



Inför semestern

**Om
hållbart
resande**

Om turism

Turism är en av världens snabbast växande näringslivs-sektorer. Årligen reser drygt en miljard internationella turister i världen, en fördubbling sedan 1995 och en ökning med 4000 procent sedan 1950-talet. Även i Sverige har ökningen varit exponentiell och sticker ut i jämförelse med annan konsumtion.

Orsakerna är många, bland annat har vi mer fritid, mer pengar och lockas av attraktiva resmål inspirerade av varandra. Bland motiven finns eskapism, nyfikenhet, relationsbyggande och identitetskapande.

ÄNDA SEDAN MASSTURISMENS barndom har man forskat på både positiva och negativa effekter om hur den påverkar miljön. Två metoder har dominerat. *Ekologiskt fotavtrycksanalys* är ett försök att väga samman olika typer av effekter på miljön till ett gemensamt mått och relatera resultatet till jordens tillgängliga resurser. *Livscykelanalys* mäter främst klimateffekter i form av koldioxidekvivalenter.

Förutom utsläpp och överkan kan turismen påverka den lokala miljön i form av till exempel nedskräpning eller avskogning kopplat till expansion av turisminfrastruktur och aktiviteter.

Det finns även positiva miljöeffekter kopplat till turism. Naturen är något som lokalbefolkningen ser som självklart och vardagligt. Genom turism kan det skapas en förståelse för hur värdefulla dessa naturresurser är, vilket realiserar i besök, stolt-



het för det lokala och ekonomiska intäkter. En följd kan vara att naturen och miljön skyddas och bevaras. Skapandet av nationalparker är till exempel starkt kopplat till turism och det värde som tillskrivs dessa tillgångar.

Om vi reser på semester påverkar vi miljön hur vi än gör – att leva påverkar miljön. Det spelar dock enormt stor roll hur vi färdas till destinationen, men även hur vi bär oss åt när vi väl är på plats, hur vi bor och vad ägnar oss åt för aktiviteter.

Färdsätt till destinationen

Turism är beroende av transporter och ur ett hållbarhetsperspektiv spelar det stor roll hur vi färdas till vår destination. Faktorer som påverkar val av färdsätt är pris, tid och bekvämlighet, i den ordningen.

I regel blir det större klimatpåverkan ju längre bort vi reser. Långflygningar står för 60 procent av svenskarnas utsläpp från flygresor. Av dessa resor är 82 procent privata. Utvecklingen har drivits på av en ökad mobilitet med flyg som tar oss ut i världen. Flyget står för 60–95 procent av en genomsnittlig semesterresas klimatpåverkan.

Flyg

Flyget står för fem procent av jordens totala utsläpp av växthusgaser med höghöjdseffekten inräknad. Det är enbart en liten rik andel av befolkningen som flyger men det ökar stadigt. Fler vill flyga. Sedan 1990 har svenskarnas flygande ökat med 61 procent och det internationella flygandet med 140 procent från 1990 till 2014.

Flygbränsle är till absolut övervägande del fossilt. Satsningar på att utöka andelen biobränsle görs men även om tillgången vore ousinlig, vilket den inte är, kvarstår höghöjdseffekten. Exakt hur mycket den påverkar är osäkert, troligen är effekten mindre av biobränsle men osäkerheten är stor. Forskning pågår.

Det pågår också satsningar på effektivare motorer för att minska bränsleåtgången. Elektrifierade flygplan är något många



hoppas på men än så länge finns ingen lösning i sikte för storskaligt passagerarflyg. Det som konkret finns idag är ett tvåmansplan i Norge som klarar att flyga 130 kilometer.

I priset av en flygbiljett ingår inte bränsleskatter, energiskatter eller koldioxidskatter, inte heller moms. Flygplatser i Sverige är ofta offentligt subventionerade genom skattemedel. På internet finns gott om smidiga bokningssidor.

Många väljer alltså inte flyget bara för att det går snabbt att ta sig till destinationen, utan också för att det är enkelt att boka och ett billigt färdsätt.



Vägtrafik

Personbilar står för ungefär tio miljoner ton koldioxidkvivalenter av de växthusgasutsläpp som sker inom Sveriges gränser per år.

Hur stora utsläppen per personkilometer är varierar mycket beroende på hur stor bilen är, vilket bränsle man kör på och hur många passagerare det är. Att köra ensam i en bensinslukande bil orsakar lika stora koldioxidutsläpp som att flyga samma sträcka. Men att välja bilen kan också vara bättre än att ta tåget. Till exempel om fyra personer åker i en mellanstor dieselbil i ett land där tågen körs med diesel. Den som kopplar på en husvagn släpper dock ut dubbel mängd koldioxid.

Något oväntat kan landsvägsbussen vara ett lika bra val som tåget. Utsläppen per personkilometer beror främst på belägningsgraden på bussen och vilket drivmedel som används.



Tåg

Intresset att välja tåg till förmån för flyg har ökat stort de senaste åren. Det är i princip alltid ett mer hållbart alternativ. Förklaringarna är att det går in många passagerare per avgång och tågets fysikaliska principer med stålhjul mot stålräls. Det ger lågt rullmotstånd och lågt luftmotstånd och är därmed energieffektivt. I Sverige, Norge och Finland körs dessutom den absoluta majoriteten tåg med el från den nordiska elmarknaden med förnyelsebar el eller kärnkraft vilket är det mest hållbara.

I Europa är det olika utsläpp beroende på var elen kommer ifrån. I vissa länder, till exempel Polen, kommer den från kolkraftverk vilket innebär höga koldioxidutsläpp per kilowattimme el. I Frankrike och Tyskland körs vissa tåg på el från förnyelsebara källor medan andra körs på el från kol. Dieseltåg är det sämsta





tågalternativet och kan innebära tre gånger högre utsläpp. På en resa från Sverige mot kontinenten är risken stor att stöta på ett redan i Danmark.

Det finns många hinder att forcera i valet av tågsemester. Jämfört med flyg tar det lång tid att nå sin destination och resan innebär ofta flera byten längs vägen. Det är relativt dyrt och dessutom är det krångligt att boka internationella tågresor.

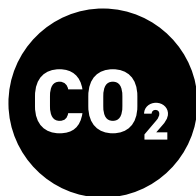
Utvecklingen av tåg- och spårtrafik i Europa har bestått i nationella projekt istället för satsningar på gemensamma lösningar. Därför har alla länder sina egna system med olika signal-system, olika spårbredd, olika spänning i elektriska tågssystem, olika språk i dirigeringsystemen. Det är några förklaringar till varför långa direktresor inte är enkla att genomföra. Det finns heller inte något gemensamt bokningssystem.

Färja

Till vissa destinationer ligger ett hav oundvikligen i vägen för ett hållbart resande. Färja är oftare ett mer hållbart alternativ än flyg.



Det finns två faktorer som påverkar hur stor klimatpåverkan olika färjor har. Snabbhet och hur mycket gods de fraktar tillsammans med passagerare. Snabbfärjor, till exempel vissa av dem som trafikerar Gotland, är cirka tre gånger så energintensiva som långsamma, till exempel Finlandsfärjorna. Snabbfärjor står för en mycket liten del av färjetrafiken men släpper ofta ut mer än motsvarande flygresa. Vidare spelar det roll hur utsläppen fördelas mellan passagerare och godstransport. Öar är beroende av gods från fastlandet och gör resan med eller utan passagerare. Vid valet mellan flyg och färja är det generellt mer klimatsmart att välja färja, men vi bör avstå snabbfärjorna.



Exempel på olika semestrar och koldioxidutsläpp i kilo, per person, tur & retur från Stockholm

Destination	Flyg	Bil*	Tåg	Hotell**
Barcelona	606	221	205	210
Berlin	216	110	94	126
Abisko	267	124	30	60
Bangkok	2199			259

Destination	Flyg	Färja	Hotell**
Helsingfors	105	149	60

Beräkningen är gjord i verktyget [klimatsmartsemester.se](https://www.klimatsmartsemester.se) där parametrar om ort och antal personer kan läggas in. Mer information finns i tillhörande [metodrapport](#).

*Baserad på att fyra personer åker i bilen. Om man istället åker ensam i en bil ska siffran för bilutsläpp multipliceras med fyra.

**Hotellet är beräknat på hur mycket koldioxid ett genomsnittligt hotell i respektive land släpper ut.

Boende



Hur stor klimatpåverkan en gästnatt har varierar mycket från hotell till hotell beroende på geografisk plats, energiåtgång och standard. Det avgörande är varifrån elen kommer till att värma upp eller kyla lokalerna, och till belysning, maskiner, tvätt etc. Ett stort lyxigt hotell som till exempel har ett spa behöver inte automatiskt ha större klimatpåverkan per gästnatt än ett enklare boende. Om hotellet använder el från fossila bränslen är klimatpåverkan stor. Om de värmer upp lokalerna med biobaserad fjärrvärme och producerar egen solcell har de lägre klimatpåverkan. I Sverige ligger genomsnittet för hotell runt 6 kg koldioxid per gästnatt, men många hotell jobbar hårt med att minska sina utsläpp och ligger långt under detta. I vissa länder kan en gästnatt i genomsnitt ge utsläpp på 30–40 kg koldioxid.



**För att vi
ska kunna fortsätta
turista förutsätter
det att vi lever i
symbios med vår
planet.**

Beteende på plats

Enligt studier beter vi oss under semestern på ett mer hedonistiskt sätt. Vi unnar oss att överskrida de normer vi vanligtvis har för konsumtion. Effekterna kan vara positiva i form av inflöde av pengar till lokalsamhällen och negativa, som onödigt shoppande, ökad alkoholkonsumtion och sexköp.

Turism påverkar alltid lokalsamhällen mer eller mindre, både på positiva och negativa sätt. Många platser är ekonomiskt beroende av den och omfamnar turisterna, inrättar sina liv efter dem. På andra platser känner sig lokalbefolkningen undanträngd på grund av extrema mängder turister. Förslag om begränsningar förekommer till exempel på Mallorca. Ibland yttrar sig motståndet till och med i våldsattacker mot turistaktiviteter.

Vissa extrema turistaktiviteter faller på sin egen orimlighet.

Dit hör att åka till Afrika och jaga fridlysta djur, att flyga till Arktis i syfte att se isen innan den hunnit smälta bort eller till hotade korallrev för att snorkla innan de dött ut. Att skräpa ner eller förstöra känslig natur ska vi varken göra hemma eller när vi besöker andra platser. Men även en intet ont anande vanlig turist riskerar att bidra till att fördärva miljön på känsliga platser genom att till exempel delta i en utflykt som skadar lokal miljö. Att läsa på om turistorten och avstå skadliga aktiviteter är ett sätt att ta ansvar.

Turismens drivkraft är att uppleva något annorlunda i natur, kultur, människor eller specialintressen. Dessa attraktioner riskerar att förstöras av massturism. Vi måste vårda och värna äktheten hos resmålets människor och deras natur- och kulturarv för att kunna fortsätta turista. Det gör vi genom att bete oss på ett ansvarsfullt sätt.

Kompensera utsläpp?

Det finns inget sätt att minska utsläppen från en flygning exempelvis till Phuket. Den genererar ett utsläpp på 2 300 kg koldioxid. Det bästa är att avstå. Den som ändå måste flyga och vill göra något för att kompensera kan köpa utsläppsrätter som hindrar någon annan från att göra motsvarande utsläpp någon annanstans. Exempel på andra sätt att kompensera är att bidra till skogsplantering eller satsningar på förnybar energi. Det finns en rad aktörer att välja mellan. På Naturskyddsföreningens webbsida finns en checklista med vad vi bör tänka på vid klimatkompensation.

Några tips för ett mer hållbart semesterande:

- Välj hemester. Gör utflykter hemifrån med lokaltrafik eller välj ett resmål som ligger så nära dig som möjligt.
- Välj bort flygresor. Om det känns övermäktigt, se om det är möjligt att göra en av tur- och returesorna med tåg eller landsvägsbuss.
- Var hellre borta en längre tid på samma resa än att göra flera korta resor. Transporterna är det som orsakar mest utsläpp.
- Ta ansvar genom att läsa på om orten du ska besöka och de aktiviteter du tänkte ägna dig åt.

Källor: [klimatsmartsemester.se](https://www.klimatsmartsemester.se) och tillhörande [metodrapport](#). Det är en webbsida och kalkylator framtagen av Chalmers med samarbetspartners. Faktauppgifter kommer också från Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen, Trafikverket och Vetenskapsradion, P1 samt rapporten [Flygresorna och klimatet](#).

