nabogo

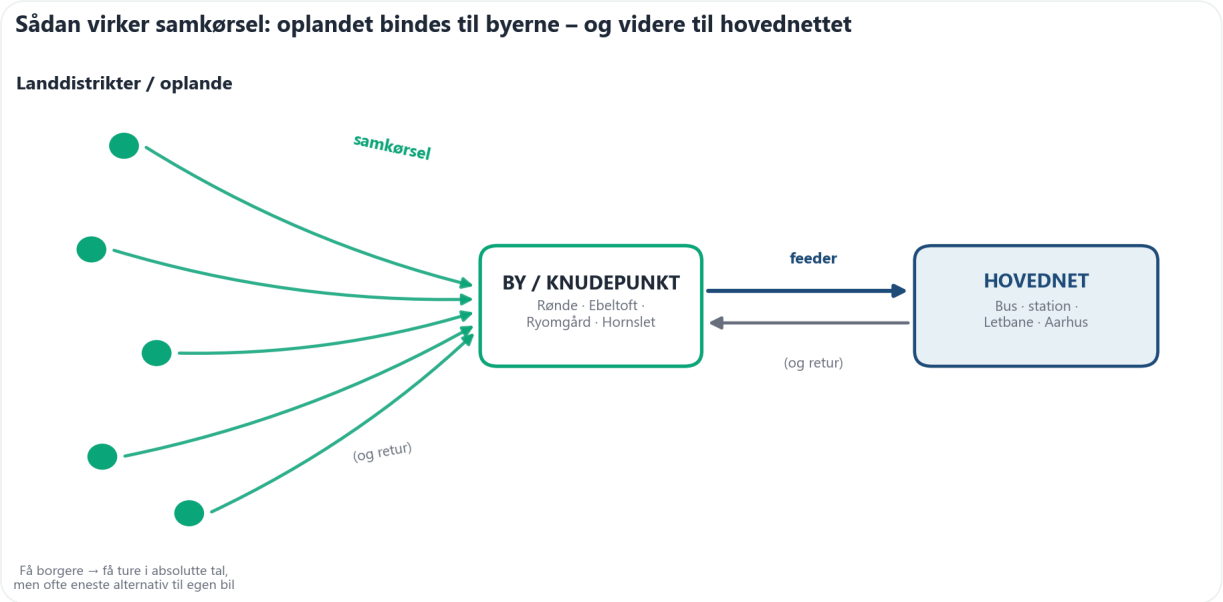
SAMKØRSEL I SYDDJURS KOMMUNE · SAMMENFATTENDE PRÆSENTATION

Samkørsel binder land og by – og holder borgerne i den kollektive mobilitet

Samkørsel er næsten tredoblet på tre år. Den **binder oplandet sammen med byer, stationer og knudepunkter**, bærer væksten på det **billigste** produkt – og **fortrænger ikke bussen**. Et stærkt, billigt supplement til den kollektive trafik.

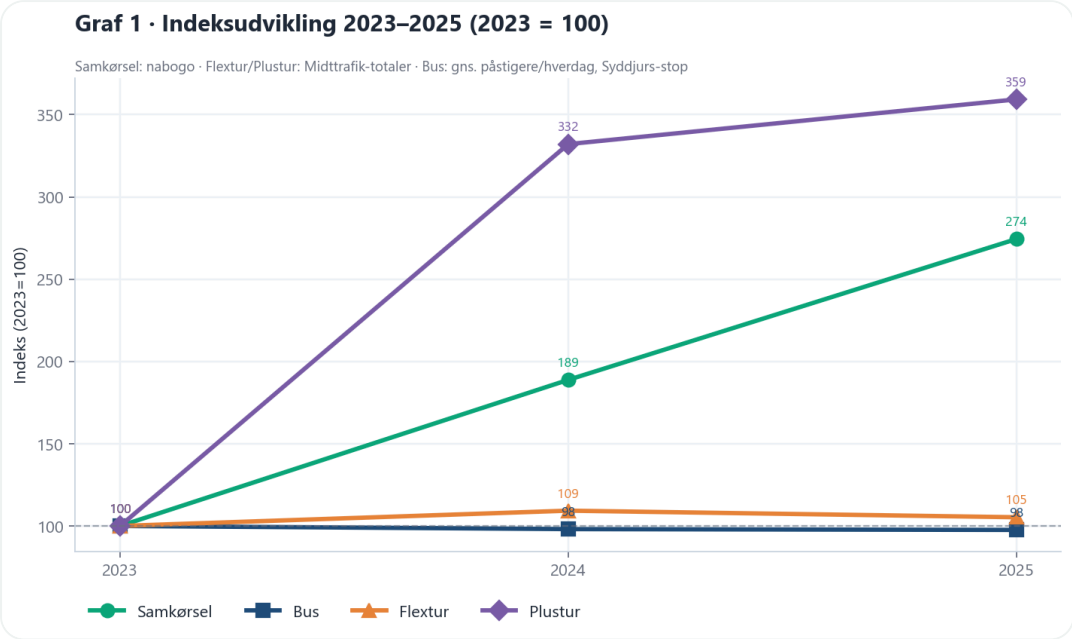
Juni 2026 · datakilder: nabogo & Midttrafik · planetzoneniveau 2023–2025

Oplandet bindes til byerne – værdi i hele kommunen



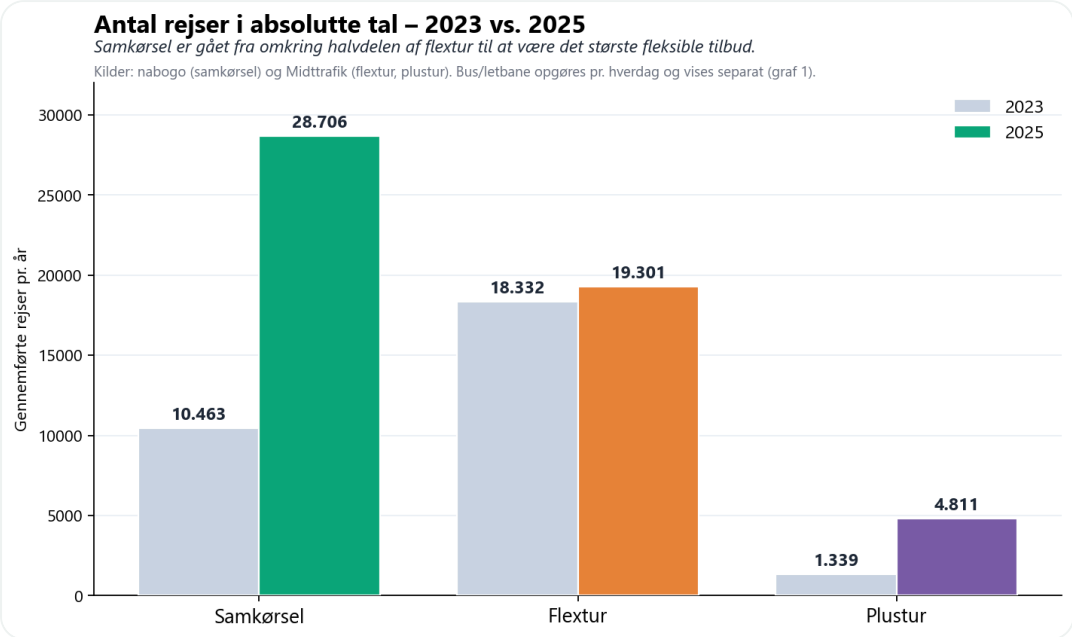
- Samkørsel forbinder **bopæl i oplandet** med **fælles mål i byerne** (arbejde, indkøb, station, knudepunkt) – og retur.
- Derfor samler aktiviteten sig i **byerne i absolutte tal** – ikke fordi værdien er byintern, men fordi byerne forbinder **alle** oplande.
- Et landområde har få borgere og få ture – men turen er ofte **eneste alternativ til egen bil**.
- Værdien skabes i **hele kommunen**; landdistriktsbetydningen måles derfor **relativt**, ikke kun på absolutte tal.

Samkørsel vokser markant hurtigere end de øvrige tilbud



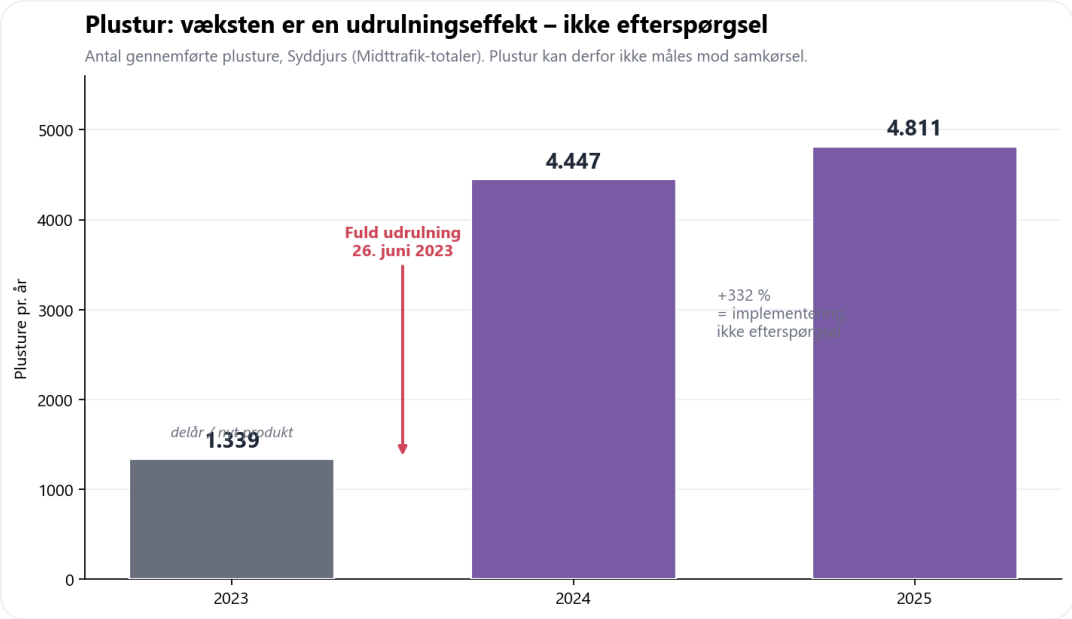
- **Samkørsel ×2,7** (indeks 100 → 274).
- **Bus stabil** (indeks 98) og **flextur fladt** (indeks 105).
- Plustur vokser, fordi det blev **udrullet midt i 2023** – det kan ikke måles mod samkørsel (næste slide).
- Med »bus« menes Midttrafiks **bus- og letbanestop** i Syddjurs (inkl. Letbanen L1, ca. 1/3).

Samkørsel er nu det største fleksible tilbud



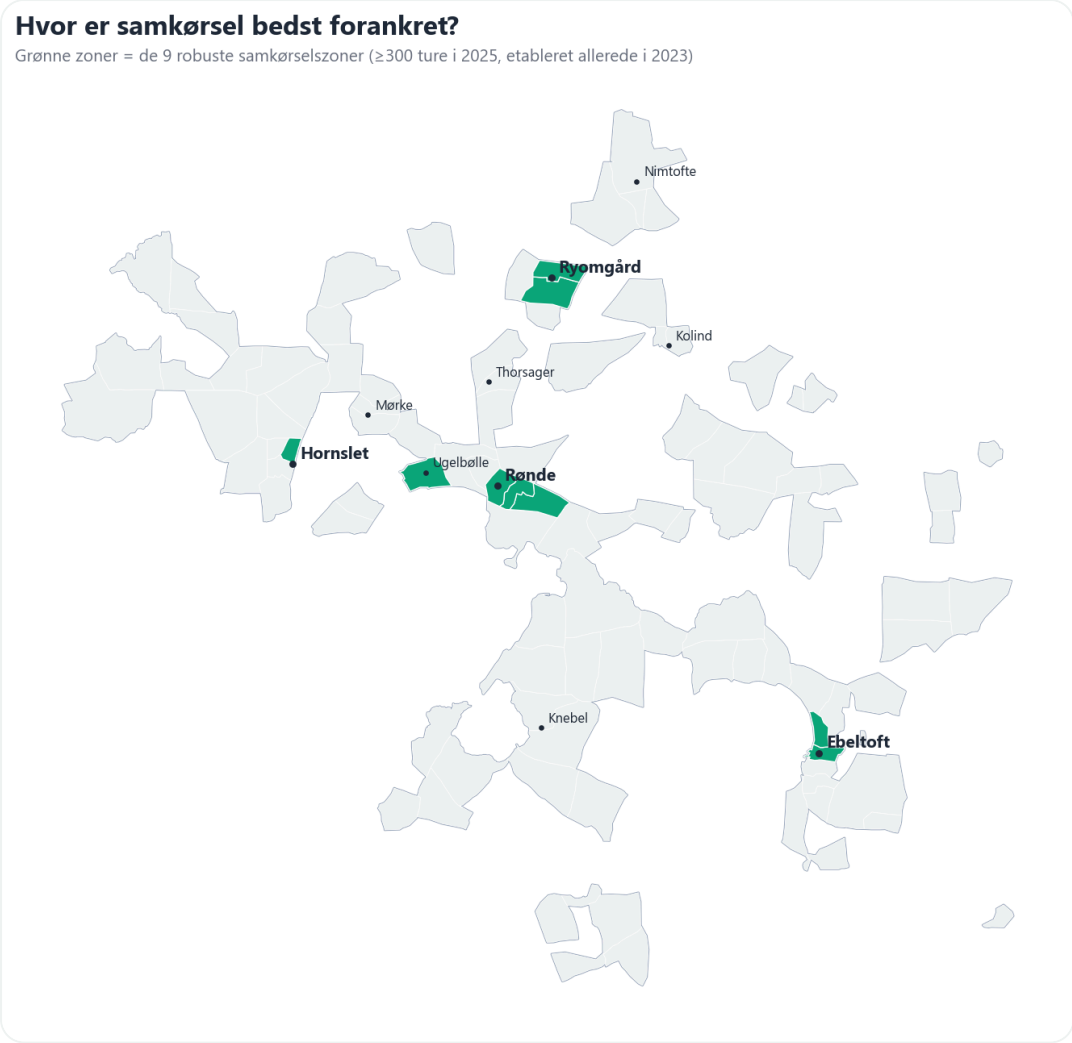
- I 2023 var samkørsel ca. **halvdelen** af flextur. I 2025 er samkørsel det **største** fleksible tilbud.
- Samkørsel: **10.463** → **28.706** rejser om året.
- Flextur næsten uændret (**18.332** → **19.301**); plustur **1.339** → **4.811** (udrulning).
- Den samlede fleksible mobilitet vokser kraftigt – og **væksten ligger i samkørsel**.

Væksten er udrulning – ikke efterspørgsel



- Plustur blev **fuldt udrullet 26. juni 2023** – 2023 er kun et **halvt år med et nyt produkt**.
- Springet 2023→2024 (**+332 %**) skyldes **udrulningen**, ikke øget efterspørgsel.
- Derfor kan plusturs udvikling **ikke bruges** til at vurdere samspil med samkørsel.
- Plustur er desuden for lille (ca. 1/4 af flexturs niveau) til at forklare faldet i flextur.

Samkørsel og bus spiller sammen – de konkurrerer ikke



- Samkørsel er størst i de fire byer (**64 % af alle ture**) – fordi byerne er fælles mål for hele oplandet.
- Her vokser samkørsel kraftigt (**+154 %**), mens **bussen holder og endda vokser lidt (+3 %)**.
- Samkørsel og bus kører på de **samme strækninger**, men dækker **forskellige behov**: bussen er den faste plan; samkørsel fylder hullerne (aftener, weekender, sidste stykke hjem).
- Samkørsel virker som **tilbringer** – den kører folk hen til bus, tog og Letbane (det, man kalder en »feeder«).

Hvad betyder det – helt enkelt?

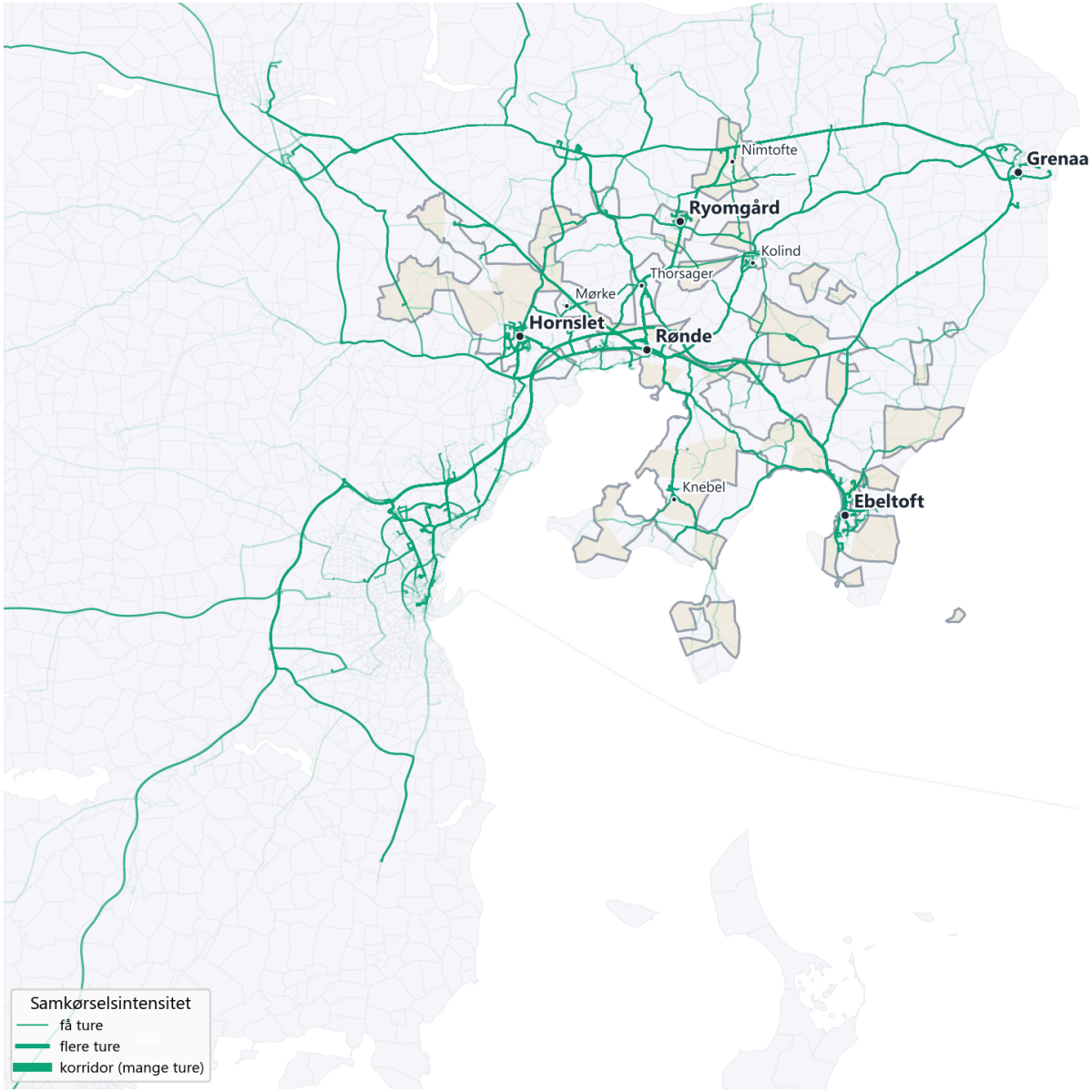
- SIKKERT Bussen taber **ikke** passagerer til samkørsel – den holder/vokser (+3 %), hvor samkørsel er størst.
- SIKKERT Samkørsel er **billig**: 25 kr pr. tur (faktisk) mod ca. 180 kr (flextur) og 220 kr (plustur) – antagede priser.
- FAKTUM I de fire byer er **flextur faldet 19 %**, mens samkørsel mere end fordobles – ca. **1 færre flextur for hver 9 ekstra samkørsler**. (Observerede tal.)
- STÆRKT TEGN Samkørsel er den **mest sandsynlige forklaring** på faldet: plustur er **udelukket**, og bussen holder. Velunderbygget – men vi siger »tegn«, ikke »bevis«, da der ikke kan laves et kontrolleret forsøg.

Sådan regnes »1 ud af 9«: I de fire byer faldt antallet af flexture med ca. **800**, mens samkørsel steg med ca. **7.000** (2023→2025). 800 ÷ 7.000 ≈ 1 ud af 9.
Faktum vs. årsag: at flextur er faldet 19 %, er sikkert. At samkørsel er årsagen, er et **stærkt, velunderbygget tegn** – ikke et endeligt bevis.

Samkørsel binder opland og knudepunkter sammen

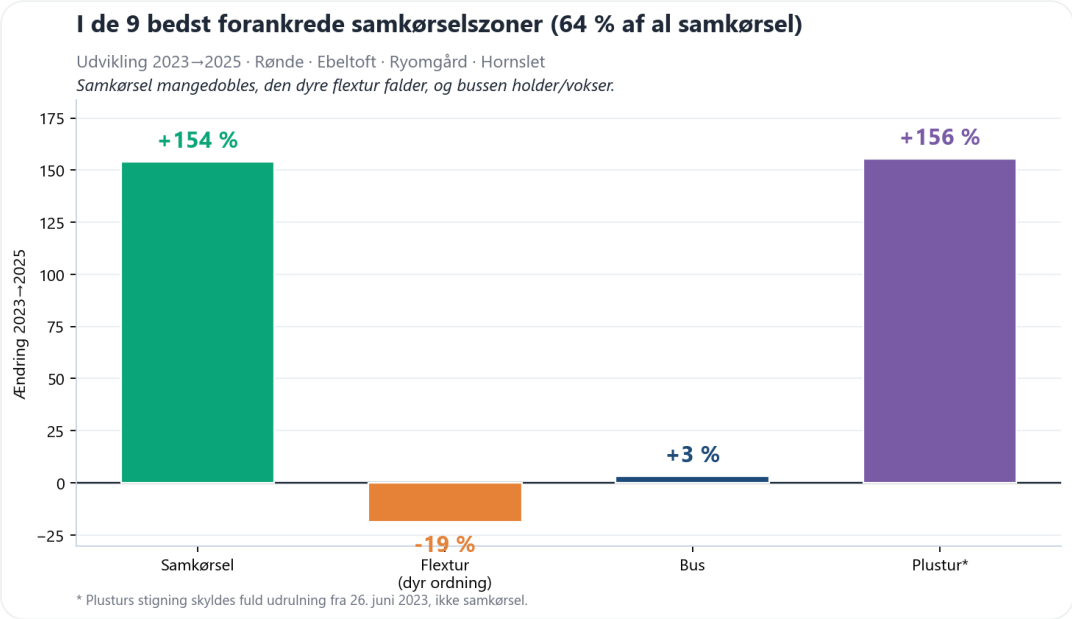
Kort 8 · Samkørselsruter 2025 – det faktiske vejnet

Vejlagte ruter for gennemførte samkørsler · linjetykkelse/intensitet ~ antal ture · sandfarvede zoner = tyndt betjente oplande (land)



- Knap **30 % af samkørslerne starter i oplandet** – og **91 % af dem** kører mod en by, et knudepunkt eller Aarhus.
- Over **halvdelen** af turene til byerne kommer **udefra** – byaktivitet er i høj grad **land-by-rejser**.
- **Relativt fat på landet:** til stede i **85 %** af landzonerne (mod 60 % i 2023) og **42 %** af den fleksible mobilitet på landet (mod 19 % i 2023); vækst **+283 %**.
- Kortet viser de **faktiske vejruter** – et **netværk**, ikke isolerede byzoner.

Mere mobilitet for pengene



- En **samkørsel = 25 kr** (faktisk). Flextur (~180 kr) og plustur (~220 kr) er **antagede priser** – kommunen kan indsætte egne afregningstal.
- Samkørsel kan **rumme væksten i mobilitet på det billigste produkt**.
- I de fire byer: **flextur -19 %**, mens samkørsel mangedobles.
- Ikke en direkte kassebesparelse – men en **gunstig dynamik**: mobiliteten kan vokse uden tilsvarende pres på de dyreste ordninger.

10 · GODT AT VIDE

Godt at vide – og hvad man skal passe på at sige

- **»Bus« = bus + letbane:** Midttrafiks bus- og letbanestop i Syddjurs (lokal- og regionalbusser + Letbanen L1, der alene er ca. 1/3). Det er på-/afstigninger ved stoppestederne – **ikke hele rejser**, og ikke tog (ud over letbanen) eller fjernbusser.
- **Lov ikke besparelser generelt:** aflastning af flextur er et **tegn i byerne**, ikke bevist for hele kommunen. Sig »tegn på«, ikke »bevis«.
- **Priser:** samkørsel 25 kr er den **faktiske** pris; flextur (~180 kr) og plustur (~220 kr) er **antagelser** – indsæt gerne kommunens egne afregningstal.
- **Plustur kan ikke måles mod samkørsel** – det blev udrullet midt i 2023, så væksten er implementering.
- **2026-tal** findes kun for samkørsel og kun for et **halvt år** – brug dem kun som retning.
- **Små tal i små zoner** er usikre – derfor tager analysen afsæt i de største, bedst forankrede zoner.
- **Samkørselstal = gennemførte ture** (ikke blot udbud) – trukket direkte fra nabogos data.

Anbefalinger til Syddjurs Kommune

Anbefalingerne holdes bevidst åbne – det vigtigste er at fastholde det, der allerede virker.

- **Fasthold samkørsel i landdistrikterne** – som et fast element i kommunens mobilitet, hvor den har størst relativ betydning og er billigst.
- **Tænk samkørsel sammen med hovednettet** – som naturligt tilbringerlag til bus, stationer og knudepunkter, hvor det giver mening lokalt.
- **Følg udviklingen nøgternt** – uden at forudsætte effekter, data endnu ikke kan bevise.

Analysen lægger ikke op til konkrete drifts- eller besparelsesbeslutninger, men giver et fagligt grundlag for den videre politiske drøftelse.