

Potentialet for togturisme til København

Rapport for Wonderful
Copenhagen



Indledning

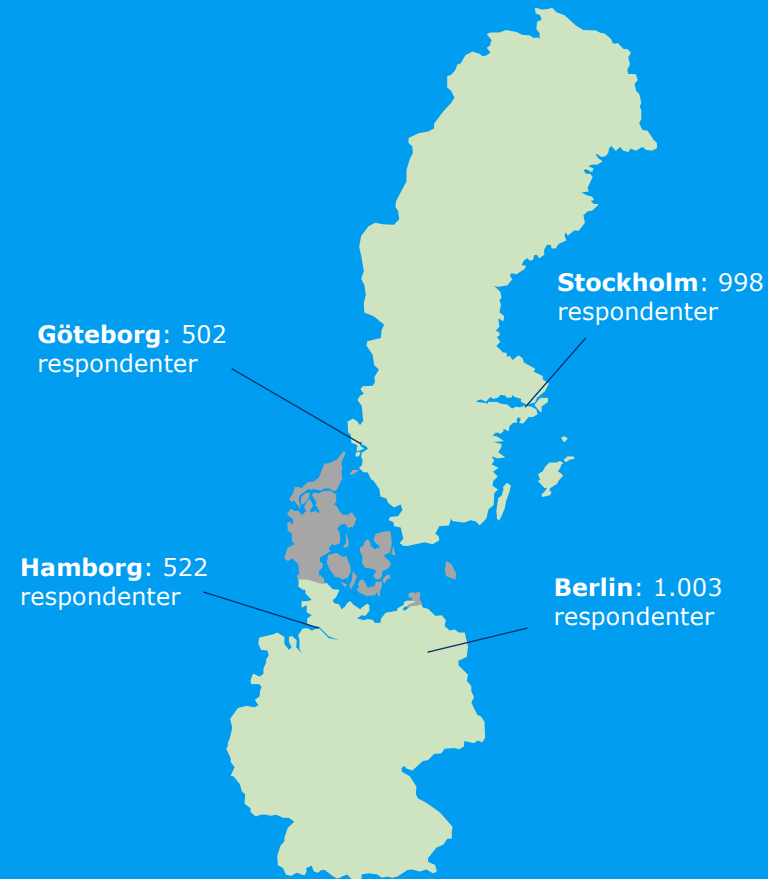
COVID-19 vil forventeligt medføre en ændring i turisternes rejsevaner, hvor nærmarkederne får større betydning. Samtidig bliver bæredygtighed i stigende grad centralt for flere turisternes valg af rejsemål og transportform. Det skaber nye behov og et nyt marked for alternative måder at transportere turister til og fra hovedstaden. DSB har allerede nu planlagt at udvide togkapaciteten og antallet af direkte afgang til Tyskland markant i den nærmeste fremtid. Samtidig er en ny nattogsrute åbnet med stop i København (Stockholm-Berlin) i foråret 2021, hvilket giver mulighed for at komme med tog direkte til hovedstaden fra nærmarkederne i Europa. Der er derfor momentum for at styrke turisternes mulighed for at benytte grønne transportformer og dermed bidrage til de globale målsætninger om reduktion af CO2-udslip inden for transportsektoren.

Rambøll Management Consulting har derfor fået til opgave af Wonderful Copenhagen, i forbindelse med Københavns genopretningsplan, at gennemføre en analyse af potentialet for øget togturisme til København fra nærmarkederne Göteborg, Stockholm, Hamborg og Berlin.

Undersøgelsen er baseret på et internetbaseret spørgeskema (panelundersøgelse) suppleret af fokusgrupper og ekspertinterviews.



Antal respondenter i de fire byer



Baggrund og metode

Design

For at sikre en solid afdækning af målgruppen og potentialet for øget togturisme til København er undersøgelsen baseret på et flerstrengt design:

- Online panelundersøgelse
- Survey eksperiment
- Fokusgruppeinterviews med deltagere fra alle fire byer
- Ekspertinddragelse gennem aktørinterviews med eksterne togturismeksperter og den tilknyttede professor Martin Tranberg Jensen.

Designet sikrer et kvalificeret vidensgrundlag til at afdække undersøgelsens hovedspørgsmål både på tværs af og inden for byerne Hamburg, Berlin, Stockholm og Göteborg.

Metode

Panelundersøgelsen er gennemført internetbaseret i hhv. Göteborg, Stockholm, Hamburg og Berlin. I alt har 3025 respondenter, der har været på storbybesøg de seneste fem år, deltaget i undersøgelsen.

Ved survey eksperimentet har halvdelen af respondenterne i Berlin og Stockholm modtaget to informationsinput mhp. at teste betydningen af budskaberne. Det ene budskab henvender sig til toget som klimavenlig transportform*, hvor det andet fokuserer på rejsetidsforskellen mellem tog og fly**.

Fokusgruppeinterviewene har haft fokus på at kvalificere den viden, der er opnået i panelundersøgelsen, samt på at få uddybende perspektiver på barrierer og drivkræfter, der kan gøre togrejser mere attraktiv i fremtiden. Fokusgrupperne afspejler en diversitet i brugen af tog på tværs af køn, alder, by og uddannelse.

*: Vidste du, at du udleder ca. 20 gange så meget CO2 pr. rejst kilometer, når du vælger fly frem for tog?"

** : Vidste du, at togturen Stockholm-København kun tager omkring 1,5 time længere end flyveturen? Under togtogreisen har du også længere uforstyrret rejsetid til at slappe af, fordybe dig eller arbejde.

INDHOLDSFORTEGNELSE

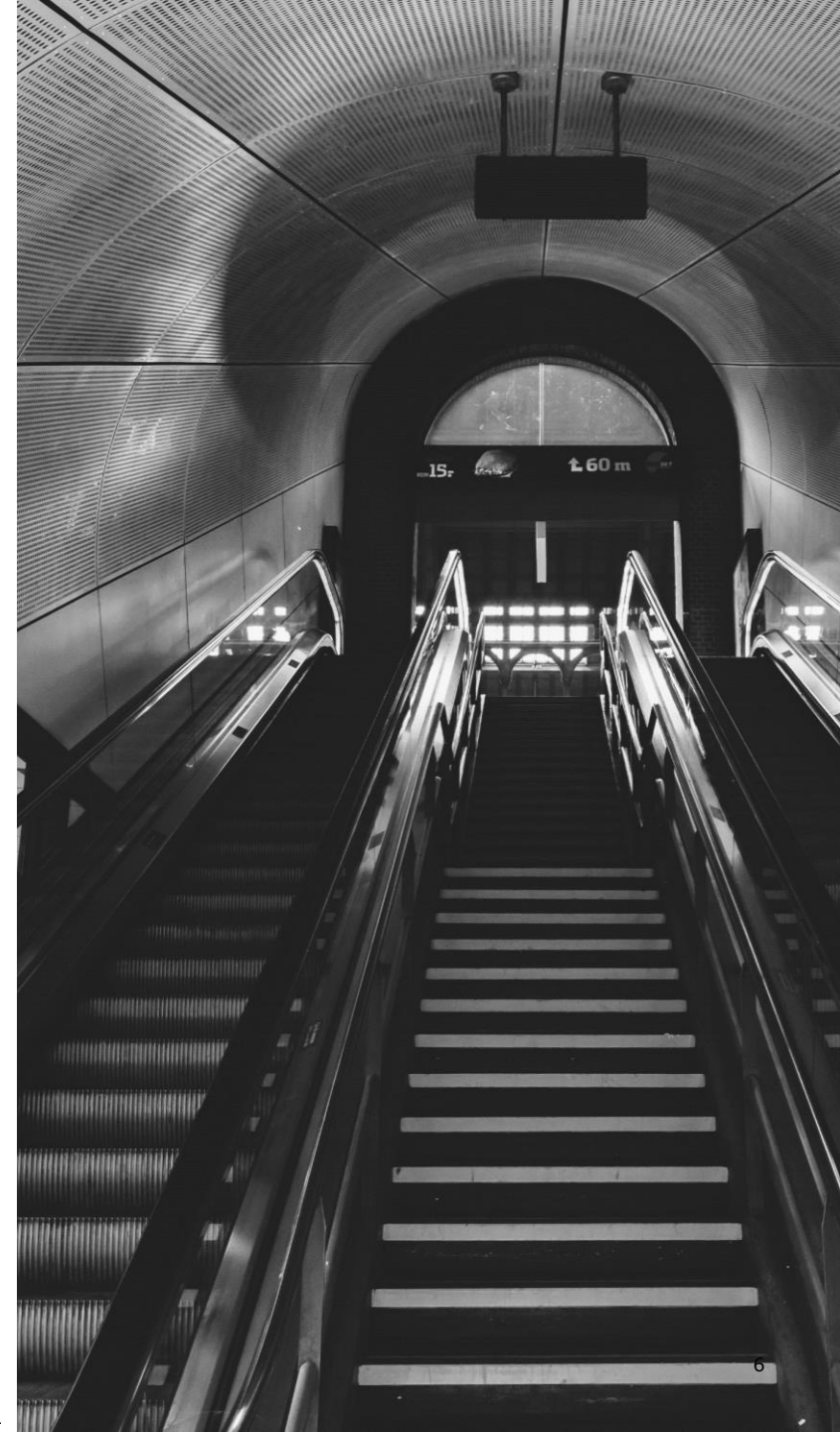
1	ANALYSENS HOVEDBUDSKABER	SLIDE 5-7
2	NUVÆRENDE TOGTURISME TIL KØBENHAVN	SLIDE 8-13
3	POTENTIALET FOR FREMTIDIGE TOGTURISTER TIL KØBENHAVN	SLIDE 14-16
4	DRIVKRÆFTER FOR TOGTURISME	SLIDE 17-19
5	TEKNISKE OG ADFÆRDSMÆSSIGE BARRIERER FOR BRUGEN AF TOG	SLIDE 20-24
6	VIDEN OM MARKEDSFØRING	SLIDE 25-26
7	LITTERATURLISTE	SLIDE 27-28
8	APPENDIX	SLIDE 29-35



ANALYSENS HOVEDKONKLUSIONER

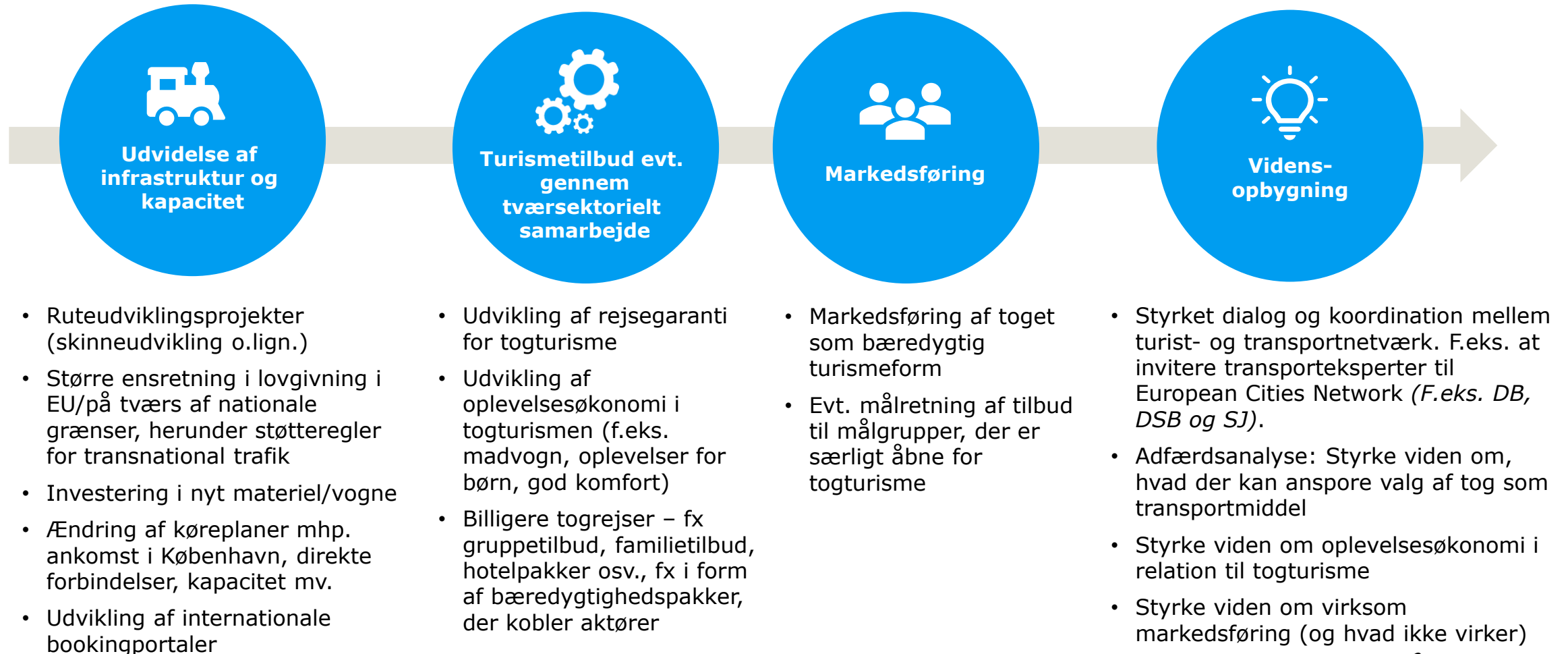
Hovedbudskaber

- Der er et potentiale for øget togturisme til København fra Hamborg, Berlin, Stockholm og Göteborg: 55 pct. af respondenterne i de fire byer finder det sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil tage toget til København inden for de næste to år. Det gælder særligt respondenter mellem 30-39 år (37%) og respondenter fra Göteborg (72%).
- De tre vigtigste drivkræfter for at vælge toget i fremtiden er den direkte ankomst i bycentrum, klimavenligheden og en mindre stressfyldt rejse.
- En række tekniske og operationelle barrierer i form af manglende driftsøkonomi ved tværnationale togrejser og forskelligt materiel ift. strømsystemer og signalforsyninger er til hinder for større international togturisme.
- De barrierer, som respondenterne selv oplever, nemlig rejsetid, pris og forsinkelser, spiller tæt sammen med de tekniske barrierer. Som der tages hånd om de tekniske og operationelle barrierer, må respondenternes oplevelse derfor også forventes at blive bedre.
- Markedsføring om tog som mere klimavenlig rejseform skaber større åbenhed hos respondenterne for at anvende tog som transportmiddel til storbyrejser. Det gælder særligt de kvindelige respondenter fra Stockholm.



Anbefalinger for styrket togturisme

WOCO kan gennem sin position som hovedstadens officielle turismeorganisation arbejde for at understøtte indsatsen på følgende fire områder. Det kan ske gennem fx fortalerarbejde, egne analyser, markedsføring eller partnerskaber om tilbud og initiativer på turismeområdet:





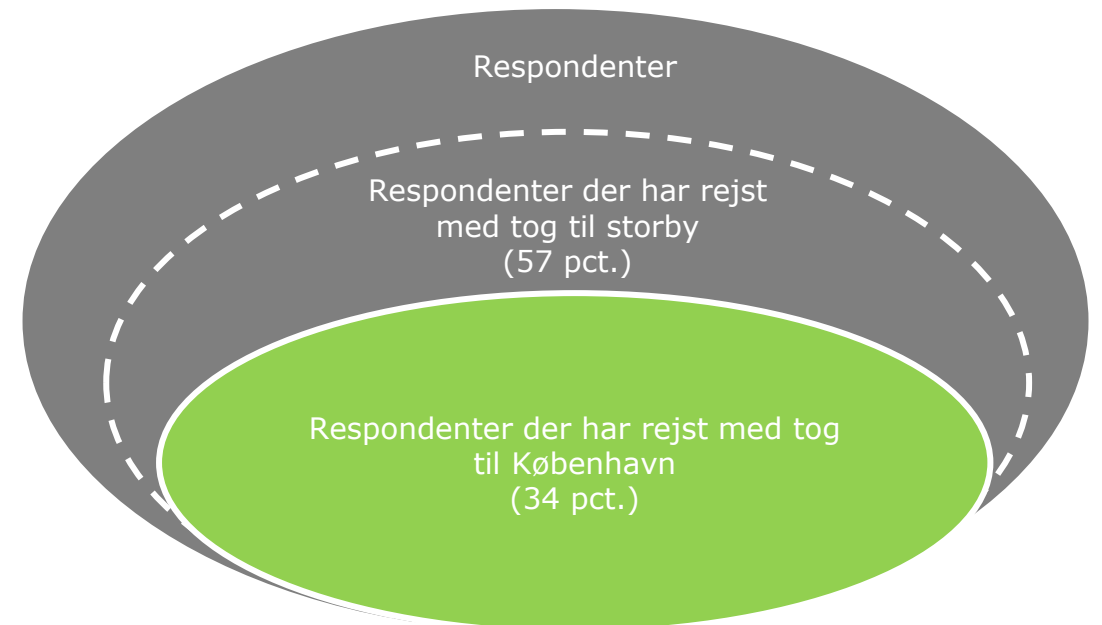
NUVÆRENDE TOGTURISME TIL KØBENHAVN

Togturisme til København

Togturisme er allerede et etableret marked. 57 pct. af alle respondenter har anvendt tog som primært transportmiddel ifm. et udenlandsk storbybesøg (seneste 5 år). Det er i særlig høj grad respondenter i alderen 18-39 årige (71%), respondenter fra Hamborg (74%) og Berlin (77%) og respondenter med en kort (63%) og mellemlang (71%) uddannelse, der har været på storbybesøg med tog.

34 pct. af alle respondenter har besøgt København med tog. De respondenter, der har været på rejse til København med tog, er særligt mandlige respondenter, respondenter i alderen 18-39 år (47%), respondenter fra Sverige (26%) og respondenter med en mellemlang (48%) eller lang uddannelse (22%).

Nuværende togturisme til København fra Stockholm, Göteborg, Hamborg og Berlin (senest 5 år)

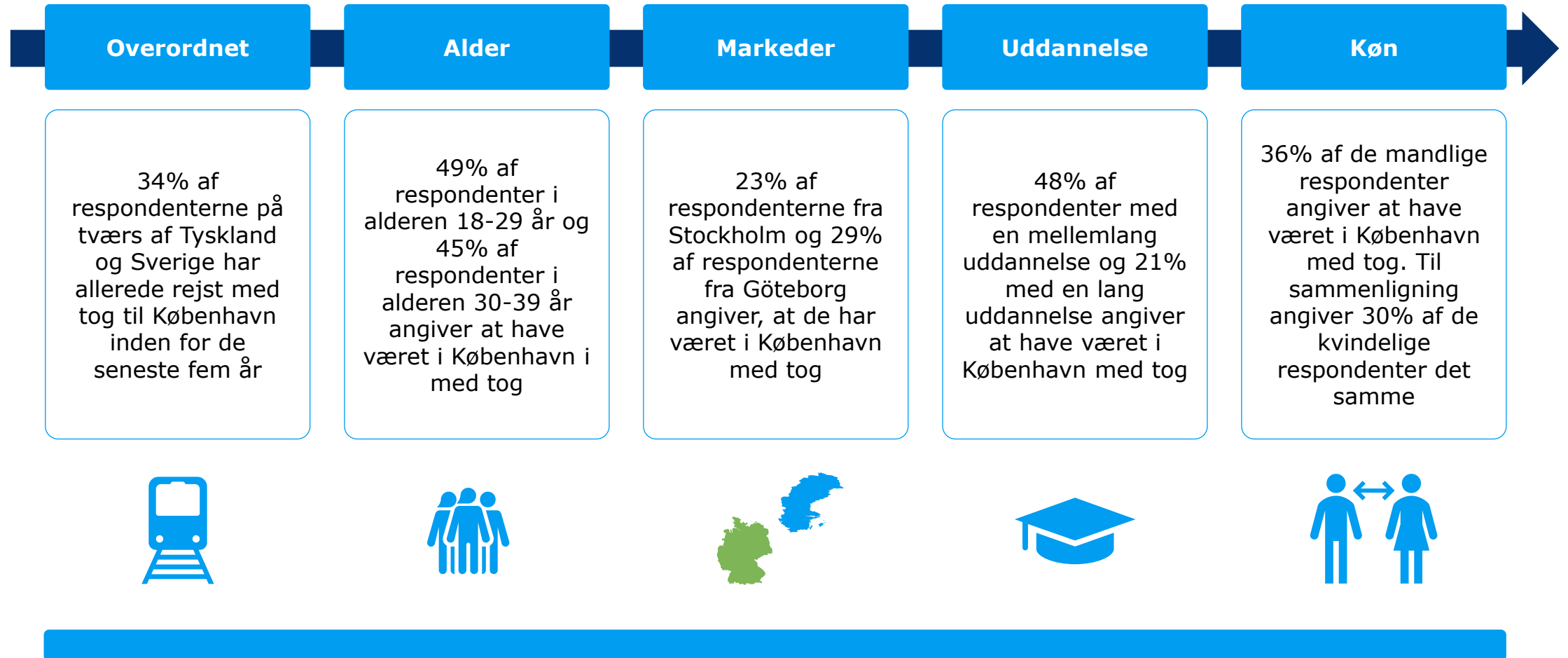


Spg. 2: På en af disse storbyrejser, brugte du da tog som det primære transportmiddel til storbydestinationen? Det kan både være som enkeltstående besøg eller som led i længere rejse? og **spg. 4:** Hvis ja i spg. 2) På din seneste storbyrejse med tog, hvem var da din rejsepartnere?
N=3.025

Status på togdriften til København fra de fire markeder

	Dagtoogs-operatør	Antal direkte dagtogafgange	Type	Nattog*	Mulige fremtidige ændringer
Stockholm	SJ	4-5	Højklasset, hurtig og relativ god frekvens	Ja, til Malmø	Planlagt til frekvensmæssigt at blive udvidet de kommende år (SJ)
Hamburg	DSB med personale fra DB på tysk side	3-4	Højklasset, hurtig med relativ god frekvens. Kapacitetsmæssige udfordringer ved højtider og ferier	Nej, for kort distance	DSB indsætter fra 2024 helt nye højklassede tog på strækningen, med meget stor kapacitet, og som yderligere kan øges ved ferier og højtider
Berlin	DSB med personale fra DB på tysk side	0	Højklasset, hurtig og højfrekvent imellem Berlin og Hamburg. Et skift som øger rejsetiden	Ja, et sæsontog til Høje Taastrup	Samme som Hamburg
Göteborg	Öresundståg og SJ	15	Mellemklasse og ikke så hurtig, men højfrekvent	Nej, for kort distance	Formentlig uændret, men måske indsættes enkelte højklassede hurtigere forbindelser

Hvem er de nuværende togturister?



Togturisterne rejser typisk med venner/familie eller partner

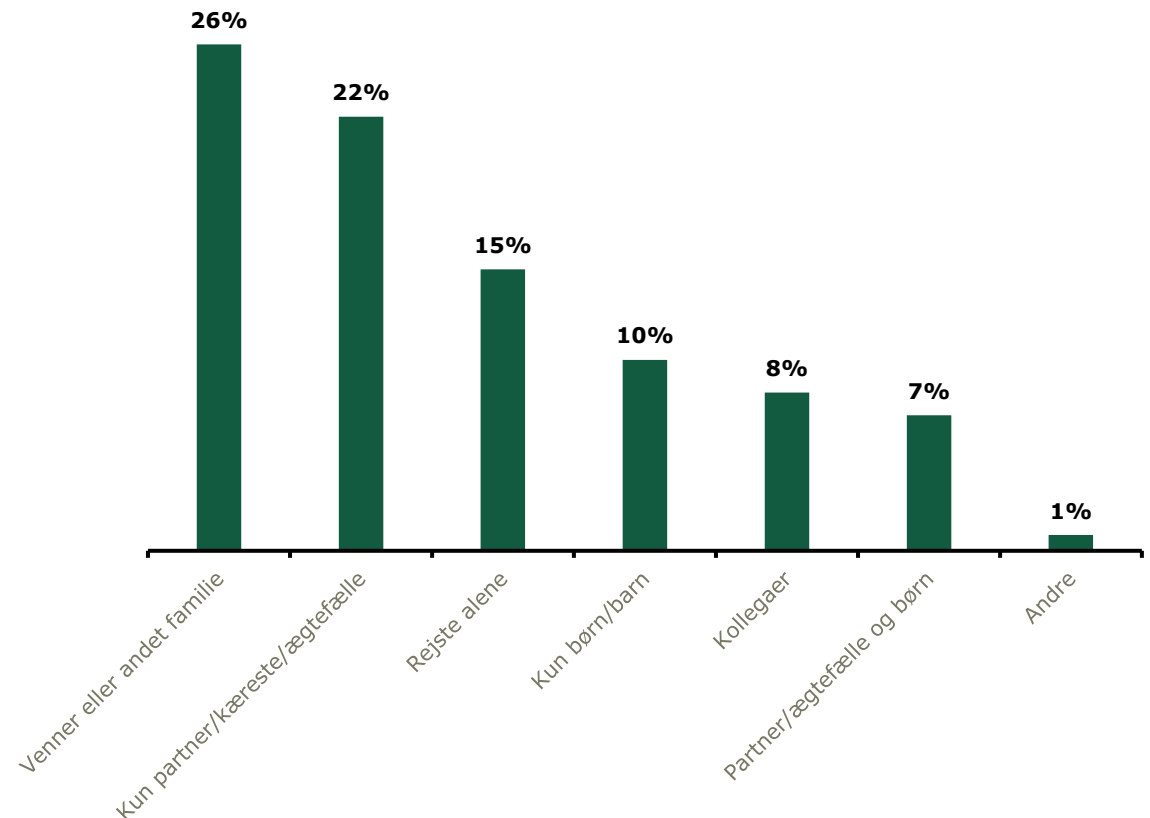
26 pct. af de eksisterende togturister rejste sammen med venner eller anden familie i forbindelse med deres seneste togtur. Denne form for rejsepartner er den mest hyppigt angivende i spørgeskemaet. Det er især kvinder (31%) og respondenter i alderen 18-29 (40%), der rejste med venner eller anden familie.

Den næstmest anvendte rejsepartner er partner, kæreste eller ægtefælle. 22 pct. af respondenterne har angivet dette som rejsepartner på seneste togtur til en storby. Valg af partner, kæreste eller ægtefælle som rejsepartner er ligeligt fordelt på tværs af køn, alder, by og uddannelse.

Den mindst hyppige rejseform er med partner og børn. Kun 7 pct. af respondenterne angiver, at de har rejst med både partner og børn i forbindelse med deres seneste togtur.

Kun 8 pct. af respondenterne angiver, at de har rejst med tog til en storby med en kollega. Det er særligt respondenter i alderen 30-39 år (11%), der angiver, at de har rejst med en kollega.

Fordeling af rejsepartnere til seneste storbyrejse med tog



Spg. 3: (Hvis ja i spg. 2) På din seneste storbyrejse med tog, hvem var da din rejsepartner?
n=1.714

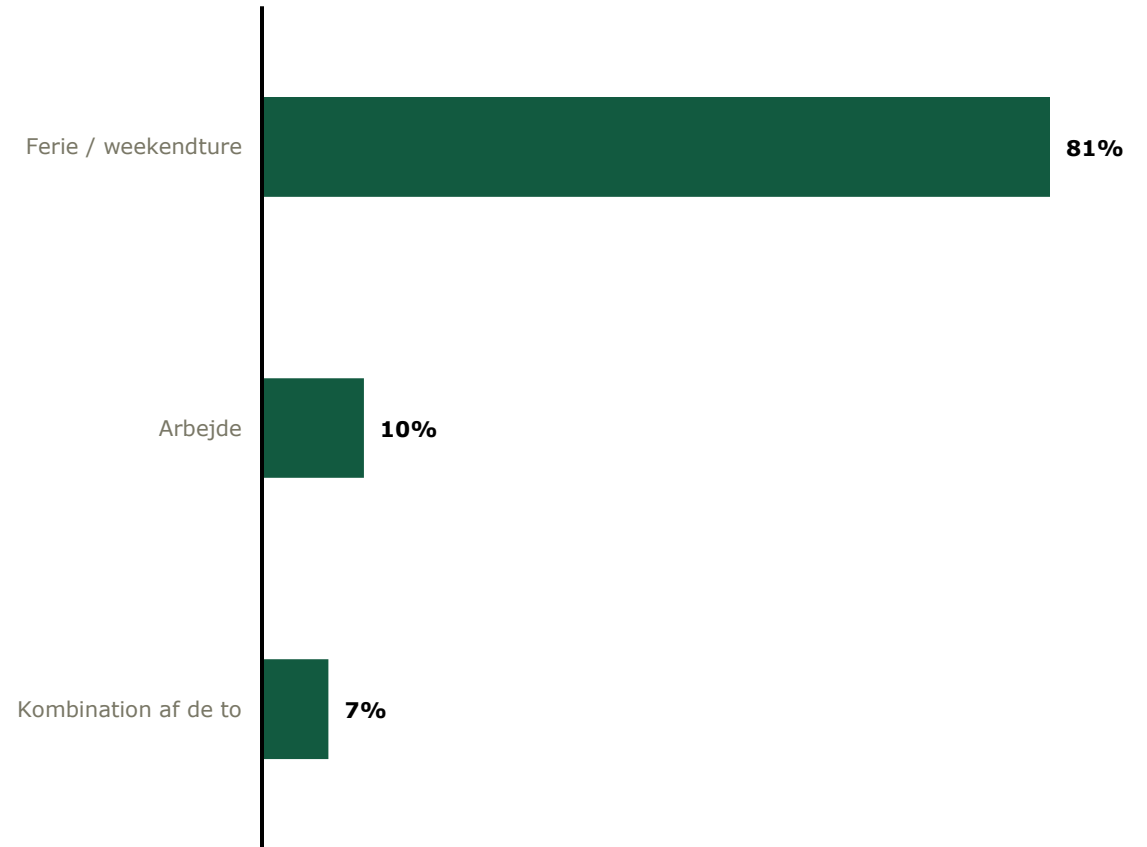
Rejseformål ved respondents seneste storbyrejse

81 pct. af respondenterne angiver ferie/weekendture som det primære formål ved deres seneste storbyrejse. Denne form for rejseformål er den mest hyppigt angivende i spørgeskemaet. Det er især kvinder (84%), respondenter i alderen 60-70 (88%) og respondenter med en kort uddannelse (84%), der var på storbyrejse i forbindelse med ferie og eller weekendtur.

10 pct. af respondenterne angiver arbejde som det primære formål ved deres seneste storbyrejse. Det er især månedlige respondenter (14%) der var på storbyrejse i forbindelse med arbejde.

7 pct. af respondenterne angiver kombinationen mellem ferie og arbejde som det primære formål ved deres seneste storbyrejse. Det er især respondenter fra Berlin (9%) og respondenter med en mellem lang uddannelse (10%), der var på storbyrejse i forbindelse med en kombination mellem ferie og arbejde.

Rejseformål ved seneste storbyrejse



Spg. 5: Du skal tænke på din seneste storbyrejse til en udenlandsk storby. Hvad var det primære formål med denne rejse? N=3.025



Potentialet for fremtidige togturister til København

Der er et stort potentiale for togturister til København

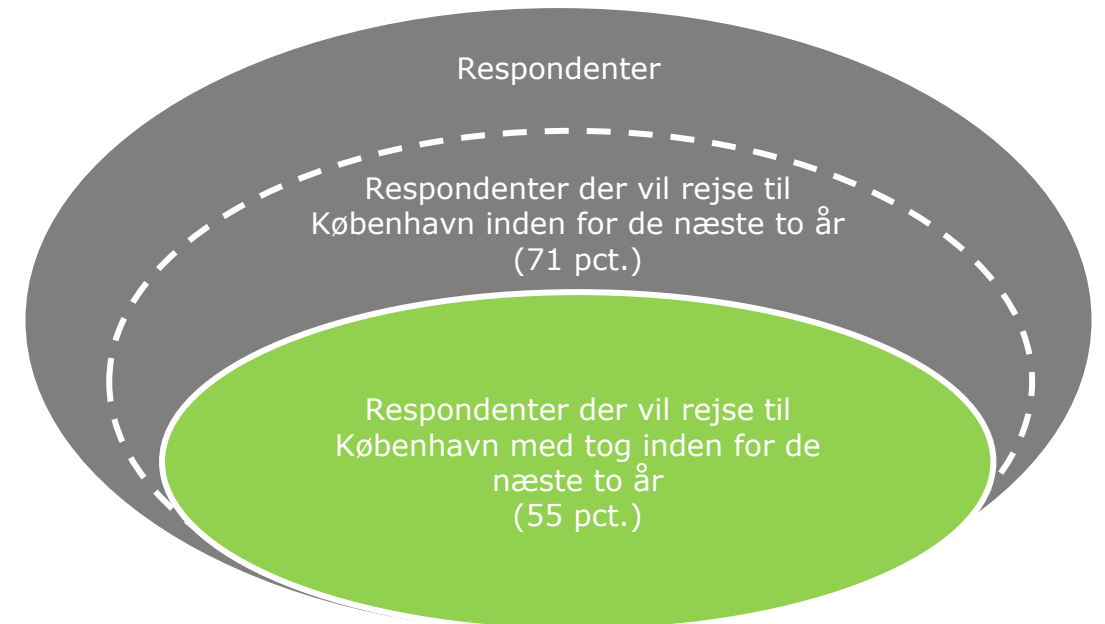
Der er potentiale for mere togturisme til København over de kommende 2 år.

71 pct. af respondenterne finder det sandsynligt eller meget sandsynligt at tage til København i forbindelse med privatturisme, erhvervsturisme eller en kombination inden for de næste to år. Gennemgående for de tre rejseformål er det, at tyske respondenter i særlig høj grad finder det sandsynligt eller meget sandsynligt at besøge København med et af de tre formål.

55 pct. af alle respondenter finder det sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil besøge København med tog som primær transportmiddel i de kommende to år. Det gælder særligt respondenter i alderen 30-39 år (37%) samt respondenter fra Göteborg (72%). På tværs af køn og uddannelse er der i øvrigt en ligelig fordeling mellem de respondenter, der ønsker at besøge København med tog i fremtiden.

Selvom langt fra alle intentioner omsættes til handlinger, peger det på en øget interesse i togturisme.

Potentialet for togturisme til København inden for 2 år



Spg. 11: Hvor sandsynligt vil det være, at du inden for de næste to år vil besøge København som led i de følgende formål? og **Spg. 12:** Hvor sandsynligt vil det være, at du anvender tog som primært transportmiddel til storbybesøg i København? Det kan både være som enkeltstående besøg eller som led i en længere rejse, hvor København er en ud af flere destinationer. N=3.025

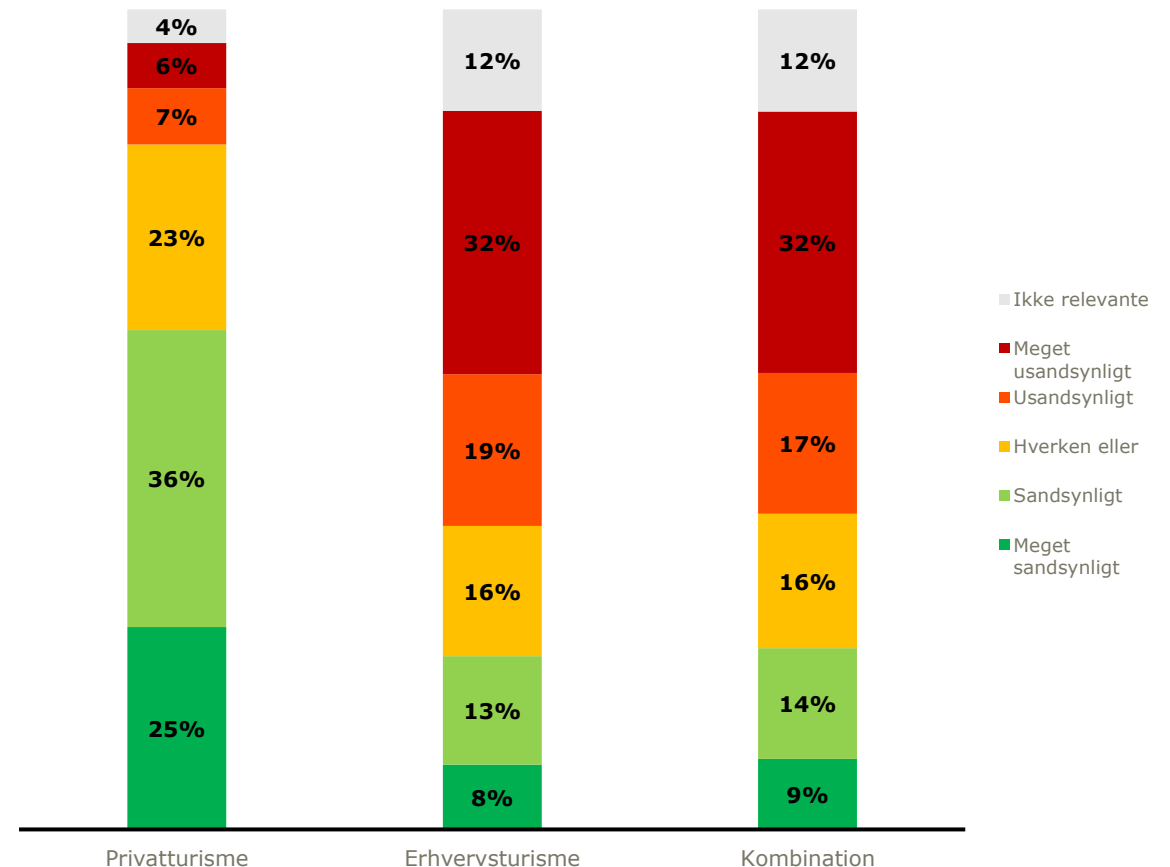
Potentialet for privat- og erhvervsturisme

Når vi ser på potentialet for privat- og erhvervsturisme for sig, finder 61 pct. af respondenterne det sandsynligt eller meget sandsynligt, at de i forbindelse med privatturisme vil besøge København i løbet af de næste to år. Det er særligt respondenter i alderen 30-39 (67%) og respondenter fra Tyskland (68%), som finder det sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil besøge København i forbindelse med privatturisme.

21 pct af respondenterne finder det sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil besøge København i løbet af de næste to år i forbindelse med erhvervsturisme. Det er særligt respondenter i alderen 18-39 (30%), respondenter fra Tyskland (26%) og respondenter, der har en mellemlang uddannelse (32%).

23 pct. af respondenterne finder det sandsynligt eller meget sandsynligt, at de vil besøge København i forbindelse med en kombination af privat- og erhvervsturisme. Det er særligt respondenter i alderen 18-39 år (32%), respondenter fra Berlin (32%) og respondenter, der har en mellemlang uddannelse (32%).

Sandsynligheden for at besøge København i forbindelse med privatturisme, erhvervsturisme og eller en kombination



Spg. 11: Hvor sandsynligt vil det være, at du inden for de næste to år vil besøge København som led i de følgende formål? N=3.025



Drivkræfter for togturisme

Central ankomst, klimavenlighed og mindre stress er de største drivkræfter for at vælge toget

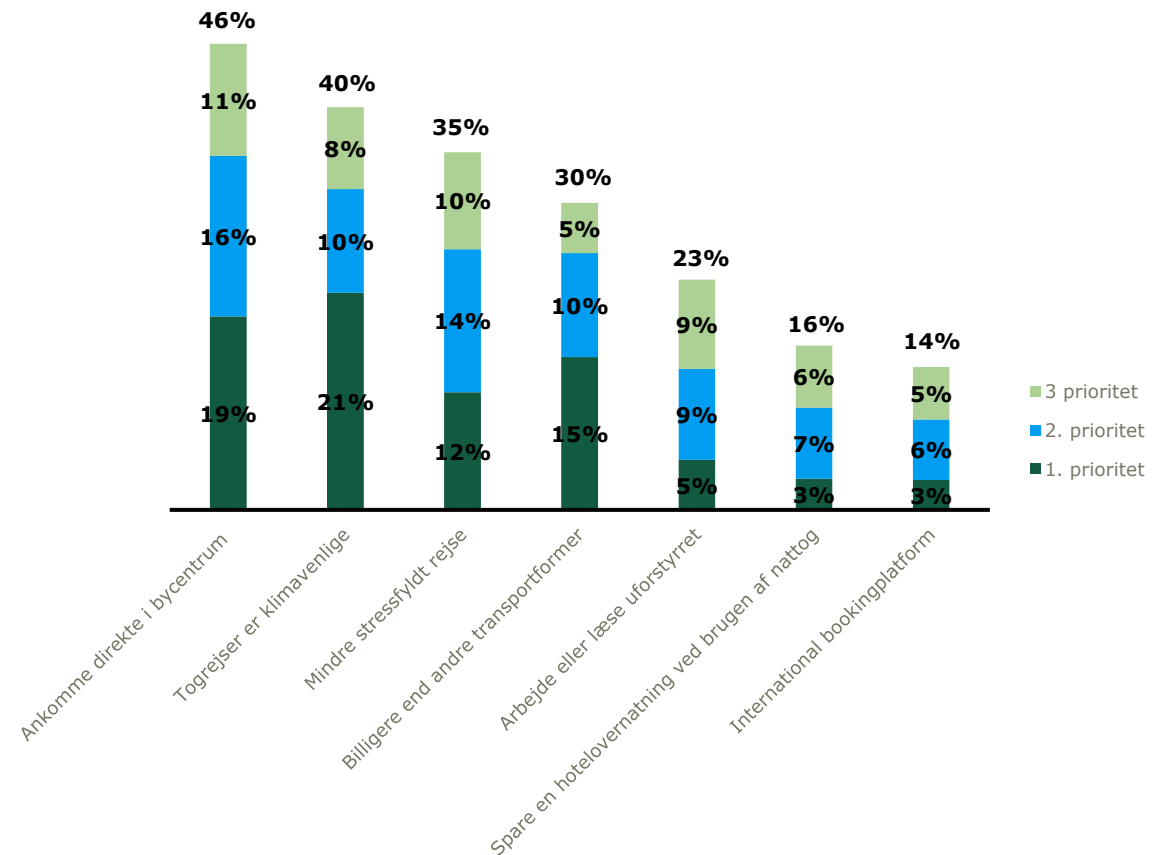
De tre vigtigste drivkræfter for at tage toget i fremtiden er muligheden for at ankomme direkte i bycentrum, klimavenlighed og en mindre stressfyldt rejse sammenlignet med bil og fly.

46 pct. af respondenterne angiver central ankomst som drivkraft til at tage toget i fremtiden. Det er især respondenter fra Sverige (58%) og respondenter i alderen 50-70 (63%), der angiver dette som en drivkraft. Af den tyske fokusgruppe bliver det især fremhævet som vigtigt på forretningsrejser.

40 pct. af respondenterne angiver klimavenlighed som en drivkraft til at tage toget i fremtiden. Det er især respondenter fra Sverige (47%) og respondenter med en lang uddannelse (53%), der angiver dette. Den tyske fokusgruppe fremhæver endvidere villigheden til at betale mere grundet klimavenlighed

35 pct. af respondenterne angiver toget som værende mindre stressfyldt som en drivkraft til at tage toget i fremtiden. Det er især respondenter fra Tyskland (42%) og respondenter i alderen 60-70 (47%), der angiver dette som en drivkraft. Det er i overensstemmelse med den svenske fokusgruppe, der fremhæver den gode komfort ved togrejser.

De 7 vigtigste drivkræfter for at tage toget i fremtiden



Spg. 14: . Hvad kan i den forbindelse få dig til at vælge toget som dit primære transportmiddel til København? (Angiv de tre vigtigste faktorer). N=3.025

Kortere rejsetid, lavere pris og flere direkte forbindelser kunne have fået endnu flere respondenter til at vælge toget

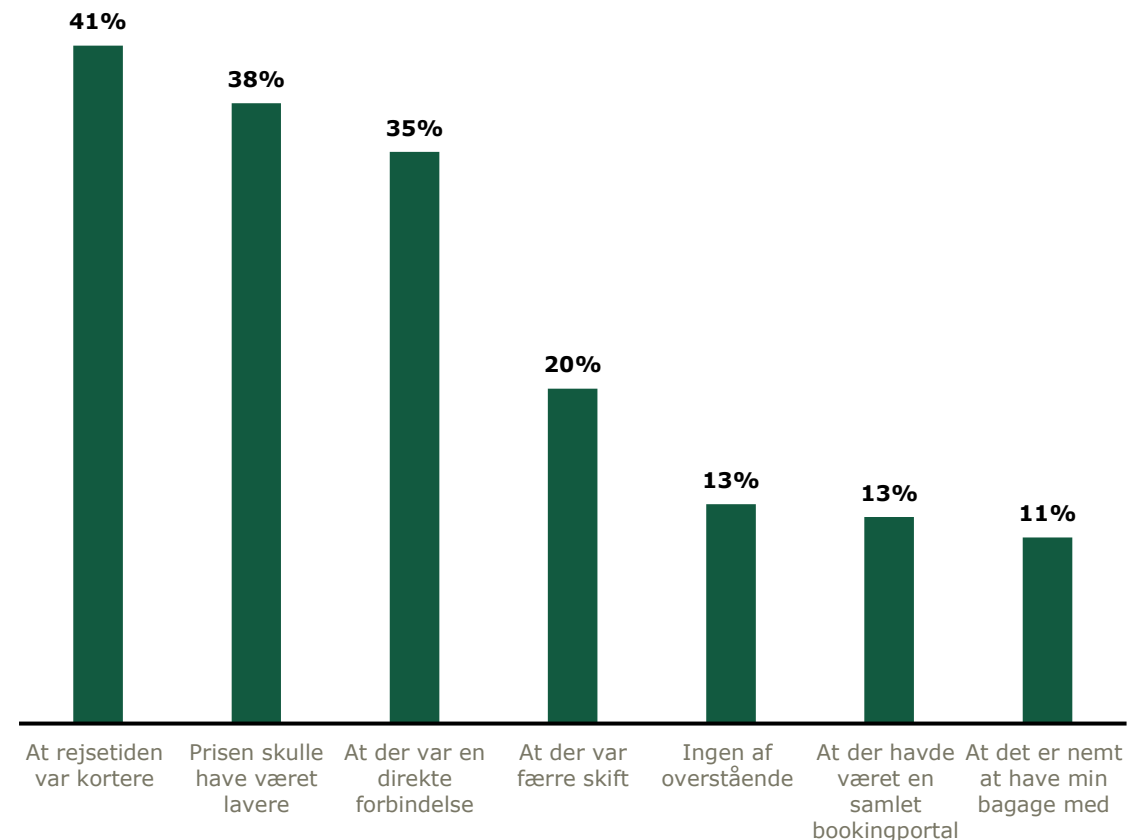
De tre vigtigste faktorer, der kan få de respondenter, som ikke allerede bruger toget, til at tage toget er rejsetid, prisen og direkte forbindelser.

41 pct. af respondenterne, som ikke havde anvendt tog til deres seneste storbyrejse, angiver, at en kortere rejsetid kunne have fået dem til at vælge toget. Det er især respondenter fra Stockholm (47%) og respondenter med en lang uddannelse (48%), der angiver dette som en drivkraft.

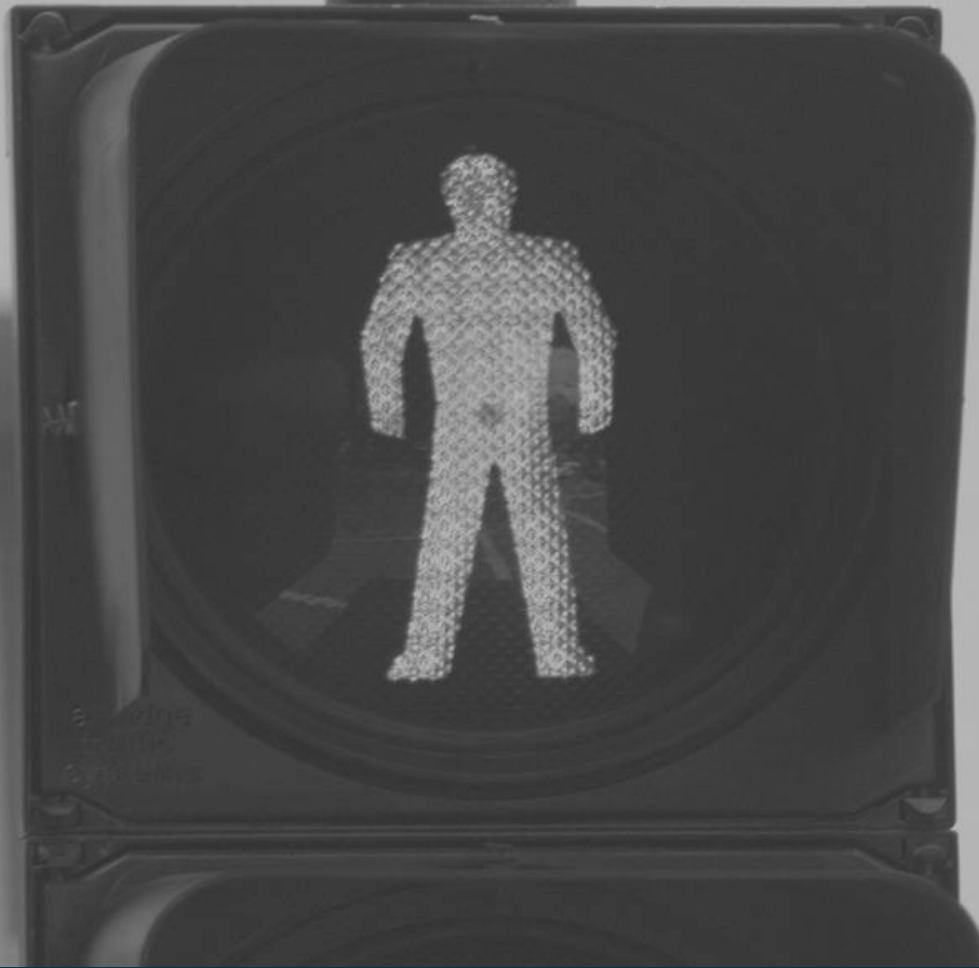
38 pct. af respondenterne, som ikke havde anvendt tog til deres seneste storbyrejse, angiver, at en lavere pris kunne have fået dem til at vælge toget. Drivkraften er ønskværdig på tværs af køn, alder, byer og uddannelse. Den svenske fokusgruppe uddyber yderligere besværligheden ved at finde billige billetter, medmindre man er ude i god tid.

35 pct. af respondenterne, som ikke havde anvendt tog til deres seneste storbyrejse, angiver, at direkte forbindelser kunne have fået dem til at vælge toget. En direkte forbindelse som drivkraft, angives i lige høj grad på tværs af alle målgrupper. Direkte forbindelser bliver af begge fokusgrupper fremhævet som en stor drivkraft.

De 8 vigtigste tiltag der kunne have fået respondenter til at toget fremfor anden transport



Spg. 10: Hvis respondenterne ikke har valgt tog i spg. 6: Hvad kunne have fået dig til i stedet at vælge tog som transportmiddel på denne rejse? (angiv de tre vigtigste). n=2.158



**Tekniske og adfærdsmæssige
barrierer for togturisme**

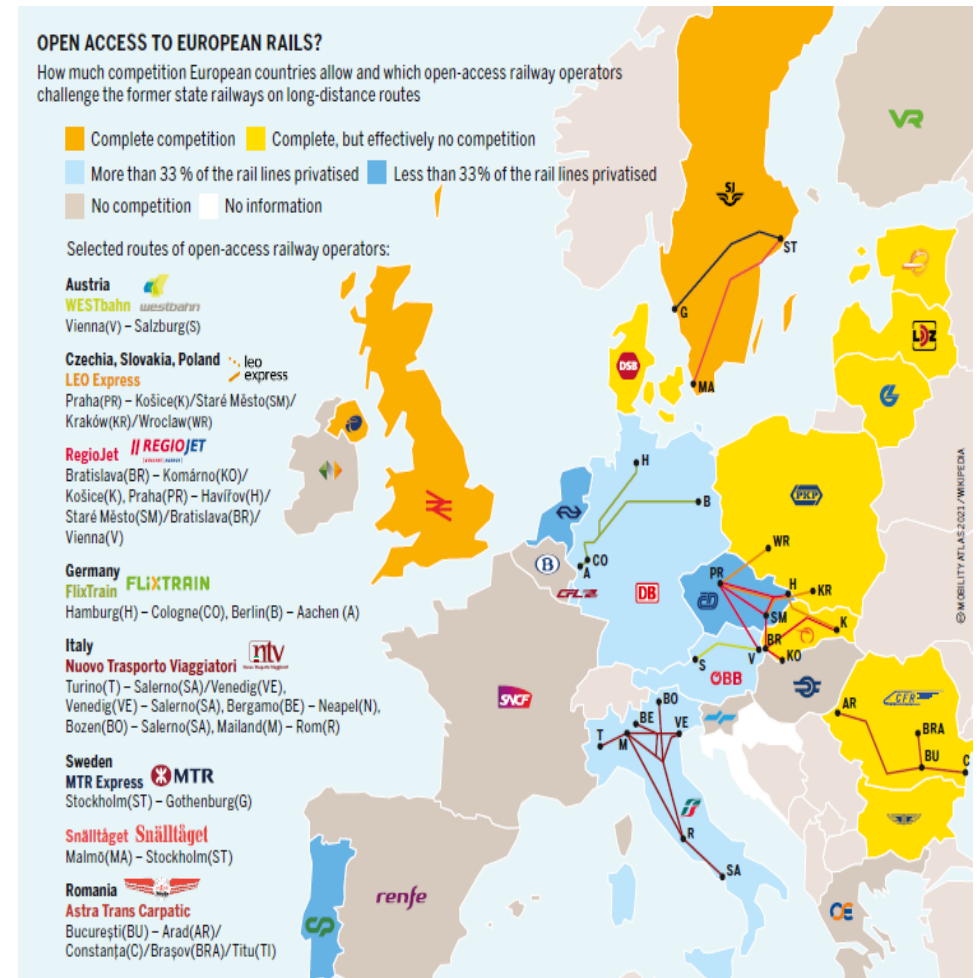
Europæisk konkurrencelovgivning svækker driftsøkonomien i grænseoverskridende togrejser

Forskellige nationale lovgivninger omkring togdrift i Europa gør det besværligt at **rejse med tog** på tværs af de europæiske lande. Selvom det europæiske jernbaneagentur (ERA) arbejder på at gøre den europæiske togdrift mere flydende og ensrettet, er der på nuværende tidspunkt flere tekniske barrierer, der ikke er løst:

Den **største barriere** for **internationale togruter** skal findes i dårlig **driftsøkonomi**. Omkostningerne ved at drive togtrafik er typisk større end de indtægter, den genererer, og grænseoverskridende togtrafik er derfor svær at gøre rentabel. Der bliver for offentlig togtrafik givet tilskud via kørselskontrakter fra staten, men det kan ikke gives til grænseoverskridende trafik, medmindre der er tale om regionaltrafik på begge sider af grænsen. I henhold til EU's konkurrencelovgivning må der kun gives statslige subsidier til togtransport, hvis det understøtter pendlingstrafikken.

Det betyder helt konkret, at når DSB fx krydser landegrænsen til Tyskland på en rute til Hamborg, modtager de ingen statslig subsidiering, efter de har krydset landegrænsen, ligesom kommerciel fjerntogstrafik (Sverige) ikke modtager driftstilskud. Driftsøkonomisk hænger sådanne ruter derfor ikke sammen.

Grænseoverskridende forbindelser **kræver derfor bedre rentabilitet – fx gennem aftaler mellem de forskellige nationale myndigheder**, sådan at omkostningerne kan fordeles på tværs af togselskaberne.



Forskellige strøm- og signalforsyninger besværliggør internationale togruter



Tekniske barrierer

De to vigtigste **tekniske barrierer**, der besværliggør den transnationale togrift, er de europæiske landes **forskellige strømforsyninger og signalsystemer**

1) Materiel ift. strømsystemer mv.: Som illustreret på kortet til venstre har de europæiske landes jernbanenet forskellige strømsystemer. Det betyder helt konkret, at hvis et tog skal køre fra fx Tyskland til Danmark, vil det kræve et tog, der kan køre på begge strømsystemer (eller at man bruger dieseltog, som det aktuelt gøres), hvilket de færreste tog kan på nuværende tidspunkt, eftersom det er meget omkostningsfuldt. På kort sigt betyder det, at der kan opstå kapacitetsproblemer for de direkte afgang, fordi der er for få tog, der rent teknisk kan køre på tværs af to strømforsyningsnet. DSB er dog i gang med at købe større og flere tog, der netop har begge styresystemer, så kapaciteten forventes forøget inden for de nærmeste år.

2) Materiel ift. signalforsyning: Landene har også forskellige signalsystemer, som tilsvarende kræver, at togene er udstyret med begge systemer. Det kræver også, at togenes førere (lokomotivførere) skal være uddannet i begge signalsystemer og skal kunne tale de sprog, der anvendes nationalt i kommunikation med dem, der styrer signalerne. Derfor skifter man oftest lokomotivførere ved grænsen, hvilket også kræver et stop. Endvidere er det derfor også meget omkostningsfuldt i en planlægningskontekst at krydse landegrænser, eftersom de forskellige nationale operatører skal indgå i tæt koordination og planlægning.

De tre vigtigste adfærdsmæssige barrierer for fremtidige togrejser omhandler rejsetid, pris og forsinkelser

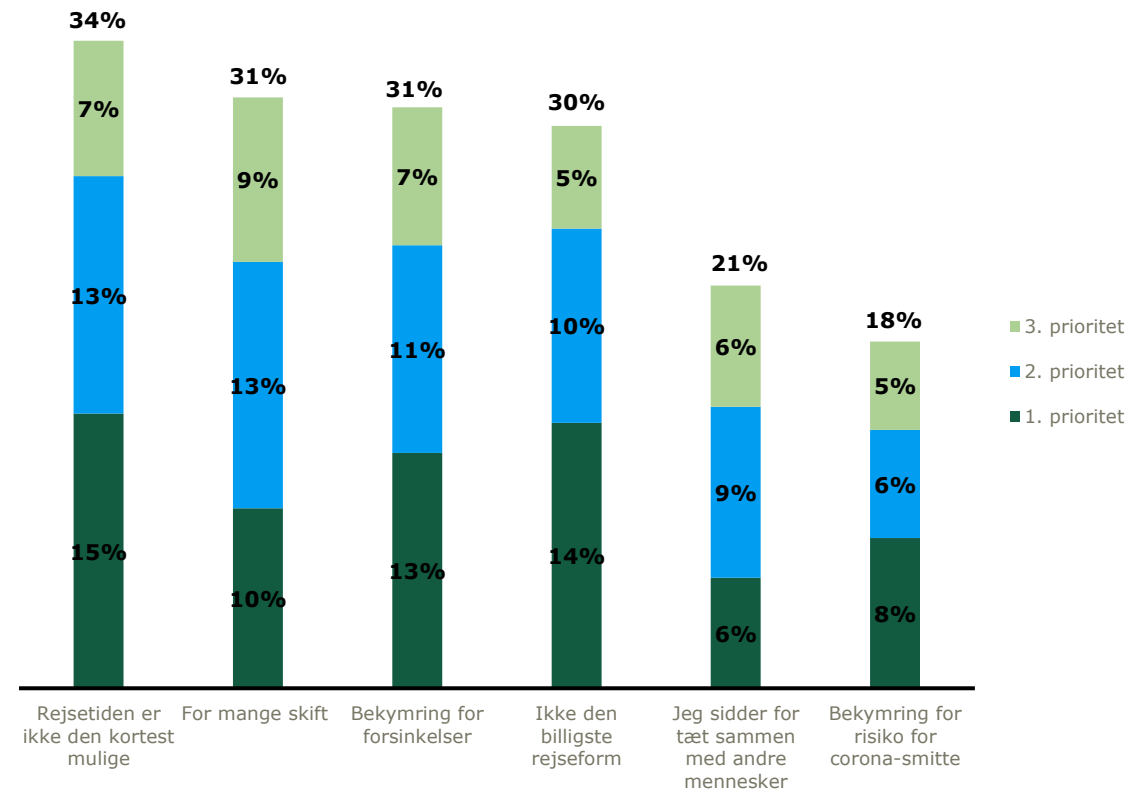
34 pct. af respondenterne angiver rejsetid som en barriere for at tage toget i fremtiden. Det er især respondenter fra Stockholm og respondenter i alderen 40-59 år (43%), der angiver dette som en barriere. Uforudsigelighed bliver nævnt som en bekymring fra fokusgrupperne i både Sverige og Tyskland, som trækker paralleller til længere rejsetid.

31 pct. af respondenterne angiver bekymring for forsinkelser som en barriere for at tage toget i fremtiden. Det gælder især respondenter fra Göteborg (41%) og respondenter med en kort uddannelse (36%). Bekymring for forsinkelser bliver fremhævet af både den tyske og svenske fokusgruppe, hvor især ubelejlige skift kan føre til usikkerhed omkring mistede forbindelser.

31 pct. af respondenterne angiver for mange skift som en barriere for at tage toget i fremtiden. Det er særligt respondenter fra Tyskland (38%), der angiver dette som en barriere.

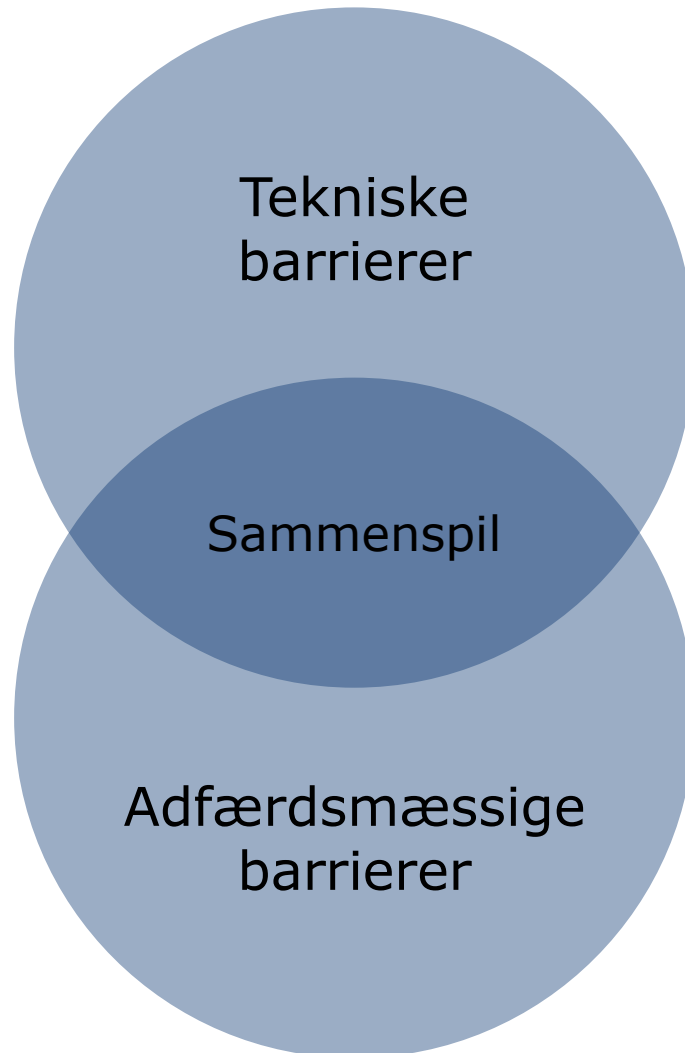
30 pct. af respondenterne angiver prisen som en barriere for at tage toget i fremtiden. Det er især respondenter fra Stockholm (44%) og respondenter med en lang uddannelse (46%), der angiver dette som en barriere. SJ's dynamiske prissætning gør, at fokusgrupperne i Sverige fremhæver vanskeligheden ved at finde billige billetter, eftersom man skal være ude i god tid.

De 6 vigtigste barrierer for at taget toget i fremtiden



Spg. 16: Hvad ser du som de 3 største hindringer for, at du vælger tog som primært transportmiddel til din storbyrejse til København? (kryds op til tre svarmuligheder af). N=3.025

Tekniske og adfærdsmæssige barrierer spiller sammen og forstærker hinanden



Sammenspillet mellem tekniske og adfærdsmæssige barrierer

- De tekniske barrierer kan på den ene side være årsag til de adfærdsmæssige hindringer, der er ved at bruge toget. På den anden side kan den manglende villighed til at tage toget hæmme udviklingen i fremtidens togdrift og derved fortsat opretholde de mange tekniske barrierer.
- Fx kan årsagen til bekymringer for forsinkelser og lang rejsetid være et udtryk for, at der er få direkte forbindelser mellem Hamborg og København, som gør, at det typisk vil være forsinkelser og lang rejsetid ifm. togsift.
- At løse de **tekniske barrierer** vil derfor også påvirke det, vi ser som **adfærdsmæssige barrierer**, fx gennem færre forsinkelser og kortere rejsetid.
- En højere villighed til at køre med tog vil den anden vej rundt også øge kravene til, og udviklingen af, fremtidens togdrift. Et større markedspotentiale vil derfor øge udvikling og innovation inden for togdrift, som på den måde vil lempe de tekniske barrierer grundet højere efterspørgsel.



VIDEN OM MARKEDSFØRING

Information om klima kan indgå i fremtidige markedsføringskampagner

Information om klima virker

Generelt viser både panelundersøgelse og fokusinterviews, at klimavenlighed er en drivkraft for i fremtiden at vælge tog til storbyrejser til København.



De respondenter, der har modtaget et informationsinput om tog som værende en bæredygtig transportform, bliver både i Stockholm og Berlin mere åbne for at angive klimavenlighed som drivkraft for at vælge tog i fremtiden. Det kan pege på et potentiale for styrket markedsføring om tog som klimavenlig transportform. Markedsføring kan evt. målrettes de undergrupper, der er mest modtagelige for budskabet – særligt svenske kvinder og højtuddannede svenskere.

- I Berlin er der på tværs af køn, alder og uddannelsesniveau en positive sammenhæng mellem informationsinput om tog som klimavenlig rejseform og valg af klimavenlighed som drivkraft. Sammenhængene er dog statistisk insignifikante.
- I Stockholm er især kvinder, der er blevet eksponeret for informationsinput, mere åbne overfor at angive klimavenlighed som en drivkraft til at tage toget i fremtiden. De angiver i 12 pct. højere grad klimavenlighed som en drivkraft sammenlignet med de respondenter, der ikke har modtaget informationsinput. Det samme er gældende for respondenter i Stockholm med en lang uddannelse, eftersom de i 8 pct. højere grad angiver klimavenlighed som en drivkraft sammenlignet med de respondenter, der ikke har modtaget input.

Information om rejsetid giver tvivlsomme resultater



På tværs af både Stockholm og Berlin ses det, at de respondenter, der modtager information om, at rejsetidsforskellen mellem tog og fly er minimal, er mindre tilbøjelige til at acceptere lange rejsetider. Respondenterne i både Stockholm og Berlin angiver gennemsnitligt en halv times lavere accepteret rejsetid sammenlignet med de respondenter, der ikke modtager input.



LITTERATURLISTE

Litteraturliste

- Civitas (2020): Tourism and mobility, challenges and lessons learned
- COWI (2018): Dialog om udenlandske turisters anvendelse af kollektiv transport
- Det Nationale Turismeforum (2019): Statusanalyse af turismens udvikling og konkurrenceevne
- Det Nationale Turismeforum (2020): Statusanalyse af turismens udvikling og konkurrenceevne
- European Travel Commission (2021): Handbook on Tourism Forecasting Methodologies
- European Travel Commission (2021): Monitoring sentiment for domestic and intra-european travel
- Jensen, Scarles & Cohen (2015): A multisensory phenomenology of interrail mobilities
- Kozłowski, Pawełczyk & Piotrowska-Piątek (2019): Innovativeness of railway transport in the context of the development of tourism in Poland
- Nordea Invest (2020): Fremtidens turisme: Kommer vi igen til at rejse, som vi gjorde før?
- Ram, Gal-Tzur & Rechavi. Journal of Transport Geography (2021): Identifying attributes of public transport services for urban tourists: A data-mining method
- Ritzau (2020): Undersøgelse: Sådan vil danskerne ændre rejsevaner efter Corona-krisen
- Seismonaut (2017): Internationale turisters brug af offentlig transport i hovedstadsområdet
- Tomej & Liburd (2020): Sustainable accessibility in rural destinations - a public transport network approach
- UNWTO (2020): Global Guidelines to Restart Tourism
- VisitDenmark (2020): Markedsmonitor under Covid-19 (Tyskland, Norge, Sverige, Holland)
- VisitDenmark (2020): Turisme og bæredygtighed (Norge, Holland, Sverige)
- VisitDenmark (2021): Hvem er de grønne idealister?
- VisitDenmark (2021): Danmark i top i forhold til corona-ansvarlighed
- VisitDenmark (2021): Kendskab, attraktivitet og rejselyst
- Wonderful Copenhagen (2021), Comeback Copenhagen

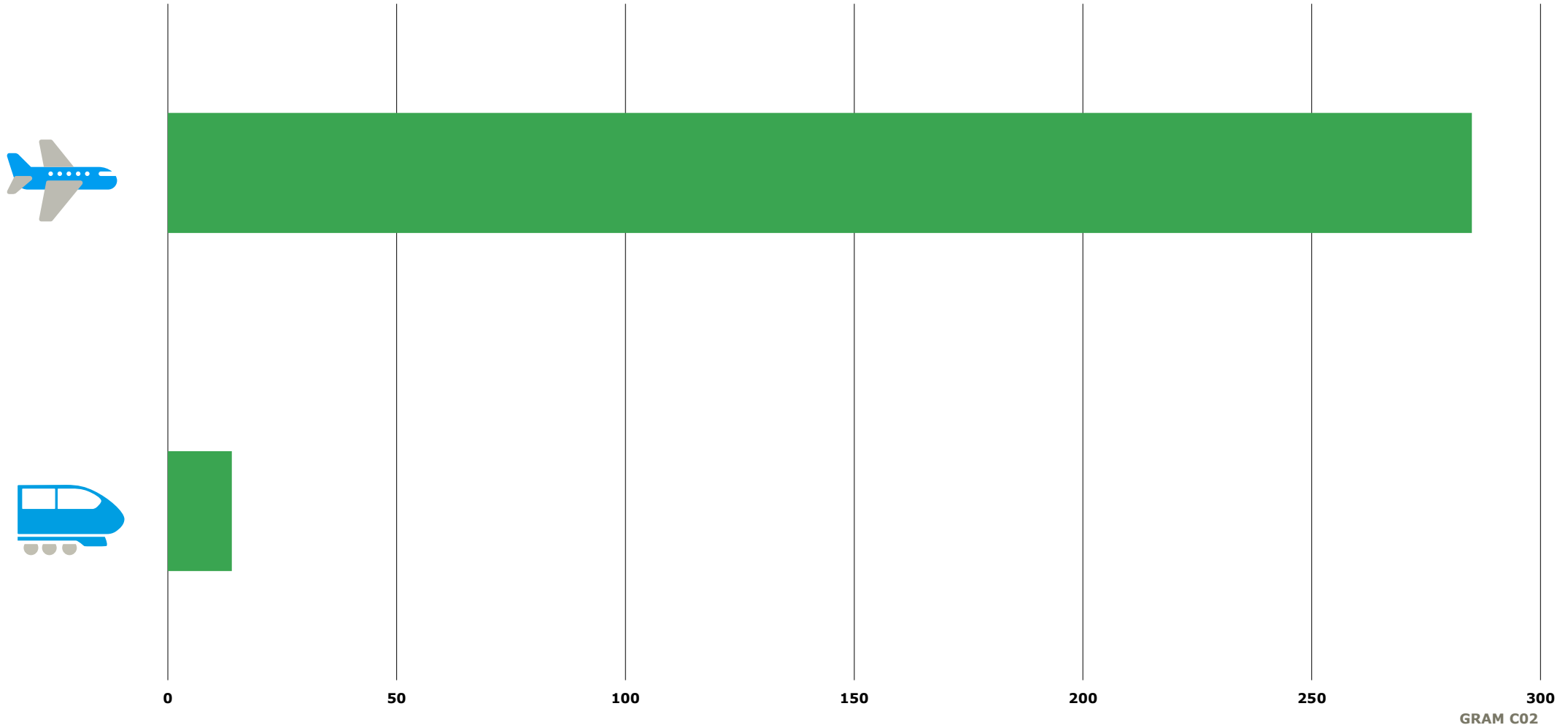


APPENDIX

Input til survey eksperiment

Vidste du, at du udleder ca. 20 gange så meget CO2 per rejst km, når du vælger fly fremfor tog

GRAM CO2 UDLEDT PR REJST KM MED HENHOLDVIS FLY OG TOG



Input til survey eksperiment

VIDSTE DU AT TOGTUREN **STOCKHOLM-KØBENHAVN** KUN TAGER OMKRING **1,5 TIMER** LÆNGERE END FLYVETUREN? UNDER TOGREJSEN HAR DU OGSÅ LÆNGERE UFORSTYRRET REJSETID TIL AT SLAPPE AF, FORDYBE DIG ELLER ARBEJDE

VIDSTE DU AT TOGTUREN **BERLIN-KØBENHAVN** KUN TAGER OMKRING **3 TIMER** LÆNGERE END FLYVETUREN? UNDER TOGREJSEN HAR DU OGSÅ LÆNGERE UFORSTYRRET REJSETID TIL AT SLAPPE AF, FORDYBE DIG ELLER ARBEJDE

Spørgeramme

Spørgerammen er opbygget omkring følgende hovedtemaer:

- A. Screeningsspørgsmål
- B. Brug af tog som primært transportmiddel til storbyrejse
- C. Valg af transportmiddel til storbyrejser
- D. Potentiale for tog som primært transportmiddel på storbyrejse til København
- E. Drivkræfter og barrierer for tog som primært transportmiddel på storbyrejse til København

A) [SCREENINGSSPØRGSMÅL]

1. Har du indenfor de seneste 5 år besøgt og overnattet i en udenlandsk storby? Det kan enten være i forbindelse med ferie/fritid eller som led i dit arbejde?

- a. Nej (Væk)
- b. Ja, ferie/fritid
- c. Ja, arbejde
- d. Ja, en kombination af de to

B) [BRUG AF TOG SOM TRANSPORTMIDDEL TIL STORBYREJSER?]

- 2. På en af disse storbyrejser, brugte du da tog som det primære transportmiddel til storbydestinationen (internationale togruter og ikke lokalbaner og metro)? Det kan både være som enkeltstående besøg eller som led i længere rejse?
 - Ja (→ til spørgsmål 3 og 4)
 - Nej (→ spørgsmål 5)

- 3. Hvis ja i 2. På din seneste storbyrejse med tog, hvem var da din rejsepartnere?
 - partner/ægtefælle og børn
 - kun børn/barn
 - Kun partner/kæreste/ægtefælle
 - Venner eller andet familie
 - Kollegaer
 - Rejste alene
 - Andre

4. Hvis ja i 2: Har du på en eller flere af disse storbyrejser med tog besøgt og overnattet i København?

- Ja
- Nej

VIDSTE DU, AT DU UDLEDER CA. 20 GANGE SÅ MEGET CO₂ PR. REJST KM NÅR DU VÆLGER FLY FREM FOR TOG?

INDSÆT SAMMEN MED BILLEDE

C. [VALG AF TRANSPORTMIDDEL TIL STORBYREJSER]

Nu skal det handle om hvad der har betydning for dit valg af transportmiddel når du tager på storbyrejse til udlandet:

- 5. Du skal tænke på din *seneste storbyrejse* til en udenlandsk storby. Hvad var det primære formål med denne rejse?: *Kryds af*
 - Ferie / weekendture

- Arbejde
 - En kombination af ferie og arbejde/weekendture
 - Andre, angiv venligst: _____
- 6. På din seneste storbyrejse, hvad var da dit primære transportmiddel til destinationen?
Kryds af
- Fly
 - Tog
 - Bus
 - Bil
 - Andet

7. Du valgte [*indsæt svar fra spg. 6*] som transportmiddel på seneste storbyrejse. Hvor vigtige var følgende parametre for dit valg af transportform på din seneste storbyrejse? Angiv på følgende skala [*meget vigtig/vigtigt/ hverken eller/lidt vigtigt/ikke vigtig/ikke relevant eller ved ikke*]:

- Kort rejsetid
- max 1 skift
- billigste mulighed (pris inklusive bagage og transfer mellem afgangsteder)
- nem adgang til portal for bookning af rejse og køb af billet
- en rolig rejseform
- mulighed for at opleve noget undervejs (stå af undervejs, falde i snak med medpassagerer mv.)
- tillid til, at transportmidlet ankommer og afgår til den angivne tid
- god hygiejne
- klimavenligt transportform
- nemt at rejse med børn

8. → Hvis tog valgt som primært transportmiddel i spm. 6: I forbindelse med din togrejse til en storby, angiv venligst hvor (*meget enig/enig/hverken enig eller uenig/uenig/meget uenig/ved ikke eller ikke relevant*) du er i følgende udsagn:

- Jeg kunne have min bagage med uden problemer
- Toget afgik til tiden
- Toget ankom til tiden
- Det var nemt at finde ud af, hvorfra toget gik
- der var tilpas med plads i togkupeen
- Jeg havde komfortable siddeforhold
- Jeg oplevede god hygiejne i togvognen
- Der var gode og rene toiletforhold
- Jeg oplevede togturen som behagelig
- Mine medpassagerer tog hensyn
- Jeg kunne købe den mad og drikke, jeg behøvede under turen
- Jeg kunne arbejde uforstyrret
- Der var gode forhold for at rejse med børn

→ Herefter ledes respondenterne til blok D

9. → Hvis respondenterne *ikke* har valgt tog i spm. 6: Du valgte [*indsæt svar fra spg. 6*] som transportmiddel på seneste storbyrejse. Undersøgte du muligheden for at rejse med tog?

- Ja
- Nej – Men overvejede det
- Nej

10. → Hvis respondenterne *ikke* har valgt tog i spm. 6:

Hvad kunne have fået dig til i stedet at vælge tog som transportmiddel på denne rejse? (angiv de tre vigtigste)

- Prisen skulle have været lavere
- At der havde været en samlet bookingportal
- At der var færre skift
- At rejsetiden var kortere
- At det er nemt at have min bagage med
- Større viden om at toget er en bæredygtig rejseform
- Kendskab til tog som rejseform

- Garanteres passagerrettigheder ved aflysning og forsinkelse
- At der var en direkte forbindelse
- Jeg vil ikke overveje tog (unikt kun et svar)
- Ingen af overstående (unikt kun et svar)

VIDSTE DU AT TOGTUREN STOCKHOLM-KØBENHAVN KUN TAGER OMKRING 1,5 TIMER LÆNGERE END FLYVETUREN? UNDER TOGREJSEN HAR DU OGSÅ LÆNGERE UFORSTYRRET REJSETID TIL AT SLAPPE AF, FORDYBE DIG ELLER ARBEJDE.

D. [POTENTIAL ET FOR TOG SOM PRIMÆRT TRANSPORTMIDDEL PÅ STORBYREJSE TIL KØBENHAVN]

11. Hvor sandsynligt vil det være at du inden for de næste to år vil besøge København som led i de følgende formål. Angiv på en skala fra [*meget sandsynligt/ sandsynligt/hverken eller/mindre sandsynligt/ikke sandsynligt/ved ikke eller ikke relevant*]

- Privatturisme eller besøg hos venner eller familie
- Arbejde
- Kombineret arbejde og privatturisme
- Andet

12. Hvor sandsynligt vil det være at du anvender tog som primært transportmiddel til storbybesøg i København? Det kan både være som enkeltstående besøg eller som led i længere rejse hvor København er en ud af flere destinationer:

- Meget sandsynligt → *gå til E*
- Sandsynligt → *gå til E*
- Hverken / eller → *spg E*
- Mindre sandsynligt → *spg 13*
- Ikke sandsynligt → *spg 13*
- Ved ikke/ikke relevant → *spg 13*

13. Hvilken anden transportform ser du som mere sandsynlig du vil bruge på en fremtidig storbyrejse til København.

- Fly
- Bus
- Bil
- Andet

E. [DRIVKRÆFTER OG BARRIERER]:

Du skal nu forestille dig at du er ved at planlægge en storbyrejse til København:

14. Hvad kan i den forbindelse få dig til at vælge toget som dit primære transportmiddel til København? (*Angiv de tre vigtigste faktorer*)

1. togrejser er klimavenlige
2. jeg kan ankomme direkte i bycentrum
3. togrejser er billigere end andre transportformer
4. der er mulighed for at stoppe og se noget undervejs
5. toget er mindre stressfyldt end at flyve/køre i bil
6. jeg kan arbejde eller læse uforstyrret under rejsen
7. jeg kan tale med andre passager undervejs
8. jeg kan spare en hotelovernatning ved brugen af nattog
9. der er en international bookingplatform hvor jeg kan vælge og booke min rejse
10. jeg kan tage større mængder bagage med mig
11. andet
12. Jeg ser slet ikke toget som interessant som transportmiddel (→ afslut spørgeskemaet)

15. *Prioriter nu de tre valgte faktorer i med tal fra 1-3)*

16. Hvad ser du som de 3 største hindringer for at du vælger tog som primært transportmiddel til din storbyrejse til København? (*kryds op til tre svarmuligheder af*)

1. jeg savner en international bookingportal
2. bekymring for forsinkelser
3. ikke den billigste rejseform
4. rejsetiden er ikke den kortest mulige
5. for mange skift
6. jeg kan ikke have al min bagage med
7. bekymring for risiko for corona-smitte
8. jeg sidder for tæt sammen med andre mennesker
9. jeg savner muligheden for at købe mad under rejsen
10. jeg er ikke vant til at rejse med tog
11. andet

17. *Prioritere de tre valgte faktorer med tal fra 1-3)*

18. Toget er interessant som primært transportmiddel, når jeg rejser med (*kryds af, max tre*)

- familie inkl. børn
- børn (uden øvrige rejsepartnere)
- partner/kæreste/ægtefælle
- venner
- andet familie
- kollegaer
- andre
- Alene

19. Hvad er det maksimale antal togs skift du vil acceptere hvis du skulle tage dagtoget til København?

- 0 skift
- 1 skift
- 2 skift
- 3 eller flere skift

20. Hvad er den maksimale rejsetid du vil acceptere hvis du skulle tage dagtoget til København? (dropdown)

- 1 time
- 2 timer
- 3 timer
- 4 timer
- 5 timer
- 6 timer
- 7 timer
- 8 timer
- 9 timer
- 10 timer eller mere