



FERIELIV OG KLIMAHENSYN

Rapport fra en spørgeskemaundersøgelse i Danmark

Videnskabelig rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi

nr. 584

2024



AARHUS
UNIVERSITET

DCE - NATIONALT CENTER FOR MILJØ OG ENERGI

FERIELIV OG KLIMAHENSYN

Rapport fra en spørgeskemaundersøgelse i Danmark

Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi

nr. 584

2024

Lars Kjerulf Petersen¹
Anne Gammelgaard Ballantyne²
Katinka Bundgård Fals¹

¹Aarhus Universitet, Institut for Miljøvidenskab

²Aarhus Universitet, Institut for Forretningsudvikling og Teknologi



AARHUS
UNIVERSITET

DCE – NATIONALT CENTER FOR MILJØ OG ENERGI

Datablad

Serietitel og nummer:	Videnskabelig rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 584
Kategori:	Forskningsbidrag
Titel:	Ferieliv og klimahensyn
Undertitel:	Rapport fra en spørgeskemaundersøgelse i Danmark
Forfattere:	Lars Kjerulf Petersen ¹ , Anne Gammelgaard Ballantyne ² , Katinka Bundgård Fals ¹
Institutioner:	¹ Aarhus Universitet, Institut for Miljøvidenskab ² Aarhus Universitet, Institut for Forretningsudvikling og Teknologi
Udgiver:	Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi ©
URL:	http://dce.au.dk
Udgivelsesår:	Januar 2024
Redaktion afsluttet:	December 2023
Faglig kommentering:	Lektor Carina Ren, Aalborg Universitet
Kvalitetssikring, DCE:	Iben Boutrup Kongsfelt
Sproglig kvalitetssikring:	Ann-Katrine Holme Christoffersen
Ekstern kommentering:	Rapporten er fagfællebedømt
Finansiel støtte:	Danmarks Frie Forskningsfond
Bedes citeret:	Petersen, L.K., Ballantyne, A.G. og Fals, K.B. 2024. Ferieliv og klimahensyn. Rapport fra en spørgeskemaundersøgelse i Danmark. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 80 s. - Videnskabelig rapport nr. 584
	Gengivelse tilladt med tydelig kildeangivelse
Sammenfatning:	Rapporten fremlægger resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse om ferie- og rejsevaner med særligt fokus på henholdsvis de meget klimabelastende og de mere klimavenlige ferierejseformer. Undersøgelsen viser at et flertal gerne principielt vil inddrage klimahensyn i deres feriepraksis, men at det konkret kun er et mindretal som vil flyve mindre. Undersøgelsen tyder dog også på, at der er et potentiale for en større udbredelse de klimavenlige ferieformer. Folks forestillinger om den gode ferie strider ikke grundlæggende mod en mere klimavenlig realisering af ferien.
Emneord:	Klima, grøn omstilling, ferier, rejser, adfærd
Layout:	Ann-Katrine Holme Christoffersen, Institut for Miljøvidenskab, Aarhus Universitet
Illustrationer:	Alle grafer, diagrammer og tabeller udarbejdet af forfatterne.
Foto forside:	Lars Kjerulf Petersen
ISBN:	978-87-7156-840-0
ISSN (elektronisk):	2244-9981
Sideantal:	80

Indhold

Forord	5
Sammenfatning	6
Summary	9
1 Indledning	12
2 Undersøgelsen og dens population	15
3 Ferier og ferietransport i 2022	17
4 Holdninger til hjemmeferie	20
5 Ferietransportvaner førhen og i de kommende år	21
5.1 Togrejser	23
6 Holdninger til fly, bil og tog som ferietransport	26
6.1 Togrejser	27
7 Tiltag og tilbud på destinationerne	29
8 Klimahensyn på ferien	31
9 Inspiration og påvirkning	33
10 Forestillinger om det gode ferieliv	36
10.1 Overordnet indtryk	36
10.2 Samvær	38
10.3 Tid	38
10.4 Forkælelse	39
10.5 Andethed	41
10.6 Opsamling	44
11 Aldersforskelle	45
12 Uddannelsesmæssige forskelle	53
13 Indkomstmæssige forskelle	59
14 Sammenligning med 2021-undersøgelsen	64
15 Konklusion	66
Referencer	69
Appendiks	71

Forord

Forfatterne ønsker at takke Danmarks Frie Forskningsfond, som har ydet fuld finansiering af vores forskningsprojekt om omstilling til klimavenlige ferierformer ([CliFVac](#) - Towards Climate Friendly Vacation Practices). Vi ønsker også at takke vores projektpartnere i Portugal og Sverige, Ana Horta og Stefan Bengtsson, for god sparring i forbindelse med formuleringen af den spørgeskemaundersøgelse, som bliver rapporteret i de følgende kapitler. Vi vil ligeledes gerne takke projektets eksterne panel for indsigtfulde bidrag i processen frem til udviklingen af vores spørgeskema. Panelet omfatter repræsentanter fra Visit Denmark, Togrejse.dk, Scandic, Ringkøbing-Skjern Kommune, Politiken, Kilroy, Foreningen Dansk Cykelturisme, DSB, Concito og Camp Adventure. I samme ombæring vil vi gerne takke Analyse Danmark for godt samarbejde i forbindelse med distributionen af vores spørgeskemaundersøgelse. Sidst men ikke mindst vil vi takke de over 1000 anonyme danske respondenter, som tålmodigt har besvaret spørgeskemaet.

Sammenfatning

Denne rapport beskriver resultaterne af en spørgeskemaundersøgelse om danskernes ferievaner gennemført i Danmark i februar 2023 som del af forskningsprojektet Omstilling til klimagunstige ferieformer – [CliFVac: Omstilling til klimavenlige ferieformer \(au.dk\)](#) – finansieret af Danmarks Frie Forskningsfond (DFF).

Undersøgelsen viser, at et flertal på 60 % af respondenterne principielt set gerne vil tage klimahensyn på deres ferier og rejser, men at kun 8 % af dem vil gøre det 'så meget som overhovedet muligt', mens 52 % i et vist omfang vil tage klimahensyn på ferien. Herudover vil 25 % generelt gerne tage klimahensyn, men ikke lige på ferier og rejser, 7 % mener, at klimahensyn ikke er deres ansvar, men statens og virksomhedernes, mens 8 % ikke mener, at ferier og rejser har betydning for klimaet.

Ser man på konkrete valg af feriedestination og transportform, tegner der sig ikke nogen stærk bevægelse i retning af større klimahensyn. Selvom et flertal af respondenterne i 2022 holdt omkring halvdelen eller mere af deres ferie hjemme på deres egen adresse, og 71 % holdt ferie andre steder i Danmark, var der næsten lige så stor en andel (64 %) der samtidig holdt ferie i udlandet – heraf 24 procentpoint helt uden for Europa. Ferie på hjemmeadressen og i Danmark er altså udbredt, men det fungerer i højere grad som et supplement til udlandsrejser end som en erstatning. Transporten til feriedestinationerne foregår også med transportformer, som typisk har et højt klimaaftryk. På ture til udlandet har 74 % rejst med fly, mens 50 % har rejst med bil. Det ser ud til at være konsistent med respondenternes ferievaner i perioden inden covid-19-pandemien. Et flertal på 64 % procent angiver, at de i perioden 2015-2019 typisk rejste med fly mindst en gang om året – heraf fløj 38 % procent to gange om året eller mere. Bilen er langt den foretrukne transportform til destinationer inden for Danmarks grænser – den har 86 % benyttet i 2022, mens 28 % har benyttet tog, som er den næstmest anvendte transportform.

En ting er, hvad respondenterne har gjort hidtil, men er der udsigt til større klimahensyn på ferien i de kommende år? Ikke ubetinget, viser undersøgelsen. 7 % forventer, at de slet ikke vil rejse med fly de kommende år, mens godt hver fjerde forventer at rejse lidt eller meget mindre med fly, end de har gjort hidtil. Men et flertal på 59 % forventer at fortsætte med at flyve som hidtil eller endda at flyve mere. Blandt det mindretal, som forventer at flyve mindre, er årsagerne flere. Den mest udbredte forklaring er, at det er blevet dyrere at rejse – det angives som årsag af 35 %. Herefter følger klimahensyn, som har været afgørende for 29 %. Mindre andele begrundes forventningen med, at de ikke bryder sig om at flyve, foretrækker langsommere rejseformer eller rejsemål, hvor fly er irrelevant, eller har rejst så meget, at de ikke behøver at flyve mere.

Som alternativ til flyvning er togrejse typisk den mindst klimaskadelige transportform. Mens fly og bil var vidt udbredte ferietransportformer i 2015-2019, har et flertal på 71 % af respondenterne i perioden slet ikke rejst med tog. Tilsvarende ser det ud med forventningerne til fremtiden, hvor et flertal på mellem 59 og 77 % forventer aldrig eller sjældent at tage toget på ferie, afhængig af distancen. Der er dog et ikke ubetydeligt mindretal, som forventer at bruge tog som transportform på i hvert fald nogle af deres rejser. Endvidere

er der en bemærkelsesværdigt stor andel af "ved ikke"-besvarelser, hvilket kan hænge sammen med den store andel, som aldrig brugte tog på deres ferier i 2015-2019.

Det kan indikere et klimavenligt potentiale, hvis togrejse kan gøres mere tilgængelig for denne store gruppe, som enten er indstillet på til tider at bruge tog eller i hvert fald ikke afviser det. Dette potentiale underbygges af respondenternes syn på fordele og ulemper ved forskellige transportformer. Knap halvdelen forbinder nemlig togrejse med at være komfortabelt, at man kan nyde landskabet udenfor, og at det er bedre for klimaet. 38 % forbinder det også med den fordel, at man rejser til og fra centrum af byer. Omkring 30 % mener desuden, at tempoet er behageligt, og at transporten bliver en del af den gode oplevelse. Omvendt er der også relativt udbredte opfattelser af ulemper ved togrejsen, som skal overvindes, hvis togrejse skal udbredes – særligt at det tager for lang tid, er for dyrt, og at der er for mange skift og forsinkelser og for dårlige forbindelser. Flyvning er til gengæld kendetegnet ved to fordele for et flertal af respondenterne, som togrejse har svært ved at konkurrere med: at det går hurtigt, og at man nemt kan komme til attraktive rejsemål. Omvendt forbinder 57 % af respondenterne flyvning med at være skadeligt for klima og miljø, og kun en fjerdedel synes, at flyrejse er behageligt. Selve rejseoplevelsen opfattes altså som bedre ved togrejse, men flyrejser vinder på hurtigt og nemt at bringe én frem til det ønskede rejsemål.

Undersøgelsen ser også på, om klimakrisen og andre samfundsmæssige eller personlige forhold har påvirket respondenternes forventninger til ferielivet. Hver fjerde oplever, at klimakrisen har påvirket deres ferieforventninger, mens flere er påvirket af andre forhold. For 38 % spiller det ind, at det er blevet dyrere at rejse, mens 30 % angiver en forværret husholdningsøkonomi som årsag, og 25 % angiver energikrisen. Covid-19 pandemien præger stadig forventningerne hos 36 %, og Ruslands invasionskrig i Ukraine spiller en rolle for 29 %.

Undersøgelsen afdækker også, hvordan folk selv oplever at blive inspireret til deres ferier og rejser. Svarene afdækker kun den inspiration eller påvirkning, som respondenterne selv er bevidste om, men her viser sociale relationer sig at have stor betydning både ansigt til ansigt og via sociale medier, mens også traditionelle medieformer som rejseprogrammer og -artikler stadig spiller en rolle.

Undersøgelsen ser desuden på forskelle ud fra respondenternes alder, uddannelsesniveau og indkomst. Mellem aldersgrupperne træder særligt den relevante forskel frem, at de ældre aldersgrupper udtrykker større villighed til at tage klimahensyn i forbindelse med ferie end de yngre. De 20-29-årige er den aldersgruppe, som i højest grad angiver gerne at ville tage klimahensyn, men ikke lige på ferier og rejser. Omvendt angiver en større andel blandt de yngre aldersgrupper, at deres forventninger til ferielivet er blevet påvirket af klimakrisen, end det er tilfældet blandt de ældre. Også mellem uddannelsesbaggrunde tegner sig relevante forskelle. De universitetsuddannede er den gruppe, hvor flest angiver, at klimakrisen har påvirket deres ferieforestillinger, og hvor flest har erfaring med at rejse med tog og forventer at gøre det i fremtiden. Med til billedet hører dog samtidig, at de højest uddannede hidtil har rejst mest på ferie med fly, og at der ikke er stor forskel i andelen, der forventer at flyve mindre i de kommende år. Viljen til at tage klimahensyn på ferier er altså principielt stor blandt de højtuddannede, men de har samtidig

mere klimaskadelige ferievaner og tilsyneladende knap så stor vilje til konkret at fravælge flyet.

Set ud fra indkomstgrupper viser undersøgelsen, at andelen, som har været på ferie i udlandet og med fly, stiger med indkomsten. Det er desuden blandt indkomstgrupperne over gennemsnittet, at færrest forventer at rejse mindre eller meget mindre de kommende år.

Endelig indeholder undersøgelsen åbne spørgsmål, som afdækker, hvad der i respondenternes øjne kendetegner en god ferie, og hvilke potentialer eller barrierer det indebærer for mere klimavenlige ferieformer. Analysen af de åbne svar optegner fire kategorier, som går igen i besvarelserne; 1) *Samvær*, hvor vigtigheden af at tilbringe ferier med familie og venner fremhæves, 2) *Tid*, som beskriver at have tid til aktiviteter og tilstande, som hverdagen typisk ikke levner overskud til, 3) *Forkælelse*, som handler om aspekter, der betragtes som en luksus eller anden form for egenomsorg, og 4) *Andethed*, der dækker at opleve noget nyt og anderledes end hverdagen. De fire kategorier har alle det tilfælles, at de på en eller anden måde står i kontrast til hverdagslivet. De mest centrale og gennemgående komponenter i forestillingerne om den gode ferie ser ud til at være nærvær, hygge og afslapning, som ikke nødvendigvis kalder på ferieformer med stort klimaaftryk. Det indikerer et potentiale for mere klimavenlige ferieliv, som opfylder idealerne for den gode ferie.

Summary

This report describes the results from a survey of vacation habits and climate considerations in Denmark, conducted in February 2023 as part of the research project Towards Climate Friendly Vacation Practices – [CliFVac: Towards climate friendly vacation practices \(au.dk\)](https://www.au.dk/en/research/2023/02/towards-climate-friendly-vacation-practices) – funded by the Independent Research Fund Denmark (DRF).

The survey reveals that a majority of 60 % of respondents generally want to take climate considerations in their vacations and travels. However, only 8 % of them want to do it 'as much as possible,' while 52 % would consider the climate to some extent during their holidays. Conversely, 25 % want to take climate considerations in general but not specifically during vacations, 7 % find climate considerations to not be their responsibility, but the responsibility of government and businesses, and 8 % do not think that vacations and travels have an impact on the climate.

When looking at specific choices of vacation destinations and modes of transportation, there is – in contrast to the general attitude among respondents – no strong trend towards increased climate consideration. Although a majority of respondents in 2022 spent around half or more of their vacation time at home, and 71 % vacationed elsewhere in Denmark, an almost equal share (64 %) also vacationed abroad, of which 24 % travelled outside Europe. Vacationing at home and in Denmark is thus widespread, but it seems to serve as a supplement rather than a replacement for international travel. The transportation to vacation destinations also involves modes with typically high carbon footprints. The car is by far the preferred mode of transport for domestic vacations. It is used by 86 % compared to the second-most popular means of transport, the train, which was used by 28 %. For trips abroad, 74 % travelled by plane, while 50 % travelled by car and only 15 % travelled by train. This trend seems to be consistent with pre-covid levels, where 64 % state that they travelled by plane at least once a year.

Looking ahead, the survey does not indicate a strong increase of climate-conscious vacations in the coming years. 7 % of respondents expect not to travel by plane at all in the coming years, while one in four expects to travel somewhat or much less by plane. However, a majority of 59 % expects to continue flying as usual or even more. Among those expecting to fly less, the most common reason is increased travel costs (35 %) which precedes climate considerations (29 %). Smaller shares also indicate vacation preferences where flying for different reasons is less favourable, which indicates a potential for supporting climate-friendly alternatives by making them more attractive compared to flying.

As an alternative to flying, train travel is typically the least climate-damaging mode of transportation. While flying and driving were prevalent vacation transportation modes in 2015-2019, a majority of 71 % of respondents did not travel by train during that period. Looking ahead, a majority ranging from 59 to 77 % similarly expects to never or rarely take the train on vacation in the future, depending on the distance. However, there is a noteworthy minority expecting to use the train for at least some of their travels, and a large share have answered “don't know”.

This suggests a potential for environmentally friendly travel if it is made more accessible to these groups who are possibly open to train travel. This potential is supported by respondents' perceptions of advantages and disadvantages of different modes of transport, which show that just under half of respondents consider train travel as being comfortable, allowing for enjoyment of the landscapes outside, and being more climate-friendly, while 38 % associates it with the advantage of traveling to and from city centres. 30 % find the pace comfortable and consider the transport to become part of the good experience. There are, however, also widespread perceptions of disadvantages to overcome for train travel to gain more traction – in particular that it takes too much time, is too expensive, that there are too many changes of train and delays and too poor connections. Flying, on the other hand, is characterized by two advantages that trains can hardly match, namely that it's swift and that it can easily take you to attractive destinations. On the other hand, 57 % of respondents perceive flying as damaging to climate and environment, and only one in four finds flying comfortable. The transport experience as such is thus perceived as superior on trains, but flying wins by allowing for quick and convenient transport.

The survey also explores how the climate crisis and other societal or personal factors have influenced respondents' expectations of vacation life. One in four indicates that the climate crisis has affected their vacation expectations, while other factors are more widespread, including increased travel costs (38 %), a worsened household economy (30 %), the COVID-19 pandemic (36 %), and the Russian invasion of and war against Ukraine (29 %).

The study also investigates from where people are inspired to their vacations and travels. Social relations, both face-to-face and through social media, play a significant role. But, depending on people's age, other sources of inspiration such as travel programs and articles or influencers and travel blogs also provide inspiration.

Furthermore, the study examines differences based on respondents' age, education level, and income. Notably, older age groups express greater willingness to consider climate issues in vacations than younger ones. The 20-29 age group is most likely to express a willingness to generally consider the climate, but not specifically when it comes to their vacations. Conversely, a larger proportion of younger age groups indicate that their vacation expectations have been influenced by the climate crisis than is the case in the older age groups. Differences based on education backgrounds also emerge, with higher education correlating with greater willingness to consider climate issues in vacations and e.g. go on vacation by train. At the same time, the higher educated have more to remedy in the sense that they have hitherto flown the most and do not exhibit a larger share of respondents who expect to travel less in the future. As such, they display a large willingness to take climate considerations in principle, but it does not prevail in their actual vacations. Looking at different income groups, the survey shows increasing shares of respondents who have flown on vacation with increasing incomes. Furthermore, it is in the income segments below average where the largest shares expect to travel less or much less in the coming years.

Finally, the study included an open-ended question exploring what respondents find to be characteristic of a good vacation. The analysis of the responses to this question outlines four categories recurring in the answers: 1) Togetherness, emphasizing the importance of spending vacations with family and

friends. 2) Time, which entail having time for activities as well as for mental and physical conditions that everyday life typically doesn't allow for, 3) Indulgence, focusing on aspects considered luxurious, carefree and providing self-care. 4) Otherness, which comprises the experience of something new and different from everyday life. All four categories share the common traits of contrasting with daily life in some way. The most central and consistent components in ideals of a good vacation seem to be presence, cosiness, and relaxation, which do not necessarily call for vacation forms with a significant carbon footprint. This suggests potential for more climate-friendly vacation lifestyles that align with the ideals of a good vacation.

1 Indledning

Som del af et større projekt om omstilling til klimagunstige ferievaner, det såkaldte [CliFVac-projekt](#) (Towards Climate Friendly Vacation Practices), blev der i februar 2023 gennemført en spørgeskemaundersøgelse. Formålet var at afdække respondenternes ferie- og rejsevaner samt deres forventninger og holdninger til samme med særligt fokus på klimaaspekterne heraf.

Hensigten med nærværende rapport er at fremlægge resultaterne fra denne spørgeskemaundersøgelse, idet vi i vores gennemgang og analyse af besvarelserne især interesser os for udbredelsen af henholdsvis de mest klimabelastende og de mere klimagunstige ferie- og rejseformer samt potentialet for større udbredelse af de klimagunstige alternativer.

Der er gode grunde til at gøre ferie- og rejselivet til genstand for miljøvidenskabelige og særligt miljösociologiske undersøgelser. Rejser og ferier er nemlig på den ene side forbundet med væsentlige goder såsom berigende oplevelser, sanselig nydelse, personlig dannelse og udvikling, afslapning, kulturmøde og tid med familie og venner, og turismen er samtidig en vigtig del af økonomien i mange lokalsamfund. Men på den anden side er de dominerende rejse- og ferieformer forbundet med et stort og kraftigt stigende klimaaftryk samt andre former for miljøbelastning og pres på naturen.

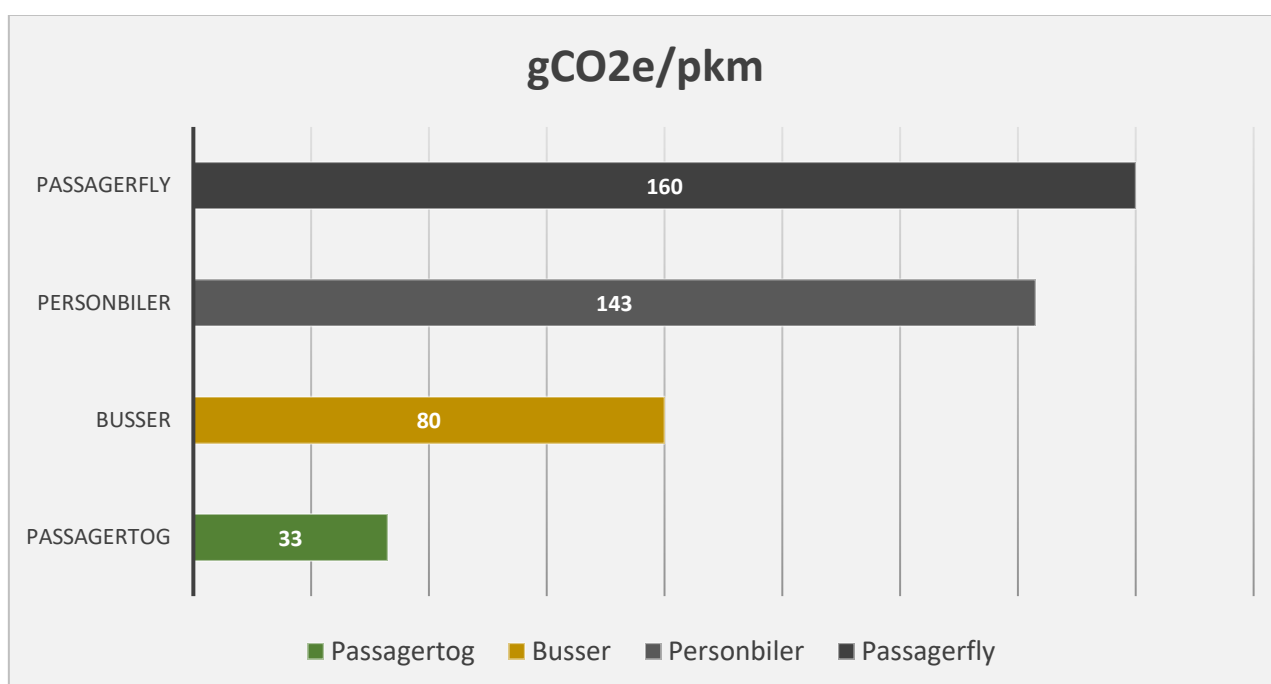
Turismen, som er tæt forbundet med ferieaktiviteter, er beregnet til i 2013 at have stået for op mod 8 % af de globale drivhusgasudledninger (Lenzen et al. 2019). Alene luftfarten står for 2,2 % af de globale CO₂-udledninger, hvilket sammen med udledningerne af vanddamp, partikeludledning og kvælstof-forbindelser højt i atmosfæren medfører, at luftfarten står for 4-5 % af det globale, menneskeskabte klimaaftryk (Gudmundsson 2019). Andre udbredte ferierejseformer er også miljømæssigt problematiske, herunder krydstogter, som står for en betragtelig udledning af CO₂ fra skibenes bunkerolie, udledning af urensset spildevand og forurening med partikler og kvælstofforbindelser i deres værtsbyer (Caric & Mackleworth 2014; MacNeill & Wozniak 2018).

FN's generalsekretær, António Guterres, har i ét af sine mange opråb til verden sagt, at den nødvendige og stærkt påtrængende reduktion af de menneskeskabte klimaforandringer kræver en indsats, som omfatter "alting, overalt på én gang" (hvilket henviser til filmen *Everything Everywhere All at Once*). En væsentlig del af dette "alting, overalt, på én gang" består i diverse sociokulturelle forandringer, altså ændringer i social praksis, livsstil og forbrug.

Dette bliver netop fremhævet i den sjette rapport fra IPCC (FN's klimapanel), som omfatter en delrapport vedrørende de sociale aspekter. I delrapporten anfører man, at *livsstilsforandringer* og andre sociokulturelle omstillinger *kan fremskynde* den nødvendige afbødning af klimaforandringerne. Især omstilling af den individuelle mobilitet i form af bilfri overfladetransport men også reduceret flyvning rummer det største potentiale for at mindske klimaaftrykket gennem livsstilsændringer (Creutzig et al. 2022). Overfladetransporten udgør en meget større andel af de globale udledninger end lufttransport, men for det mindretal af verdens befolkning, som jævnligt flyver, udgør netop flyvning den markant største del af husholdningens klimaaftryk. Flyvning er den klimamæssigt mest ubæredygtige handling, den individuelle borger kan udøve (EEA 2016; Ivanova & Wood 2020).

Følgelig handler omstillingen til mindre klimabelastende ferieformer i høj grad om transporten, dvs. at man dels skal rejse mindre og kortere, dels skal vælge cykel, tog, bus, sejlbåd og visse typer færger frem for fly, diesel/benzinbil, hurtigfærger og krydstogtskibe ved transport til og fra ens feriemål og de tilhørende ferieaktiviteter.

Denne antagelse underbygges af en række nyere rapporter fra Det Europæiske Miljøagentur (EEA) og andre kilder. Ifølge flere studier (EEA 2021, EEA 2020, Doll et al. 2020) er der stor forskel på, hvor meget CO₂ der udledes per personkilometer fra forskellige motoriserede transportmidler. Tog er klart den mindst klimabelastende transportform med den suverænt laveste udledning per personkilometer, mens fly er den klart mest klimaskadelige transportform med en meget høj CO₂-udledning, faktisk fem gange højere end udledningen fra togtransport (se Figur 1.1). Når transporten ikke er motoriseret, altså når den foregår til fods, på cykel og med sejlbåd, nærmer klimabelastningen sig selv sagt nul.



Figur 1.1. Udledning fra forskellige transportmidler (i gram CO₂-ækvivalenter per personkilometer, gCO₂e/pkm). Kilde: Doll et al. 2020.

Vi er opmærksomme på, at der er initiativer til at udvikle nye brændstoffer til flytrafikken. F.eks. blev der i november 2023 gennemført en transatlantisk flyvning med et passagerfly, der udelukkende fløj på såkaldt biobrændstof bestående af genanvendt madlavningsolie (palmeolie) og dyrefedt (flere medier, herunder Politiken.dk og DR Orientering 28. nov. 2023). Man skal dog være varsom med at se det som et varsel om en umiddelbart forestående CO₂-neutral fremtid for flytrafikken.

For det første er den genbrugte palmeolie en begrænset ressource, som allerede bruges i andre sektorer – i et sådant omfang, at der i praksis bliver brugt jomfruelig (ikke-genanvendt) palmeolie som brændstof (jf. Politiken-artiklen: Dahlager & Bencke 2023). For det andet er der indirekte klimaeffekter forbundet med brugen af palmeolie, idet den medfører skovrydning og andre ændringer i arealanvendelsen (Malins 2019).

En fransk tænketank ved navn *The Shift Project* har regnet på forskellige scenarier for teknologisk udvikling af flytrafikken, herunder udvikling af batteridrevne fly og andre alternative brændstoffer til flymotoren såsom brint og biobrændstoffer. De når frem til, at selv med det mest optimistiske scenarie for teknologisk udvikling har luftfarten kun mulighed for at blive inden for sin del af det resterende globale CO₂-budget, hvis omfanget af lufttransport stagnerer (Shift 2021). Med CO₂-budget menes den mængde drivhusgasser, verden samlet kan udlede, inden målsætningen om 1,5-2 graders temperaturstigning er overskredet. Det mest optimistiske scenarie forudsætter, at der ikke er konkurrence om nye brændstoffer fra andre sektorer, hvilket ikke er sandsynligt. Som EU's miljøagentur skriver, så er der ganske vist initiativer til at udvikle alternative brændstoffer, herunder biobrændstof og såkaldt power-to-x, men disse bestræbelser er langt fra at kunne realiseres i stor skala, og de alternative brændstoffer trækker på ressourcer, som er begrænsede og stærkt efterspurgte til bl.a. fødevarer, andre transportmidler samt bygningers, virksomheders og husholdningers energiforbrug (EEA 2017, p. 30-31).

Adfærdsændringer i retning af en stagnation eller endda reduktion i flytrafikken er kort sagt et væsentligt element i en begrænsning af ferietransportens klimaaftryk – vel at mærke inden for den kritiske tidshorisont, verden har til at kunne holde sig inden for målsætningen om højst 1,5-2 graders global temperaturstigning.

Ud over de ændrede transportmønstre, består en reduktion af ferielivets klimaaftryk i, at den ferierende efterspørger mindre kødtunge måltider, skruer ned for indkøbene, vælger lokalt producerede varer og opsøger overnatning og oplevelser i etablerede, som aktivt arbejder på at reducere deres klimaaftryk.

I nærværende rapport, vil vi ikke yderligere redegøre for klimaaftrykkene fra forskellige rejse- og ferieformer. Formålet med rapporten er alene at gennemgå resultaterne fra vores danske spørgeskemaundersøgelse. For en lidt fyldigere oversigt over, hvad en omstilling til mindre klimabelastende ferieformer kan indebære, henviser vi til en tidligere rapport med titlen [Klimagunstigt ferieliv](#) (Petersen et al. 2021, kapitel 3). Denne tidligere rapport gennemgik resultaterne fra et pilotstudie omfattende en tilsvarende spørgeskemaundersøgelse gennemført i 2021 samt en undersøgelse blandt udbydere af ferierelaterede produkter.

Spørgeskemaundersøgelsen fra 2023, den der bliver gennemgået i nærværende rapport, blev også distribueret i Sverige og Portugal, men resultaterne herfra er ikke medtaget i rapporten. Foruden spørgeskemaundersøgelsen omfatter CliFVac-projektet også interview og fokusgruppemøder, som er gennemført i løbet af 2023. Analyserne er endnu ikke færdiggjort, så de er ikke medtaget i rapporten. Det samme gælder projektets medietekstanalyser, som vil blive gennemført i 2024.

I næste kapitel vil vi kort redegøre for 2023-undersøgelsen og dens population. Derefter følger otte kapitler med en gennemgang af undersøgelsens resultater efterfulgt af tre kapitler med segmentanalyser efter alder, uddannelse og indkomst, et kapitel, hvor vi kort sammenligner med resultaterne fra 2021-undersøgelsen og til sidst en konklusion med perspektiveringer.

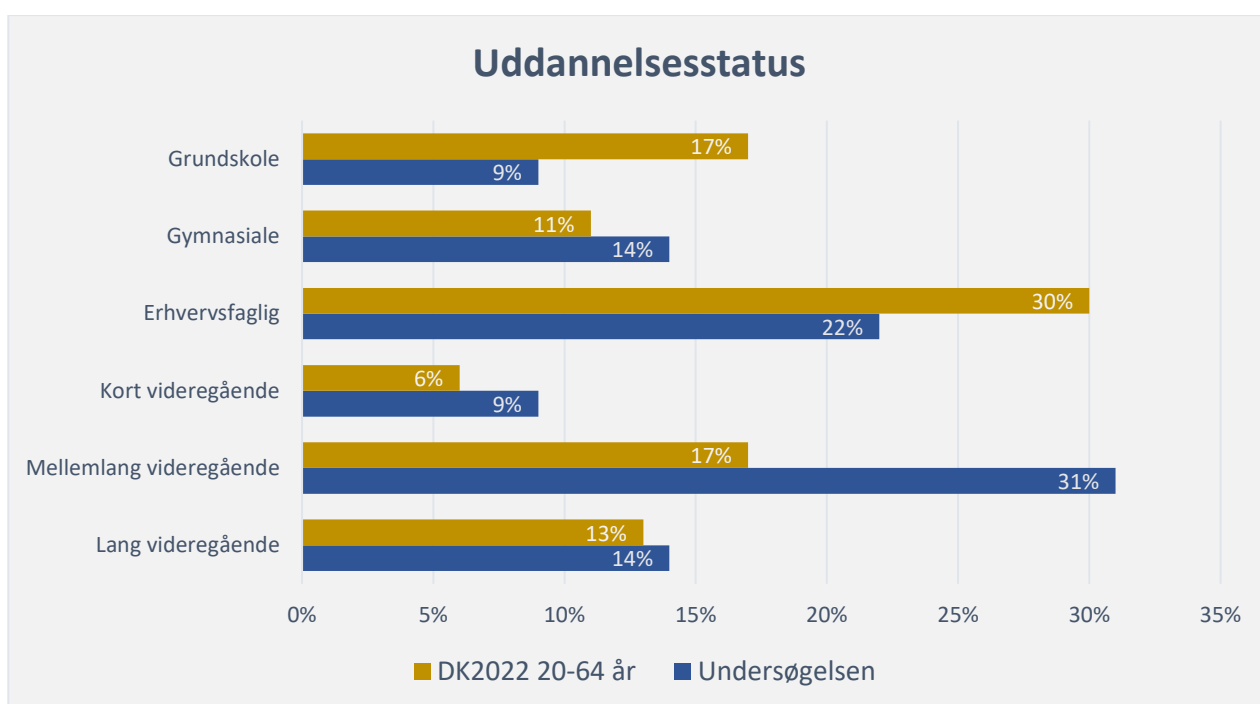
2 Undersøgelsen og dens population

Undersøgelsen blev i februar 2023 distribueret som et link til et online spørgeskema til borgere i hele landet i alderen 18 til 79 år. 1028 besvarede hele skemaet, mens yderligere 48 afgav nogle svar. Hele spørgeskemaet kan ses som appendiks til sidst i rapporten.

Populationen i denne undersøgelse er nationalt repræsentativ, hvad angår alder og køn. I forhold til visse andre af de gængse sociodemografiske parametre er populationen ikke repræsentativ for befolkningen som sådan (jf. Statistikbanken 2023). Af respondenterne i vores undersøgelse er 15 % under uddannelse, 48 % er lønmodtagere, 4 % er selvstændige/freelancere, 3 % er jobsøgende, og 25 % er pensionister på en eller anden måde. Hvis vi sammenligner med befolkningen generelt, kan vi konstatere følgende:

- andelen af pensionister er i det store og hele repræsentativ for befolkningen som sådan
- borgere under uddannelse er overrepræsenteret
- borgere i beskæftigelse (lønmodtagere og selvstændige) er underrepræsenteret

Hvad angår uddannelsesforhold, så er borgere med mellemlang videregående uddannelse stærkt overrepræsenteret i denne undersøgelse, mens folk med grundskole og erhvervsfaglig uddannelse er underrepræsenteret, om end ikke i så høj grad, som det ofte er tilfældet i surveys (se Figur 2.1).



Figur 2.1. Respondenternes uddannelsesstatus.

Selv om der således er tydelige afvigelser fra den almene befolkning, så er underrepræsentationen af visse grupper ikke større, end man ofte ser i denne slags surveys. Således er borgere med grundskole som højest afsluttede uddannelse faktisk repræsenteret i undersøgelsen. Ligeledes er borgere med erhvervsfaglig uddannelsesbaggrund ganske vist underrepræsenteret men dog

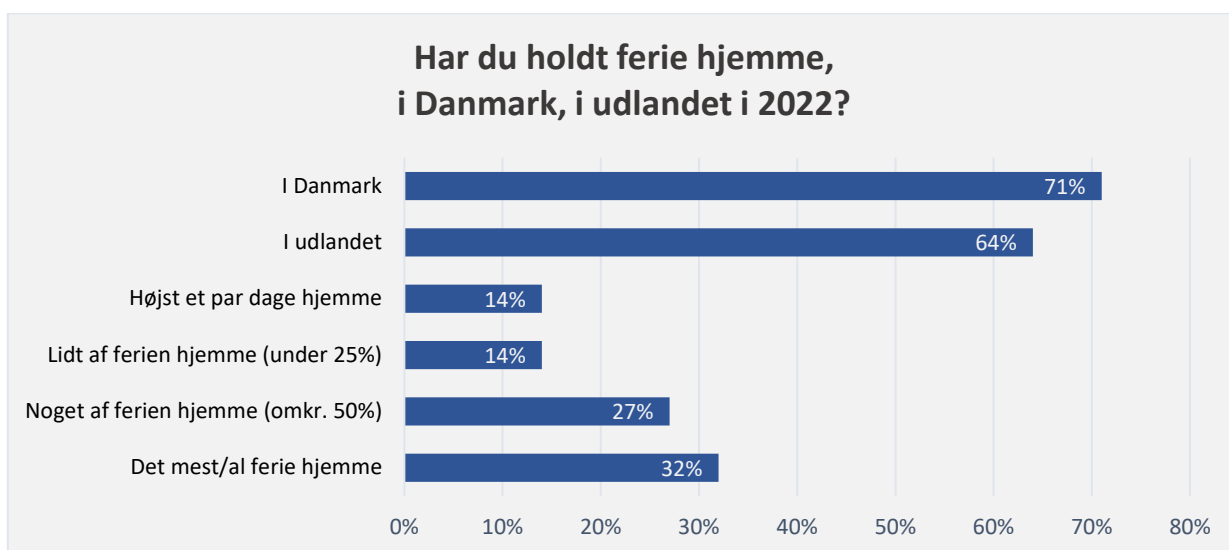
repræsenteret. Ser vi derudover på boligforhold, så bor 40 % af undersøgelsesens population i lejligheder og kollegieværelser, mens 60 % bor i enfamilieshuse, hvilket i det store og hele svarer til den generelle befolkning. Ligeledes er indkomstfordelingen i undersøgelsesens population meget jævn ud over hele spektret fra 100.000 kr. til over 1.000.000 i årlig husstandsindkomst.



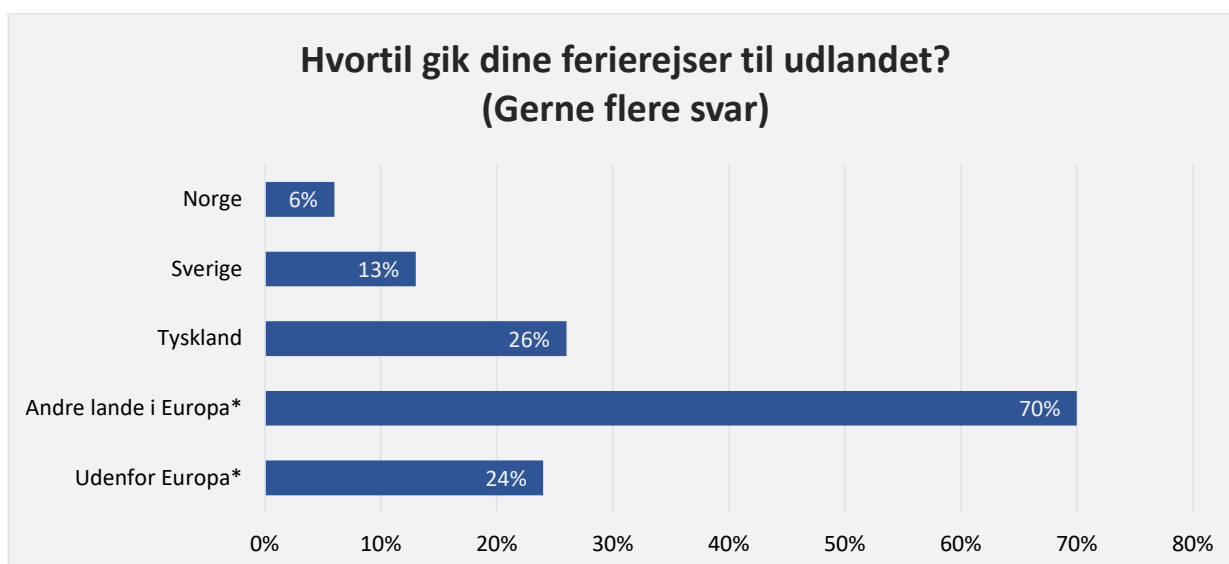
Foto: Katinka Bundgård Fals.

3 Ferier og ferietransport i 2022

For det store flertal af undersøgelsens respondenter, over to tredjedele, var ferie ikke kun én ting i 2022, men flere forskellige rejsemål og aktiviteter. Flertallet holdt ferie både i Danmark og i udlandet. Således holdt 71 % ferie i Danmark, altså andetsteds end i deres hjem, og 64 % holdt ferie i udlandet (se Figur 3.1). Det er i den forbindelse værd at bemærke, at for 70 % af dem, der holdt ferie i udlandet – 45 % af alle respondenterne – gik mindst én af disse ferierejser til europæiske destinationer, der ligger længere væk end de nabolande, som nemmest kan nås med tog, altså længere væk end Sverige, Norge og Tyskland, og 24 % af de udlandsferierende (15 % af respondenterne) rejste til destinationer uden for Europa (se Figur 3.2).

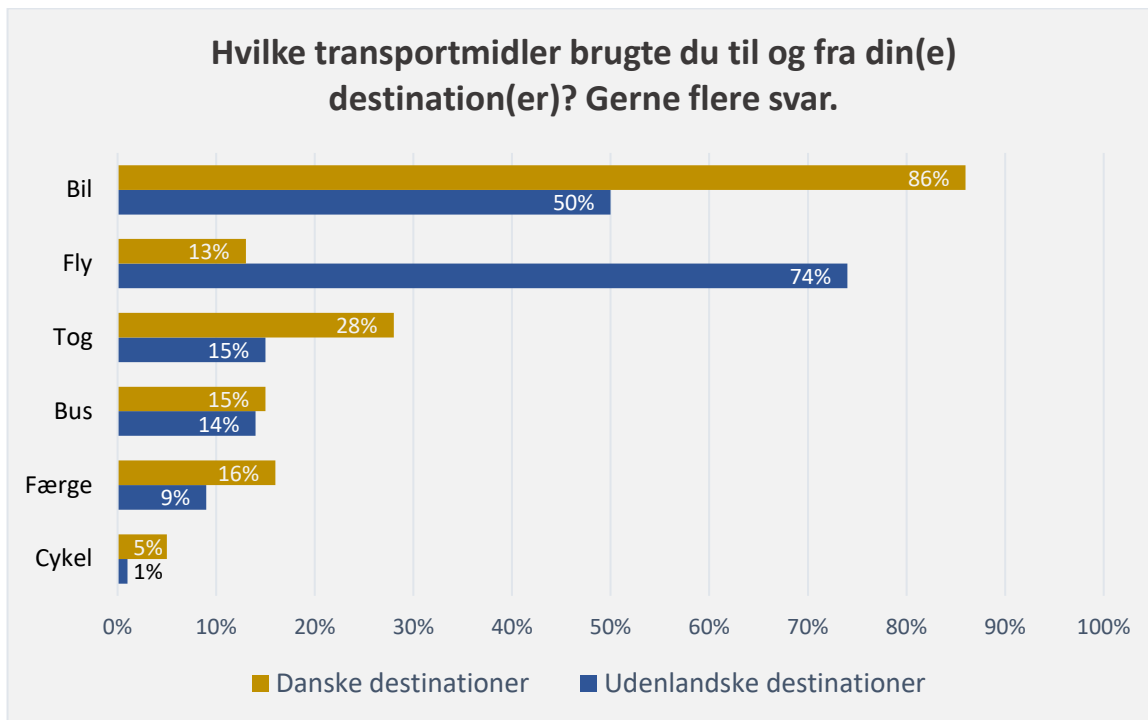


Figur 3.1. Ferier i 2022.

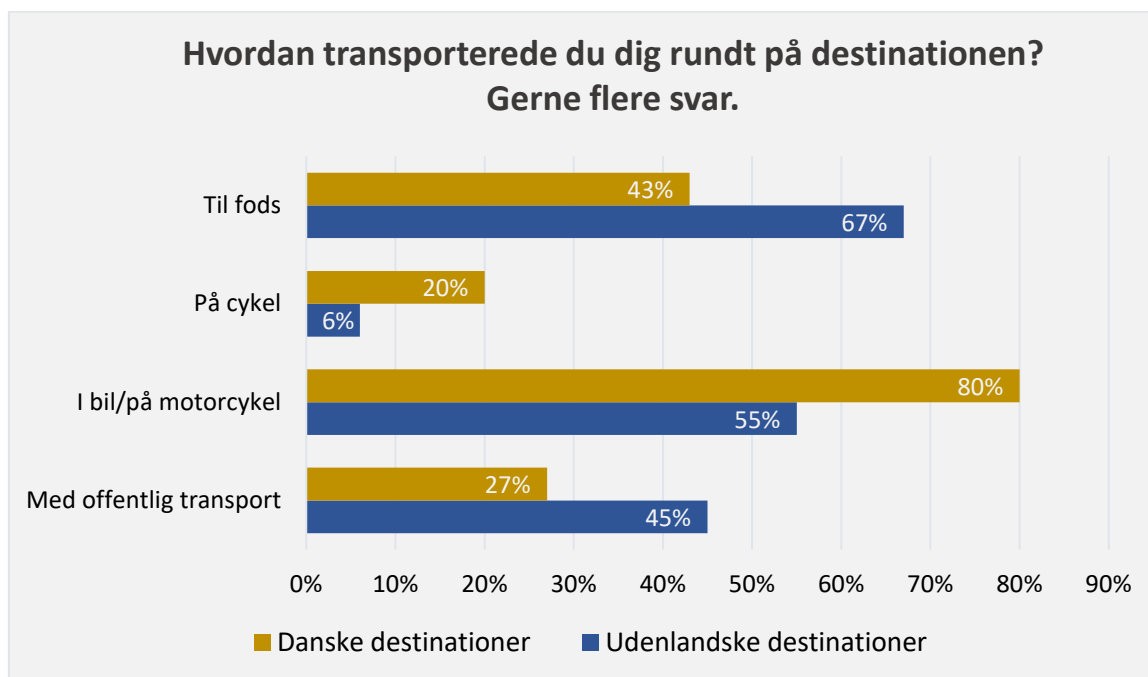


Figur 3.2. Destinationer i udlandet.

*Grønland, Azorerne, De Kanariske Øer og Madeira tæller som uden for Europa i denne sammenhæng.



Figur 3.3. Transportformer til og fra rejsemålet.



Figur 3.4. Transportformer rundt på rejsemålet.

Hjemmeferie er også en etableret del af den samlede feriepraksis for de fleste respondenter, og hjemmeferie er forbundet med noget positivt for de fleste af disse – det vender vi tilbage til nedenfor – men der er stor spredning i, hvor meget af den samlede ferie, folk afholder i hjemmet (altså i helårsboligen, sommerhus medregnes ikke som hjemmeferie). Således har 14 % kun holdt hjemmeferie et par dage og yderligere 14 % har holdt under en fjerdedel af ferien i helårsboligen. Dertil har 27 % af respondenterne holdt omkring halvdelen af deres ferie i privatboligen, hvilket formodentlig godt kan kombineres med også at tage på ferierejser til danske og/eller udenlandske destinationer. Omvendt har 34 % holdt det meste eller al deres ferie i hjemmet, hvilket svarer

meget godt til størrelsen på det mindretal, der ikke har været på ferierejser i både Danmark og udlandet i 2022 (se Figur 3.1).

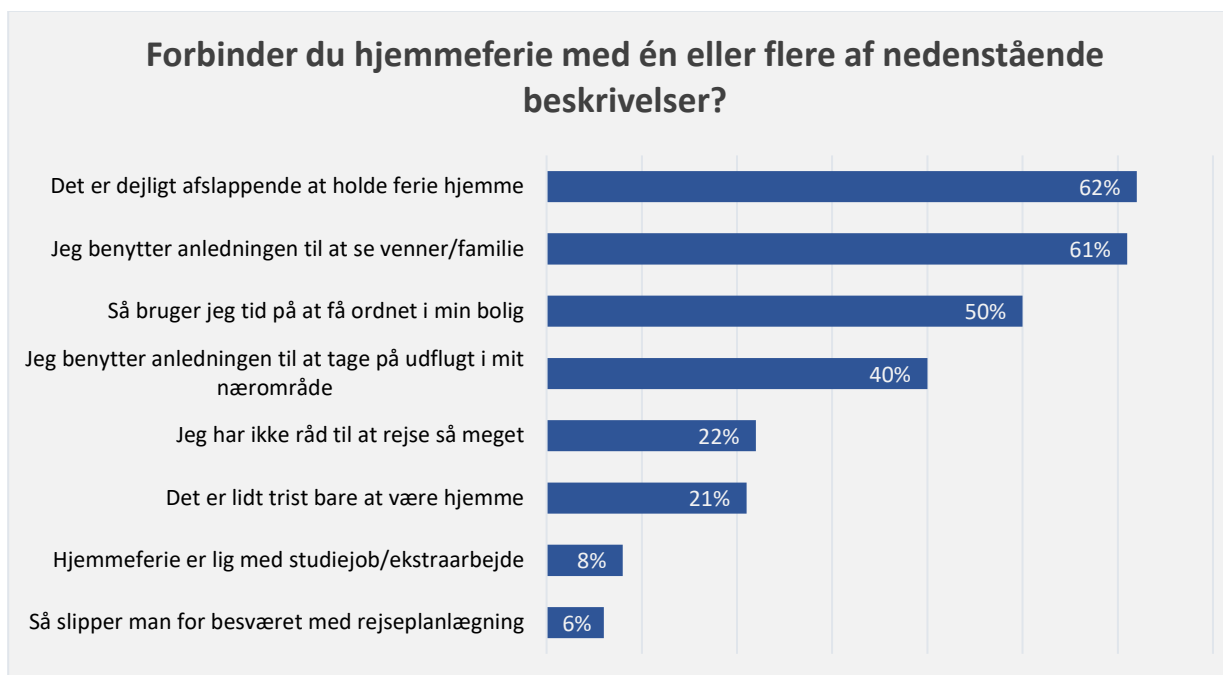
Hvad angår ferietransporten, som (jf. indledningen) udgør en meget stor andel af ferielivets klimabelastning, så er det bemærkelsesværdigt, hvor meget de mest klimabelastende transportmidler dominerer. Ved ferier i Danmark dominerer *bilen* som transportmiddel, både til og fra destinationen og i forbindelse med aktiviteter, mens man er på ferie. På udlandsrejser er *flyet* dominerende som transportmiddel til og fra feriedestinationen.

Hele 86 % af dem, der havde holdt ferie i Danmark i 2022, havde brugt bilen til og fra destinationen i forbindelse med mindst én af disse ferieture, og 80 % brugte bilen til i hvert fald nogle af deres aktiviteter i løbet af ferien. Ligeledes havde 74 % taget flyet og 50 % havde taget bilen til mindst én af deres feriedestinationer i udlandet (se Figur 3.3). Og når det gælder transport i forbindelse med oplevelser, aktiviteter og forlystelser på den udenlandske destination, spiller bilen også en stor rolle. Over halvdelen bruger bilen i forbindelse med disse aktiviteter, men her bevæger man sig dog også ganske meget til fods og med offentlig transport, mens cyklen ikke spiller den store rolle (se Figur 3.4).

Skal man i tallene lede efter noget at bygge videre på ift. mere klimavenlige ferieformer, så har 28 % af respondenterne taget toget til deres indenlandske feriemål, og 15 % har gjort det til de udenlandske. Det vender vi tilbage til nedenfor. Ligeledes er det udbredt at gå til fods (67 %) og tage offentlig transport (45 %), når man skal transportere sig rundt til forskellige aktiviteter på de udenlandske destinationer.

4 Holdninger til hjemmeferie

Hjemmeferie er en ferieform, der i udgangspunktet er mindre klimabelastende end flyrejser til udlandet og derfor interessant at kigge nærmere på. Som nævnt ovenfor er hjemmeferie en del af de flestes ferie, idet næsten 60 % af de adspurgte har holdt omkring halvdelen eller mere af deres ferie i privatboligen. Hjemmeferie er også forbundet med noget positivt for et flertal af respondenterne. Således angiver 62 % af dem, at "det er dejligt afslappende at holde ferie hjemme", mens et mindretal på 21 % angiver at "det er lidt trist bare at være hjemme" (se Figur 4.1).



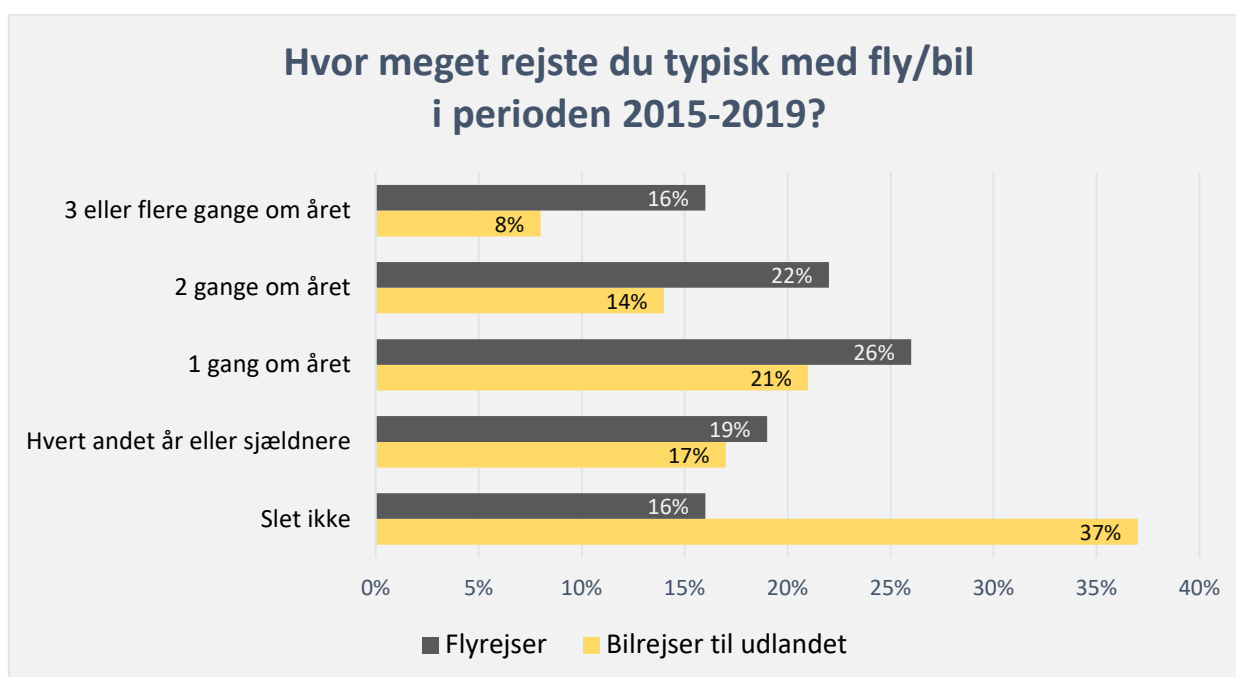
Figur 4.1. Karakteristik af hjemmeferien.

Dykker man ned i tallene, får man endvidere et indtryk af, hvad hjemmeferien bruges til, nemlig især samvær med venner og familie (61 %), hvilket også er en vigtig komponent i andre ferieformer, men også ordne-aktiviteter i boligen (50 %), hvilket bestemt ikke er en del af udlandsferien (om end formentlig en komponent i mange sommerhusferier). For et stort mindretal på 40 % er også udflugter en del af hjemmeferien, her blot til nærområdet snarere end til de fjernere destinationers seværdigheder. Med andre ord kan hjemmeferien for mange af respondenterne byde på nogle af de samme nydelser og oplevelser, som er en vigtig del af turismeoplevelsen, når man rejser ud af landet.

5 Ferietransportvaner førhen og i de kommende år

Efter spørgeskemaets spørgsmål om ferie- og rejseaktiviteter i 2022, viede vi en serie spørgsmål til respondenternes hidtidige og fremtidige ferietransportformer. Først stillede vi spørgsmål om, hvor ofte de rejste med fly, bil og tog i årene 2015-2019, og dernæst stillede vi spørgsmål, om de ville bruge disse transportmidler mere eller mindre i de kommende år.

Kort fortalt har fly- og bilrejser været de mest udbredte rejseformer i perioden lige før covid19-pandemien, og der er ikke noget, der tyder på et kraftigt skred i retning af færre fly- og bilrejser og flere togrejser.



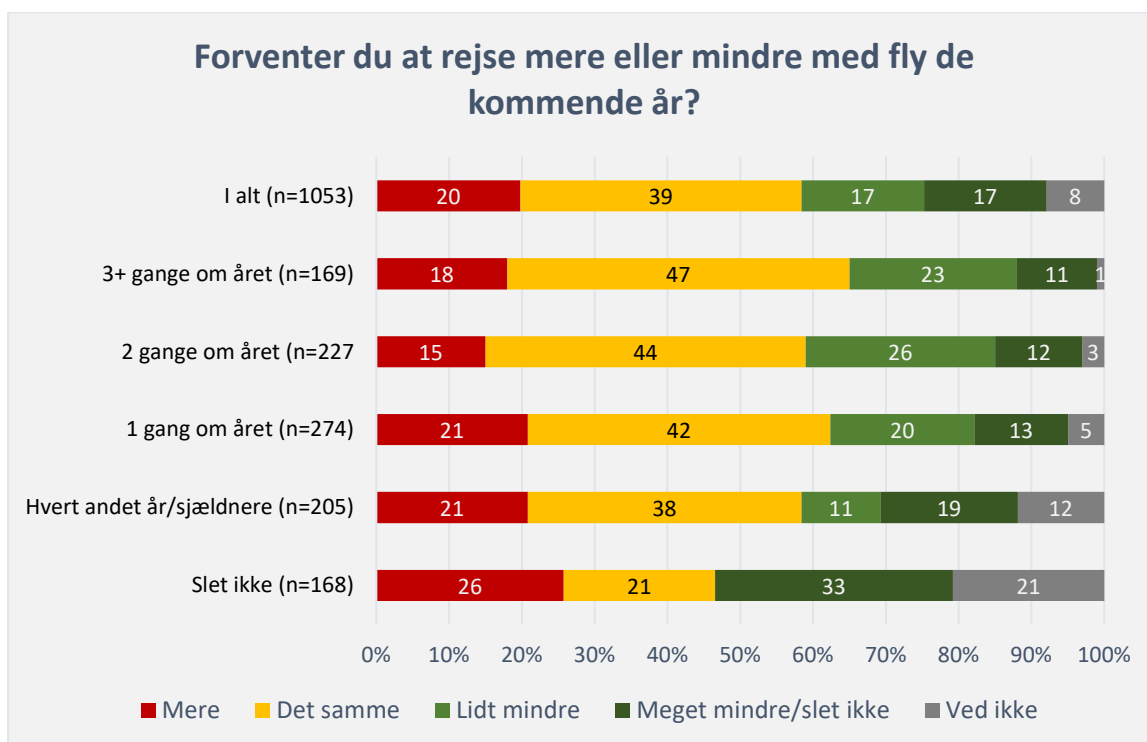
Figur 5.1. Fly- og bilrejser 2015-2019.

Det viser sig, at hyppigheden af ikke-arbejdsrelaterede flyrejser er meget jævnt fordelt, lige fra dem der kun sjældent eller endda aldrig flyver, til dem der ofte gør det. Det forholder sig dog sådan, at *et klart flertal på 64 %* har haft for vane at tage på ikke-arbejdsrelaterede flyrejser *mindst én gang om året* i femårsperioden frem til covid19-pandemien, og så mange som 38 % har gjort det mindst to gange om året (se Figur 5.1). Omvendt har over en tredjedel af de adspurgte, 35 %, fløjet sjældnere end én gang om året eller slet ikke i perioden 2015-2019.

Mønsteret er lidt anderledes med bilrejser til udlandet. Her er der en stor gruppe på 37 %, som aldrig tager på bilferier, men blandt dem der bruger bilen som ferietransport, er det jævnt fordelt, hvor ofte man hidtil har gjort det, idet cirka en sjettedel har brugt bil som ferietransportmiddel hvert andet år eller sjældnere, cirka en femtedel har gjort det én gang om året og endnu godt en femtedel har gjort det mere end en gang om året (se Figur 5.1). Klimabelastningen heraf beror på, om bilen kører på fossile brændsler eller el, og hvor mange man er i bilen.

Vi spurgte også respondenterne, om de forventer at rejse mere eller mindre med fly og bil i fremtiden, og deres forventninger tegner ikke umiddelbart noget klart billede. Ganske vist er andelen, som vil tage på færre flyrejser, klart større end andelen, som vil tage på flere flyrejser, men det gør en forskel, hvor meget man rejste i forvejen (se Figur 5.2). En tredjedel af dem, der hidtil har rejst tre eller flere gange om året, forventer at ville rejse mindre i fremtiden, om end snarere *lidt* end meget mindre, og så er der altså to tredjedele af de hyppigt flyrejsende, som i de kommende år forventer at rejse med fly i samme omfang eller endda oftere end hidtil. Ikke noget der peger i retning af et massivt skred i retning af mere klimavenlige ferietransportformer.

Omvendt kan vi se, at blandt dem, der i forvejen kun rejste med fly hvert andet år eller sjældnere, er der 38 %, som forventer at fastholde den praksis, og yderligere 20 %, som forventer at reducere deres flyrejser. Dog er mange af dem også i tvivl, hvilket kan bero på flere forhold, men bl.a. kan skyldes, at de ikke har overblik over deres fremtidige økonomi. Noget tilsvarende gælder for dem, der slet ikke fløj i perioden før covid19-pandemien. De er i endnu højere grad i tvivl om, hvordan deres rejsemønstre vil se ud i fremtiden, idet hele 21 % af dem svarer 'ved ikke'. Et flertal på 54 % af dem forventer dog at blive ved med ikke at flyve, mens godt en femtedel af dem faktisk forventer at begynde at flyve i de kommende år.

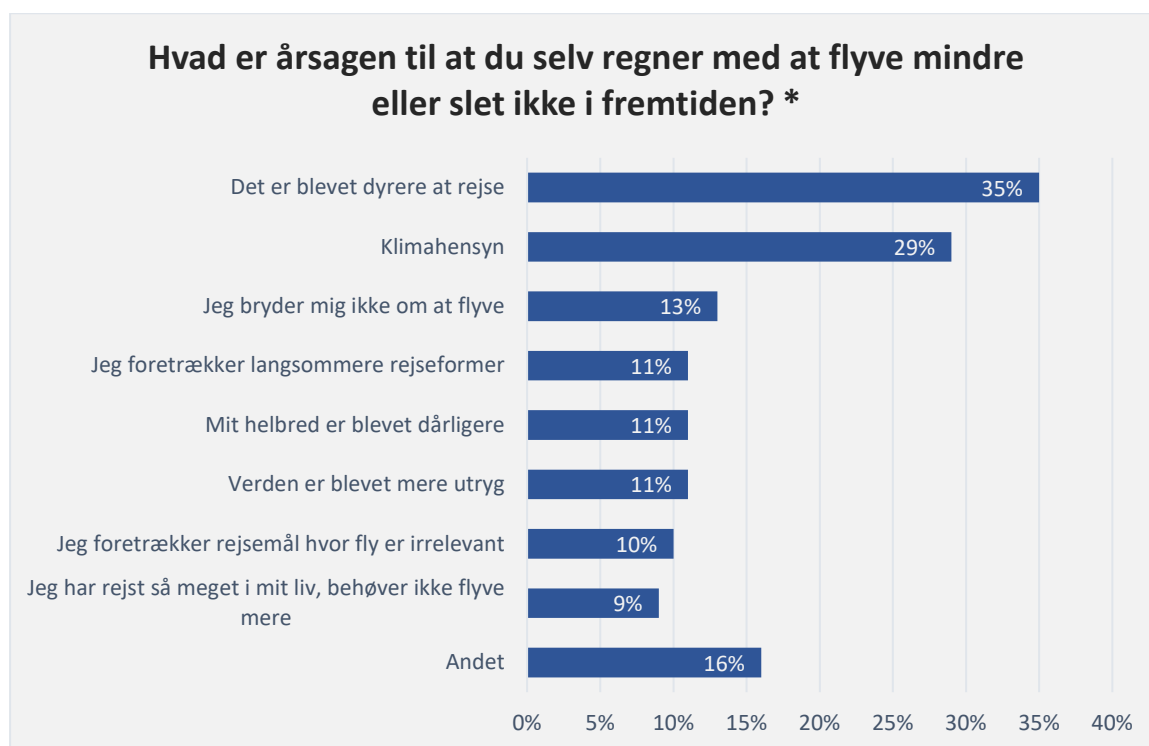


Figur 5.2. Færre/flere flyrejser i fremtiden.

Ser vi på årsagerne til at ville flyve mindre, så har folk en lang række forskellige grunde hertil (se Figur 5.3). Klimahensyn hører til disse grunde, det er endda den svarmulighed, der bliver markeret af næstflest af de adspurgte, nemlig 29 % af de respondenter, som har angivet at de i fremtiden vil flyve mindre eller slet ikke. For klimaet kan årsagen til at flyve mindre være lige gyldig, blot den klimabelastende adfærd begrænses. Det er derfor vigtigt at forstå de mange andre grunde, folk kan have. Her tyder det på, at økonomiske begrænsninger vejer tungere end klimahensyn. Således angiver 35 % svarmuligheden 'Det er blevet dyrere at rejse' som årsag til at flyve mindre, og under svarmuligheden 'Andet', skriver mange om en forværret personlig økonomi

eller blot og bart, at de ikke har råd til at rejse så meget. Noget tyder således på, at en fordyrelse af flybilletterne kan have en effekt.

Til gengæld fremstår den positive efterspørgsel efter nogle af de kvaliteter, der typisk kendetegner klimavenlige ferieformer, ikke som en væsentlig drivkraft for mindre flyvning. Kun 11 % angiver, at de foretrækker langsommere rejseformer, og 10 % foretrækker rejsemål, hvor fly er irrelevant, mens nogle få i rubrikken for 'Andet' har nævnt erhvervelse af sommerhus som årsag til at flyve mindre. Der er desuden 11 %, som ikke bryder sig om at flyve, hvilket måske ikke i sig selv kan kaldes en positiv drivkraft, men alligevel er det, i den forstand at de mennesker vil være interesserede i gode alternativer. Endelig kan forskellige former for ændret livssituation medføre mindre efterspørgsel efter flyrejser, herunder at ens helbred er blevet dårligere (11 %), eller at ens ægtefælle er blevet syg, men også at man har fået barn eller fået hund (begge sidstnævnte er anført under 'Andet').

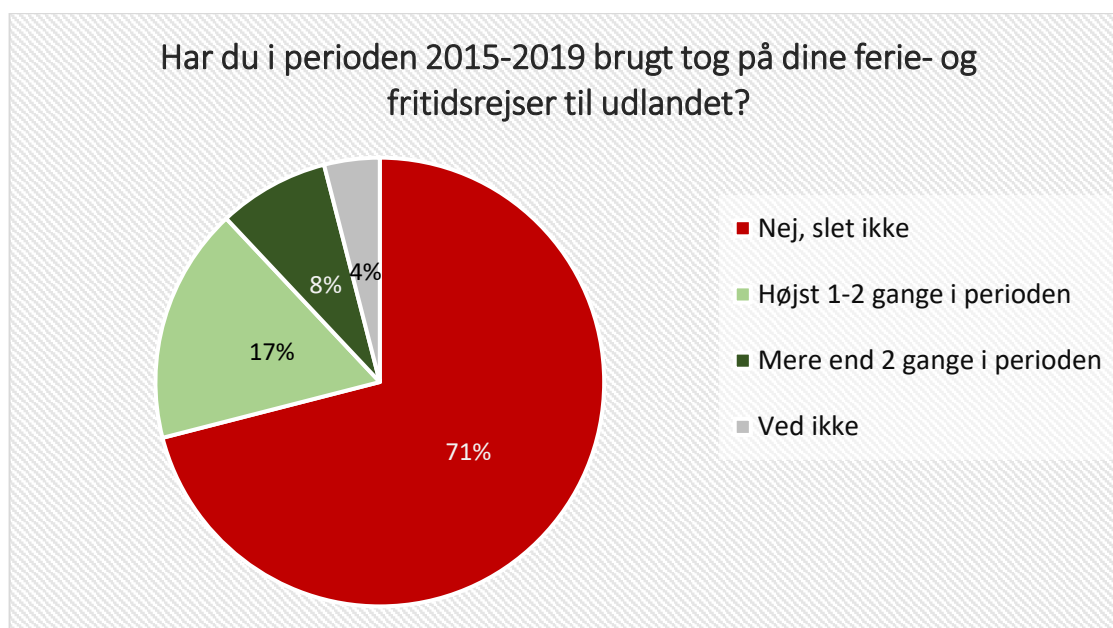


Figur 5.3. Årsager til reduceret flyvning. * Spg. stillet til dem der havde angivet at ville flyve mindre eller slet ikke (n=390).

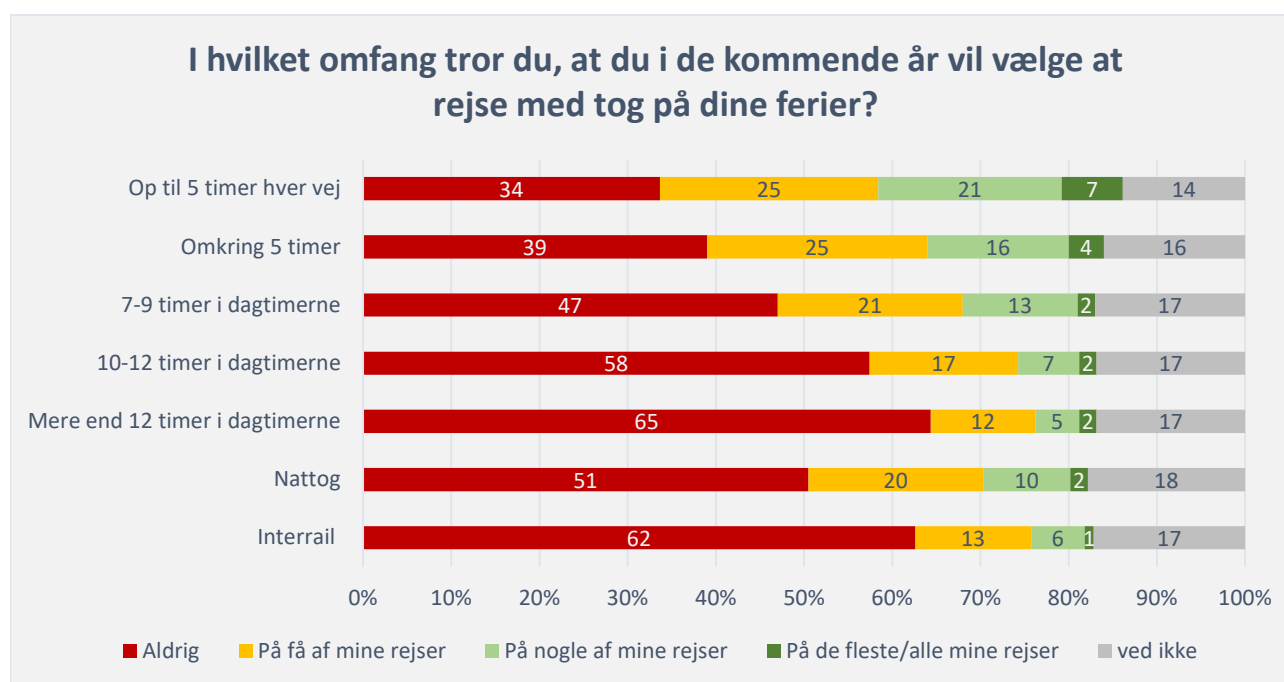
5.1 Tograjser

Ud over helt at lade være med at tage på ferierejse, vil tograjser typisk være den mest klimagunstige rejseform sammenlignet med fly, bil og bus. Imidlertid har et stort flertal på 71 % slet ikke brugt tog til deres ferierejser i perioden 2015-2019 (se Figur 5.4), og der er i tallene heller ikke noget, der tyder på et stort skred i retning af meget større efterspørgsel efter tograjser. Vi spurgte om folks forventninger til deres brug af tog på ferierejser i de kommende år, idet vi differentierede mellem forskellige rejse længder, fra under fem timers rejse hver vej til nattog og interrail (se Figur 5.5). Her er det især bemærkelsesværdigt, at det ikke er en særlig stor andel, der forventer, at de vil tage toget på 'nogle' eller 'de fleste/alle' deres rejser. Selv til destinationer, der kan nås på under fem timers tograjse, er det kun 21 %, der vil tage toget på nogle af den slags rejser, og yderligere 7 %, der vil tage toget på alle eller de fleste af den slags rejser. For alle destinationer, om de indebærer kortere eller meget

lange togrejser, er der et flertal på mellem 59 og 77 %, som enten aldrig eller kun på få af deres rejser vil vælge toget. Så snart man kommer over ni timers rejse, forventer flertallet, at de aldrig vil tage toget.



Figur 5.4. Togrejser 2015-2019.



Figur 5.5. Togrejser i de kommende år.

Omvendt kan man pege på, at der ligger et potentiale for togrejsen som ferieform blandt de mindst 20 % og helt op til 53 %, som, afhængigt af turens længde, forventer at de i de kommende år vil vælge toget på som minimum nogle få af deres ferierejser, også rejser til udlandet. Her er det også bemærkelsesværdigt, at næsten en tredjedel forestiller sig, at de gerne vil tage *nattog* på i det mindste nogle få af deres fremtidige rejser, og 19 % forestiller sig, at de godt engang imellem kan tage togture på over 12 timer i dagtimerne. Der ligger endvidere et potentiale for togrejsen blandt de mellem 14 -18 %, som har svaret 'ved ikke' på dette spørgsmål. Det kunne tyde på, at de ikke er

bekendte med toget som rejseform og derfor heller ikke kan sige, om de vil eller ikke vil gøre brug af den i fremtiden. Men afvisende er de ikke nødvendigvis.

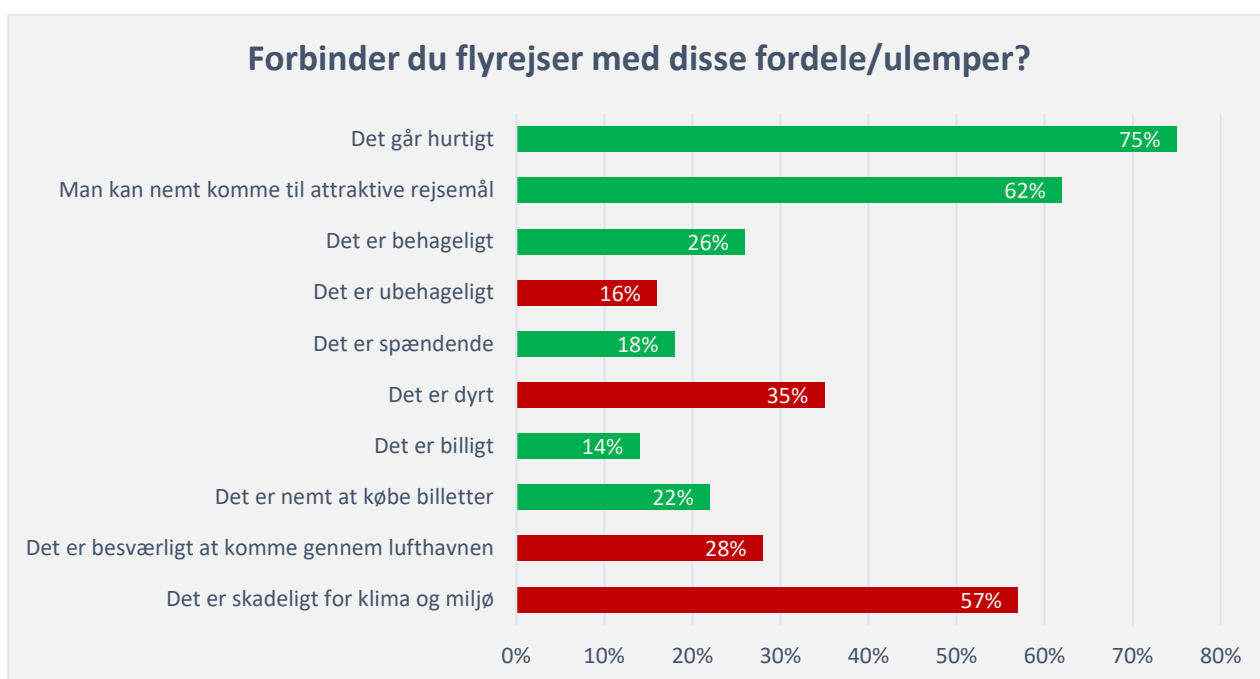
I det næste kapitel ser vi på, hvilke fordele og ulemper respondenterne forbinder med fly-, bil- og togrejser. I disse tilkendegivelser gives der også fingerpeg om de potentialer og barrierer, der kan være for togrejsen.

6 Holdninger til fly, bil og tog som ferietransport

Vi spurgte respondenterne hvilke fordele og ulemper, de forbinder med de tre ferietransportformer fly, bil og tog, og gav dem nogle forskellige svarmuligheder.

De to helt overvejende fordele, folk forbinder med flyrejser, er for det første, at de går hurtigt, det angives af 75 %, og for det andet at man nemt kan komme til attraktive rejsemål, hvilket angives af 62 %. Ingen andre af svarmulighederne bliver valgt af mere end en fjerdedel af respondenterne. Der er ikke så mange, der forbinder flyvning med noget spændende, kun 18 % af de adspurgte (se Figur 6.1), hvilket formentlig er forskelligt fra flyvningens status i masseturismens tidlige år.

Den i respondenternes øjne væsentligste ulempe ved flyvning er, at det er skadeligt for klima og miljø; den svarmulighed bliver angivet af hele 57 % af de adspurgte. Så fordelene ved flyrejser består primært i det individuelle gode, at de på relativt kort tid bringer den rejsende langt væk til ønskede destinationer, mens ulempen ved flyrejser er det kollektive problem, at de er skadelige for klimaet.



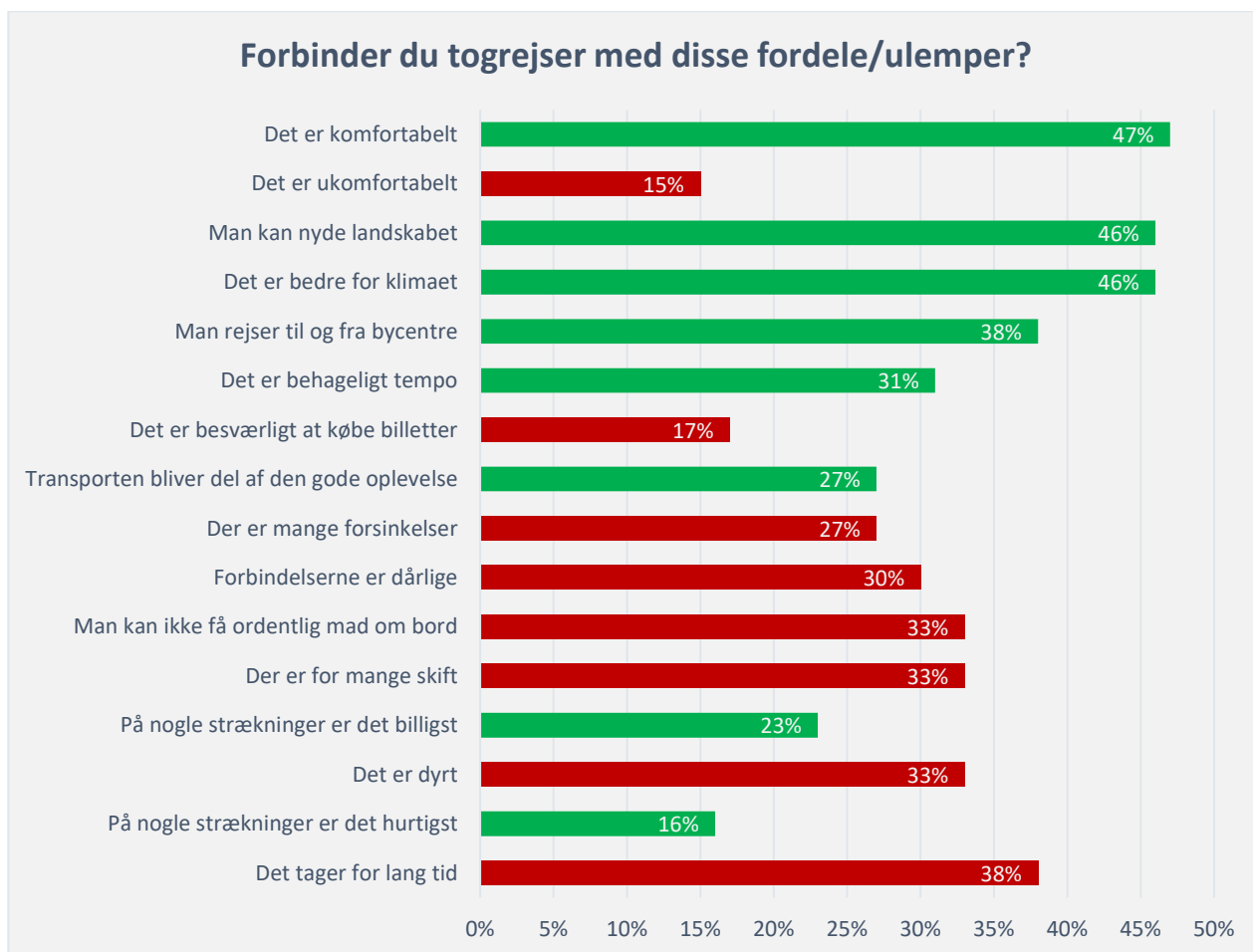
Figur 6.1. Fordele og ulemper ved flyrejser.

Spørgsmålet er dertil, om der i flyrejseformen – ud over dens problematiske klimaprofil – er indbygget nogle ulemper, som potentielt kan skubbe de rejsende væk fra flytransporten og omvendt få andre transportformer til at fremstå som mere tiltrækkende. Der er dog ikke noget i undersøgelsen, der tyder på, at passagerne i væsentlig grad er irriterede over flyrejseformen. Kun 16 % angiver, at de finder det ubehageligt at flyve, hvor 26 % faktisk finder det behageligt. En hel del flere, nemlig 28 %, angiver besværet med at komme gennem lufthavnen som en væsentlig ulempe. Men det er prisen på flyveturen, der fremstår som den største ulempe; 35 % angiver, at det er dyrt at flyve,

mens 14 % mener, at det er billigt. Dette leder til en forventning om at en fordyrelse af flybilletterne kan begrænse flyvningens omfang.

6.1 Togrejser

Togrejser er forbundet med mange forskellige fordele. Ingen af disse angives af et flertal af respondenterne, men så meget som 46-47 %, næsten halvdelen, forbinder togrejser med, at de er komfortable, at man kan nyde landskabet udenfor, og at de er bedre for klimaet. 38 % angiver det som en fordel, at man rejser fra og ankommer til centrum af byerne, og 31 % finder, at togrejsen foregår i et behageligt tempo. Dette står i kontrast til de 75 %, der ser det som en fordel ved flyrejser, at de går hurtigt, men en tredjedel af respondenterne er et ganske stort mindretal, som faktisk finder togrejsens tempo behageligt. Og så er 27 % enige i, at med togrejser bliver transporten en del af den gode oplevelse (se Figur 6.2).



Figur 6.2. Fordele og ulemper ved togrejser.

Som det er tilfældet med fordelene, forbinder folk også togrejser med mange forskellige ulemper, men ingen af dem bliver markeret af mere end knap 40 %. Nærmere bestemt finder 38 % af de adspurgte, at togrejser tager for lang tid (mens det altså er 31 % som finder tempoet behageligt). Derudover bliver togrejser af omkring en tredjedel af de adspurgte forbundet med utilfredsstillende forplejning om bord, med et højt prisniveau og med for mange togsift på ruten samt dårlige forbindelser til den endelige destination (hvor man jo med bil som regel kan nå helt frem til sin destination).

Man kan godt tolke disse tilkendegivelser fra respondenterne som tegn på, at der er et vist potentiale for øget togtransport ved ferierejser. Vi kan se, at togrejser forbindes med en række forskellige fordele, ikke af et flertal, men dog af ganske store mindretal, næsten halvdelen når det gælder komfort og oplevelse af landskabet. Sammenholder vi det med, at ganske store mindretal – på så meget som 45 % og ikke mindre end 26 % – godt kan finde på at tage på togrejser af helt op til 10-12 timers længde, så er der vitterligt et potentiale. Også selv om det ikke tyder på, at et kraftigt skred væk fra flyrejser og over mod togrejser skulle være nært forestående. Det er dog vigtigt også at være opmærksom på de mange ulemper, som store mindretal forbinder med togrejsen; ulemper det imidlertid burde være muligt for relevante myndigheder og baneselskaber at adressere – om end med lidt forskellig tidshorisont.



Foto: Lars Kjerulf Petersen.

7 Tiltag og tilbud på destinationerne

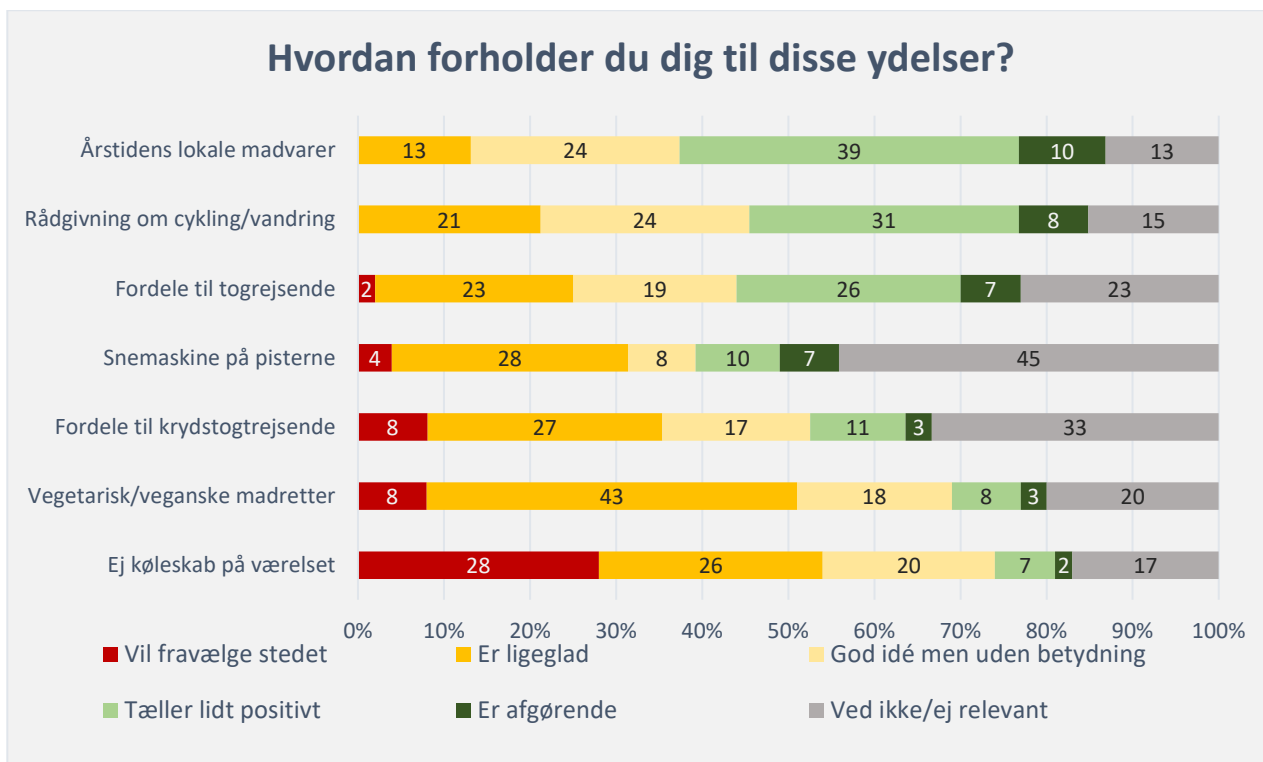
Selv om transporten til og fra folks feriemål udgør den væsentligste andel af ferielivets klimaaftryk (Lenzen et al. 2019), så spiller andre forhold også en rolle. Det gælder de fødevarer, man indtager undervejs, og de aktiviteter, man involverer sig i samt transporten til disse, men også klimastandarden af de overnatningssteder, spisesteder og seværdigheder, man opsøger. Heri indgår sådan noget som overnatningsstedernes, restauranternes og attraktionernes affaldssortering, deres energiforbrug ved drift og udbud af tjenester, deres brug af solceller og andre former for bæredygtig energiforsyning og de bonusser, aktiviteter og gode ferieråd, man tilbyder og ikke tilbyder gæsterne. Mange af de klimatiltag, som bliver realiseret på destinationen (overnatningsstedet, restauranten, attraktionen mv.) beror mindre på den ferierendes adfærd og mere på udbyderens indsats og investeringer, men den ferierende spiller ikke desto mindre en rolle, som den der kan efterspørge – eller i hvert fald billige og føle sig godt tilpas med – destinationens indsats på dette område (Petersen m.fl. 2021).

Vi spurgte følgelig respondenterne, hvordan de forholder sig til forskellige tiltag, som enten har et højt klimaaftryk eller tværtimod kan reducere klimabelastningen. Vi spurgte, om det foreslåede tiltag, det være sig godt eller skidt for klimabelastningen, kan få dem til at fravælge en destination (overnatningssted mv.), om de er ligeglade, eller om tiltaget gør en større eller mindre positiv forskel for deres valg af feriedestination. Man kunne have givet respondenterne en lang række forskellige tiltag at forholde sig til, men vi valgte nogle få, som vi forventer flugter med den enkelte ferierendes til- og fravalg af ferieform. Se også spg. 29 i appendiks, hvor den nøjagtige ordlyd af spørgsmål og svarmuligheder fremgår. De fleste af de foreslåede tiltag består i at en ydelse tilbydes, men ét af dem består i, at noget er fraværende, nemlig køleskab på overnatningsstedets værelser. Respondenterne svarer her på om de vil fravælge eller tilvælge et etablissement uden køleskab på værelset.

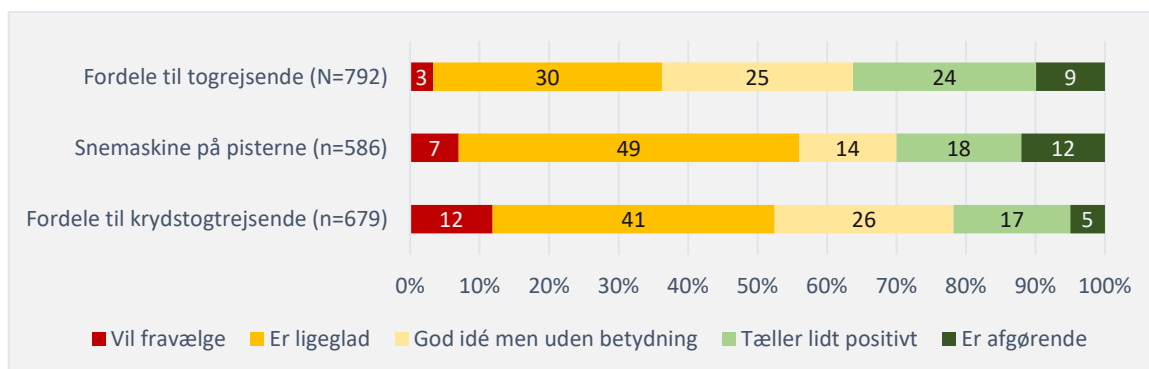
Som man kan se i Figur 7.1, så er udbud af lokale madvarer efter årstiden klart det mest populære tiltag. Flertallet vil enten lade det være et kriterium ved valg af spise-/overnatningssted eller synes i hvert fald, at det er en god idé. Derimod er et udbud af vegetariske/veganske retter ikke særlig vigtigt for særlig mange. Rådgivning om lokale cykel- og vandreture er også ganske populært. Det er næppe det mest vidtrækkende klimatiltag, men lokale cykel- og vandreture er dog et alternativ til at køre i bil til diverse aktiviteter og forlystelser. Tilbud om særlige fordele til togrejsende gør også en positiv forskel for en tredjedel af de adspurgte. Det er endnu en indikation på, at der er et potentiale for flere togbaserede ferieformer, også selv om der ikke er tegn på et omfattende skred i den retning. Udfordringen består i på forskellig måde at understøtte dette potentiale.

Fravær af køleskab på hotelværelset er til gengæld det tiltag, der møder størst modvilje. Fravær af køleskab vil få 28 % af de adspurgte til at fravælge etablissementet. Omvendt er der kun 9 %, for hvem fravær af køleskab på værelset gør en positiv forskel ved valg af overnatningssted, men dog yderligere 20 %, som synes det er en god idé; det er blot ikke noget der vil påvirke deres valg. Dette leder ikke til nogen éntydig konklusion, men det behøver ikke være umuligt at tilbyde hotelovernatning uden køleskab på værelset.

Som man også kan se, har ganske mange svaret "ved ikke/ikke relevant". Ved at tage de besvarelser ud af regnestykket får vi et indtryk af holdningen blandt de respondenter, der faktisk kerer sig om tiltaget (Figur 7.1A). Således bliver det klart, at for en betydelig andel af dem, der går op i skiferier, nemlig 30 %, er brugen af snemaskiner mere eller mindre afgørende for deres tilvalg af feriested – og her skal det indskydes, at brug af snemaskiner er temmelig ubæredygtigt i forhold til såvel vand- som energiforbrug. Flertallet er dog ligeglade med, om der er snemaskine eller ej. Samtidig bliver det noget tydeligere, at udbydere af overnatning og ferieaktiviteter vil kunne finde flere kunder ved at tilbyde særlige fordele til togrejsende end til krydstogtrejsende. Man kan endda spore en lille, men dog ikke helt ubetydelig modvilje mod krydstogtrejsende.



Figur 7.1. Tiltag på feriestedet.

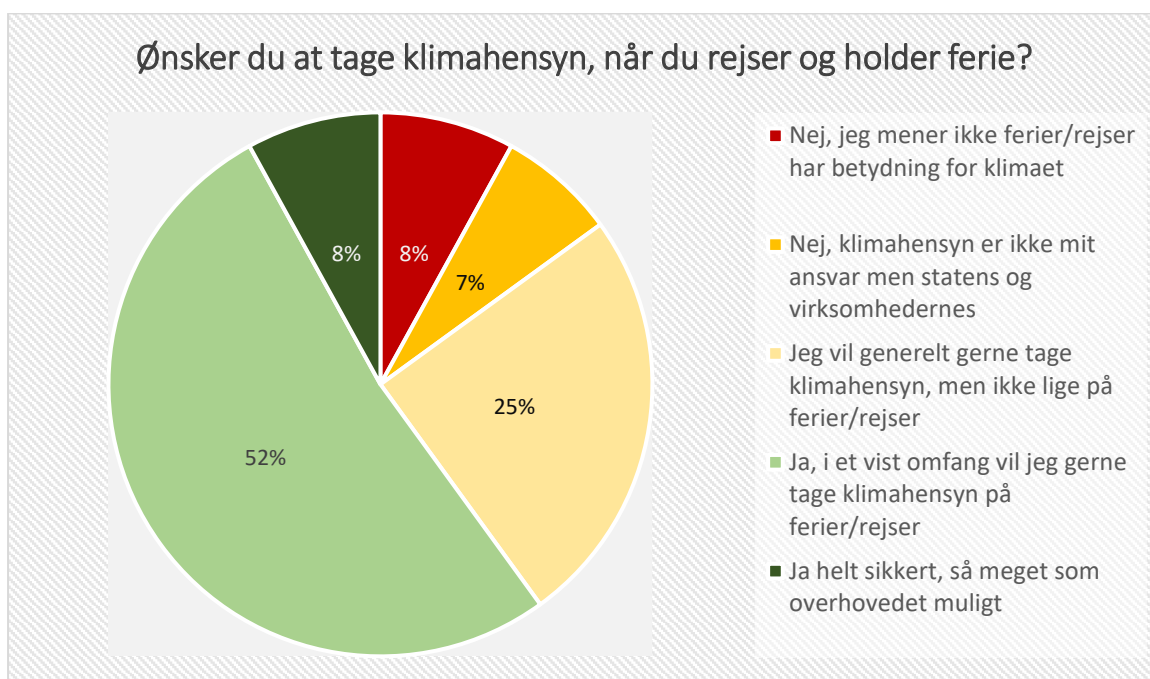


Figur 7.1A. Tiltag på feriestedet – rensset for ved ikke/ikke relevant.

8 Klimahensyn på ferien

Efter vi havde stillet en række specifikke spørgsmål om ferietransport og tiltag på ferielokaliteten, stillede vi respondenterne det overordnede spørgsmål, om de ønsker at tage klimahensyn, når de rejser og holder ferie. Det viser sig, at et flertal på 60 % gerne vil tage klimahensyn, om end kun 8 % vil gøre det så meget som overhovedet muligt. Et stort mindretal på 25 % vil generelt gerne tage klimahensyn i deres livsførelse, men ikke på deres ferier og rejser, mens det er et ganske lille mindretal på 7 %, som har den opfattelse, at den enkelte borger/forbruger ikke har andel i at løfte klimaansvaret. I lyset af en vedvarende samfundsdebat om borgernes rolle i den grønne omstilling, finder vi det bemærkelsesværdigt at så relativt få mener, at klimahensyn kun er statens og virksomhedernes ansvar (men det flugter med tidligere undersøgelser; se Petersen m.fl. 2021; Petersen 2018).

Vi hæfter os ved, at den andel, som principielt og generelt gerne vil tage klimahensyn i et eller andet omfang, er klart større end de andele, der vil tage konkrete skridt i en mere klimagunstig retning såsom at flyve mindre eller tage toget på deres ferierejser til udlandet, jævnfør diagrammerne i de foregående kapitler. Hvor 60 % angiver at ville tage klimahensyn, er der kun 34 %, som forventer at ville flyve mindre i de kommende år – herunder ligeledes 34 % af dem, der fløj tre eller flere gange om året i perioden 2015-2019, og 36 % af dem, der fløj to gange om året. Det er altså klart mindre andele, der vil tage klimahensyn, når det bliver konkret.



Figur 8.1. Klimahensyn på ferier og rejser.

Dette forhold ses også i en række studier vedrørende bæredygtig turisme (se f.eks. Kroesen 2013; Miller et al. 2010; Loehr & Becken 2021). Der tales i den forbindelse om kløften mellem på den ene side holdninger, værdier og viden og på den anden side folks konkrete handlinger (det man på engelsk kalder 'attitude/behaviour gap' eller 'value/action gap'). Vi ønsker dog i denne rapport ikke at udfolde en større diskussion om kløften mellem holdninger og

handlinger i forhold til den grønne omstilling og borgernes/forbrugernes deltagelse heri. Der er det nemlig nødvendigt også at gennemgå alle de omstændigheder der – ud over holdninger og attituder – også er med til at forme folks handlinger, herunder de infrastrukturelle og økonomiske rammer, ligesom det er nødvendigt at sammenholde holdninger og værdier i forhold til den grønne omstilling med alle de andre holdninger og værdier, som folk orienterer sig efter i deres livsførelse.

I nærværende rapport vil vi nøjes med at påpege den tydelige forskel, der er på den høje tilslutning til principielt at integrere klimahensyn i ferielivet og så den meget lille tilslutning til de konkrete måder hvorpå klimahensyn kan realiseres.

9 Inspiration og påvirkning

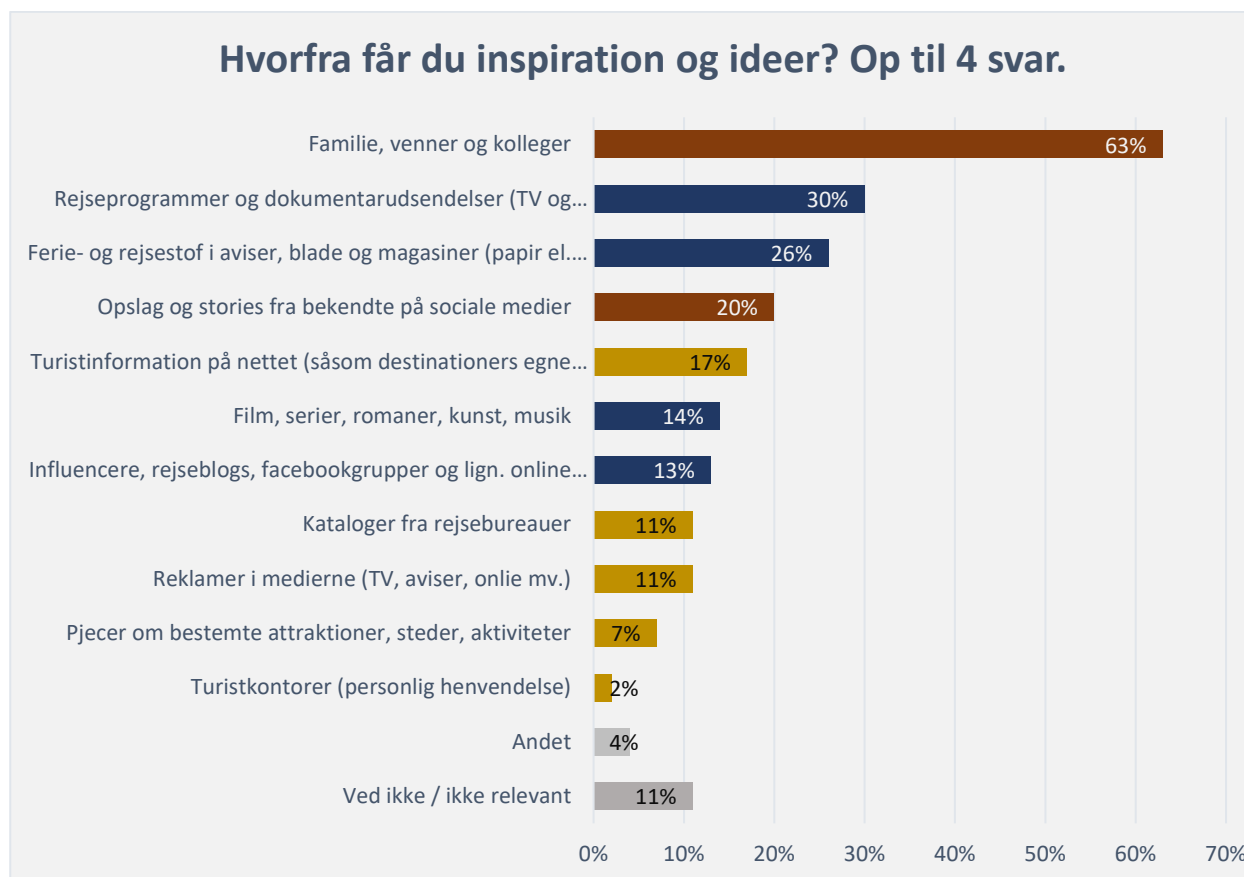
Når det gælder omstilling af feriepraksis, er det vigtigt at afdække, hvor ideerne til rejsemål og rejseformer kommer fra. Man kan måske skelne mellem tre hovedkategorier af inspirationskilder, nemlig for det første folks sociale netværk, altså familie, venner og kolleger, for det andet den rådgivning og markedsføring, der udgår fra ferie- og rejselivets aktører, og for det tredje al den forskelligartede inspiration, der findes i mediesfæren omfattende såvel aviser, fjernsyn, radio, film og romaner som diverse sociale medier.

Denne sondring er ikke meget skarp. Inspiration fra familie og venner kan både bestå i en viderebringelse af disses egne personlige erfaringer og i en videreformidling af ideer, som de har fundet i medierne, og derudover kan input fra ens venner og bekendte også være noget, der foregår online via opslag og historier på sociale medier. Ligeledes bliver rådgivning og markedsføring fra ferielivets aktører formidlet på mange forskellige måder. Den kan foregå som personlig betjening på et fysisk turistkontor, via de samme turistkontorers websites eller websites vedrørende f.eks. vandreruter og naturparker, via rejsekataloger, online rejsemålsbeskrivelser og reklamer fra de store kommercielle rejsebureauer og som reklameindhold på influencers platforme. Endelig er mediesfæren i den grad mangefacetteret, omfattende rejseprogrammer, artikler om fremmede destinationer og alt muligt andet indhold i de konventionelle medier (papir-, tv/radio- og onlineudgaver), de nærmest personlige interaktioner mellem i øvrigt fremmede mennesker på de sociale medier og blandingen af det online-personlige og det kommercielle i influencers kommunikation til deres følgere. Men selv om sondringen mellem de tre typer af inspirationskilder ikke er skarp, giver den stadig mening.

Vi stillede følgelig spørgsmålet "Hvorfra får du inspiration og ideer til dine ferier og rejser? Op til 4 svar", idet vi gav nogle svarmuligheder indenfor alle de tre ovennævnte kategorier. Figur 9.1 viser fordelingen af besvarelser, hvor vi har givet de tre hovedkategorier af inspirationskilder hver sin farve (med forbehold for, at grænserne mellem dem er flydende). Af besvarelserne kan vi se, at især familie, venner og kolleger tjener som inspirationskilde; 63 % af respondenterne har sat kryds ud for den svarmulighed. 20 % har desuden angivet opslag og "stories" fra bekendte på sociale medier som en inspirationskilde, hvilket vel at mærke ikke nødvendigvis tæller oveni de 63 %, men kan være helt eller delvist overlappende, idet respondenterne jo kunne afgive flere svar.

Ud over det sociale netværk er der et udvalg af forskellige inspirationskilder fra mediesfæren. Ingen af disse bliver angivet af mere end 30 % af de adspurgte. Vi finder det bemærkelsesværdigt, at det er de konventionelle broadcast-medier og deres artikel- og programtyper, der blandt de mediebarne inspirationskilder tiltrækker flest svar. Således bliver rejseprogrammer og dokumentarudsendelser angivet af 30 %, og ferie- og rejsestof i aviser, blade og magasiner bliver angivet af 26 %, mens influencere, rejseblogs, facebookgrupper mv. kun bliver angivet af 13 %; færre end de 14 %, som er blevet inspireret til deres ferierejser af fiktionsværker såsom film og romaner. Ikke overraskende beror udvalget af inspirationskilder dog på respondenternes alder. Det uddyber vi senere i rapporten.

Blandt de 4 %, der har svaret 'Andet', nævner mange noget med selv at søge på nettet; en hel del nævner også tidligere rejseoplevelser og deres forskellige lyster og interesser, og en enkelt skriver "bucketlist" (men uden at sige hvor inspirationen til denne trækoliste så kommer fra). Derudover er der nogle der rejser efter særlige interesser, såsom koncerter, én nævner mødet med andre rejsende som inspirationskilde, et par stykker nævner feriemesser, og én skriver "min kone".

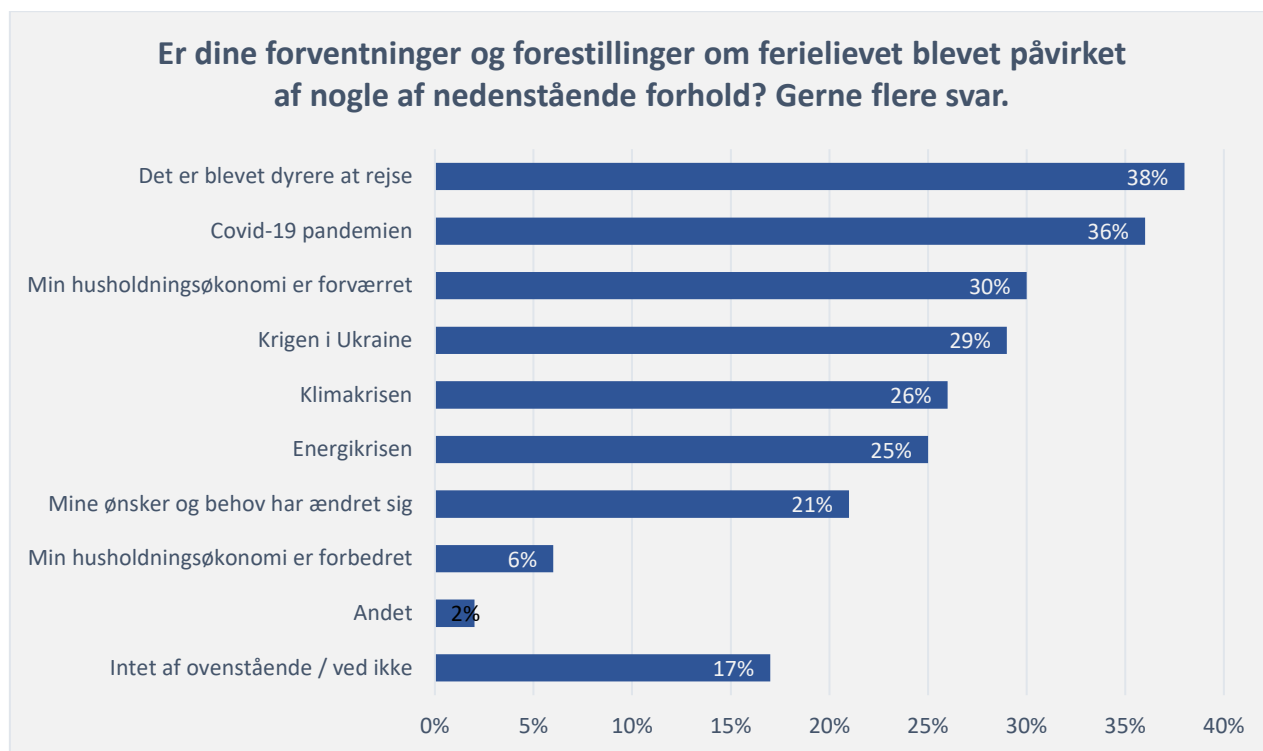


Figur 9.1. Inspirationskilder.

Ud over at folk får inspiration til deres ferie- og rejseaktiviteter fra mange forskellige kilder, så kan folks forestillinger om rejselivet også blive påvirket af større udviklinger på enten samfundsmæssigt niveau eller i deres personlige livssituation. Vi nævnte forskellige typer af samfunds- og privatlivsudvikling og spurgte, om respondenternes ferieforventninger var blevet påvirket af disse (se Figur 9.2). Det skal understreges, at spørgeskemaundersøgelsen blev gennemført på et tidspunkt, hvor inflationen i Danmark stadig var høj, den er siden faldet. Ligeledes har verdenssundhedsorganisationen, WHO, erklæret covid-19 pandemien for overstået. Selv om konkrete kriser er overstået kan ens forestillinger om de ønskværdige rejseoplevelser i princippet godt være blevet påvirket af dem, ikke blot mens de stod på, men også efterfølgende; det være sig som en øget forsigtighed eller realisering af en ophobet rejsetrang. Det kan vi imidlertid ikke se af tallene; vi kan kun se om folk angiver at være blevet påvirket.

Uagtet disse forbehold er der flere bemærkelsesværdige aspekter af respondenternes besvarelser. Først og fremmest er det bemærkelsesværdigt, at for et flertal af respondenterne er der ikke nogen af de markante samfunds- eller privatlivsforhold, der har rykket ved ferieforestillingerne og forventnin-

gerne. Man kan måske sige, at verden og livet er foranderligt, men for flertallet består forestillingerne om ferie- og rejselivet på tværs af al den foranderlighed. Dernæst er det bemærkelsesværdigt, at det er prisstigningerne på rejseaktiviteter, der især har påvirket folks rejseforventninger. Det forhold bliver angivet af 38 %, mens klimakrisen på en fjerdeplads kun bliver nævnt af 26 % af respondenterne, altså lige godt en fjerdedel. Endnu et tegn på at klimakrisen og behovet for grøn omstilling nok spiller en rolle for en del af befolkningen – og for hvordan de ønsker at indrette deres liv, herunder deres ferier og rejser – men det er kun et mindretal, der har det sådan.



Figur 9.2. Påvirkning af ferieforventninger.

10 Forestillinger om det gode ferieliv

Ud over de mange spørgsmål med prædefinerede svarmuligheder, indeholdt spørgeskemaet også et åbent spørgsmål angående respondenternes forestillinger om den gode ferie. Spørgsmålet var formuleret således: "Den gode ferie og den gode rejse betyder mange forskellige ting for de fleste mennesker. Skriv gerne nogle ord om, hvad de gode ferier og rejser går ud på for dig – eller gå videre til næste spørgsmål." 556 respondenter, altså godt halvdelen af de adspurgte, valgte at svare på spørgsmålet.

I dette kapitel gennemgår vi resultaterne fra vores analyse af disse besvarelser. Analysen bestod i en induktiv, tematisk tilgang, hvor vi først gennemlæste alle besvarelserne og præliminært definerede nogle kodeord til beskrivelse af indholdet. I næste trin identificerede vi systematisk nogle gennemgående temaer ved hjælp af disse kodeord, og temaerne blev så samlet under mere overordnede kategorier; en proces der blev gentaget flere gange. Da den endelige kategorisering var på plads, blev alle besvarelserne derefter kodet ud fra de overordnede kategorier for på den måde at få en fornemmelse af, hvilke temaer, der var mere eller mindre udbredte i forestillingerne om den gode ferie. Her er det dog vigtigt at holde sig for øje, at forestillingen om det gode ferieliv for langt de fleste respondenter er sammensat af flere komponenter, såsom f.eks. "hygge og eventyr" eller "afslapning og oplevelser".

10.1 Overordnet indtryk

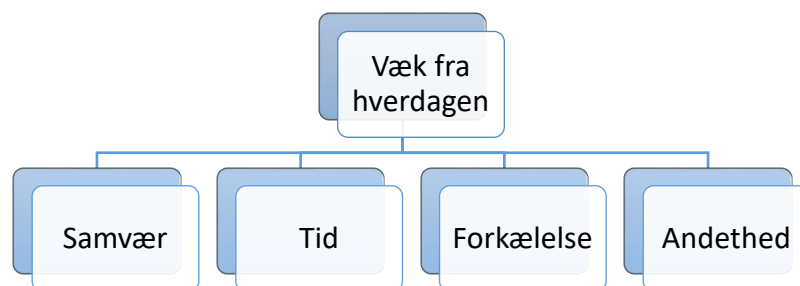
I størstedelen af besvarelserne på det åbne spørgsmål anfører respondenterne blot nogle nøgleord, som for dem kendetegner den gode ferie, imens andre har formuleret lidt længere beskrivelser af deres forestillinger om det gode ferieliv. Derudover har nogle beskrevet en meget konkret drømmeferie eller ferietype med udgangspunkt i konkret destination, fx "all-inclusive til Kreta", "Bornholm", "bilferie i Frankrig eller fly til Thailand", og "camping i DK om sommeren er det bedste". Andre konkrete ferieforestillinger handler om en specifik ferieform, fx "vandring og havkajak", "storbyferie med fly", eller "bil rundt i landet typisk 1-3 dages ophold på kro eller hotel". Langt de fleste respondenter forholder sig dog lidt mere overordnet til spørgsmålet om det gode ferieliv, og beskriver forskellige, mere abstrakte elementer, som karakteriserer den gode ferie for dem, fx "komfort", "hygge", "simplicitet", "samvær", "langt væk og længe", "ro, afslapning, godt selskab, det gode liv" og "oplevelser, minder, mad".

Selvom der findes mange nuancer i besvarelserne, tegner der sig overordnet set et forholdsvis ensartet billede af det gode ferieliv. Der er mange ord og kombinationer, der går igen, hvilket kunne tyde på, at folk har relativt homogene forestillinger om, hvad der konstituerer den gode ferie. Naturligvis er der respondenter, der foretrækker sol og strand, imens andre er mere til storbyferier eller vandreture i naturen, men på det mere generelle plan dominerer forestillinger om ferien som centrum for samvær, hygge, tid, afslapning og oplevelser. Illustrationen i Figur 10.1 viser vægtningen af ord på tværs af hele datamaterialet. Jo større ord, dets flere forekomster blandt respondenternes besvarelser. En visuel repræsentation af ordfrekvenser bidrager ikke til en forståelse af nuancerne og sammenhænge i besvarelserne, men den kan give en indikation af, hvilke elementer, der dominerer forestillingerne om det gode ferieliv.



Figur 10.1. Vægtningen af ferieforestillinger.

Analysen efterlader et overordnet indtryk af relativt homogene, men flerstrengede forestillinger om den gode ferie. Disse forestillinger centrerer sig i fire overordnede kategorier: 1) *Samvær*, hvor vigtigheden af at tilbringe ferier med familie og venner bliver fremhævet, 2) *Tid*, hvilket på forskellige måder relaterer sig til at have tid til forskellige ting eller aktiviteter, som hverdagen typisk ikke levner meget overskud til. Kategori 3) *Forkælelse* handler om aspekter ved ferien, som betragtes som en luksus eller anden form for egenomsorg. Kategori 4) *Andethed* eller anderledeshed, som omfatter trangen til at opleve og være til stede i noget nyt og anderledes end hverdagen. Denne andethed kan godt bestå i noget helt nyt, som man ikke har set før, men kan også være de samme anderledes rammer, man genbesøger igen og igen. De fire hovedkategorier har alle det tilfælles, at de på en eller anden måde står i kontrast til hverdagslivet (se Figur 10.2). Dette er ikke i sig selv overraskende, da ferier for mange jo netop handler om en pause fra hverdagslivet, men analysen her uddyber, hvordan kontrasten imellem ferieliv og hverdagsliv kan opleves.



Figur 10.2. Den gode feriers hovedkategorier.

De fire kategorier består af nogle underliggende temaer, som uddybes i de følgende afsnit, men det er vigtigt at understrege, at der i datamaterialet er en del eksempler på overlappende temaer, som kan passe ind flere forskellige steder. Eksempelvis kan "hyggetid" og "samvær og kvalitetstid med venner og familie" passe ind i kategorier relateret til både samvær og tid, og udsagn som "gode oplevelser i det tempo man gider" vil kunne passe ind under tid og andethed (oplevelser).

10.2 Samvær

Kategorien 'samvær' omfatter temaerne hygge og nærvær. Begge disse er også ofte relateret til kategorien tid, og den gode ferie handler for mange således om at have tid til hygge, tid til nærvær, tid til samvær. Tabel 10.1 viser en oversigt over eksempler fra datamaterialet relateret til de to temaer.

Tabel 10.1. Temaer i kategorien samvær.

Illustrative eksempler fra datamaterialet	Tema	Kategori
<ul style="list-style-type: none"> • Hygge • Hyggeligt • Hygge med familien • Familiehygge • Hygge med gamle venner eller familien • Hygge med dem jeg rejser med • Hygge og tid til hinanden • Hygge med mine børn 	Hygge	
<ul style="list-style-type: none"> • Rejse er fællesskab med familie og venner • Ferie = familietid • Samvær og gode oplevelser med familie og venner • Kvalitet og nærvær • Nærvær med familie • Samvær og kvalitetstid med familie og venner. • Kærestetid • Godt selskab • Gode ferier er hvor samværet og afslapning er i fokus • En pause fra hverdagen, gerne sammen med gode venner 	Nærvær	Samvær

Der er værd at nævne, at formuleringer relateret til samvær optræder meget hyppigt i datamaterialet, hvilket tyder på, at netop samvær har en helt central plads i mange menneskers forestillinger om den gode ferie. Det er i ferien, vi har tid til at være sammen. Fraværet af hverdagslivets rammer og begrænsninger giver for mange plads til at sætte nærværet og hyggen i centrum. Analysen viser også, at beskrivelserne relateret til hygge og nærvær er meget ensartede. Ofte har respondenterne blot skrevet ordene hygge, samvær eller nærvær uden yderligere forklaring og besvarelserne tegner på den måde et homogent billede af den gode ferie – eller i hvert fald af nogle af de vigtigste komponenter associeret med det gode ferieliv.

10.3 Tid

Kategorien 'tid' relaterer til temaerne afslapning, frihed og fleksibilitet samt ro. Se Tabel 10.2 for oversigt over illustrative eksempler fra datamaterialet. De tre temaer går igen i mange besvarelser, men afslapning er klart den mest fremtrædende. Mange respondenter skriver blot ordet "afslapning" som en (del)beskrivelse af det gode ferieliv. Andre uddyber ønsket om afslapning og stiller det i mere eller mindre eksplicit kontrast til hverdagslivet. Ferien skal for mange således bruges på at slappe af i modsætning til det mere travle, og for nogen stressede, hverdagsliv. I forlængelse heraf er fred og ro også vigtige komponenter, hvor drømmen om at komme ned i tempo og have god tid til

livet kendetegner forestillingerne om den gode ferie. Temaerne frihed og fleksibilitet kan også ses som en modsætning til hverdagslivet. Her peger respondenterne på vigtigheden af at være fri af hverdagens strukturelle rammer, så man kan gøre hvad man vil, når man vil. Andre besvarelser inden for dette tema fokuserer mere på friheden i forhold til transportformen. I disse besvarelser bliver frihed og fleksibilitet et argument for at vælge f.eks. bilferien eller campingferien, da disse ferieformer opfattes som fleksible.

Tabel 10.2. Temaer i kategorien tid.

Illustrative eksempler fra datamaterialet	Tema	Kategori
<ul style="list-style-type: none"> • Det skal være afslappende og opladende • Afslapning • Man skal kunne slappe af • Stressfri, god tid • Men samtidig at få koblet fra, fra ens travle hverdag • Lavt tempo, afstressende • Koble fra hverdagen • Der skal være tid til at slappe af • Det er vigtigt at man har mulighed for at slappe af • Komme ned i gear • Samle energi 	Afslapning	
<ul style="list-style-type: none"> • Elsker at bevæge mig ud i det fri, uden nogle forpligtelser • Frihed, ingen kalender • Flexibilitet • Uafhængighed, rygsæk, vandreture, simpel livsstil, frihed i naturen. Ingen mennesker omkring mig. • For mig er det frihed • Frihed og natur, gøre præcis hvad man vil og når man vil • Stor mulighed for at improvisere • Ingen planer • Frihed med bil • Har alt i min autocamper kan overnatte lige nøjagtigt hvor jeg vil og hvornår. 	Frihed og fleksibilitet	Tid
<ul style="list-style-type: none"> • Roligt hotel • Kort sagt ro • Det skal være stille og roligt • Fred og ro • Ro, det gode liv • Ro på, natur, sove længe, bade i havet • Som seniorpar vil vi gerne have "sjælen" med og opleve natur og kultur i et overkommeligt tempo. 	Ro	

10.4 Forkælelse

Kategorien 'forkælelse' handler overordnet set om, at ferietiden skal være lidt lettere, lidt bedre, mere komfortabel, og byde på forbrug og oplevelser der på forskellige måder er mere lækre, behagelige, fornøjelige osv. Det er i ferietiden vi forkæler os selv og prioriterer på en anden måde, end vi gør i hverdagslivet. Inden for denne kategori er temaer som 'nemt og hurtigt', 'nydelse', 'komfort' og 'uden besvær' kendetegnende for den gode ferie.

I temaet 'nemt og hurtigt' er der et stort fokus på transporten til feriedestinationen, og det er karakteristisk for disse besvarelser, at det for nogle respondenter betyder meget at komme hurtigt frem til destinationen. Selve rejsen opleves således ikke som en del af ferieoplevelsen; den er snarere noget, som skal overstås hurtigt med mindst muligt besvær. Også i den forbindelse bliver tid en vigtig faktor i forestillingen om den gode ferie – hvis selve rejsen er hurtigt overstået er der mere tid til oplevelser, afslapning mm. på selve destinationen. Temaet 'uden besvær' relaterer sig også på mange måder til transporten, hvor det opleves som vigtigt, at der ikke er forsinkelser, stress eller andre udfordringer forbundet med selve rejsen. På denne måde kan man pege

på at selvom rejsen for nogle opleves som noget der skal overstås og dermed ikke som en del af selve ferien, så er rejse- og transportformen alligevel vigtig på den måde, at den er med til at definere hvad der kendetegner den gode ferie.

De to andre temaer i denne kategori er nydelse og komfort. Nydelse hænger især sammen med forestillingen om god mad og drikke. Mange nævner eksplicit mad og drikke som vigtige bestanddele af en god ferie – og dette hænger ofte sammen med ønsket om kulturelle oplevelser på ferien. Gastronomien bliver en måde at opleve andre kulturer på. Komfort hænger på mange måder sammen med de andre temaer i denne kategori, idet besvarelsenerne fokuserer på at ferien gerne må være luksuriøs eller komfortabel. På ferien tillader man sig selv lidt luksus – netop fordi det er ferie og ikke hverdag. Fællesnævneren i denne kategori er, at den gode ferie overordnet set handler om at tage vare på sig selv, at have det godt og bekvemt og nyde livet (og gerne betale lidt ekstra for det). Tabel 10.3 viser en oversigt over temaerne relateret til nydelse.

Tabel 10.3. Temaer i kategorien forkælelse.

Illustrative eksempler fra datamaterialet	Tema	Kategori
<ul style="list-style-type: none"> • Nemt at komme frem, det må ikke tage for lang tid • Hurtigt frem til oplevelser • Ikke besværlig, planlagt rejse, tryghed, hensyn til alder • Hurtig ud, hurtig hjem og dermed mere tid på destinationen • Betaler gerne for at komme hurtigst og mest behageligt frem • At transporten går rimeligt hurtigt, at der ikke er for meget bøvvl, at billetbestilling, indtjekning m.m. ikke kræver for meget af en ældre person • Det skal være nemt og hurtigt at komme frem • En fornuftig transporttid, • Hurtigt fremme. Mindre besvær • Hurtigt frem 	Nemt og hurtigt	
<ul style="list-style-type: none"> • Luksus • God mad • Dejlig mad • Spise godt • Gourmet • Nydelse • Hyggelige restauranter og god mad • God mad og vin • Forkælelse • God gastronomi 	Nydelse	Forkælelse
<ul style="list-style-type: none"> • Tryghed og sikkerhed som rammen for oplevelser for livet • Behagelig rejse • Transporten skal være komfortabel • Komfortabelt • Komfortabel - det er jo trods alt ferie :-) • At tillade sig selv forkælelse og luksus • Pakkeløsning • Velvære 	Komfort	
<ul style="list-style-type: none"> • At jeg kommer rettidig frem og opholdet forløber planmæssigt • At rejse uden stress • Mulighed for at kommunikere med befolkningen • Der kan nydes hvis logistikken er i orden (let adgang til transport) • Gnidningsfri rejse frem og tilbage, i det hele taget bare problemfri rejse • God rejse er at komme frem til destinationen uden besvær, uden bekymring, uden stress • Slippe for madlavning • De gode ferier er når praktikken fylder mindst muligt • Ingen stress, bilkøer eller forsinkelser • Slippe for huslige pligter 	Uden besvær	

10.5 Andethed

Den sidste kategori "andethed" står også i tydelig kontrast til hverdagslivet. Hverdagen er således med til at definere ferieforestillingerne, netop fordi den gode ferie bliver defineret som anderledes end eller endda i modsætning til hverdagen. Denne kategori indeholder temaer, som på forskellig vis siger noget lidt mere konkret om forestillingerne om den gode ferie end de andre kategorier i analysen. Temaet 'vejrlig' indeholder f.eks. besvarelser, hvor vejret er definerende for den gode ferie, hvilket den er for mange respondenter i undersøgelsen. Her er det for langt de fleste respondenter sol og varme, der lokker, og mange besvarelser indikerer at den gode ferie foregår i Sydeuropa eller andet sted med solgaranti.

Ud over vejret er der fokus på natur- og kulturoplevelser i mange besvarelser. Det er her, forestillingerne om det gode ferieliv bliver lidt mere konkrete i forhold til bestemte ferieformer. Naturoplevelser er ofte knyttet til ro og afslapning, samt ønsket om en aktiv ferie med f.eks. vandring. Kulturoplevelser er i høj grad knyttet til forestillingen om fremmede kulturer og ideen om at lære og opleve noget nyt og spændende. Temaet 'oplevelser og eventyr' illustrerer forestillingen om at ferielivet giver muligheder for noget andet end hverdagslivet. Det er vigtigt for en stor andel af respondenterne, at ferien byder på oplevelser. Mange besvarelser indeholder blot ordet 'oplevelser' eller 'seværdigheder', som ikke bliver yderligere konkretiseret eller uddybet, mens andre sætter lidt flere ord på og uddyber, at oplevelserne skal være "noget andet end hverdagen" og "noget man ikke kan se rundt om det nærmeste gadehjørne". Her bliver kontrasten til hverdagen tydelig, da oplevelser netop bliver defineret i forhold til, hvad de ikke er.

Dette hænger endvidere sammen med det sidste tema i denne kategori, nemlig 'nyt'. Besvarelser inden for dette tema hænger tæt sammen med og overlapper i nogle tilfælde de andre temaer i denne kategori, men det er bemærkelsesværdigt hvor vigtigt det er for mange respondenter, at ferielivet har et element af nyt i sig. For mange respondenter er 'nyt' et mål i sig selv – eller det bliver i hvert fald ikke uddybet i besvarelsen, hvad der menes. For nogle enkelte respondenter handler det nye om at lære og udvide sin horisont, f.eks. "blive klogere på verden og én selv", "nye oplevelser, lærdom, forståelse", "at opleve noget nyt, skift af miljø og udvidelse af horisont". Men der er faktisk kun syv respondenter i alt, som eksplicit skriver at ferier og rejser handler om at blive klogere eller om at lære. Det er måske i sig selv en interessant pointe.

Endelig tegner der sig i dette tema en tydelig distance til hverdagslivet. Det nye er defineret i forhold til hverdagen og i nogle tilfælde også i forhold til tidligere ferier og rejser. Forestillingen om afbrækket, afvekslingen og forandringerne fra hverdagen bliver således definerende for den gode ferie. For nogle respondenter er det en selvstændig pointe, at ferien ikke skal foregå i Danmark, f.eks. "nye oplevelser som ikke er tilgængelige i Danmark" og "ferier for mig går ud på at opleve nye dele af verden, som jeg ikke har set før. Jeg vil gerne se så meget af kloden som muligt, målet er at rejse til alle lande i verden." Sådanne ferieforestillinger, som synes forankrede i 'bucketlist'-metaforen – eller på dansk træskoliste – findes i besvarelserne, men de er på ingen måde dominerende eller hyppige.

Tabel 10.4 viser en oversigt med illustrative eksempler fra datamaterialet tilhørende kategorien 'andethed'.

Tabel 10.4. Temaer i kategorien andethed.

Illustrative eksempler fra datamaterialet	Tema	Kategori
<ul style="list-style-type: none"> • Behageligt og stabilt klima • Andet klima • Godt klima • Få sol og varme • De gode ferier tilbringes et sted med varmt vejr • Godt vejr og gode strande • Sydens sol og varme. • Solferie i udlandet med fly 	Vejrlig	Andethed
<ul style="list-style-type: none"> • Flot natur og mange muligheder for alle i familien • Opleve naturen • Eksotisk dyr og natur • Smuk natur • Anden natur • Omgivelserne - finde et fredeligt hjørne ned udsigt til aftenhimlen/ stjerner • Høre fuglekvidder • Natur og godt humør • Interessante naturoplevelser og vandreture • Flotte landskaber 	Natur	
<ul style="list-style-type: none"> • Kultur se hvordan andre lever i andre lande • Opleve kulturen et nyt sted • Lokalsamfundet og kultur • At opleve nye steder og kulturer • Jeg skal gerne blive kulturelt dannet på min ferie • Mulighed for at se historiske og kulturelle steder • Møde nye mennesker • God lokal mad, IKKE mad fra steder der er ødelagt af turisme • Storby, kunst, vin, mad 	Kultur	Andethed
<ul style="list-style-type: none"> • Oplevelser • Spændende seværdigheder! • Oplevelser og udfordringer • At se/opleve mange forskellige ting • Nye, spændende eventyr • Opleve noget andet end dagligdagen • Gode rejser er hvor man føler man "rejser" lige så snart man forlader hjemmet. Hvor hele turen er en oplevelse • Historiske oplevelser • At få nogle oplevelser med hjem som jeg ikke kan se/opleve rundt om det nærmeste gadehjørne • Oplevelser og minder • Opleve andre områder af Europa og Danmark • Gode ferier indeholder overraskelser og nye indtryk. Giver én en følelse af at komme hjem rigere på oplevelser og klogere på de steder, man har besøgt. 	Oplevelser og eventyr	
<ul style="list-style-type: none"> • Nye oplevelser og møder med nye kulturer • Forandringerne fra hverdagen • Nye steder • Rejser til destinationer man ikke har set før, hvor det er muligt at opleve nye ting • At prøve noget nyt • Byer og områder som jeg ikke har set før • En god ferie for mig kræver oplevelser og mental stimulering. Jeg vil gerne prøve noget nyt. • Afveksling fra det, jeg kender • Afbræk fra hverdagen • Følelsen af at lægge hverdagen bag sig og opleve noget nyt. • Nye oplevelser som ikke er tilgængelige i Danmark • Væk fra dagligdagens trummerum • Spænding, nye indtryk • Den gode rejse handler om at komme væk hjemmefra og væk fra hverdagen/hamsterhjulet 	Nyt	

10.6 Opsamling

Overordnet set peger analysen på, at nærvær og afslapning er de to hyppigste komponenter i folks forestillinger om det gode ferieliv, hvilket også er indikeret i den visuelle Figur 10.1. Dette er måske vigtigt at hæfte sig ved, da nærvær, hygge og afslapning i sig selv ikke lægger op til klima- eller miljøbelastende aktiviteter og ej heller fordrer, at man f.eks. rejser langt væk. Følgelig er det måske netop her, der kan findes et potentiale for mere klimavenlige ferieformer. Dog er det vigtigt at nævne, at klima- og miljøhensyn ikke umiddelbart indgår i forestillingerne om den gode ferie. Sådanne hensyn er ikke nævnt eksplicit af mere end en enkelt respondent – for hvem det til gengæld fremstår som meget vigtigt: "Og så er det helt vildt vigtigt for mig ikke at belaste klimaet, mere end allerhøjest nødvendigt. Ikke flyve, kun lidt bil og meget cykel og offentlig transport. Det er vigtig for mig at vise mine børn, at vi godt kan holde ferie på en miljømæssigt og socialt bæredygtig måde. Tage mine børn og mine venner med i sommerhuset og på båden. Lave saft, marmelade og andet af sommerens bær og blomster. Snakke med mine børn om naturen, vise dem vores smukke danske natur."

Resultaterne peger også på, at nye oplevelser er en meget vigtig komponent i det gode ferieliv for mange mennesker, og at ferielivet i det hele taget står i stærk kontrast til hverdagslivet. På den vis bliver ideen om hverdagen meget tydelig i respondenternes ferieforestillinger, i og med at ferien er defineret som modsætningen til hverdagen. Nogle respondenter knytter lidt flere ord på den dikotomi: "Den gode ferie er følelsen af at komme væk fra hverdagen - og hjem igen med nye oplevelser, nyt perspektiv, ny viden eller ny energi. Det er at skabe minder, som er særlige og anderledes (ikke nødvendigvis bedre eller værre) fra hverdagen". "En periode fyldt med afslapning og oplevelser kombineret. Gerne hvor man er afskåret fra at komme til at tænke på hjemlige forhold og på sit arbejde". "God ferie er at komme langt væk fra hverdagen - gerne en hytteferie i Norge eller Sverige langt væk fra alt".

Skabelsen af minder er her knyttet til oplevelsen af det anderledes, men er, som en anden respondent nævner, også knyttet til samværet. Som vedkommende skriver: "Det betyder også noget, når man er hjemme igen, at man kan dele minderne."

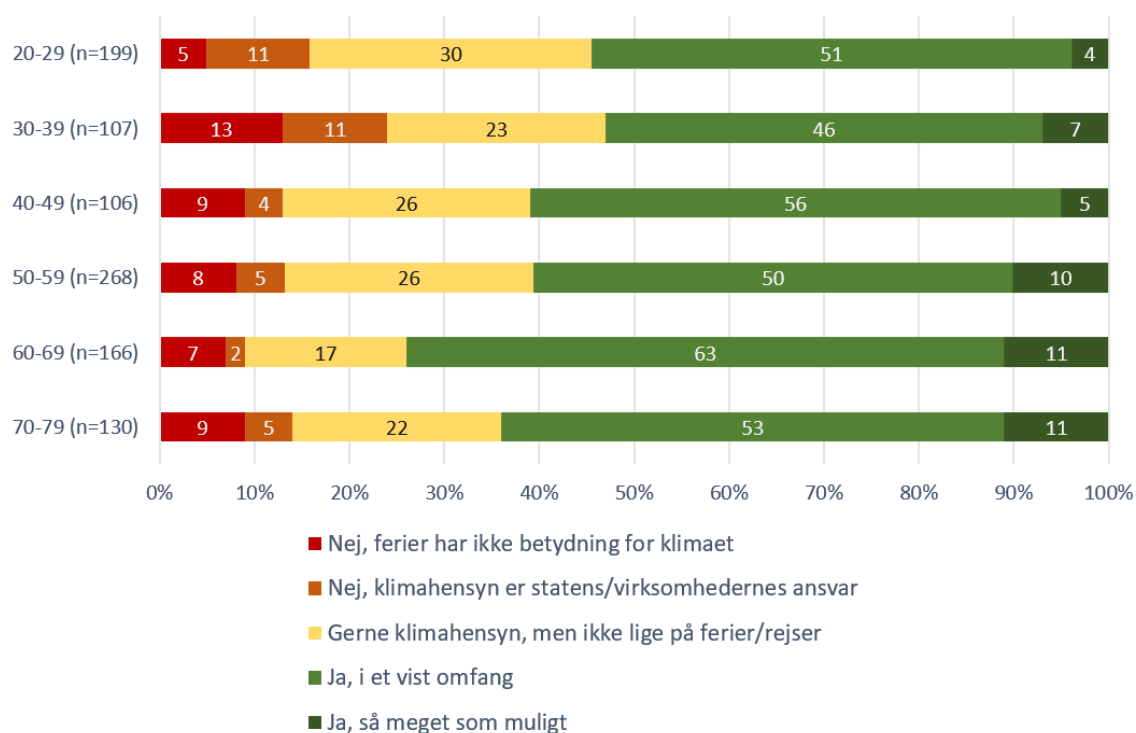
Det er ikke helt entydigt, om ønsket om andethed kan forenes med mindre klimabelastende rejseformer. For nogle opnås den gode ferie, herunder afbrækket fra hverdagen og de nye oplevelser, kun ved så hurtigt som muligt at rejse tilstrækkeligt langt væk fra Danmark, altså ved at tage flyet til andre himmelstrøg. Men som det fremgår af citatet ovenfor kan 'langt væk fra alt' også findes på en ødegård i Sverige eller for den sags skyld i et sommerhus i Danmark. Når vi endvidere sammenholder med besvarelserne på spørgsmålet om hjemmeferier – som udgør en modpol til flyrejsen langt væk for at opleve noget nyt – så er der trods alt 40 % af respondenterne som benytter hjemmeferien til at tage på udflugt i nærområdet, hvilket i princippet kan byde på nye oplevelser. Kategorien 'andethed' er nok det element i forestillingen om den gode ferie, som dårligst kan forbindes med klimavenlige rejseformer, men utænkeligt er det langt fra.

11 Aldersforskelle

Folk svarer ikke ensartet på tværs af alder, indkomst og andre sociodemografiske forskelle. Tværtimod kan vi for visse af spørgeskemaets temaer se tydelige forskelle mellem de forskellige alders- indkomst- og andre segmenter. Når det gælder *aldersforskelle*, så viser de sig allerede i besvarelserne på det helt generelle spørgsmål, om man ønsker at tage klimahensyn på ens ferier og rejser.

Måske overraskende, tegner der sig et billede af, at en større andel af de ældre end af de yngre ønsker at integrere klimahensyn i deres ferie- og rejsepraksis. Som tidligere nævnt ønsker et flertal af respondenterne at tage klimahensyn på deres ferier og rejser, men som det fremgår af Figur 11.1, er flertallet noget mindre for de yngre aldersgrupper. Når vi ser på de 20-29-årige og de 30-39-årige ligger den delvise og fulde opbakning til klimavenlige ferieformer på henholdsvis 55 og 53 %, hvor den blandt de 60-69-årige ligger markant højere, nemlig på 74 %. Dertil kommer, at de 20-29-årige er dem, der i højest grad angiver gerne at ville tage klimahensyn i deres liv generelt, men bare ikke lige på ferier og rejser. Det angiver 30 % af dem mod 17 % af de 60-69-årige.

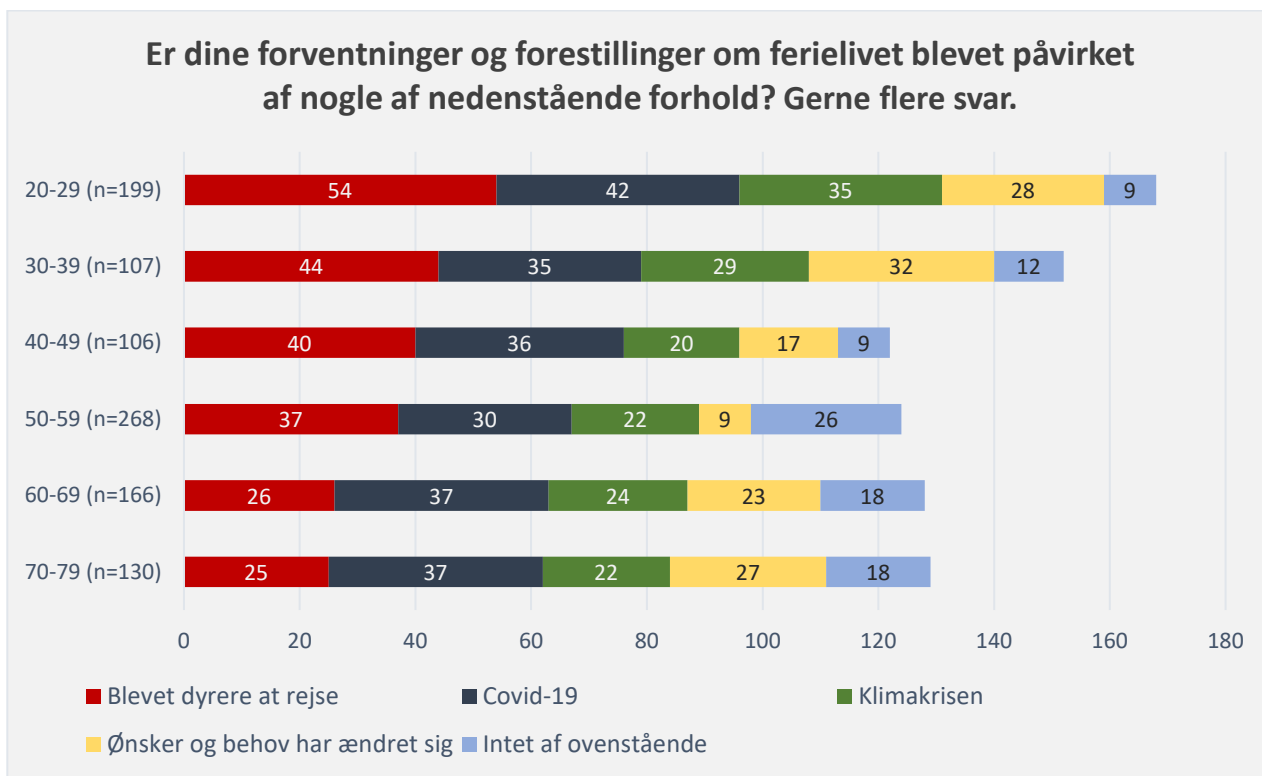
Ønsker du at tage klimahensyn, når du rejser og holder ferie?



Figur 11.1. Klimahensyn krydset med alder.

Denne aldersforskel i klimabevidsthed får lidt flere nuancer, når vi dykker ned i besvarelserne på nogle af de andre spørgsmål og korrelerer dem med alder. Således er det i højere grad de unge end de ældre, hvis forventninger og forestillinger om ferielivet er blevet påvirket af klimakrisen. For de 18-19-årige og de 20-29-årige er det 35 %, mens det for alle aldersgrupper fra 40 år og opefter er mellem 20 og 24 % (se Figur 11.2).

Her er det samtidig værd at bemærke, at det i det hele taget især er de unge, hvis forventninger og forestillinger er blevet påvirket af både verdens udvikling og deres egen personlige udvikling. Endvidere kan vi se, at det er de 20-29-årige, de 30-39-årige, og dem over 60, der i højest grad angiver, at deres ønsker og behov har ændret sig, mens de 40-49-årige og især de 50-59-årige i meget mindre grad har ændret behov. De 50-59-årige har i det hele taget ikke ladet sig påvirke af verdens og egen udvikling i samme grad som de andre aldersgrupper.

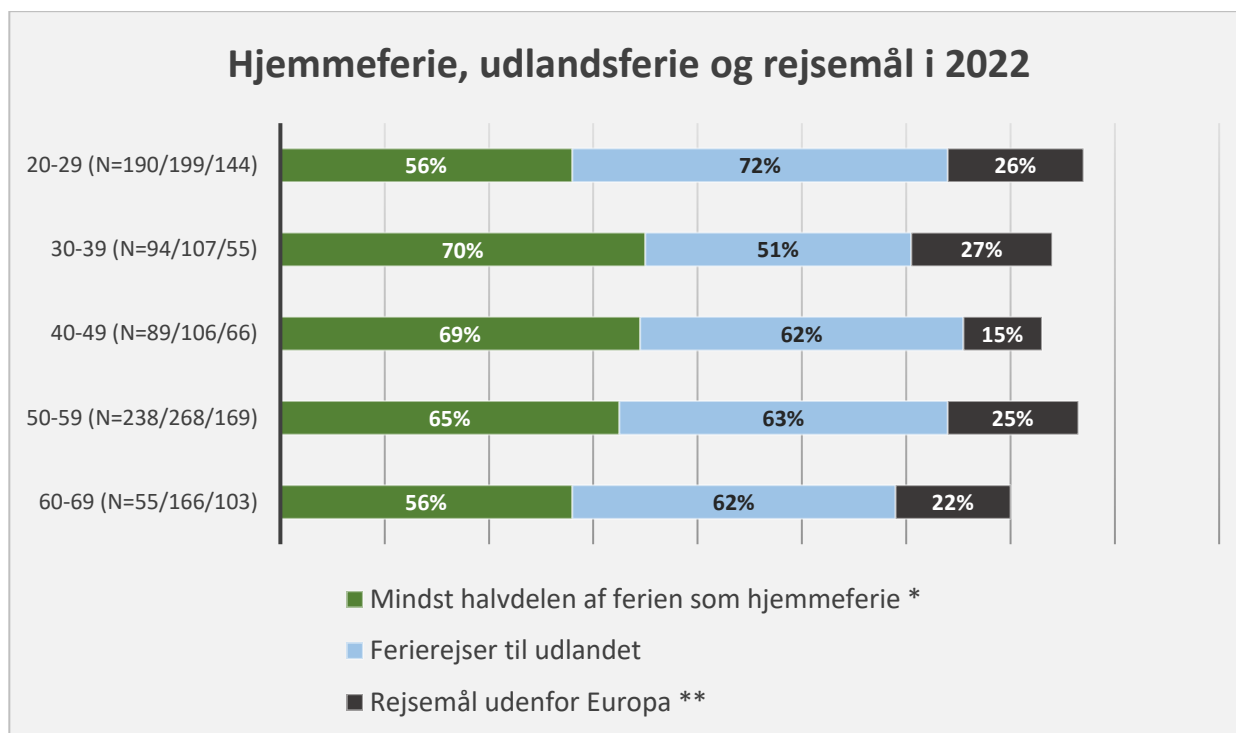


Figur 11.2. Ferieforventninger krydset med alder.

Nuancer i de forskellige aldersgruppers klimabevidsthed ses også i besvarelsenerne på spørgsmålene om, hvilke fordele og ulemper man forbinder med forskellige ferietransportformer. Det er således blandt de 20-29-årige – sammen med de 60-69-årige – vi ser den største andel som forbinder flyrejser med klimaskadelige effekter, nemlig henholdsvis 67 og 64 %, hvor aldersgrupperne 30-59 år ligger på 52-54 %. Det er ligeledes de unge på 20-29 år, der i højest grad ser togrejser som bedre for klimaet. De unges indsigter vedrørende klimaaftrykket fra forskellige transportformer, indebærer dog ikke, at de så i højere grad fravælger flyet. Man kan måske tolke det sådan, at unge i høj grad er bevidste om klimakrisen, men at de i mindre grad mener, at det er deres opgave at løse den krise gennem deres valg af ferieformer, jævnfør Figur 11.1, hvoraf det fremgår at de er blandt de unge vi finder den højeste andel som ikke vil tage klimahensyn på deres ferier, kun i andre dele af livet.

Dykker vi yderligere ned i undersøgelsens mange spørgsmål om respondenternes rejsemønstre, tegner der sig nogle interessante aldersbetingede mønstre. Godt nok er det blandt de unge, vi finder den største andel, der har kørt med tog både i 2022 og før covid19-pandemien. Men det er samtidig de unge samt de +50-årige, der har fløjet mest, og det er også de to aldersgrupper, der har holdt mindst hjemmeferie, mens folk i børnefamilialderen har fløjet noget mindre og i højere grad har holdt hjemmeferie.

Vi kan endvidere se, at de unge har holdt noget mindre hjemmeferie end de andre aldersgrupper. (Det er ganske vist på niveau med de 60-69-årige, men vi har kun stillet spørgsmålet om hjemmeferie til de erhvervs- og uddannelsesaktive, ikke til pensionisterne, da det kan være svært at definere, hvad der tæller som en hjemmeferie for en pensionist, så lige hvad angår hjemmeferier, bliver billedet noget fortegnat for den aldersgruppe). Vi kan samtidig se, at det er de unge, der i højest grad har været på ferierejser til udlandet, mens respondenter i 30-39-årsalderen, dvs. småbørnsfamilierne, er dem, der har været på klart færrest udlandsrejser (Figur 11.3).

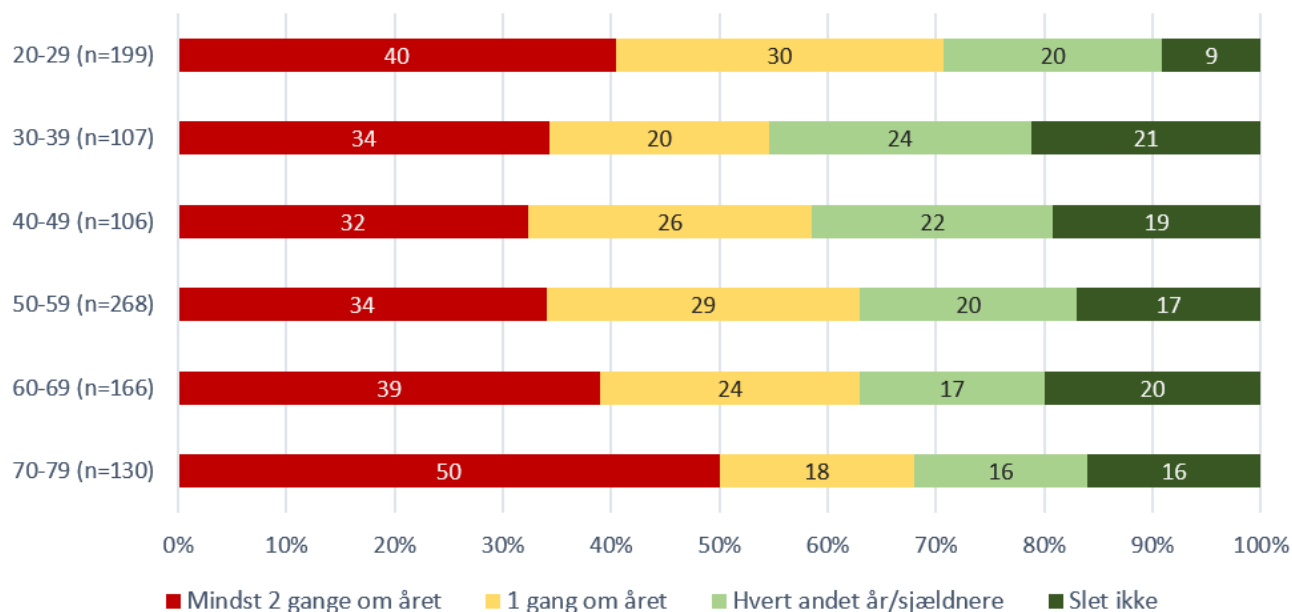


Figur 11.3. Ferier i 2022 krydset med alder.

Når det gælder feriens transportmidler på ferierne i 2022, er flere forhold bemærkelsesværdige. For det første er bilens dominerende rolle som det foretrukne transportmiddel på indenlandske ferierejser i 2022 stort set uafhængig af respondenternes alder; mellem 84 og 88 % har kørt i bil på mindst én af deres danske ferierejser (enten som chauffør eller som passager). For det andet er flyet på tværs af alle alderssegmenter dominerende på udlandsrejser.

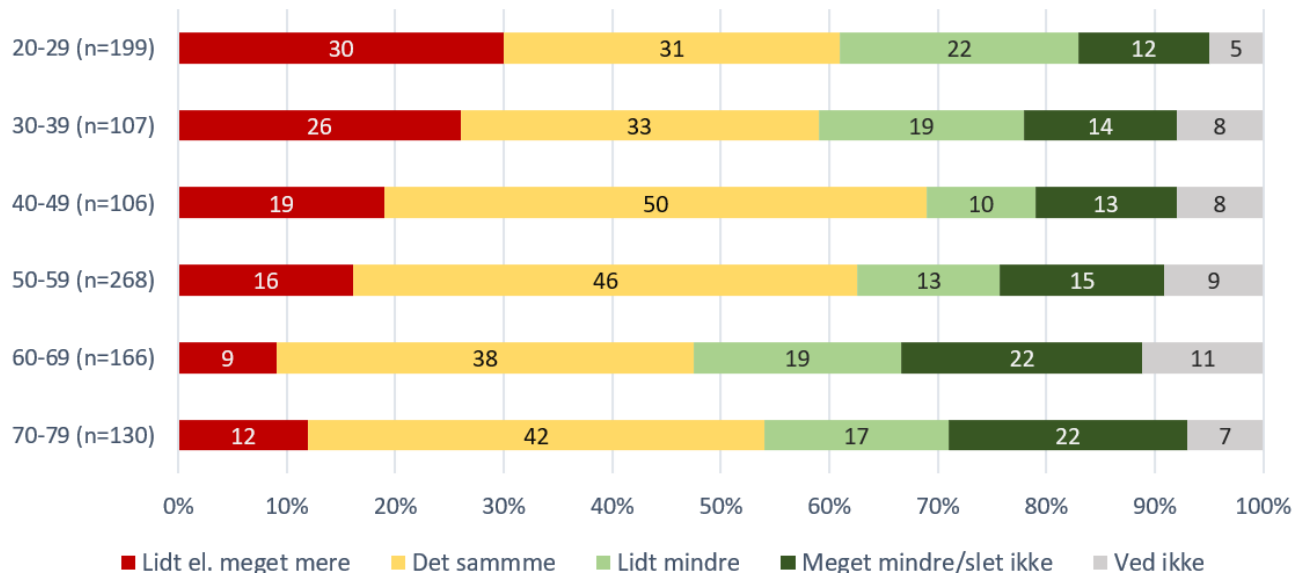
For det tredje valgte de unge på 20-29 år i langt højere grad end alle andre de klimavenlige transportmidler tog og bus på såvel de indenlandske som de udenlandske ferierejser i 2022; især på de indenlandske, hvor 53 % har kørt med tog og 33 % med bus sammenlignet med hhv. 28 og 15 % blandt alle respondenterne. Det forhindrer imidlertid ikke de unge i også at køre i bil og flyve på niveau med eller endda lidt mere end de øvrige aldersgrupper. De rejser bare mere. Det er uvist, om de unge selv har adgang til bil, eller de bliver kørt af deres forældre og andre i deres netværk, men det er bemærkelsesværdigt, at så stor en andel af de unge har kørt i bil på deres ferierejser, både indenlandsk og udenlandsk.

Hvor meget rejste du typisk med fly i perioden 2015-2019?



Figur 11.4. Flyrejser 2015-2019 krydset med alder.

Forventer du at du vil rejse mere eller mindre med fly i de kommende år?

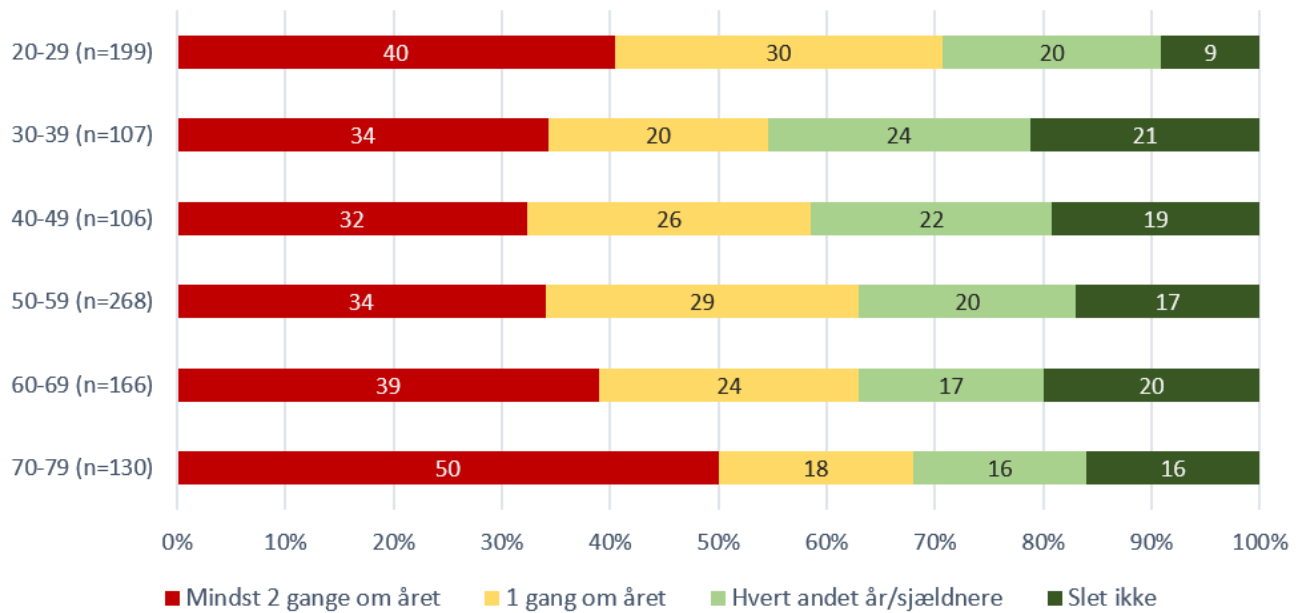


Figur 11.5. Fremtidige flyrejser krydset med alder.

Det mønster, vi kan se i besvarelserne angående ferierejser i 2022, bekræftes i det store og hele, når vi ser på besvarelserne angående respondenternes hidtidige ferierejser og deres forventninger til de kommende år. Det er blandt de unge i alderen 20-29 år samt de gamle på 70-79 år, vi ser den højeste andel, nemlig henholdsvis 70 og 68 %, som er rejst med fly på deres udlandsferier mindst én gang om året i perioden 2015-2019. Det er ydermere blandt de to aldersgrupper, vi ser de højeste andele, som er rejst med fly på udlandsferier mindst to gange om gangen året; hele 50 % blandt de (nu) 70-79-årige, 40 % blandt de 20-

29-årige (se

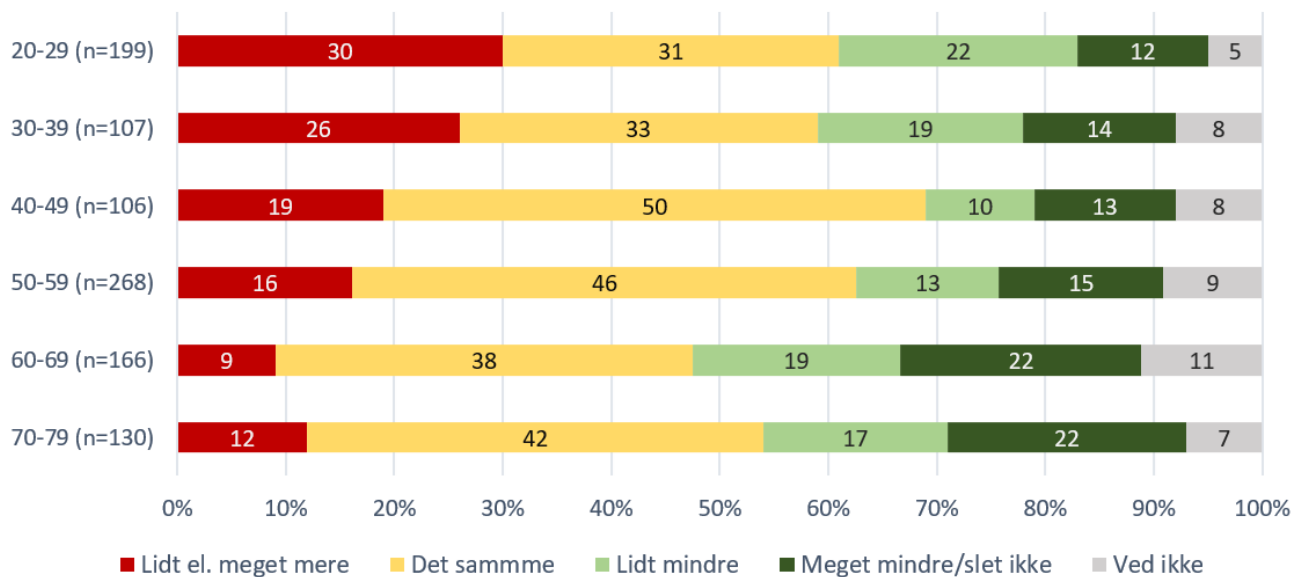
Hvor meget rejste du typisk med fly i perioden 2015-2019?



Figur 11.4).

Samtidig er det blandt de unge, vi ser den klart højeste andel, som forventer at rejse endnu mere med fly i de kommende år, nemlig 30 % af de 20-29-årige. Det er dog ikke blandt de helt unge, vi finder den mindste andel forventer at reducere deres flyvning i den nærmeste fremtid. Det er blandt de 40-49-årige, hvoraf kun 23 % forventer at ville flyve mindre, mens flere af de ældre og gamle forventer at ville reducere deres flyvning i de kommende år. Blandt dem på 50 og opefter er der dog også en markant større andel end i de øvrige aldersgrupper, som forklarer deres forventning om at flyve mindre med dårligere helbred, en mere utryk verden samt at have rejst så meget, at de ikke behøver at flyve mere (se

Forventer du at du vil rejse mere eller mindre med fly i de kommende år?



Figur 11.5).

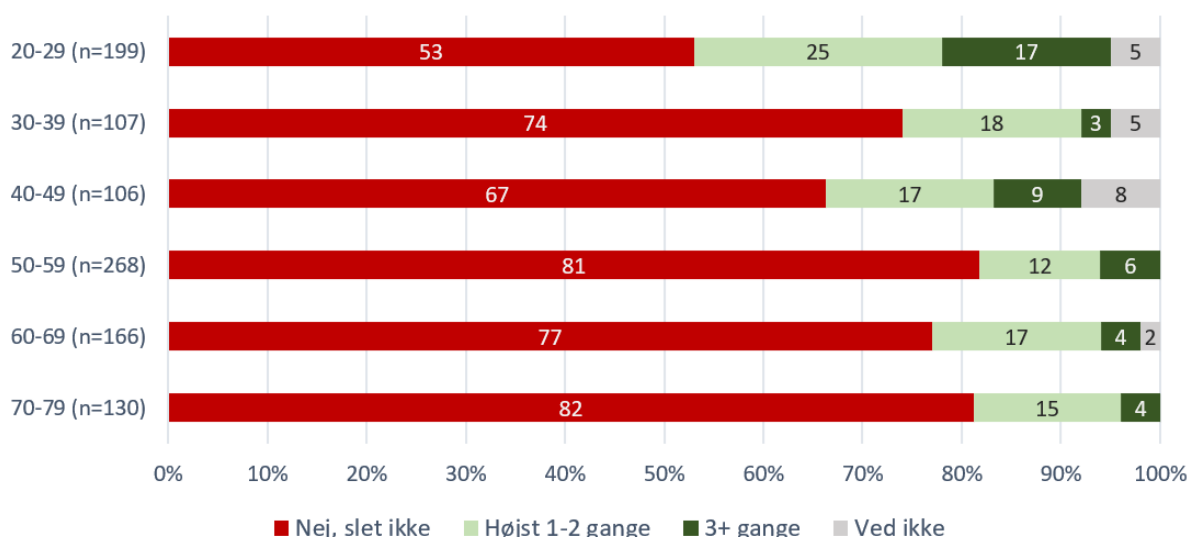
Selv om de unge rejser meget med fly, så indebærer det ikke dermed et fravalg af toget. Det er tydeligvis de 20-29-årige, der har rejst mest med tog til udlandet i årene 2015-2019, hele 42 % af dem mod 18-26 % blandt de øvrige alderssegmenter. Ligeledes er det de unge, der i videst omfang forventer at bruge

toget på ferierejser til udlandet i de kommende år, mens det er de 30-39-årige, som i videst omfang forventer aldrig at ville bruge toget som transport på nogen af deres ferierejser (eller i hvert fald ikke vil gøre det i de kommende år). Det skal nævnes, at vi i diagrammet kun har medtaget rejsetidslængder på omkring 5 timer og 7-9 timer, men mønsteret er det samme for både kortere og længere rejsetider, herunder nattog.

Det er rimeligt at antage at disse aldersbetingede forskelle i de hidtidige og forventede rejsevaner ikke så meget beror på forskellige niveauer af klimabekymring, men mere beror på den aldersbetingede livssituation og de dertil hørende forventninger og ønsker til ferielivet. De unge rejser bare mere end andre aldersgrupper og forventer at blive ved med det i den nærmeste fremtid, og de har så mange forskellige ønsker til rejse- og ferielivet, at disse kun forekommer opnåelige med fly på paletten af transportformer. Det udelukker dog lang fra togrejser, de indgår tværtimod som en af de relevante og måske endda interessante rejseformer for de unge, men togrejser ligner snarere et supplement end et alternativ til flyet.

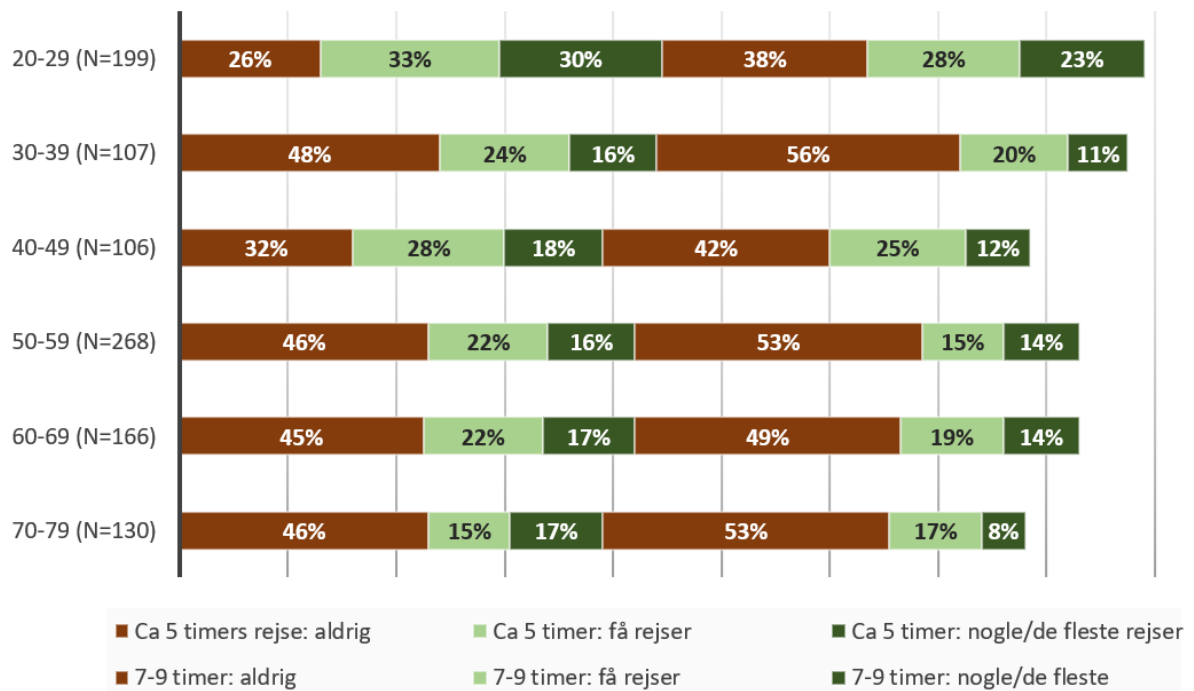
Det er til gengæld blandt de 30-39 årige, vi finder den største andel, 48-56 %, som ikke forventer at ville rejse med tog, muligvis fordi man forestiller sig, at togrejser er ekstra vanskelige med små børn. Det er ligeledes omkring halvdelen af de +50-årige som forventer helt at fravælge toget. Omvendt er det betragtelige mindretal på mellem 25 og 40 % af henholdsvis de 30-39-årige og de 70-79-årige – dvs. aldersgrupper hvor der er henholdsvis er mange familier med små børn og mange personer med helbredsproblemer og gangbesvær – som godt kan forestille sig engang imellem at ville tage toget, i hvert fald på de helt korte og de lidt længere togrejser på op til 5 og 7-9 timer.

Har du i perioden 2015-2019 brugt tog som transportmiddel på dine ferie- og fritidsrejser til udlandet?

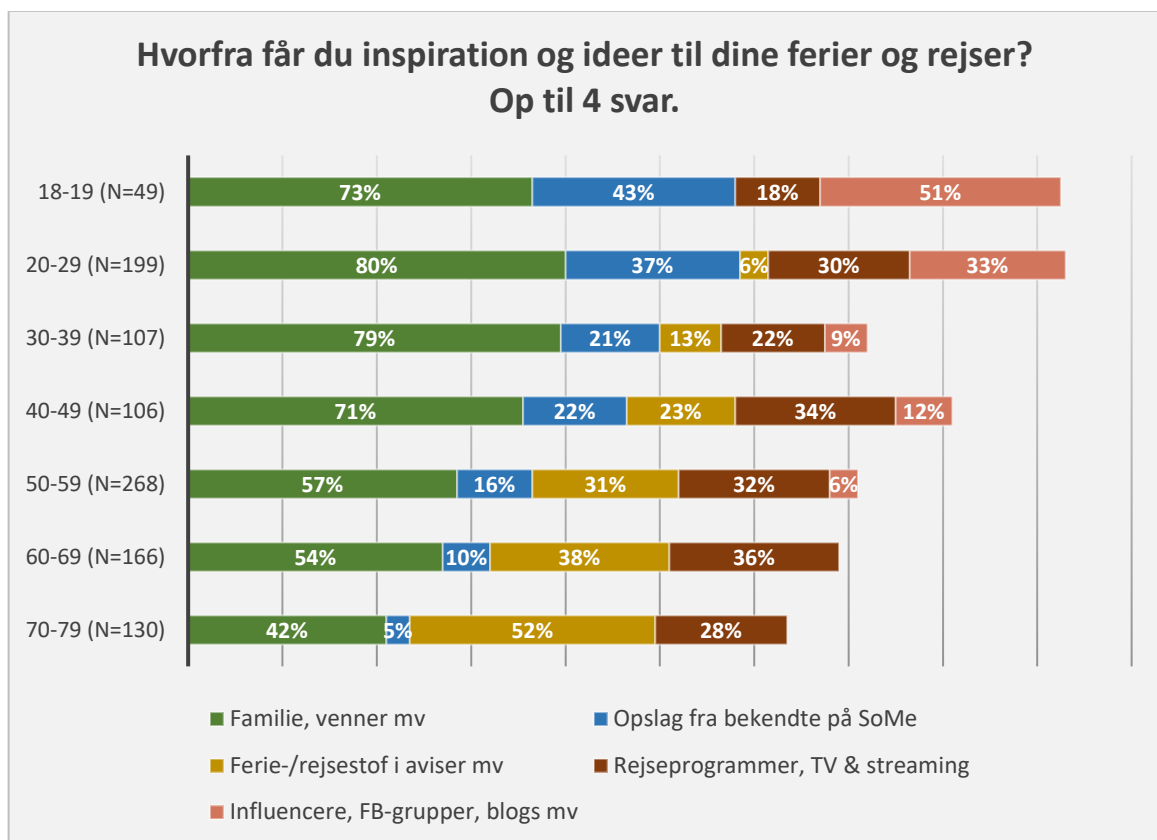


Figur 11.6. Tograjser 2015-2019 krydset med alder.

I hvilket omfang tror du, at du i de kommende år vil vælge at rejse med tog på dine ferier og rejser?



Figur 11.7. Fremtidige togrejser krydset med alder.



Figur 11.8. Inspirationskilder krydset med alder.

Netop når det gælder forventninger og ønsker til ferielivet, kan man spørge, hvor disse kommer fra, og hvorigennem de kan påvirkes. Som gennemgået

ovenfor spurgte vi respondenterne, hvorfra de får inspiration og ideer til deres ferier og rejser, og også i den henseende er der nogle ret tydelige aldersforskelle i besvarelserne, som det fremgår af Figur 11.8. (Det skal bemærkes, at for overskuelighedens skyld er ikke alle spørgsmålets svarmuligheder medtaget – kun dem, hvor mindst 30 % af mindst én af aldersgrupperne har angivet netop det svar. Desuden er svarandelen ikke angivet i diagrammet, når den i et alderssegment har været under 5 %).

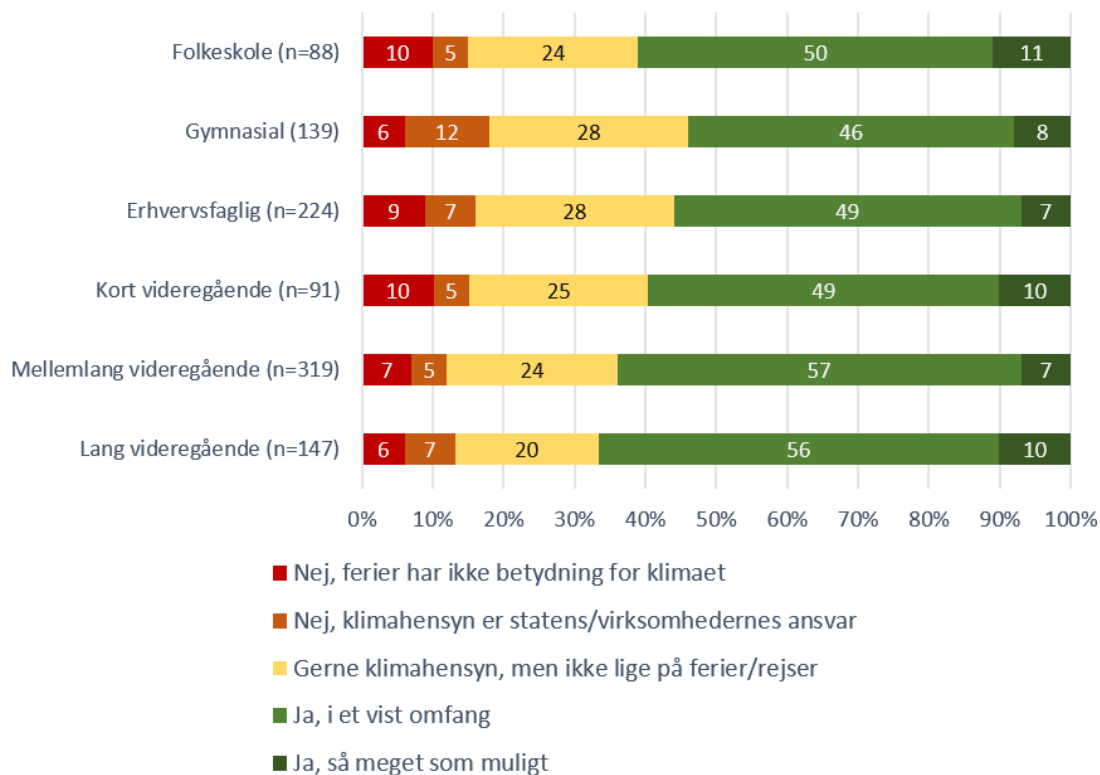
Der er store og tydelige aldersforskellene, når det gælder ferie- og rejselivets inspirationskilder. Overraskende nok er rejseprogrammer en inspirationskilde, der indgår på nogenlunde samme niveau i næsten alle alderssegmenter. Men derudover kan vi se, at jo yngre man er, desto større er andelen, som bliver inspireret af familie og venner, af stories/opslag fra bekendte på sociale medier og af influenter. Her bør tilføjes endnu et interessant forhold, som ikke er medtaget i diagrammet, nemlig at de unge i højere grad end andre angiver at være blevet inspireret af film, serier, romaner, kunst og musik, nemlig 28-29 % af de 18-29-årige, 18-20 % af de 30-49-årige mod under 10 % af de ældre aldersgrupper.

Omvendt gælder det, at jo ældre man er, des mindre er andelen, som bliver inspireret af deres familie og venner, des færre får inspiration fra opslag fra bekendte på sociale medier og fra influenter, og desto flere bliver inspireret af ferie- og rejsestof i aviser og blade. Det bør nævnes, at hele 24 % af de 70-79-årige også angiver turistinformation på nettet som en inspirationskilde. Man må således ikke tro, at alle ældre er ukyndige i brugen af online information. Man kan måske sige, at de 70-79-årige i nogen grad hellere selv vil finde inspiration og information frem fra diverse kilder snarere end at blive påduttet rejseideer af familiemedlemmer og af tilfældige individer i de sociale mediers sfære. Derudover tjener folks og især de ældre segmenters hidtidige rejseliv måske også som en inspirationskilde, således at man genbesøger tidligere feriemål og rejseoplevelser (en svarmulighed vi desværre ikke var kløgtige nok til at medtage, men det svar blev angivet af flere af respondenterne under rubrikken 'Andet').

12 Uddannelsesmæssige forskelle

Lige som der er visse *alders*betingede forskelle i respondenternes besvarelser, er der også forskelle beroende på deres uddannelsesbaggrund. Ser vi først på undersøgelsens generelle spørgsmål om klimahensyn i ferielivet, er der en ganske tydelig tendens til, at jo højere uddannelse, folk har, jo mere tilbøjelige er de til at ville integrere klimahensyn i deres feriepraksis, enten i et vist omfang eller endda så meget som muligt. Blandt dem med lang videregående uddannelse angiver hele 66 %, altså to ud af tre, at de gerne vil tage klimahensyn på deres ferierejser, mens det blandt dem med gymnasial eksamen som senest fuldførte uddannelse er 54 %. At netop de sidstnævnte ligger allerlavest, hænger sammen med, at det segment langt overvejende består af unge mennesker i alderen 18-29 (de udgør næsten 70 % af dem med gymnasial uddannelse som den senest afsluttede), og som vi tidligere har set, er det også i det unge alderssegment, at færrest af respondenterne er tilbøjelige til at ville integrere klimahensyn i ferielivet.

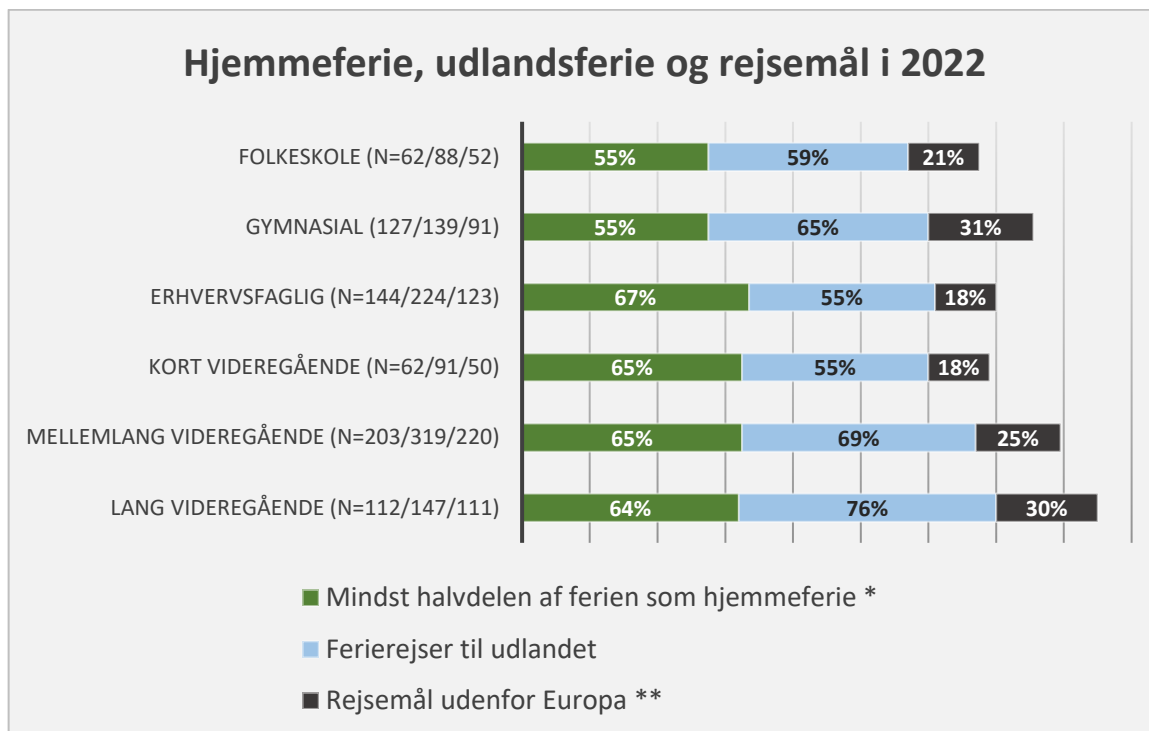
Ønsker du at tage klimahensyn, når du rejser og holder ferie?



Figur 12.1. Klimahensyn krydset med uddannelsesniveau.

Derudover er det værd at bemærke forskellen mellem på den ene side folk med lang videregående uddannelse og på den anden side folk med en erhvervsfaglig uddannelse. Blandt de erhvervsfagligt uddannede er 56 % indstillede på at tage klimahensyn, mens det blandt dem med lange videregående uddannelser som nævnt er 66 %. Med til det billede hører imidlertid, at det også er de længst uddannede, der hidtil har rejst mest med fly og i det hele taget har rejst mest, mens der ikke er nogen nævneværdig forskel på de længst uddannede og de erhvervsfagligt uddannede, når det gælder andel af respondenter som vil reducere deres flyvning i de kommende år. Man kan måske sige, at det er de længst uddannede, der skylder mest på klimakontoen,

og det er også blandt dem, vi finder den største andel, der *principielt* gerne vil reducere deres klimaaftryk i ferielivet – bare ikke i helt samme grad, når det kommer til det konkrete skridt at flyve mindre. Lad os kigge nærmere på de tal.



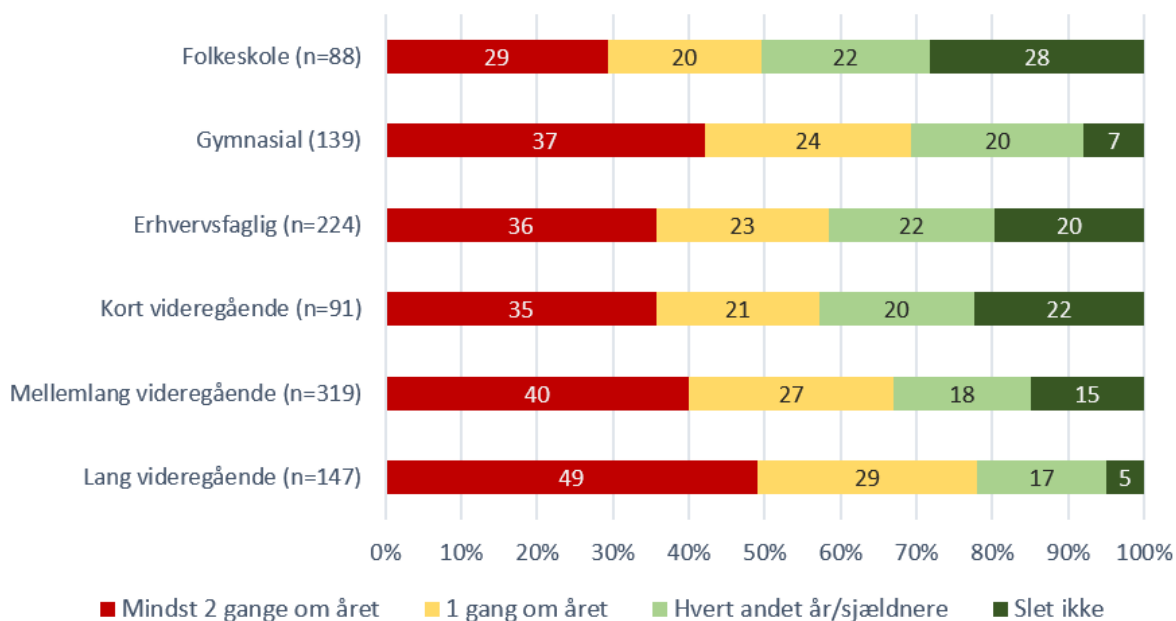
Figur 12.2. Ferier i 2022 krydset med uddannelsesniveaue.

Omfanget af hjemmeferie i 2022 har været nogenlunde det samme for alle grupper med en uddannelse, der ligger ud over grundskole/ungdomsuddannelser. Omkring 64-67 % af dem har holdt mindst halvdelen af deres ferier hjemme i egen bolig, mens godt halvdelen af dem med folkeskole og gymnasieuddannelser i bagagen – en gruppe der i høj grad består af unge – har holdt hjemmeferie. Det er interessant nok blandt de længst uddannede, vi finder den klart største andel, som forbinder hjemmeferie med at få ordnet i boligen (og haven). Hele 64 % af dem angiver den svarmulighed mod 51 % af de erhvervsfagligt uddannede og kun 37 % af de gymnasialt uddannede.

Når vi ser nærmere på de forskellige uddannelsessegmenters ferietransport, så er det tydeligvis blandt de længst uddannede, man flyver mest. Hele 49 % af dem har fløjet mindst 2 gange om året, hvilket til overflod dækker over, at 24 % af dem angiver at have fløjet mindst 3 gange om året – og heri er vel at mærke ikke inkluderet arbejdsrelaterede rejser. Lægger vi dertil de 29 %, som angiver at have fløjet én gang om året i perioden 2015-2019, så når vi op på hele 88 % af dem med lange videregående uddannelser, som har taget en tur med flyet mindst én gang om året. Omvendt er det kun 5 % af dem, der slet ikke har fløjet i den angivne periode, hvilket er markant, ikke mindst når man sammenholder med de andre uddannelsessegmenter. Blandt respondenterne med erhvervsfaglige og korte videregående uddannelser samt respondenter uden yderligere uddannelse end folkeskolen er det 20-28 %, som slet ikke har fløjet i årene frem til covid19-pandemien, 29-36 %, som har fløjet *mindst* 2 gange om året, og 21-23 %, som anslår at have fløjet én gang om året. Det er en meget tydelig forskel til de længst uddannede. Til gengæld er de gymna-

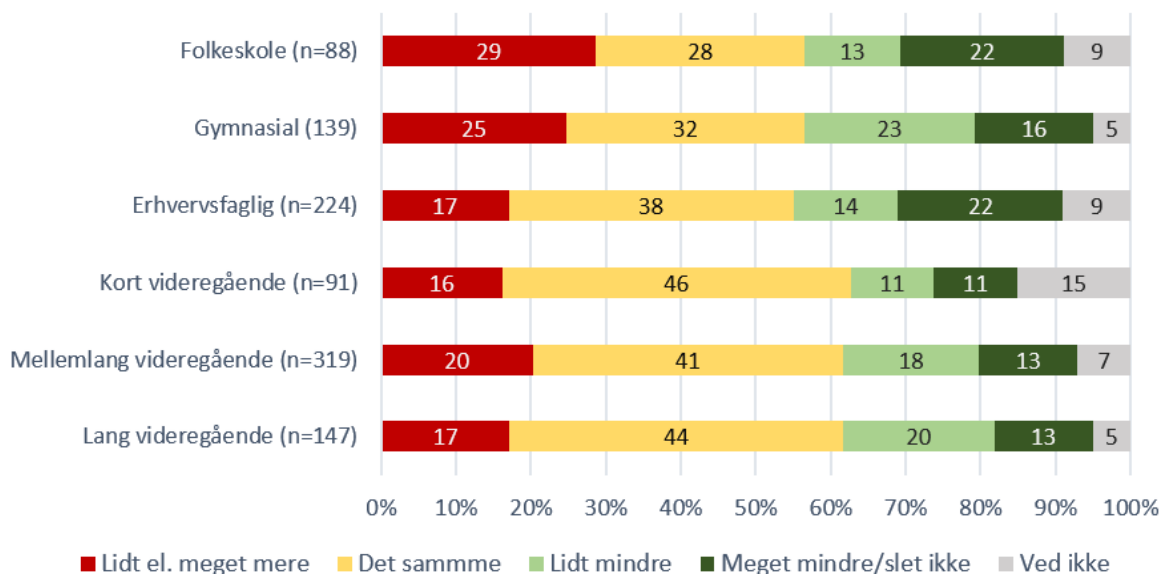
sialt uddannede – som for halvdelen vedkommende er i gang med at videre-uddanne sig – godt med på flyvningen. 71% af dem har fløjet mindst én gang om året.

Hvor meget rejste du typisk med fly i perioden 2015-2019?



Figur 12.3. Flyrejser 2015-2019 krydset med uddannelsesniveau.

Forventer du at du vil rejse mere eller mindre med fly i de kommende år?



Figur 12.4. Fremtidige flyrejser krydset med uddannelsesniveau.

Der er knap så tydeligt et mønster i, hvem blandt uddannelsessegmenterne der forventer at flyve mindre de kommende år, men visse interessante forhold kan nævnes. Bortset fra dem med korte videregående uddannelser ligger andelen af respondenter, som de kommende år forventer at flyve lidt eller meget mindre, på nogenlunde samme niveau på tværs af uddannelsesniveau, nem-

lig mellem 31 og 39 %. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at de *mest* flyvende segmenter, nemlig dem med henholdsvis gymnasial og lang videregående uddannelse, snarere angiver at ville flyve *lidt* mindre end *meget* mindre/slet ikke. Omvendt viser det sig, at to af de mindst flyvende segmenter, nemlig de folkeskoleuddannede og de erhvervsfagligt uddannede, snarere forventer at flyve *meget* mindre end *lidt* mindre. Endelig er det interessant, at der både blandt gymnasialt uddannede, som allerede flyver meget, og blandt de folkeskoleuddannede, som flyver klart mindre, findes de største andele, som forventer at ville flyve *mere* i de kommende år. Blandt de to grupper antager man i højere grad, at der vil ske ændringer i flyrejsernes omfang, enten færre eller flere, end at de vil forblive på samme niveau.

Vi kan endvidere konstatere (dog uden at vise det i et diagram), at der ikke er noget klart mønster i, hvilke uddannelsessegmenter der kører mere eller mindre i bil. Det er i hvert fald ikke sådan, at de længst uddannede med de mange flyrejser så kører væsentligt mindre i bil til udlandet end andre segmenter.

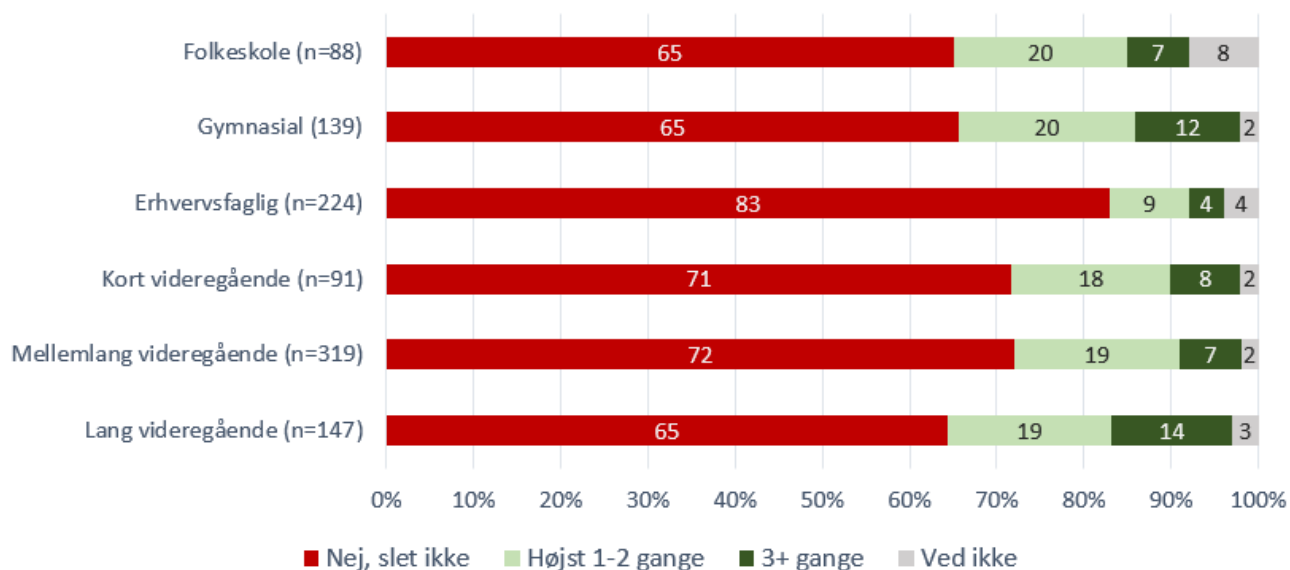
Til gengæld er der et ganske tydeligt mønster i togrejsernes omfang. Det er blandt folk med lang videregående uddannelse samt dem med gymnasial uddannelse, vi ser de største andele, nemlig 32-33 %, som har kørt med tog til udlandet mindst én gang i perioden 2015-2019, og 12-14 % af dem har endda gjort det mere end én gang i perioden. Heroverfor står de erhvervsfagligt uddannede, blandt hvilke en meget mindre andel har taget toget en enkelt gang eller mere i perioden, nemlig kun 14 %. Til gengæld har hele 83 % slet ikke kørt med tog. De uddannelsessegmenter, der hidtil har kørt mest med tog, er samtidig dem, der i højest grad forventer at fortsætte den praksis i de kommende år.

Ligesom vi konstaterede i analysen af aldersforskelle, kan vi også ved analysen af uddannelsessegmenter se, at de befolkningsgrupper, som flyver mest, også er dem, der oftest kører mest med tog til udlandet. For enkeltpersoner kan det godt hænge sammen på den måde, at toget erstatter flyet, men den generelle tendens er, at togrejserne er et supplement til flyet, og at de hyppigst flyrejsende også er dem, der oftest tager toget.

Vi vil dog også gerne omtale de nuancer, der trods alt findes i det generelle billede. Således er det blandt respondenterne med lang videregående uddannelse – dem der flyver mest – at flest er blevet påvirket af klimakrisen i deres forventninger og forestillinger om ferielivet (se Figur 12.7). Det angiver 39 % af dem mod 14-16 % af dem med erhvervsfaglig og kort videregående uddannelse. Hvor alle andre uddannelsessegmenter angiver i højere grad at være blevet påvirket af stigende priser på rejselivet og af covid-19, er det blandt de længst uddannede netop klimakrisen, der har påvirket mest.

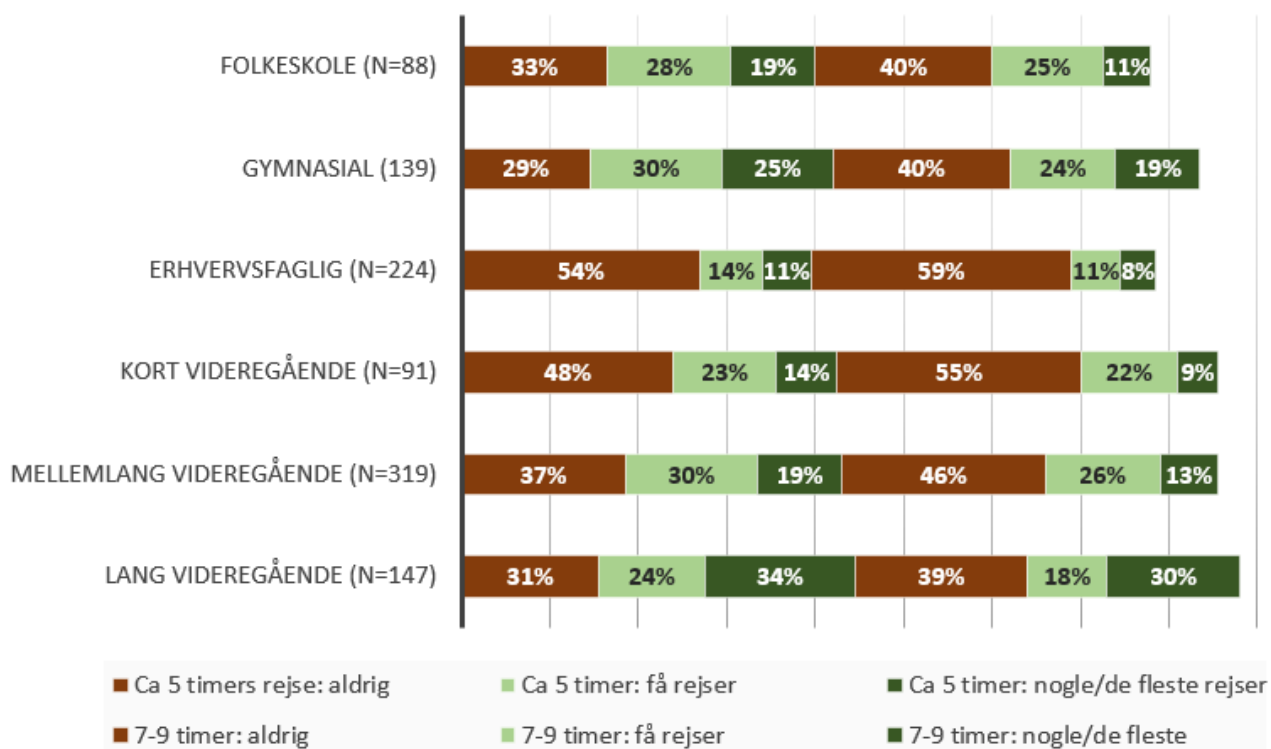
Ser vi derudover på det mindretal, der angiver at ville flyve mindre i de kommende år, er det også blandt de højt uddannede, man mest angiver klimahensyn som årsagen hertil. 40 % af dette segment angiver klimahensyn (altså 40 % af de 50 respondenter med lang videregående uddannelse, som forventer at flyve mindre) mod 11 % af dem med kort videregående uddannelse.

Har du i perioden 2015-2019 brugt tog som transportmiddel på dine ferie- og fritidsrejser til udlandet?



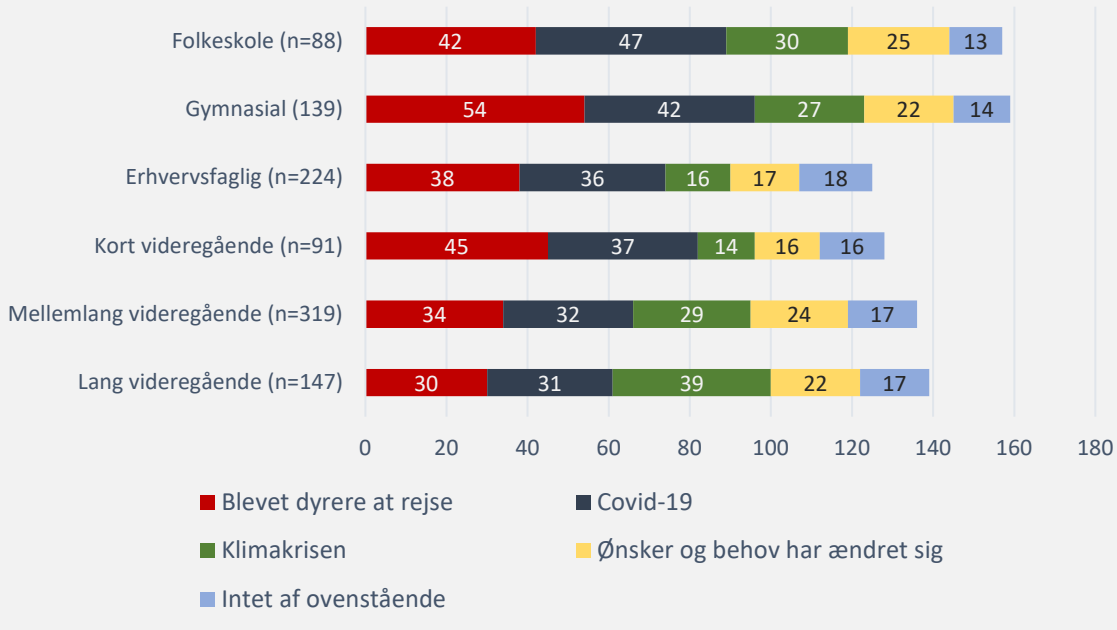
Figur 12.5. Togrejser 2015-2019 krydset med uddannelsesnivea.

I hvilket omfang tror du, at du i de kommende år vil vælge at rejse med tog på dine ferier og rejser?



Figur 12.6. Fremtidige togrejser krydset med uddannelsesnivea.

Er dine forventninger og forestillinger om ferielivet blevet påvirket af nogle af nedenstående forhold? Gerne flere svar.



Figur 12.7. Ferieforventninger krydset med uddannelsesniveau.

13 Indkomstmæssige forskelle

Vi har ovenfor kigget nærmere på de aldersbetingede og uddannelsesmæssige forskelle i rejsepraksis og klimahensyn. Endnu en sociodemografisk variabel bør inddrages i analysen, nemlig de indkomstmæssige forskelle. Inden vi kaster os over diagrammerne med korrelationer mellem besvarelser og indkomstniveau, er der grund til at nævne nogle få data om indkomstniveauet i Danmark, nærmere bestemt det gennemsnitlige indkomstniveau generelt og for udvalgte segmenter. Det giver et sammenligningsgrundlag i analysen.

Vi spurgte kun respondenterne om deres *husstandsindkomst* før skat, ikke deres personlige indkomst, og husstand omfatter både enlige og par samt med og uden børn. Ifølge statistikbanken lå den gennemsnitlige indkomst før skat i 2021 for par og enlige til sammen på 589.000 kr. om året. Indkomsten er imidlertid steget fra 2021 til tidspunktet for vores undersøgelse i februar 2023. Ifølge Danmarks statistik lå den gennemsnitlige lønstigning fra 4. kvartal 2021 til 4. kvartal 2022 på 3,2 %, og adspurgt i begyndelsen af 2023 om deres årlige husstandsindkomst, har respondenterne givetvis forholdt sig til indkomsten i netop 2022.

Selv om lønstigning er noget andet end indkomststigning, og lønstigningerne i øvrigt har været ulige fordelt – f.eks. har SU-modtagere og pensionister samt dagpenge- og kontanthjælpsmodtagere ikke oplevet en sådan indkomststigning – tillader vi os at lægge den gennemsnitlige lønstigning til grund i vores angivelse af den gennemsnitlige indkomst i 2022, som vi får til lige godt 608.000 kr. om året for begge de husstands-/familietyper, som Danmarks statistik registrerer, nemlig enlige og par (uanset om de er gift eller samlevende).

Tabel 13.1. Gennemsnitlig husstandsindkomst før skat i 2022 (inkl. 3,2 % lønstigning fra 2021 til 2022).

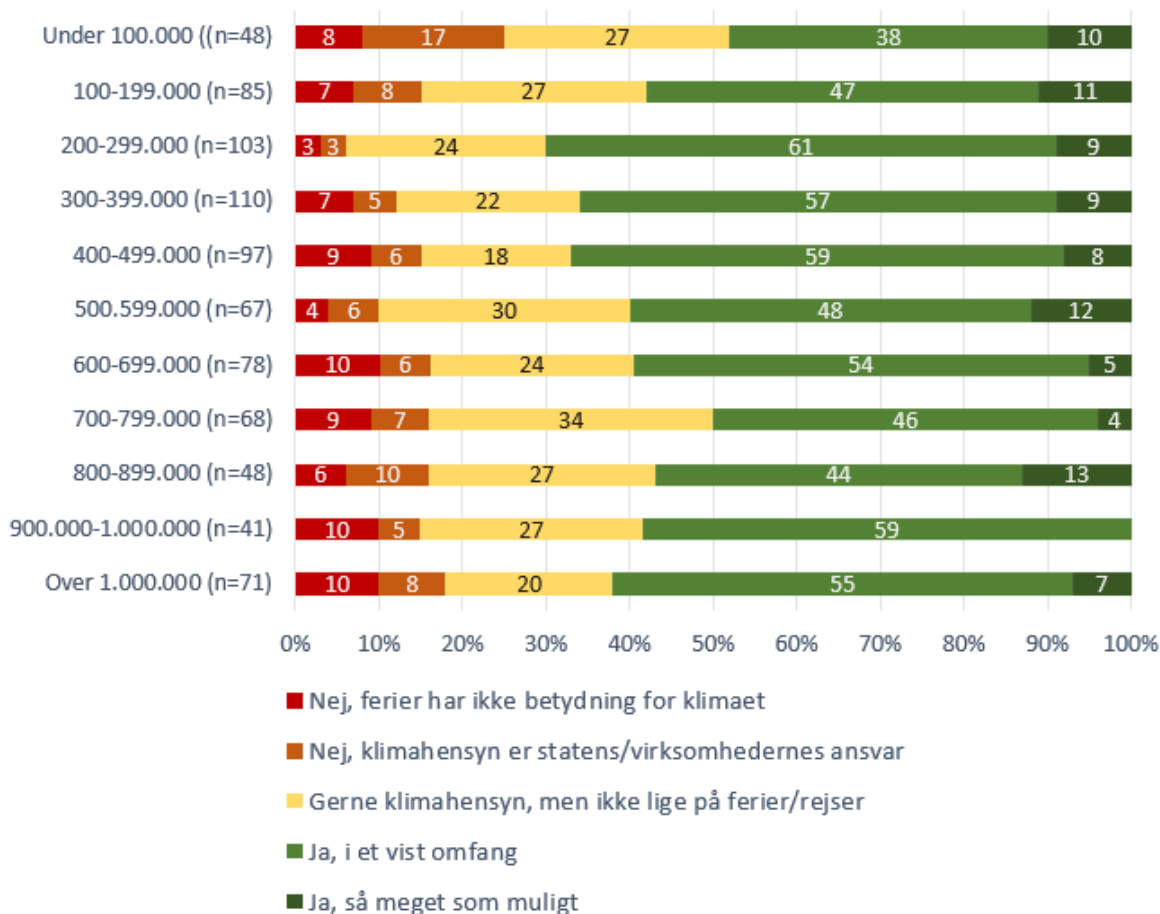
	Alle husstande	Par	Enlige
I alt	608.054	920.957	350.983
Efter uddannelsesniveau			
Grundskole	316.761	539.228	266.682
Gymnasiale uddannelse	328.508	618.135	248.127
Erhvervsuddannelser	579.396	773.458	376.699
Korte videregående uddannelse	723.478	947.896	422.412
Mellemlange videregående uddannelser	748.972	970.301	426.772
Lange videregående uddannelser	1.090.760	1.333.748	588.519
Efter beskæftigelsesstatus			
Selvstændige	1.230.387		
Lønmodtagere	805.520		
Pensionister	363.151*		
Arbejdsløse (dagpengemodtagere)	306.115*		
Kontanthjælpsmodtagere	256.415*		
Studerende	150.655*		

* Uden indregnet lønstigning 2021-22.

Det gennemsnit dækker selv sagt over store forskelle, afhængigt af om der indgår én eller to indkomster i husstanden. Ligeledes dækker det over betragtelige forskelle beroende på folks uddannelsesniveau og deres beskæftigelsesstatus. Disse forskelle fremgår også af tabellen.

Med det in mente, kan vi se nærmere på de indkomstafhængige variationer i respondenternes besvarelser. Således ser vi igen nogle ganske tydelige forskelle i besvarelsen af undersøgelsens generelle spørgsmål om inddragelse af klimahensyn ved ferier og rejser. Flere forhold er bemærkelsesværdige, om end der ikke tegner sig en helt entydig sammenhæng mellem på den ene side indkomstniveau og på den anden side indstilling til klimagunstige ferieformer.

Ønsker du at tage klimahensyn, når du rejser og holder ferie?



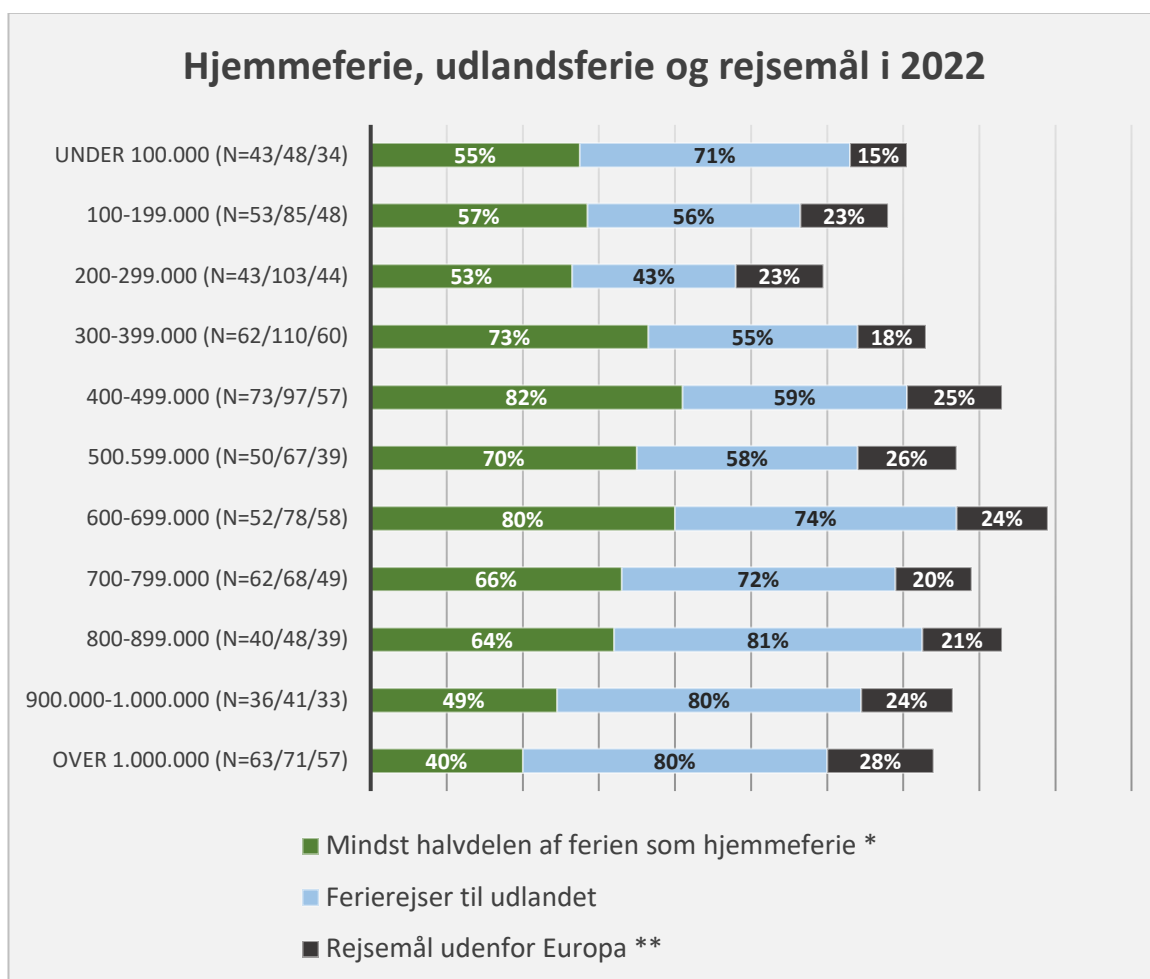
Figur 13.1. Klimahensyn krydset med indkomst.

For det første er det blandt respondenter på et temmelig *lavt* indkomstniveau, vi finder den højeste andel som ønsker at tage klimahensyn på ferierejserne, nemlig hele 70 % af respondenter med en husstandsindkomst på 200-299.000 kr. om året. For det andet finder vi den laveste tilslutning til klimahensyn på ferierne blandt folk med en husstandsindkomst på 700-799.000 kr. om året, nemlig kun 50 %. Det er en markant lavere tilslutning, faktisk 20 procentpoint lavere end hvad vi fandt på indkomstniveauet med den største tilslutning. En årlig indkomst på 700-799.000 kr. er noget *over* den gennemsnitlige husstandsindkomst i Danmark. En sådan indkomst svarer til det indkomstniveau, vi gennemsnitligt finder på tværs af alle husstandstyper for folk med en kort til mellemlang videregående uddannelse.

For det tredje ser vi, at den generelle tilslutning til klimahensyn i ferielivet igen er steget på de allerhøjeste indkomstniveauer, dem med en husstandsindkomst på over 1 million om året, hvilket svarer til den gennemsnitlige indkomst på tværs af begge husstandstyper for folk med en lang videregående

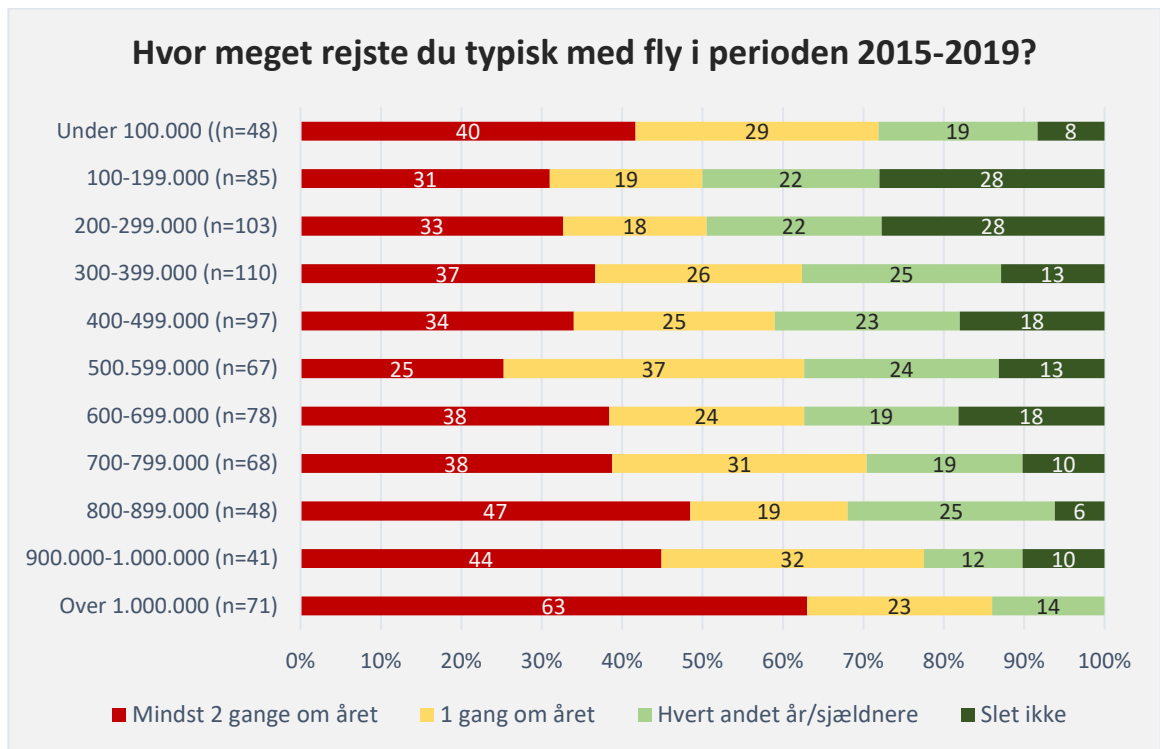
uddannelse. Endelig kan vi for det fjerde se, at tilslutningen falder på de allerlaveste niveauer, altså blandt respondenter med en indkomst under 200.000 om året. Det er så også på det indkomstniveau, vi især finder de unge og studerende, som vi tidligere har set tager mindre klimahensyn end andre grupper.

Ét er imidlertid den generelle tilslutning til klimahensyn i ferielivet, noget andet er – som vi har set gennem hele denne rapport – om de generelle principper bliver omsat i praksis. Så lad os se på, om og hvordan det selvrapporterede rejseliv varierer efter indkomstniveauet.

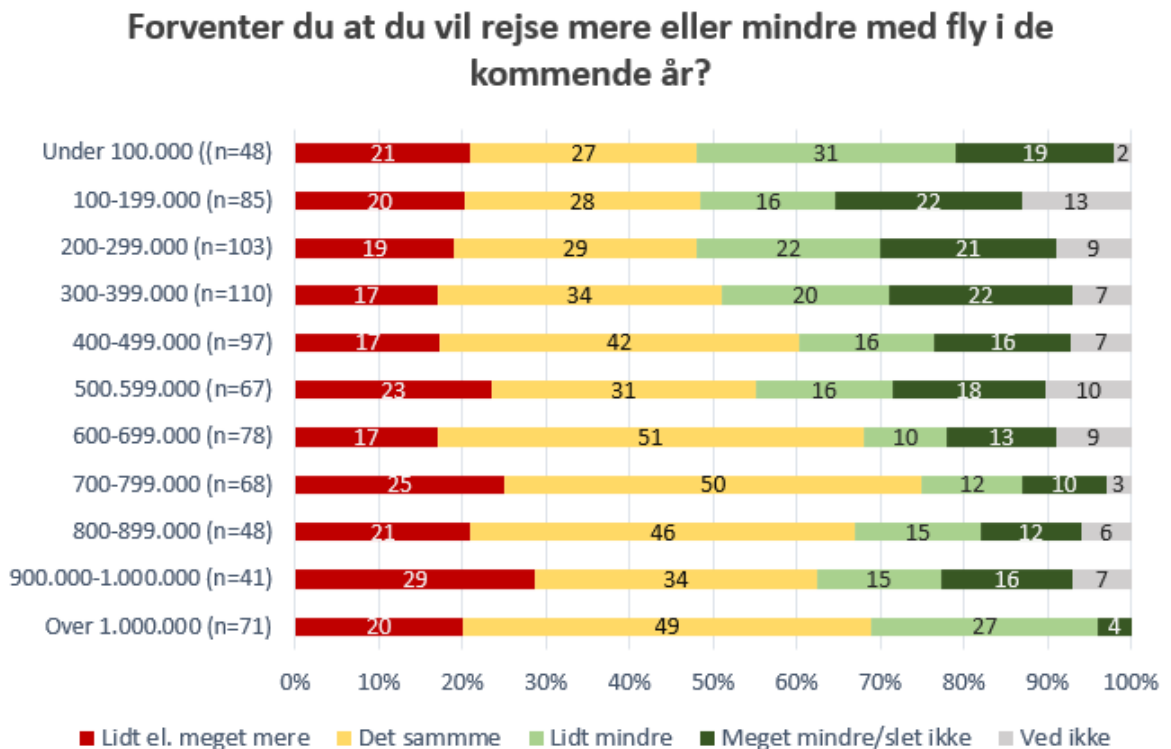


Figur 13.2. Ferier i 2022 krydset med indkomst.

Vi kan i hvert fald se, at jo højere indkomst, des flere har været på ferierejser til udlandet. Det er samtidig blandt folk med de allerhøjeste indkomster, men samtidig også blandt folk med de laveste indkomster, vi ser den mindste andel, som har holdt ferie hjemme. Endelig er det interessant, at blandt de respondenter, der har været på ferierejse i udlandet, ser vi en andel på mellem 20 og 26 % i nærmest hele indkomstspektret, som har rejst til destinationer uden for Europa. Det tyder på, at rejser til oversøiske destinationer som Thailand og de kanariske øer ikke er synderligt omkostningstunge; i et klimaperspektiv er de faktisk for billige.

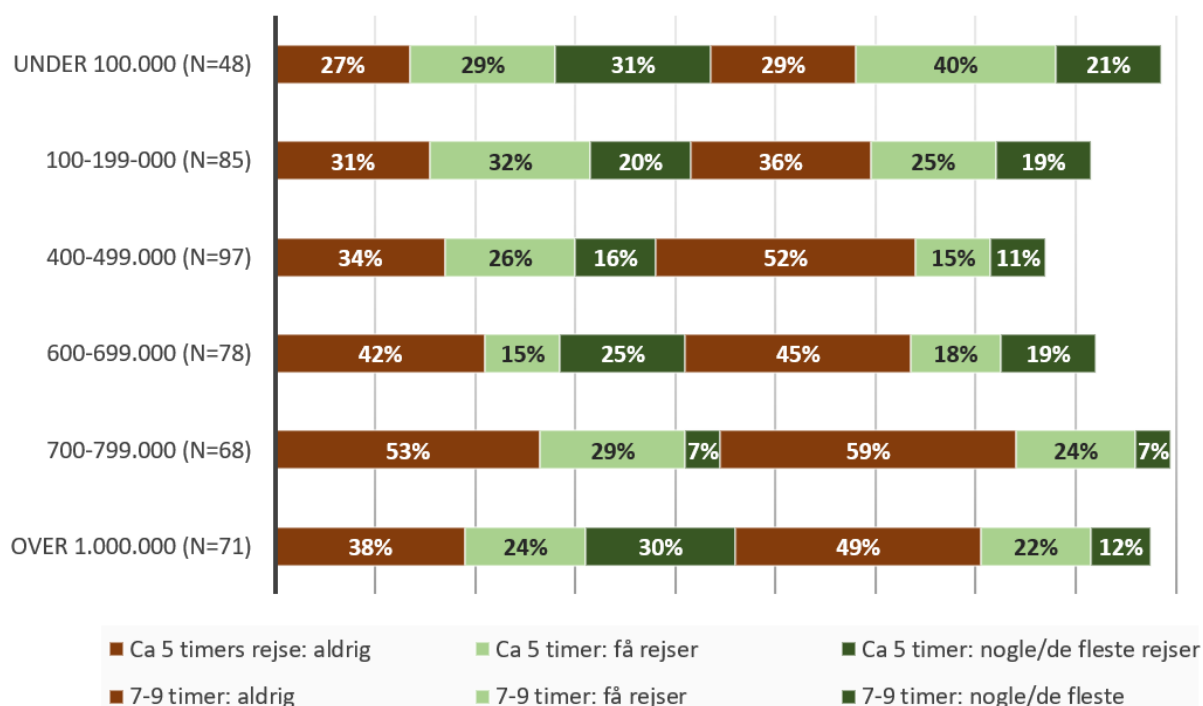


Figur 13.3. Flyrejser 2015-2019 krydset med indkomst.



Figur 13.4. Fremtidige flyrejser krydset med indkomst.

I hvilket omfang tror du, at du i de kommende år vil vælge at rejse med tog på dine ferier og rejser?



Figur 13.5. Fremtidige togrejser krydser med indkomst.

Særligt hvad angår flyvningen, er der en tendens til, at jo lavere indkomst, des større er andelen som kun har fløjet hvert andet år eller sjældnere i årene 2015-2019, og jo større er også andelen som slet ikke har fløjet i perioden. 50 % af respondenterne med en indkomst på 100-300.000 har højst fløjet hvert andet år. Det samme er tilfældet for omkring 40 % af respondenterne med årlige husstandsindkomster på 400-700.000, og for omkring 30 % på indkomsttrinene 700-900.000 kr. om året. Husstande med indkomster på over 1 million kr. om året flyver omvendt virkelig meget. Ingen af disse respondenter har slet ikke fløjet i perioden, mens hele 63 % af dem angiver at have fløjet mindst to gange om året, og de fleste af dem har gjort det mindst tre gange om året.

Respondenternes forventninger til omfanget af de kommende års flyvning følger ikke et helt så tydeligt mønster, men visse forhold er værd at bemærke. Det er blandt de laveste indkomster, at den største andel forventer i fremtiden at flyve mindre eller slet ikke. Blandt de allerrigeste, som har indkomster over en million og samtidig hidtil har fløjet virkelig meget, øges andelen, som i fremtiden vil flyve mindre også, men man vil snarere flyve *lidt* mindre end meget mindre. Det er i dette indkomstsegment, vi finder klart færrest som vil flyve meget mindre, kun 4 % af dem, og halvdelen af dem forventer i de kommende år at flyve på samme høje niveau som hidtil.

Endelig er der nogle interessante forskelle i folks forventninger til fremtidige togrejser. Det er helt tydeligt dem med de laveste indkomster der mest forventer at rejse med tog i de kommende år. Dem med de højeste indkomster er ikke de mest skeptiske over for togrejser, men heller ikke de mest entusiastiske, slet ikke sammenlignet med den laveste indkomst.

14 Sammenligning med 2021-undersøgelsen

Som nævnt i indledningen gennemførte vi i 2021 en tilsvarende spørgeske- maundersøgelse (gennemgået i rapporten [Klimagunstigt ferieliv](#), Petersen m.fl. 2021). En sammenligning mellem de to undersøgelser, den fra 2021 og den fra 2023, vil imidlertid være behæftet med en række fejlkilder. Først og frem- mest var 2021-undersøgelsen ikke nationalt repræsentativ ift. køn og alder, idet den kun blev distribueret i tre kommuner/områder i Danmark, nemlig Roskilde Kommune, Ringkøbing Skjern Kommune og Sønderjylland (pri- mært Sønderborg kommune), og en repræsentativ fordeling efter alder og køn ikke viste sig at være mulig. Derudover var kun nogle, ikke alle spørgsmålene identiske i de to undersøgelser, og de kom heller ikke i helt den samme ræk- kefølge. Man kan derfor ikke sammenstille besvarelserne fra de to undersø- gelser og uden videre konkludere en bestemt udvikling i perioden mellem dem. Som konsekvens heraf sammenligner vi kun nogle få generelle iagttæ- gelser vedrørende folks ferievaner og integrationen af klimahensyn heri.

Med ovenstående forbehold kan vi konstatere, at de overordnede resultater fra de to undersøgelser ligner hinanden. Uden at fremstille det i diagramform kan vi ganske vist konstatere en ikke ubetydelig forskel fra 2021 til 2023, når det gælder viljen til at integrere klimahensyn i ferielivet. I 2021-undersøgelsen angav 73 % af respondenterne, at de gerne vil tage klimahensyn, når de holder ferie; heraf 57 % i et vist omfang og yderligere 16 % så meget som overhovedet muligt. I 2023-undersøgelsen ligger tallene noget lavere. Her er det sammen- lagt 60 %, som i en eller anden udstrækning er indstillede på at integrere kli- mahensyn i deres ferieafholdelse, hvoraf kun 8 % vil gøre det så meget som overhovedet muligt. Tilsvarende er der i 2021 14 %, som angiver, at de gene- relt gerne vil tage klimahensyn, men ikke lige på deres ferier og rejser. I 2023 giver 25 % det samme svar. Men som sagt kan vi pga. forskellene i populatio- nerne ikke tillade os ud fra disse tal at udlede et fald i klimabevidstheden.

Vi kan til gengæld godt tillade os at genkende et mønster i forskellen mellem det principielle klimahensyn og de konkrete handlinger og forventninger. I begge undersøgelser er der stor forskel på, hvor mange der principielt gerne vil tage klimahensyn i deres ferieliv, og hvor mange der så, når det bliver kon- kret, forventer at ville flyve mindre de kommende år. I begge undersøgelser er der cirka lige mange, der forventer at ville flyve lidt mindre, meget mindre eller slet ikke, nemlig henholdsvis 20 og 17 % (i 2021 og 2023), som forventer at flyve meget mindre/slet ikke og 16-17 % som forventer at flyve lidt mindre. Det er markant færre end de 73 og 60 %, der angiver at ville integrere klima- hensyn i ferielivet.

Fordi respondenter med lang videregående uddannelse er overrepræsenteret på nogenlunde samme niveau i begge undersøgelser, vil vi også tillade os at sammenligne netop analysen af de uddannelsesmæssige forskelle i respon- denternes besvarelser. Vi kan i begge undersøgelser se, at de højtuddannede er dem, der så at sige skylder mest på klimakontoen, idet de hidtil har rejst klart mest med fly. Det er også dem, der i begge undersøgelser er mest ind- stillet på principielt at integrere klimahensyn i deres feriepraksis. Men så hø- rer ligheden også op. I 2021-undersøgelsen så det ud til, at det er blandt de højtuddannede, vi finder den største andel, som forventer at flyve lidt eller meget mindre i de kommende år, men sådan ser det ikke ud i 2023-undersø- gelsen. Her er andelen af respondenter, som forventer at flyve mindre, ikke

større blandt de højtuddannede end blandt andre segmenter. Med til dette billede hører, at de højtuddannede i begge undersøgelser er dem, der er mest tilbøjelige til at ville køre med tog i fremtiden, og det er også i begge undersøgelser dem, der er i højest grad angiver klimabekymring som årsag til at ville flyve mindre.

I 2021-rapporten fik vores resultater os til at foreslå, at de højtuddannede kunne være toneangivende og trendsættende i en udvikling, hvor flere brugere fravælger de meget klimabelastende rejseformer, fordi forbrugsvaner fra samfundets højest uddannede og højest lønnede segmenter somme tider smitter af på de øvrige segmenter. Vi vil ikke fremsætte en lignende formodning i denne rapport. Vi vil dog fastholde, at der ifølge resultaterne fra begge undersøgelser er et potentiale for de mere klimavenlige ferie- og rejseformer. Det er ganske vist et mindretal, som på det konkrete plan indikerer at ville vælge den slags ferierejser, men dels er det nok et mindretal men dog en betydelig andel af de ferierende, dels er der et klart flertal som *principielt* ønsker at integrere klimahensyn i deres feriepraksis. Så der er et tydeligt potentiale og altså et marked for de klimavenlige ferieformer, ikke mindst blandt de højtuddannede segmenter. Der er således god grund til at udvikle og forbedre de infrastrukturer og produkter, der kan understøtte de klimavenlige ferier.

15 Konklusion

I de foregående kapitler har vi gennemgået resultaterne fra vores spørgeskemaundersøgelse om ferievaner, og i den gennemgang har vi især interesseret os for forekomsten af helholdvis de mest klimabelastende og de mere klimagunstige ferie- og rejseformer samt potentialet for en større udbredelse af de sidstnævnte klimagunstige ferieformer.

På baggrund af denne gennemgang må vi konstatere, at de mindst klimabelastende ferie- og rejseformer ikke er særligt udbredte. Når 71 % af respondenterne slet ikke har brugt tog på deres ferierejser i perioden 2015-2019, når 74 % tog flyet og 50 % tog bilen på deres udlandsferier i 2022, når hele 86 % tog bilen på deres danske ferier i 2022, og når 64 % har taget flyet på deres ferierejser mindst én gang om året i perioden 2015-2019, så er det tydeligvis de meget klimabelastende rejseformer, der dominerer. Omvendt er det 25 % som har taget toget på deres udlandsferier mindst én gang i perioden 2015-2019, og i 2022 havde 28 % taget toget på deres ferier i Danmark, så de mindre klimabelastende rejseformer praktiseres ganske vist kun af et mindretal, men det mindretal er ikke helt ubetydeligt.

Vi må samtidig konstatere, at der ikke tegner sig noget væsentligt skred væk fra de klimabelastende rejseformer og i retning af de klimavenlige ferier. En vis andel af respondenterne forestiller sig ganske vist, at de vil flyve mindre i de kommende år, men flertallet forestiller sig, at de enten vil flyve på samme niveau eller mere. Det er endda sådan, at de hyppigst flyvende ikke i højere grad end de sjældent flyvende, vil skære ned på deres flyrejser. Vi kan samtidig konkludere, at det er blandt de unge, vi finder den *laveste* andel, som ønsker at integrere klimahensyn i deres ferieliv, mens andelen er gradvist højere i de ældre segmenter – som så også er dem, der allerede har oplevet en masse ferierejser med fly. Ligeledes kan vi konkludere, at det ikke er de mest flyrejsende segmenter, nemlig de højtuddannede og højtlønnede, som i højest grad forventer at reducere omfanget af flyrejser.

Selvom de mest klimabelastende ferie- og rejseformer er klart dominerende, og selv om der ikke tegner sig nogen markant udvikling i retning af de mindre klimabelastende ferier, så tyder vores resultater imidlertid på, at der er et *potentiale* for de klimavenlige ferie- og rejseformer. For det første angiver et flertal på 60 % af de adspurgte, at de principielt gerne vil tage klimahensyn på deres ferier og rejser – i et vist omfang i hvert fald.

For det andet indeholder respondenternes forestillinger om den gode ferie ikke nogen grundlæggende elementer, som udelukkende kan realiseres ved at rejse langt væk med fly. Analysen af besvarelserne på spørgeskemaets åbne spørgsmål viser, at *samvær, tid, forkælelse og andethed* udgør kerneelementerne i folks forestillinger om den gode ferie. Realiseringen af disse kræver hverken oversøiske rejsemål eller flytransport. Tværtimod vil man fint kunne finde glæderne ved anderledes lokaliteter og oplevelser, forkælelse, samvær og god tid, når man holder ferier i Danmark og det nære udland – ikke bare Tyskland, Sverige og Norge, men også Polen, Baltikum, Centraleuropa, Benelux og Europa generelt – lige såvel som man kan opnå disse feriegæder, når man transporterer sig med bus og tog, også på rejser hele vejen til Sydeuropa, eller når man transporterer sig på cykel og i sejlbad.

For det tredje forventer ganske store andele af de adspurgte, at de i hvert fald engang imellem vil rejse med tog på ferier – over halvdelen når det gælder indenlandske rejser, næsten halvdelen på rejser omkring 5 timer, en fjerdedel ved rejser op til 10-12 timer og næsten en tredjedel når det gælder nattog. Disse tal peger på, at der allerede er et marked for de mere klimagunstige togrejser, og de øvrige resultater antyder, at der også er potentiale for at udvide markedet.

Endelig peger også besvarelsene angående hjemmeferier på, at ferielivets glæder kan opnås på andre måder end ved at flyve langt væk. Dels er et flertal af respondenterne positivt indstillet over for ferier, hvor man opholder sig på hjemmeadressen (om end nok ikke, hvis det er samtlige årets ferieuger, man tilbringer på den måde). Dels benytter folk også hjemmeferien på de glæder, man forbinder med det gode ferieliv, herunder især afslapning og samvær med venner og familie, men også oplevelser af noget (lidt) anderledes, idet et stort mindretal på 40 % angiver at benytte hjemmeferien på udflugter i nærområdet.

Selv om de mest klimabelastende ferieformer er dominerende, så er der altså allerede et eksisterende marked for de noget mere klimagunstige ferieformer og et potentiale for en større udbredelse af den slags ferier. At realisere det potentiale kræver imidlertid, at betingelserne for de klimavenlige ferier forbedres samt at betingelserne for de meget klimaskadelige rejseformer forringes – og her tillader vi os lidt perspektivering, som ikke udelukkende bygger på resultater fra vores spørgeskemaundersøgelse.

Fremme af de mere klimagunstige ferieformer kræver, at EU og de europæiske stater styrker baneinfrastrukturen, især de grænseoverskridende af slagsen, og også styrker de økonomiske betingelser for togrejser og andre klimagunstige transportformer både indenlandsk og på tværs af grænserne. Selv om vi ikke har spurgt direkte om flyafgifters betydning for de ferierende, så tyder vores undersøgelse på, at prisniveauet påvirker folks ferieaktiviteter og rejseformer. Flytrafikken bør ikke nyde ulige konkurrencefordele ved fortsat at være fritaget for moms på brændstoffet eller på andre måder være subventioneret. Flyrejser bør endvidere pålægges afgifter, gerne en form for progressiv afgift der stiger jo hyppigere man flyver. Endelig kan man med fordel følge op på de erfaringer, man har gjort sig med billige togrejser i sommertiden i både Tyskland og Danmark.

En realisering af potentialet for mere klimavenlige ferieformer kræver også, at bane- og togselskaber samt rejse- og billetudbydere mv. udvikler en større portefølje af spændende, klimavenlige rejse- og feriemuligheder af såvel den luksuriøse som den budgetvenlige slags. I udgangspunktet må der sættes ind over for de alt for hyppige togforsinkelser – det gælder ikke mindst i Danmark, Sverige og Tyskland – og de dårlige togforbindelser, så snart man krydser landegrænserne. Dette er også et politisk ansvar; midlerne til at prioritere og fremskynde forbedrede baneinfrastrukturer og derigennem forebygge forsinkelser skal tilvejebringes fra statslige og overstatslige myndigheder (helst på bekostning af lufttrafikkens infrastrukturer), og det er også en politisk opgave at facilitere bedre samarbejde mellem togselskaber på tværs af grænserne.

Men det er samtidig togselskaberne ansvar at udvikle bedre billetsystemer, mere stabil drift, bedre service, herunder bedre forplejning, bedre materiel og nye koncepter for enkel adgang til den fulde rejseoplevelse fra planlægning

til ankomst på destinationen og hjem igen. Samtidig kan overnatningssteder og attraktioner tilbyde særlige fordele samt fokuseret hjælp og vejledning til dem, der rejser på klimagunstige måder, altså med tog og på cykel. Vi så i undersøgelsen, at der er et marked for den slags, i hvert fald i Danmark.

Endelig vil det være gavnligt, hvis alle dem, der har gode erfaringer med de mindre klimabelastende ferieformer, deler disse erfaringer med deres omverden. Man behøver ikke nødvendigvis prædike, det må være op til ens eget temperament, men man bør heller ikke skjule sine gode erfaringer og oplevelser med de klimavenlige ferievalg, blot fordi man tilhører et mindretal. Gå stolt ud og fortæl om dem.

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelserne peger netop på, at folk får inspiration til deres ferier fra mange forskellige kilder, men allermest fra deres sociale netværk, altså fra familie, venner og kolleger, hvad enten det så er gennem samtale eller via online interaktion. Afhængigt af aldersgruppen kommer inspirationen dog også fra rejsestof i aviserne, rejseprogrammer i fjernsynet, film og bøger samt influencere og rejseblogs, så buddet gælder også rejsejournalister, influencere og aktører i turismebranchen: fortæl om de gode, anderledes, afslappende og samværsbefordrende oplevelser, der venter, og al den gode tid man får til sig selv og sine nærmeste, når man tager på togrejser, holder ferier i Danmark og det nære udland og kombinerer ferie i hjemmet med oplevelser i nærområdet.

Det klimagunstige ferieliv handler ikke om forsagelse men om at nyde livet, samværet og oplevelserne på andre måder og med andre midler end de hidtil dominerende.



Foto: Katinka Bundgård Fals.

Referencer

Caric, H. & Mackelworth, P. (2014): Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea. *Ocean & Coastal Management*, 102: 350-363.

Creutzig, F., Roy, J., Devine-Wright, P., Díaz-José, J., Geels, F.W., Grubler, A., Maïzi, N., Masanet, E., Mulugetta, Y., Onyige, C.D., Perkins, P.E., Sanches-Pereira, A. & Weber, E.U. (2022): Demand, services and social aspects of mitigation. In IPCC, 2022: *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Shukla, P.R., Skea, J., Slade, R., Al Khourdajie, A., van Diemen, R., McCollum, D., Pathak, M., Some, S., Vyas, P., Fradera, R., Belkacemi, M., Hasija, A., Lisboa, G., Luz, S. & Malley, J. (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA.

Dahlager, L. & Bencke, S.H. (2023). "Kæmpe milepæl" eller "rendyrket greenwashing": Usædvanlig flyvning over Atlanten vækker opsigt. *Politiken.dk*, 28. nov. 2023. Tilgået via dette link:

<https://politiken.dk/rejser/art9640481/Us%C3%A6dvanlig-flyvning-over-Atlanten-v%C3%A6kker-opsigt> den 29. nov. 2023.

Doll, C., Brauer, C., Köhler, J., Scholten, P., Schroten, A. & Otten, M. (2020): *Methodology for GHG Efficiency of Transport Modes. Final Report*. Fraunhofer-Institute for Systems and Innovation Research ISI.

EEA (2016): *Transition towards a more sustainable mobility system*. EEA Report No 34/2016.

EEA (2017): Aviation and shipping – impacts on Europe's environment TERM 2017: Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) report. EEA report no. 22/2017.

EEA (2020): *Transport and environment report 2020. Train or plane?* EEA Report No 19/2020. European Environment Agency.

EEA (2021): Rail and waterborne – best for low-carbon motorised transport. Briefing, 24 March 2021, European Environment Agency. Tilgået via dette link:

<https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

Gudmundsson, H. (2019): *Flyrejser, klima og kompensation*. Notat, Concito. *Environmental Research Letters*, 4: 014009.

Ivanova, D. & Wood, R. (2020): The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability. *Global Sustainability*, 3, e18, p. 1-12.

Kroesen, M. (2013): Exploring people's viewpoints on air travel and climate change: Understanding inconsistencies. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(2): 271-290.

Lenzen, M., Sen, Y.-Y., Faturay, F., Ting, Y.-P., Geschke, A. & Malik, A. (2019): The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change*, 8: 522-528.

Loehr, J. & Becken, S. (2021): The Tourism Climate Change Knowledge System. *Annals of Tourism Research*, 86 (103073)

MacNeill, T. & Wozniak, D. (2018): The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66: 387-404.

Malins, C. (2019): Understanding the indirect land use change analysis for CORSIA. Cerulogi 2019. Tilgået via dette link: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2019_12_Cerulogy_ILUC-in-CORSIA.pdf den 29. nov. 2023.

Miller, G., Rathouse, K., Scarles, C., Holmes, K. & Tribe, J. (2010): Public understanding of sustainable tourism. *Annals of Tourism Research*, 37(7): 627-645.

Petersen, L.K. (2018): Kødfordbrug, ferierejser og biler: Handler vi efter vores klimaværdier? *Videnskab.dk*, 23. okt. 2018. Tilgået via dette link: <https://videnskab.dk/naturvidenskab/koedforbrug-ferierejser-og-biler-handler-vi-efter-vores-klimavaerdier>

Petersen, L.K., Cold-Ravnkilde, S., Ballantyne, A.G. & Mortensen, M.N. (2021): *Klimagunstigt ferieliv*. Videnskabelig rapport fra DCE, nr. 462. Aarhus Universitet, DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi.

Statistikbanken (2023): www.statistikbanken.dk. Data hentet maj 2023.

The Shift Project (2021): Flying in 2050. What aviation in a constrained world? Summary. Tilgået via dette link: https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/07/TSP_AVIATION-2050_SYNTHESISE_ENG.pdf den 29. nov. 2023.

Appendiks

Mange tak for at du vil besvare dette spørgeskema.

Vi stiller spørgsmål om dine erfaringer, forventninger og holdninger til FERIE- OG REJSELIVET.

Vi er interesserede i at høre om alle slags ferier, så længe du selv opfatter det som ferie. Vi er ligeledes interesserede i de fleste slags rejser, **undtagen** dem du foretager i forbindelse med arbejde eller uddannelse. Så snart du fra næste side begynder at besvare vores spørgsmål, bliver dine svar gemt, men de bliver opbevaret og anvendt således at du er helt **anonym**. Det er vigtigt at sikre din anonymitet, så vi har ikke mulighed for at identificere én bestemt besvarelse blandt alle andre. Derfor kan vi heller ikke trække dine besvarelser ud af undersøgelsen, når du først har svaret.

Efter spørgeskemaets sidste spørgsmål bliver du bedt om at afslutte undersøgelsen. Det er vigtigt for at du kan deltage i optjeningen af dine point som panelmedlem.

Før du kan gå videre til spørgsmålene, har vi brug for dit samtykke til, at du gerne vil deltage anonymt i undersøgelsen på de betingelser, der er nævnt ovenfor.

(1) Ja, jeg deltager gerne

Hvis du ikke ønsker at deltage, lukker du bare vinduet.

Forskerne bag undersøgelsen kommer fra Aarhus Universitet og kan kontaktes på lkp@envs.au.dk. Projektet er finansieret af Danmarks Frie Forskningsfond.

Hvad er din beskæftigelsesstatus?

(1) Under uddannelse

(2) Lønmodtager (enten på fuldtid eller deltid)

(3) Selvstændig/freelancer

(4) Jobsøgende (på dagpenge, kontanthjælp)

(5) På orlov (herunder også sygeorlov)

(6) Hjemmegående/medhjælpende ægtefælle

(7) Pensionist (herunder førtidspension, efterløn, seniorpension, Arne-pension)

(8) Andet / Ønsker ikke at svare

Hvordan bor du (dvs. din helårsbolig)?

(1) Kollegie- eller klubværelse

(2) Lejlighed

(3) Rækkehus/klyngehus

(4) Villa/parcelhus

(5) Landejendom

(6) Andet

(7) Ønsker ikke at svare

Råder du, ud over din helårsbolig, over én eller flere af nedenstående?

(1) Sommerhus

(2) Kolonihavehus (som kan bruges til overnatning)

(3) Båd (som kan bruges til overnatning)

(4) Campingvogn eller autocamper

- (5) Ingen af delene
- (6) Ønsker ikke at oplyse

[Ikke pensionister mv.] **Har du i 2022 holdt såkaldt hjemmeferie, hvor du under ferie fra arbejde/studier eller under ferie med dagpenge/kontanthjælp har opholdt dig og overnattet hjemme hos dig selv i din egen helårsbolig?**

- (1) Har ikke holdt ferie i 2022
- (2) Højest et par dage
- (3) Lidt af min ferie (under en fjerdedel)
- (4) Noget af min ferie (omkring halvdelen)
- (5) Det meste af min ferie
- (6) Al min ferie
- (7) Ved ikke

[Ikke pensionister mv.] **Forbinder du hjemmeferie med en eller flere af nedenstående beskrivelser? Gerne flere svar.**

- (1) Det er dejligt afslappende at holde ferie hjemme
- (2) Jeg benytter anledningen til at tage på udflugt i mit nærområde
- (3) Jeg benytter anledningen til at se venner og familie
- (4) Jeg har ikke råd til at rejse så meget
- (5) Så bruger jeg tid på at få ordnet i min bolig (og have)
- (6) Så slipper man for besværet med rejseplanlægning
- (7) Det er lidt trist bare at være hjemme
- (8) Hjemmeferie er lig med studiejob/ekstraarbejde
- (9) Andet - skriv gerne _____
- (10) Intet af ovenstående / ved ikke

Har du i løbet af 2022 været på rejser og ferier i Danmark, hvor du har overnattet et andet sted end i din helårsbolig (fx i sommerhus, hos familie, camping, sejlbåd, hotel, vandrehjem mv.)?

- (1) Ja
- (2) Jeg har rejst i Danmark, men udelukkende i forbindelse med arbejde/uddannelse
- (3) Nej, jeg har ikke været på rejser og ferier i Danmark i 2022
- (4) Ved ikke / Ønsker ikke at oplyse

[Hvis ja til ferier i DK] **Hvilke transportmidler brugte du på vej til og fra din(e) destination(er)? Gerne flere svar.**

- (1) Fly
- (2) Tog
- (3) Bus
- (4) Bil
- (6) Bil m. campingvogn / Autocamper
- (5) Motorcykel
- (7) Cykel
- (8) Færges
- (9) Privat sejlbåd/motorbåd
- (10) Andet

[Hvis ja til ferier i DK eller hjemmeferier] **Hvordan transporterede du dig rundt til oplevelser, aktiviteter og forlystelser under din ferie hjemme/i Danmark? Gerne flere svar.**

- (1) Til fods
- (2) På cykel
- (3) I bil/på motorcykel
- (4) På scooter/knallert
- (5) Med offentlig transport (tog, metro, bus, færge)
- (6) Med færge
- (7) Andet
- (8) Ikke relevant

Har du været på ferier og rejser uden for landets grænser i 2022?

- (1) Ja
- (2) Jeg var udenlands, men udelukkende i forbindelse med arbejde/uddannelse
- (3) Nej
- (4) Ved ikke/ønsker ikke at oplyse

[Hvis ja til udlandsferier] **Hvortil gik disse rejser/ferier? Gerne flere svar.**

- (1) Sverige
- (2) Norge
- (3) Tyskland
- (4) Andre lande i Europa (omfatter ikke Grønland, Azorerne, De Kanariske øer og Madeira)
- (5) Uden for Europa (herunder også Grønland, Azorerne, De Kanariske øer og Madeira)
- (6) Ønsker ikke at oplyse

[Hvis ja til udlandsferier] **Hvilke transportmidler brugte du på vej til og fra din(e) destination(er) i udlandet? Gerne flere svar.**

- (1) Fly
- (2) Tog
- (3) Bus
- (4) Bil
- (6) Autocamper / bil m. campingvogn
- (5) Motorcykel
- (7) Cykel
- (8) Færge
- (9) Privat sejlbåd/motorbåd
- (10) Andet

[Hvis ja til udlandsferier] **Hvordan transporterede du dig rundt til oplevelser, forlystelser og aktiviteter under din ferie i udlandet? Gerne flere svar.**

- (1) Til fods
- (2) På cykel
- (3) I bil/på motorcykel
- (4) På scooter/knallert
- (5) Med offentlig transport (tog, metro, bus)
- (6) Med færge

- (7) Andet
- (8) Ikke relevant

De næste spørgsmål handler om dine ferier og rejser i perioden 2015-2019, og hvordan du forestiller dig de vil blive i fremtiden. Vi spørger udelukkende til dine ferie- og fritidsrejser, ikke dine rejser i forbindelse med arbejde og uddannelse.

Hvor meget rejste du typisk med fly i perioden 2015-2019? (Ikke rejser ifm. arbejde og uddannelse).

- (1) Mere end 4 gange om året
- (2) Cirka 3-4 gange om året
- (3) Cirka 2 gange om året
- (4) Cirka 1 gang om året
- (5) Hvert andet år eller sjældnere
- (6) Slet ikke
- (7) Ved ikke / ønsker ikke at oplyse

Forventer du, at du vil rejse mere eller mindre med fly i de kommende år sammenlignet med perioden 2015-2019?

- (1) Meget mere
- (2) Lidt mere
- (3) Det samme
- (4) Lidt mindre
- (5) Meget mindre
- (6) Slet ikke
- (7) Ved ikke

Forbinder du flyrejser med nogen af nedenstående fordele?

- (1) Det er billigt at flyve
- (2) Det går hurtigt
- (3) Man kan nemt komme til attraktive rejsemål
- (4) Det er nemt at købe billetter
- (5) Det er behageligt
- (6) Det er spændende
- (7) Andet - skriv gerne hvad _____
- (8) Intet af ovenstående / ved ikke

Forbinder du flyrejser med nogen af nedenstående ulemper?

- (1) Det er ubehageligt at flyve
- (2) Det er dyrt
- (3) Det er skadeligt for klima og miljø
- (4) Det er belastende for helbredet
- (5) Det er besværligt at komme gennem lufthavnen
- (6) Det er utrygt
- (7) Andet - skriv gerne hvad _____
- (8) Intet af ovenstående / ved ikke

[Hvis man vil flyve mindre eller slet ikke] **Uanset hvilke fordele og ulemper, du forbinder med flyrejser, hvad er så årsagen til at du selv regner med at flyve mindre eller slet ikke i fremtiden?**

- (1) Klimahensyn
- (2) Jeg bryder mig ikke om at flyve
- (3) Jeg foretrækker langsommere rejseformer
- (4) Jeg foretrækker rejsemål hvor fly er irrelevant
- (5) Det er blevet dyrere at rejse
- (6) Jeg har rejst så meget i mit liv, at jeg ikke behøver flyve mere
- (7) Verden er blevet mere utryg
- (8) Mit helbred er blevet dårligere
- (9) Andet - skriv gerne hvad _____
- (10) Ved ikke / intet af ovenstående

Hvor meget rejste du typisk i bil og/eller autocamper til udlandet i perioden 2015-2019? (Ikke rejser ifm. arbejde og uddannelse).

- (1) 3 eller flere gange om året
- (2) 2 gange om året
- (3) 1 gang om året
- (4) Hvert andet år eller sjældnere
- (5) Slet ikke
- (6) Ved ikke

Forventer du, at du vil rejse mere eller mindre i bil eller autocamper til udlandet de kommende år sammenlignet med perioden 2015-2019?

- (1) Meget mere
- (2) Lidt mere
- (3) Det samme
- (4) Lidt mindre
- (5) Meget mindre
- (6) Slet ikke
- (7) Ved ikke

Forbinder du bilferier med nogen af nedenstående fordele?

- (1) Det er trygt
- (2) Det er hyggeligt
- (3) Det giver en følelse af frihed
- (4) Det er mere fleksibelt
- (5) Det er mindre stressende
- (6) Man er mindre udsat for smitte
- (7) Det er billigt
- (8) Man kan opleve landskabet udenfor
- (9) Andet - skriv gerne hvad _____
- (10) Intet af ovenstående / ved ikke

Forbinder du bilferier med nogen af nedenstående ulemper?

- (1) Belastende for kroppen

- (2) Stress (fx når man skal finde vej, finde overnatning osv.)
- (3) Slider på samværet med ens rejsefæller
- (4) Sidde fast i bilkøer
- (8) Skadeligt for klima og miljø
- (5) Dyrt
- (6) Kedeligt
- (7) Andet - skriv gerne hvad _____
- (9) Intet af ovenstående / ved ikke

Har du i perioden 2015-2019 brugt tog som transportmiddel på dine ferie- og fritidsrejser til udlandet?

- (1) Nej, slet ikke
- (2) Højest 1-2 gange i perioden
- (3) 3-4 gange i perioden
- (4) Mere end 4 gange i perioden
- (5) Ved ikke / ønsker ikke at oplyse

I hvilket omfang tror du, at du i fremtiden vil vælge at rejse med tog på dine ferier og rejser – i Danmark og til udlandet?

	Aldrig	På få af mine rejser	På nogle af mine rejser	På de fleste/alle mine rejser	Ved ikke
Op til 5 timers rejse hver vej (typisk i DK)	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Omkring 5 timers rejse (fx Hamburg, Stockholm)	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
7-9 timer i dagtimerne (fx Berlin, Oslo)	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
10-12 timer i dagtimerne (fx München, Amsterdam)	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Mere end 12 timer, dagtimerne	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Med nattog	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Interrail eller lignende	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>

Forbinder du togrejser med nogen af nedenstående fordele? Gerne flere svar.

- (1) Det er komfortabelt
- (2) Det er et behageligt tempo
- (3) Det er bedre for klimaet
- (4) Transporten bliver en del af den gode ferieoplevelse
- (5) Man kan nyde landskabet udenfor
- (6) Man rejser fra og ankommer til centrum af byerne
- (7) På nogle strækninger er det billigst
- (8) På nogle strækninger er det hurtigst
- (9) Andet - skriv gerne hvad _____
- (10) Intet af ovenstående / ved ikke

Forbinder du togrejser med nogen af nedenstående ulemper? Gerne flere svar.

- (1) Det er dyrt
- (2) Det tager for lang tid
- (3) Det er besværligt at købe billetter
- (4) Forbindelserne er dårlige
- (5) Man kan ikke få ordentlig mad om bord
- (6) Det er ukomfortabelt
- (11) Der er for mange skift
- (7) Man kan ikke nå helt frem til destinationen
- (8) Der er mange forsinkelser
- (9) Andet - skriv gerne hvad _____
- (10) Intet af ovenstående / ved ikke

[Hvis aldrig togrejser til udlandet] **Uanset hvilke ulemper og fordele, du forbinder med togrejser, hvad er så årsagen til, at du selv regner med ikke at tage tog til udlandet i fremtiden?**

- (1) Det er for besværligt
- (2) Det er for ukomfortabelt
- (3) Det er for dyrt
- (4) Det er for langsomt
- (5) Jeg bor for langt fra en togstation
- (6) Det dur ikke til mine foretrukne destinationer
- (7) Jeg foretrækker bil
- (8) Jeg foretrækker fly
- (9) Andet - skriv gerne hvad _____
- (10) Intet af ovenstående / ved ikke

Den gode ferie og den gode rejse betyder mange forskellige ting for de fleste mennesker. Skriv gerne nogle ord om, hvad de gode ferier og rejser går ud på for dig – eller gå videre til næste spørgsmål.

Er dine forventninger og forestillinger om ferielivet blevet påvirket af nogle af nedenstående forhold? Gerne flere svar.

- (1) Covid-19 pandemien
- (2) Klimakrisen
- (3) Energikrisen
- (4) Krigen i Ukraine
- (5) Det er blevet dyrere at rejse
- (6) Min husholdningsøkonomi er forbedret
- (7) Min husholdningsøkonomi er forværret
- (8) Mine ønsker og behov har ændret sig
- (9) Andet - skriv gerne _____
- (10) Intet af ovenstående / ved ikke

Hvorfra får du inspiration og ideer til dine ferier og rejser? Op til 4 svar.

- (1) Familie, venner og kolleger
- (2) Opslag og stories fra bekendte på sociale medier
- (3) Kataloger fra rejsebureauer
- (4) Ferie- og rejsestof i aviser, blade og magasiner (papir el. online)
- (5) Reklamer i medierne (TV, aviser, online mv.)
- (6) Influencere, rejseblogs, facebookgrupper og lign. online indhold
- (7) Rejseprogrammer og dokumentarudsendelser (TV og streaming)
- (8) Film, serier, romaner, kunst, musik
- (9) Turistkontorer (personlig henvendelse)
- (10) Turistinformation på nettet (såsom destinationers egne websteder)
- (11) Pjecer om bestemte attraktioner, steder, aktiviteter
- (12) Andet - skriv gerne _____
- (13) Ved ikke / ikke relevant

Hvordan forholder du dig til de ydelser, der bliver foreslået nedenfor? Kunne de have betydning for, om du vælger et bestemt overnatningssted eller rejsemål?

	Det ville få mig til at fravælge stedet	Er ligeglad	God idé men betyder ikke noget for mit valg	Det tæller lidt på den positive side	Det gør en afgørende positiv forskel	Ved ikke / Ikke relevant
Der er særlige fordele til krydstogtrejsende	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Der er særlige fordele til togrejsende	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Man tilbyder vegetariske/veganske madretter	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

Man tilbyder lokale madvarer efter årstiden (1) (2) (3) (4) (5) (6)

For at spare energi er der ikke køleskab på hotelværelset (1) (2) (3) (4) (5) (6)

Man rådgiver om cykling og vandring i området (1) (2) (3) (4) (5) (6)

Der er snemaskine på pisterne (1) (2) (3) (4) (5) (6)

Ønsker du at tage klimahensyn, når du rejser og holder ferie?

- (1) Nej, jeg mener ikke ferier/rejser har betydning for klimaet
- (2) Nej, klimahensyn er ikke mit ansvar, men statens og virksomhedernes
- (3) Jeg vil generelt gerne tage klimahensyn, men ikke lige på mine ferier/rejser
- (4) Ja, i et vist omfang vil jeg gerne tage klimahensyn på ferier og rejser
- (5) Ja helt sikkert, så meget som overhovedet muligt

Til sidst har vi nogle spørgsmål om alder og køn mv. Vi vil gerne understrege, at alle besvarelser er anonyme.

Hvor gammel er du?

- (1) 18-19 år
- (2) 20-29 år
- (3) 30-39 år
- (4) 40-49 år
- (5) 50-59 år
- (6) 60-69 år
- (7) 70-79 år
- (8) Ældre end 79 år
- (9) Ønsker ikke at oplyse

Hvad er dit køn?

- (1) Kvinde
- (2) Mand
- (3) Andet/nonbinær
- (4) Ønsker ikke at oplyse

I hvilken kommune bor du?

- (1) Ønsker ikke at oplyse
- (2-99) Liste med landets kommuner

Hvad er din senest fuldførte uddannelse?

- (1) Ønsker ikke at oplyse
- (2) Folkeskole
- (3) Gymnasial
- (4) Erhvervsfaglig
- (5) Kort videregående
- (6) Mellemlang videregående
- (7) Lang videregående
- (8) Andet

Hvad er din årlige husstandsindkomst (før skat)?

- (1) Ønsker ikke at oplyse
- (2) Under 100.000 kr.
- (3) 100-199.000 kr.
- (4) 200-299.000 kr.
- (5) 300-399.000 kr.
- (6) 400-499.000 kr.
- (7) 500-599.000 kr.
- (8) 600-699.000 kr.
- (9) 700-799.000 kr.
- (10) 800-899.000 kr.
- (11) 900.000-1.000.000 kr.
- (12) Over 1.000.000
- (13) Ved ikke

[Hvis 50+ og ønsker at tage klimahensyn på ferier] **Må vi kontakte dig med henblik på at deltage i et interview? NB Så snart vi har lavet aftaler med interviewpersoner, bliver kontaktoplysningerne slettet.**

- (1) Nej tak
- (2) Ja, gerne. Skriv venligst navn og mail-adresse eller telefonnummer: _____

Mange tak for at have udfyldt dette spørgeskema! - Og husk at klikke på 'afslut'.

FERIELIV OG KLIMAHENSYN

Rapport fra en spørgeskemaundersøgelse i Danmark

Rapporten fremlægger resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse om ferie- og rejsevaner med særligt fokus på henholdsvis de meget klimabelastende og de mere klimavenlige ferierejseformer. Undersøgelsen viser at et flertal gerne principielt vil inddrage klimahensyn i deres feriepraksis, men at det konkret kun er et mindretal som vil flyve mindre. Undersøgelsen tyder dog også på, at der er et potentiale for en større udbredelse de klimavenlige ferierejseformer. Folks forestillinger om den gode ferie strider ikke grundlæggende mod en mere klimavenlig realisering af ferien.