



Klimafarlige reiseannonser

Av Ragnhild Andersen

På én enkelt lørdag kunne man i Norges tre største aviser finne reiseannonser til 63 ulike land. Reisetilbudene spenner over gunstige priser på rutefly (som utgjør størstedelen av nordmenns flyreiser til utlandet), gruppereiser og charterturer. Bare de annonserte charterturene denne lørdagen gir et CO₂-utslipp tilsvarende det 6 100 personbiler slipper ut i løpet av et helt år. Samtidig brakte sju av de store avisene ikke færre enn 21 fyldige reisereportasjer til ytterligere stimulans for reiselysten.

Nordmenn reiser stadig mer på ferie til utlandet, og den internasjonale flytrafikken skyter i været år for år. For å håndtere klimaproblematikken, er det nødvendig å redusere flytrafikken. Et av midlene for å oppnå dette kunne være et forbud mot reklame for flyreiser.

Massivt reisetilbud

En tilfeldig valgt lørdag i fellesferien, lørdag den 7. juli, bladde Framtiden i våre hender seg gjennom reiseannonseene i Norges tre største aviser: VG, Dagbladet og Aftenposten. Til sammen i de tre avisene fant vi reiseannonser til 63 ulike land. 26 reise- og flyselskaper reklamerte med til sammen 56 annonser for flyreiser til inn- og utland. Av de 63 destinasjonslandene befant 28 seg innenfor Europa. Ikke minst er det annonsert mange avganger til Hellas, Spania og andre deler av det sørlige Europa. Men langreiser til Asia, Afrika og Latin-Amerika er også godt representert. Slike reiser er de klart mest forurensende. 14 av de annonserte destinasjonslandene befant seg i Asia, ni på det amerikanske kontinentet, seks i Midtøsten og Nord-Afrika, fire i Afrika sør for Sahara, og to i Oseania.

Utslipp tilsvarende 6 100 personbiler på én dags charterannonser

Selv om de fleste charterreisene holder seg innenfor Europa, utgjør de et betydelig klimaproblem. Vi har beregnet at bare charterturene som er annonsert i tre riksaviser denne ene lørdagen vil gi et utslipp på 15 411 tonn CO₂ (se beregning i vedlegg 1). Det er like mye som 6 100 personbiler slipper ut i løpet av et helt år¹. Utregningen er basert på Mitt Klimas klimakalkulator², justert for charterflys høyere kabinfaktor³ og forutsetter at hvert charterfly i snitt har 200 seter⁴. I tillegg kommer alle de annonserte reisene med rutefly, som vi ikke har hatt anledning til å beregne. I tillegg tilbys en rekke grupperturer. Som eksempel vil én av disse alene, Wikstrøm Reiser, med sine annonserte reiser denne lørdagen bidra til like store utslipp som det ca 650 privatbiler gjør på ett år⁵ (se beregning i vedlegg 2). Wikstrøm Reiser arrangerer grupperturer til blant annet Brasil, Indonesia, Singapore og Peru.

Stor vekst i flytrafikken

Flytrafikken er en alvorlig trussel mot klimaet på kloden. Nordmenns flyreiser i inn- og utland gir utslipp av 4,4 millioner tonn CO₂ pr år, noe som tilsvarer 7,5 prosent av Norges totale utslipp av klimagasser⁶. I tillegg til

¹ En norsk personbil slipper i snitt ut ca 2,5 tonn CO₂ i året, regnet ut fra SSBs statistikk for personbilbestand og CO₂-utslipp fra personbiler.

² www.mittklima.no

³ Kabinfaktor = hvor stor andel av setene som er fylt opp, her satt til 97 %.

⁴ Utregningen er basert på flyreiser annonsert av reiseoperatørene Ving, Apollo, Solia og Detur. I noen få tilfeller var avreisedato ikke spesifisert. Da har vi basert oss på avgangene som operatøren tilbyr til den aktuelle destinasjonen i løpet av én måned.

⁵ I utregningen er det forutsatt at det i snitt er 20 reisende på hver gruppetur.

⁶ Norges Kyoto-relevante klimagassutslipp tillagt utslippene fra nordmenns flyreiser mellom norske og utenlandske flyplasser. Se www.framtiden.no/filer/A200701_Flytrafikk_og_miljo.pdf



CO₂-utslippet gir flytrafikk andre utslipp høyt oppe i atmosfæren, blant annet av vandamp, som gir ekstra drivhuseffekt. FNs klimapanel (IPCC) anslår at den samlede netto oppvarmingseffekt en ("strålingspådriv") forårsaket av luftfart nå er minst dobbelt så stort som det som kan tilskrives luftfartens CO₂-utslipp alene⁷. Dersom Norge skal bidra på en konstruktiv måte til å redusere de globale klimagassutslippene, må flytrafikken begrenses.

Med dagens politikk er det lite som tyder på en reduksjon i flytrafikken. Tvert imot er kurven oppadgående. Nordmenn flyr til sammen nesten tre ganger mer i dag enn de gjorde i 1990. Siden 1990 har utenrikstrafikken med rutefly blitt nesten femdoblet, mens chartertrafikken har økt med 75 prosent⁸. Utenlandsreiser med rutefly, som altså er den reiseformen som øker mest, er også den minst miljøvennlige måtene å reise på, ettersom flyene ofte ikke fylles opp⁹. Mye av økningen skyldes at nordmenn drar oftere og lengre på ferie. Ferske tall fra SSB viser at nordmenn i fjor dro på om lag 3,2 millioner utenlandsturer. Det er en økning på 46,5 prosent på bare seks år. Tre fjerdedeler av disse turene skjedde med fly^{10, 11}. Vi reiser også lengre. På bare to år, fra 2003 til 2005, økte antall reiser til Kina med 133 prosent, til Thailand med 42 prosent, og til India med 17 prosent¹².

Flytrafikken må begrenses for å få ned utslippene

Nordmenns privatreiser utgjør en stor andel av flytrafikken fra norske lufthavner. Av de 78 950 landinger og avganger som har funnet sted på norske lufthavner hittil i år, er tett oppunder 98 prosent passasjertrafikk¹³. Av utenlandstrafikken utgjør privatreisene nå 78 prosent av trafikken. De resterende 22 prosent er jobbrelaterte reiser¹⁴.

Samtidig er det tydelig at det i dag er svært billig å reise med fly. I dag kan du reise fra Oslo til Madrid for helt ned mot to hundre kroner (en vei). Lave priser bidrar til at flere reiser oftere på ferie- og helgeturer til utlandet. Det er derfor nødvendig med en avgiftspolitik som reflekterer miljøeffektene av å reise med fly. Avgiftene på flydrivstoff på innenriksruter er i dag lavere enn bensin- og diesellavgiftene, mens utenriksruter ikke belastes med noen avgifter i det hele tatt.

Skal man begrense flytrafikken må det altså settes inn mer effektive tiltak enn de vi har i dag. I Norge har vi et forbud mot alkohol- og tobakkreklame, begrunnet i hensynet til folkehelsen. Hensynet til den globale oppvarmingen er også viktig. Et forbud mot reklame for flyreiser kan være et av flere tiltak som reduserer antallet flypassasjerer, og dermed antall flyavganger og mengden klimagassutslipp.

Avisene har ansvar

Avisenes redaktører har ansvar for hva som settes på trykk. Ved siden av solide mengder reiseannonser, trykker norske aviser mange helsider med reisereportasjer til fjernt og nær hver uke. Denne ene helgen fant vi 21 fyldige reisereportasjer i de tre riksavisene, samt i de fire store regionalavisene Bergens Tidende, Adresseavisen, Stavanger Aftenblad og Fædrelandsvennen. Reportasjene fordelte seg likt på reportasjer fra Norge, Norden og resten av Europa. Ingen av avisene brakte reportasjer fra andre deler av verden denne helgen. Kanskje kan vi ane en ny trend der avisredaksjonene ønsker å sette mer fokus på våre nærområder?

⁷ www.mittklima.no/index.php?m=wis&um=traffic

⁸ www.framtiden.no/filer/A200701_Flytrafikk_og_miljo.pdf

⁹ VG 25.06.2007: "Kultur-turer" er CO₂-bomber. www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=145000

¹⁰ SSB 17.07.2007: *Flere lange ferieturer* www.ssb.no/emner/00/02/20/ferie/ Kun reiser med fire eller flere overnattinger er regnet med.

¹¹ Dagbladet 17.07.2007: *Folk flyr altfor mye til utlandet*. www.dagbladet.no/dinside/2007/07/17/506473.html Kun reiser med fire eller flere overnattinger er regnet med.

¹² www.avinor.no/filestore/Reisevaner2005.pdf

¹³ www.avinor.no/?module=Articles;action=ArticleFolder.publicOpenFolder;ID=1640

¹⁴ www.ssb.no/nos_reise/nos_d358/tab/tab-02.html



For klimaet er det viktig at avisredaksjonene her er seg sitt samfunnsansvar bevisst og unngår ukritisk formidling av helgeturer til New York og tilsvarende.

Vedlegg 1: Tabell over kartlagte charterturer¹⁵

Til	Fra	Avganger	Reiseselskap	Kg CO2 pr billett	Kg CO2 sammenlagt
Bulgaria	Oslo	3	Ving	468	272 655
	Oslo	4	Detur	468	363 540
	Haugesund	1	Apollo	489	94 827
Hellas	Oslo	23	Apollo	602	2 686 400
	Oslo	30	Ving	602	3 504 000
	Oslo	1	Solia	602	116 800
	Trondheim	1	Apollo	648	125 779
	Trondheim	1	Apollo	607	117 822
	Haugesund	1	Apollo	616	119 428
Italia	Oslo	26	Apollo	456	2 300 376
	Bergen	1	Apollo	420	81 468
Kroatia	Oslo	1	Apollo	451	87 527
	Bergen	1	Apollo	476	92 418
	Stavanger	1	Apollo	450	87 235
Kypros	Oslo	3	Ving	643	374 490
Malta	Oslo	1	Apollo	568	110 157
	Oslo	2	Apollo	568	220 314
Montenegro	Oslo	3	Apollo	407	236 958
	Oslo	3	Apollo	407	236 958
Portugal	Oslo	4	Apollo	576	447 052
	Oslo	4	Apollo	576	447 052
Romania	Oslo	2	Apollo	449	174 324
	Oslo	2	Apollo	449	174 324
Russland	Oslo	1	Apollo	371	72 051
Spania	Oslo	3	Solia	543	316 236
	Oslo	5	Ving	543	527 060
	Trondheim	1	Apollo	566	109 792
Tunisia	Oslo	4	Detur	599	465 156
Tyrkia	Oslo	1	Apollo	527	102 273
	Oslo	5	Ving	527	511 365
	Oslo	1	Solia	527	102 273
	Oslo	6	Detur	527	613 638
Østerrike	Oslo	2	Apollo	307	119 282
Sum		148			15 411 030

¹⁵ Regnet ut fra 194 passasjerer i 200 seters fly pr avgang (Kabinfaktor 97 %)

Vedlegg 2: Regneeksempel gruppereiser; Wikstrøm Reiser¹⁶

Reisemål	Avganger	Kg CO2 per billett	Kg CO2 sammenlagt
Australia	1	3 003	60 060
Brasil	8	1 969	314 960
Dominikanske republikk	1	1 458	29 150
India	2	1 130	45 180
Indonesia	3	2 059	123 540
Israel	1	916	18 320
Jordan	2	919	36 740
Kambodsja	2	1 714	68 560
Kenya	2	1 356	54 220
Kina	1	1 316	26 320
Laos	2	1 676	67 020
Libya	2	818	32 700
Malaysia	2	1 835	73 400
Mauritius	1	1 861	37 210
Oman	1	1 128	22 550
Peru	4	2 085	166 760
Singapore	2	1 891	75 620
Sør-Afrika	3	1 834	110 040
Tahiti	1	2 831	56 610
Thailand	4	1 709	136 680
Vietnam	2	1 747	69 860
Sum Wikstrøm Reiser	47		1 625 500

¹⁶ Regnet ut fra 20 personer pr gruppereise, med rutefly.