

Effekter for turismeerhvervet af en fast forbindelse over Kattegat

Rapport
Vejdirektoratet



Kolofon

Udarbejdet af: Kristian Kolstrup, Line Børger og Sherine Rolin

Dato: 11. december 2020

Kontakt

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1., 2840 Holte

T. 61 333 500, M. kontakt@incentive.dk

incentive.dk

Indholdsfortegnelse

1	SAMMENFATNING	4
2	INDLEDNING	7
3	TURISMENS ØKONOMISKE BETYDNING I DAG	9
4	EFFEKTER AF EN FAST KATTEGATFORBINDELSE	17
4.1	Overordnede effekter af en fast forbindelse over Kattegat	18
4.2	Hovedresultater	26
4.3	Kyst- og naturturisme	30
4.4	Storbyturisme	35
4.5	Erhvervsturisme	37
5	REFERENCER	39
6	BILAG A: METODE OG TILGANG	40
7	BILAG B: HYPOTESER	41

1 Sammenfatning

I denne analyse har vi undersøgt, hvordan en fast forbindelse over Kattegat påvirker turismen med fokus på erhvervslivet. Vores grundlag for analysen har været, hvordan ændringen i rejsetid som følge af en fast forbindelse, påvirker turismen. En fast forbindelse kan dog også påvirke turismen på andre måder, fx hvis prisen på at rejse ændres eller hvis den faste forbindelse med landanlæg gør nogle områder mindre attraktive for turister.

Turismen udgør 2% af værditilvæksten i Danmark og 4% af beskæftigelsen. Turismens direkte effekt på beskæftigelsen i Danmark er 116.000 fuldtidsjobs. Det svarer til, at 4% af de samlede fuldtidsbeskæftigede i Danmark servicerer turister. Særligt for kystområderne i Nordjylland, Vestjylland og Nordsjælland samt på Samsø udgør turismen stor andel af beskæftigelsen. Bruttoværditilvæksten er 44 mia. kr. og bidrager med 2% af Danmarks totale bruttoværditilvækst. Hvis man medtager de indirekte og de inducerede effekter, er antallet af fuldtidsbeskæftigede ca. 46% højere, og værditilvæksten er ca. 84% højere.

En række forskellige brancher får en del af deres omsætning fra turister. De brancher, hvor turismen udgør en stor andel, betegnes turismeerhverv. Blandt virksomheder i turismeerhverv er 32% af de ansatte i gennemsnit beskæftiget med at servicere turister. Overnatningssteder er den branchegruppe, som er mest turismeafhængig. Her er 84% beskæftiget med turisme.

Erhvervsturisme og kyst- og naturturisme er de to største segmenter.

Vi operer med tre hovedkategorier for turisme. Kyst- og naturturismen er overvejende danskere og tyskere, der kører i bil til feriehus eller campingplads. Storbyturisterne er derimod i højere grad udlændinge, der kommer til København, Aarhus, Aalborg og Odense med fly. Endelig er der erhvervsturisterne som bl.a. rejser til kurser og konferencer. De er oftest danskere.

Knap 40% af de samlede beskæftigede i turismeerhvervet servicerer kyst- og naturturister, mens en tilsvarende andel servicerer erhvervsturister. Resten servicerer storbyturisterne.

Forbindelsen vil primært have betydning for danske turister.

Det er primært danske turister, som vil nyde gavn af en fast Kattegatforbindelse. Det skyldes, at den hurtigste rute for langt de fleste udenlandske turister til Vest- eller Østdanmark ikke går via en fast Kattegatforbindelse. Undtagelsen er først og fremmest udenlandske turister, der skal til Samsø. Samt de turister fra Skåne eller længere borte fra, der rejser via Københavns Lufthavn, og som skal til destinationer i Midt- og Nordjylland.

Erhvervsturismen og korte ferier påvirkes mest.

En fast forbindelse vil særligt påvirke erhvervsturismen, mens storbyturisme vil blive påvirket i middelhøj grad, og kyst- og naturturisme vil blive påvirket i mindre grad. Det skyldes, at erhvervsturismen er kendetegnet ved kortere ophold og større betalingsvillighed for kort rejsetid.

Kapaciteten sætter en grænse for væksten i højsæsonen på kort sigt

Effekterne af en fast Kattegatforbindelse er på kort sigt begrænset af kapaciteten. Det er særligt tilfældet i højsæsonen, der er karakteriseret ved høj eller fuld udnyttelse af kapaciteten. Selvom hele kapaciteten på sommerhusmarkedet mange steder er udnyttet i højsæsonen, er der dog på kort sigt flere muligheder, som kan tages i brug for at imødekomme en voksende kyst- og naturturisme. Det kan fx være bedre udnyttelse af den nuværende kapacitet i de områder, hvor der er relativt mindre pres på kapaciteten i højsæsonen, fx Nordjylland, hvor kapacitetsudnyttelsen nogle steder er under 20%, når flest sommerhuse er udlejet. Kapacitet kan desuden øges ved flere udlejninger af de eksisterende sommerhuse, og endelig er det muligt at servicere flere turister uden for højsæsonen, hvor der er ledig kapacitet.

Samsø oplever den største vækst i turismen

Samsø vil med en sydlige fast forbindelse over Kattegat opleve den største vækst i turismen. Der er stor usikkerhed om, hvor stor effekten er. Samlet set vurderer vi, at der vil komme ca. 60% flere turister på Samsø, hvis kapaciteten øges tilsvarende. Målt i den økonomiske værdi for erhvervslivet på Samsø er effekten dog mindre, da flere af de nye turister vil opholde sig kortere tid på Samsø. I Aarhus forventer vi mellem 5 og 10% flere turister, mens vi i de andre kommuner nær forbindelsen forventer en vækst i antallet af turister på 1%-5%.

Syddjylland og Fyn får færre turister

Med en fast Kattegatforbindelse vil mobiliteten i store dele af Danmark blive forbedret. Den største reduktion i rejsetiden er i Kattegatkorridoren, dvs. til og fra den nordøstlige del af Jylland og Midt- og Nordsjælland.

Når rejsetiden reduceres til nogle destinationer, fx Nordjylland, men ikke til andre, medfører det en ændring i rejsemønsteret hen imod de destinationer, hvor rejsetiden er blevet kortere. Vi forventer derfor, at antallet af danske turister vil falde i det sydlige Jylland og på Fyn.

Særligt sommerhusområder i den sydlige del af Jylland ved Vesterhavet vil opleve et fald i efterspørgslen fra danske turister, mens erhvervsturismen på Fyn og i Trekantområdet vil mærke øget konkurrence fra Aarhus og København, som kommer til at stå endnu stærkere, hvis en fast Kattegatforbindelse etableres.

En forbindelse med jernbane er særligt til gavn for storby- og erhvervsturismen

Det primære transportmiddel for kyst- og naturturister er bil. Det er således hele 93%, der anvender bil til at nå deres destination. Det er derfor særligt storbyturister og til dels erhvervsturister, som vil nyde gavn af en forbindelse med jernbane. Blandt de udenlandske storbyturister i København er det således over 80% der ikke har bil.

En jernbaneforbindelse kan dog også have betydning andre steder, fx på Samsø, hvor der er mulighed for at tiltrække de familier, der ikke har adgang til bil. Det kræver dog, at den faste jernbaneforbindelse understøttes af gode muligheder for at komme fra stationen til den endelige destination med fx bus, leje af bil, cykel eller taxa.

Begrænset effekt på sommerhuspriser

Der er en direkte sammenhæng mellem rejseafstand og salgspriser for sommerhuse. Flere af de personer med kendskab til branchen, vi har interviewet, vurderer dog, at sommerhusområderne i Odder, Djursland, Kalundborg og Odsherred Kommuner selv med en Kattegatforbindelse fortsat være skarpt opdelt i et marked på hver side af Kattegat, og at der vil være en begrænset påvirkning på priserne.

En vigtig undtagelse er dog Samsø, som nævnt tidligere. Her vil prisen stige, hvis ikke kapaciteten øges.

Usikkert, om fælles branding af København og Aarhus kan løfte antallet af udenlandske turister

Langt størstedelen af storbyturismen forekommer i København. Hvis det lykkes at brande København og Aarhus som en samlet destination over for udenlandske turister, er det muligt, at flere udenlandske turister vil udnytte muligheden for at opleve begge byer. Det gennemsnitlige antal overnatninger for storbyturister var i 2017 2,5 overnatninger. For mange storbyturister er der således relativt lidt tid til rådighed til både at opleve København og Aarhus. For at en fælles branding skal være effektiv, kræver det dog, at tilbuddene til turisterne komplimenterer hinanden.

Mindre behov for konferencer og møder i både Øst- og Vestdanmark

Med en fast Kattegatforbindelse vil det i højere grad være muligt at rejse på tværs af landet og hjem igen samme dag. Det vil reducere behovet for at holde de samme møder og konferencer i både Øst- og Vestdanmark. En fast forbindelse vil også betyde, at erhvervsturismen i højere grad være ét nationalt marked. Vi forventer således, at konkurrencen vil øges væsentligt mellem København og Aarhus.

Vi forventer, at antallet af overnatninger for erhvervsturismen vil falde, og antallet af kortere ophold vil stige. Som eksempel på effekten på antallet af overnatninger har vi opgjort, at det samlede antal overnattende mødedeltagere i Danmark vil falde med 25%, hvis halvdelen af alle overnattende danske mødedeltagere overnatter en nat mindre, fordi de hurtigere kan nå frem og tilbage via en fast Kattegatforbindelse.

En nordlig forbindelse vil særligt øge turismen i Djursland

Hvis der i stedet for en sydlig forbindelse over Kattegat etableres en nordlig fast forbindelse, vil rejsetidsbesparelsen til Djursland fra fx København reduceres med 30 minutter. Effekten på turismen forventes særligt at være drevet af, at flere sjællændere vælger at holde ferie i Nordjylland og på Djursland. Vi vurderer, at det vil medføre, at turismen vokser lidt mere på Djursland end ved en Sydlig forbindelse. For storby- og erhvervsturismen forventer vi at en nordlig forbindelse vil have samme betydning som en sydlig forbindelse.

Endelig vil en nordlig forbindelse betyde, at rejsetiden til Samsø ikke ændres. Antallet af turister vil derfor ikke ændre sig på Samsø, hvis forbindelsen anlægges som en nordlig forbindelse.

2 Indledning

En fast forbindelse over Kattegat vil ændre den måde, vi transporterer os på mellem Øst- og Vestdanmark. Det vil påvirke vores samfund på en række forskellige måder. For at afdække det, gennemfører Vejdirektoratet i samarbejde med Sund & Bælt og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat. Forundersøgelsen skal være færdig i 2021.

Som led i forundersøgelsen har Vejdirektoratet bedt Incentive om at undersøge, hvordan en fast forbindelse over Kattegat vil påvirke den del af erhvervslivet, der servicerer turisterne. I denne analyse undersøger vi derfor, hvordan en fast forbindelse over Kattegat vil påvirke turismeerhvervslivet i hele landet med et særligt fokus på kommunerne nær forbindelsen. Vejdirektoratet har sideløbende igangsat separate undersøgelser, der afdækker, hvordan en fast Kattegatforbindelse påvirker andre dele af erhvervslivet.

Hvordan erhvervslivet påvirkes, er det centrale omdrejningspunkt i analysen. Undervejs kommenterer vi dog også på, hvordan konsekvenserne opleves fra turisternes synsvinkel. Effekterne for turisterne er ikke altid sammenfaldende med effekterne for erhvervslivet. Fx oplever turisterne det typisk som positivt, når de vælger en ny destination pga. bedre transportmuligheder, mens det derimod for erhvervslivet vil være en gevinst på den nye destination, og et tab på den gamle.

Vi undersøger effekterne af to overordnede linjeføringer

Forundersøgelsen omfatter to overordnede linjeføringer:

- Nordlig linjeføring: Sjællands Odde – Jylland
- Sydlig linjeføring: Sjælland – Jylland via Samsø

Hver af de overordnede linjeføringer består af en række forskellige varianter. I denne analyse har vi alene set på de overordnede linjeføringer.

Sund & Bælt vurderer ud fra en screening af ti linjeføringer mellem Sjællands Odde og Jylland, at "(...) der ikke bør arbejdes videre med løsninger via Sjællands Odde." (Sund & Bælt 2020). Vi vurderer derfor primært effekterne for turismeerhvervet ved en sydlig forbindelse via Samsø.

Vi undersøger både en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse

I denne analyse undersøger vi – som det også er tilfældet i de andre dele af forundersøgelsen – konsekvenserne ved både en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. For begge linjeføringer undersøger vi en ren vejforbindelse, mens den kombinerede vej- og jernbaneforbindelse alene går via Samsø. Jernbaneforbindelsen omfatter en station på Samsø.

Vi fokuserer på turismeeffekterne som følge af ændret rejsetid og -omkostninger

En fast Kattegatforbindelse har betydning både for rejsetiden og for omkostningerne ved at rejse mellem Øst- og Vestdanmark og til og fra Samsø. Det er vores fokus i denne analyse.

En fast forbindelse over Kattegat kan også have andre konsekvenser. De nye infrastrukturanlæg til lands og over Kattegat påvirker de nærliggende områder i form af bl.a. støj, det visuelle udtryk og den barriere, anlæggene udgør. Det kan få lokal betydning for turismen. Disse effekter har vi ikke behandlet i denne analyse.

Konsekvenserne for miljø og natur er uddybende beskrevet i andre dele af den samlede forundersøgelse.

Vi undersøger effekten af forbindelsen for tre forskellige former for turisme

Vi har i analysen valgt at dele turismen op i tre hovedkategorier. Det gør vi, fordi en fast Kattegatforbindelse forventes at påvirke de tre former for turisme forskelligt:

- **Kyst og naturturisme** er defineret som ferieophold, der ikke er erhvervsturisme, uden for de fire store byer i Danmark: København, Aarhus, Aalborg og Odense. Herunder ophold i feriehuse.
- **Storbyturisme** er defineret som ferieophold, der ikke er erhvervsturisme, i de fire store byer i Danmark: København, Aarhus, Aalborg og Odense.
- **Erhvervsturisme** er defineret som rejser med forretning som formål. Erhvervsturisme omfatter individuelle forretningsrejsende, sæsonarbejdere samt deltagere til møder, kongresser og konferencer

Opdelingen af turismen i de tre hovedkategorier svarer til opdelingen brugt af VisitDenmark og sikrer dermed sammenhæng med andre turismeanalyser.

Vi følger ligeledes VisitDenmarks definition af turisme som "Rejsende, hvor rejsen foregår uden for personens sædvanlige miljø, i mindre end et år og med andet formål end at være ansat på den besøgte lokalitet." (VisitDenmark 2020a). Det inkluderer dermed bl.a. endagsturisme.

Struktur i rapporten

I afsnit 3 giver vi et overblik over turismens økonomiske betydning i dag, mens vi i afsnit 4 gennemgår konsekvenserne for turismeerhvervet af, at der etableres en fast forbindelse over Kattegat. I bilag (afsnit 6 og 7) har vi uddybet vores tilgang og metode til vurdering af konsekvenserne.

3 Turismens økonomiske betydning i dag

I dette afsnit redegør vi for, hvilken økonomisk betydning turismen har i dag.

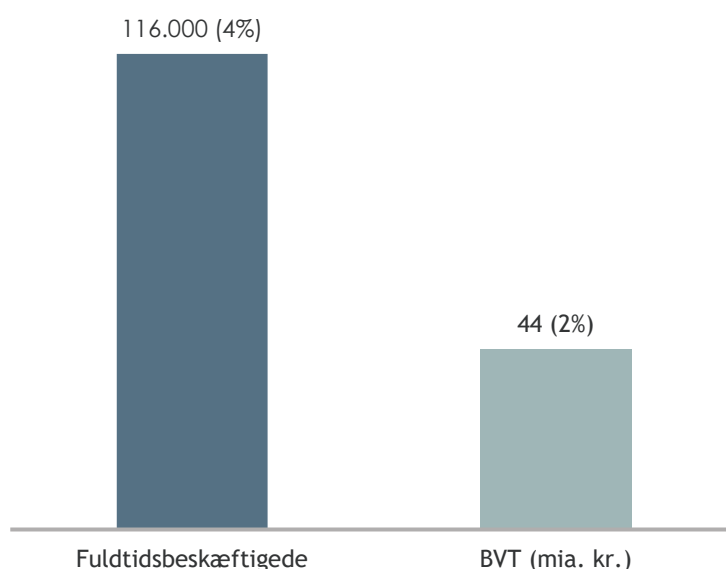
Turismen udgør 2% af værditilvæksten i Danmark og 4% af beskæftigelsen. Turismens direkte effekt på beskæftigelsen er 116.000 fuldtidsjobs. Det svarer til, at 4% af de samlede fuldtidsbeskæftigede i Danmark servicerer turister. Bruttoværditilvæksten er 44 mia. kr. og bidrager med 2% af Danmarks totale bruttoværditilvækst.

Bruttoværditilvæksten (BVT) udtrykker den værdiforøgelse, der sker i virksomhederne. Den udtrykker forskellen mellem værdien af virksomhedernes input (løn, materialer m.v.) og output (varer og/eller serviceydelser). BVT svarer til væksten i BNP ekskl. produktskatter og -subsidier.

Figur 1

116.000 er fuldtidsbeskæftigede inden for turisme, og værditilvæksten er 44 mia. kr.

Antal direkte fuldtidsbeskæftigede og bruttoværditilvæksten (BVT) inden for turisme



Kilde: (VisitDenmark, 2020a).

Note: Tallene er afrundet til nærmeste hele tusind.

Medtages indirekte og inducerede effekter, er turismens betydning højere

Vi har i rapporten fokuseret på turismens direkte effekter på beskæftigelsen og bruttoværditilvæksten. Hvis man medtager de indirekte og de inducerede effekter, er antallet af fuldtidsbeskæftigede ca. 46% højere, og værditilvæksten er ca. 84% højere, jf. figur 2. Forskellen mellem de direkte og samlede effekter er således væsentligt større for værditilvæksten end

beskæftigelsen. Det skyldes, at der i de indirekte og inducerede erhverv er en højere værditilvækst pr. medarbejder end i turismeerhvervene.

Fakta

Om direkte, indirekte og inducerede effekter

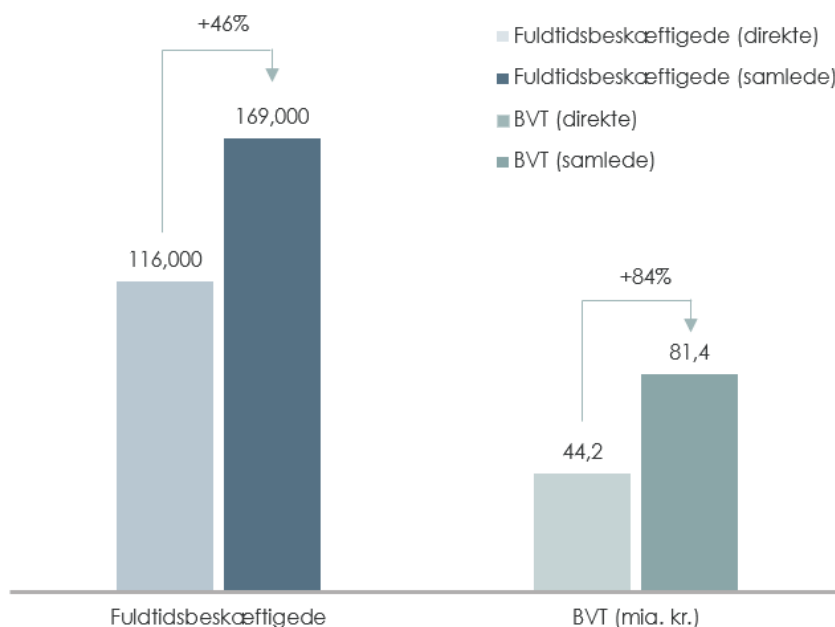
De direkte effekter omfatter, at turisterne køber og forbruger varer og services hos en virksomhed, fx en hotelovernatning. De indirekte effekter opstår, når en del af virksomhedens omsætning bliver brugt til at købe varer hos underleverandører, dvs. når fx et hotel køber rengøringsydelser hos et rengøringsfirma. Når de beskæftigede i virksomheden, som servicerer turister, fx de hotelansatte, bruger deres løn, skaber det omsætning og beskæftigelse hos andre virksomheder. Det er de inducerede effekter.

Det samlede antal beskæftigede, dvs. summen af de direkte, indirekte og inducerede, er dem, der på kort sigt vil blive påvirket, hvis turismen forsvinder. Hvis man opgør de samlede beskæftigede for alle brancher i Danmark, er summen dog væsentligt højere end Danmarks samlede beskæftigelse. Det skyldes, at de samme brancher vil blive talt med flere gange som både direkte, indirekte og inducerede effekter.

Figur 2

Medtages de indirekte og inducerede effekter, er antallet af fuldtidsbeskæftigede 46% højere

Forhold mellem de direkte effekter og de samlede (indirekte og inducerede) effekter



Kilde: VisitDenmark (2020) og egne beregninger.

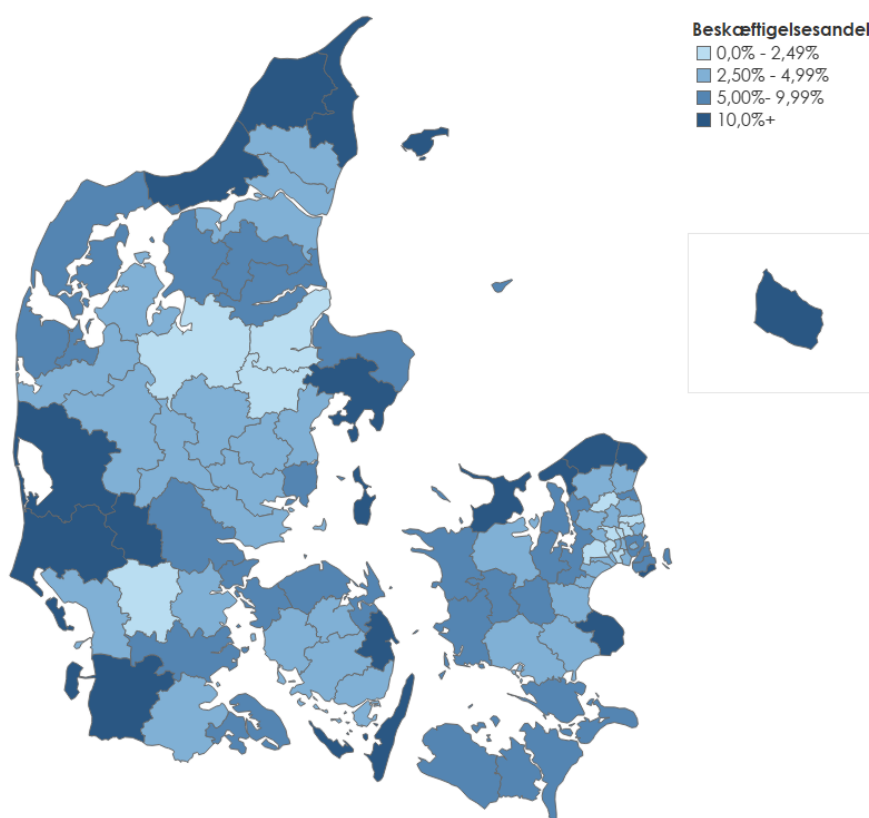
Note: De samlede effekter er de direkte, indirekte og inducerede effekter.

Turismen har stor betydning for kystområder

Turismen udgør en stor andel af beskæftigelsen i kystområderne i Nordjylland, Nordsjælland og Vestjylland, jf. figur 3. I ø-kommuner som Læsø, Fanø og Samsø udgør turismen også et væsentligt bidrag til den lokale økonomi med beskæftigelsesandele på over 10%.

Beskæftigelsesandelene er her angivet som turismens samlede effekter på beskæftigelsen. Det vil sige, at både direkte effekter, indirekte effekter og inducerede effekter er inkluderet. Se Figur 2 for at få et overblik over forholdet mellem direkte og samlede effekter.

Figur 3 **Andelen af fuldtidsansatte inden for turisme er størst i kystområder i bl.a. Nordjylland og Vestjylland samt på mindre øer som Samsø, Fanø og Læsø**
Beskæftigelsesandele, 2018



Kilde: VisitDenmark (2020).

Note: Beskæftigelsesandele er her baseret på både direkte, indirekte og inducerede effekter.

Turismen udgør over 80% af fuldtidsbeskæftigelsen og værditilvæksten i branchegruppen overnatningssteder

En række forskellige brancher får en del af deres omsætning fra turister. De brancher, hvor turismen udgør en stor andel, betegnes turismeerhverv. Blandt virksomheder i turismeerhverv er

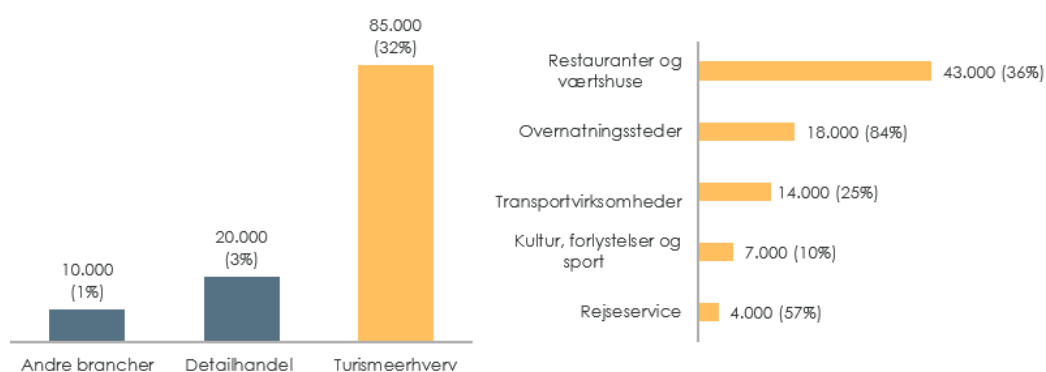
32% af de ansatte i gennemsnit beskæftiget med at servicere turister. Resten servicerer folk, som ikke er turister. Fx benytter lokale borgere sig også af restauranter og værtshuse. Turisme skaber også arbejdspladser i brancher, som ikke er direkte rettet mod turisme. I detailhandlen er 3% af beskæftigelsen således turismerelateret, jf. figur 4.

Turismeerhverv dækker over en række brancher. Overnatningssteder er den branchegruppe, som er mest turismeafhængig. Her er 84% beskæftiget med turisme svarende 18.000 fuldtidsansatte. 57% af de beskæftigede inden for rejseservice servicerer turister.

Figur 4

Andelen af fuldtidsbeskæftigede inden for turismeerhverv er størst for overnatningssteder

Antal direkte fuldtidsbeskæftigede pga. turisme (% af alle ansatte i branchen, der skyldes turister)

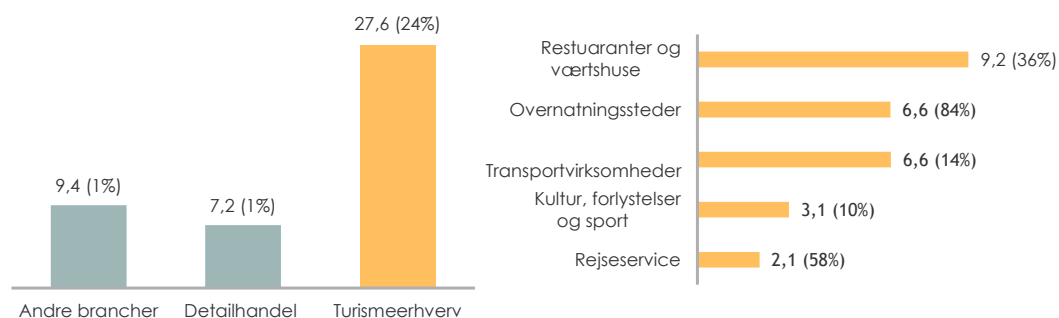


Kilde: VisitDenmark (2020).

Note: Tallene er afrundet til nærmeste hele tusind.

Anskues turismens betydning for erhvervslivet i stedet ud fra værditilvæksten, udgør turisterne 24% af værditilvæksten i turismeerhverv svarende til 28 mia. kr., jf. figur 5. I detailhandel og andre brancher udgør turismen 1% af værditilvæksten.

Figur 5 **84% af værditilvæksten inden for overnatingsbranchen skyldes turisme**
Bruttoværditilvækst pga. turisme (mia. kr.)



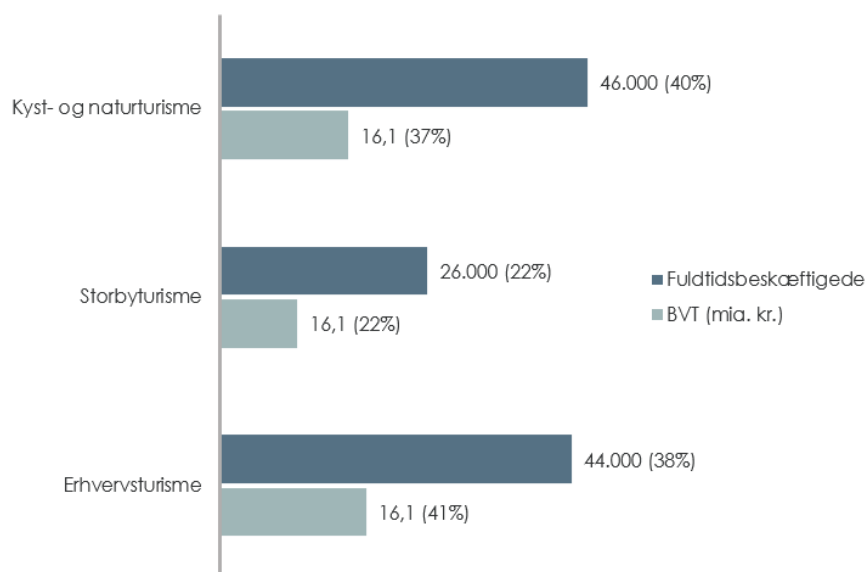
Kilde: VisitDenmark (2020).
Note: BVT er her alene baseret på direkte beskæftigede.

Erhvervsturisme og kyst- og naturturisme er de to største segmenter

Ud af alle de fuldtidsbeskæftigede, som servicerer turister i Danmark, er 39% ansatte i kyst- og naturturisme, og 38% er ansatte i erhvervsturisme, jf. figur 6. Erhvervsturisme udgør 41% af den samlede værditilvækst, som turismen skaber, mens storbyturisme udgør 22% af værditilvæksten og en tilsvarende andel af beskæftigelsen.

Figur 6 **Kyst- og naturturisme og erhvervsturisme skaber mest beskæftigelse og bidrager mest til værditilvæksten**

Fuldtidsbeskæftigede og værditilvækst (BVT), mia. kr., (% af summen af alle tre segmenter)



Kilde: Det Nationale Turismeforum (2019), VisitDenmark (2020) og egne beregninger.

Der er væsentlige forskelle mellem de tre former for turisme

De tre former for turisme har en række forskelle. Kyst- og naturturismen er overvejende danskere og tyskere, der kører i bil til feriehus eller campingplads, hvor de i gennemsnit er 5,3 overnatninger. De er ofte gengangere og har et døgnforbrug, der i gennemsnit er en tredjedel af storbyturisternes, jf. tabel 1. Storbyturisterne er derimod i højere grad udlændinge, der kommer til destinationen med fly, hvor de i gennemsnit er 2,5 overnatninger. Ca. halvdelen af dem er gengangere. Endelig er erhvervsturisterne i høj grad danskere, der har få overnatninger, men som har et væsentligt højere døgnforbrug end storbyturisterne.

Tabel 1

Nøglefakta om de tre turismesegmenter

	Kyst- og naturturisme	Storbyturisme	Erhvervsturisme
Nationalitet	1. Dansk (59%) 2. Tysk (32%)	1. Dansk (36%) 2. Tysk (7%)	1. Dansk (67%) 2. Ikke oplyst
Transportform	Bil (93%)	Fly (44%), bil (28%)	Ikke oplyst
Gentagne rejser	84%	48%	Ikke oplyst
Døgnforbrug pr. person	774 kr.	1.930 kr.	2.908 kr.
Opholdslængde	5,3 overnatninger	2,5 overnatninger	2,0 overnatninger
Overnatningsform	Feriehuse (51%) Camping (26%)	Hotel (74%)	Hotel (% ikke oplyst)

Kilde: VisitDenmark (2020), (VisitDenmark, 2019a), (VisitDenmark, 2019b) og (VisitDenmark, 2019).

Kyst- og naturisme og erhvervsturisme er de to største turismesegmenter

39% af de samlede beskæftigede i turismeerhvervet servicerer kyst- og naturturister, mens en tilsvarende andel servicerer erhvervsturister, jf. tabel 2.

Beskæftigelsen varierer dog mellem forskellige brancher. I transportvirksomheder og rejseservice er det således 85% af de fuldtidsbeskæftigede, der servicerer erhvervsturister. Inden for overnatningssteder er 59% af arbejdspladserne relateret til erhvervsturisme. Kyst- og naturturisme bidrager i højere grad til beskæftigelse i detailhandlen og blandt virksomheder inden for kultur, forlystelser og sport. Beskæftigelsen som følge af storbyturisme er derimod mere jævnt fordelt på brancher.

Tabel 2

Erhvervsturisme udgør knap halvdelen af den turismerelaterede beskæftigelse i turismeerhverv

Fuldtidsbeskæftigede fordelt på segmenter

	Kyst- og naturturisme	Storbyturisme	Erhvervsturisme
Alle brancher	39%	22%	38%
Turismeerhverv	33%	21%	47%
Overnatningssteder	23%	18%	59%
Restauranter og værtshuse	41%	25%	34%
Transportvirksomheder	8%	8%	85%
Rejseservice	5%	10%	85%
Kultur, forlystelser og sport	61%	30%	9%
Detailhandel	63%	27%	11%
Andre brancher	52%	26%	22%

Kilde: Det Nationale Turismeforum (2019), VisitDenmark (2020) og egne beregninger.

Overordnet gør den samme fordeling sig gældende, når man betragter værditilvæksten. 41% af værditilvæksten skabt pga. turisme skyldes erhvervsturister. I transportvirksomheder og rejseservice udgør erhvervsturisme tilsvarende 87% og 84% af den samlede værditilvækst pga. turisme. Kyst- og naturturisme bidrager med 59% af værditilvæksten i kultur, forlystelser og sport. I detailhandlen og andre brancher skyldes over halvdelen af den turismerelaterede værditilvækst kyst- og naturturisme.

Tabel 3

Erhvervsturisme skaber over halvdelen af den turismeskabte værditilvækst i turismeerhverv

Bruttoværditilvækst fordelt på branchegrupper

	Kyst- og naturturisme	Storbyturisme	Erhvervsturisme
Alle brancher	36%	33%	41%
Turismeerhverv	25%	20%	55%
Overnatningssteder	21%	21%	58%
Restauranter og værtshuse	38%	27%	35%
Transportvirksomheder	6%	7%	87%
Rejseservice	5%	11%	84%
Kultur, forlystelser og sport	59%	33%	9%
Detailhandel	60%	27%	12%
Andre brancher	50%	26%	24%

Kilde: Det Nationale Turismeforum (2019), VisitDenmark (2020) og egne beregninger.

Kyst- og naturturismen er geografisk i høj grad langs kysterne

Hvor storbyturismen og erhvervsturismen i høj grad er placeret i de største byer, er kyst- og naturturismen derimod i langt højere grad placeret langs kysterne, hvor sommerhusene ligger

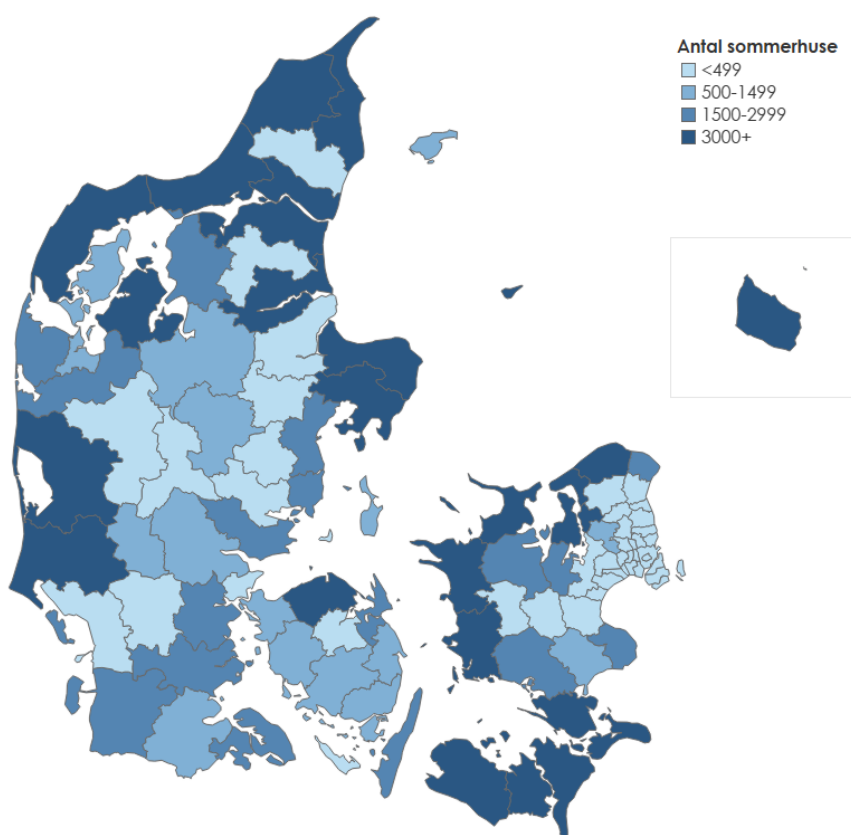
pga. den kort afstand til havet. De fleste sommerhuse er – i hele landet – oftest placeret langs kysten, jf. figur 7.

I Odsherred Kommune, som er den kommune i Danmark med flest sommerhuse, ligger der omkring 28.000 sommerhuse. I Gribskov og Syddjurs er der henholdsvis 15.000 og 11.000 sommerhuse, hvilket gør dem til de kommuner, der har flest sommerhuse efter Odsherred. Kommuner som Kalundborg, Halsnæs og Jammerbugt har også langt over 3.000 sommerhuse.

Figur 7

Der er flest sommerhuse i Odsherred Kommune efterfulgt af Gribskov Kommune og Syddjurs Kommune

Antal sommerhuse fordelt på kommuner



Kilde: Danmarks Statistik (2020).

4 Effekter af en fast Kattegatforbindelse

I dette afsnit beskriver vi, hvordan en fast Kattegatforbindelse vil påvirke turismeerhvervet. Først beskriver vi de overordnede effekter af en fast forbindelse over Kattegat. Dernæst præsenterer vi hovedresultaterne fra vores analyse, efterfulgt af effekterne for kyst- og naturturisme, storbyturisme og erhvervsturisme.

Tilgang

I opgørelsen af en fast Kattegatforbindelses effekt på turismeerhvervet har vi gjort brug af både en kvantitativ og kvalitativ tilgang. I boksen herunder giver vi en kort beskrivelse af de forskellige kilder, vi bruger i analysen.

Kilder

Interviews

Vi har interviewet følgende aktører inden for branchen. Tilsammen har de kendskab til de forskellige turismesegmenter og geografiske områder, vi har med i analysen:

- Pia Lange Christensen, direktør, VisitAarhus
- Carlos Villaro Lassen, direktør, og Poul Fejer Christiansen, vicedirektør, Feriehusudlejernes Brancheforening
- Lars Ramme Nielsen, chef for turisme og oplevelsesøkonomi, Dansk Erhverv

For hver af de tre turismesegmenter (se afsnit 3) havde vi opstillet en række hypoteser, som blev gennemgået under interviewene. Aktørerne havde mulighed for at komme med deres synspunkter og holdninger til hver hypotese, samt bidrage med forslag til yderligere hypoteser. Hypoteserne kan findes i Bilag B: Hypoteser.

Data fra Transportvaneundersøgelsen og Landstrafikmodellen

Vi opgør effekten på turiststrømme og rejsetider for bil og tog mellem udvalgte relationer, som afspejler turismesegmenterne i analysen. Vi har gjort brug af dataudtræk fra både Transportvaneundersøgelsen og Landstrafikmodellen til at opgøre effekterne.

Data fra VisitDenmark

Vi bruger data fra VisitDenmark til at opgøre beskæftigelse og omsætning, fordelt på branchegrupper, som følge af forbruget (direkte effekter) i hvert turismesegment.

4.1 Overordnede effekter af en fast forbindelse over Kattegat

En fast forbindelse giver kortere rejsetid

En fast Kattegatforbindelse vil først og fremmest gøre det hurtigere for rejsende at komme frem til deres rejsemål. Besparselsen i rejsetid er ikke ligeligt fordelt på tværs af rejsestrømme i Danmark. Særligt rejsetiden mellem København og Aarhus vil blive reduceret. På tilsvarende vis vil en fast forbindelse gøre det hurtigere at komme til Samsø fra både Jylland og Sjælland, jf. figur 8.

Figur 8 Rejsetid i dag (via Storebælt og Odden-Aarhus) og med en fast forbindelse (via Samsø)



Kilde: Landstrafikmodellen (2020), Google Maps.

Rejsende mellem København og Aarhus kan spare ca. 1 time i bil og ca. 1,5 time med tog, hvis en fast forbindelse etableres, mens rejsende til Samsø sparer en færgeoverfart på 60 minutter fra Jylland eller 90 minutter fra Sjælland.

Rejsetid og pris er afgørende for, hvor mange turistrejser der foretages. Prisen består både af prisen for at køre over broen og omkostningerne ved at køre i bil, fx brændstof. Tilsvarende har prisen for tog- og busbilletter betydning for de kollektivt rejsende.

Det er på nuværende tidspunkt ikke besluttet, hvad prisen for at benytte den faste Kattegatforbindelse skal være. Vi har derfor forudsat, at den samlede pris, inkl. fx brændstof, er uændret i forhold til de relevante alternativer. Hvis det bliver billigere, vil det give anledning til yderligere vækst i turismen ud over det, vi har beskrevet i dette afsnit.

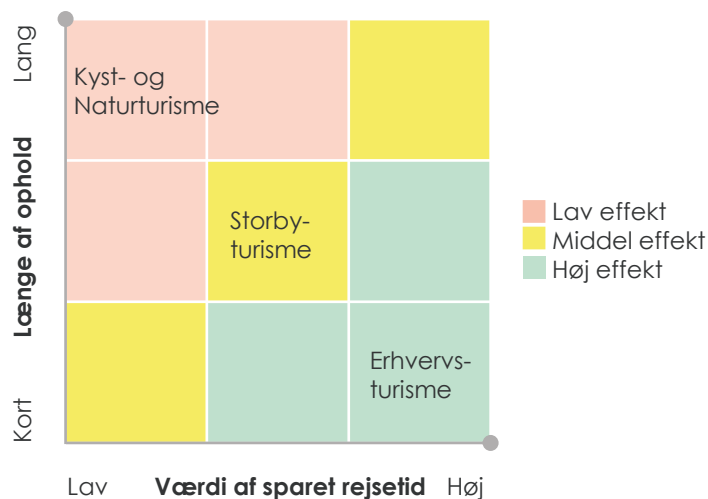
Erhvervsturismen påvirkes mest af kortere rejsetid

Kortere rejsetid vil påvirke alle turister, om end i forskelligt omfang. De turister, der særligt vil blive påvirket, er dem, der tager korte ture, og dem, der har en høj betalingsvillighed for reduceret rejsetid. Korte ture bliver påvirket mere, fordi rejsetiden til og fra destinationen udgør en større del af feriens samlede længde, mens betalingsvilligheden typisk varierer med folks indkomst.¹ Vi forventer derfor, at det særligt er korte ture (fx endagsture) og ture i segmenter, hvor der er høj betalingsvillighed for sparet rejsetid, der vil blive påvirket af en fast Kattegatforbindelse.

Samlet set forventer vi, at det særligt er erhvervsturisme, der bliver påvirket af en fast Kattegatforbindelse, mens storbyturisme vil blive påvirket i middelhøj grad, og kyst- og naturturisme vil blive påvirket i mindre grad, jf. figur 9.

¹ Der regnes typisk med en indkomstelasticitet for værdien af sparet rejsetid på -1, hvilket betyder, at personer med fx 10% højere indkomst i gennemsnit er villige til at betale 10% mere for kortere rejsetid.

Figur 9

Effekt af kortere rejsetid på antallet af turister afhængig af opholdets længde og segment

Kilde: Incentive.

Vores vurdering af effekterne er baseret på, at særligt kyst- og naturturisme har et lavere døgnforbrug pr. person og en væsentligt længere gennemsnitlig opholdslængde end de to andre segmenter, jf. tabel 4. Vi forventer, at der er en stærk sammenhæng mellem døgnforbrug pr. person og værdi af sparet rejsetid. Til sammenligning anvendte trafikmodellen, der blev brugt til trafikanalyserne af den faste forbindelse over Femern Bælt, en samlet rejseomkostning, inkl. tid, for ferierejsende, der udgjorde 13% af værdien for erhvervsrejsende (Intraplan og BVU, 2014). Omvendt vil en ændring i rejseomkostningerne, dvs. udgifter til fx brændstof og broafgifter, lavere pris have størst betydning for kyst- og naturturismen og mindst betydning for erhvervsturismen.

Tabel 4

To centrale forskelle mellem de tre turismesegmenter

	Kyst- og naturturisme	Storbyturisme	Erhvervsturisme
Døgnforbrug pr. person	774 kr.	1.930 kr.	2.908 kr.
Opholdslængde (2017-tal)	5,3 overnatninger	2,5 overnatninger	2,0 overnatninger

Kilder: (VisitDenmark, 2020b), (VisitDenmark, 2020c), ("Erhvervsturismen i Danmark" 2020) og (VisitDenmark, 2018a)
 Note: Opgjort som et vægtet gennemsnit af udenlandske og danske døgnforbrug og opholdslængde.

Der kan dog være delsegmenter af kyst- og naturturismen, hvor effekten er højere. Det kan fx være korte ophold på badehotel, hvor både opholdslængde og døgnforbrug i højere grad ligner gennemsnittet for erhvervsturisme. Flere men kortere ophold er en tendens, man har set de seneste år, jf. (VisitDenmark, 2018a). Eksempelvis faldt det gennemsnitlige antal overnatninger

blandt kyst- og naturturister med 0,4 fra 2014 til 2017, jf. (VisitDenmark, 2019). I vores interviews nikkes der genkendende til denne udvikling som en længerevarende tendens.

Storebæltsforbindelsen gjorde det hurtigere for sjællændere at nå Vestkysten i Syddanmark

Da Storebæltsforbindelsen åbnede, blev rejsetiden kortere mellem Sjælland og de sydlige destinationer på Vestkysten, fx Blåvandshuk. I flere af vores interview blev det påpeget, at det bidrog til, at sjællændere i højere grad valgte den sydlige del af Vesterhavet frem for den nordjyske del.

Ser man på det samlede tal for danske turisters overnatninger opdelt på regioner før og efter åbningen af Storebæltsbroen, kan denne forklaring ikke afvises. Væksten i antallet af turister i Region Syddanmark var således ca. 0,5 %-point højere end i Nordjylland, i både de fem år før og efter Storebæltsforbindelsen åbnede, jf. tabel 5. Ser vi i stedet på en tiårsperiode efter Storebæltsforbindelsens åbning, var væksten i Syddanmark 1 %-point højere end i Nordjylland. Det kan skyldes, at Syddanmark set over en længere periode blev relativt mere attraktiv. Samtidig steg væksten i overnatninger i Region Midtjylland efter Storebæltsforbindelsens åbning, set over både en fem- og en ti-års-periode. Det kan dog også være andre faktorer, som har påvirket udviklingen i de regionale vækstrater.

Tabel 5

Gennemsnitlig årlig vækst i danske turisters overnatninger

	1993-1997	1998-2002	1998-2008
Åbning af Storebæltsbroen	5 år før	5 år efter	10 år efter
Hele landet	2,0 %	1,4 %	4,0 %
Region Hovedstaden	2,8 %	1,8 %	4,4 %
Region Sjælland	-0,2 %	1,2 %	3,4 %
Region Syddanmark	3,2 %	1,6 %	4,4 %
Region Midtjylland	1,1 %	1,4 %	3,9 %
Region Nordjylland	2,7 %	1,0 %	3,4 %

Kilde: Statistikbanken (2020).

Note: I opgørelsen indgår alle former for turisme og overnatning.

Kapaciteten sætter en grænse for væksten i højsæsonen på kort sigt

Effekterne af en fast Kattegatforbindelse er på kort sigt begrænset af kapaciteten. Det er særligt tilfældet i højsæsonen, der er karakteriseret ved høj eller fuld udnyttelse af kapaciteten.

Herunder har vi som eksempel beskrevet, hvordan kapacitet har betydning for sommerhusmarkedet.

Selvom hele kapaciteten på sommerhusmarkedet mange steder er udnyttet i højsæsonen, er der dog på kort sigt flere muligheder, som kan tages i brug for at imødekomme en voksende kyst- og naturturisme. Tre oplagte muligheder er:

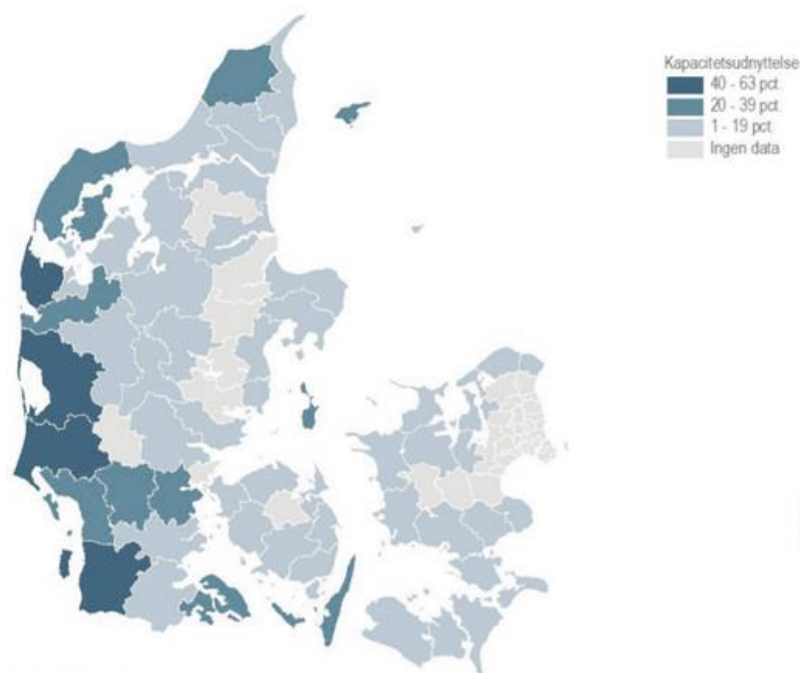
1. Bedre udnyttelse af områder med ledig kapacitet
2. Flere udlejninger og delebrug af eksisterende sommerhuse
3. Flere turister uden for højsæsonen, hvor der er ledig kapacitet.

I vores interviews nævnte flere, at udnyttelsen af sommerhuskapaciteten kan forbedres. Kapacitetsudnyttelsen kan opgøres som det maksimale antal udlejede sommerhuse i en periode i højsæsonen i forhold til antallet af sommerhuse.

Kapacitetsudnyttelsen er størst i de midt- og sydjyske kommuner foruden Bornholm, jf. figur 10. I de områder udnyttes 40-63% af sommerhuskapaciteten, når flest sommerhuse er udlejet. I samtlige nordjyske kommuner er kapacitetsudnyttelsen mellem 1-19%, på nær i kommunerne Hjørring, Thisted og Morsø, hvor kapacitetsudnyttelsen er mellem 20-39%. Med den nuværende sommerhuskapacitet er der altså mulighed for at imødekomme en voksende turisme, hvis den ledige sommerhuskapacitet i de nordjyske kommuner udnyttes bedre. Det er samtidig kommuner, hvor der er mange sommerhuse, jf. figur 7 i afsnit 3.

Figur 10

Kapacitetsudnyttelse af sommerhuse i 2018



Kilde: Danmarks Statistik (2018).

Note: I opgørelsen indgår der ikke sommerhusejere, som udlejer privat uden om feriehusudlejningsbureauerne.

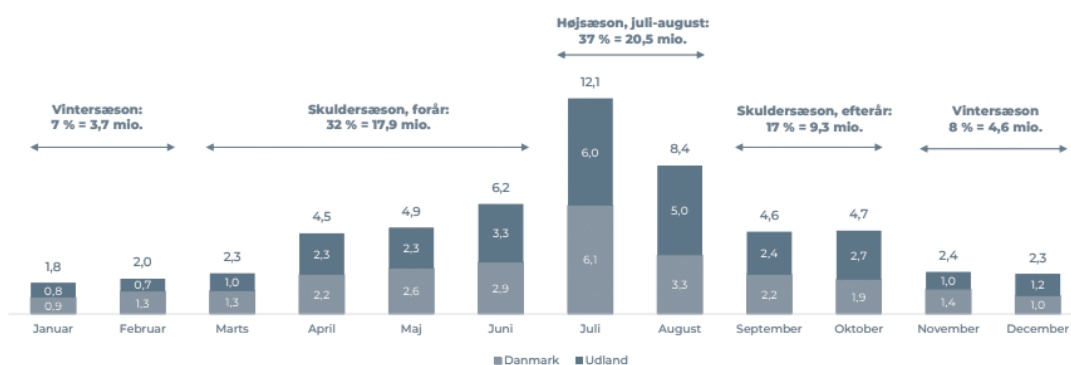
En anden mulighed er øget udlejning af de eksisterende sommerhuse. Det vil typisk ske som et resultat af øget efterspørgsel, der påvirker prisen i opadgående retning og derved øger afkastet af at udleje ens sommerhus. Men det kan også øget deling af sommerhuse, fx ved sameje mellem flere personer.

En tredje mulighed er at øge turismen uden for højsæsonen. Ser man på den årlige fordeling af turisternes overnatninger, ligger langt størstedelen i højsæsonen fra juli til august. I 2019 blev 37% af de samlede overnatninger foretaget i højsæsonen, jf. figur 11. Særligt i vintersæsonen (november-februar) er antallet af overnatninger markant lavere sammenlignet med højsæsonen. Sommerhuskapaciteten kan potentielt være den samme i alle sæsoner, og der er derfor potentiale for, at den samlede turisme kan vokse, hvis det lykkes at re-allokere eller tiltrække turister uden for højsæsonen.

Turisme er i høj grad drevet af vejret, særligt inden for kyst- og naturturisme. Det danske vejr begrænser derfor muligheden for at re-allokere eller tiltrække nye turister uden for højsæsonen. Lykkes det, at tiltrække turister til perioderne uden for højsæsonen, vil det derfor sandsynligt være i skuldarsæsonen fra marts-juni og september-oktober. Udover vejret spiller placeringen af ferieperioderne i Danmark og udlandet også en afgørende faktor. Det begrænser muligheden for at tiltrække turister uden for højsæsonen.

Figur 11

Turisternes overnatninger i alle sæsoner



Kilde: Statistikbanken (2020).

Note: I opgørelsen indgår alle former for turisme og overnatning.

Hvis det lykkes at forbedre udnyttelsen af den nuværende sommerhuskapacitet eller tiltrække flere turister uden for højsæsonen, er det en gevinst, som turismeerhvervet samlet set vil få gavn af. Det skyldes, at flere turister vil øge omsætningen i turismeerhvervet på tværs af branchegrupper.

I nogle områder vil bedre udnyttelse af den nuværende sommerhuskapacitet være tilstrækkelig, mens det vil være nødvendigt at øge sommerhuskapaciteten i andre områder for at opnå den fulde effekt af en fast Kattégatforbindelse. Tidshorisonten for en udvidelse af den nuværende sommerhuskapacitet afhænger af en række forhold, bl.a. indtjeningsmulighederne ved udlejning og kommunernes lokalplaner, der sætter rammerne for, hvor der kan bygges nye sommerhuse.

En fast Kattegatforbindelse vil primært have betydning for danske turister

Det er primært danske turister, som vil nyde gavn af en fast Kattegatforbindelse. Det skyldes, at en fast forbindelse i høj grad vil reducere rejsetiden mellem den nordlige del af Sjælland og Jylland, som mange danske turister vil have fordel af. En vigtig undtagelse er Samsø.

De udenlandske turister i Danmark kommer hovedsageligt fra Tyskland (58%), Norge (8%) og Sverige (6%), jf. Statistikbanken (2020). Over halvdelen af turisterne (55%) holder ferie i Region Midtjylland og Region Syddanmark, mens knap en tredjedel (27%) holder ferie i Region Hovedstaden.

Den hurtigste måde for de udenlandske turister fra Tyskland og Norge at komme til disse fire regioner (ekskl. til Samsø) på er upåvirket af en fast Kattegatforbindelse, da den hurtigste rute med en fast forbindelse over Kattegat enten ikke krydser Storebælt-Kattegat-snittet eller er via Storebæltsforbindelsen, jf. tabel 6. Åbningen af Femern-forbindelsen påvirker kun i meget begrænset omfang antallet af turister på Kattegatforbindelsen, da den hurtigste vej for langt de fleste tyske turister, der skal til Jylland, stadig vil være via landgrænsen i Sønderjylland.

For udenlandske turister, der vil til Samsø, er der derimod store rejsetidsbesparelser ved en fast forbindelse. For de vigtige nærområder i Tyskland er rejsetidsbesparelsen således ca. 20-25%. Og den er endnu større, jo nærmere den danske grænse de kommer fra. Også rejsende fra Skåne og turister, der lander i Københavns Lufthavn CPH, vil opnå store rejsetidsbesparelser, når en tur til Samsø ses som en selvstændig deltur fra København.

Rejsende fra Skåne til Region Nordjylland vil opnå en rejsetidsbesparelse på ca. 20%, afhængig af det præcise afrejsested og destination, mens rejsetidsbesparelsen til Region Midtjylland er 0-20%, typisk højest omkring Aarhus og lavest i den sydvestlige del af regionen. Fra resten af Sverige til Region Nordjylland er der ingen effekt, da det typisk stadig vil være hurtigere at benytte færgerne mellem Vestsverige og Jylland, Varberg/Halmstad-Grenå eller Göteborg-Frederikshavn. Endelig vil udenlandske turister, der ankommer med fly til CPH, opnå rejsetidsbesparelser på op til 30% til Region Nordjylland og op til 40% til Region Midtjylland.

Tabel 6

Reduktion i rejsetid som følge af en fast Kattegatforbindelse for udenlandske turister med bil

De oplyste reduktioner i rejsetider er eksempler på typiske gevinster.

Område	Region Syddanmark	Region Midtjylland Ekskl. Samsø	Samsø	Region Nordjylland	Region Hovedstaden
Vestlige Nordtyskland	Ingen effekt ²	Ingen effekt ²	Ca. 25%	Ingen effekt ²	Ingen effekt ¹
Østlige Nordtyskland	Ingen effekt ²	Ingen effekt ²	Ca. 20%	Ingen effekt ²	Ingen effekt ²
Skåne	Ingen effekt ¹	0-20%	Ca. 30%	Ca. 20%	Ingen effekt ²
Resten af Sverige	Ingen effekt ¹	0-20%	Ca. 20-30%	Ingen effekt ³	Ingen effekt ²
Norge	Ingen effekt ²	Ingen effekt ²	Ca. 10%	Ingen effekt ²	Ingen effekt ²
Flyrejsende fra CPH	Ingen effekt ¹	0-40%	Ca. 50%	Ca. 25-30%	Ingen effekt ²

Kilde: Incentive baseret på Landstrafikmodellen og Google Maps.

Note: ¹ Bruger Storebæltsforbindelsen. ² Krydser ikke Storebælt-Kattegat-snittet.

Ovenstående resultater er baseret på en turistrejse til én destination. Nogle turister besøger dog flere destinationer. Blandt kyst- og naturturister er der 38% af de udenlandske turister, som besøger flere områder i Danmark i løbet af deres ferie, jf. (VisitDenmark, 2019). Typisk er det andre kyst- og naturdestinationer, som besøges, og i mindre grad storbyer. Blandt udenlandske turister i Jylland er det typisk andre destinationer i Jylland, der besøges i forbindelse med en ferie. Af de udenlandske turister i Sydjylland besøger 10% også København, mens det gælder under 7% af de udenlandske turister i Midt- og Nordjylland. Andelen af turister på Sjælland, der besøger destinationer i Jylland, er ligeledes under 7%.

Blandt udenlandske storbyturister i København besøger 2% også Sydøstjylland og færre end 2% resten af Jylland. For erhvervsturismen har vi ikke oplysninger om andelen, der besøger flere destinationer. Vi forventer dog, at det er lavt, da det gennemsnitlige antal overnatninger er 1,9, jf. tabel 4.

Det er således kun en mindre del af de udenlandske turister, der foretager kombinationsrejser på tværs af Kattegat, og hvor en Kattegatforbindelse derfor vil have en effekt.

Synergi eller konkurrence

En fast Kattegatforbindelse kan påvirke turismeerhvervet gennem to overordnede effekter: En synergieffekt og en konkurrenceeffekt.

Med en synergieffekt menes, at en fast Kattegatforbindelse vil stimulere forbruget af ydelser og services i turismeerhvervet og dermed øge den samlede omsætning. Det kan enten ske ved at tiltrække flere udenlandske turister, eller ved at de danske turister bruger flere penge.

Med konkurrenceeffekten menes der derimod, at konkurrencen mellem udbydere af ydelser og services vil blive intensiveret. Det vil medføre, at turismen og omsætningen vil stige i nogle

områder, mens den vil falde i andre områder. Omfordelingen mellem områder afspejler et ændret valg for turisterne og er derfor en gevinst for dem.

Vi forventer, at konkurrenceeffekten vil være størst for de services og ydelser, der ligner hinanden, og hvor den væsentligste forskel er forskellen i rejseomkostninger og -tid. Det er teoretisk underbygget af Hotellings model for konkurrence, der netop siger, at virksomheder ønsker at differentiere sig for at undgå priskonkurrence, jf. Hotelling (1929). For de services og ydelser, der ligner hinanden, vil det være udbyderne med det dårligste match mellem produkt og pris, som vil tabe på en fast Kattegatforbindelse.

Omvendt forventer flere af de personer, vi har interviewet, at en fast Kattegatforbindelse vil have en positiv synergieffekt på markedet for attraktioner og besøgsmaal. Særligt for mere nicheprægede attraktioner og besøgsmaal, hvor der ikke findes nogen umiddelbare substitutter. Det kan for eksempel være Den Gamle By i Aarhus. Med en fast Kattegatforbindelse bliver det hurtigere at rejse til museet fra flere områder i Danmark, og besøgende, som tidligere har afholdt sig fra at besøge museet, vil nu gøre det på grund af den kortere rejsetid.

Det er vanskeligt her at opgøre, om det er synergi- eller konkurrenceeffekten, som kommer til at dominere samlet set. Det vil variere på tværs af ydelser og services. Vi forventer dog, at konkurrenceeffekten vil være den dominerende effekt, og at synergieffekten vil være underordnet. Det understøttes af, at det er få af de udenlandske turister, der påvirkes af en fast Kattegatforbindelse.

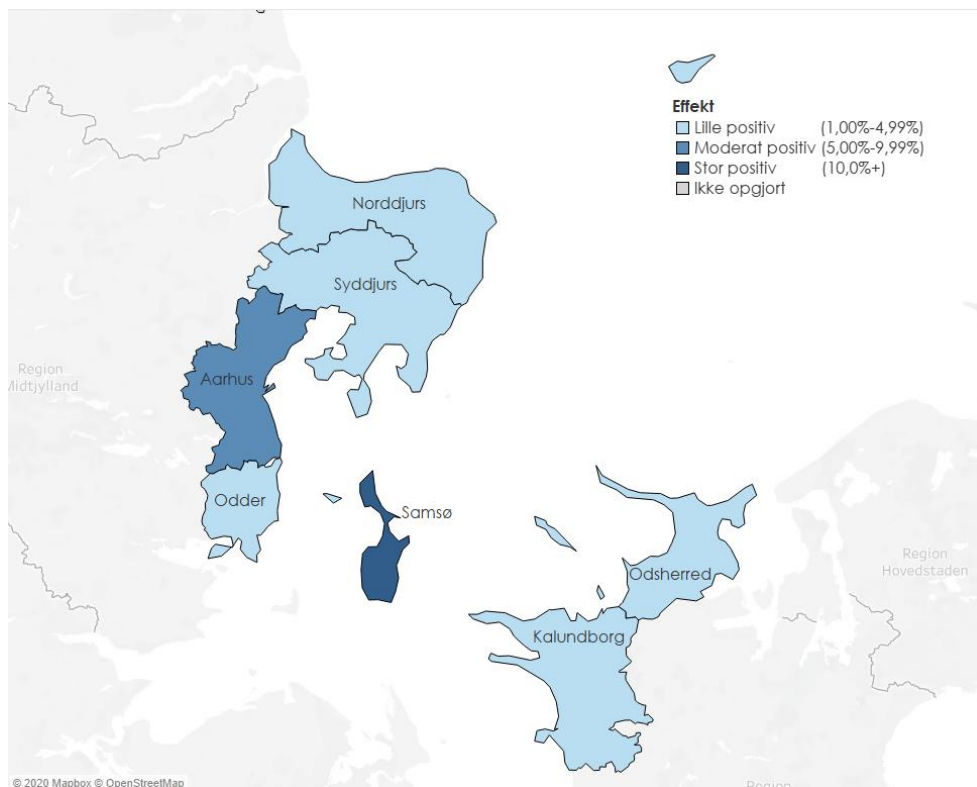
4.2 Hovedresultater

Samsø oplever den største vækst i turismen

Den største effekt på turismen forventes i kommunerne nær den faste Kattegatforbindelse og særligt på Samsø, hvor væksten forventes at være et godt stykke over 10%, jf. figur 12. I Aarhus forventes effekten på turismen at være moderat positiv, mens den forventes at være lille i de øvrige kommuner. Det skyldes, at en fast Kattegatforbindelse vil gøre det lettere at rejse til særligt de kommuner, da rejsetiden forkortes.

I opgørelsen er der ikke taget højde for konkurrenceeffekten, eller om der er tilstrækkelig kapacitet. Konkurrenceeffekten kan fx være den negative effekt for Odsherred eller Kalundborg, hvis flere sjællændere vælger at tage i sommerhus i Jylland i stedet for i Odsherred eller Kalundborg.

Figur 12

Forventet effekt på turismeomsætning og -beskæftigelse i kommunerne nær den faste Kattegatforbindelse

Kilde: Incentive.

Særligt på Samsø forventer vi, at en fast Kattegatforbindelse vil betyde flere turister med dertilhørende større omsætning og beskæftigelse. Vi vurderer, at Samsø vil få ca. 60% flere turister. Med udgangspunkt i beregninger for ferierejsende bosat i hovedstaden kan der dog herfra komme ca. 200% flere turister. Vurderingen, som er uddybet i afsnit 4.3, er baseret på ændringen i rejsetid alene og er behæftet med stor usikkerhed. Effekten er i høj grad drevet af de store rejsetidsbesparelser, som en fast Kattegatforbindelse vil medføre. Hvor det i dag tager 3-4 timer at køre i bil fra København til Samsø via færger fra Kalundborg, tager samme tur med en fast forbindelse ca. 1 time og 40 minutter.

Flere turister vil øge omsætningen og skabe nye arbejdspladser både i brancher inden for turismeerhvervet, men også i brancher, som ikke er direkte rettet mod turisme. Effekten på omsætningen og antal arbejdspladser er dog størst inden for turismeerhvervet, da 60% af turisternes forbrug går til produkter i turismeerhvervet, jf. VisitDenmark (2020).

Syddjylland og Fyn får færre turister

Med en fast Kattegatforbindelse vil mobiliteten i store dele af Danmark blive forbedret, jf. figur 13. Den største reduktion i rejsetiden er i Kattegatkorridoren, dvs. til og fra den nordøstlige del af Jylland og Midt- og Nordsjælland. For rejser til det sydlige Jylland påvirkes rejsetiden i praksis ikke (under 1% i gennemsnit), mens rejsetiden reduceres en smule (under 2,5% i gennemsnit) for rejser til og fra Fyn og Trekantområdet pga. mindre trængsel på bl.a. E20-motorvejen over Fyn.

Når rejsetiden reduceres til nogle destinationer, fx Nordjylland, men ikke til andre, medfører det en ændring i rejsemønsteret hen imod de destinationer, hvor rejsetiden er blevet kortere. Vi forventer derfor, at antallet af danske turister vil falde i det sydlige Jylland og på Fyn.

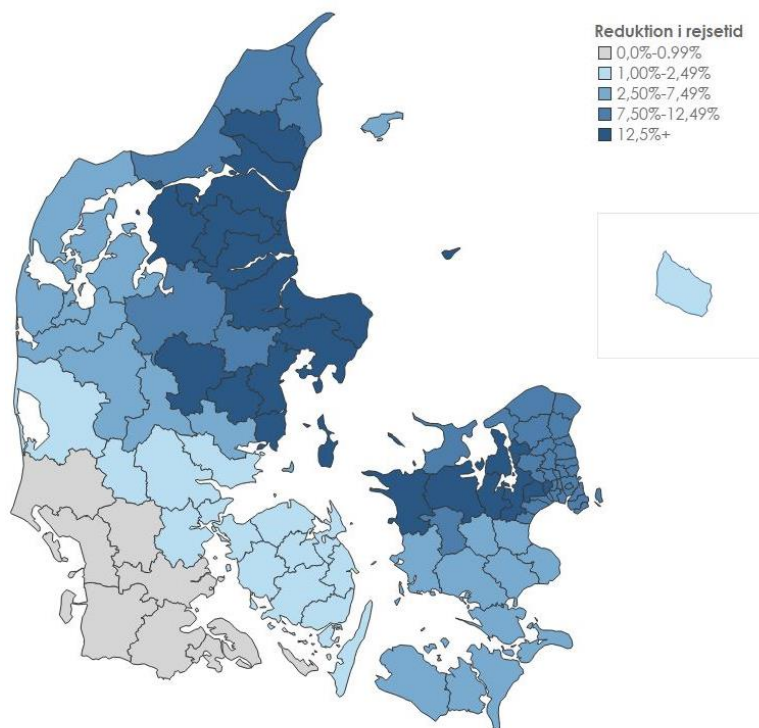
Det understøttes af vores interviews, hvor flere peger på, at de forventer, at særligt sommerhusområder i den sydlige del af Jylland ved Vesterhavet vil opleve et fald i efterspørgslen fra danske turister, mens erhvervsturismen på Fyn og i Trekantområdet vil mærke øget konkurrence fra Aarhus og København, som kommer til at stå endnu stærkere, hvis en fast Kattegatforbindelse etableres.

Ændringen i turiststrømmene afhænger dog også af en række andre faktorer, som fx områdernes stedbundne kvaliteter og ikke mindst priserne på bl.a. leje af sommerhus. Samtidig kan udenlandske turister, fx tyskere, som særligt i det sydlige Jylland er en væsentlig gruppe, eventuelt opveje mindre indenlandsk efterspørgsel.

Figur 13

Reduktion i rejsetid med bil som følge af en fast Kattegatforbindelse

For hver kommune viser kortet den gennemsnitlige reduktion i rejsetid til alle andre kommuner



Kilde: Incentive på baggrund af Landstrafikmodellen (2020).

Størst effekt for storbyturismen

Væksten i turister i kommunerne nær en fast Kattegatforbindelse (se figur 12) er procentvis stort set lige stor på tværs af alle tre segmenter, når alle kommunerne ses under et. Fordelingen på tværs af kommunerne er dog væsentligt forskellig, da storbyturismen (udelukkende) og erhvervsturismen (primært) er i Aarhus kommune, men kyst- og naturturismen derimod er i alle de andre kommuner.

Flere turister vil øge omsætningen, især blandt brancher i turismeerhvervet, hvor overnatningssteder, restauranter og transportvirksomheder forventes at opleve den største vækst i omsætningen. Den turismerelaterede omsætning vil også vokse i detailhandlen og andre brancher, i takt med at turismen vokser.

En forbindelse med jernbane er særligt til gavn for storby- og erhvervsturismen

Det primære transportmiddel for kyst- og naturturister er bil, hvor 93% anvender bil til at nå deres destination, jf. tabel 1. Det er derfor særligt storbyturister og til dels erhvervsturister, som vil nyde gavn af en forbindelse med jernbane. For erhvervsturister kan særligt højklasset

kollektiv transport være attraktivt, hvis det giver mulighed for at udnytte transporttiden til at arbejde. Det kræver dog hurtige forbindelser, da erhvervsturisterne samtidig har en høj betalingsvillighed for at reducere rejsetiden.

Vi forventer derfor, at en fast jernbaneforbindelse over Kattegat særligt vil have betydning for storby- og erhvervsturismen i Aarhus og København. En jernbaneforbindelse kan dog også have betydning andre steder, fx på Samsø, hvor der er mulighed for at tiltrække de familier, der ikke har adgang til bil. Det kræver dog, at den faste jernbaneforbindelse understøttes af gode muligheder for at komme fra stationen til den endelige destination.

4.3 Kyst- og naturturisme

Samsø kan opleve stor vækst, hvis kapaciteten øges

Vi forventer, at en fast Kattegatforbindelse vil have en særlig stor effekt på turismen på Samsø. Der er dog stor usikkerhed forbundet med, hvor stor effekten er.

Vi har anvendt to tilgange til at opgøre effekten som følge af, at rejsetiden reduceres. Den ene opgørelse er baseret på data fra Landstrafikmodellen. Her finder vi, at antallet af turister på Samsø samlet set vil stige med ca. 60%. Metoden fremgår af afsnit 6.

Den anden tilgang er baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen, hvor vi har opgjort sammenhængen mellem rejsetid og antal rejser med udgangspunkt i personer bosat i hovedstadsområdet. I opgørelsen indgår kun personer, hvis formål med dagens rejse har været relateret til turisme. Her er væksten som følge af en fast Kattegatforbindelse ca. 215%, dvs. ca. 3,5 gange højere, jf. figur 14. Det betyder, at hvis en fast Kattegat forbindelse etableres, vil personer med bopæl i hovedstadsområdet tage på over tre gange så mange turisme-relateret rejser til Samsø. Hvis personer bosat i Aarhus har samme rejseprofil som folk i hovedstadsområdet, svarer det til, at en fast Kattegatforbindelse vil øge antallet af turister fra Aarhus med ca. 60%. Samlet set vurderer vi derfor med væsentlig usikkerhed, at den samlede effekt på antallet af turister på Samsø vil være ca. 60%.

En del af væksten i antallet af turister vil skyldes korte ferierejser, fx endags- og weekendture. Vi har ikke haft adgang til data, der kan belyse, i hvor høj grad det er tilfældet. Det har dog væsentlig betydning. Vi forventer således, at væksten i det samlede antal turisdage (antal turister gange antal dage, deres ophold varer) er lavere end i ovenstående bud på væksten i antallet af turister.

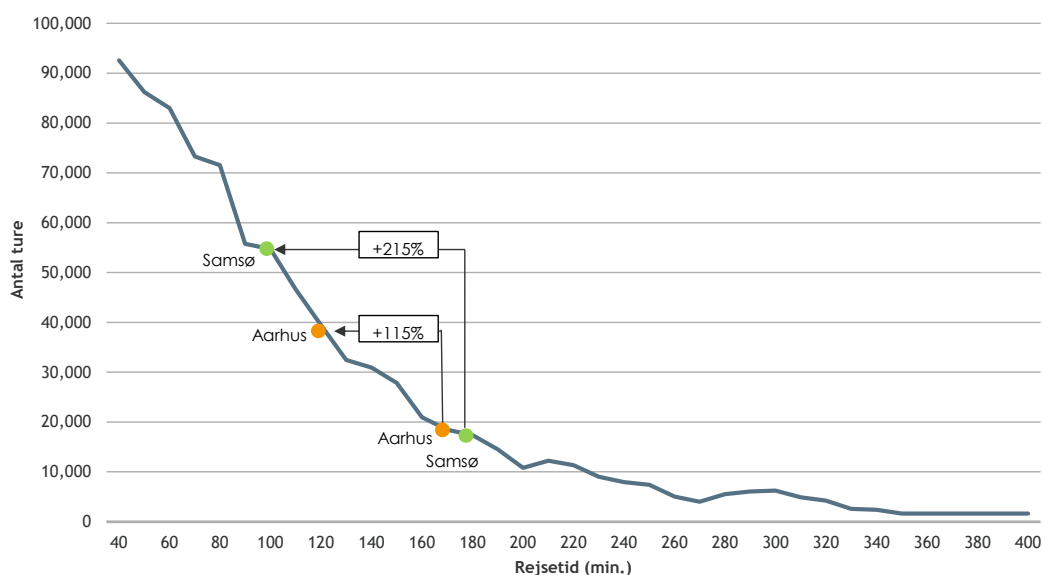
For begge tilgange gælder det, at de er behæftet med stor usikkerhed, da de alene er baseret på ændringen i rejsetiden og ikke tager højde for hverken konkurrenceeffekten, kapaciteten på Samsø, eller hvordan en fast Kattegatforbindelse vil påvirke Samsø på andre måder. Dialog med interessenter på Samsø har bl.a. afdækket en bekymring for forbindelsens betydning for øens naturværdier. Naturværdi er med til at tiltrække kyst- og naturturister, og en forringelse af øens naturværdi kan derfor have en negativ effekt på turismen. Vi vurderer dog, at den positive effekt er størst, og turismen vil derfor samlet set vokse, i den udstrækning sommerhuskapaciteten

tillader det. Derudover indgår der ikke erhvervsturister i opgørelsen af sammenhængen mellem rejsetid og antal rejser.

Figur 14

En fast Kattegatforbindelse vil øge antallet af ferierejser til Samsø med op mod 215%

Antal rejser fra København med ferieformål, 2006-2019



Kilde: Incentive på baggrund af Transportvaneundersøgelsen (2020).

Note: Baseret på respondenter i årene 2006-2019 med bopæl i hovedstaden og rejseformål 'sommerhus/kolonihave' eller 'ferie/udflugt'.

På kort sigt vil sommerhuskapaciteten lægge en dæmper på væksten i antallet af turister. Den nuværende sommerhuskapacitet på Samsø består af omtrent 1.000 sommerhuse, jf. Danmarks Statistik (2018). Hvis den fulde effekt af en fast Kattegatforbindelse skal realiseres, vil det kræve, at kapaciteten udvides for at kunne imødekomme den øgede efterspørgsel. Samsø har dog i dag relativt få sommerhusområder sammenlignet med længden af kyststrækningen. Det største område ligger på Nordsamsø ved Mårup Østerstrand. Som skitseret i afsnit 4.1 kan kapaciteten udover nybyggeri øges ved øget udlejning, delebrug af eksisterende huse og øget brug uden for højsæsonen.

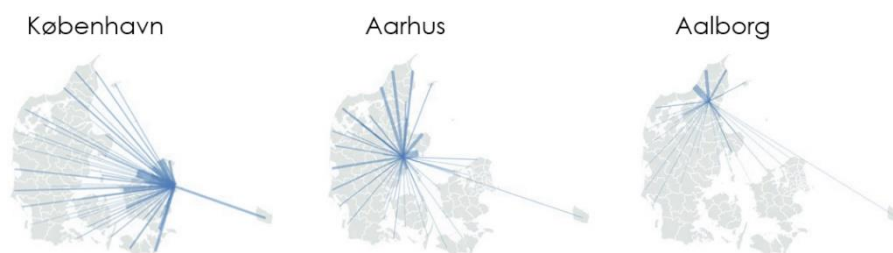
Den øgede turisme, som følger af en fast Kattegatforbindelse, kan medvirke til øgede priser på sommerhuse. Det kan udelukke nogle sommerhuskøbere, fordi priserne bliver for høje. Det er usikkert, hvordan en fast Kattegatforbindelse vil påvirke typen af turister, som vælger at afholde deres ferie på Samsø. Det virker dog sandsynligt, at sammensætningen af turister vil ændres i takt med at øen udvikles, og nye attraktioner tilbydes.

Nordjylland og Djursland vil få flere gæster fra Østdanmark på bekostning af bl.a. Syddjylland

Etableres en fast Kattegatforbindelse, vil turisternes rejsestrømme ændre sig. Ændringen vil ske over en årrække, hvor turisterne tilpasser deres rejsemønster til de nye muligheder. Det ændrede rejsemønster afspejler altså en gevinst for turisterne, som med en fast forbindelse vil vælge at holde ferie nye steder i Danmark.

Rejsestrømmene mellem Jylland og Sjælland er karakteriseret ved, at sjællændere i langt højere grad holder ferie i Jylland, end jyder holder ferie på Sjælland. På samme vis er der relativt flere sjællændere, som ejer et sommerhus i Jylland, mens jyske sommerhusejere i højere grad ejer sommerhuse andre steder i Jylland. Det samme mønster går igen, når man ser på personer bosat i København, Aarhus og Aalborg, jf. figur 15. Sommerhusejere med bopæl i København ejer sommerhuse spredt ud over hele landet, dog med en koncentration omkring Nord- og Nordvestsjælland, mens sommerhusejere med bopæl i Aarhus eller Aalborg i højere grad ejer sommerhuse i Jylland.

Figur 15 Placering af sommerhuse i forhold til bopælskommune i udvalgte kommuner i 2016



Kilde: (Danmarks Statistik, 2018).

I dag tager det 4-6 timer at rejse fra København til Nordjylland i bil. Med den faste Kattegatforbindelse vil rejsetiden blive reduceret med ca. 1 time. Til sammenligning tager det 3-4 timer at rejse til Syddjylland, heriblandt til sommerhusområderne Blåvandshuk og Rømø. Eftersom det i højere grad er sjællændere, som er tilbøjelige til at holde ferie i Jylland, vil en fast Kattegatforbindelse særligt medføre, at turister fra Østdanmark i højere grad vil rejse til Djursland og Nordjylland, og i mindre omfang til bl.a. Syddjylland og Fyn. Det vil i høj grad være turister, som ser ferie i Syddjylland og Nordjylland som tætte substitutter, der vil tage andre steder hen.

En sådan ændring i rejsestrømmene vil også føre til en bedre kapacitetsudnyttelse af de eksisterende sommerhuse. I figur 10 viste vi, at kapacitetsudnyttelsen var størst i Midt- og Syddjylland, mens der var ledig kapacitet i Nordjylland, som i dag ikke bliver udnyttet. En fast

Kattegatforbindelse vil derfor bidrage til en bedre udnyttelse af den eksisterende sommerhuskapacitet.

Region Midtjylland og Region Syddanmark er populære rejsemål for udenlandske turister. I 2019 var 54% af overnatningerne i de to regioner udenlandske, jf. Danmarks Statistik (2020b). Særligt tyske og hollandske turister foretrækker at holde deres ferie i Region Syddanmark. I 2019 udgjorde de tyske og hollandske turisternes overnatninger 43% af alle overnatninger i Region Syddanmark, jf. Danmarks Statistik (2020b). Der er derfor potentiale for, at tyske og hollandske turister kan opveje den mindre efterspørgsel fra danske turister.

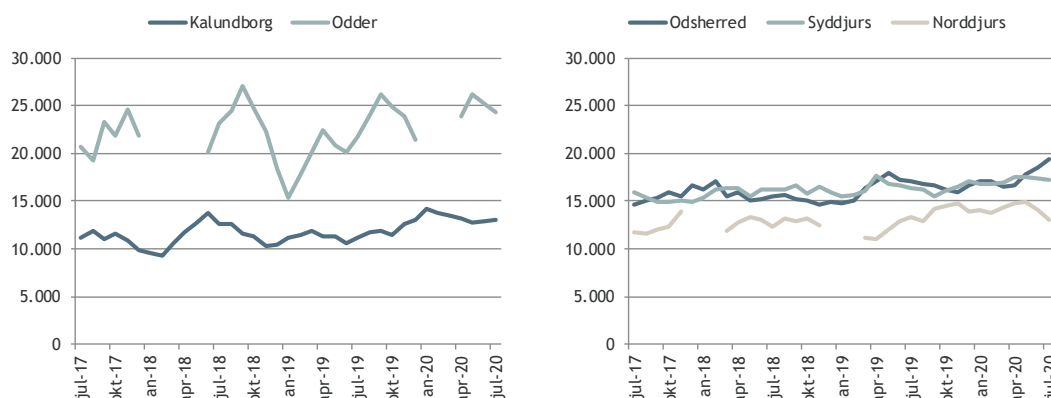
Begrænset effekt på sommerhuspriser

Der er en direkte sammenhæng mellem rejseafstand og salgspriser for sommerhuse. Det kan give anledning til en forventning om, at en fast Kattegatforbindelse vil bidrage til at udjævne den nuværende prisforskel mellem sommerhuse i Kalundborg og Odder Kommuner, jf. figur 16.

Figur 16

Væsentlig forskel på salgspriser på sommerhuse mellem Kalundborg og Odder Kommuner

Salgspriser på sommerhuse på kommuneniveau, løbende priser, kr./m²



Kilde: Boligsiden.dk (2020).

Prisen på et sommerhus afhænger i høj grad af afstanden til vandet og kvaliteten af det enkelte sommerhus. Derudover er udbuddet af sommerhuse i det omkringliggende område også med til at bestemme prisen. Jo større sommerhuskapaciteten er, jo lavere er prisen, alt andet lige. Ved sammenligning af sommerhuspriser er det derfor vigtigt at tage højde for forskelle i afstand til vandet, kvalitet og udbuddet af sommerhuse. Det er der ikke korrigeret for i ovenstående figurer.

På trods af at både Kalundborg og Odder ligger ud til vandet, er der stor forskel i m²-prisen på sommerhuse i de to kommuner, jf. figur 16. En del af forklaringen kan skyldes forskelle i sommerhuskapaciteten i de to kommuner. Den største sommerhuskapacitet findes i Kalundborg

Kommune, hvor der ligger ca. 8.800 sommerhuse, mens kapaciteten i Odder Kommune er på 2.300 sommerhuse, jf. (Danmarks Statistik, 2020a).

En mulig effekt af en fast Kattegatforbindelse er, at sommerhuse i korridorkommunerne i højere grad afsættes til købere på den anden side af Kattegat. I flere af vores interviews vurderes det dog, at selv med en Kattegatforbindelse vil sommerhusområderne i Odder, Djursland, Kalundborg og Odsherred Kommuner fortsat primært være skarpt opdelt i et marked på hver side af Kattegat, og at der vil være en begrænset påvirkning på priserne. En vigtig undtagelse er dog Samsø, som nævnt tidligere. Her vil prisen stige, hvis ikke kapaciteten øges.

Udenlandske turister og andre ferieområder påvirkes i meget begrænset omfang

Det er i høj grad danske turister, som vil få gavn af en fast Kattegatforbindelse. Rejsetiden for størstedelen af de udenlandske turister vil være upåvirket af en fast forbindelse, jf. tabel 6. Det skyldes, at den hurtigste måde at komme til områderne, hvor udenlandske turister typisk fortsat holder ferie, vil være via ruter, som ikke krydser den faste Kattegatforbindelse. En undtagelse er Samsø, hvor udenlandske turister, der kommer med bil eller tog, vil få væsentligt nemmere adgang.

Andre områder længere væk fra Kattegatforbindelsen vil blive påvirket i mindre grad. Det skyldes, at den kortere rejsetid har mindre betydning over lange afstande, samtidig med at kyst- og naturturister typisk har lavere betalingsvillighed og længere opholdslængde, jf. tabel 4.

Begrænset effekt af en jernbaneforbindelse

Den foretrukne transportform blandt kyst- og naturturister er bil. Hele 93% af turisterne transporterer sig i bil, jf. tabel 1. Vi forventer derfor, at effekten af, at forbindelsen etableres med en jernbane, er begrænset for kyst- og naturturister.

På landsplan har seks ud af ti familier en bil til rådighed. I København og Aarhus er det imidlertid kun hhv. 30% og 50% af familierne, som har en bil, jf. Danmarks Statistik (2020). Turister fra København og Aarhus er derfor mere afhængige af det kollektive transportnet. Der kan derfor være potentiale for øget kyst- og naturturisme fra København og Aarhus til fx Samsø, hvis der etableres en jernbaneforbindelse og oprettes gode muligheder for at komme fra stationen med bus, leje af bil, cykel eller taxa.

En nordlig forbindelse vil særligt øge turismen i Djursland

Hvis der i stedet for en sydlig forbindelse over Kattegat etableres en nordlig fast forbindelse, vil rejsetidsbesparelsen til Djursland fra fx København reduceres med 30 minutter, jf. Landstrafikmodellen (2020). På baggrund af vores beregninger med Landstrafikmodellen vurderer vi, at det vil medføre, at turismen vokser med ca. 2%. Derudover vil der være en mindre besparelse i rejsetiden mellem København og Nordjylland på ca. 5 minutter.

En nordlig forbindelse vil også gøre det væsentligt hurtigere for sjællandske turister at rejse til Anholt. Samlet set vil rejsetiden med bil reduceres med 23% fra København til Anholt i forhold til i dag, jf. tabel 7. Det giver mulighed for at tiltrække flere sjællændere til Anholt.

Tabel 7

Rejsetid mellem København og Anholt i dag og med en fast nordlig Kattegatforbindelse (min.)

Relation	I dag	Nordlig forbindelse	Tidsbesparelse	Ændring i %
København-Anholt	450 ¹	348	102	23%

Kilde: Google Maps.

Note: ¹ Rejsetiden er baseret på ruten via Storebælt. I sommerhalvåret har Molslinjen afgang mellem Odden og Ebeltoft, der giver mulighed for en hurtigere forbindelse.

Ved en nordlig forbindelse er der dog risiko for tab af naturværdi i Syddjurs, hvor til- og frakørsel til forbindelsen vil blive etableret. Størrelsen af tabet afhænger af, hvordan forbindelsen etableres. Et tab af naturværdi kan have en negativ effekt på turismen i Syddjurs.

Ligesom for den sydlige forbindelse er det hovedsageligt danske turister, som vil få gavn af en fast nordlig Kattegatforbindelse. Effekten på turismen forventes særligt at være drevet af, at flere sjællændere vælger at holde ferie i Nordjylland og på Djursland.

Endelig vil en nordlig forbindelse betyde, at rejsetiden til Samsø ikke ændres. Antallet af turister vil derfor ikke ændre sig på Samsø, hvis forbindelsen anlægges som en nordlig forbindelse.

4.4 Storbyturisme

Aarhus vil opleve den største procentvise vækst

Med etableringen af en fast Kattegatforbindelse vil Aarhus opleve den største procentvise vækst i storbyturismen. Det skyldes, at de udenlandske turister, som kun i begrænset omfang vil blive påvirket af en fast Kattegatforbindelse, jf. afsnit 4.1, udgør 64% af det samlede antal overnatninger i Københavns Kommune i dag, men kun 25% af de samlede antal overnatninger i Aarhus Kommune, jf. VisitDenmark (2020). Men målt i absolutte tal forventer vi, at en fast Kattegatforbindelse vil have størst effekt på storbyturismen København. I 2018 var der godt 670.000 storbyovernatninger i Aarhus, mens der i København var 7 mio. storbyovernatninger. Selv når vi alene ser på de danske turister, er der således markant flere overnatninger i København end i Aarhus. Det skyldes bl.a., at København har flere unikke besøgsmaal med stærke brands, der tiltrækker folk fra hele landet.

Usikkert, om fælles branding af København og Aarhus kan løfte antallet af udenlandske turister

Langt størstedelen af storbyturismen forekommer i København. Hvis det lykkes at brande København og Aarhus som en samlet destination over for udenlandske turister, er det muligt, at

flere udenlandske turister vil udnytte muligheden for at opleve begge byer. Varigheden af storbyrejser er dog en væsentlig begrænsende faktor for at realisere dette. Det gennemsnitlige antal overnatninger for storbyturister var i 2017 2,5 overnatninger, jf. tabel 1. For mange storbyturister er der således relativt lidt tid til rådighed til både at opleve København og Aarhus.

For at en fælles branding skal være effektiv, kræver det dog, at tilbuddene til turisterne komplimenterer hinanden. Blandt vores interviews var der både positive og mere skeptiske holdninger til, om det var muligt at lave en fælles branding af Aarhus og København i praksis. Uanset om det lykkes, vil den kortere rejsetid mellem storbyerne dog gøre det mere attraktivt for turister at besøge begge byer i løbet af et ophold.

En jernbaneforbindelse kan understøtte flere turister

Som tidligere beskrevet er det kun tre ud af ti familier i København og fem ud af ti familier i Aarhus, som har en bil til rådighed. Blandt udenlandske storbyturister i København rejser 66% med fly og 14% med tog, og 15% besøger flere områder i Danmark i løbet af deres ophold, jf. (Visitdenmark, 2019). Der er derfor potentiale for, at både københavnere, århusianere og udenlandske turister vil anvende en jernbaneforbindelse.

Med en jernbaneforbindelse via en fast Kattegatforbindelse vil rejsetiden blive reduceret med op mod 1,5 time til gavn for både danske og udenlandske turister. Derudover vil der også komme direkte togforbindelse til Samsø fra både Aarhus og København.

I dag er der direkte tog fra Jylland til Københavns Lufthavn, CPH. Hvis der også er det via en fast Kattegatforbindelse, vil det gøre det lettere for udenlandske turister, der rejser med fly, at foretage rejser enten direkte til destinationer som Aarhus eller Samsø, eller i forbindelse med ophold i København, hvor de fx returnerer fra Jylland til CPH på den sidste dag.

Hvis der ikke etableres en jernbaneforbindelse, vil fjernbusser fra København og Aarhus være et muligt alternativ. I dag foretages allerede langt de fleste (92%) af alle ture med fjernbus i forbindelse med ferie eller fritid, jf. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2018). Der er dog et delsegment af udenlandske turister, som har fokus på høj komfort og har en høj betalingsvillighed for kortere rejsetid. Turister i det delsegment vil derfor være mindre tilbøjelige til at køre med fjernbusser.

En nordlig forbindelse ændrer ikke resultaterne væsentligt

Etableres der en nordlig fast Kattegatforbindelse, vil rejsetiden mellem København og Aalborg blive reduceret med ca. 5 minutter sammenlignet med scenariet, hvor en sydlig forbindelse etableres. Omvendt vil rejsetiden til Aarhus blive forlænget med ca. 12 minutter.

Vi vurderer derfor, at effekterne af at etablere en fast Kattegatforbindelse som en nordlig forbindelse vil betyde lidt færre turister til Aarhus sammenlignet med en sydlig forbindelse og marginalt færre turister til København.

4.5 Erhvervsturisme

Koncentrationen af erhvervsturisme er i høj grad drevet af virksomheders beliggenhed og tilgængeligheden af faciliteter til at afholde kongresser og konferencer, jf. VisitDenmark (2018c). Hvis erhvervsturister skal nyde gavn af en fast Kattegatforbindelse, vil det kræve, at kongresser og konferencer i højere grad bliver afholdt i korridorkommunerne eller i nærheden heraf. I vores interviews med eksperterne påpegede flere også muligheden for et øget samarbejde mellem Øst- og Vestdanmark i forbindelse med afholdelse af internationale events. Hvis et sådant samarbejde lykkes, kan man forestille sig, at erhvervsturister også vil få fordel af en fast Kattegatforbindelse.

Hovedstaden og Aarhus vil stå stærkere

I dag står hovedstaden for ca. 50% af den samlede omsætning fra erhvervsturisme i Danmark. De faciliteter i form af hoteller, kongrescentre etc., der følger med en så stor omsætning, bliver nemmere at udnytte for deltagere fra hele Danmark. Ligeledes bliver det nemmere for personer bosat i Østdanmark at deltage i kongresser og møder i Jylland.

Med en fast Kattegatforbindelse vil særligt Aarhus ligge centralt i Danmark med nem adgang med både bil og tog. Det er særlig vigtigt for dagsmøder, hvor rejsetiden er afgørende. I 2017 havde 68% af alle møder inden for erhvervsturismen en varighed på én dag, jf. VisitDenmark (2018c).

Den største vækst i erhvervsrejser med overnatning sker i Aarhus Kommune, hvor der kommer 16% flere rejser, mens der i Københavns Kommune er en vækst på 4%, som følge af en fast Kattegatforbindelse, jf. tabel 8. Væksten i antal overnatninger er dog sandsynligvis anderledes, da der samtidig kan være en ændring i det gennemsnitlige antal overnatninger. Det modellerer Landstrafikmodellen ikke.

Tabel 8

En fast Kattegatforbindelse medfører vækst i antallet af erhvervsrejser med overnatning

Kommune	København	Aarhus
Vækst i erhvervsrejser med overnatning	4%	16%

Kilde: Landstrafikmodellen (2020).

Fyn og Trekantområdet vil tabe

Både Fyn og Trekantområdet vil fortsat have en central beliggenhed i Danmark og god adgang med både bil og tog. Men som det fremgik af figur 13, bliver rejsetiden hertil ikke reduceret i samme grad som til og fra hovedstaden og Aarhus. De vil derfor få svækket deres konkurrenceevne relativt til Københavns og Aarhus'. Vi forventer derfor, at det særligt vil være virksomheder inden for erhvervsturismen i disse områder, der vil tabe på en fast Kattegatforbindelse. Den vurdering bakkes op af vores interviews.

Mindre behov for konferencer og møder i både Øst- og Vestdanmark

Med en fast Kattegatforbindelse vil det i højere grad være muligt at rejse på tværs af landet og hjem igen samme dag. Det vil reducere behovet for at holde de samme møder og konferencer i både Øst- og Vestdanmark. Da det også indebærer et større krav til kapacitet, vil det især være til gavn for de større venues og faciliteter. Vi forventer derfor, at en fast Kattegatforbindelse særligt vil styrke udbyderne af møde- og conferencefaciliteter i Aarhus og København.

En fast forbindelse vil også betyde, at erhvervsturismen i højere grad være ét nationalt marked. Vi forventer således, at konkurrencen vil øges væsentligt mellem København og Aarhus. For de store internationale konferencer, messer og helt store sportsbegivenheder, kan en fast Kattegatforbindelse bidrage til at kapaciteten i Aarhus og København nemmere kan anvendes til samme arrangementer.

Færre overnatninger

Når rejsetiden reduceres, vil det i højere grad være muligt at nå på tværs af landet og hjem igen samme dag. Vi forventer derfor, at antallet af overnatninger vil falde, og antallet af kortere ophold vil stige. Som eksempel på effekten på antallet af overnatninger har vi opgjort, at det samlede antal overnattende mødedeltagere i Danmark vil falde med 25%, hvis halvdelen af alle overnattende danske mødedeltagere overnatter en nat mindre, fordi de hurtigere kan nå frem og tilbage via en fast Kattegatforbindelse. Det er baseret på, at udlændinge udgør 32% af de overnattende gæster.

En hurtig jernbaneforbindelse kan have betydning for erhvervsturismen

En fast forbindelse med jernbane kan have betydning for erhvervsturismen, da en togforbindelse gør det muligt at udnytte rejsetiden til at arbejde. Samtidig har erhvervsturister generelt en høj betalingsvillighed for kort rejsetid, jf. afsnit 4.1. Muligheden for hurtige togforbindelser mellem København og Aarhus, såvel som videre i resten af Jylland, vil bidrage til at øge en fast Kattegatforbindelses effekt på erhvervsturismen.

Begrænset effekt af en nordlig forbindelse

En nordlig forbindelse over Kattegat vil reducere rejsetiden med bil mellem Sjælland og Djursland samt nordjyske destinationer yderligere. Til gengæld vil rejsetiden til bl.a. Aarhus øges. Vi forventer, at det samlet set vil have begrænsede effekter på erhvervsturismen.

5 Referencer

- Boligsiden.dk, 2020. Dataudtræk.
- Danmarks Statistik, 2020a. Statistikbanken, tabel BYGB12 [WWW Document].
- Danmarks Statistik, 2020b. Statistikbanken, Tabel TURIST [WWW Document]. Overnatninger Efter Overnatningsform Omr. Gæstens Natl. Og Periode. URL <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1920>
- Danmarks Statistik, 2020c. Statistikbanken, Tabel BIL811 [WWW Document]. URL <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/SelectVarVal/saveelections.asp> (accessed 11.20.20).
- Danmarks Statistik, 2018. Sommerhuse i Danmark.
- Det Nationale Turismeforum, 2019. Statusanalyse af turismens udvikling og konkurrenceevne. Erhvervsturismen i Danmark [WWW Document], 2020. . VisitDenmark. URL <https://www.visitdenmark.dk/corporate/videncenter/forretningsomraader/erhvervsturismen-i-danmark> (accessed 11.24.20).
- Hotelling, H., 1929. Stability in Competition. Econ. J. 41-57.
- Intraplan, BVU, 2014. Fehmarnbelt Forecast 2014 Update of the FTC Study of 2002.
- Landstrafikmodellen, 2020. Dataudtræk.
- Statistikbanken, n.d. Statistikbanken, tabel TURIST [WWW Document]. URL <http://www.statistikbanken.dk/TURIST> (accessed 1.14.16).
- Sund & Bælt, 2020. Forundersøgelse af fast forbindelse over Kattegat. Sammenfatningsnotat vedr. en Sjællands Odde-løsning.
- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2018. Analyse af et liberaliseret fjernbusmarked.
- Transportvaneundersøgelsen, 2020. Dataudtræk.
- VisitDenmark, 2020a. Turismens økonomiske betydning 2018.
- VisitDenmark, 2020b. Storbyturismen i Danmark [WWW Document]. VisitDenmark. URL <https://www.visitdenmark.dk/corporate/videncenter/forretningsomraader/storbyturismen-i-danmark> (accessed 12.9.20).
- VisitDenmark, 2020c. Kyst- og naturturismen i Danmark [WWW Document]. VisitDenmark. URL <https://www.visitdenmark.dk/corporate/videncenter/forretningsomraader/kyst-og-naturturisme> (accessed 12.9.20).
- Visitdenmark, 2019a. Storbyturister i København.
- Visitdenmark, 2019b. Storbyturister i Aarhus.
- VisitDenmark, 2019. Dansk Kyst- og naturturister i Danmark.
- VisitDenmark, 2018a. Turisternes døgnforbrug.
- VisitDenmark, 2018b. Mødemarkedets økonomiske betydning i Danmark 2017.

6 Bilag A: Metode og tilgang

Vi har her kort beskrevet de to tilgange, vi har anvendt til at opgøre en fast Kattegatforbindelses betydning for turismen. Vi har hovedsageligt anvendt resultaterne fra Landstrafikmodellen, da den tager højde for, hvordan rejsestrømmene ændrer sig i hele Danmark.

Tilgang 1: Landstrafikmodellen

Med denne tilgang har vi anvendt Vejdirektoratets kørsel med Landstrafikmodellen, der anvendes til alle dele af den samlede forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat, jf. Landstrafikmodellen (2020). Herfra har vi ændringen i antallet af bolig-fritidsture, erhvervsture, erhvervsture med overnatning og fritidsture med overnatning. Vi har primært anvendt erhvervsture og fritidsture med overnatning. For disse turformål har vi vurderet stigningen i antallet af rejser ud fra estimerede elasticiteter for hvert segment, jf. tabel 9.

Tabel 9

Rejsetidselasticiteter for segmenter

Kyst- og naturturisme	Storbyturisme	Erhvervsturisme
-0,8	-1	-1,1

Kilde: Incentive på baggrund af Landstrafikmodellen (2020).

Fra VisitDenmark (se reference-liste) har vi data om turismens økonomiske betydning på kommuneniveau, segmenter og brancher i dag samt en række nøgletal, fx andelen af udenlandske besøgende, andelen af endagsrejser etc.

Ved at kombinere disse to datakilder på kommune-OD-niveau har vi opgjort den forventede vækst i turismen pr. kommune og segment.

Tilgang 2: Transportvaneundersøgelsen

I denne tilgang har vi anvendt Transportvaneundersøgelsen for årene 2006-2019 til at opgøre, hvordan antallet af ture med formål 'sommerhus/kolonihave' eller 'ferie/udflugt' varierer afhængig af rejsetiden. På den baggrund har vi opgjort, hvor mange flere rejsende, der vil være til fx Samsø fra hovedstadsområdet, når rejsetiden til Samsø reduceres.

7 Bilag B: Hypoteser

I dette afsnit fremgår de hypoteser, der har været omdrejningspunkt for analysen.

Hypoteser

Kyst- og naturturisme

Hypotese 1.1: Særligt Samsø (ved sydlig forbindelse) vil blive mere attraktiv pga. kortere rejsetid.

Hypotese 1.2: Flere københavnere vil holde ferie i Djursland

Hypotese 1.3: Andre feriehusområder vil blive påvirket i meget begrænset omfang.

Hypotese 1.4: Jernbaneforbindelsen har begrænset betydning for kyst- og naturturismen, med Samsø som en potentiel undtagelse.

Hypotese 1.5: For kyst- og naturturismen vil en Kattegatforbindelse primært have betydning for danske turister.

Hypotese 1.6: Flere sjællandske turister i Nordjylland.

Storbyturisme

Hypotese 2.1: Aarhus vil få flere udenlandske endagsturister, der besøger Aarhus i forbindelse med deres ophold i København. Her er særligt jernbaneforbindelsen vigtig. Det vil delvist ske på bekostning af besøg andre steder (se dog hypotese 3).

Hypotese 2.2: København vil få flere danske endagsturister, der tiltrækkes af hovedstadens kultur-, sports- og underholdningsaktiviteter. Det vil delvist ske på bekostning af besøg andre steder. Her kan både bil og tog have betydning.

Hypotese 2.3: København og Aarhus vil i højere grad kunne brandes som én samlet destination, hvilket kan øge det samlede antal udenlandske turister.

Hypotese 2.4: Konkurrencen mellem attraktioner og besøgsmaal øges. Det går ud over de svageste, der har den dårligste kvalitet/højeste pris.

Hypotese 2.5: Udbuddet af attraktioner og besøgsmaal vil vokse.

Hypotese 2.6: En fast Kattegatforbindelse vil øge muligheden for at tiltrække internationale events.

Erhvervsturisme

Hypotese 3.1: Særligt hovedstaden, hvor knap halvdelen af erhvervsturismens omsætning finder sted, vil stå endnu stærkere.

Hypotese 3.2: En fast Kattegatforbindelse vil reducere behovet for særskilte konferencer/møder med samme tema i både Øst- og Vestdanmark.

Hypotese 3.3: Konkurrencen mellem Øst- og Vestdanmark på kongres- og konferencemarkedet vil stige.

Hypotese 3.4: Andelen af overnattende danske deltagere vil falde, og antallet af dagsdeltagere vil stige.

Hypotese 3.5: Trekantområdet samt Fyn vil tabe på etableringen af en fast Kattegatforbindelse, mens København og særligt Aarhus vil vinde.