

København H
Copenhagen Central Station

RAPPORT, MAJ 2025

Status på Togturisme 2025

Udarbejdet i samarbejde mellem
Wonderful Copenhagen og
Implement Consulting Group

wonderful
copenhagen

IMPLEMENT
CONSULTING GROUP

Indholdsfortegnelse

1	Introduktion	4
1.1	Om togturister der rejser til København og andre storbyer	4
1.2	Turismetrends og indvirkning på togturisme	5
1.3	Andre Europæiske turistorganisationer	6
2	Den togrejsende.....	7
2.1	Rejsetidssammenligning	7
2.2	Prissammenligning	8
2.3	Bekvemmelighed	9
2.4	Bæredygtighed	10
3	Togoperatøren	11
3.1	Nuværende og planlagt udbud af international trafik.....	11
3.2	Togoperatørens økonomiske regnestykke	12
3.3	International trafik i en Europæisk sammenhæng	13
4	Rammerne for internationale tog	14
4.1	Kanaladgang for internationale tog	14
4.2	Landespecifik jernbaneinfrastruktur	15
5	Muligheder for at fremme togturisme	17
6	Kildehenvisninger	19



Rapport om togturisme blev udført i samarbejde mellem Wonderful Copenhagen og Implement Consulting Group, igangsat i januar 2025 og afsluttet i marts 2025. Det primære mål med dette projekt er at vurdere tilstanden af togturisme i 2025 og eventuelt lægge grunden for et partnerskab, der kan styrke togturisme til, fra, og via hovedstadsregionen i Danmark.

Denne rapport bygger videre på den analyse, der blev udarbejdet af Rambøll i 2022, som dannede et vigtigt grundlag for den videre undersøgelse og anbefalinger i nærværende rapport.

—

“At reise er at leve” skrev H.C. Andersen på omtrent samme tid som den første jernbane blev grundlagt i Danmark mellem København og Roskilde – og her knap 180 år senere er jernbanen relevant som aldrig før. Med stigende fokus på bæredygtig transport har jernbanen oplevet passagerfremgang det seneste år – og særligt har den internationale trafik oplevet øget opmærksomhed samt fremgang.

Denne rapport indeholder dette faktagrundlag opdelt i fem sektioner

- Turisme til København
- Den togrejsende til København
- Togoperatøren og togturisme
- Rammerne for internationale tog
- Mulighederne for vækst

1 Introduktion

Turisme i København og andre større danske byer har oplevet stabil vækst drevet af globale rejsetendenser, tiltrækningen af byernes tilbud – såsom kulturelle oplevelser, gastronomi, shopping, events og aktivitetsmuligheder – samt et stærkt fokus på bæredygtighed. I Storkøbenhavn er antallet af hotelovernatninger for ikke-danskere steget med gennemsnitligt 4 % om året siden 2017 – inklusive et fald under COVID-pandemien – til ca. 9,3 millioner overnatninger i 2024.

Som storbyturisme bliver stadig mere relevant inden for det bredere rejselandskab, giver forståelsen af rejsemønstre, motivationer og adfærd hos turister, der besøger disse byer – især dem, der ankommer med tog – værdifulde indsigter til at forme fremtidige strategier for hvordan man kan øge togturismen. De følgende afsnit giver et overblik over turisme i København, fremhæver tendenser, skitserer vigtige turistsegmenter og udforsker rejseformers rolle og bredere europæiske indsatser i at fremme bæredygtig togturisme.

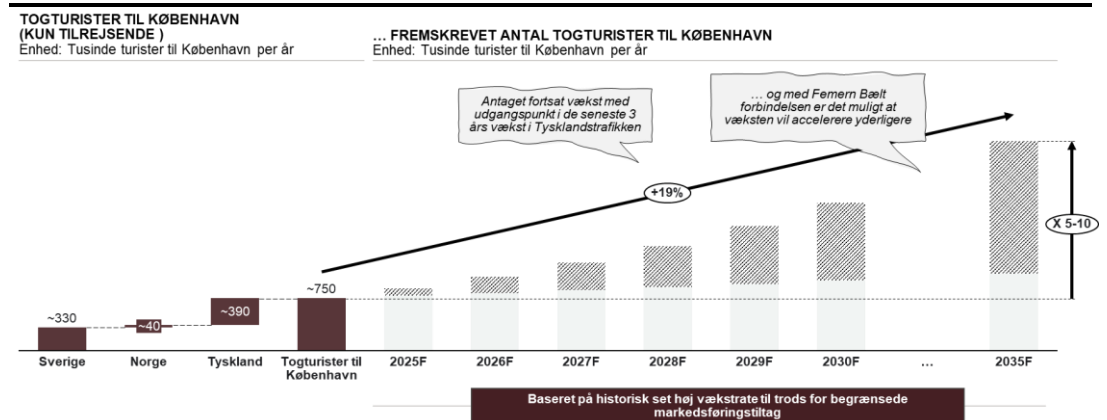
1.1 Om togturister der rejser til København og andre storbyer

Turismen i København og andre større danske byer har oplevet betydelig vækst gennem årene. I 2024 stammede cirka 40 % af overnatningerne i Storkøbenhavn fra destinationer, der potentielt er tilgængelige med tog – baseret på en rejsetid, der ligger inden for det tidsrum (typisk 6–8 timer), som rejsende generelt er villige til at acceptere for dagtogsrejser.

Væksten i turismen er drevet af en række faktorer, herunder byens stærke fokus på bæredygtighed og dens velrenommerede brand som en attraktiv rejsedestination. Ser man på togturisme, så blev det i en analyse af togrejsende med DSB mellem Danmark og Tyskland estimeret, at omkring 390.000 rejsende var internationale togturister, der rejste til og fra Danmark. Det samlede antal togturister anslås at ligge mellem 612.000 og 755.000, når man også medregner rejsende fra Stockholm (og det nordlige Sverige) samt Norge.

Antallet af internationale rejsende til København fra Tyskland forventes at stige betydeligt, især med den forventede færdiggørelse af Femern Bælt-tunnelen i 2029, som forventes yderligere at reducere rejsetiderne og forbedre forbindelsen mellem Danmark og Centraleuropa med ca. 2 timer. Rejsetiden til byer som Hamborg vil dermed komme ned på kun ca. 2,5 timer, hvilket gør tog til et attraktivt alternativ til fly og bil.

Som man kan se på Figur 1, så ser man potentielt ind i en 5-10-dobling af nuværende togtrafik til internationale destinationer såfremt denne vækst fortsætter, hvilket ikke er urealistisk givet trends, øget markedsføringsfokus samt infrastrukturinvesteringer på området.

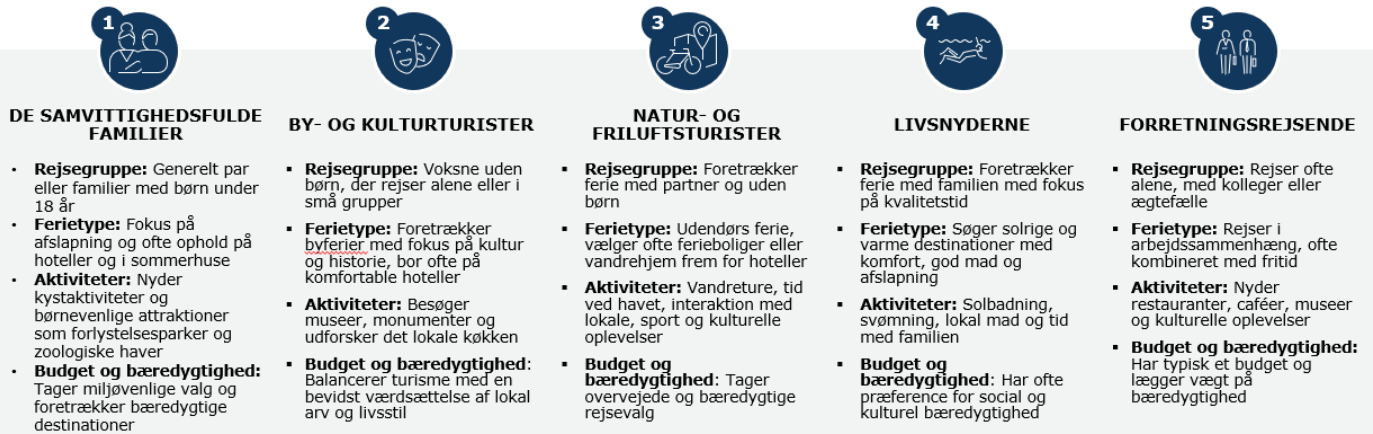
Figur 1, Antal togturister samt muligt vækstscenarie

1.2 Turismetrends og indvirkning på togturisme

Væksten i turismen til København og andre større danske byer er primært drevet af fire nøgletrends. 1) Bæredygtige rejser, som afspejler en voksende præference for miljøbevidste valg, hvor besøgende har til hensigt at efterlade destinationer i en bedre tilstand end da de ankom. 2) Kulinarisk fordybelse, som fremhæver den øgede interesse for lokal madkultur og autentiske gastronomiske oplevelser. 3) "Coolcations" er en voksende tendens drevet af øget klimabevidsthed, vælger turisterne køligere nordiske destinationer frem for traditionelt varmere regioner. Endelig 4) Fjernarbejde, eller *bleisure*, giver rejsende mulighed for at kombinere forretning og fritid, understøttet af fleksible forhold på arbejdspladsen og digitalisering.

Med fokus på turister, der er relevante for togturisme i København, kan fem nøglesegmenter identificeres, baseret på VisitDenmarks eksisterende markedssegmentering. Mens alle segmenter er påvirket af den stigende interesse for bæredygtig storbyturisme, varierer deres specifikke karakteristika og præferencer.

Figur 2, Turist segmenter



1.3 Andre Europæiske turistorganisationer

Andre turistorganisationer i Europa fremmer aktivt bæredygtige rejseformer med et stærkt fokus på miljøvenlige initiativer. Togturisme bliver i stigende grad set som et nøgleområde for vækst, understøttet af bestræbelser på at forbedre dens attraktivitet. Uden for Danmark sigter flere initiativer mod at gøre togrejser mere attraktive ved at forbedre pris, sikre større komfort ombord – såsom at tilbyde Wi-Fi og bedre faciliteter ombord – og holde rejsetiderne inden for maksimalt 6-8 timer (siddende) – mens liggevogne kan understøtte længere rejser. Disse bestræbelser suppleres af kampagner, der fremhæver værdien af togrejser og involverer samarbejde med togoperatører i hele Europa for at styrke forbindelserne på tværs af grænserne. Europæiske turistorganisationer peger dog også på flere udfordringer ved at udvide international jernbanetransport.

Nøglebarrierer som der peges på omfatter finansieringsbegrænsninger og infrastrukturelle uoverensstemmelser på tværs af grænser, som fortsat komplicerer udviklingen og skalerbarheden af international togtransport.

2 Den togrejsende

Ser man samlet set på rejsestatistikker viser en undersøgelse fra Wonderful Copenhagen at mere end 70% af internationale rejsende vælger at flyve til København, mens kun 10% vælger toget. Denne umiddelbare markante forskel er dog drevet af togets begrænsede relevans for langt de fleste afrejsedestinationer. Tal fra Københavns Lufthavn (2024) angiver fx at der var 650.000 ankomster fra Stockholm – til sammenligning (som angivet i sektion 1.1) var der i samme tidsrum ca. halvt mange der valgte toget som transportmiddel – altså en faktor 2:1.

Når rejsende skal vurderer deres transportmuligheder, baserer de det typisk på fire nøglekriterier: **Rejsetid, Pris, Bekvemmelighed og Bæredygtighed**. Det følgende afsnit giver indsigt i togrejser og hvordan det sammenlignes med andre transportformer på tværs af disse fire faktorer.

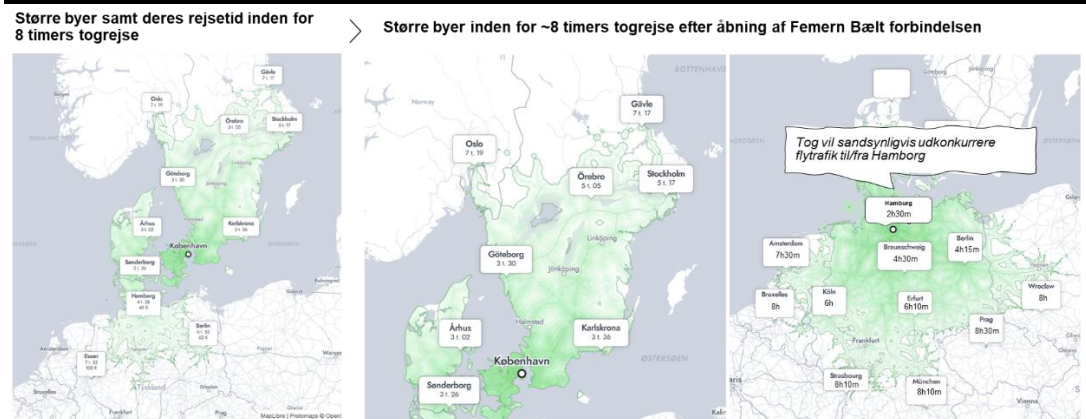
2.1 Rejsetidssammenligning

Rejsetid er en kritisk faktor i rejsendes valg af transportmiddel, især for langdistancerejser. Indsigter fra eksperter interviews i forbindelse med denne undersøgelse peger på, at rejsende i gennemsnit ikke er villige til at bruge mere end 6-8 timer på en togrejse for at nå deres destination (for rejser om dagen, siddende).

En analyse af destinationer, der er tilgængelige inden for denne tidsramme, viser, at byer som Oslo, Stockholm, Göteborg, Hamburg og Berlin kan nås med tog fra København på under syv timer. Men på trods af at være inden for den acceptable rejsetid med tog, forbliver flyrejser en stærk konkurrent, der tilbyder flyvetider på cirka en time til og fra København – hvilket reducerer den samlede rejsetid betydeligt og øger dens appel som en foretrukken transportform.

Faktorer som transport til og fra lufthavnen, ventetid før flyvning, indtjekningsprocedurer og bagageudlevering bliver ofte overset, når man sammenligner forskellige transportformer. Tillægges transport til og fra lufthavn samt ophold i lufthavn, øges den samlede rejsetid med fly i gennemsnit med 2,8 timer. Denne justering gør togrejser betydeligt mere konkurrencedygtige på ruter som Hamburg og Stockholm, hvor de samlede rejsetider begynder at nærme sig dem for flyrejser.

En væsentlig forandring på rejsetid kommer i forbindelse med Fehmarn-forbindelsen som reducerer rejsetiden mellem København og Hamborg med ca. 2 timer, hvilket øger tilgængeligheden for direkte togforbindelser til en række storbyer i Tyskland, Benelux samt Polen inden for ca. 8 timer, hvilket er illustreret i Figur 3.

Figur 3, Rejsetid før og efter Fehmarn-togforbindelse

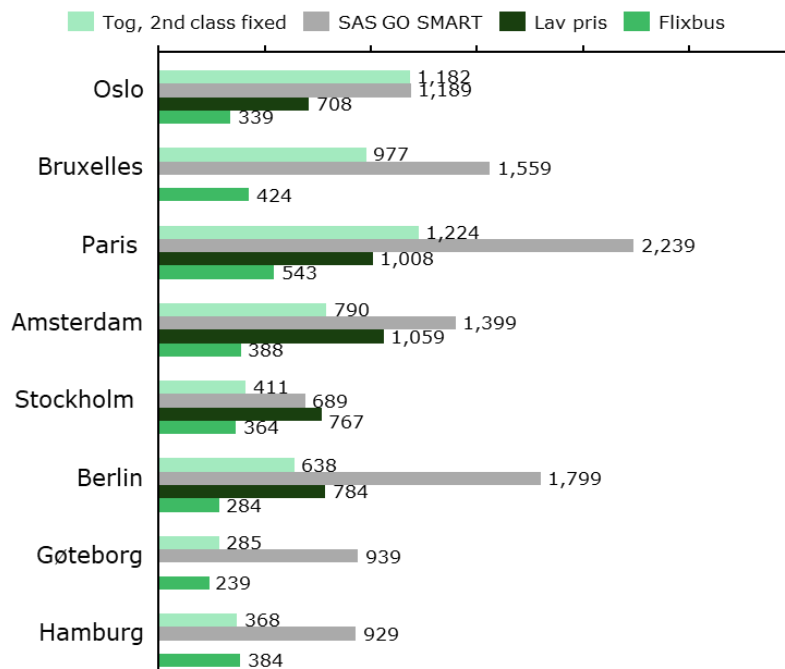
Kilde: Chronotrains.com, Implement analyse

2.2 Prissammenligning

Når man analyserer konkurrencedygtigheden af billetpriser på tog versus fly, spiller flere faktorer en stor rolle, herunder hvor lang tid i forvejen billetterne købes, typen af flyselskab, og om bagage er inkluderet eller ej.

En analyse af togpriser mellem København og Hamborg viser, at togpriserne forbliver relativt stabile over tid, mens flypriserne har tendens til at falde jo tidligere de bookes. Togpriserne ophører derfor med at være konkurrencedygtige, når de bookes mere end 6 uger i forvejen.

Som vist i figur 4, så viser en analyse af sommerpriser at på populære ruter til større europæiske byer som Oslo, Bruxelles og Paris der er togpriser generelt lavere end dem, der tilbydes af fuldserviceflyselskaber som SAS, men stadig højere end dem, der tilbydes af lavprisselskaber (selv når man medregner gebyrer for ekstra håndbagage). En detaljeret sammenligning afslører yderligere, at togpriser forbliver relativt konstante uanset afgangstid, mens flypriser kan variere betydeligt alt efter hvor attraktiv afgang er.

Fugur 4, Prissammenligning på tog- og flybilletter*DKK, enkeltbillet, København til udvalgte destinationer, inkl. håndbagage, 27. juni 2025*

Kilder: DSB (2025), SAS (2025), Google flights (2025), IM_ Analysis

I tillæg til de faktiske prisforskelle, er manglen på gennemsigtighed en barriere for at tilgå billetprodukterne på samme måde som man fx kender det fra flyindustriens sammenligningssider. Dette resulterer i at man er henvist til den enkelte togoperatør's hjemmeside.

Her kan den rejsende opleve at identiske togaftage prissættes og præsenteres på forskellige platforme. For eksempel forekommer der ofte prisforskelle på den samme billet når den købes via Deutsche Bahns (DB) hjemmeside sammenlignet med DSB's hjemmeside. Desuden kan udvalget af billettyper og prisoptioner variere mellem de to udbydere, selv for den samme rute. Disse uoverensstemmelser har potentiale til at skabe forvirring og komplicere bookingoplevelsen for rejsende, hvilket potentielt kan afskrække brugen af tog som et alternativ.

2.3 Bekvemmelighed

Bekvemmelighed omfatter komfortrelaterede faktorer såsom effektiv udnyttelse af tid ombord, antallet af skift og tjenester ombord. Internationale togrejser tilbyder mange fordele, der ofte overses – for eksempel ankommer man direkte til bycentre (i modsætning til lufthavne, der typisk er placeret i udkanten), muligheden for at

medbringe mere bagage og en mere arbejdsvenlig rejseoplevelse generelt.

Ser man på de nuværende internationale rejser direkte fra København til udlandet, så er de alle betjent med siddevogne med undtagelse af et gennemgående SJ-tog som dog ikke er markedsført i Danmark. Stockholm kan nås med sovevogn med forbindelse via Malmö. Ser man på internationale togoperatører, såsom Nightjet, lægges der stor vægt på bekvemmelighed for at tiltrække rejsende. De tilbyder et udvalg af billettyper og komfortmuligheder, der er skræddersyet til både familier og forretningsrejsende. På nogle ruter kan passagerer endda medbringe deres kæledyr eller biler.

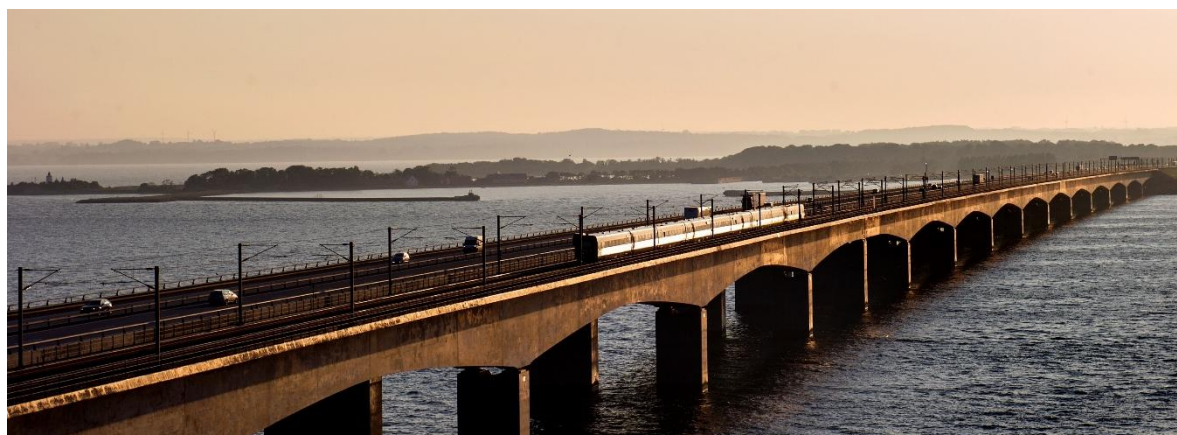
Dog kan togrejser blive betydeligt mindre bekvemme, når forbindelserne mislykkes, da passagerbeskyttelsesrettigheder er mere begrænsede sammenlignet med flyrejser. (Kilde: TÆNK (2023) samt TÆNK (2024)) Mange internationale togruter – såsom dem til Berlin, Oslo og Paris – er ikke direkte og kræver mindst ét skifte, hvilket øger risikoen for forsinkelser og forstyrrelser.

2.4 Bæredygtighed

At tage hensyn til bæredygtighed, når man vælger transportmiddel, bliver en stadig vigtigere faktor sammenlignet med tidligere. Tograjser er en af de mest miljøvenlige former for langdistancetransport og udleder i gennemsnit kun omkring 14% af den CO₂, som flyrejser producerer, hvilket gør det til et betydeligt mere bæredygtigt valg.

Rejsende fra byer som Oslo, Göteborg, Stockholm, Hamborg og Berlin genererer i gennemsnit 140 kg CO₂, når de flyver til København, sammenlignet med kun 3 kg, når de foretager den samme rejse med tog. (Kilde: ecotree (2025)) Denne markante forskel i udledninger gør togrejser til en stadig mere attraktiv mulighed for dem, der ønsker at reducere deres miljømæssige fodaftryk.

Bæredygtighed er blevet en nøgleovervejelse på tværs af de fleste turismesegmenter. Forretningsrejsende viser for eksempel stigende interesse i lavemissionsmuligheder, da mange virksomheder begynder at lægge større vægt på bæredygtighed i deres rejsepolitikker.



3 Togoperatøren

For at kunne vurdere rammerne og kravene for rentable internationale togforbindelser, er det nødvendigt at opnå en dybere forståelse af den nuværende internationale togtrafik. Dette inkluderer en forståelse af passagertal, ruter, rullende materiel og operatører, der betjener Danmark. Endelig undersøges de eksisterende internationale togetværk i Europa for at identificere mulige læringer, som kan drages ind i en dansk context.

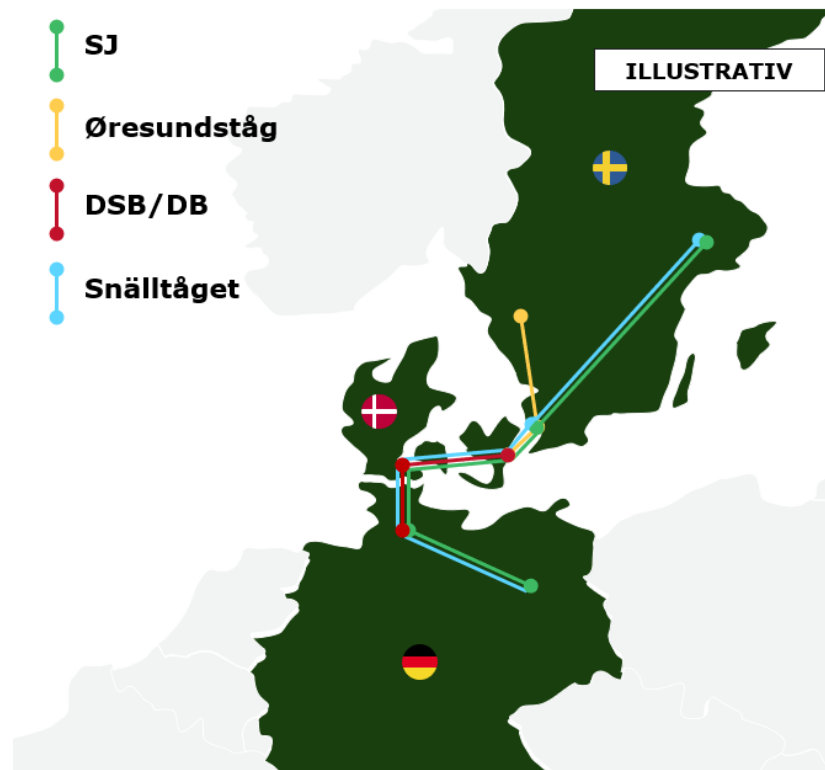
3.1 Nuværende og planlagt udbud af international trafik

Som nævnt i sektion 1, anslås mellem 600.000 og 750.000 internationale turister at rejse til København med tog årligt fra Tyskland, Sverige og Norge (eksklusiv lokaltrafik fra Sydsverige til København). Sammenlignet med fx DSB's samlede forretning, udgør den internationale trafik dog kun <2% af det samlede transportarbejde målt i personkm. Omsætningen fra internationale rejser vokser dog med en uforholdsmæssigt høj rate, med en anslået årlig vækstrate på op til 19% mellem 2022 og 2024 uden nævneværdige infrastrukturinvesteringer eller service- eller markedsføringstiltag.

København er i øjeblikket forbundet med direkte togforbindelser til internationale storbyer som Stockholm, Göteborg, Hamborg og Berlin (figur 5). På ruter opereret af SJ/RDC og Snälltåget er der tilgængelig rullende materiel med sovekabiner, hvilket gør de lange rejsetider mere komfortable for passagererne. På ruter opereret af DSB/DB anvendes konventionelle siddevogne (IC1). Dette skyldes primært manglen på subsidier til nattog i Danmark og Tyskland, hvilket gør det vanskeligt at opretholde en bæredygtig forretningsmodel for sådanne tjenester.

DSB har desuden kommunikeret planer om at udvide direkte internationale togforbindelser til Oslo, Göteborg, Berlin, Prag og Amsterdam inden 2027, baseret på de eksisterende tjenester til København. Derudover er der fra SBB/RDC kommunikeret en plan om at påbegynde direkte togforbindelse med sidde- og liggevogne mellem København og Zürich fra 1. halvår 2026.

Figur 5, Oversigt over ruter, der forbinder Sverige, Danmark og Tyskland
Marts 2025



Kilder: SJ (2025), Øresundståg (2025), DSB (2025), Snälltåget (2025), IM_Analysis

3.2 Togoperatørens økonomiske regnestykke

International trafik er som udgangspunkt *Open Access* trafik. Det vil sige, trafik som ikke er reguleret af en kontrakt mellem en trafikudbyder (fx Transportministeriet) og en trafikoperatør (fx DSB). Derfor modtager en togoperatør som udgangspunkt ikke subsidier for at udføre trafikarbejdet hvorfor det skal være stand-alone profitabelt for togoperatøren at udføre trafikarbejdet. Dog tillades det ofte at lade internationale tog udføre indenlandsk kontraktbestemt trafikarbejde såfremt de opfylder kontraktbetingelserne. Derfor er flere internationale togforbindelser alligevel delvis kontraktunderstøttet. Dette gør sig fx gældende for både DSB's og SJ's internationale tog til Hamborg/Berlin.

For at få økonomien til at hænge sammen er det derfor nødvendigt for operatøren at sikre en høj gennemsnitlig belægningsgrad i begge retninger. For en international togforbindelse med flere regionale stop undervejs forventes således at skulle have en gennemsnitlig belægningsgrad på minimum 40% i begge retninger for blot at tilbagebetale de direkte omkostninger forbundet med afgang. Dermed kræver lønsom, kommerciel drift med overskud en gennemsnitlig

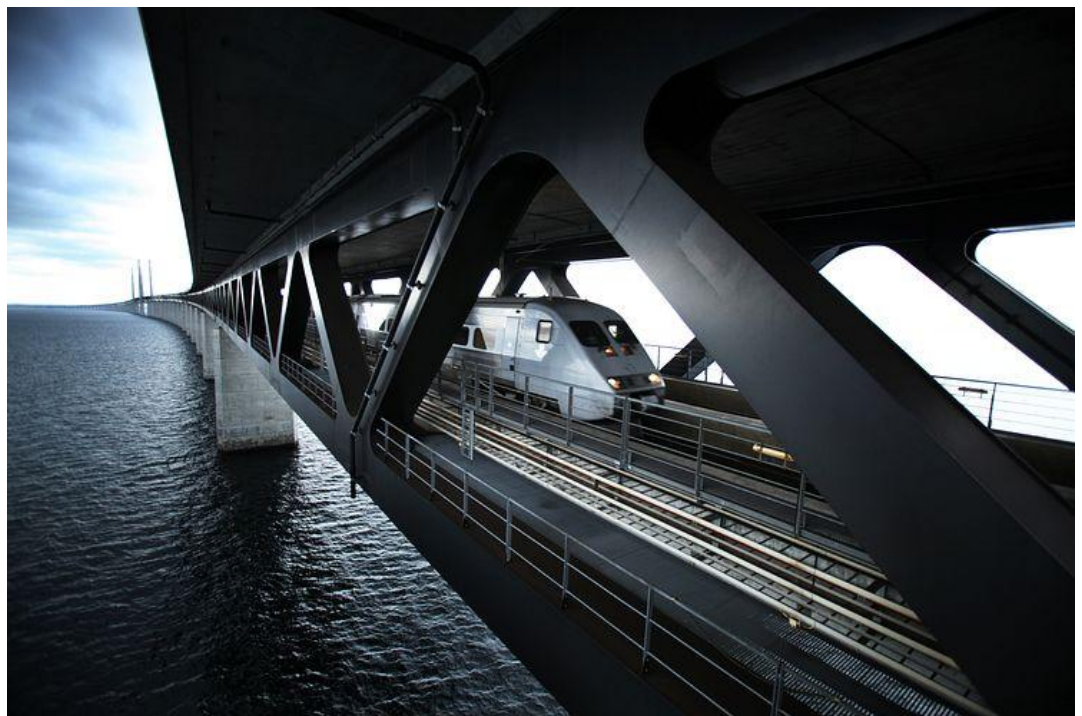
belægning der er væsentligt højere end de 40%. En af de større omkostningsdrivere er materielomkostningen som estimeres til ca. 2/3 af de direkte omkostninger per afgang som inkluderer finansiering, forsikring og afskrivninger på materiellet.

3.3 International trafik i en Europæisk sammenhæng

Mange europæiske byer har med succes etableret internationale togforbindelser og er nu godt integreret gennem både højhastigheds- og nattogstjenester.

Eurostar, TGV og ICE er eksempler på højhastighedstog, der forbinder lande som Frankrig, Schweiz, Italien, Belgien, Tyskland og Spanien. Disse tog er meget populære på grund af deres hastighed, komfort og hyppige afgange. Det er også alle eksempler på togservices der drives på kommercielle vilkår i direkte konkurrence med andre transportformer – og ses ofte som reelt alternativ til flytrafik.

Derudover, tilbyder nattogsoperatører som fx det østrigske ÖBB Nightjet bekvem langdistancerejse på tværs af Europa. Nightjet forbinder 13 europæiske lande og betjener cirka 1,5 millioner passagerer årligt. Det tilbyder en række billetmuligheder – fra standard siddevogne til mere premium private sovekupéer – hvilket sikrer fleksibilitet og imødekommer alle typer af rejsende.



4 Rammerne for internationale tog

Infrastruktur og gode rammebetingelser er forudsætninger for en effektiv jernbanedrift. Dette afsnit kortlægger rammerne for at sikre adgang til banen ("kanaltildeling"). Derudover kortlægges også de største tekniske infrastrukturudfordringer som international togoperatører står over for.

4.1 Kanaladgang for internationale tog

En af udfordringerne for internationale togforbindelser til og fra København er den begrænsede sporkapacitet ("kanaler"), der er til rådighed for nye internationale togafgange. Dette problem skyldes to primære faktorer: 1) den tilgængelige kapacitet på Københavns Hovedbanegård og 2) den nuværende politisk bestemte prioriteringsmekanisme af togtrafik i Danmark.

Kanaladgang til København: I øjeblikket opererer Københavns Hovedbanegård med cirka 60% af sin samlede kapacitet. Men i myldretiden — dvs. i tidsrummet mellem ca. kl. 6-9 og ca. kl. 14-17 — er der minimal eller ingen ekstra kanal til rådighed. Denne mangel på kapacitet i myldretiden blokerer effektivt for indgangen af internationale tog, hvilket næsten ikke efterlader plads til nye tjenester i disse spidsbelastningsperioder. For udvalgte togforbindelser hvor København er et stop på vejen – fx Stockholm-Berlin – øges kompleksiteten, da toget skal "vendes" på København H.

To alternative ankomststationer eksisterer til København H – København's Lufthavn samt København Syd (tidl. Ny Ellebjerg Station). København's Lufthavn udvides med en perron således at den har 4 perronspor for at imødekomme den øgede efterspørgsel. København Syd er fortsat under udvikling, men tilbyder allerede nu en gode skiftemuligheder til øvrige kollektive transportsystemer i hovedstaden. Dog er selve stationsmiljøet fortsat på et tidligt stadie. Der er dog – fra operatørsiden – et klart ønske om at afgang fra København H, da et af togets klare værditilbud er ankomst i bymidten på storbyer.

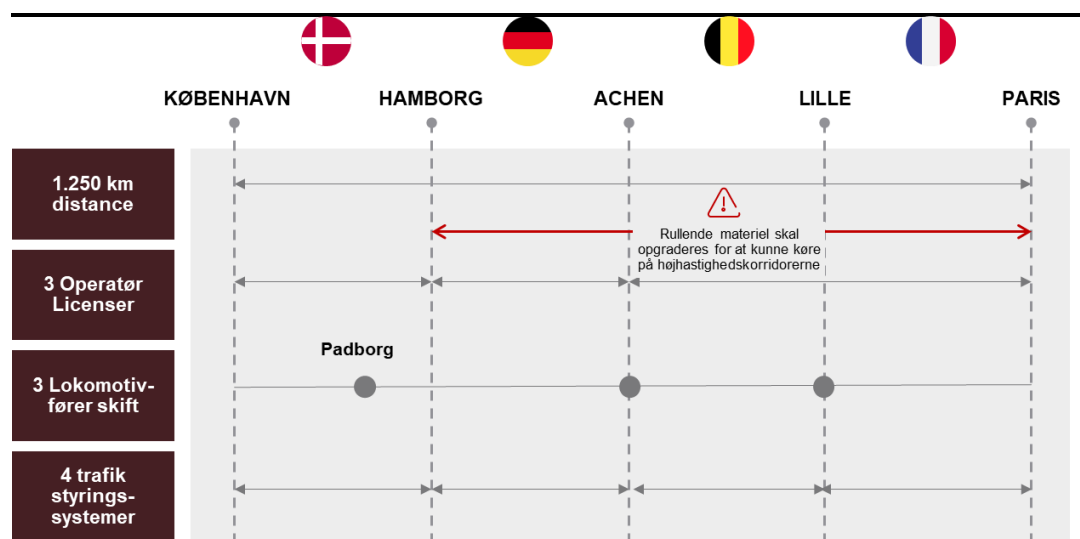
Kanaltildeling: Adgang til at køre tog på det danske skinnenet tildeles efter et defineret prioriteringssystem bestemt i Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler). International fragt gives den højeste prioritet for at sikre effektiv bevægelse af varer på tværs af grænserne. Offentlig service transport rangerer som nummer to, efterfulgt af kommerciel fragt og passagertrafik. Som resultat heraf bliver internationale passagertog ofte tildelt den laveste prioritet, hvilket yderligere begrænser deres adgang til attraktive ankomst- og afgangstidspunkter for internationale tog.

4.2 Landespecifik jernbaneinfrastruktur

Den Europæiske jernbane har historisk set været udviklet af private selskaber og nationalstater for at understøtte person- og godstransport inden for de enkelte landegrænser. Først med EU's Jernbanepakke IV introduceredes egentlige tekniske standarder (TSI'er) som der nu arbejdes i retningen af for at skabe en mere ensartet jernbane på tværs af Europa med mulighed for "interoperabilitet". Det vil sige, at et tog teoretisk set skal kunne køre fra Sicilien til det nordlige Skandinavien.

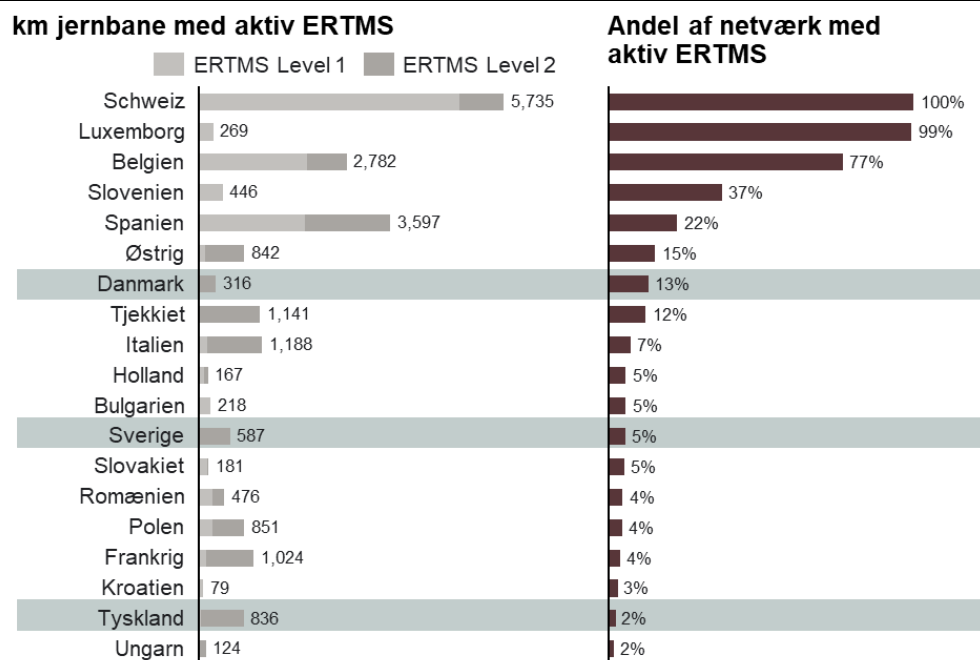
Virkeligheden i dag – og i år fremover – er, at banernes tekniske grundlag er forskellige. Figur 6 viser eksempelvis hvordan en togoperatør som skal drive en 1250 km togforbindelse mellem København og Paris skal sikre 3 jernbanelicenser (RU), 3 togførere med relevant uddannelse samt sikre at materiel kan køre på 4 forskellige togstyringssystemer (TCS). Praktisk betyder det i dag, at operatører er nødt til at samarbejde på tværs af landegrænser og udveksle personale og materiel for at sikre en god kundeoplevelse.

Figur 6, Eksempel på manglende standardisering af den Europæiske jernbane



Lige nu implementeres et tog- og trafikstyringssystem baseret på en fælleseuropæisk standard (ERTMS – European Rail Traffic Management System). Som figur 7 indikerer, så er store dele af Europa ganske langt fra at opfylde ambitionen – med ganske få undtagelser.

Figur 7, ERTMS udrulning i Europa
Marts 2025



Banedanmark driver pt. signalprogrammet som skal bibringe ERTMS til danske baner inden 2033 på den statslige jernbane.

I Tyskland er man begyndt udrulning af ERTMS på de nordlige baner, og selvom flere baner forventes klar til 2030, forventes Tyskland først at være i mål med landsdækkende ERTMS udrulning i 2040. Derudover, vil dette medføre signifikante investeringer i infrastruktur og deraf afledt sporarbejder over de kommende år som kan skabe forsinkelser for togpassagerer på de berørte strækninger.

I Sverige forventes fuld udrulning af ETCS (togstyringsdelen af ERTMS) fuldført i 2035.

Dette betyder at lokomotiver som skal køre mellem Sverige, Danmark og Tyskland vil skulle have dansk, svensk og tysk togstyringssystem i tillæg til den kommende standard, ERTMS, eller alternativt, skal man skifte lokomotiv ved grænserne. Det skaber enten en ekstraomkostning for togoperatørerne ifm. materieludgiften såfremt man skal have alle togstyringssystemerne installeret – eller, det skaber en driftsmæssig kompleksitet med udskiftning af materiel ved grænserne.

5 Muligheder for at fremme togturisme

International togturisme er voksende og med stigende interesse fra kunder i ind- og udland, hvilket skaber grundlag for øget trafikudbud. Dog skaber mange af de udfordringer, som er identificeret i rapporten, behov for øget samarbejde. Dette kan fx inkludere initiativer som forbedret billetkøb og passagerrettigheder, øget gennemsigtighed omkring rejsetider og priser eller subsidiering af internationale tog. Desuden er samarbejde med internationale operatører og turistorganisationer afgørende for at stimulere efterspørgsel og forbedre rejseoplevelsen.

Derfor kræver dette et samarbejde mellem...

- Togoperatører på tværs af landegrænser
- Infrastrukturejere
- Erhvervslivet, blandt andet gennem Destination Marketing Organisationers indsatser
- Myndigheder på national og europæisk plan

På baggrund af ovenstående, inviterer Københavns Kommune sammen med Wonderful Copenhagen interesserede parter til at indgå i et Partnerskab for International Togturisme.

Formålet med Partnerskab for International Togturisme er at skabe en samarbejdsplatform, der forener partnere med henblik på at

1. Drive vækst i togturisme til/fra/via hovedstadsregionen
2. Samarbejde på tværs af aktører relateret til togindustrien i Danmark og på nærmarkederne
3. kabe endnu mere indsigt og viden med udgangspunkt i hver virksomheds specifikke indsigter
4. Etablere et overblik over de barrierer og muligheder, som partnerskabet skal arbejde videre med

Partnerskabets mulige fokusområder er forsøgt illustreret i figur 8 som dækkende både systemiske og taktiske tiltag på lokal, nationalt eller europæisk plan. Lokalt plan værende fx tiltag der kan drives af eller med aktører fra fx København (eller anden storby) uden afhængigheder til andre. Nationalt plan værende tiltag som kræver samarbejde på tværs af flere aktører eller lovgiver på nationalt plan. Europæisk plan er tiltag der kræver samarbejde på tværs af flere lande eller EU-lovgivning.

I arbejdet med rapporten er der givet eksempler på mulige taktiske tiltag på alle 3 plan – fx markedsføring af togets reelle værditilbud ift. fly, rejsepakker med tog, markedsføring af *København med tog* i samarbejde med udenlandske destination marketing organisationer osv.. Der er derfor rig mulighed for aktørerne til at understøtte øget international togturisme uden at det nødvendigvis er større systemiske europæiske tiltag.

Figur 8, Partnerskabets mulige fokusområder

Flere operatører udviser allerede interesse for at etablere flere internationale togforbindelser til/fra/via København. Det være sig både DSB, SJ og andre nordiske togoperatører – men også centraleuropæiske spillere såsom RDC/SBB har tilkendegivet interesse. Det er derfor rapportens konklusion, at trods mange udfordringer på infrastruktursiden, så er der mange muligheder for at fremme togturismen såfremt man går sammen på sektorniveau for at adressere udfordringerne.



6 Kildehenvisninger

ONLINE KILDER:

Acorn Tourism (2024) Trends in tourism

<https://acorntourism.co.uk/insights/blog/read/2024/03/key-trends-in-tourism-for-2024-spear-headed-by-sustainability-and-regeneration-b96>

BBC (2025) Bleisure travel trends

<https://www.bbc.com/storyworks/capital/bleisure-bound/bleisure-travel-trend>

Booking.com (2023) Sustainable Travel report

<https://news.booking.com/download/31767dc7-3d6a-4108-9900-ab5d11e0a808/booking.com-sustainable-travel-report2023.pdf>

Chronotrains (2025) <https://www.chronotrains.com/en>

Cphtransitmap (2025) <http://cphtransitmap.dk/en/>

DB (2025) <https://www.bahn.de/angebot>

DSB Annual Reports (2020-2024) <https://www.dsb.dk/en/about-dsb/investor-relations/dsb-reports/>

DSB (2025) <https://travel.b-europe.com/dsb->

rail/dk/booking?_gl=1*1yz6gcy*_gcl_aw*R0NMLjE3NDI5MzkwNjEuQ2owS0NRandxSW1fQmhEbkFSSXNBS0JZY212aVMtcW50NnViNFZPc2dMeFlXZVRBM2RiSEhwQ0Vydmcw1YnF6Z2FFNjhrRFB0OHhYNTh1Y2Fba3F2RUfMd193Y0I.*_gcl_dc*R0NMLjE3NDI5MzkwNjEuQ2owS0NRandxSW1fQmhEbkFSSXNBS0JZY212aVMtcW50NnViNFZPc2dMeFlXZVRBM2RiSEhwQ0Vydmcw1YnF6Z2FFNjhrRFB0OHhYNT h1Y2Fba3F2RUfMd193Y0I.*_gcl_au*MTAznJlU0NjcXNi4zNzM4MDU1ODIy*FPAU*MTAznJlU0NjcXNi4zNzM4MDU1ODIy*_ga*ODg4Mzc5LjYxLjE3MzgyvNTU4MTg*_ga_L67Q4CCVRN*MTc0MjkzOTA2MS4zOC4wLjE3NDI5MzkwNjEuMC44LjE5MjY1UzZGY5NTY.#TravelWish

DSB (2) (2025) Fremtidens vognstammer fra Talgo

<https://www.dsb.dk/om-dsb/baredygtighed/strategiske-projekter/talgo/>

EcoTree (2025) CO2 Calculation

<https://ecotree.green/en/calculate-flight-co2#result>

Eurostar (2025) <https://www.eurostar.com/rw-en>

Eurostat (2025) Length of railway lines equipped with the railway traffic management system (ERTMS) by type of signaling https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/rail_if_traff/default/table?lang=en&category=rail.rail_if

Eurostat (2) (2025) Passenger railway vehicles, by type of vehicle

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/rail_eq_pa_nty/default/table?lang=en&category=rail.rail_eq

Femern (2025) <https://femern.com/the-tunnel/fehmarbelt-tunnel/>

Folketinget (2023) <https://www.ft.dk/samling/20222/almdel/TRU/bilag/218/2723390/index.htm>

Forbes (2023) Scandinavia travel records tumble as tourists head north

<https://www.forbes.com/sites/davidnikel/2023/08/03/scandinavia-travel-records-tumble-as-tourists-head-north/>

Google flights (2025) <https://www.google.com/travel/flights>

Google maps (2025) <https://www.google.com/maps>

Hilton (2024) Travel trends 2025

<https://stories.hilton.com/releases/hilton-travel-trends-2025>

International Railway Journal (2024) <https://www.railjournal.com/fleet/tgv-fleet-squeezed-by-growing-demand/>

Interviews (2025) – Interviews conducted by Implement Consulting Group, with selected market participants

Metro (2025) <https://m.dk/da/>

Moment (2023) Rail industry trends 2023-2030
<https://moment.tech/2023/09/12/rail-industry-trends-2023-2030/?utm>

Nightjet (2024) <https://www.nightjet.com/en/#/home>

Our World in Data (2023) Travel Carbon Footprint
<https://ourworldindata.org/travel-carbon-footprint>

RailFreight (2024) Fehmarnbelt tunnel's rail freight traffic could be delayed until a decade from now
<https://www.railfreight.com/specials/2024/10/22/fehmarbalt-tunnels-rail-freight-traffic-could-be-delayed-until-a-decade-from-now/>

Railway technology (2025) https://www.railway-technology.com/data-insights/?selected_facets%5B0%5D=categories_str%3AData%20Insights&search_sort=sort_by_date_desc

Rejseplanen (2025) <https://www.rejseplanen.dk/webapp/?#!P|TP!histId|0!histKey|H524508>

SAS (2025)
https://www.sas.dk/?ds_rl=1239893&ds_rl=1239896&ds_rl=1239974&gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwqIm_BhDnARIsAKBYcmsspu1D-vq_5p87PEDPBnfXC7pf8FU0W25apA6mJQI3a1qXeKoNVK4aAmB-EALw_wcB&gclsrc=aw.ds

Seat61 (2025) https://www.seat61.com/trains-and-routes/nightjet-new-generation.htm?utm_

SJ (2025) <https://www.sj.se/en/about-the-journey/sj-night-train>

Snälltåget (2025) <https://www.snalltaget.se/tag-till-tyskland>

TGV Lyrica (2025) <https://www.tgv-lyria.com/ch/en/destination/train-route/zurich-paris>

Trainline (2025) <https://www.thetrainline.com/>

TÆNK (2023) <https://passagerpulsen.taenk.dk/hjaelp-til-din-rejse/forsinkelser-og-sporarbejde/forsinket-med-toget-5-ting-du-har-ret-til>

TÆNK (2024) <https://taenk.dk/forbrugerliv/rejser-og-ferie/det-har-du-ret-til-hvis-flyet-er-aflyst-eller-forsinket>

Wonderful Copenhagen (2025) Turismeviden, Tal og fakta
<https://www.wonderfulcopenhagen.dk/wonderful-copenhagen/turismeviden/tal-og-fakta>

Öresundståget (2025) <https://www.oresundstag.se/reseinfo/kopa-biljett>

RAPPORTER:

European Commission status report (2022) Fifth Work Plan of the European Coordinator

UIC (2025) Track access charges in EU

Visit Denmark (2023) Seks nye segmenter i markedsføringen (Germany, Netherlands, Sweden and Norway)

Om IM_

Stiftet i Danmark med kontorer i Aarhus, Stockholm, Malmö, Göteborg, Oslo, Zürich, München, Hamborg, Düsseldorf samt Raleigh, NC. Med 1,800+ konsulenter og multinationale klienter og projekter, tilbyder vi lokal ekspertise med et globalt perspektiv.

Kontakt

Carl Christian Hammar

+45 29 69 69 56

cham@implement.dk

Jeppe Ramløv Overbeck

+45 29 69 69 03

jerv@implement.dk