



Rapport

Persontog til utlandet

Utarbeidet av Opinion for Jernbanedirektoratet

05.10.2020



Innholdsfortegnelse

Leserveiledning	4
Kapittel 1: Hovedfunn, oppsummering og anbefalinger	5
Tre hovedfunn	5
Oppsummering	5
Befolkningens forhold til tog og togreiser	5
Utenlandsreiser med tog	6
Barrierer	6
Hva må på plass for å velge tog på utenlandsreiser i fremtiden?	7
Aktuelle reisemål	8
Anbefalinger	8
Kort / umiddelbar sikt	8
Kort / mellomlang sikt	8
Lang sikt	9
Kapittel 2: Metode og gjennomføring	10
Bakgrunn og hensikt	10
Metode	10
Kvalitativt forarbeid	10
Digitale fokusgrupper	11
Kvantitativ web-undersøkelse	12
MaxDiff	12
Kapittel 3: Tog som transportmiddel	15
Erfaring med togreiser	15
Valg av tog som fremkomstmiddel i Norge	15
Benyttede toglinjer	19
Erfaringer med togreiser til utlandet	20
Kjønn og alder	20
Livsfase	21
Krysninger av grensen med tog	21
Grunner til å velge tog på reiser mellom Norge og utlandet	22
Reisehensikt ved utenlandsreiser med tog	23
Kapittel 4: Interesse for utenlandsreiser med tog	25
Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet	25
Aktualitet av reiser i utlandet	25
Aktualitet fordelt på alder og livsfase	26
Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet fordelt på alder	26
Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet fordelt på livsfase	27
Aktualitet av reiser i utlandet fordelt på alder	28
Aktualitet av reiser i utlandet fordelt på livsfase	29
Geografi	30
Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet fordelt på landsdel	30
Aktualitet av reiser i utlandet fordelt på landsdel	31
Tidligere erfaring	32
Grunner til å velge bort tog	33
Kapittel 5: Velge tog som transportmiddel på utenlandsreiser i fremtiden	37
Viktige og mindre viktige faktorer for å velge tog på reiser mellom Norge og utlandet	37
Ulikheter mellom grupper	38
Grupper / Segmenter	41
Foretrukket avreisetidspunkt ved lengre reiser	44
Foretrukket transportmiddel på lengre reiser med tog mellom Norge og utlandet	44



Reisetidens smertegrense	45
Aktuelle transportmidler på ulike type reiser.....	47
Andre reiseruter og spesialtilpasninger.....	48
Reise via Finland	48
Tilretteleggelse for reisende med nedsatt funksjonsevne.....	48
Aktuelle reisemål utenfor Norge med tog	48
Betalingsvillighet sammenlignet med fly	50



Leserveiledning

I rapporten presenteres funn fra begge delundersøkelser samlet etter tema. Resultatene fra spørreundersøkelsen er vist i grafer og tabeller med tilhørende kommentarer og drøftinger. Innsikt fra den kvalitative delen av undersøkelsen bidrar på slutten av hvert kapittel til å belyse de tallbaserte funnene. Det er også brukt sitater fra fokusgruppene som formidler særlig viktig innsikt eller som bidrar til å levendegjøre funnene på en god måte.

I kapittel 1 presenteres de tre hovedinnsiktene avdekket i dette prosjektet sammen med en oppsummering av resultatene, før det legges frem anbefalinger for tilbudsutbedring på kort, mellomlang og lang sikt.

Kapittel 2 beskriver rapporten og dens bakgrunn, hensikt og metodiske tilnærminger og omfang.

Kapittel 3, 4 og 5 er analysekapitler. Kapittel 3 tar for seg befolkningens holdninger til og erfaringer med bruk av tog som transportmiddel både i Norge, mellom Norge og utlandet, samt togreiser innad i utlandet. Kapittel 4 tar for seg hvor aktuelt eller uaktuelt det er å reise med tog fra Norge til utlandet, før kapittel 5 ser på hvilke tilbudsforbedringer som er viktig for å øke attraktiviteten i fremtiden, samt på hvilken måte man ønsker å reise med tog, og hvilke byer utenfor Norge som er mest aktuelle å reise til.



Kapittel 1: Hovedfunn, oppsummering og anbefalinger

Tre hovedfunn

Tog til utlandet oppleves ikke effektivt og sømløst nok.

For å økte attraktivitet og aktualitet av togreiser til utlandet må toget kunne ta reisende raskt og effektivt ut av Norge og videre ut i Europa. I dag foretrekker mange å reise med fly på grunn av kortere reisetid. Skal toget kunne bli en reell utfordrer til fly på utenlandsreiser må tilbudet koordineres bedre slik at det oppleves mer effektivt for de reisende. Dette dreier seg først og fremst om økt eller garantert korrespondanse ved overganger, men også utarbeidelse av direkteruter til byer utenfor Norden.

Priser oppleves ikke gunstige sammenlignet med fly på tilsvarende reiser. For å kunne konkurrere med fly må også prisene oppleves gunstige sammenlignet med flyreiser. Man vet at det tar kortere tid å fly, og da er det for mange ikke aktuelt å bruke mer tid på noe man kanskje også betaler mer for. Dette gjelder spesielt når tilbudet oppleves lite effektivt og sømløst. En sentral og positiv egenskap som står sterkt ved tog er at det går fra sentrum til sentrum og at man slipper å forholde seg til flyplasser. Om reisen oppleves mer sømløs med bedre korrespondanse og kortere eller færre / ingen overganger oppleves kanskje også billettprisene mer passende.

Et fragmentert informasjonslandskap. Om det skal bli mer aktuelt å reise til utlandet med tog må planlegging og bestilling oppleves ukomplisert, oversiktlig og lett tilgjengelig. Det er et sterkt ønske om å kunne planlegge og bestille hele reisen på ett sted. I dag oppleves planleggings- og bestillingsprosessen oppstykket og komplisert, og det er vanskelig å få oversikt over destinasjoner og forbindelser i tillegg til de beste prisene. Her er flybransjen og planlegging- og bestillingsportalene tilgjengelige for flyreiser gullstandarden. Videre kan det også virke som at det generelt sett er lite tilgjengelig informasjon om utenlandsreiser med tog, slik at det er en lav bevissthet om tilbudet.

Oppsummering

Det er av vår oppfatning at det eksisterer et ønske om å benytte seg av togreiser til utlandet i fremtiden blant befolkningen, og tilbøyeligheten kan også sies å være stor. Det er mest aktuelt blant de som har tidligere erfaring med utenlandsreiser med tog, befinner seg i yngre livsfaser og er bosatt i landsdeler nærmest grensen. Resultatene tyder på at det finnes en del tilbudsforbedringer en kan iverksette for å øke attraktiviteten og interessen for tilbudet i fremtiden. Dette handler først og fremst om en mer sømløs informasjonsinnhenting og billettering, samt en mer sømløs reise i form av bedre korrespondanse og færre overganger.

Befolkningens forhold til tog og togreiser

Tog kan sies å være et relativt vanlig valg som transportmiddel på reiser i Norge, men mindre vanlig ved reiser mellom Norge og utlandet. I overkant av 1 av 10 har erfaring med tog ved utenlandsreiser de siste 3 årene. Det er de under 30 år og de som befinner seg i etableringsfasen som i størst grad benytter seg av tog som transportmiddel på både innlands og på utenlandsreiser. Tog ses i aller størst grad på som aktuelt på reiser med venner eller på rundreiser i Europa, men flere enn 1 av 5 i befolkningen anser tog som et aktuelt fremkomstmiddel i en hel rekke situasjoner. Det er definitivt aktuelt å benytte seg av tog som transportmiddel.

Togreiser til utlandet skjer først og fremst i forbindelse med ferie- og fritidsreiser, og dette henger for flere vi har snakket med sammen med tiden det tar å reise over lengre strekninger med tog, men også på grunn av en opplevelse av et lite smidig reisetilbud. Til grunn for tidligere valg av tog peker togreisende på miljøhensyn og et transportmiddel som går fra sentrum til sentrum som de viktigste driverne. Vi ser dog at miljøhensyn ikke er blant de viktigste kriteriene for å skulle velge tog som transportmiddel til utlandet ved fremtidige reiser. Dette kan tyde på at miljøhensyn for noen kommer som en etterrasjonalisering ved tilbakeblikk på tidligere reiser.

Togreiser er for mange en opplevelse i seg selv og gir en helt annen mulighet til å nyte utsikten og landskapet, slappe av og lese en bok, eller bevege seg rundt og møte andre mennesker enn det for eksempel bil og fly gjør. Tog byr på en reiseform hvor de reisende passivt kan ta del i reisingen og aktivt ta del i omgivelsene.



Utenlandsreiser med tog

Det er noe lavere interesse for å reise mellom Norge og utlandet med tog enn det er interesse for å reise i utlandet med tog. Om lag 1 av 4 mener det er aktuelt å reise mellom Norge og utlandet med tog, mens over 1 av 3 ser på togreiser i utlandet som aktuelle. Den hyppigst benyttede ruten til utlandet med tog ser ut til å være med Østfoldbanen og Kongsvingerbanen.

Basert på det kvalitative arbeidet sitter mange med et inntrykk av at togtilbudet er bedre i utlandet enn det er i Norge. Det er en generell opplevelse av at både togtilbudet og informasjons- og billetteringssystemer for togreiser mellom Norge og utlandet er mangelfullt. Disse faktorene kombinert kan tenkes å føre til at togreiser fra Norge til utlandet oppleves mindre aktuelt enn togreiser i utlandet.

Det er en gjennomgående trend at de yngre aldersgruppene og livsfasene i større grad ser på utenlandsreiser med tog som mer aktuelle enn de eldre aldersgruppene og livsfasene. Det er også en gjennomgående trend at jo eldre man er, eller jo lengre «ut» i livsfasene man kommer, jo mindre aktuelle blir togreiser generelt. De med tidligere erfaring fra utenlandsreiser med tog er også mest positive til fremtidige reiser med tog både mellom Norge og utlandet og til fremtidige reiser med tog i utlandet.

Geografisk øker aktualiteten av togreiser jo lenger sør-øst i landet man kommer. Dette henger mest sannsynlig sammen med at man da er nærmere grensen og det fører til mindre reisetid. Det er desidert størst interesse for utenlandsreiser med tog blant Oslobeboerne, men i de andre landsdelene som har god jernbanetilgang og som har toglinjer som er tilknyttet ruter som går utenlands ser det også ut til å være en del interesse. Med egne toglinjer ut av landet eller via Oslo kan interessen sies å være størst i Oslo, Midt-Norge, på Sørlandet (inkludert Telemark og Vestfold) og på Østlandet. Interessen er noe lavere i Nord-Norge og på Vestlandet. Selv om Ofotbanen krysser grensen kan det tenkes at dette fortsatt er for langt nord til at en stor andel ønsker å reise videre ut i Europa herfra. Det er allikevel noe interesse for å kunne reise til Finland med buss for å så ta tog videre til Europa derifra, denne interessen er størst i Nord-Norge.

Barrierer

Tidsbruk er den største barrieren for valg av tog, og er den grunnen flest oppgir som forklaring på hvorfor de anser tog som lite eller ikke aktuelt på utenlandsreiser. En stor andel av befolkningen foretrekker naturligvis alternative transportmidler som fly og bil, og flyreiser vil nesten alltid utkonkurrere tog på tidsbruk. For rundt 1 av 3 ligger smertegrensen for reisetid på lengre togreiser under 10 timer én vei før man heller velger å reise med fly. Det vi dog ser fra den kvalitative innsikten er at reisetiden mest sannsynlig også henger sammen med et fragmentert og lite sømløst togtilbud ut i Europa som påfører reisen en del ekstra tid.

Flere vi har snakket med viser til dårlig korrespondanse mellom både innlands lokaltrafikk og tog, samt tog til utlandet og ut i Europa. Her pekes det på at man ofte havner i situasjoner hvor toget man kommer med ender opp på stasjonene like etter at toget som man ønskelig skulle reist videre med på neste etappe har reist. Dette gjelder også noe lokaltrafikk i Norge, hvor langdistansebusser fra for eksempel Vestlandet ikke alltid samsvarer med utenlandstogene ut fra Oslo. Ønske om mer smidig korrespondanse spiller ut begge veier, og det er også et ønske om å ikke måtte vente for lenge ved overganger før man kommer seg videre på neste etappe.

Som med det meste annet er pris også en barriere for togreisende. Flere mener at togreiser blir for dyre, og dette nok kan oppleves å bli en ekstra barriere om reisetiden er lang og reiseruten lite optimal med tanke på korrespondanse. Vi ser allikevel at nesten like mange peker på et for komplisert planleggingssystem som grunnen til at tog er lite aktuelt på utenlandsreiser som de som peker på pris.

Mange mener også at det er for vanskelig å både finne informasjon, planlegge og bestille togreiser til utlandet, og sier at dette er grunnen til at slike reiser blir lite eller ikke aktuelle. I det kvalitative arbeidet ble respondentene bedt om å forsøke å planlegge en reise mellom Oslo og Berlin. Her kom det tydelig frem at dette var noe som opplevdes uoversiktlig. Mangelen på et mer oversiktlig tilbud påpekes også av de respondentene som har mye erfaring med reiser fra utlandet, kan «triksene» og vet hvordan



man skal gå frem, og hvilke operatører det er best å forholde seg til. Deutsche Bahn kan anses som gullstandarden når det kommer til planlegging og bestilling av togreiser for de fleste med erfaring.

Hva må på plass for å velge tog på utenlandsreiser i fremtiden?

Top 5 viktigste forhold (i rekkefølge av viktighet):

1. Gunstige priser sammenlignet med fly
2. Garantert korrespondanse ved togbytte
3. Færrest mulig overganger i løpet av et reisedøgn
4. Lett å bestille hele reisen på ett sted
5. Lett å planlegge hele reisen på ett sted

For at togreiser til utlandet skal bli mer attraktivt er det først og fremst mer gunstige priser sammenlignet med fly som er viktigst for flest. Reisende er drevet av pris, og finner man et tilbud som er like billig og bruker mindre tid faller ofte valget på sistnevnte for flere. Det å kunne tilby et prisnivå som oppleves gunstig sammenlignet med fly tatt reisetiden i betraktning bør øke attraktiviteten for togreiser. Vi mener allikevel at det er andre tilbudsutbedringer det bør fokuseres på å iverksette.

Viktigheten av en så sømløs reise som mulig står også høyt. Dette innebærer få overganger og garantert korrespondanse på reisen videre. Disse resultatene sammenfaller med innsikten fra det kvalitative arbeidet og vi mener derfor at et togtilbud preget av bedre korrespondanse vil øke attraktiviteten. I det kvalitative forarbeidet ytret flere respondenter et ønske om direkteruter, både på natt og dag, men dette kommer ikke frem som like viktig blant befolkningen. Det kan allikevel argumenteres for at en direkterute er noe som vil øke opplevelsen av sømløshet betraktelig ved å tilfredsstille assosiasjonen og til dels forventningen om et transportmiddel som går fra bysentrum til bysentrum, samtidig som det vil svare til et ønske om færrest mulig overganger og de bekymringene overganger medbringer. I første omgang ser det allikevel ut til at økt korrespondanse er viktigere enn direkteruter.

Mer brukervennlig og oversiktlig planlegging og bestilling kommer også blant det viktigste som må på plass for å øke attraktiviteten av utenlandsreiser med tog. Det er ønsket om å kunne bestille hele reisen på ett sted, og å kunne planlegge hele reisen på ett sted, som i en app eller på en nettside. Dette sammenfaller også med den kvalitative delen av undersøkelsen, der det ble gitt utrykk for et sterkt ønske om et mer sentralisert planlegging- og bestillingssystem, gjerne på tvers av landegrensener og operatører. Her foreslår blant annet flere vi har snakket med et samarbeid mellom de ulike europeiske togoperatørene.

Basert på analysen har vi kunnet segmentere befolkningen inn i fire ulike grupper basert på hvilke prioriteringer de har, og hva de mener er viktig for at utenlandsreiser med tog skal være aktuelt. Rapporten avdekker følgende segmenter eller grupper:

Effektiv reise

Denne gruppen utgjør 24 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på mulighet for å jobbe, flere avganger i løpet av et døgn til byer i Norden, direkte dagtog til storbyer utenfor Norden, færrest mulig overganger, garantert korrespondanse og minimal ventetid ved togbytte.

Privat & uforstyrret

Denne gruppen utgjør 19 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på egen kupé, mulighet til å sove, kafé/servering og direkte nattog til store byer utenfor Norden.

Familie med rabatt

Denne gruppen utgjør 20 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på at det er tilrettelagt for barn og tilgang på familie/seniorrabatt.

Enkel gjennomføring

Denne gruppen utgjør 37 prosent. For disse er det viktig å kunne planlegge og bestille reisen i en app eller på nett. Dette er også den eneste gruppen som i noe grad legger vekt på



mulighet til å bestille tog og hotell på ett sted, selv om det heller ikke i denne gruppen er spesielt viktig.

Den største gruppen er den som vektlegger sømløs informasjonsinnhenting i form av enklere bestilling og planlegging av reiser. Den nest største gruppen ønsker en mer smidig og sømløs reise. Med bedre korrespondanser mellom tog ut av landet og videre ut i Europa, færre overganger eller flere direktetog bør et slikt togtilbud mest sannsynlig bli attraktivt for enda flere.

Ved lengre togreiser fra Norge til utlandet har majoriteten en preferanse for togavganger som legger til rette for at de kommer frem til reisemålet om morgenen, på hjemreisen er det ingen klar preferanse.

Aktuelle reisemål

Det er først og fremst andre nordiske storbyer som Stockholm, Gøteborg og København som anses som de mest aktuelle reisemålene ved utenlandsreiser med tog, påfulgt av nordliggende europeiske storbyer som Berlin, Hamburg og Amsterdam. Over halvparten av befolkningen ser på de nordiske storbyene som aktuelle reisemål med tog, omtrent 1 av 3 ser på Berlin, Hamburg og Amsterdam som aktuelle reisemål med tog. Med bedre tog korrespondanse og bedre tilrettelagt informasjonsinnhenting vil det mest sannsynlig være mer aktuelt å reise ut av Norden med tog for enda flere, samtidig som det også kan tenkes at det vil bli aktuelt å reise lenger. Resultatene tyder allikevel på at det allerede er en solid interesse for slike reiser.

Anbefalinger

Med bakgrunn i funnene fra denne undersøkelsen mener vi å kunne peke på noen konkrete anbefalinger for tilbudsforbedringer både på kort, middels, og lang sikt.

Kort / umiddelbar sikt

På kort sikt vil det først og fremst være viktig med økt synlighet av tilbudet og muligheten for å reise med tog til utlandet. Dette kan handle om blant annet informasjonskampanjer. Økt marked og tilrettelegging for flyreiser til utlandet har ført til at togtilbudet ikke bare har forsvunnet fra jernbanelinjene, men også fra befolkningens bevissthet.

Det vil være viktig å tilrettelegge for en enkel forståelse av nåværende utenlandstilbud, og gjerne med enkel informasjon om hvordan reisende best går frem for å både planlegge og bestille reiser ut av Norge og videre til Europa. I det fragmenterte landskapet av planlegging og billettering trenger mange reisende uten erfaring en hånd å holde i. I dag er det først og fremst togblogger og facebook-grupper som tilbyr denne hånden.

Vi mener det også vil være en fordel å utvikle et sentralisert system hvor reisende enkelt kan bestille hele togreisen på tvers av landegrenser og togoperatører. I dag opplever de reisende å måtte belage seg på en rekke ulike aktører og tjenester for å planlegge og bestille reisen, noe som hever terskelen for mange. De reisende er vant til å bestille hele flyreiser, selv med overganger, på ett sted og forventer det samme for andre type reiser. I første omgang er ikke det viktigste at et slikt system er på norsk, men at tilbudet finnes. De digitale fokusgruppene viser at det er kjennskap til Entur, men at det er mange reisestrekninger og reiseformer som ikke er godt nok dekket på entur.no. En videreutviklet norsk tjeneste for slike bestillinger bør være et satsningsområde på lenger sikt.

Kort / mellomlang sikt

På middels eller mellomlang sikt bør det først og fremst fokuseres på økt togkorrespondanse mellom togene fra Norge og videre ut i Europa. Per nå er dette et tilbud som oppleves nesten ikke-eksisterende. Dette gjelder nok spesielt på overgangene i Sverige og Danmark.

Videre bør det også settes fokus på intereuropeiske samarbeid for å øke korrespondanse også i det kontinentale Europa. Den kvalitative innsikten avdekker at togreiser tilbake til Norge fra Europa oppleves enda mer krevende og er mindre sømløse enn det reisene er ut fra Norge. Denne strekningen beskrives som en «flaskehals» av flere.



Det bør også fokuseres på forbedret korrespondanse mellom lokaltrafikken i Norge og togene som reiser fra Norge og til utlandet. Det kan tyde på at kollektivtrafikken fra andre steder i landet ikke nødvendigvis samsvarer med utenlandsavgangene fra Oslo.

Lang sikt

På lang sikt bør det også iverksettes satsning på direktetog til større byer i Europa. Å kunne reise sømløst fra sentrum til sentrum er et av togets fremste styrker og noe som bør fokuseres på som et utbedringstiltak i tillegg til et kommunikasjonspunkt. For mange er det ønskelig å reise fra Norge slik at man ender ved reisemålet i utlandet på morgenen, samt viktig å ha muligheten til å sove under reisen ved lenger reiser med tog. Det kan derfor tenkes at et tilbud med nattog mellom Norge og større europeiske byer vil være attraktivt, men her ser vi ingen tydelige preferanser for direkte natt- eller dagtog.

Videre er også et utbedret jernbanenett som tillater høyere hastighet et satsningsområde som bør utforskes på lengre sikt. Som rapporten viser er folk spesielt tid- og prissensitive ved utenlandsreiser, og om det lar seg gjøre å senke reisetiden med tog i tillegg til å øke sømløsheten mener vi dette bør øke attraktiviteten og aktualiteten for slike reiser på lang sikt.



Kapittel 2: Metode og gjennomføring

Bakgrunn og hensikt

Jernbanedirektoratet skal med prosjektet «Persontog til utlandet» se på mulighetene for å utbedre togtilbudet for utenlandsreiser. Internasjonale togreiser har økt betraktelig i popularitet de senere årene, både i Norge og ellers i Europa. Ønsket om å reise grønnere og saktere brer om seg, og det er mange som etterspør bedre togforbindelser fra Norge. Opinion har i denne forbindelse gjennomført en undersøkelse på vegne av Jernbanedirektoratet for å se på mulige tilbudsforbedringer for at kundene skal velge persontogtransport til og fra utlandet.

Denne rapporten skal inngå som del av kunnskapsgrunnlaget når Jernbanedirektoratet arbeider videre med å etablere ulike tilbudsforbedringer for persontogtransport til og fra kontinentet. På kort sikt kan tiltak som bedre ruteinformasjon om eksisterende tilbud, enklere billettering og bedre korrespondanse være aktuelle. Neste trinn kan være for eksempel å etablere nye tilbud med statlig støtte. På lengre sikt, når ny infrastruktur som elektrifisering av Meråkerbanen, forbedring av Kongsvingerbanen og Østfoldbanen og etter hvert Fehmarn-belt er på plass, vil dette igjen kunne muliggjøre ytterligere forbedringer av internasjonale persontogruter.

Denne rapporten kartlegger holdninger til, interessen for, og erfaringer med togreiser - spesielt togreiser mellom Norge og utlandet og togreiser i utlandet. Videre tar rapporten for seg hva som er barrierer og utfordringer ved å velge tog som reiseform til utlandet i dag, og hva som må forbedres for at man skal velge å reise med tog til utlandet i fremtiden. Rapporten presenterer og drøfter funn fra både en bred kvantitativ spørreundersøkelse og en kvalitativ kartlegging av hvilke forbedringer og barrierer togreisende i ulike segmenter har til togreiser i utlandet.

Målet har vært å forstå hvilke tilbudsforbedringer Jernbanedirektoratet kan igangsette for å bidra til økt interesse i Norge for valg av personreiser med tog til utlandet (via Sverige), både på kort og på lang sikt. På kort sikt kan dette handle om justering og endring av kommunikasjon, billetteringsløsninger og rutekorrespondanse, mens det på lengre sikt kan handle om etablering av nye tilbud basert på ny og utbedret infrastruktur på jernbanenettet. Undersøkelsen kartlegger påvirkningen av forventede faktorer som tid, pris og alternative transportmidler på valg av togreiser, samtidig som den undersøker andre faktorer og preferanser, drivere og barrierer knyttet til togreiser til utlandet. Disse temaene har blitt utforsket hva angår tilbudet på nåværende tidspunkt, men også hva som må til av tilbudsutbedringer for å øke attraktiviteten i for slike reiser i fremtiden.

Metode

Opinion har tilnærmet seg problemstillingene for oppdraget ved å gjennomføre en kvalitativ utforskende forundersøkelse (digitale fokusgrupper / chats) og en kvantitativ kartlegging (web-basert spørreundersøkelse). Nedenfor beskriver vi gjennomføringen av undersøkelsen og målgruppen for prosjektet.

Kvalitativt forarbeid

Denne delen av undersøkelsen er gjennomført som digitale fokusgrupper eller chats, med personer med ulik grad av togreiseerfaring og som tilhører ulike livsfaser/segmenter. I forkant av fokusgruppesamtalene utførte deltakerne en hjemmeoppgave som en forberedelse og oppvarming til gruppesamtalen. Samtalene fulgte en forhåndsbestemt intervjuguide inndelt i tre ulike perspektiver/hovedtemaer.

Det ble utforsket både drivere, barrierer og smertepunkter innenfor følgende tre temaområder: a) *Tidligere erfaringer og assosiasjoner til utenlandsreiser med tog*, b) *Nåsituasjonen* (attraktivitet og aktualitet – hvor, hvordan og hvorfor) og c) *Situasjonen i fremtiden*.



Mer spesifikt ble følgende tema og spørsmål dekket:

Erfaringer og assosiasjoner	Nåværende situasjon (attraktivitet og aktualitet)	Situasjonen i fremtiden
<ul style="list-style-type: none">• Assosiasjoner til togreiser generelt• Assosiasjoner til togreiser til utlandet• Gode/dårlige reiseerfaringer med tog <i>til</i> utlandet• Situasjoner/typer reiser hvor tog er aktuelt/ikke aktuelt?• Reisefølge på togreise til utlandet – hvem er det aktuelt/ikke aktuelt med?• Kombinasjon buss/båt/fly og videre med tog fra stasjoner i utlandet	<ul style="list-style-type: none">• Drivere for reiser med tog til utlandet• Barrierer for reiser med tog til utlandet• Opplevelse av bestilling av togreiser til utlandet i dag• Gjennomgang av hjemmeoppgave og refleksjoner rundt denne	<ul style="list-style-type: none">• Bekymringer• Forventninger til:<ul style="list-style-type: none">○ Informasjon på tvers av tilbydere på tvers av grenser○ Kontaktpunkt (opplevd operatør for reisen)○ Bestilling av og trygghet i forbindelse med tjenester/fasiliteter på reisen• Hvor langt er det aktuelt å reise med tog?<ul style="list-style-type: none">○ Når velger kunden heller fly?• Aktuelle reisedestinasjoner• Attraktivitet av tog vs. fly til ulike destinasjoner

Digitale fokusgrupper

I det kvalitative forarbeidet har vi gjennomført digitale fokusgrupper (chats). I slike fokusgrupper inviterer vi 8 – 10 personer til en «live» chat moderert av en av Opinions analytikere. I en slik setting lar deltakerne seg inspirere av hverandre, gjør koblinger de ikke gjør individuelt og kommer på ting de ikke husket i utgangspunktet. Ved å gjennomføre disse digitalt har vi kunnet dekke ett større geografisk område som vil kunne avdekke forskjeller i holdninger basert på hvor i landet respondentene er bosatt. Opinion har gode erfaringer med gjennomføring av slike grupper, og vi ser at mange i stor grad er villige til å snakke enda friere når de kan gjøre det via egen data og fra eget hjem. Samtidig får også alle respondentene like mye taletid i en digital gruppe, noe som øker datafangsten innenfor de gitte tidsrammene.

Utvalg

Utvalget i det kvalitative forarbeidet ble fordelt inn i fire målgruppesegmenter; *etableringsfase*, *barnefamilie*, *tomt rede*, og *senior*, hvor målet var å rekruttere ca. 40 personer (8 – 10 respondenter per målgruppesegment (se tabell 1)). Det endelige utvalget bestod av totalt 41 respondenter fordelt på ulike målgruppesegmentene illustrert i Tabell 2.

Livsfasene er definert etter følgende variabler:

- Etableringsfase:
 - Alder 18 – 30
 - Uten barn
- Barnefamilie
 - Alder på barn: 3 - 14
- Tomt rede:
 - Alder: 50 - 67
 - I arbeid
 - Ingen hjemmeboende barn
- Senior:
 - Alder: 67+



Tabell 1: Rekrutteringsmål

	MÅLGRUPPESEGMENT			
	Etableringsfase	Barnefamilie	Tomt rede	Senior
Antall grupper:	1	1	1	1
Høy aktualitet (Har erfaring)	5	5	5	5
Middels aktualitet (Har vurdert og delvis planlagt, men ikke erfaring)	3	3	3	3
Lav aktualitet, men ikke avvisende til slike typer reiser med tog (Kunne tenkt seg, men ikke planlagt)	2	2	2	2

Tabell 2: Endelig utvalg

	MÅLGRUPPESEGMENT			
	Etableringsfase	Barnefamilie	Tomt rede	Senior
Antall grupper:	1	1	1	1
Høy aktualitet (Har erfaring)	6	9	5	6
Middels aktualitet (Har vurdert og delvis planlagt, men ikke erfaring)	2	2	3	2
Lav aktualitet, men ikke avvisende til slike typer reiser med tog (Kunne tenkt seg, men ikke planlagt)	2	1	2	1

Kvantitativ web-undersøkelse

Denne delen av undersøkelsen har vært gjort mot et landrepresentativt utvalg på 1134 respondenter over 18 år rekruttert via Norstat-panelet. Undersøkelsen ble gjennomført i uke 38 og 39. Målgruppen har svart på en rekke spørsmål rundt sitt forhold til tog og utenlandsreiser med tog, grunner for å velge eller ikke velge tog, samt en rekke andre variabler for å best avdekke hvilke tilbudsforbedringer som er viktigst for å økte attraktivitet og aktualitet for togreiser til utlandet. Der det har vært relevant har alle spørsmål vært formulert slik at vi det er snakk om en normalsituasjon hvor reisemuligheter ikke er begrenset av COVID-19.

Landsdelene er delt inn på følgende måte:

- Nord-Norge
 - Nordland
 - Troms og Finnmark
- Midt-Norge
 - Møre og Romsdal
 - Trøndelag
- Vestlandet
 - Rogaland
 - Vestland
- Sørlandet
 - Agder
 - Vestfold og Telemark
- Østlandet
 - Innlandet og Viken

Som en del av undersøkelsen har det også vært foretatt en MaxDiff analyse for å se hvilke tilbudsforbedringer befolkningen mener er de viktigste å foreta for at utenlandsreiser med tog skal bli attraktivt.

MaxDiff

I MaxDiff-delen av undersøkelsen har respondentene blitt spurt om hvilke forhold som er viktigst og hvilke som er minst viktig når de skal velge tog på reiser til utlandet. På den måten får man skilt det



virkelig viktige fra det som ikke er viktig på en langt bedre måte enn å spørre om for eksempel de tre mest viktige forholdene. Forholdene det spørres om er presentert for respondenten som vist under. Totalt er det 21 forhold som er undersøkt. Forholdene som respondentene ble bedt om å ta stilling til var:

- Gunstige priser sammenlignet med fly
- Mulighet for å jobbe underveis (tilgang på bord, strømuttak, wifi)
- Miljøvennlig reiseform
- Flere avganger i løpet av ett døgn til byer i Norden
- Kafé- / serveringstilbud ombord
- Tilrettelagt for reise med barn
- Direkte nattog til nærmeste store byer (utenfor Norden)
- Direkte dagtog til nærmeste storbyer (utenfor Norden)
- Færrest mulig overganger i løpet av et reisedøgn
- Lett å planlegge hele reisen på ett sted (APP / nettside)
- Lett å bestille hele reisen på ett sted (APP / nettside)
- Bestille hele reisen via en norsk tjeneste (norsk APP / norsk nettside)
- Planlegge hele reisen via en norsk tjeneste (norsk APP / norsk nettside)
- Bestille både tog og hotell på ett sted (APP /nettside)
- Bestille sete fra oversiktskart for hele reisen ved bestilling
- Garantert korrespondanse ved togbytte
- Minimal ventetid ved togbytte
- Familie- og / eller seniorrabatter
- Planlegging og bestillingsløsninger via kundeservice (personlig assistanse)
- Mulighet til å sove underveis
- Egen kupé

Ikke alle forholdene vises for respondenten på samme tid, men fem tilfeldig sammensatte alternativ vises samtidig, deretter en sammensetning av fem nye alternativ. Det gjentas 14 ganger for hver respondent.

Figur 1: Eksempel fra MaxDiff

Hvilke forhold mener du er mest viktig for at du skal velge å ta tog mellom Norge og utlandet og hvilke forhold mener du er minst viktig.

(1 of 14)

Mest viktig		Minst viktig
<input type="radio"/>	Familie- og / eller seniorrabatter	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	Færrest mulig overganger i løpet av et reisedøgn	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	Mulighet til å sove underveis	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	Flere avganger i løpet av ett døgn til byer i Norden	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	Miljøvennlig reiseform	<input type="radio"/>

Sett kryss i venstre kolonne for det mest viktige og i høyre for minst viktige.

Forrige

Neste



Ikke alle respondenter har sett alle mulige kombinasjoner av alternativer, og hvert alternativ vises et begrenset antall ganger til hver respondent. For hvert enkelt alternativ blir det estimert en score og det er denne scoren som presenteres.





Kapittel 3: Tog som transportmiddel

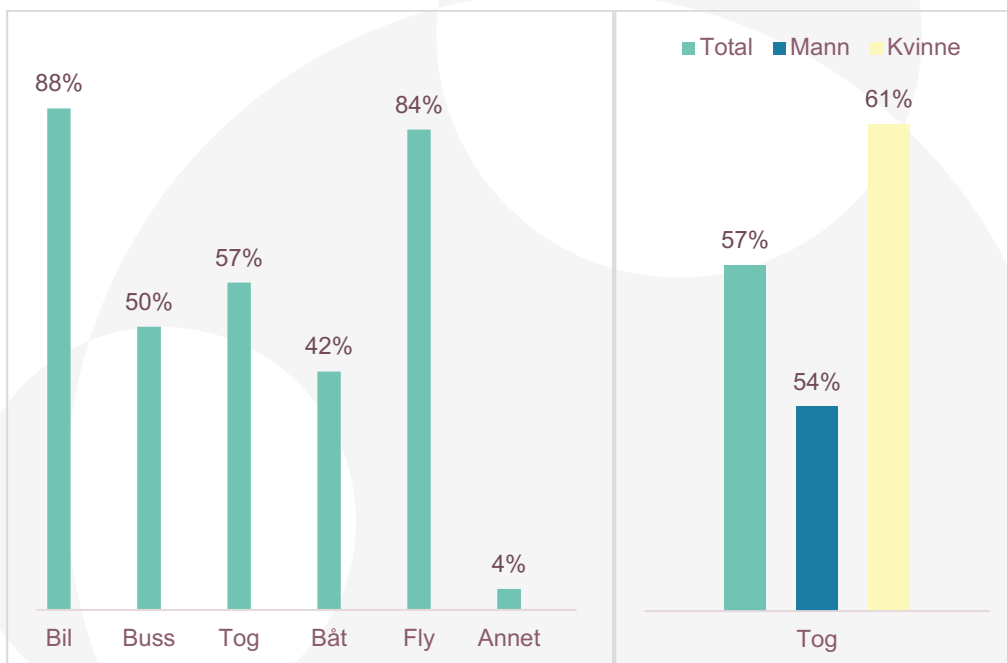
Erfaring med togreiser

Reiser med tog beskrives som en reise preget av høy komfort og en mulighet til å reise fra sentrum til sentrum. For mange benyttes det først og fremst i forbindelse med ferie- og fritidsreiser. Dette kan henge sammen med at en stor andel mener togreiser tar for lang tid, og at tilbudet er for fragmentert – noe den kvalitative innsikten vil diskutere ytterligere. Dette gjelder spesielt ved reiser med tog til utlandet. Det er allikevel mange positive assosiasjoner knyttet til reiser med tog, hvor høy komfort og muligheten til en miljøvennlig transportform kommer høyt på listen over grunner til at mange sier de har valgt å reise med tog.

Valg av tog som fremkomstmiddel i Norge

Ser vi på andelen nordmenn som har reist med tog de siste 3 årene, sier 57% at de har benyttet seg av tog som transportmiddel på reiser utenfor sitt vanlige bevegelsesområde. Kvinner benytter seg i større grad av tog ved reiser utenfor sitt normale bevegelsesområde enn menn.

Figur 2 og 3: Hvilke fremkomstmiddel har du benyttet på dine reiser utenfor ditt vanlige bevegelsesområde siste 3 årene?

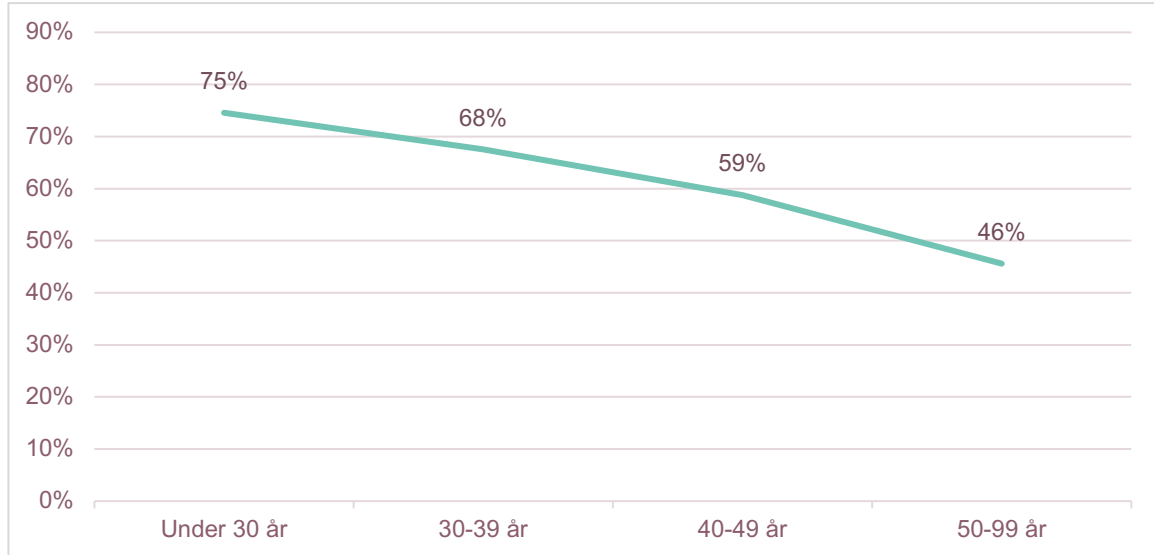




Alder

Fordelt på alder ser vi at det er de under 30 år som i størst grad benytter seg av alle typer transportmidler. De benytter seg også i størst grad av kollektivtransport som buss og tog.

Figur 4: Hvilke fremkomstmidler har du benyttet på dine reiser utenfor ditt vanlige bevegelsesområde siste 3 årene? Tog og alder



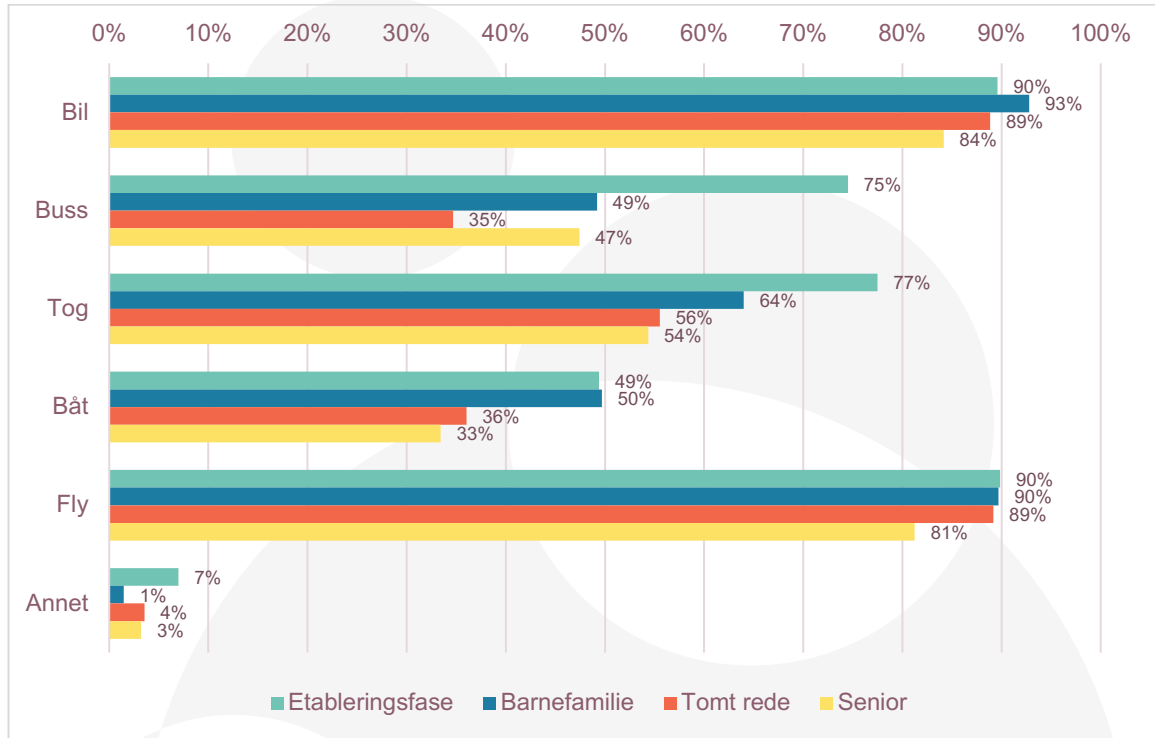
Av de under 30 år har 3 av 4 benyttet seg av tog utenfor sitt vanlige bevegelsesområde de siste 3 årene, 2 av 3 blant de mellom 30 og 39 år har benyttet seg av tog på slike reiser, og 6 av 10 av de mellom 40 og 49 år sier det samme. De over 50 år benytter seg i minst grad av tog som transportmiddel utenfor sitt normale bevegelsesområde, men hele 46 % av denne aldersgruppen sier de har benyttet seg av tog på slike reiser.



Livsfase

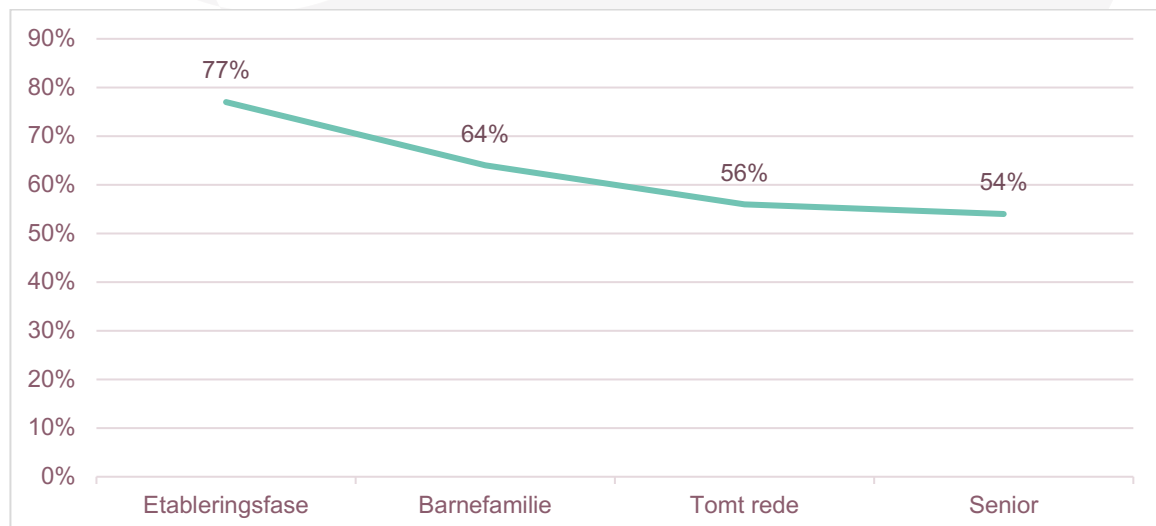
Ser vi på livsfaser benytter personer i etableringsfasen seg av tog i signifikant større grad enn alle de andre livsfasene.

Figur 5: Hvilke fremkomstmiddel har du benyttet på dine reiser utenfor ditt vanlige bevegelsesområde siste 3 årene? Livsfase



Seniorene benytter seg i aller minst grad av tog ved reiser utenfor sitt vanlige bevegelsesområde. Unge i etableringsfasen er de som benytter seg mest av typiske former for kollektivtransport som buss og tog. Dette kan tenkes å være korrelert med livsfasen de befinner seg i. Mange i denne livsfasen antas å være studenter og økonomiske fordeler som studentrabatter ved kollektivreiser kan tenkes å føre til at mange i denne gruppen i større grad benytter seg av kollektivtransport. Samtidig ser vi at de som befinner seg i denne gruppen også benytter seg av de andre transportmidlene i like stor grad som de som befinner seg i de andre livsfasene.

Figur 6: Hvilke fremkomstmiddel har du benyttet på dine reiser utenfor ditt vanlige bevegelsesområde siste 3 årene? Tog og livsfase

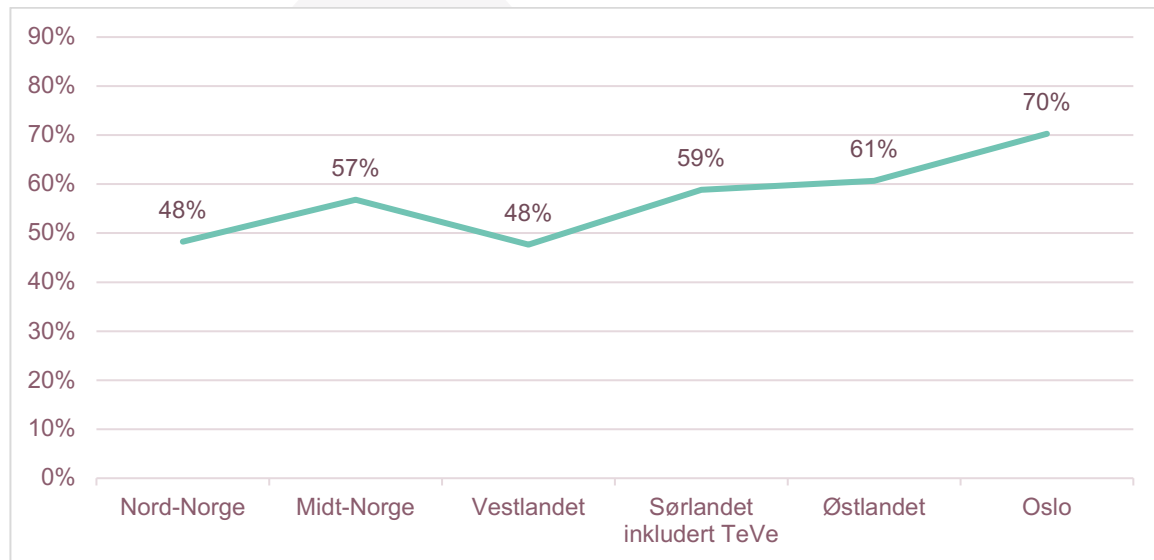




Geografi

Fordelt på landsdeler er bruk av tog på reiser utenfor vanlig bevegelsesmønster relativt vanlig i alle landsdelene, med noe overvekt i Oslo, på Sørlandet og på Østlandet.

Figur 7: Hvilke fremkomstmiddel har du benyttet på dine reiser utenfor ditt vanlige bevegelsesområde siste 3 årene? Tog og landsdel



Bruk av tog på slike reiser blant Oslobeboere skiller seg signifikant fra alle andre landsdeler. De som er bosatt på Østlandet benytter tog på reiser utenfor sitt vanlige bevegelsesmønster i signifikant større grad enn de bosatt i Nord-Norge og på Vestlandet, mens de som bor på Sørlandet (inkludert Telemark og Vestfold) benytter seg av slike reiser i signifikant større grad enn de som bor på Vestlandet.

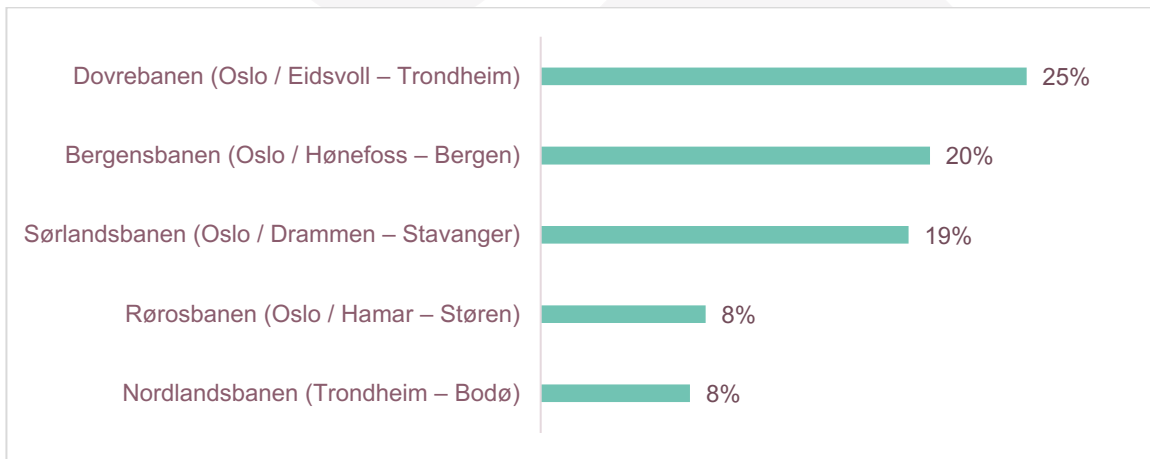
Dette henger mest sannsynlig sammen med tilgjengeligheten og hvor utbygd jernbanetilbudet i de ulike landsdelene er.



Benyttede toglinjer

Ser vi til hvilke av de ulike toglinjene i Norge befolkningen har reist med er det aller flest som har reist med Dovrebanen. Vi ser at 1 av 4 har benyttet seg av denne togstrekningen ved lengre togreiser de siste tre årene. 1 av 5 har benyttet seg av Bergensbanen og Sørlandsbanen. Ser vi til Rørosbanen og Nordlandsbanen er det betraktelig færre som har benyttet seg av disse togstrekningene, i underkant av 1 av 10 sier de har reist på disse strekningene ved lengre reiser siste tre årene. Det at færre har reist med Nordlandsbanen kan henge sammen med blant annet lavere befolkningstall, mindre tilgang til tilbudet og færre avganger. Det lave antallet reisende med Rørosbanen kan henge sammen med flere ulike faktorer, som for eksempel lavere interesse for strekningen eller andre mer attraktive tilbud og togmateriell. I det kvalitative arbeidet fikk vi flere tilbakemeldinger om at Rørosbanen opplevdes som et togtilbud som ikke svarer til forventninger. Dette handler om informasjon og tilbud om bord som for eksempel kafevogn, men også kvaliteten på togsettene.

Figur 8: Hvilke togstrekninger har du selv reist med ved lengre reiser i Norge siste 3 år?

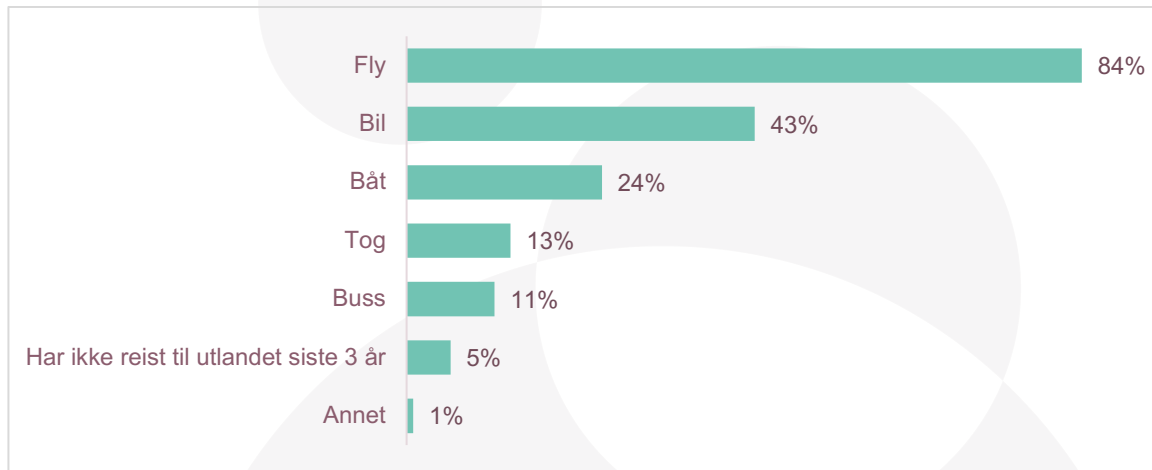




Erfaringer med togreiser til utlandet

På reiser til utlandet derimot er det 13 % av befolkningen som sier de har benyttet seg av tog som fremkomstmiddel. Fly er det desidert mest brukte fremkomstmiddelet når det kommer til utenlandsreiser, etterfulgt av bil og båt. Dette antar vi henger sammen med at fly gir muligheten til å dekke større distanser på kortere tid. Grunnen til at flere har reist med båt enn med tog til utlandet kan tenkes å henge sammen med muligheten til å benytte båt som et ledd av en lengre bilferie ved å ta bilen med på båten, og vi ser at 37 % av de som sier de har reist med båt til utlandet de siste 3 år også har benyttet seg av bil på utenlandsreiser.

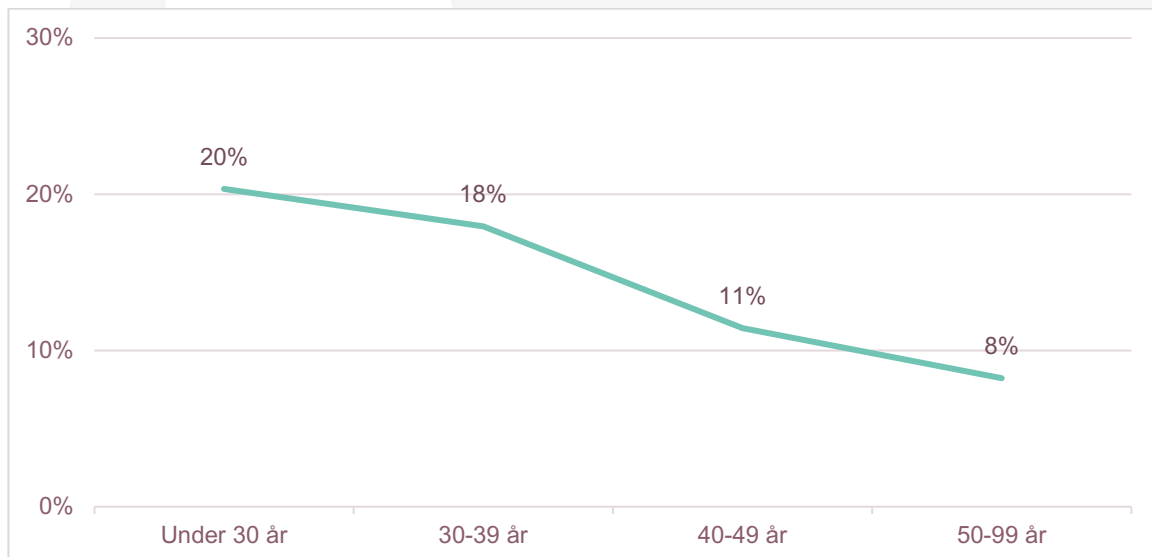
Figur 9: Dersom du kun tenker på reiser til og/eller fra utlandet de siste tre årene, hvilke fremkomstmiddel har du da benyttet på dine utenlandsreiser?



Kjønn og alder

Kvinner og de som befinner seg i de yngre aldersgruppene er de som i størst grad har benyttet seg av tog som fremkomstmiddel på utenlandsreiser.

Figur 10: Dersom du kun tenker på reiser til og/eller fra utlandet de siste tre årene, hvilke fremkomstmiddel har du da benyttet på dine utenlandsreiser? Tog og alder



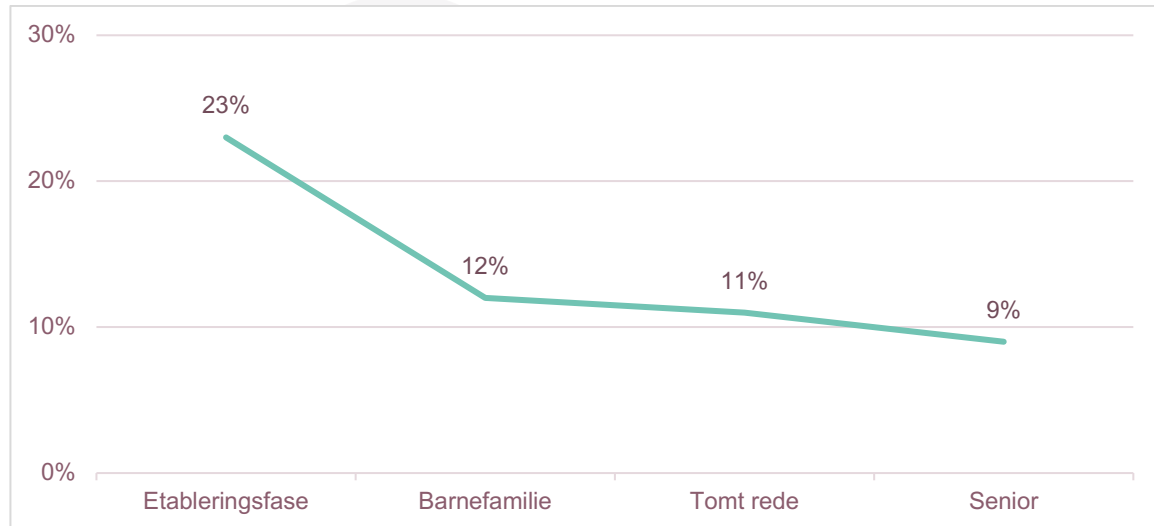
Kvinner har i større grad enn menn reist med tog til utlandet og de under 30 år har i større grad enn de over 40 år reist med tog til utlandet. De mellom 30 og 39 år har også i større grad benyttet seg av tog som transportmiddel på utenlandsreise de siste tre årene enn de over 50 år.



Livsfase

Fordelt på livsfaser har de som befinner seg i etableringsfasen i større grad reist til utlandet med tog enn alle de andre livsfasene.

Figur 11: Dersom du kun tenker på reiser til og/eller fra utlandet de siste tre årene, hvilke fremkomstmidler har du da benyttet på dine utenlandsreiser? Tog og livsfase



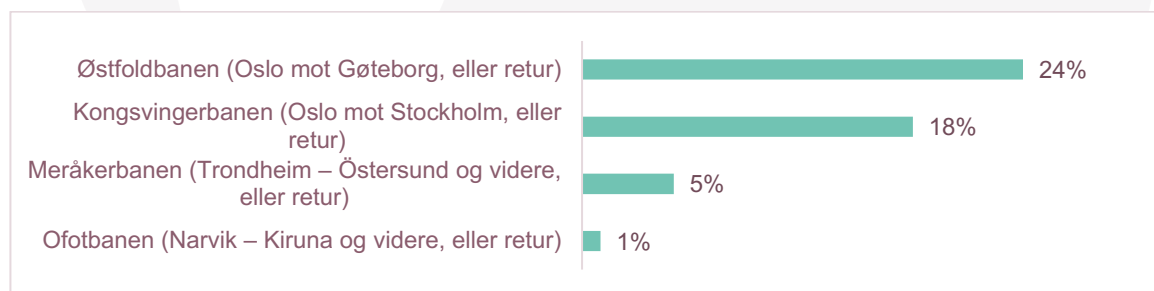
Nesten 1 av 4 i etableringsfasen sier de har brukt tog som fremkomstmiddel på reiser til utlandet, hvor rundt 1 av 10 i de andre livsfasene sier det samme.

Geografisk ser vi derimot ingen signifikante forskjeller når det kommer til valg av tog som transportmiddel ved reiser til utlandet.

Kryssninger av grensen med tog

Ser vi på hvilke togstrekninger som er benyttet ved togreiser til utlandet ser vi at den største andelen har krysset grensen med Østfoldbanen.

Figur 12: Hvilke jernbanelinjer har du benyttet på reiser til eller fra utlandet siste 3 år? Vi ber deg krysse av for de linjene der du har krysset grensen som en del av togreisen.



Nesten 1 av 4 av de som har reist med tog til utlandet (N= 141) de siste 3 årene har reist på Østfoldbanen. 18 % av disse sier de har reist med Kongsvingerbanen. Meråkerbanen og Ofotbanen er benyttet i noe mindre grad, respektivt sier 5 % og 1 % av de som har krysset grensen med tog at har benyttet seg av disse toglinjene. Over halvparten oppgir at de ikke har benyttet noen av disse. Deler av dette kan tenkes å forklares ved at mange ikke kjenner til navnene på de ulike toglinjene de har reist med, eller at togreisen som ble foretatt i forbindelse med utenlandsreisen ikke krysset den norske grensen, men kun var en del av en lengre utenlandsreise.

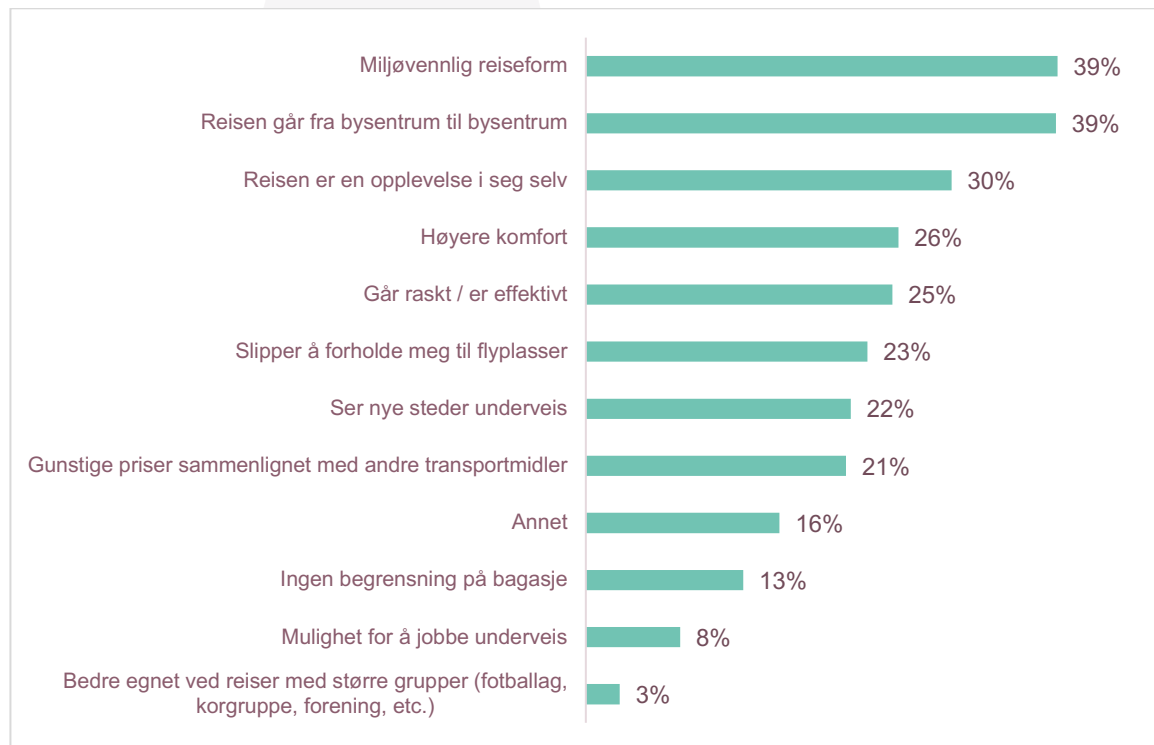
Som nevnt tidligere er mest sannsynlig disse forskjellene også er påvirket av forskjeller i befolkningstall ved de ulike banene, og tilgangen på de togtilbud i de ulike landsdelene.



Grunner til å velge tog på reiser mellom Norge og utlandet.

Det er først og fremst muligheten til å velge en miljøvennlig reiseform sammen med et transportmiddel som tar deg fra bysentrum til bysentrum som befolkningen legger til grunn for valg av tog som transportmiddel på utenlandsreiser. Hele 4 av 10 som har reist med tog til utlandet oppgir dette som en av grunnene til at de har valgt tog.

Figur 13: Hva er årsakene til at du har valgt å reise med tog til og / eller fra utlandet fremfor andre transportmidler?



For flere byr tog på noe mer enn bare en transportform, og 3 av 10 velger tog nettopp fordi de opplever at reisen med tog er en opplevelse i seg selv. Det er de over 50 år og seniorenene som i størst grad mener dette. En grunn til at flere ser på reisen som en opplevelse i seg selv henger nok sammen med opplevd grad av komfort, og som vi ser i grafen over velger 1 av 4 tog nettopp på grunn av komfort. Omtrent like mange velger tog fordi det oppleves effektivt og for å slippe å forholde seg til flyplasser.

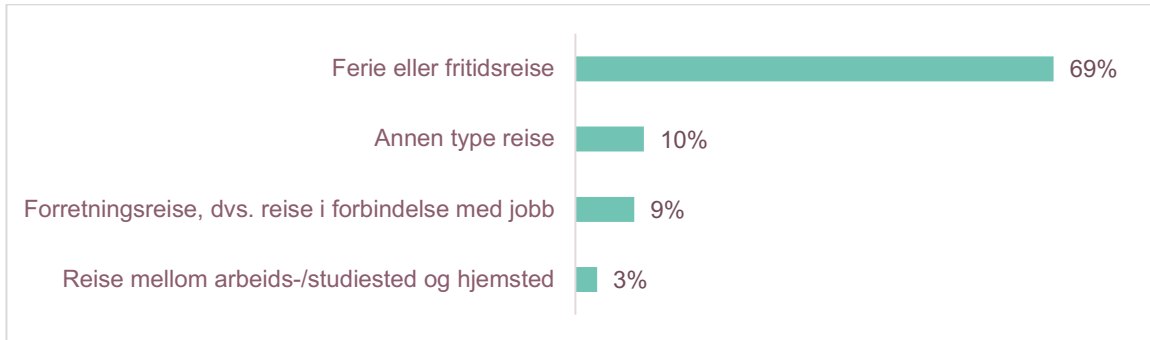
I grafen ser vi at 21 % av de som har valgt å reise med tog til utlandet opplever at prisene for togreiser er gunstige sammenlignet med andre transportmidler. Siden dette er de som tidligere har valgt å reise med tog reflekterer det ikke nødvendigvis befolkningens opplevelse av prisnivå.



Reisehensikt ved utenlandsreiser med tog

Det er først og fremst på ferie og fritidsreiser folk velger å reise med tog.

Figur 14: Hva var det primære formålet eller hensikten med den siste togturen din til eller fra utlandet?



Hele 7 av 10 sier de har valgt tog på ferie eller fritidsreiser mot kun 1 av 10 som sier de har benyttet seg av tog på forretningsreiser. For mange henger nok dette sammen med at det er på ferie eller fritidsreisene en opplever å ha bedre tid, og at reiseruten kan være en del av selve reisen eller opplevelsen.



Innsikt fra kvalitativt arbeid

I det kvalitative utvalget finnes alt fra helfrelste togentusiaster til de som er lite bereist med tog til utlandet. Uavhengig av erfaringsgrunnlag er det liten tvil om at tog møter hard konkurranse fra fly og bil for mange reisemål og situasjoner. Flere er inne på at nordmenn flyr svært mye sammenlignet med mange andre lands innbyggere, og at nordmenn har samme reisemønster med fly som en del andre nasjoner har med tog. Mange gir uttrykk for et sterkt ønske om at togtilbudet skal styrkes betydelig og at mye av flytrafikken skal kunne erstattes av tog. Samtidig er det også en viss resignasjon å spore blant dem som lenge har vært togentusiaster og fulgt med på utviklingen av jernbane i og ut av Norge. Oppfatningen er at dette er svært «treg materie» både politisk og kulturelt.

Det er ingen tvil om at tog tilbyr noe helt unikt som reiseform. Togreise beskrives med ord som «saktereise» og «reise i bakkehøyde». Reisen sees som *et mål i seg selv* og togturen er en del av opplevelsen. Fordelene med tog som reiseform beskrives nokså unisont på tvers av både livsfasesegmentene og grupper med ulik togerfaring.

*«Effektivt og kjøfritt inn og ut av store byer. Miljøvennlig og fylt av eventyr for lange reiser»
(Mann, barnefamilie).*

Via hjemmeoppgavene får vi et godt innblikk i hvilke typer reiser deltakerne har gjort med tog. Erfaringene er hovedsakelig av nyere dato, men enkelte trekker også frem reiser som ligger et godt stykke tilbake i tid. Hos de største togentusiastene ser vi at en viss nostalgi i fortellingene, og flere ser med lengsel tilbake til tiden da det gikk direkteruter fra Norge til byer som Hamburg, Moskva og Roma.

Et fellestrekk i erfaringene med både korte og lengre reiser med tog er at togreisen har vært et mål i seg selv. Man benytter tog for å kunne gjøre flere stopp og dermed oppleve flere steder. Tiden på toget kan brukes både til effektivt å få gjort unna jobb i fred og ro, eller for å oppleve stedene og landskapet utenfor vinduet. Valg av tog kan være et ledd i en slags «dannelsestog» for barna eller ungdommene i familien, for å gi et inntrykk av avstand mellom land og byer, eller for å gi unike reiseopplevelser. Det oppleves også lettere å komme i kontakt med andre reisende, noe som kan tilføre reisen noe ekstra.

«Opplevelsen man får når man tar toget er uendelig mye bedre enn når man flyr. Middag i Gøteborg, kveldsmat i København, lunsj i Köln og middag i Paris. På hjemveien la jeg inn et ekstra sju-timers stopp i Paris, der jeg fartet hit og dit på metro og til fots. Med fly kunne jeg også fått noen timer i Paris, men da ville det blitt på flyplassen» (Mann, barnefamilie).

«Utlandet er et spennende land! Alle overgangene på diverse stasjoner, noen ganger i en storby som Hamburg eller Paris, andre ganger kanskje på et mindre sted man ikke normalt ville reist til, som Karlsruhe eller Mannheim» (Mann, senior).

Selv om mange naturlig nok trekker frem sine aller beste togminner i hjemmeoppgavene og fokusgruppesamtalene, er det også flere skår i reiseleden. Særlig to ting preger togerfaringene; *manglende komfort* og *forsinkelser*. Mange gir uttrykk for at komfort betyr mer når selve reisen er en del av målet. I flere av de positive togminnene er det nettopp mulighet for skreddersydd komforttilbud som står i sentrum av fortellingen. Det kan være f.eks. mulighet for fleksibel kupé der setene kan gjøres om til liggestoler, fasiliteter som spisevogn med hvite duker og god mat, eller lekerom for barna.

Forsinkelser er en annen negativ faktor som preger erfaringene med togreiser. Det gjør at tog i større grad har vært aktuelt til rene opplevelsesreiser enn til transportetapper der man skal rekke noe spesielt på en viss destinasjon. Forsinkelser oppleves også som en barriere for barnefamilier ettersom reise med barn gjør en mindre fleksibel. Tog sees i dag som alternativ når det *ikke* er et mål å komme raskest mulig frem. Da er komfort desto viktigere.

«Tog er veldig aktuelt for ferie med god tid, og mindre aktuelt for korte reiser, for eksempel jobb. Det er vanskelig å overtale en arbeidsgiver til å bruke så mye tid på en reise» (Kvinne, etableringsfase).

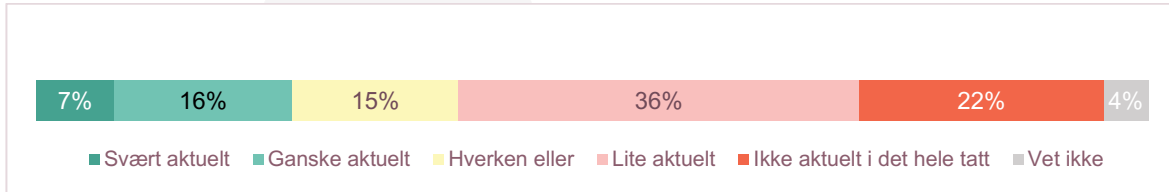


Kapittel 4: Interesse for utenlandsreiser med tog

Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet

Blant nordmenn generelt finner vi at nærmere 1 av 4 anser togreiser mellom Norge og utlandet som aktuelle (svært / ganske). Omtrent samme andel ser på slike reiser som *ikke aktuelle i det hele tatt*.

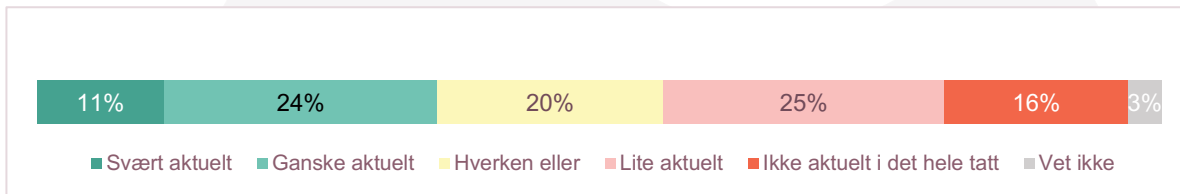
Figur 15: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å reise med tog til/eller fra utlandet?



Aktualitet av reiser i utlandet

Ser vi på interessen for å benytte seg av tog på reiser innad i Europa, er den noe større. Flere enn 1 av 3 nordmenn mener reiser innad i Europa er aktuelle (svært / ganske). 1 av 10 mener det er *svært aktuelt*, og 1 av 4 mener det er *ganske aktuelt*. Til sammenligning er det kun 16 % som ser på reiser i utlandet med tog som helt uaktuelle.

Figur 16: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å benytte tog som transportmiddel innad i Europa (her tenker vi togreiser mellom to destinasjoner utenfor Norges grenser)?



Grunnen til at aktualiteten for reiser med tog i utlandet er høyere enn mellom Norge og utlandet kan blant annet henge sammen med tidligere erfaringer fra reiser i utlandet med tog. En annen forklaring kan være opplevelsen av et uoversiktlig og fragmentert togtilbud mellom Norge og utlandet.



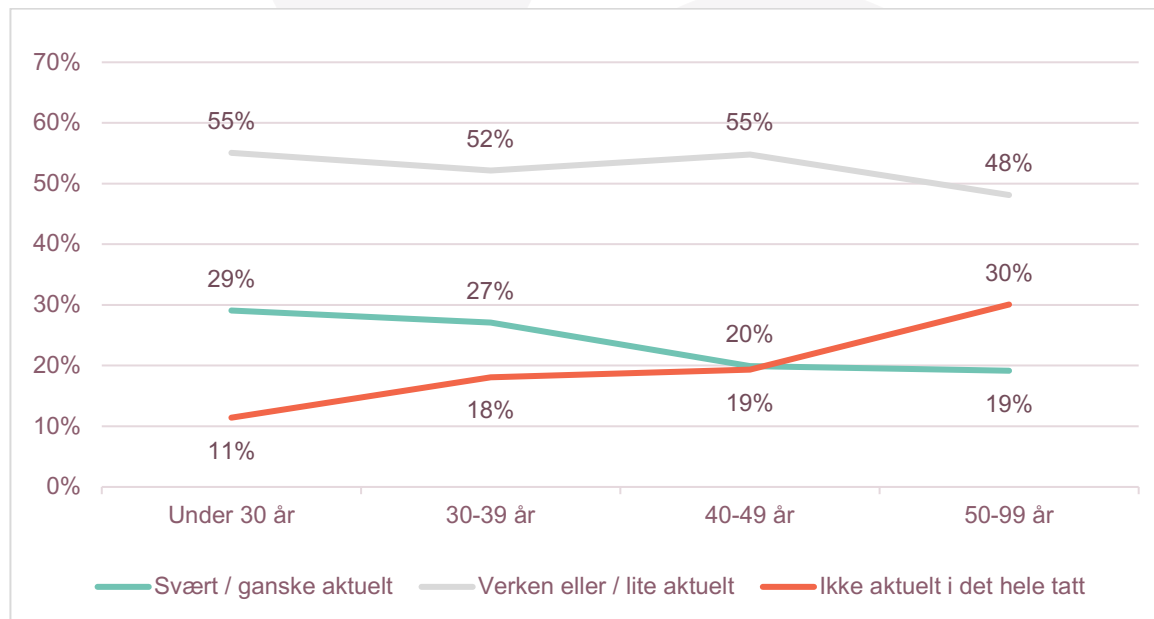
Aktualitet fordelt på alder og livsfase

Majoriteten av befolkningen har ingen sterk mening om hvorvidt reiser mellom Norge og utlandet er aktuelle, og litt over halvparten ser på slike reiser som hverken aktuelt eller ikke aktuelt, eller lite aktuelt. Dette henger mest sannsynlig sammen med den gjennomgående begrensede erfaringen med togreiser på slike typer reiser. Vi ser senere i dette kapittelet at aktualiteten for togreiser mellom Norge og utlandet er høyere blant de som har erfaring med slike reiser fra før.

Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet fordelt på alder

Ser vi derimot på forskjeller i hvorvidt man anser reiser mellom Norge og utlandet som aktuelle (svært / ganske) fordelt på alder ser vi at de det er de unge som i størst grad ser på slike reiser som aktuelt.

Figur 17: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å reise med tog til/eller fra utlandet?



De under 40 år ser på slike reiser som aktuelle i størst grad. De under 30 år anser slike reiser som aktuelle i signifikant større grad enn de over 40. 29 % av de under 30 ser på reiser mellom Norge og utlandet med tog som aktuelle, 27 % av de mellom 30 og 39 år sier det samme.

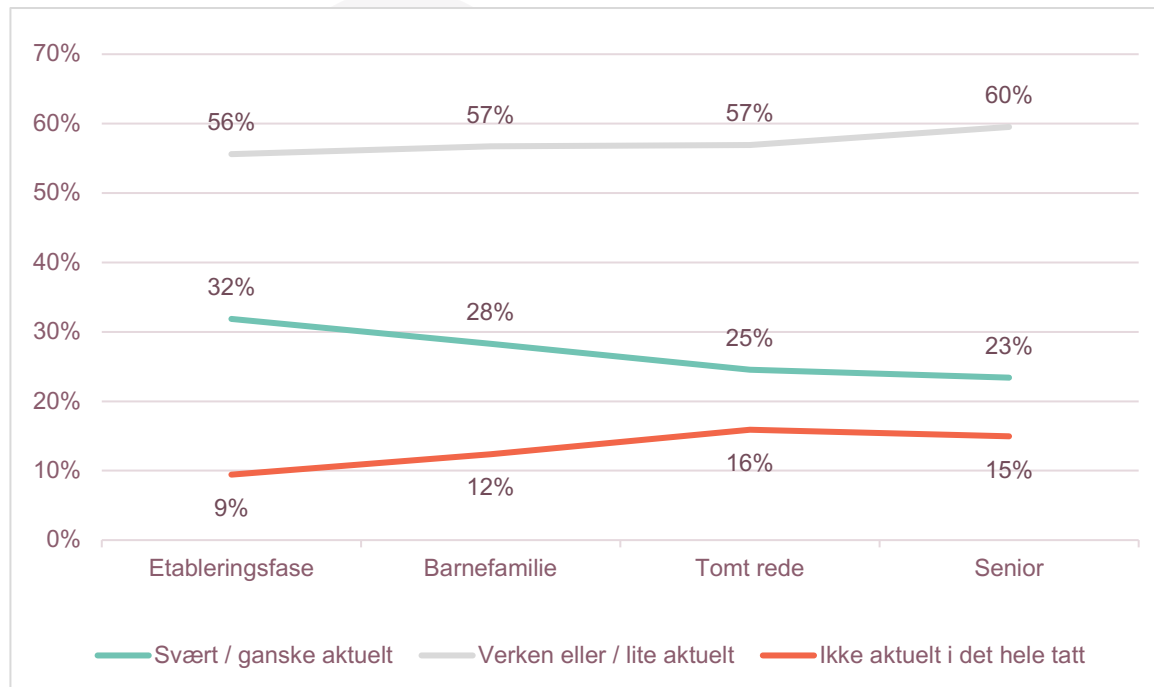
De over 50 år ser i større grad enn alle andre aldersgrupper på slike reiser som *ikke aktuelle i det hele tatt*. 30 % av de over 50 år anser utenlandsreiser med tog som uaktuelt.



Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet fordelt på livsfase

Ser vi på livsfaser ser vi en lignende, men ikke like sterk, trend hvor togreiser mellom Norge og utlandet blir gradvis mindre aktuelle jo lenger «ut» i livsfasene en beveger seg.

Figur 18: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å reise med tog til/eller fra utlandet?



Togreiser mellom Norge og utlandet er mest aktuelt for de som befinner seg i etableringsfasen hvor 32 % sier slike reiser er aktuelle. 28 % av de som befinner seg i barnefamiliefasen anser også slike reiser som aktuelle (svært / ganske). Antallet av de som befinner seg i tomt rede-fasen som ser på slike reiser som aktuelle er noe mindre med 25 %, mens blant seniorenne er det 23 % som sier det samme.

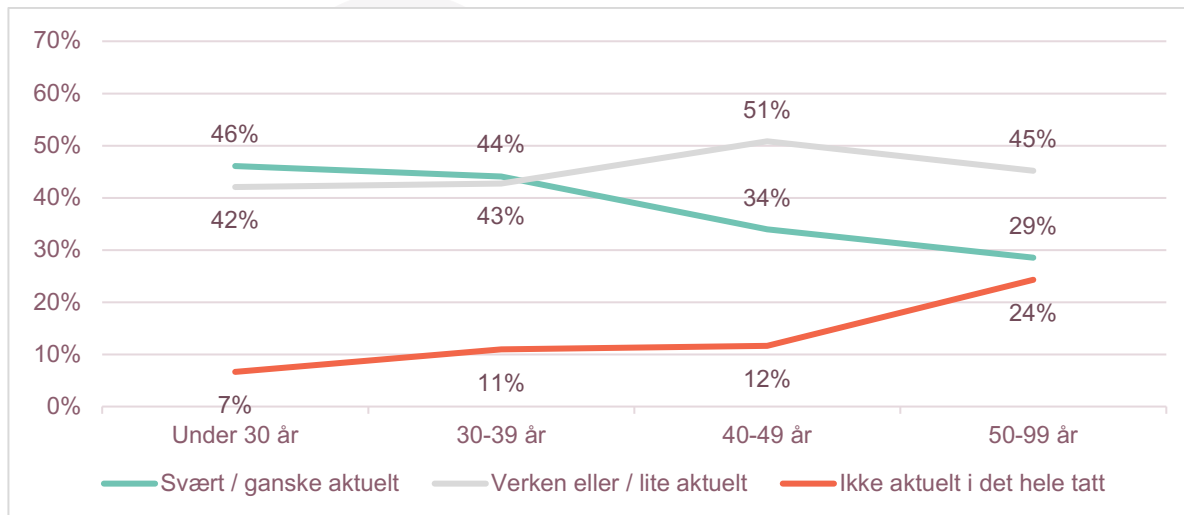
Ser vi på de som anser slike reiser som *ikke aktuelt i det hele tatt* ser vi en motsatt trend, men med lavere andel per livsfase. Vi ser at det er kun 9 % av de i etableringsfasen som anser slike reiser som helt uaktuelle. De livsfasene hvor flest ser på slike reiser som helt uaktuelle er blant tomt rede og senior, men her er heller ikke andelen på mer en 16 % og 15 % respektivt.



Aktualitet av reiser i utlandet fordelt på alder

Vi ser interesse for togreiser innad i Europa blant de yngre gruppene, på relativt lik linje med interessen for togreiser mellom Norge og utlandet.

Figur 19: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å benytte tog som transportmiddel innad i Europa (her tenker vi togreiser mellom to destinasjoner utenfor Norges grenser)?



Signifikant flere blant de under 40 år anser togreiser i utlandet som aktuelt (svært / ganske) enn blant som er 40 år eller eldre.

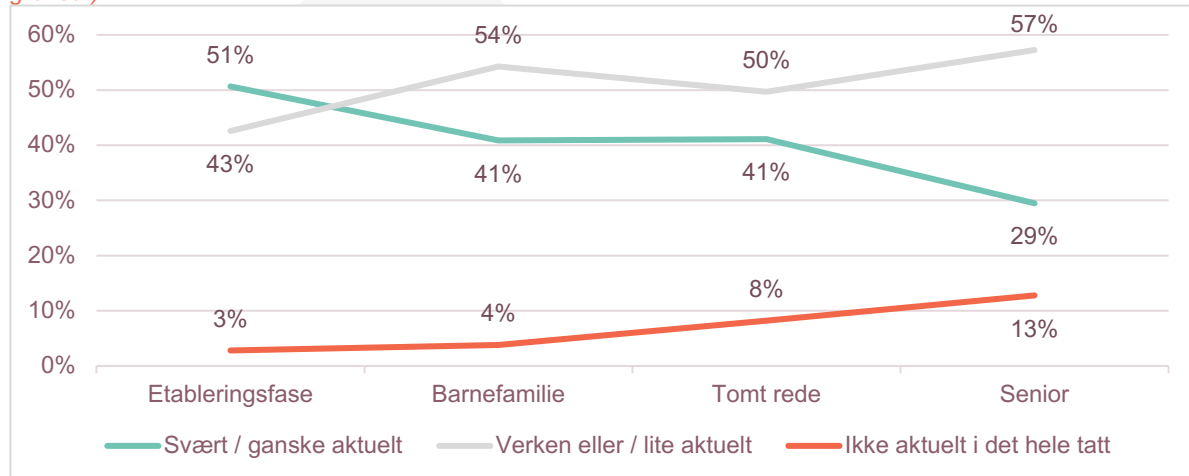
Det ser ut til at aktualiteten for slike reiser synker med alderen. Vi ser at hele 46 % av de under 30 år anser reiser i utlandet som aktuelle, 44 % av de mellom 30 og 40 år, mener det er aktuelt, 34 % av de mellom 40 og 50 mener det er aktuelt, mens 29 % av de over 50 ser på reiser i utlandet med tog som aktuelle. Dette kan tenkes å ha en sammenheng med for eksempel språklig og digital kompetanse, hvor flere eldre enn unge uttrykker en skepsis eller utrygghet rundt blant annet planlegging og bestilling av togreiser via nettbaserte og utenlandske reiseoperatører.



Aktualitet av reiser i utlandet fordelt på livsfase

Ser vi på livsfasene er det størst andel blant de «yngre» livsfasene som mener utenlandsreiser er aktuelt (svært / ganske). Den største andelen er blant de som befinner seg i etableringsfasen hvor over halvparten av de som befinner seg i denne livsfasen mener reiser med tog i utlandet er aktuelt.

Figur 20: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å benytte tog som transportmiddel innad i Europa (her tenker vi togreiser mellom to destinasjoner utenfor Norges grenser)?



Videre er det like stor andel, 41 %, blant de som befinner seg i barnefamilie- og tomt rede-fasen som mener togreiser i utlandet er aktuelt. Samtidig sier også 29 % av seniorenne at slike reiser er aktuelle.

Seniorenne oppgir dog i større grad enn de som befinner seg i etableringsfasen og barnefamilie-fasen at slike reiser som helt uaktuelle; det er 13 % av seniorenne som mener dette.

På bakgrunn av dette mener vi at det er rimelig å argumentere for at interessen for togreiser mellom Norge og Europa og togreiser innad i Europa er forholdsvis høy på tvers av livsfasene med noe mer interesse blant de yngre og de «yngre» livsfasene. Det kan sies å være en delvis synkende aktualitet med alderen, spesielt med tanke på reiser innad i Europa, noe som kan komme av usikkerhet knyttet til digital og språklig kompetanse. Samtidig er det kun en liten andel av befolkningen som ser på reiser med tog i utlandet som helt uaktuelt.

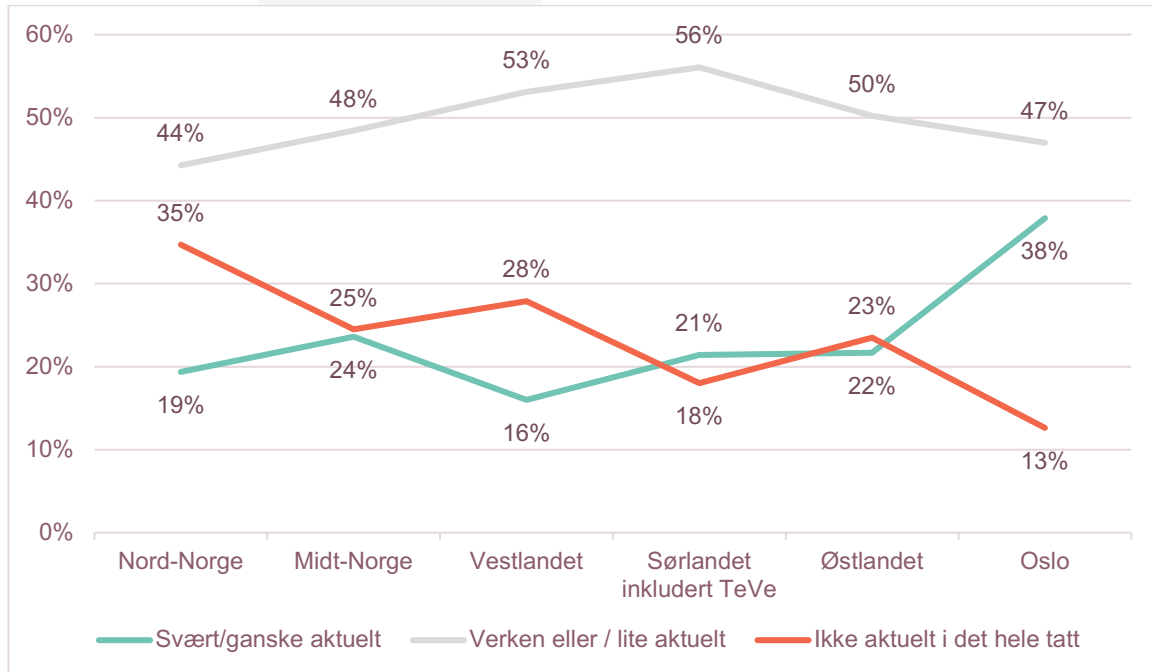


Geografi

Aktualitet av reiser mellom Norge og utlandet fordelt på landsdel

Ser vi på ulikheter i holdninger til reiser med tog mellom Norge og utlandet basert på hvor en befinner seg i landet ser vi at det i størst grad er de bosatt i Oslo som anser slike reiser som aktuelle (svært / ganske). Dette kan antas å henge sammen med at Oslo er et sentralt knute- og avreisepunkt for togreiser mellom Norge og utlandet. 38 % av de som bor i Oslo ser på slike reiser som aktuelle. Kun 13 % av befolkningen i Oslo mener at reiser mellom Norge og Europa ikke er aktuelle i det hele tatt.

Figur 21: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å reise med tog til/eller fra utlandet?



Andelen som sier at reiser mellom Norge og utlandet er aktuelt er noe høyere blant de som er bosatt i Midt-Norge, på Sørlandet og på Østlandet enn blant de som er bosatt i Nord-Norge og på Vestlandet. Mellom 21 % og 24 % av befolkningen i de førstnevnte landsdelene ser på slike reiser som aktuelle. Dette kan henge sammen med at disse landsdelene er koblet på jernbanelinjer som mer effektivt krysser grensen med en kortere rute sørover og ut i Europa. Enten med egen jernbanelinje (Meråkerbanen), eller via Oslo og videre med Kongsvingerbanen eller Østfoldbanen. Det lar seg også gjøre å krysse grensen med tog fra Vestlandet med Bergensbanen via Oslo, og i Nord-Norge med Ofotbanen, men her kan det tenkes at distanse til grensen, samt videre sørover påvirker aktualiteten.

Det er likevel ikke mye som skiller Nord-Norge og Vestlandet fra de de ovennevnte landsdelene. Andelen som anser slike reiser som aktuelle er noe høyere blant befolkningen i Nord-Norge enn blant de som er bosatt på Vestlandet. 19 % av de som er bosatt i Nord-Norge anser slike reiser som aktuelle, hvor 16 % av de bosatt på Vestlandet sier det samme. Dette kan tenkes å henge sammen med avstand til riksgrensen og generell tilgang på togtilbud.

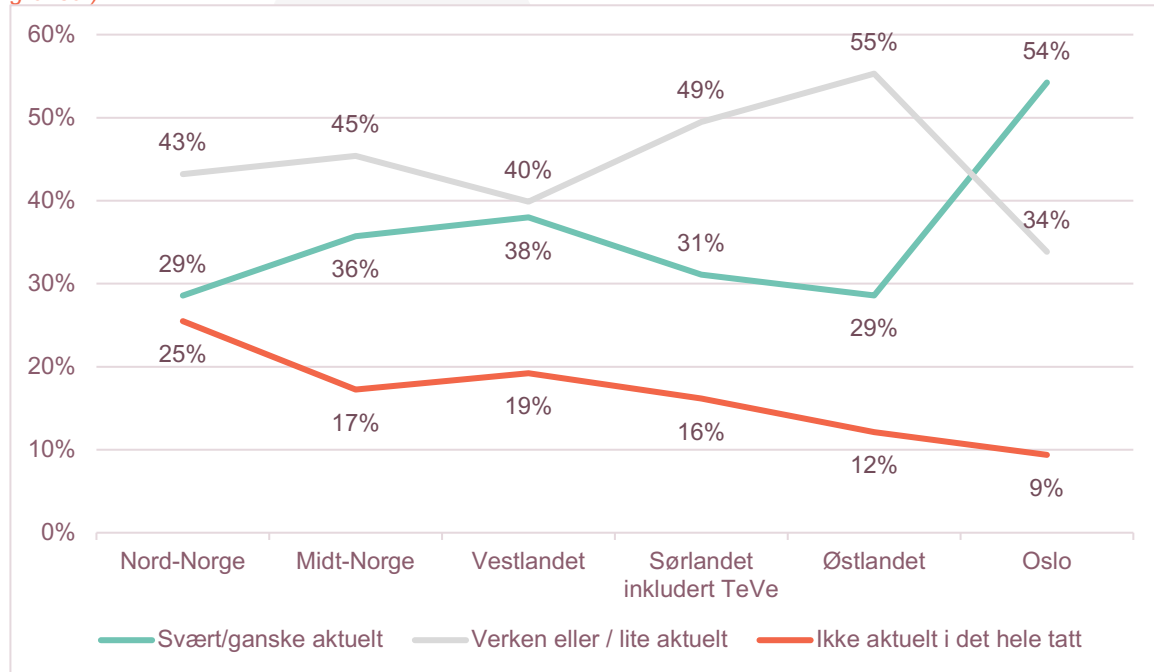
Det er flest blant befolkningen i Nord-Norge som anser slike togreiser som *ikke aktuelle i det hele tatt*. En forklaring på dette kan være manglende tilgang på togtilbud. En annen forklaring kan være distansen og tiden det vil ta før man kommer ut til det kontinentale Europa.



Aktualitet av reiser i utlandet fordelt på landsdel

Ser vi på aktualiteten av togreiser i Europa blant befolkningen fordelt på landsdel ser vi lignende tall. Her er andelen som mener at togreiser i Europa er aktuelt også signifikant størst i Oslo, og over halvparten av befolkningen i Oslo ser på slike reiser som aktuelle. Her ser vi også at det er færrest blant befolkningen i Oslo som ser på slike reiser som helt uaktuelle, og under 10 % av Oslos befolkning mener dette.

Figur 22: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å benytte tog som transportmiddel innad i Europa (her tenker vi togreiser mellom to destinasjoner utenfor Norges grenser)?



Vi kan også se at det er en jevnt over større interesse for reiser i Europa på tvers av landsdelene enn det vi så for reiser mellom Norge og Europa.

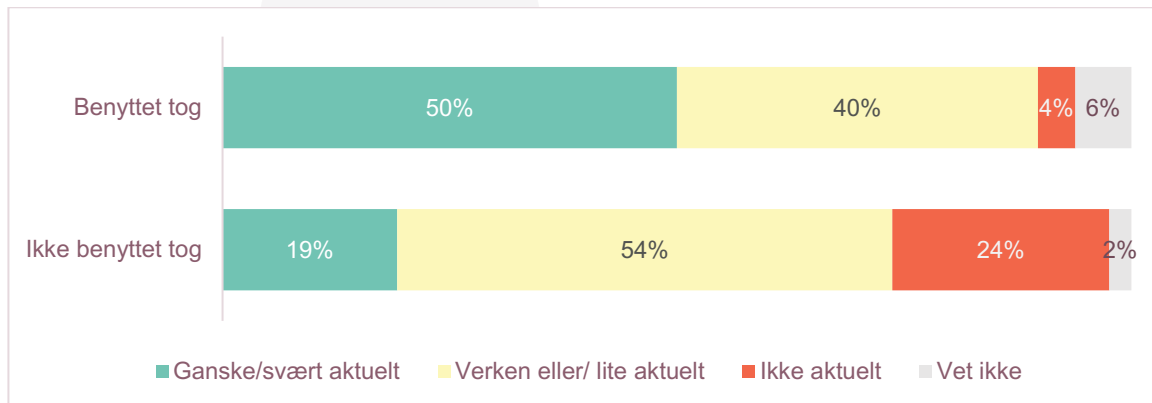
Vi ser også her at andelen som ser på slike reiser som uaktuelle er størst blant de som bor i Nord-Norge, men at det er 10 %-poeng færre som mener at reiser i Europa er uaktuelt enn reiser mellom Norge og Europa.



Tidligere erfaring

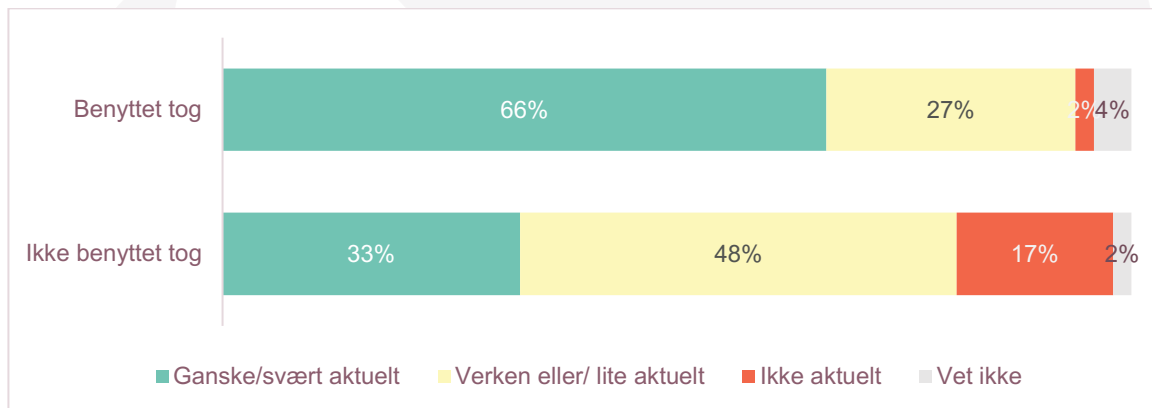
Det ser ut til at tidligere erfaringer med togreiser til utlandet øker sannsynligheten for å mene at slike reiser er aktuelle i fremtiden. De som har erfaring fra tidligere utenlandsreiser med tog anser også i stor grad togreiser mellom Norge og Europa som aktuelt i fremtiden. Ser vi på de som har reist med tog til utlandet i løpet av de siste 3 årene, sier halvparten at det er aktuelt (svært / ganske) å reise med tog mellom Norge og utlandet i fremtiden. Kun 4 % av de som har reist med tog til utlandet tidligere ser derimot på dette som uaktuelt.

Figur 23: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å reise med tog til/eller fra utlandet?



Vi ser samme tendens når det kommer til togreiser innad i Europa, og blant de som har reist med tog til utlandet i løpet av de siste 3 årene ser hele 2 av 3 av disse på slike reiser som aktuelle (svært / ganske). Samtidig sier også 1 av 3 av de som ikke har reist med tog til utlandet at de ser på reiser i Europa som aktuelle.

Figur 24: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, hvor aktuelt er det for deg å reise med tog til/eller fra utlandet?

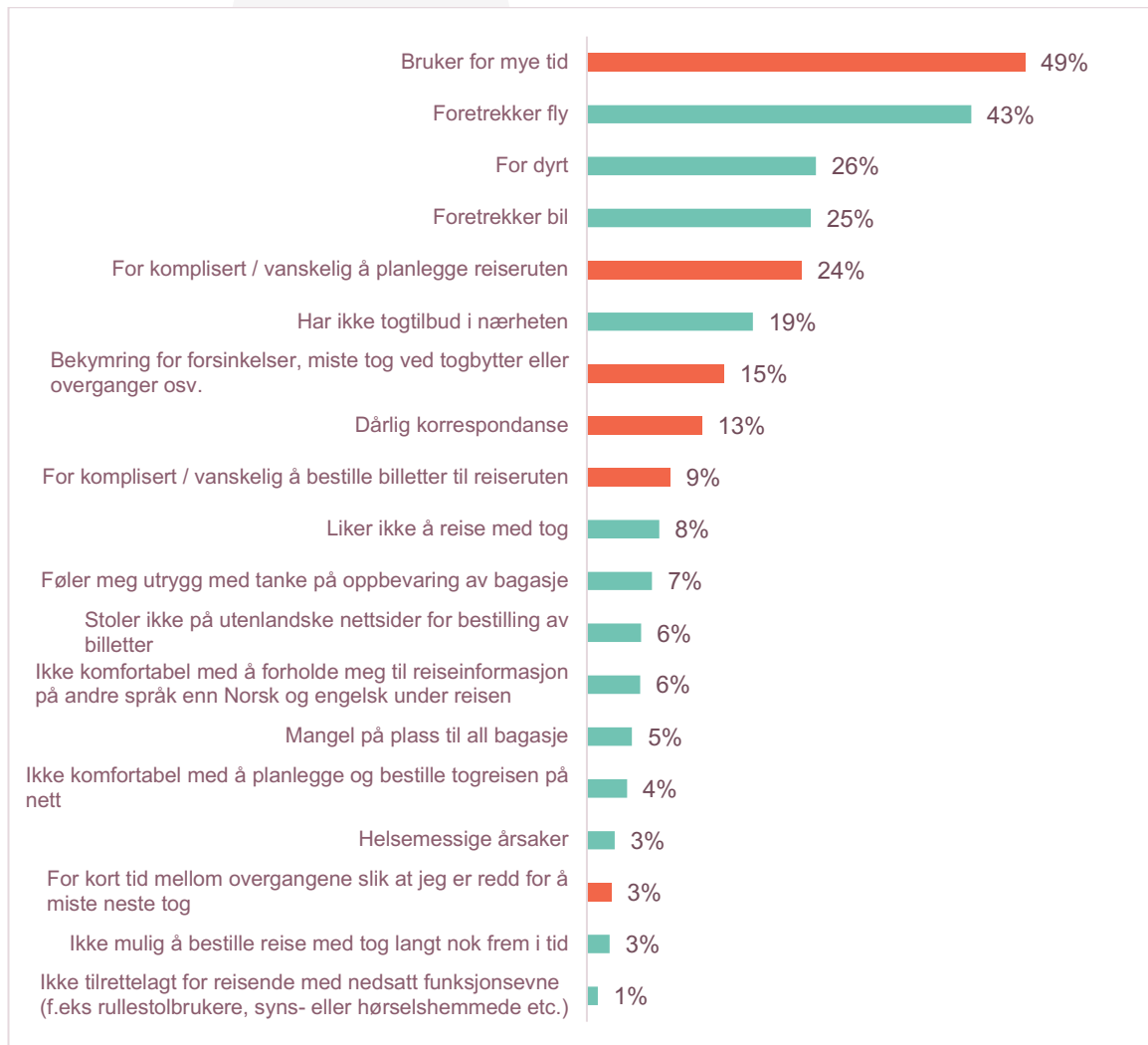




Grunner til å velge bort tog

Som vist tidligere ser omtrent 58 % av befolkningen på reiser mellom Norge og utlandet med tog som lite aktuelle, eller ikke aktuelle i det hele tatt. De som har svart dette fikk et oppfølgingsspørsmål om årsaken til at tog oppleves lite eller ikke aktuelt. Resultatene er illustrert i grafen under. I grafen under er også noen stolper farget oransje – dette er de årsakene som i størst grad korresponderer med innsikten fra det kvalitative arbeidet og de utfordringene eller barrierene flest respondenter i den kvalitative fasen vektla som problematiske.

Figur 25: Hva er årsakene til at tog er lite aktuelt eller ikke aktuelt å benytte mellom Norge og utlandet? (Flere svar mulig)



Tidsbruk og korrespondanse

Som vi ser er det først og fremst tiden togturen tar som er den største barrieren blant befolkningen. Halvparten av de som mener reiser mellom Norge og utlandet er lite eller ikke aktuelle peker på nettopp dette som en av grunnen til at de velger bort tog som transportmiddel på reiser mellom Norge og utlandet. Dette kan handle om en generell opplevelse av at tog tar lenger tid enn alternative transportmidler som for eksempel fly, men det kan også henge sammen med andre faktorer som rutekorrespondanse. Over 1 av 10 (13 %) sier at for dårlig korrespondanse gjør at togreisen mellom Norge og utlandet ikke blir aktuelle. Dette kan sees i sammenheng med at 15 % bekymrer seg for forsinkelser eller å miste tog ved togbytter eller overganger. 3 % sier også at de bekymrer seg for ikke å ha tilstrekkelig med tid ved overganger. Det kan argumenteres for at disse også kan kobles på ovennevnte faktorer.



Preferanse for andre transportmidler

En annen sentral grunn til at de som har valgt bort tog på utenlandsreiser er preferanse for andre transportmidler. 43 % av de som mener tog på utenlandsreiser ikke er aktuelle sier de foretrekker fly, og 25 % sier de foretrekker bil. Dette er grupper det kan være mer utfordrende å få til å bruke tog på utenlandsreiser da de har klare preferanser for spesifikke transportmidler. Det kan tenkes at de som foretrekker fly er opptatt av hurtighet, mens de som foretrekker bil er opptatt av fleksibilitet.

Pris og erfaring

26 % av de som mener tog på utenlandsreiser er lite eller ikke aktuelt begrunner det med at det er for dyrt. Her ser vi en overrepresentasjon blant de som er bosatt i Oslo, og hele 49 % av Oslobeboere som mener tog til utlandet er lite eller ikke aktuelt begrunner dette med pris. Vi så tidligere at slike reiser er mest aktuelle blant yngre og de som befinner seg i de «yngre» livsfasene. Her kan det tenkes at de yngre og de som befinner seg i etableringsfasen eller blant barnefamilier har en noe strammere økonomi enn de eldre og dette preger deres oppfattelse av prisenivået.

Den samme holdningen er også synlig, men ikke like sterk, blant befolkningen på Østlandet og i Midt-Norge og på Sørlandet. Siden dette er de landsdelene hvor flest er positive til slike reiser og også har reist mest med tog, kan en annen forklaring være at disse har et mer bevisst forhold til bruk av tog og prisene på tog enn det befolkningen i de andre landsdelene har.

Komplisert planlegging og bestilling

24 % mener at det er for komplisert / vanskelig å planlegge reiseruten med tog til utlandet, og 9 % mener det er for vanskelig / komplisert å bestille reiser med tog til utlandet. Her er også andelen størst blant de som bor i Oslo. 36 % av Oslobeboere som ser på togreiser til utlandet som lite eller ikke aktuelt mener det er for vanskelig å planlegge reisen, og 19 % mener det er for vanskelig å bestille.

Annet

Vi ser at i underkant av 10 % av de som ser på reiser til utlandet med tog som lite eller ikke aktuelt legger til grunne faktorer som utrygghet rundt oppbevaring av bagasje (7 %), å ikke stole på utenlandske nettsider ved bestilling av reiser eller føle seg utrygg på å måtte forholde seg til reiseinformasjon på engelsk (6 %). En mindre andel peker på ting som blant annet mangel på plass til bagasje (5 %), å være ukomfortable med å bestille reisen på nett (4 %), helsemessige årsaker (3 %), kort tidsfrist for bestilling av reise (3 %)



Innsikt fra kvalitativt arbeid

Både fokusgruppesamtalene og hjemmeoppgavene gir godt innblikk i hvor *aktuelt* det er å reise med tog ut av Norge. På samme måte som i den kvantitative undersøkelsen ser vi at det å ha tidligere togerfaring er av stor betydning for hvor aktuelt det er å velge tog neste utenlandstur.

De med størst togentusiasme og mest erfaring med tog som reiseform er godt kjent med hvilke feil og mangler som preger tilbudet. De trekker særlig frem «melkeruta» man må gjennom for å komme fra Norge til Hamburg, at toget til København akkurat har forlatt perrongen når man ruller inn i Gøteborg, eller at returreise hjem til Norge med tog er en håpløs affære av ikke-korresponderende avganger. Likevel velger de tog igjen og igjen, og manøvrerer ved å kombinere togreise med fly og båt for å reise mest mulig effektivt og hensiktsmessig. Noen ganger er det imidlertid ikke kun effektiv reisetid som er målet, men snarere å finne de mest spennende avstikkerne og stoppene underveis, som gjør at denne gruppen synes tog er uovertruffent som reiseform. Hjemmeoppgavene viser tydelig at de med erfaring og kjennskap legger opp mer effektive reiseruter, går direkte til reiseplanleggere der de finner informasjonen de trenger, og lager gjennomførbare reiseruter de kunne tenke seg å gjennomføre «i virkeligheten».

De mindre erfarne diskuterer togreisens aktualitet blant annet med bakgrunn i hjemmeoppgaven de utførte før fokusgruppesamtalene. Hver enkelt ble bedt om å planlegge en togreise fra Norge til Berlin og dokumentere stegene i planleggings- og bestillingsprosessen. Mange sitter igjen med at planlegging og bestilling av en lengre togreise ut av Norge var mer komplisert og vanskelig enn man hadde sett for seg. For en del strandet det allerede i søken etter en mulig reiserute, for eksempel når valgt reiseplanlegger ender opp med å foreslå buss eller båt i stedet for tog.

Samlet er det stor enighet om at dagens togtilbud fra Norge og til naboland eller lenger ut i Europa er både oppstykket og uoversiktlig. Grunnene til *ikke* å velge tog stemmer svært godt overens med de kvantitative funnene:

- **Tog tar for lang tid**

Tog må kunne ta en relativt raskt og effektivt ut av Norge og aller helst helt frem til destinasjonen uten for mange overganger, ikke-korresponderende avganger. Det er også en oppfatning av store variasjoner i skinnegang som påvirker fart og kjørekomfort.

- **Vanskelig planlegging**

Mange strever med å få en oversikt over togtilbudet. For en lang reise med tog, for eksempel som den fra Oslo til Berlin, benytter de fleste nettsidene til flere ulike operatører og togselskap. Jevnt over viser diskusjonen at mange har behov for mer informasjon og råd om mulige ruter og korrespondanser *før* de går i gang med konkret planlegging og bestilling.

- Blogger og togsider på sosiale medier er svært nyttige for å navigere i togtilbudet til utlandet. **Togbloggen.no** og **Facebookgruppen Togferie** gir uvurderlige innsidetips til hvilke ruter og avganger som både er mulige og hensiktsmessige.
- **Google** viser seg å være et godt planleggingsverktøy for en god del, og viser både raskeste rute og korresponderende avganger på en oversiktlig måte. Flere blir svært overrasket over at et søk i Google maps tilsynelatende gir bedre og mer detaljert informasjon enn reiseplanleggere som er utformet for dette formålet.
- **Entur** oppleves positivt fordi den har informasjon på norsk og dekker mange transportmidler. Det er likevel begrenset hvor langt man kommer i konkret planlegging av en utenlandsreise med tog på siden. Mange ønsker at Entur fortsetter å videreutvikle siden sin slik at flere og flere reiser kan planlegges der. Eventuelt kunne Entur.no pekt de reisende videre til aktuelle nettstedet for mer informasjon om ruter som ikke dekkes av Entur.
- **Omio.com** og **rail.cc.com** er generelle reiseplanleggere som gir en grei oversikt over togtilbudet i og mellom land. For en del gir dette den oversikten man trenger for å gå videre til billettbestilling via det enkelte togselskap.
- **Bahn.de** trekkes gjennomgående frem som den beste siden for å planlegge togreiser i Europa. De mest erfarne togreisende i fokusgruppene går vanligvis rett til denne siden for å planlegge reiser, og den leverer godt på alt det man trenger å vite.



«[Facebookgruppen Togferie] er redninga! Pluss den svenske Tågsemeste» (Kvinne, barnefamilie)

Planleggings- og bestillingsprosessen oppleves oppstykket og komplisert, og det er vanskelig å få oversikt over destinasjoner og forbindelser. For de fleste er det ok å bestille billetter via hvert land sin operatør, bare man vet hvilke togforbindelser man leter etter. Samtidig er det enighet om at det bør finnes en norsk nettside med god oversikt over togtilbudet ut av Norge, og markedsføring av de best utbygde og mest populære rutene. Dette kan skape økt trygghet da noen også er skeptiske til å bestille reiser via utenlandske nettsider de ikke har kjennskap til.

- **Bekymring for konsekvensen av forsinkelse for videre avganger.**

Ved bestilling av togreiser som er del av en lenger reiserute skaper det en utrygghet når man er avhengig av å kjøpe plassbillett. Det gjelder en spesifikk avgang med tanke på forsinkelser og uforutsette hendelser. Flere er bekymret for å ikke rekke neste tog om man har en reservert plass for den gitte avgangen. Her har det fleste opplevelser fra flyreiser hvor flyselskaper sørger for at man kommer seg med et annet fly om det skulle bli forsinkelser. Det er et ønske om tilsvarende trygghet ved reiser med tog.

«Det er i dag vanskelig å få billetter til å henge sammen. Mister du en overgang, så mister du resten av reisen. Jeg kjøpte plassbillett fra Oslo til Berlin, rakk ikke toget i Gøteborg, og da var det bare å kaste alle de andre plassbillettene gjennom Danmark og Tyskland» (Mann, tomt rede).

«Et eksempel på manglende ruteplanlegging; Hvis du tar første tog om morgenen fra Hamburg i retning Norge, så drar siste tog fra Gøteborg til oslo en halvtime før toget fra København kommer til Gøteborg. Må derfor ta en trang buss på siste del av reisen, og det er nedtur» (Mann, tomt rede).

«Smertegrensen for togbytter handler ikke bare om antall. Det handler om når på døgnet byttet er. Natten er noe herk. Det handler om overgangstiden er "fornuftig", så man hverken må vente veldig lenge eller er usikker på om man rekke neste tog. Det handler om man får hotell, eller får sitte på med neste avgang om man mister en» (Mann, etableringsfasen).



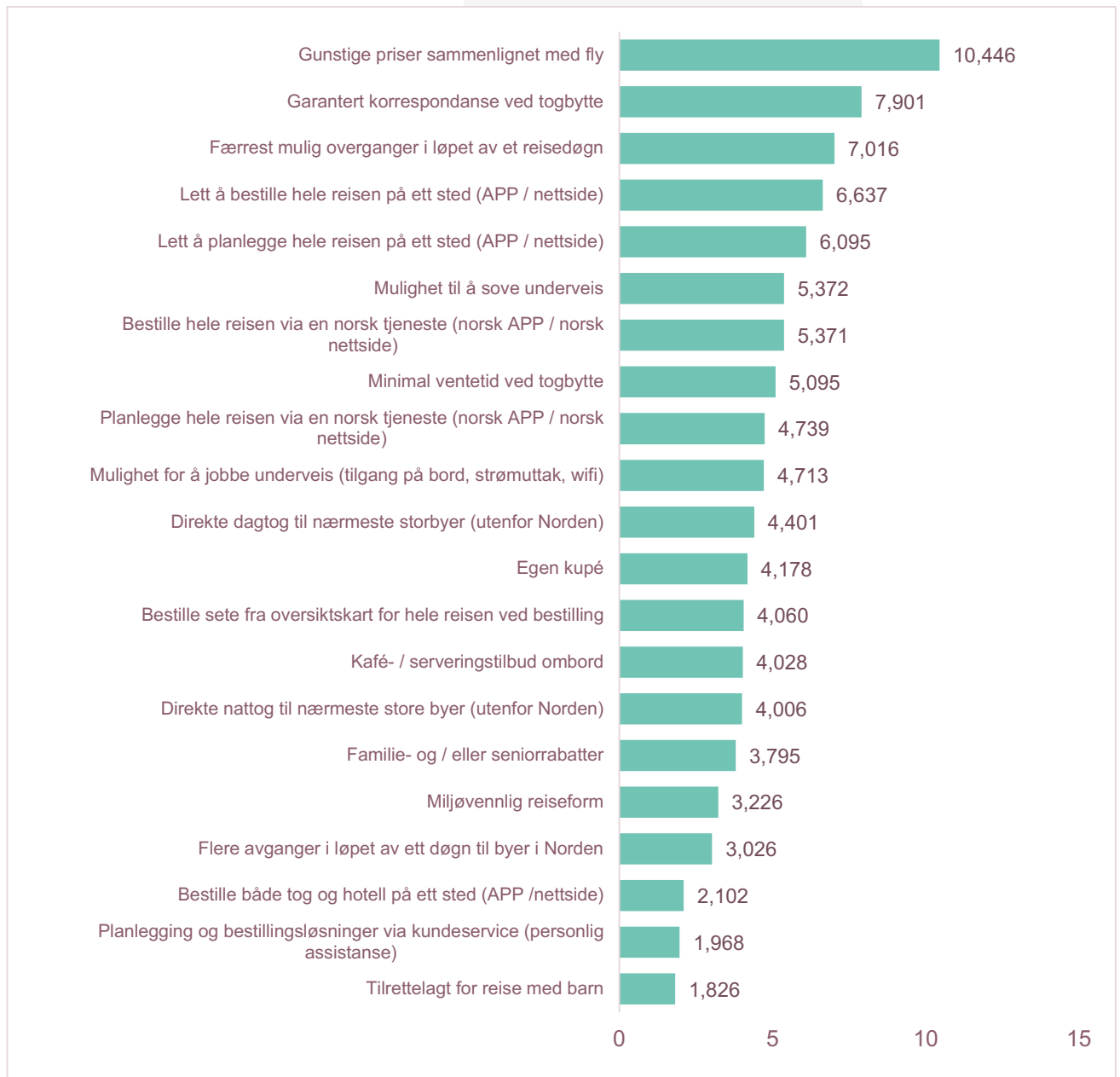
Kapittel 5: Velge tog som transportmiddel på utenlandsreiser i fremtiden

Viktige og mindre viktige faktorer for å velge tog på reiser mellom Norge og utlandet

I figuren under ser vi score for viktighet. Disse er reskalert så de summeres til 100. Tallene kan tolkes som at en score på 10 er dobbelt så viktig som en score på 5.

Det viktigste for å velge tog framfor fly er at toget har gunstige priser sammenlignet med fly. Dette forholdet har signifikant høyere viktighetscore enn andre forhold som er målt. Utover det å være prisgunstig sammenlignet med fly, er det viktig at reisen er mest mulig sømløs i betydning at det er få overganger og garantert korrespondanse ved togbytte. Videre ser vi at det er viktig at reisen enkelt kan planlegges og bestilles på ett sted noe som underbygger behovet for en enkel og sømløs reise fra planlegging til man er framme.

Figur 26: MaxDiff-score





En rekke forhold kan betegnes som middels viktig. Både mulighet til å sove og egen kupé kommer i denne kategorien. Videre er det verdt å merke seg det at tog er miljøvennlig ikke er et forhold som målgruppen totalt sett mener er viktig for å velge tog framfor fly. Dette tyder på at miljøvennlighet er noe en legger vekt på som viktig i etterkant av å ha reist med tog, men som ikke under planlegging og bestilling. Det kan være et lokkende kommunikasjonsgrep, men mest sannsynlig ikke nok til å overtale reisende til å velge tog fremfor andre transportmidler.

Ulikheter mellom grupper

Det er enkelte signifikante forskjeller på menn og kvinners syn på hva som er viktig for å velge tog til utlandet.

Kjønn

Sammenlignet med menn legger kvinner mer vekt på:

- Garantert korrespondanse ved togbytte
- Lett å planlegge hele reisen på ett sted
- Bestille hele reisen via en norsk tjeneste
- Planlegge hele reisen via en norsk tjeneste
- Miljøvennlig reiseform

Sammenlignet med kvinner legger menn mer vekt på:

- Mulighet til å sove underveis
- Mulighet til å jobbe underveis
- Egen kupé
- Kafé/servering om bord
- Direkte nattog til nærmeste store byer (utenfor Norden)
- Flere avganger i døgnet til byer i Norden

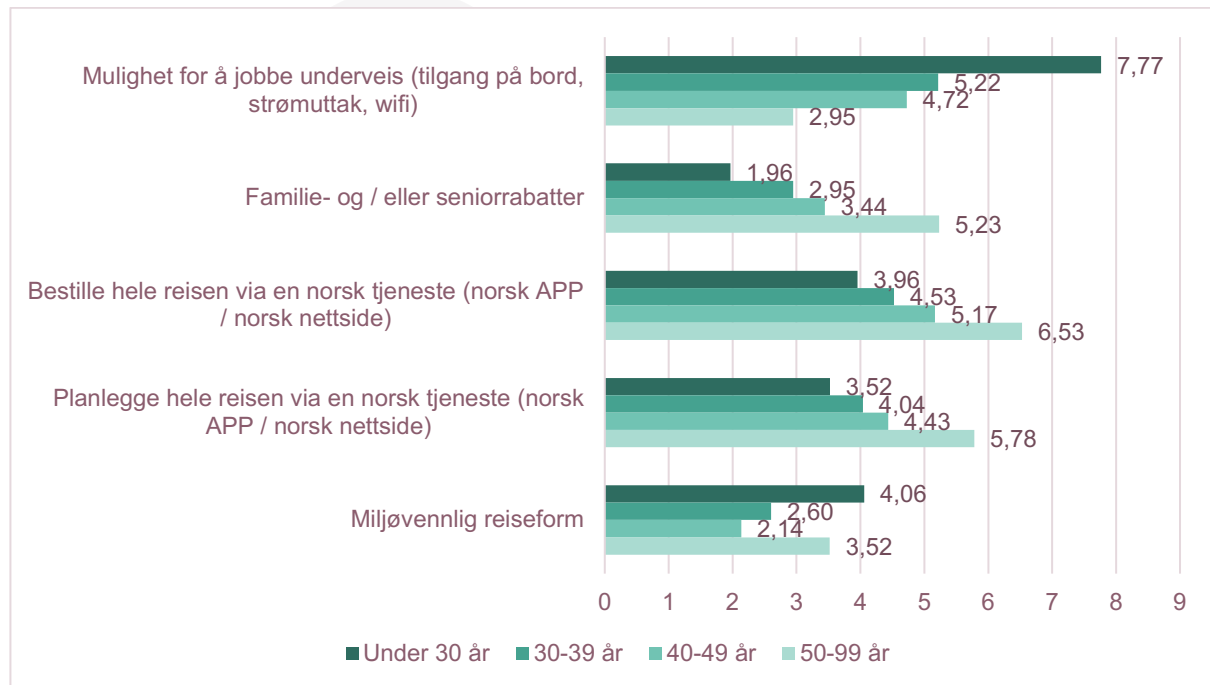
Til tross for disse forskjellene er det overordnede bildet at menn og kvinner ikke har veldig ulikt syn på disse forholdene.



Alder

Når det gjelder alder er det enkelte klare forskjeller. Mens reisende i alle aldersgrupper er enig i at det viktigste er at tog har gunstige priser sammenlignet med fly er det ulikt syn på mulighet til å jobbe underveis, der de unge er naturlig mer opptatt av det enn de eldste. Under ser vi forholdene der det er klart skille på de ulike aldersgruppene.

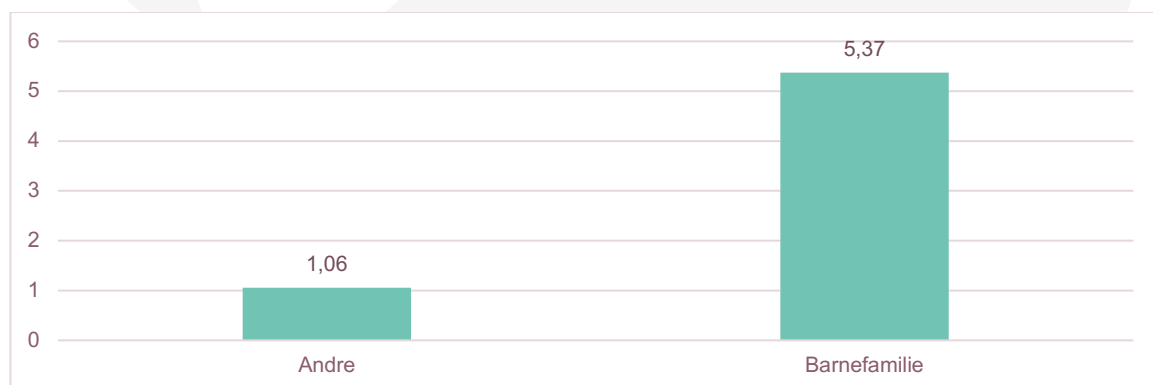
Figur 27: MaxDiff-score: forskjeller fordelt på alder



De yngste legger mer vekt på å kunne jobbe underveis, mens de eldre er mer opptatt av å kunne planlegge og bestille reisen på en norsk tjeneste. Når det gjelder miljø, er det de yngste og de eldste som legger mest vekt på det, men heller ikke i disse gruppene er dette et viktig forhold.

Det forholdet som kommer ut som det minst viktige totalt sett, at reisen er tilrettelagt for barn, er naturlig nok ikke viktig for de som ikke har barn. Blant barnefamilier er det viktigere, men heller ikke i denne gruppen er dette blant de viktigste forholdene. At det er tilrettelagt for barn er det sjette viktigste forholdet blant barnefamilier og det minst viktig for andre.

Figur 28: MaxDiff-score: forskjell viktighet av tilretteleggelse for reise med barn fordelt på livsfase



I andre livsfasegrupper finner vi at de som er i etableringsfasen legger mer vekt på å kunne jobbe underveis enn andre og legger mindre vekt på familie/seniorrabatt. Disse forskjellene følger aldersforskjellene i og med at denne gruppen finnes i aldersgruppene under 30 og 30 til 39 år. For seniorer er det viktigere med familie/seniorrabatt og mindre viktig å kunne jobbe underveis. Dette følger også aldersforskjellene i og med at seniorer finnes i aldersgruppen 50 pluss.

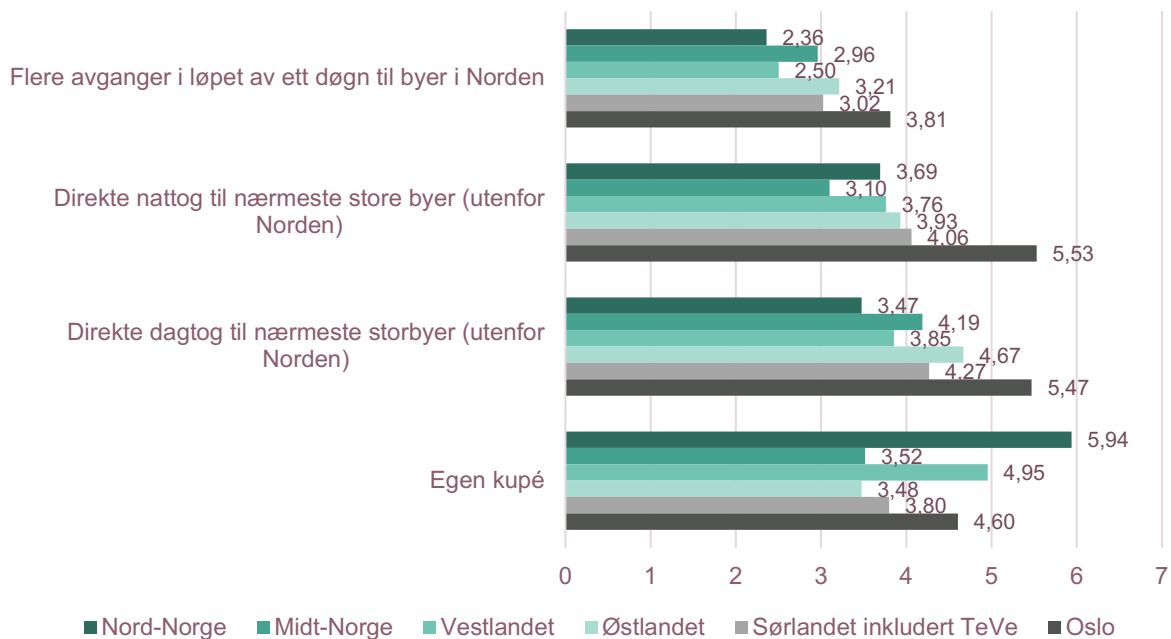


Gruppen tomt rede skiller seg i mindre grad enn seniorer fra andre. Det området tomt rede i størst grad skiller seg fra andre på, er at de legger mindre vekt på at det er tilrettelagt for reise med barn. Forholdene nevnt her er de med klare forskjeller mellom de som er definert i en av livsfasene og en annen. Det finnes andre signifikante forskjeller, men de anses som mindre interessante. Se vedlegg for fullstendig oversikt over forhold hvor de ulike livsfasene skiller seg signifikant fra andre.

Geografi

Det er ikke klare mønstre når det gjelder geografi. På fire av forholdene er det signifikante forskjeller, der Oslo skiller seg fra andre på tre av disse forholdene.

Figur 29: MaxDiff-score: forskjell i viktighet fordelt på landsdel



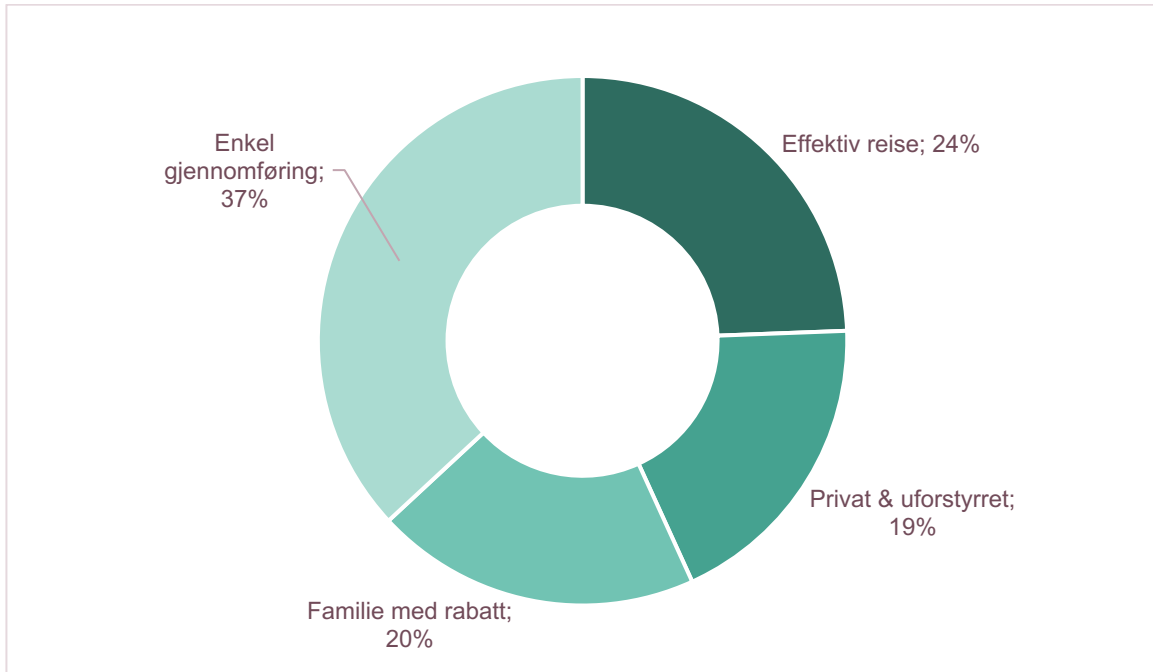
Flere avganger i løpet av ett døgn til byer i Norden er viktigere for de i Oslo enn i Nord-Norge og på Vestlandet. Det samme er tilfelle med direkte dagtog, mens Oslo skiller seg fra Nord-Norge, Midt-Norge, Vestlandet og resten av Østlandet når det gjelder nattog. Egen kupe er viktigere for de i Nord-Norge enn de på Østlandet og i Midt-Norge og det er viktigere for de på Vestlandet enn for de på Østlandet.



Grupper / Segmenter

Basert på MaxDiff-scorene er det mulig å identifisere ulike grupper (eller segmenter) blant de reisende. Med de 21 forholdene vi har spurt om i denne undersøkelsen er det fire typer som skiller seg ut.

Figur 30: Segmentering fra MaxDiff



Effektiv reise: Denne gruppen utgjør 24 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på mulighet for å jobbe, flere avganger i løpet av et døgn til byer i Norden, direkte dagtog til storbyer utenfor Norden, færrest mulig overganger, garantert korrespondanse og minimal ventetid ved togbytte.

Privat & uforstyrret: Denne gruppen utgjør 19 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på egen kupé, mulighet til å sove, kafé/servering og direkte nattog til store byer utenfor Norden.

Familie med rabatt: Denne gruppen utgjør 20 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på at det er tilrettelagt for barn og familie/seniorrabatt.

Enkel gjennomføring: Denne gruppen utgjør 37 prosent. For disse er det viktig å kunne planlegge og bestille reisen i en app eller på nett. Dette er også den eneste gruppen som i noe grad legger vekt på mulighet til å bestille tog og hotell på ett sted, selv om det heller ikke i denne gruppen er spesielt viktig.

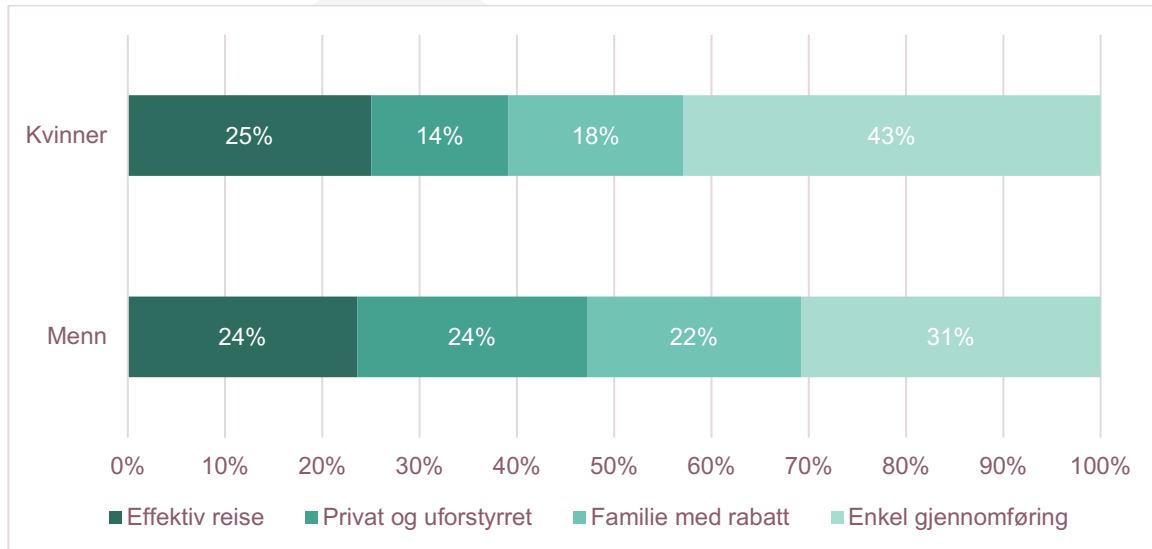


Ulikheter blant segmentene

Kjønn

Menn er i noe større i segmentet privat og uforstyrret mens kvinner i større grad er i segmentet enkel gjennomføring.

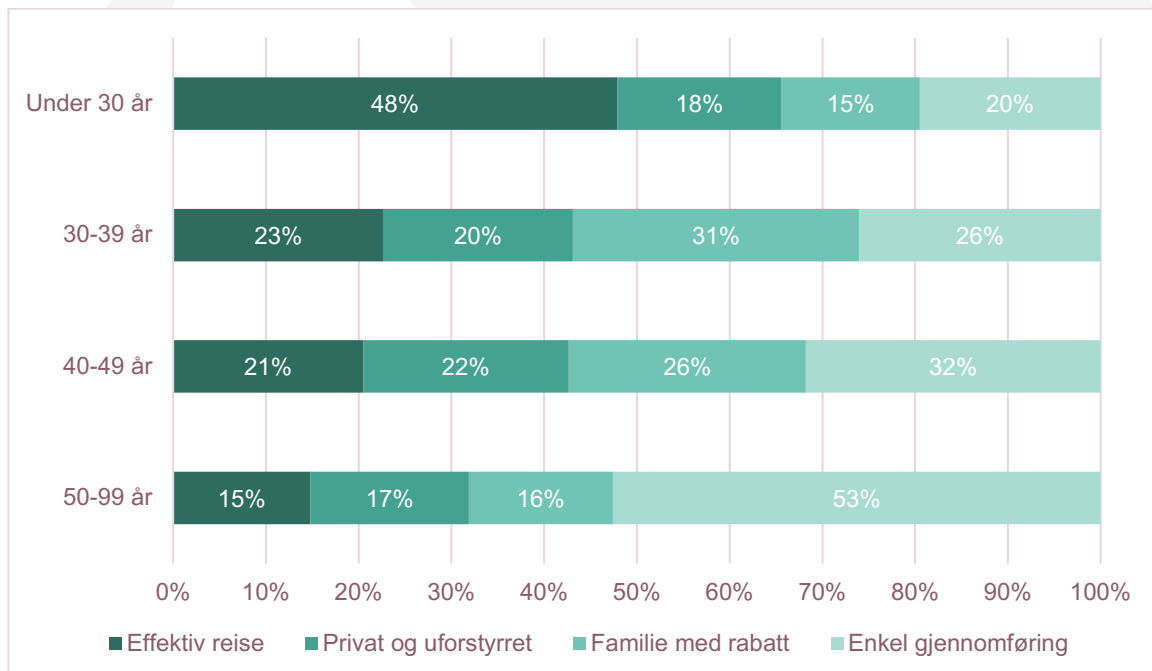
Figur 31: Kjønnfordeling i segmenter



Alder

Aldersmessig er det klare forskjeller der de under 30 år i stor grad finnes i segmentet effektiv reise, og de over 50 er i enkel gjennomføring.

Figur 32: Aldersfordeling i segmenter



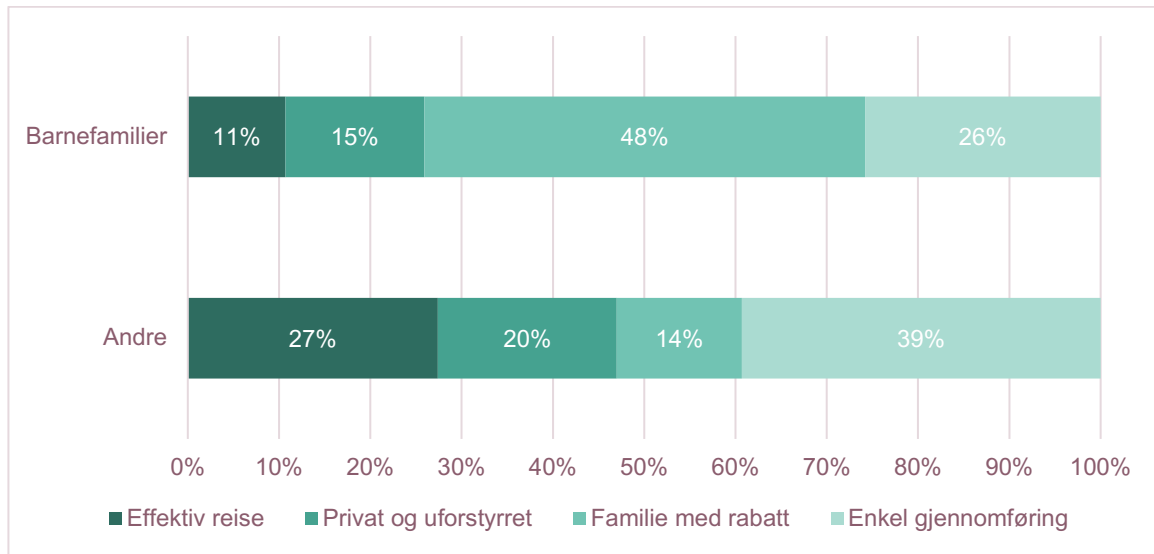
Livsfase

Barnefamilier finner vi naturlig nok i stor grad i segmentet familie med rabatt, mens de i mindre grad er i segmentet effektiv reise. De som er i etableringsfasen er i stor grad i segmentet effektiv reise og i minst grad i familie med rabatt. De som er i livsfasen tomt rede, er naturlig nok i liten grad i gruppen



familie med rabatt og 46 prosent er i gruppen enkel gjennomføring. 58 prosent av seniorer finner vi i gruppen enkel gjennomføring.

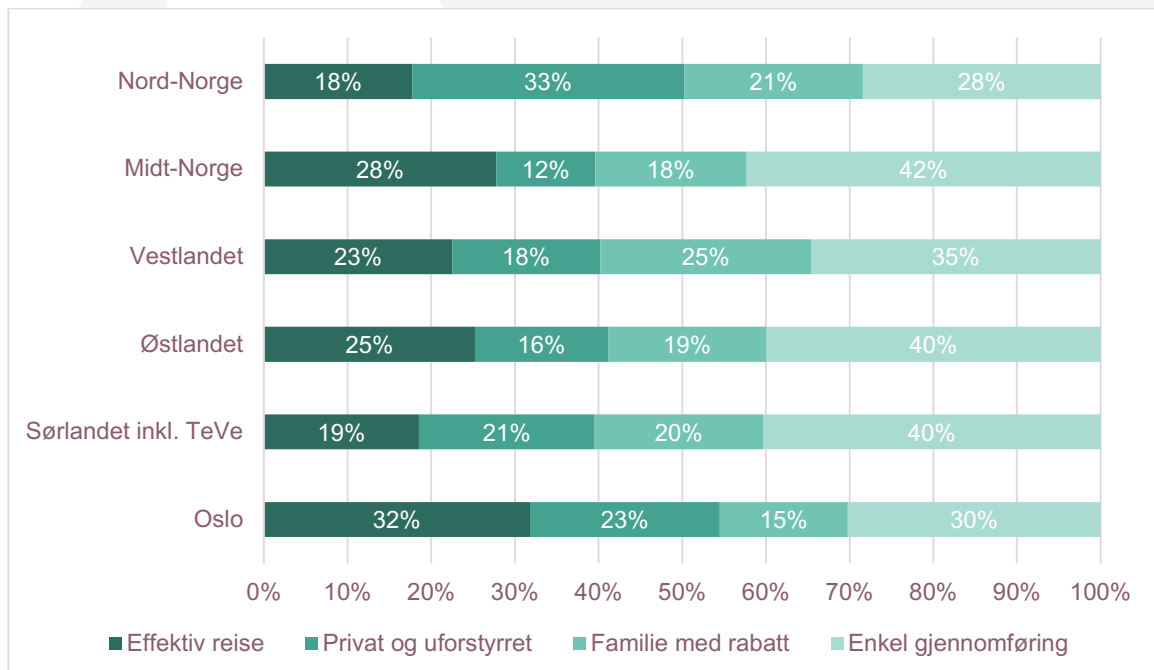
Figur 34: Livsfasefordeling og forskjell i segmenter (barnefamilie vs. andre)



Geografi

Nord-Norge skiller seg fra Midt-Norge, Østlandet og Vestlandet ved å i større grad tilhøre gruppen privat og uforstyrret. De i Midt-Norge er i større grad enn de i Nord-Norge og de i Oslo i gruppen enkel gjennomføring. De på Vestlandet er i større grad enn de i Oslo i gruppen familie med rabatt. De på Østlandet er i større grad enn de i Oslo i gruppen enkel gjennomføring. De på Sørlandet er i større grad enn de i Midt-Norge i gruppen privat og uforstyrret. Oslofolk er i større grad enn de i Nord-Norge og de på Sørlandet i gruppen effektiv reise og i større grad enn de i Midt-Norge i gruppen privat og uforstyrret.

Figur 35: Landsdelsfordeling i segmenter





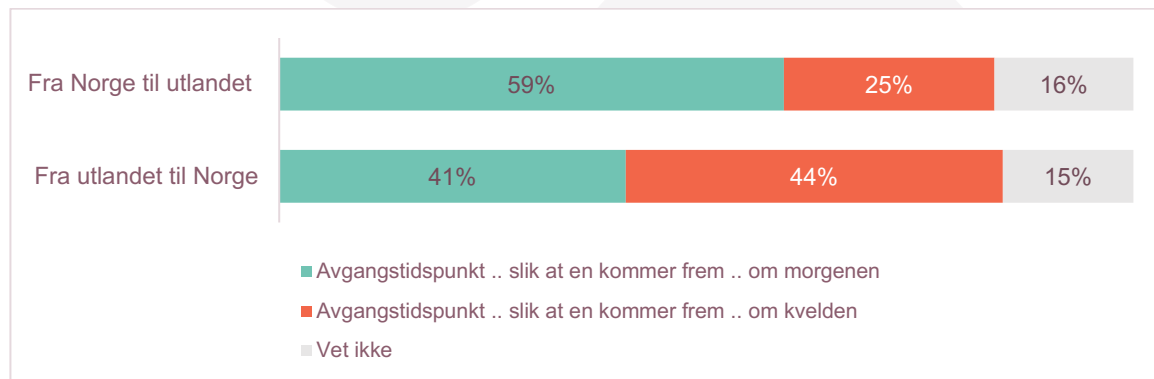
Foretrukket avreisetidspunkt ved lengre reiser

Undersøkelsen har også spurt om hvilke avgangstider som foretrekkes ved lengre reiser til utlandet. Alle respondentene har blitt stilt spørsmål om hvilket avgangstidspunkt de vil foretrekke fra Norge eller utlandet slike at de kommer frem til destinasjonen enten om morgenen eller kvelden på en reise som gjerne tar mer enn 8 – 10 timer, men under et døgn.

Vi ser at ved reiser fra Norge til utlandet er det en sterk preferanse for et avreisetidspunkt som legger til rette for at man kommer frem til reisemålet om morgenen. 59 % av befolkningen sier de vil foretrekke dette. 1 av 4 sier de heller vil foretrekke å være fremme ved reisemålet på kvelden.

På reiser fra utlandet og til Norge er foretrukket avreisetidspunkt noe mer splittet med en liten overvekt på de som foretrekker å være tilbake i Norge på kvelden.

Figur 36: Hva ville du foretrekke om du skal reise med tog til og / eller fra utlandet, på reiser som gjerne tar mer enn 8-10 timer, men maksimalt ett døgn



Ser vi på alder ser vi at de under 50 år i større grad foretrekker å reise fra Norge slik at de kommer frem til reisemålet om morgenen enn de over 50 år gjør, hvor de over 50 år i større grad ønsker å reise fra Norge slik at de er fremme ved reisemålet om kvelden enn de under 50 år. Vi ser en tilsvarende trend blant livsfaser, hvor de yngre livsfasene (etableringsfasen, barnefamilier og tomt rede) foretrekker å komme frem om morgenen i større grad enn seniorenene, og seniorenene foretrekker i å komme frem om kvelden større grad enn alle de «yngre» livsfasene.

På reiser til Norge fra utlandet ser vi en nesten reversert trend, hvor de under 30 år foretrekker å komme hjem om kvelden i større grad enn de over 30 år. Ser vi på livsfaser ønsker de som befinner seg i etableringsfasen og seniorenene å komme hjem om kvelden i større grad enn barnefamilier og de med tomt rede. Samtidig ønsker barnefamilier å komme hjem om morgenen i større grad enn seniorenene og de i etableringsfasen.

På reiser fra Norge ser vi ingen signifikante forskjeller i preferanse for avgangstidspunkt basert på geografi. Ser vi derimot på reiser til Norge fra utlandet ser vi at de som er bosatt på Østlandet i større grad enn de som er bosatt i alle andre landsdeler enn Oslo foretrekker å komme hjem på kvelden. Over halvparten (52 %) av de som er bosatt på Østlandet ønsker dette. De som er bosatt i Nord-Norge ønsker i størst grad å komme hjem på morgenen.

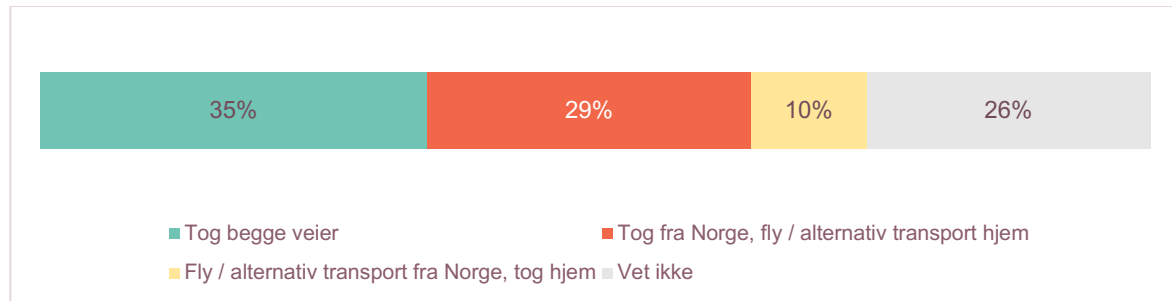
Foretrukket transportmiddel på lengre reiser med tog mellom Norge og utlandet

Ser vi på hvordan befolkningen ønsker å reise på lengre reiser med tog ser vi at det er en preferanse for å kunne reise med tog begge veier. Over 1 av 3 sier de ønsker å kunne benytte seg av tog begge veier på slike reiser. En nesten like stor andel, 29 %, sier de vil foretrekke å reise med tog fra Norge for så benytte seg av fly eller alternativ transport hjem igjen. Basert på innsikten fra det kvalitative arbeidet kan dette henge sammen med at togtilbudet tilbake til Norge fra kontinentale Europa oppleves å være dårligere og korrespondere mindre enn tilbudet ut fra Norge.



Kun 1 av 10 sier de ønsker å fly eller benytte seg av alternativ transport fra Norge for å så ta tog hjem. 26 % sier de ikke vet. Disse tallene kan tenkes å bli preget av gruppen som hverken har erfaring fra utenlandsreiser med tog fra tidligere eller som ikke ser på slike reiser som aktuelt i fremtiden.

Figur 37: Hva ville du foretrekke om du skal reise med tog til og / eller fra utlandet, på reiser som gjerne tar mer enn 8-10 timer, men maksimalt ett døgn – type transportmiddel



Vi ser ingen tydelige forskjeller i preferanse basert på alder, men geografisk kan det tyde på at det er størst andel blant de som er bosatt i Oslo og på Østlandet som først og fremst ønsker å reise med tog begge veier. De som er bosatt på Sørlandet er og i større grad enn de som er bosatt på Østlandet og i Oslo interessert i å benytte seg av fly eller alternative transportmidler fra Norge for å så ta tog hjem. Dette kan komme av større tilgjengelighet på fergetilbud fra Norge på Sørlandet.

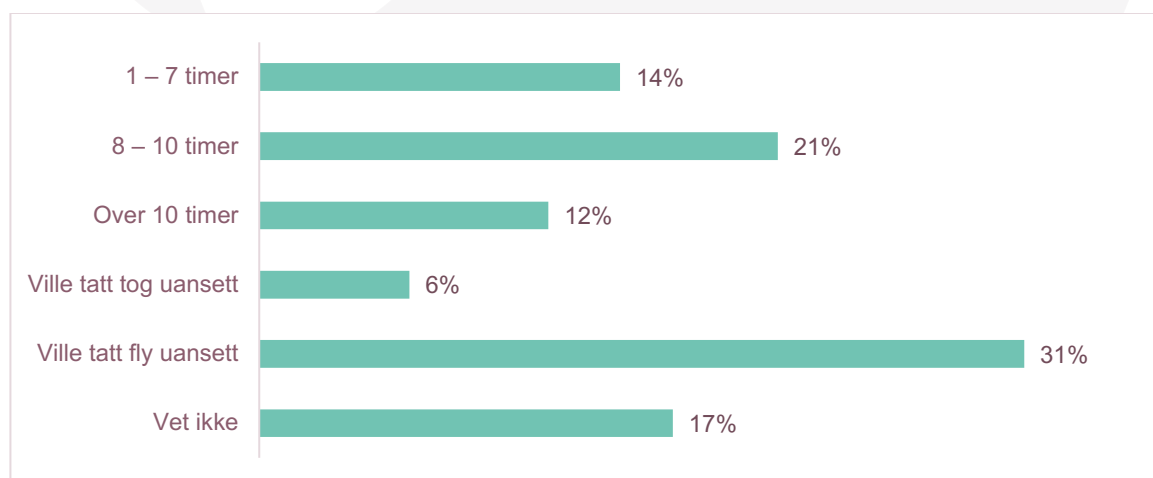
Fordelt på livsfaser er det ingen store forskjeller, men vi ser at barnefamilier og de med tomt rede i større grad enn seniorenene ønsker å ta tog fra Norge for så å fly eller benytte seg av alternativ transport på hjemreisen.

Reisetidens smertegrense

Det er også blitt spurt om hvor lenge man er villig til å sitte på tog én vei av togreisen i forbindelse med en 10 dagers ferie før man heller velger fly for denne strekningen.

Omtrent 1 av 3 sier de ville flydd på en sånn feriereise uansett. Ser vi på de som ønsker å benytte seg av tog, ser vi at smertegrensen for de fleste ligger mellom 8 og 10 timer. 2 av 10 mener at det maksimale antallet timer de er villige til å reise med tog én vei på en slik reise ligger et sted i dette tidsrommet. For 14 % befinner smertepunktet seg mellom 1 og 7 timer, mens 12 % mener at reisetiden må være over 10 timer før de heller velger fly. 6 % av befolkningen sier de ville reist med tog uansett.

Figur 38: Dersom du skal på ca. 10 dagers feire et sted i Europa som du kan nå både med tog og flyforbindelse, hva vil være maksimalt antall timer du aksepterer på toget en vei, før du heller ville valgt å reise med fly?





Kvinner mener i større grad enn menn at smerteterskelen ligger et sted mellom 8 og 10 timer, og det kan se ut som at de under 50 år mener den ligger et sted mellom 1 og 7 timer i større grad enn de over 50. Det kan tenkes at dette har med tilgjengelig tid å gjøre.

Det samme gjenspeiler seg i livsfasene hvor de «yngre» livsfasene (etableringsfasen, barnefamilier og tomt rede) mener smertepunktet ligger et sted mellom 1 og 7 timer i større grad en seniorenene. De som faller innunder livsfasen senior i denne rapporten er pensjonister noe som kan forsterke forklaringen om tilgjengelighet av tid som utslagsgivende på denne forskjellen. Vi ser også at seniorenene sier de ville tatt tog uansett i større grad enn alle de andre livsfasene.

Hvor aktuelt man anser togreiser mellom Norge og utlandet ser også ut til å påvirke hvor lenge man er villig til å sitte på toget. De som sier at slike type reiser er aktuelle (svært / ganske) sier i større grad enn de som ikke mener reiser med tog mellom Norge og utlandet er like aktuelt at smertegrensen ligger over 10 timer. Det kan derfor tyde på at jo større interessen for togreiser mellom Norge og Europa er, jo lengre tid er man villig til å bruke på togreisen.



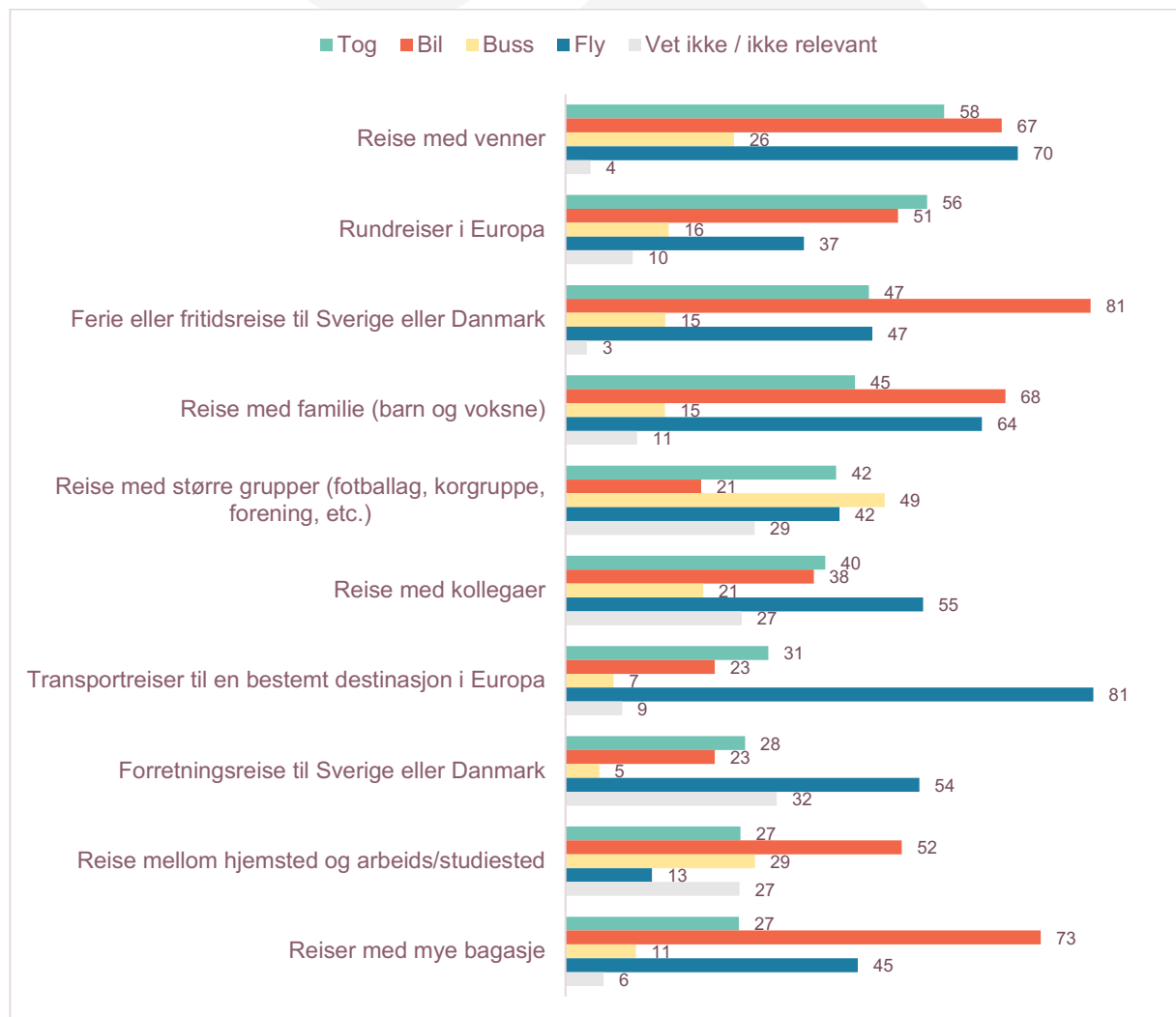
Aktuelle transportmidler på ulike type reiser

Det er også blitt spurt om hvilke typer transportmiddel en mener er aktuelle for ulike type reiser. Her ser vi at det er først og fremst på reiser med venner og rundreiser i Europa flest mener tog er aktuelt. 58 % av befolkningen anser tog som et aktuelt transportmiddel på reiser med venner, og 56 % ser på tog som et aktuelt transportmiddel på rundreiser i Europa. Tog er også det transportmiddelet som anses som mest aktuelt på rundreiser i Europa.

Over 4 av 10 mener også at tog er et aktuelt fremkomstmiddel på ferie- eller fritidsreiser til Sverige eller Danmark (47 %), på reiser med familie (45 %) og på reiser med større grupper (42 %).

Flere enn 1 av 5 anser tog som et aktuelt transportmiddel på alle typer reiser som er nevnt.

Figur 39: Nedenfor har vi satt opp en rekke reiseformål og situasjoner for reiser mellom Norge og utlandet. For hver situasjon ønsker vi at du skal krysse av for alle transportmiddel du mener kan være aktuelt å benytte (Flere svar mulig). Tall i prosent.



Det er spesielt de under 30 år og de i etableringsfasen som ser på rundreiser i Europa som aktuelle med tog. De under 30 år og i etableringsfasen ser i større grad på tog som aktuelt transportmiddel på slike reiser enn de som er i eldre aldersgrupper og andre livsfaser. Blant de under 30 år mener 65 % at tog er et aktuelt transportmiddel på en slik reise. Blant de som befinner seg i etableringsfasen mener 69 % det samme. Det kan tenkes at for eksempel ønsker og planer om interrail- og backpackerturer blant unge uten familie påvirker dette.



Andre reiseruter og spesialtilpasninger

Reise via Finland

Det har vært interessant å kartlegge hvor aktuelt det vil være på reise til Finland med buss for så å ta toget videre derfra ut til det kontinentale Europa. Som grafen under viser ser vi at dette er et tilbud litt over 10 % av befolkningen mener er aktuelt. Kanskje som forventet ser vi at interessen er størst blant de som er bosatt i Nord-Norge, hvor 19 % mener et slikt tilbud er aktuelt.

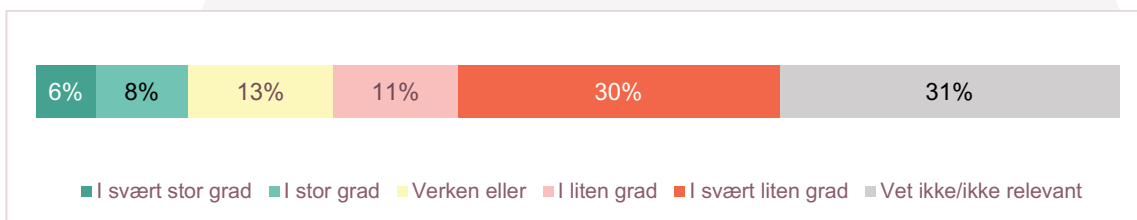
Figur 40: Gitt en normal situasjon hvor reisemuligheter ikke er påvirket av COVID-19, og du bor et sted hvor det er mulig, hvor aktuelt er det for deg å reise med buss til Finland og så reise med tog videre ut i Europa?



Tilretteleggelse for reisende med nedsatt funksjonsevne

Ser vi på viktigheten av tilretteleggelse for reisende med nedsatt funksjonsevne er dette viktig for omtrent 14 % av befolkningen. Her er det dog viktig å huske på at dette mest sannsynlig er veldig viktig og potensielt avgjørende for de det er viktig for, men at de utgjør en liten andel av befolkningen totalt sett.

Figur 41: I hvor stor grad vil du si at tilretteleggelse for reisende med nedsatt funksjonsevne (f.eks. rullestolbrukere, syns- eller hørselshemmede etc.) er viktig for du skal kunne velge å benytte tog mellom Norge og utlandet?



Aktuelle reisemål utenfor Norge med tog

Attraktive reisemål i Europa har også blitt kartlagt som en del av undersøkelsen. Her er det først og fremst er andre nordiske storbyer befolkningen vurderer som mest aktuelle å reise til med tog. Stockholm er den byen aller flest ser på som et aktuelt reisemål med tog, og nesten 3 av 4 sier de kunne vurdert en slik reise.

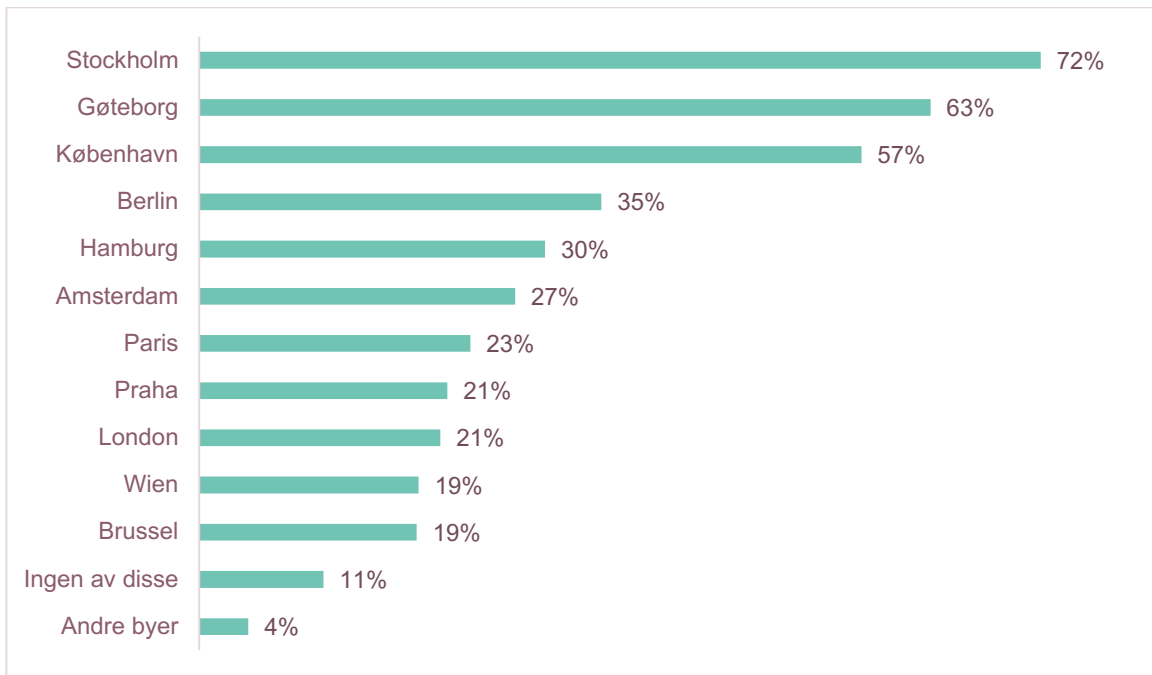
Gøteborg og København er de byene som nest flest mener de kunne vurdert og reist til med tog. 63 % av befolkningen anser Gøteborg som et aktuelt reisemål med tog, og 57 % sier det samme om København.

Andre store byer i Europa befolkningen ser på som aktuelle reisemål er de mer nordliggende europeiske byene som Berlin, Hamburg og Amsterdam. Dette kan tenkes å ha en sammenheng med antatt reisetid til de ulike byene å gjøre. Som illustrert over ligger smerteterskelen for tidsbruk på én reisevei under 8 timer for over 30 % av befolkningen. (Her er det også viktig å huske på at en tredjedel av befolkningen hadde valgt fly uansett og 17 % sier at de ikke vet). Gitt nåværende togtilbud kan det også se ut til å være begrensninger i hvor lang tid man er villig til å reise med tog på grunn av dårlig korrespondanse og uoversiktlig planlegging- og bestillingssystemer.

Omtrent 1 av 5 mener allikevel at togreiser til byer som Paris (23 %), Praha (21 %), London (21 %), Wien (19 %) og Brussel (19 %) er av interesse.



Figur 42: Uavhengig av din erfaring og uavhengig hva som finnes av rutetilbud og muligheter i dag. Til hvilke byer i Europa kunne du vurdert å benytte tog som transportmiddel minst en vei.



De under 30 år er i større grad enn de over 40 år interessert i å reise med tog til byer som ligger lenger unna som Berlin, Praha, Paris, Amsterdam, London og Wien. Ser vi på livsfaser gjenspeiler disse i stor grad fordelingen på alder, hvor de i etableringsfasen i størst grad ser på togreiser utenfor Norden som aktuelle. Togreiser til Berlin og Amsterdam er signifikant mer aktuelt blant de i etableringsfasen enn de andre livsfasene.

Tabellen under illustrerer interessen for reiser til de ulike byene fordelt på landsdel. Fargene er «automatisk» beregnet og gir en visuell forenkling av resultatene.

Tabell 3: Uavhengig av din erfaring og uavhengig hva som finnes av rutetilbud og muligheter i dag. Til hvilke byer i Europa kunne du vurdert å benytte tog som transportmiddel minst en vei. (Fordelt på landsdel).

	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkludert TeVe	Oslo
	84	133	194	309	140	138
Stockholm	65%	67%	60%	83%	63%	84%
København	44%	51%	54%	61%	41%	81%
Gøteborg	42%	51%	51%	74%	59%	84%
Hamburg	24%	27%	23%	32%	29%	42%
Berlin	28%	36%	29%	35%	30%	47%
Praha	16%	21%	18%	22%	20%	29%
Paris	17%	26%	20%	22%	24%	30%
Amsterdam	25%	24%	26%	24%	28%	41%
Brussel	17%	17%	16%	18%	17%	28%
London	12%	22%	24%	19%	20%	25%
Wien	19%	22%	16%	17%	20%	24%
Andre byer	23%	11%	17%	5%	16%	2%
Ingen av disse	8%	7%	8%	5%	6%	3%



Disse tallene tyder videre på at utenlandsreiser med tog er mest aktuelle for de som er bosatt nærmere grensen, samtidig som det kan se ut som at jo nærmere grensen man er bosatt jo lengre kan man være interessert i å reise. Dette er kanskje ikke så overraskende når man tenker på at mye reisetid vil gå med på å komme seg til grensen før man i det hele tatt kan begynne på utenlandsreisen om hele reisen skal foregå med tog og man bor langt fra grensen.

Betalingsvillighet sammenlignet med fly

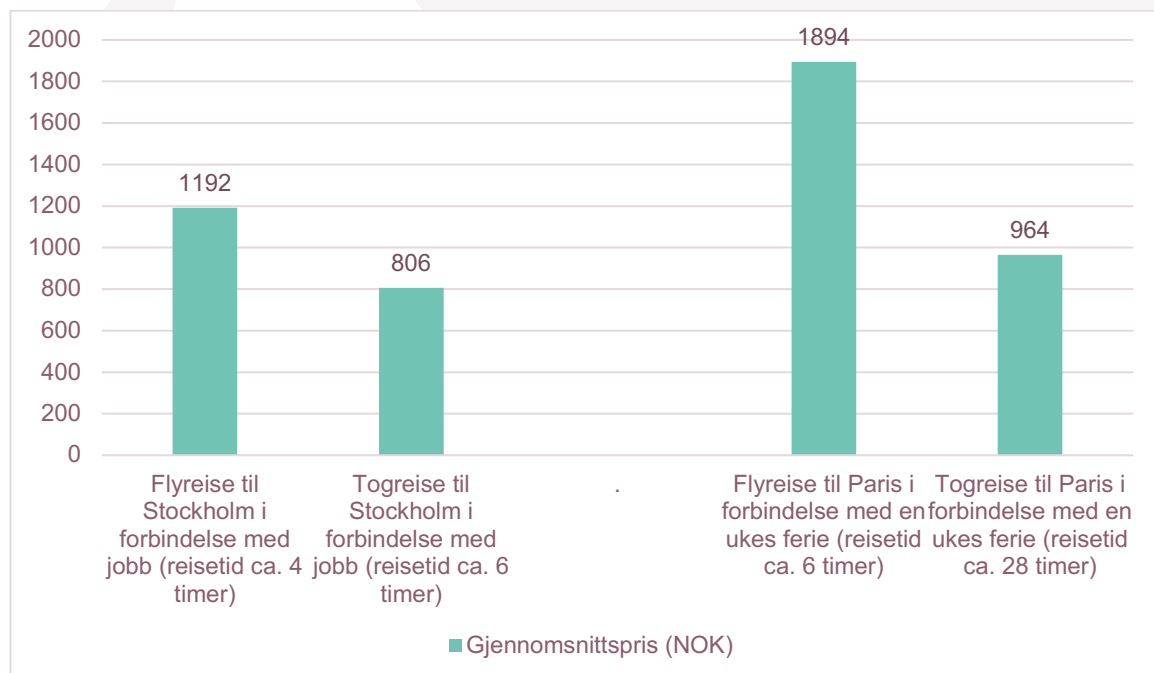
Vi har presentert følgende scenarier for å kunne få frem noen indikasjoner på betalingsvillighet:

Utvalget har først blitt bedt om å anslå hvilken pris de er villige til å betale for en flyreise til Stockholm i forbindelse med jobb og en reise til Paris i forbindelse med en ukes ferie. Deretter ble de bedt om å oppgi den prisen de mener en togbillett bør koste for at det skal være like attraktivt å velge tog på de samme reisene. Det ble også oppgitt omtrentlig reisetid fra sentrum til sentrum med de ulike transportformene. (Det er tatt utgangspunkt i avreise fra Oslo ved beregning av reisetid).

Den gjennomsnittlige prisen en er villig til å betale for disse reisene med fly ligger rett i underkant av 1200 kroner til Stockholm i forbindelse med jobb, og rett i underkant av 1900 kroner til Paris i forbindelse med ferie. Ser vi på hva den gjennomsnittlige prisen en mener tog bør koste for å være attraktivt på samme reise tatt reisetiden i betraktning, ser vi at en i gjennomsnitt er villig til å betale ca. 400 kroner mindre, omtrent 800 kroner, for reisen til Stockholm, og ca. 950 kroner mindre, omtrent 960 kroner for reisen til Paris.

Figur 33: En reise fra Oslo til Stockholm i jobbsammenheng. Med tog tar det 6 timer, med fly tar det 4 timer. (Her tenker vi reisen fra bysentrum til bysentrum) / En reise fra Oslo til Paris i forbindelse med en ukes ferie. Med tog tar det 28 timer, med fly tar det 6 timer. (Her tenker vi reisen fra bysentrum til bysentrum).

Flytt markøren/pilen til det en togbillett må koste for at det skal være like attraktivt å velge tog som fly på denne strekningen.



Vi ser ingen store forskjeller i betalingsvillighet basert på kjønn, alder, livsfase eller geografi.

Det er viktig å huske på at dette er spesifikke scenarier og at en rekke faktorer kan spille inn på hva en er villig til å betale for disse reisene. Det kan for eksempel tenkes at en del er villige til å betale mer for



en reise i forbindelse med jobb en på privatreise om arbeidsgiver betaler. Disse tallene er derfor ikke representative for en overordnet betalingsvillighet, men gir allikevel noen indikasjoner.





Innsikt fra kvalitativt arbeid

Når det gjelder hvilke tilbudsforbedringer som må til for at tog skal bli en mer aktuell reiseform når nordmenn skal på utenlandstur, støtter de kvalitative funnene i stor grad opp om funnene fra spørreundersøkelsen.

Helt overordnet må tog bli en mer effektiv reiseform. Det er viktig å kunne reise raskt og effektivt (et godt stykke) ut av Norge med tog før det oppleves som et reelt alternativ til flyreiser. Samtidig er økt tilgjengeligheten på informasjon og en enkel måte å planlegge og bestille reiser et viktig forbedringstiltak mange peker på.

Med tanke på effektivitet er terskelen for å velge tog som transportmiddel for de som har erfaringer fra tidligere reiser og er glade i å reise med tog naturligvis noe lavere enn for de som ikke ser på togreiser som veldig aktuelle i utgangspunktet. Effektiv reiseform handler for de aller fleste om en mest mulig uavbrutt reise. Dette gjenspeiler viktigheten av reiser med garantert korrespondanse og færrest mulig overganger. For mange er direkteruter, nattavganger og avganger fra Norge som korresponderer med avganger videre ut i Europa er det som skal til for å innfri dette. Ideelt sett bør det også være flere avganger daglig for å ha (noe) valgfrihet. Korrespondanse med videre avganger er essensielt for å oppleve tog som en god transportform.

«Det største problemet med utenlandsreise er "melkeruta" fra Oslo til Hamburg. Men når jeg kommer til Hamburg så føler jeg at verden ligger åpen» (Mann, tomt rede).

«Jeg er opptatt av nattog til Hamburg fordi melkeruta er forferdelig. Terskelen for å reise til Europa med tog hadde vært ekstremt mye lavere hvis jeg kunne satt meg på et tog i Moss kl. 18 på kvelden, og så vært i Hamburg klar for å reise videre neste morgen» (Mann, barnefamilie).

«Jeg synes flere korrespondanser skal være planlagte, slik at toget videre holder igjen noen minutter hvis forbindelsen ikke har kommet. Da kan man få en effektiv reise, selv med omstigninger. Så er det selvfølgelig annerledes når man skal ta det ene nattoget, enn når man reiser på en strekning med halvtimesfrekvens eller mer» (Mann, barnefamilie).

«Et mer sammenhengende og mindre oppstykket togtilbud til utlandet, hvilket vil si Oslo S til Hamburg HBF. I dag, eller rettere sagt i normale tider er dette et puslespill for spesielt interesserte. Spesielt ille er det FRA Hamburg, der manglende korrespondanse gjør det tilnærmet umulig å komme til Norge, på en togedagedag. Stikkord: direktetog!» (Mann, senior).

Behovet for effektivitet er selvsagt ikke alltid like viktig. Reisens formål har stor betydning for hvordan tog vurderes. Effektivitet blir særlig viktig på korte direkte reiser, for eksempel til Stockholm og København. På slike reiser er hurtighet, kvalitet på skinnegang, hensiktsmessige avgangstider og få eller ingen bytter det som skal til for at tog reelt sett skal utfordre fly.

Tilbudet i Europa oppleves allikevel for mange som godt utbygd, så å komme seg til Europa på en effektiv måte er viktig for mange. Mange beskriver togreiser som ferie i seg selv, men vi får indikasjoner på at disse opplevelsene på tog i størst grad starter når de er kommet til det kontinentale Europa. Togstrekningen mellom Norge og København blir derfor en «melkerute» for mange.

«Vil veldig gjerne nedover Europa på ein lettvinnt måte. Så langt har eg tatt fly for så å ta tog der nede. vil gjerne ha eit effektivt natt-tog frå Oslo til ein bra pris» (Kvinne, barnefamilie).

«Jeg tenker at nattog til en større europeisk bi, eks København hadde gjort togreise mye mer attraktivt. når man først har kommet så langt er det godt utbygde reisemuligheter» (Kvinne, etableringsfasen).

«Nei, det er ikke alltid viktig at det går raskest mulig, men ta for eksempel Sveits som eksempel: lange tunneler med rask bane, og små tog med utsikt langs de gamle banene over fjellet. På hovedstrekningene bør det hvertfall være et raskt tilbud» (Mann, barnefamilie).



For lange rundreiser der man ønsker flere stopp underveis er det viktigere med et godt planleggingsverktøy og mulighet for å velge ulike nivåer av komfort om bord. Å kunne planlegge og bestille hele reisen ett sted mener mange ville gjort utenlandsreiser med tog mer tilgjengelig og mer attraktivt. I dag opplever reisende å måtte belage seg på en rekke ulike aktører om de skal på reiser ut av Norge. Det uttrykkes derfor et sterkt ønske om et planleggings- og bestillingssystem som dekker togreiser utover Norges grenser og hvor de reisende har mulighet til å enkelt få oversikt over mulige ruter og overganger, og planlegge og bestille hele reisen på ett sted. Det uttrykkes ønske om å få et slikt tilbud tilgjengelig i eksisterende tjenester som for eksempel Entur, Vy eller finn.no, men her er samlingen av tilbudet viktigere enn hos hvem. Deutsche Bahn stikker seg allikevel frem som den operatøren som per dags dato har den tjenesten de fleste velger å belage seg på og har gode erfaringer med.

«Jeg opplever at tog til utlandet er en godt bevart hemmelighet. Tilbudet til Stockholm har tidvis vært bra, og Gøteborg er mulig å finne på Vy, men for å reise til København, Malmø, Hamburg og Berlin med tog må man jo ha masse forkunnskaper» (Mann, etableringsfase)

«Jeg tror den ideelle bestillingsprosessen er vanskelig å finne, fordi folk er forskjellig. Men det ville ha hjulpet mye om norske tog, ihvertfall fra Oslo, kom inn i Deutsche Bahns Sparpreis-ordning» (Mann, etableringsfase)

«Jeg ville foretrekke å kunne bestille alt på nettet og forhåndsbetale. Det må i så fall være en garanti for ombooking ved forsinkelser» (Kvinne, senior).