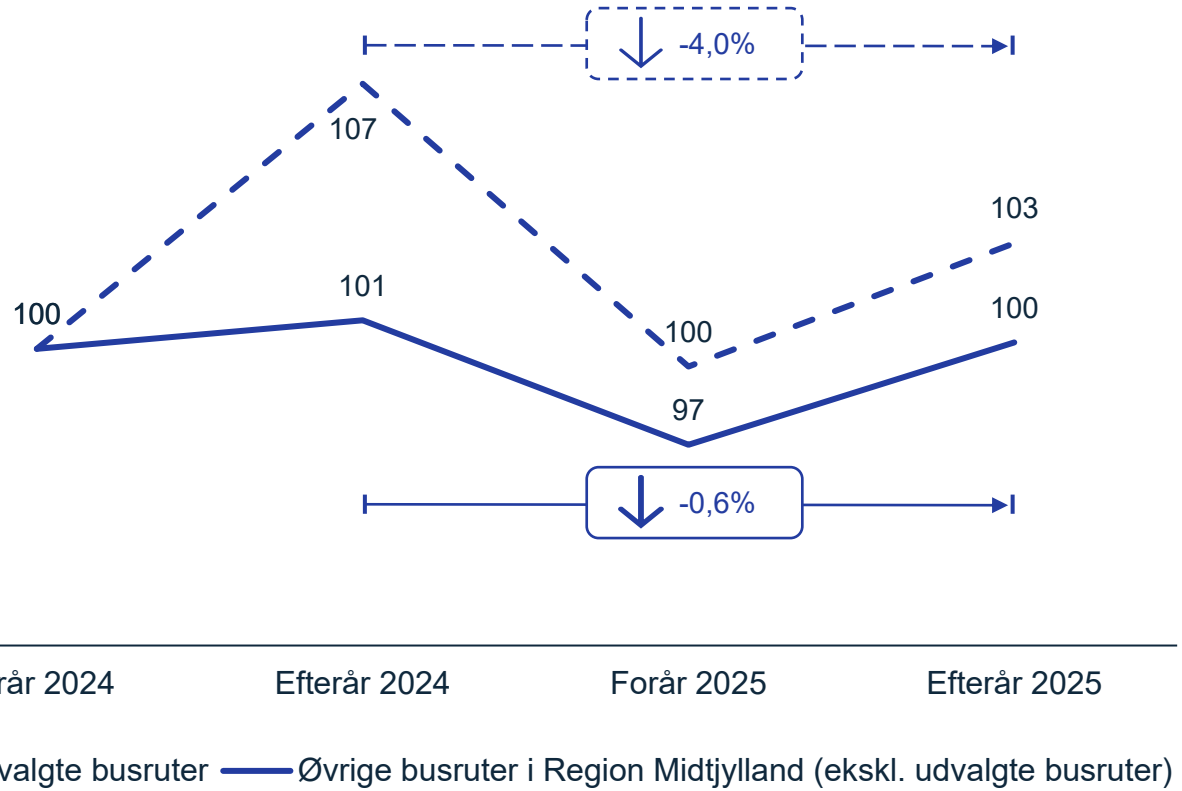
© Copyright Epinion

Epinion

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

Sammenligning af busruter ved skoler med højt nabogo-brug med resten af busruterne i Region Midtjylland. 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: Efterår 2024 sammenlignes med efterår 2025, fordi nabogo blev udrullet mellem de to perioder. Sammenligningen gør det muligt at vurdere, om samkørsel kan have påvirket passagertallene. 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.

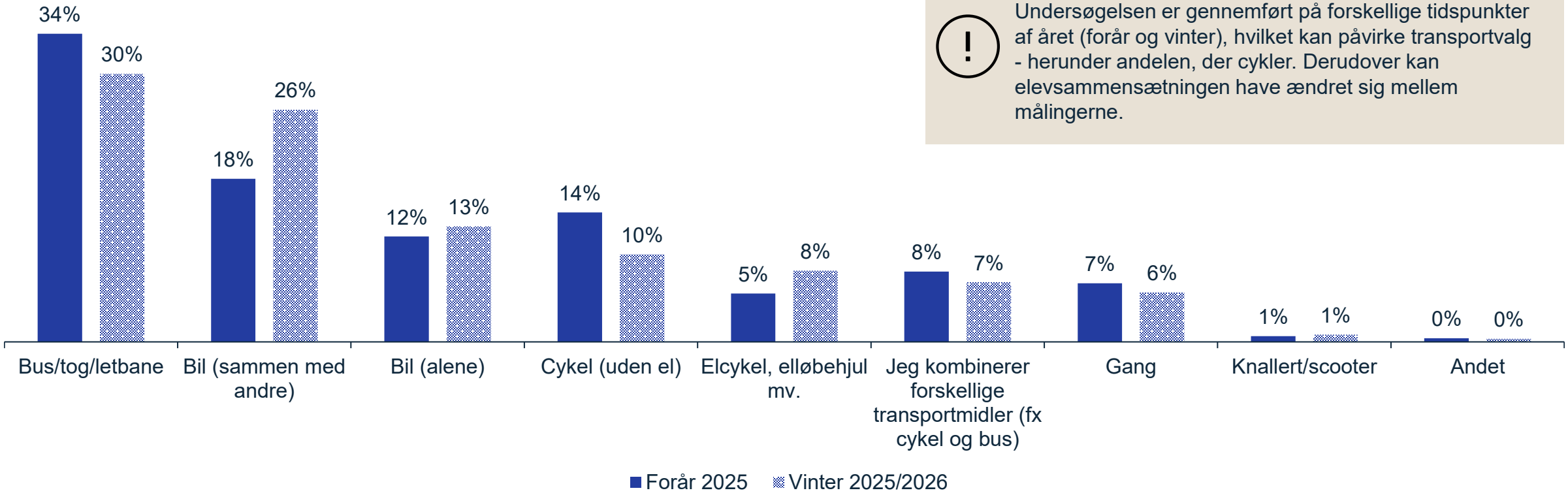
© Copyright Epinion

Epinion

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.

Note: Er baseret på Nabogos transportvaneundersøgelse, som er en spørgeskemaundersøgelse, der er gennemført på de skoler, som har deltaget i forsøget.

© Copyright Epinion

Epinion

Uddybning af hovedresultater

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

Elevernes tre vigtigste faktorer i valg af transportmiddel til og fra skole

Tidsbesparelse

Tilgængelighed og bekvemmelighed

Pris

Elevernes tre største barrierer ved at skulle samkøre

Varierende mødetider

Manglende viden om hvem man kan samkøre med

Besværligt at koordinere

Til venstre opsummeres de vigtigste faktorer for eleverne i valget af transportmiddel til og fra skole samt de største barrierer ved at skulle samkøre.

- Eleverne fremhæver **tidsbesparelse**, **tilgængelighed og bekvemmelighed** samt **pris** som de tre mest afgørende faktorer for deres transportvalg.
- De største barrierer for at samkøre **er varierende mødetider, manglende viden om, hvem man kan køre med og koordinering.** Det er netop barrierer, som samkørsel via nabogo appen kan afhjælpe. Det gør nabogo ved at gøre det muligt at byde ind på ture, der passer til ens mødetider, skabe overblik over hvilke ture der udbydes (og hvem man kan køre med) samt understøtte koordineringen mellem chauffør og passager.
- Derudover viser spørgeskemadata, at elevernes **foretrukne transportmiddel** til og fra skole er bil sammen med andre, hvilket indikerer en generel høj motivation for samkørsel.

Note: Er baseret på Nabogos transportvaneundersøgelse, som er en spørgeskemaundersøgelse, der er gennemført på de deltagende skoler.

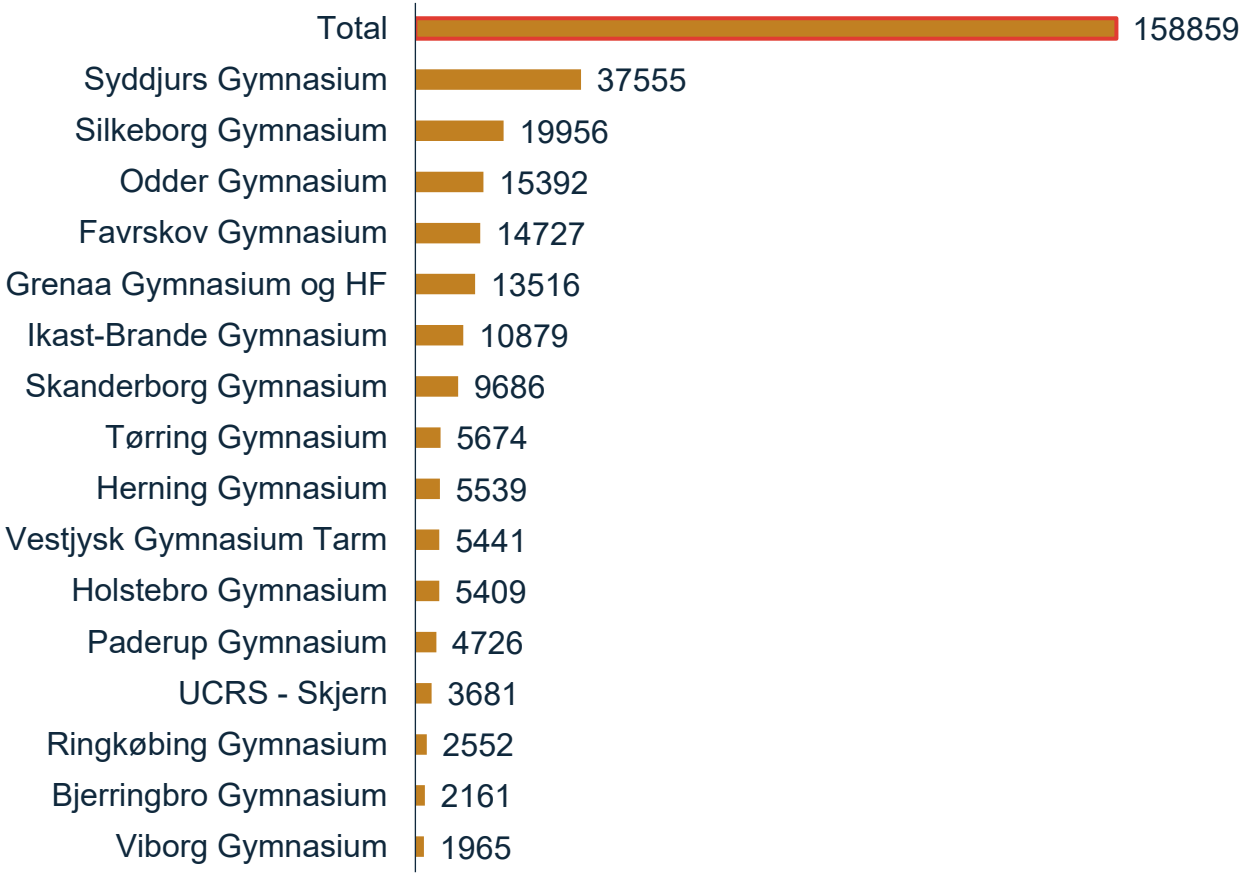
© Copyright Epinion

Epinion

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

Fordeling over antal udbudte samkørsler, der ikke er blevet realiseret

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



Figuren til venstre viser antallet af samkørsler, som har været udbudt i nabogo appen, men som ikke er blevet til noget - både totalt set og pr. skole.

- Udbudsanalysen illustrerer, at der generelt er mange samkørsler til eller fra skolerne, som ikke er blevet realiseret.
- I perioden fra 28. oktober 2024 til 26. januar 2026 har der været næsten **160.000 udbudte samkørsler**, der ikke er blevet til noget. Det peger derfor på, at de unges brug af samkørsel **ikke begrænses af et manglende udbud.**
- En urealiseret samkørsel har i gennemsnit plads til 3,1 passagerer. Det betyder, at der i alt er næsten **500.000 pladser** til samkørende passagerer, der er urealiseret.
- Der er særligt mange urealiserede udbudte samkørsler omkring **Syddjurs Gymnasium**. En forklaring på det høje antal udbudte men urealiserede ture kan være, at eleverne kommer fra et stort geografisk opland. Når eleverne bor meget spredt, vil det oftere være tilfældet, at eleverne oplever, at en udbudt samkørsel ikke kører den rute, de selv efterspørger.

© Copyright Epinion

Scenarier for udrulning

© 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	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 *Hovedrapporten.*

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

Epinion Aarhus

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

Epinion