



Om dokumentet

Oppdragsgiver: NHO Reiseliv

Navn på rapport: Tittel

Forfatter: Svein Thompson – Håkon Sollid Iversen, Vegard Rem og Svein Thompson

Dato oversendt: 28.11.2025

Oppdatert 07.04.2026

Oppdatert 27.08.2026, oppdaterte utslippstall for cruise og passasjerskip

Forsidebilde: På vei opp til Store Skagastølstind en augustdag / Vegard Rem

Om Stakeholder AS

Rådgivning, analyse og strategier for bærekraftige løsninger

Stakeholder har jobbet med bærekraft siden 2009. Teamet består av rådgivere med bakgrunn fra departement, konsulentvirksomhet, media, privat næringsliv og interesseorganisasjoner. Vi kombinerer kunnskap om bærekraft med faglig tyngde innen politikk, økonomi, strategi og kommunikasjon.

Oppdraget er utført av Håkon Sollid Iversen, Vegard Rem og Svein Thompson

Innholdsfortegnelse

Om dokumentet.....	1
Sammendrag og konklusjoner	3
Er norsk reiseliv blitt grønnere?.....	4
76 prosent nedgang innen 2050	6
Kan utslippene reduseres raskere?	8
Utvikling og nøkkeltall reiselivsnæringen i Norge	9
Økonomiske nøkkeltall	13
Klimagassutslipp knyttet til norsk reiseliv	19
Utslipp i reiselivet sammenlignet med andre næringer	20
Utslipp fra reiseliv - sektorvis gjennomgang.....	24
Luftfart – overordnet trend og utvikling.....	24
Sjøtransport	32
Inntekter og utslipp per cruiseturist	35
Passasjerskip.....	36
Landtransport	39
Overnatting og servering.....	43
Utvikling av grønt reiseliv – er reiselivet i Norge blitt mer klimavennlig?	45
Ønsker turister og reisende å ta mer bærekraftige valg?	46
Er det lagt til rette for grønnere reiseliv i Norge?.....	48
Det er stadig enklere å feriere med elbil i Norge	49
Feriereiser i Norge med buss og tog – underutnyttet potensial.....	49
Eksempler på godt bærekraftsarbeid hos reiselivsbedrifter	54
Skistar: Prøver å få gjestene til å reise kollektivt.....	54
Color Line: Landstrøm, hybridfartøy, biodrivstoff og effektiv drift.....	55
Strawberry: Vil fjerne utslipp fra egen drift	56
Rammevilkår og klimapolitikk – hva er nytt?.....	57
Framskrivninger av klimagassutslipp 2030 og 2050	62
Luftfart	64
Sjøtransport	66
Landtransport	69
Vedlegg.....	73
Turisters utslipp av CO ₂ i forhold til forbruk i Norge	73
Aktiviteter og usikkerhet.....	75

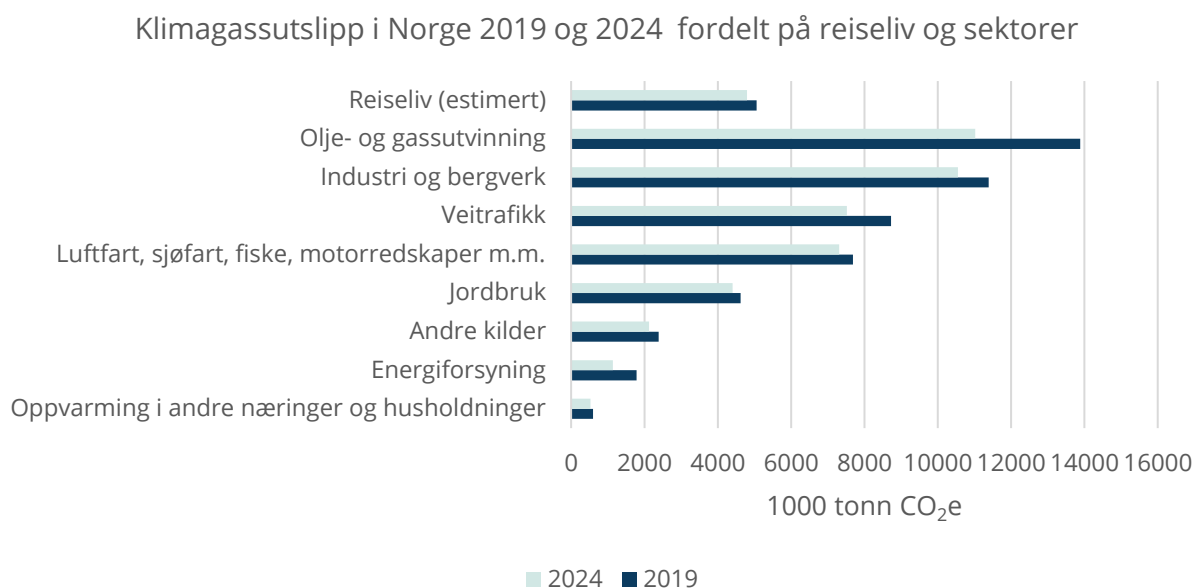
Sammendrag og konklusjoner

Den første klimakartleggingen ble gjennomført i 2019 og var basert på statistikk og data frem til 2018. Den andre utgaven ble utført høsten 2021 og var basert på tilgjengelig statistikk og utslippsdata frem til 2020. Noe som var tydelig i 2021-rapporten, og som har blitt enda tydeligere siden, er at pandemien påvirket norsk reiseliv vesentlig, med blant annet dramatisk fall i utenlandsreiser i 2020 og 2021. Det har gitt luftfarten en betydelig nedgang i aktivitet mellom 2019 og 2024, mens antall overnattinger i Norge viser en betydelig oppgang. Samtidig vet vi at det har vært en kraftig oppgang i antall cruiseanløp, også som følge av krigen i Ukraina.

Et relevant spørsmål er: Er det inntruffet en vridning i retning av mer bærekraftig turisme etter pandemien, og som følge av den økende oppmerksomheten om klima i Europa etter EUs lanseringen av «Green deal» og «Fit for 55» i henholdsvis desember 2019 og juli 2021?

I denne rapporten har vi estimert og sammenlignet utslippstall mellom 2019 og 2024 for å vurdere hvordan reiselivsrelaterte klimagassutslipp, knyttet til ferie- og fritidsreiser, har utviklet seg etter pandemien. Norges samlede utslipp for alle sektorer var i 2024 på 44,6 millioner tonn CO₂-ekv. Det er en nedgang på 12,7 prosent fra 2019. Dette er bakteppet.

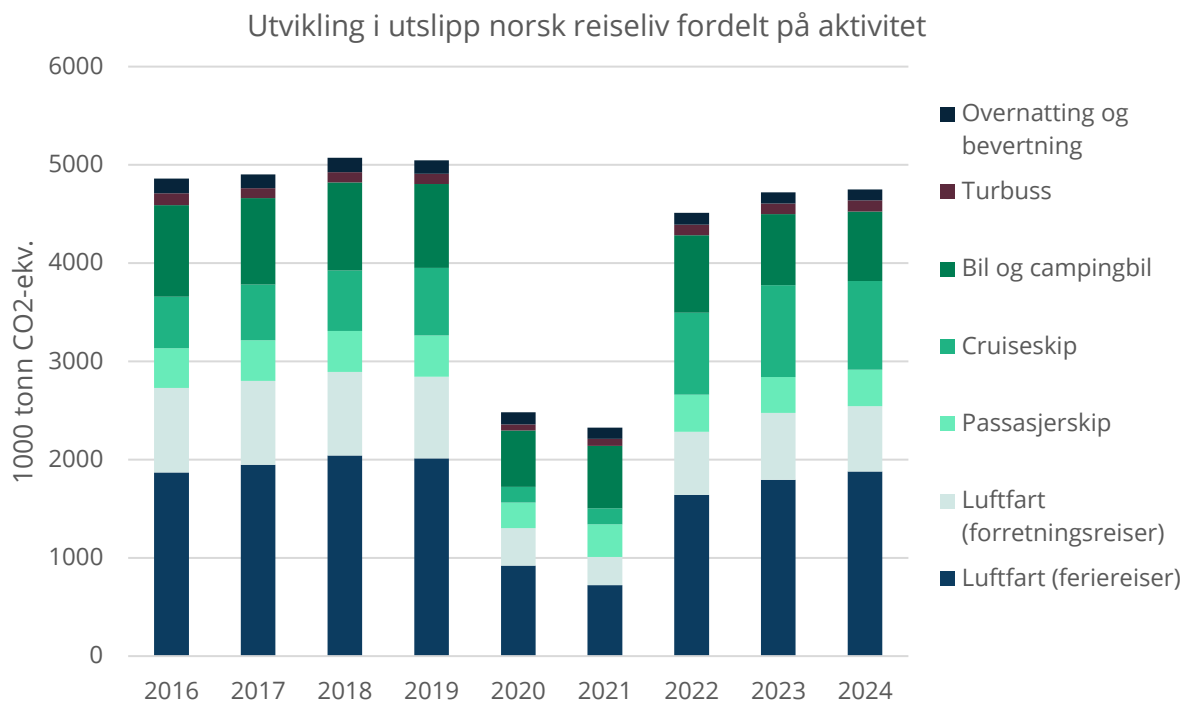
De samlede klimagassutslippene knyttet til reiseliv i 2024, er estimert til å være om lag 4,750 millioner tonn CO₂, inkludert forretningsreiser med fly, som tilsvarer rundt 11 prosent av Norges samlede utslipp. Det gir en estimert reduksjon i utslipp fra reiselivet i Norge på 5,8 prosent fra 2019- nivået, til tross for en kraftig økning i verdiskapning.



FIGUR 1 SAMLEDE UTSLIPP I NORGE I 2019 OG 2024 FORDELT PÅ SEKTOR. UTSLIPPENE FRA ESTIMERT FOR REISELIV INNGÅR I DE ANDRE SEKTORENE, SÆRLIG TRANSPORTSEKTOREN. KILDE: SSB OG STAKEHOLDER

Som i forrige klimarapport om norsk reiseliv, er det transportleddet som dominerer reiselivets utslipp og representerer den største utfordringen for en næring med mål om grønn og bærekraftig vekst. Utslipp fra overnatting og servering utgjør fortsatt en liten del av totalen.

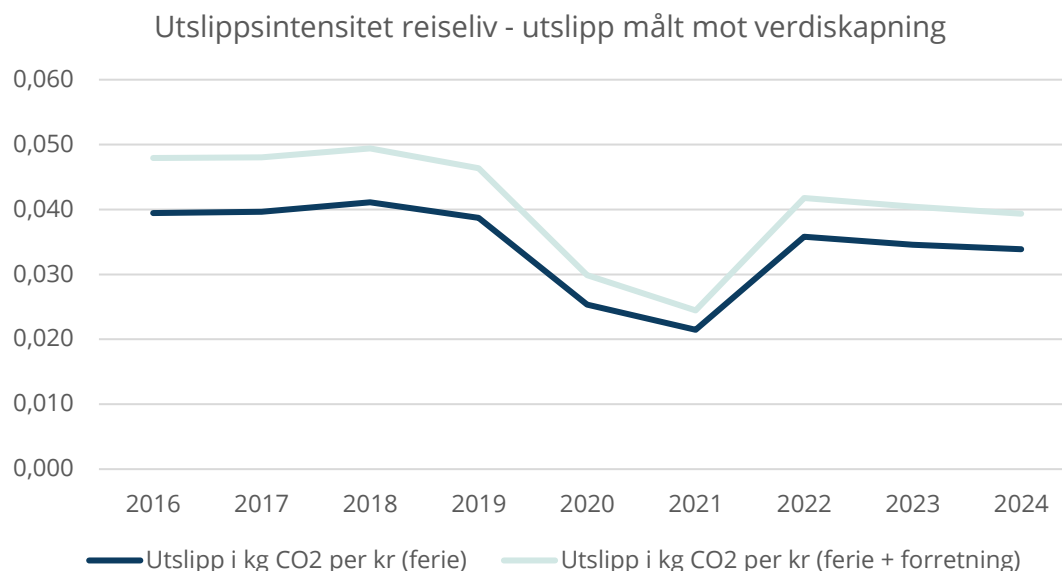
Når vi ser på utslipp knyttet til reiseliv, som vist i Figur 2, er det flyreiser som er den klart største kilden. I 2024 sto fritidsreiser for om lag 73,9 prosent av CO₂-utslippene fra flytrafikk i Norge og ut av landet, mens forretningsreiser utgjorde de resterende 26,1 prosentene. Forretningsreiser er inkludert i beregningene i Figur 2 og tilsvarer om lag 0,65 millioner tonn CO₂.



FIGUR 2 UTVIKLING I UTSLIPP KNYTTET TIL NORSK REISELIV 2016 -2024. KILDE: STAKEHOLDER

Er norsk reiseliv blitt grønnere?

Som et enkelt uttrykk for utslippsintensitet har vi sett på utvikling i utslipp knyttet til ferie- og fritidsreiser, inkludert med og uten forretningsreiser, mot samlet estimert verdiskaping knyttet til norsk reiseliv (inkluderer også forretningsreiser). Vi ser at utslipp per krone i verdiskaping har falt siden 2019. En hovedårsak til dette er at nordmenn i 2024 reiste mer i Norge og at dette står for en større andel av verdiskapingen. Når nordmenn reiser i Norge sitter de bak rattet i en bil som i gjennomsnitt slipper ut mindre og mindre klimagasser enn om de skulle flydd utenlands. Videre er det serveringsvirksomhet som står for mesteparten av veksten i verdiskaping, en bransje med lave utslipp. Utslipp fra overnatting og servering utgjør fortsatt en liten del av de samlede utslippene knyttet til reiseliv i Norge.



FIGUR 3 BEREGNING AV UTSLIPPSINTENSITET FRA REISELIV. UTSLIPPSESTIMAT DENNE RAPPORTEN FORDELT PÅ VERDISKAPINGSTALL FOR REISELIV FRA EY. KILDE EY/IN OG EGNE BEREGNINGER.

Nordmenns omlegging av feriereisene mellom 2019 er det største bidraget til en grønn omstilling, men hvorvidt dette er en skifte som kommer til å vedvare er usikkert og er trolig sterkt påvirket av utvikling i nordmenns kjøpekraft. Forbruket på feriereiser til utlandet har falt med 25 prosent i faste kroner, mens forbruket i Norge har steget med 136 prosent mellom 2019 og 2024. Det betyr færre flyreiser til utlandet. Denne vridningen skyldes antagelig i hovedsak eksterne forhold, som nye vaner dannet under pandemien og svekket kronekurs. Men det er et faktum at norsk reiseliv har klart å håndtere veksten uten at klimagassutslippene er steget.

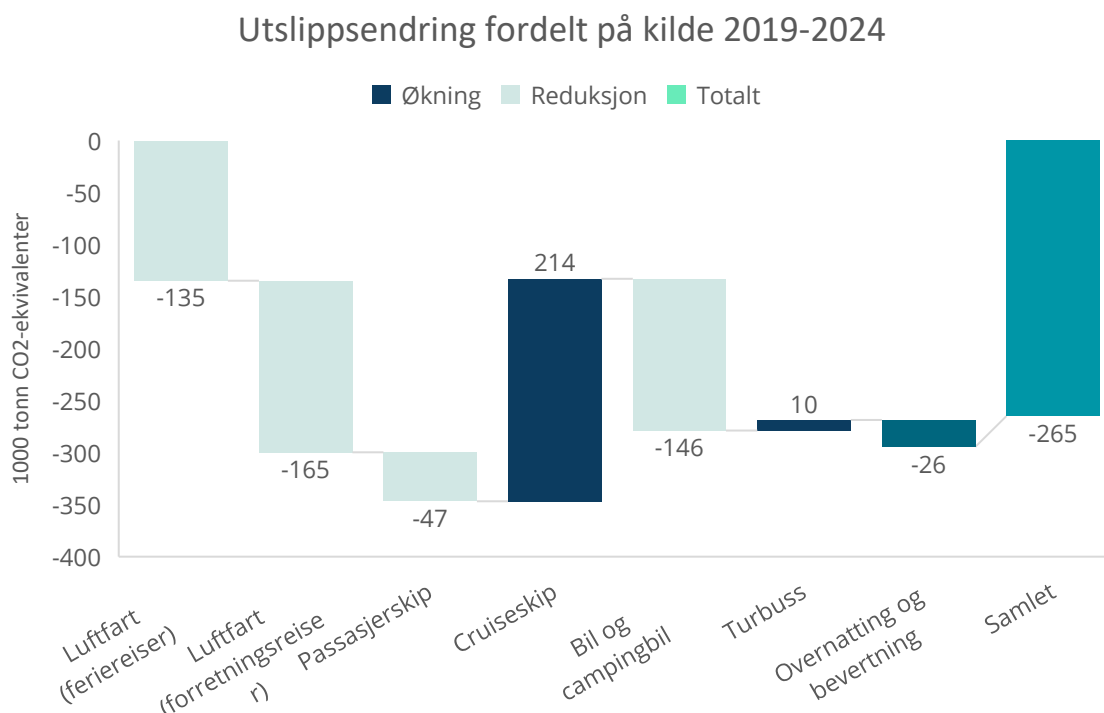
En viktig indikator på utvikling i bærekraftig turisme er lengden på oppholdet, fordi store deler av utslippet kommer fra selve reisen til og fra Norge, ikke under oppholdet. I 2019 var en utenlandsk turist på ferie i gjennomsnittlig 10,0 døgn i Norge, mot 12,7 døgn i 2023 og 10,3 døgn i 2024, ifølge nøkkeltallsrapporter fra Innovasjon Norge. Tallene er gått riktig vei, men gir ikke grunnlag for å konkludere om en varig endring.

De største utslippene kommer fremdeles fra luftfarten, men de samlede utslippene fra fritids- og forretningsreiser med fly var 11 prosent lavere i 2024 enn i 2019, til tross for en liten aktivitetsøkning for antall fritidsreiser i perioden. Vi ser med andre ord en viss forbedret utslippsintensitet på overordnet nivå. Samtidig skyldes dette i hovedsak at flere av turistene som kommer til Norge kommer fra markeder som er nærmere. Dersom turistsammensetningen endres med flere turister fra Asia og Amerika vil «gevinsten» falle bort. Innblanding av biodrivstoff har ennå ikke fått vesentlig effekt, men regjeringen har i Nasjonalbudsjettet for 2026 foreslått at de vil øke innblandingskravet for SAF (biodrivstoff) i Norge fra 0,5 prosent til 2 prosent fra 2026.

Cruise langs norskekysten er den nest største utslippskilden med 902 000 tonn CO₂ i 2024. Det var en stor økning i aktiviteten fra 2019 til 2024 med tilhørende utslippsøkninger på 31 prosent, og er den eneste signifikante kilden til økte klimagassutslipp mellom 2019 og 2024 i vårt regnskap. Samtidig skal det sies at utslipp per cruiseturist er gått vesentlig ned siden 2019, men at tall for 2025 viser en svak økning fra 2024. Det er vanskelig å vurdere den underliggende veksten i cruise, fordi mye av cruiseaktiviteten i Østersjøen og Russland (St. Petersburg) er flyttet på grunn av krigen i Ukraina.

Det er verdt å merke seg at praktisk talt alle utslipp fra reiselivet enten er omfattet av EUs kvotehandel eller av nasjonale CO₂-avgifter. Siden forrige rapport fra 2021 er sjøfarten inkludert i EUs kvotehandel, og dermed er både cruise og passasjerferjer inkludert. Luftfarten er en del av

EUs kvotehandel og det globale CORSIA. Også veitrafikk fra europeiske land er enten omfattet av nasjonale CO₂-avgifter, eller vil bli en del av EU ETS2 fra 2027 i de land som ikke allerede har avgifter.



FIGUR 4 UTSLIPPSENDRING FORDELT PÅ UTSLIPPSKILDE 2019 VERSUS 2024. KILDE: EGNE BEREGNINGER

76 prosent nedgang innen 2050

I våre framskrivinger hvor vi har tatt hensyn til varslede klimatiltak i Norge og EU og ser på effekten, estimerer vi en samlet utslippsreduksjon fra reiselivet på 13 prosent i 2030 og 76 prosent i 2050 sammenlignet med 2024. Dette avhenger av at varslede tiltak gjennomføres, men også av aktivitetsutviklingen over perioden. Ifølge beregningene vil de største utslippskuttene komme etter 2035, særlig innenfor luftfart og sjøfart. Dersom tiltakene i EUs to forskrifter Refuel Aviation og FuelEU Maritime gjennomføres i tråd med planene, vil de samlede utslippene i 2050 være redusert med 76 prosent sammenlignet med 2024.

Oppsummert vil tiltakene fjerne 4,4 millioner tonn CO₂ av dagens utslipp på 4,7 millioner tonn fra alt reiseliv, inklusive forretningsreiser med fly, men aktivitetsveksten vil bidra med nye 0,9 millioner tonn, slik at det vil gjenstå 1,1 millioner tonn CO₂ fra luftfarten i 2050. Det er likevel ikke slik at utslippene ville vært 0,2 millioner tonn i 2050 uten vekst. Grunnen til det er at med innblandingskravene knyttet til drivstoffet, vil også effektene av tiltakene øke med veksten i aktiviteten.

Alle de viktigste transportrelaterte utslippskildene i reiselivet er helt eller delvis underlagt europeiske og norske klimakrav. Vi har i vår analyse basert oss på noen forutsetninger om aktivitet, utslipps- og teknologiutvikling. Framskrivningene er målt ved å sammenligne en bane basert på klimapolitikk mot en referansebane uten tiltak. Framskrivningene er forenklede statiske scenarioer, ikke presise prognoser. Hensikten er å vise hvordan ulike klimapolitiske virkemidler påvirker utslippene, snarere enn å forutsi nøyaktige utslippsnivåer for enkelte år. Hovedformålet er å synliggjøre relativ effekt av politikk gitt dagens kunnskap og vedtatte tiltak, samt innfasing av nye lavutslippsløsninger.

Utviklingen for personbil vil fortsette å være preget av elektrifisering og økt bruk av biodrivstoff. Selv om det fremdeles vil være mange kjøretøy med forbrenningsmotor i 2030, forventes utslippene fra personbiler og turbusser å være lavere enn i 2024. For bobiler forventes en senere elektrifisering og utslippene vil falle først etter 2030. Hvor raskt utslippene faller avhenger av videre opptrapping av bioinnblanding og utskiftingstakten i bilparken.

For luftfart forventes en gradvis normalisering i utviklingen etter pandemien, med moderat vekst i utenlandsreiser og svak vekst innenlands. Som vist er aktiviteten i 2024 omtrent tilbake på 2019-nivå. Innfasing av bærekraftig flydrivstoff (SAF) gjennom ReFuelEU Aviation og effektivisering bidrar til å redusere utslippene fram mot 2030 med 13 prosent. Det er også igangsatt elektrifiseringstiltak av luftfarten, men dette er på et tidlig stadium og vil optimistisk kun gjelde kortbanenettet innen 2050. Det som mest sannsynlig vil stå for det meste av kuttet i utslipp før 2050, er innføring av SAF. Det største usikkerhetsmomentet er hvorvidt det vil være nok produksjonskapasitet og dermed SAF tilgjengelig for å dekke etterspørselen i tråd med de gradvis økende kravene.

Til sjøs forventes en nedgang i passasjertrafikken på passasjerskip, mens cruisesektoren fortsatt viser høyere etterspørsel både internasjonalt og i Norge, der antall unike passasjerer har økt fra 0,9 millioner til 1,5 millioner passasjerer fra 2019 til 2024. Nedgangen i passasjerskip skyldes hovedsakelig svekket tilbud som følge av konkurranse med andre transportformer. Mot 2030 vil utslippene fra cruisetrafikken fortsette å vokse, mens for passasjerskip vil utslippene bli redusert med 10 prosent. Nye krav gjennom FuelEU Maritime, landstrømkrav og gradvis innfasing i EU ETS vil likevel redusere utslippsintensiteten betydelig etter 2030.

Endring i utslipp i 2030 og 2050 med tiltak, målt mot 2024 (%-vis endring)							
Periode	Luftfart	Cruise	Passasjerskip	Personbil	Bobil	Turbuss	Samlet
2024-2030	-13 %	0 %	-10 %	-35 %	10 %	-17 %	-13 %
2024-2050	-73 %	-71 %	-81 %	-92 %	-38 %	-92 %	-76 %

Dersom tiltak gjennomføres i tråd kravene, betyr det at vi står igjen med cirka 1 million tonn CO₂-utslipp, i hovedsak knyttet til transport, fra norsk reiseliv i 2050. Det er cirka ¼ av dagens utslipp. Betyr det at reiselivet i Norge ikke vil nå klimamålene nedfelt i klimaloven? I klimaloven står det at Norge skal redusere nasjonale utslipp med 55 prosent i 2030, 70-75 prosent i 2035 og 90-95 prosent i 2050, alle mål regnet fra 1990. I forhold til loven er det to forhold som er viktig.

- Den største del av utslippene er ikke en del av det norske klimaregnskapet. Det gjelder internasjonal luftfart og internasjonal sjøfart, herunder cruise. Mye av utslippene ligger derfor juridisk utenfor Norges ansvar.
- Dessuten skal det ved vurdering av måloppnåelse tas hensyn til effekten av norsk deltakelse i det europeiske klimakvotesystemet for virksomheter.

Det vil i praksis si at det er EU, IMO og IATA som vil legge rammene for måloppnåelsen for norsk reiseliv. Det er likevel mye norske reiselivaktører og -organisasjoner og norske myndigheter kan gjøre for å forsøke å styre utviklingen i retning av et turistforbruk med lavere utslippsintensitet, slik at det blir enklere å nå målene innenfor EUs kvotesystem. Jo før disse målene nås, jo bedre vil det være for klima.

Parallelt med de kravene av teknisk karakter som settes i Refuel Aviation og FuelEU Maritime, vil kvotesystemet i EU (EU-ETS) og det globale kvotesystemet for luftfart (Corsia) sørge for en prising av utslippene. Kvotepriene i EU vil trolig stige som følge av den gradvise nedtrappingen av

utslippskvoter. Dette skal bidra til to ting: Fremme tiltak som reduserer utslippsintensiteten og redusere etterspørselen. Vi har ikke eksplisitt regnet på effekten av høyere karbonpriser på etterspørselen. Svært høye kvotepriser vil bidra til å redusere etterspørselen, og utviklingen her er vanskelig gjette på. Samtidig viser debatten i EU at landene ikke aksepterer for høye kvotepriser, fordi det øker strømpriser og så videre.

Kan utslippene reduseres raskere?

Reisemålsutvalgets rapport fra 2023 «Leve og oppleve (NOU 2023:10)» er det nærmeste man kommer en oppdatert offentlig bærekraftstrategi for norsk reiseliv, men den mangler både beregninger av effekter av klimatiltak og en helhetlig gjennomgang av hvordan norske og internasjonale virkemidler og tiltak samspiller og i sum vil påvirke de ulike utslippskildene. Det er ikke så rart, siden mandatet hadde en annen og bredere utforming, og først og fremst var bedt om å fokusere på kommunenes og fylkeskommunenes ansvar og muligheter.

Utvalget skriver at «Visjonen innebærer at reiselivet er økonomisk robust, og at det minimerer reiselivsbedrifters og besøkendes klimagassutslipp, samtidig som det bidrar til å beskytte og gjenoppbygge miljøet, naturen og kulturarven.»

«Utvalget mener det må kraftfulle verktøy til for å redusere reiselivets påvirkning på klima og naturmangfold, og at reiselivet må tilpasse seg til nasjonale og internasjonale reguleringer for å redusere klimagassutslipp og bevare naturmangfoldet.» Se side 10 i rapporten.

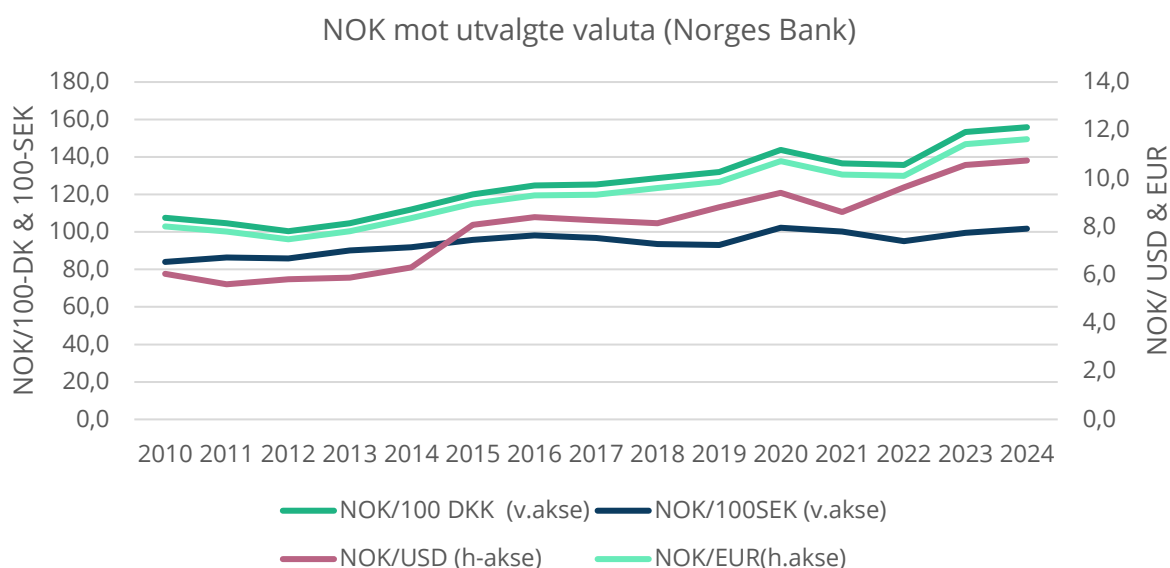
Hvis Norge ønsker å forserer den utviklingen, som er skissert i våre framskrivninger til 2030 og 2050, må det treffes beslutninger om bruk av det utvalget kaller kraftfulle verktøy. Tre eksempler fra de største reiselivsbedriftene innenfor sine felt, viser at klima tas på stort alvor i bransjen, men at en forsering vil være teknisk og kostnadmessig krevende på flere områder. Noen av virkemidlene vil også innebære at man på noen områder reduserer markedet for norske aktører. Det vil for eksempel gjelde virkemidler for å redusere antall cruisepassasjerer eller innkomne gjester på interkontinentale flyruter.

En ny moderne grønn reiselivsstrategi må ha en troverdig inntektsside, der økte inntekter fra andre turister oppveier nedgangen av tilreisende fra de mest forurensende kildene.

Utvikling og nøkkeltall reiselivsnæringen i Norge

Nordmenn reiser stadig mer. Tall fra SSB viser at reiseaktiviteten til nordmenn i 2024 var rekordhøy. Ser vi isolert på ferie- og fritidsreiser har mengden reiser økt betydelig og faktisk aldri vært høyere. Etter pandemiårene har nordmenns reisemønster og vaner endret seg. Ikke bare reiser vi mer, men vi reiser mer i eget land. I 2019 var 60 % av feriereiser i Norge, mens det i perioden 2022-2024 har økt og ligget på rundt 74 % av samlet feriereiser. Utenlandsreiser er først i 2024 kommet tilbake på 2019 nivå. Det kan være flere årsaker til dette, både pandemien i seg selv, men også kostnadsutviklingen.

Pandemien gjorde at nordmenn ble tvunget til å feriere i Norge og det bidro kanskje til at flere gjenoppdaget eget land og hvilke opplevelser Norge har å by på. Samtidig har det siden pandemien vært betydelige endringer i viktige økonomiske forhold som påvirker lommeboken. Kostnadsnivået i Norge har økt med en prisstigning på 21 prosent i perioden 2019-2024¹, kronen har svekket seg betydelig mot både euro og dollar, ref. Figur 5. I tillegg har det skjedd en endring i utlånsrenten som har økt fra svært lave nivåer (rundt 1 prosent styringsrente til 4,5 prosent)². Økt rente gir et betydelig innhogg i nordmenns økonomi³, som følge av nordmenns høye gjeldsgrad (gjennomsnittlige gjeldsgrad ligger i dag på 330 prosent av brutto årsinntekt⁴).



FIGUR 5 VALUTAKURSVIKLING NOK MOT UTVALGTE VALUTA. KILDE: NORGES BANK

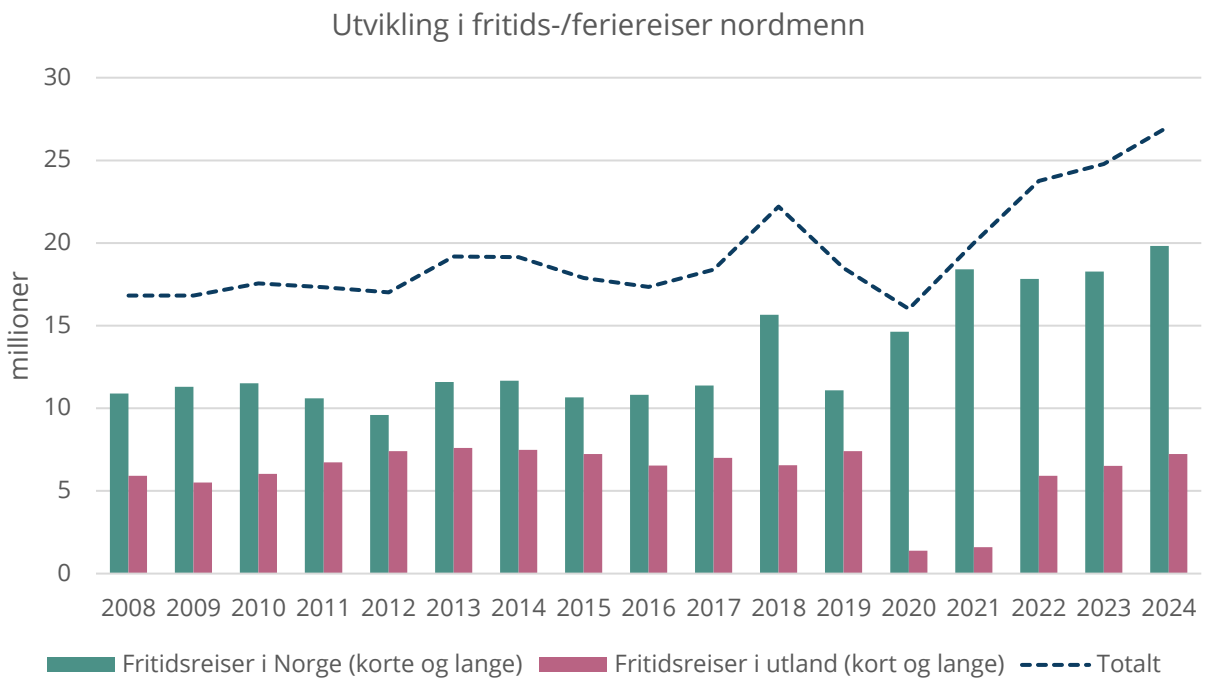
Samlet har dette gjort at mange over denne perioden har hatt mindre midler til å bruke på ferier, og spesielt ferier til utlandet, hvor både reise og opphold har blitt dyrere. Kjøpekraften og frie midler til bruk på ferier vil trolig bedre seg i tiden fremover, med forventninger til rentenedgang og redusert prisvekst.

¹ [Priskalkulator – SSB](#)

² [Styringsrenten](#)

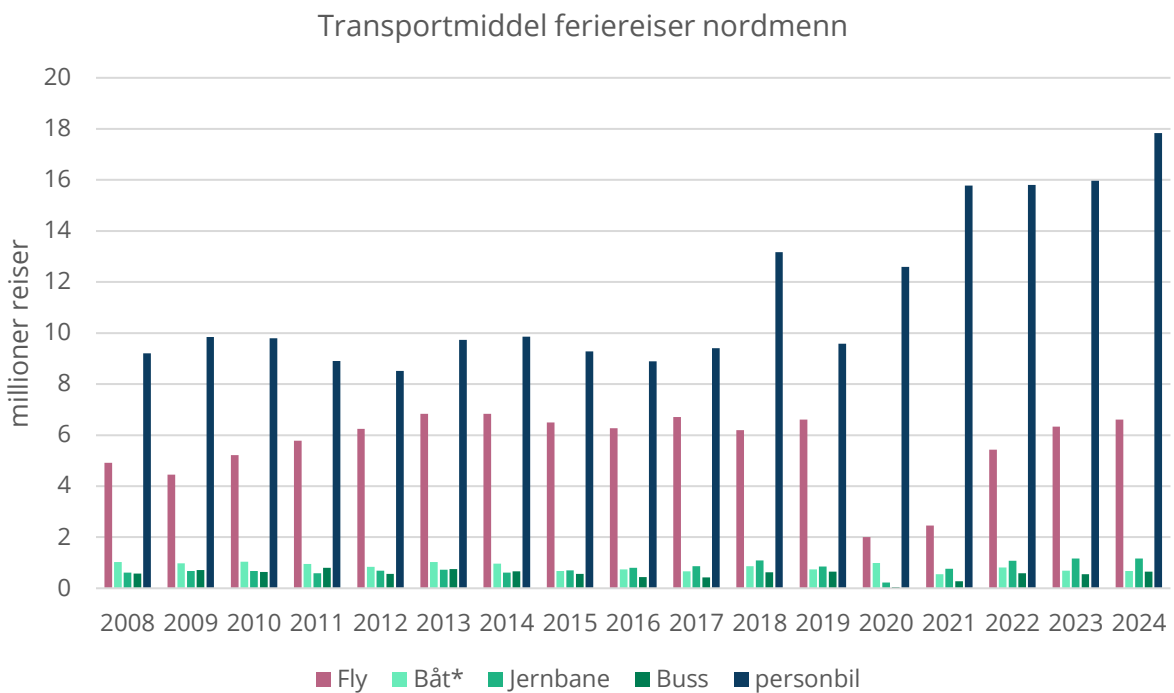
³ Eksempel på effekt av økt rente: 2,5 millioner i lån med 25 års nedbetalingstid. vil økning fra 1 % til 4,5%, føre til at årlig låneutgifter øker med rundt 54 000. Med en brutto inntekt på 700 000 tilsvarer det at du låneutgifter går fra 16 % til 24 % av bruttoinntekt, og fra rundt 23 % til 34 % av en anslått nettoinntekt på 500 000.

⁴ [Gjeldsgrad - Finanstilsynet.no](#).



FIGUR 6 UTVIKLING I FERIE/FRITIDSREISER FOR NORDMENN. KILDE SSB (TABELL 06921)

Nordmenns feriereiser etter pandemien skjer i økende grad bak et ratt. Gitt det økonomiske bakteppet, og økt feriering i Norge og Sverige, har det vært en kraftig økning i antall feriereiser med persontransport⁵ (i hovedsak personbil). Omtrent all veksten i antall feriereiser, mellom 2019 til 2024, skjer ved bruk av personlig transportmiddel, ref. Figur 7. Det går ikke fram av figuren, men dersom vi dykker litt ned i disse tallene, ser vi at det meste av veksten i bruk av persontransport kommer i form av korte feriereiser, definert som reiser med en varighet på 1 til og med 3 overnattinger.



FIGUR 7 TRANSPORTMIDDEL FERIEREISER NORDMENN (KORTE OG LANGE REISER). KILDE SSB (06921)

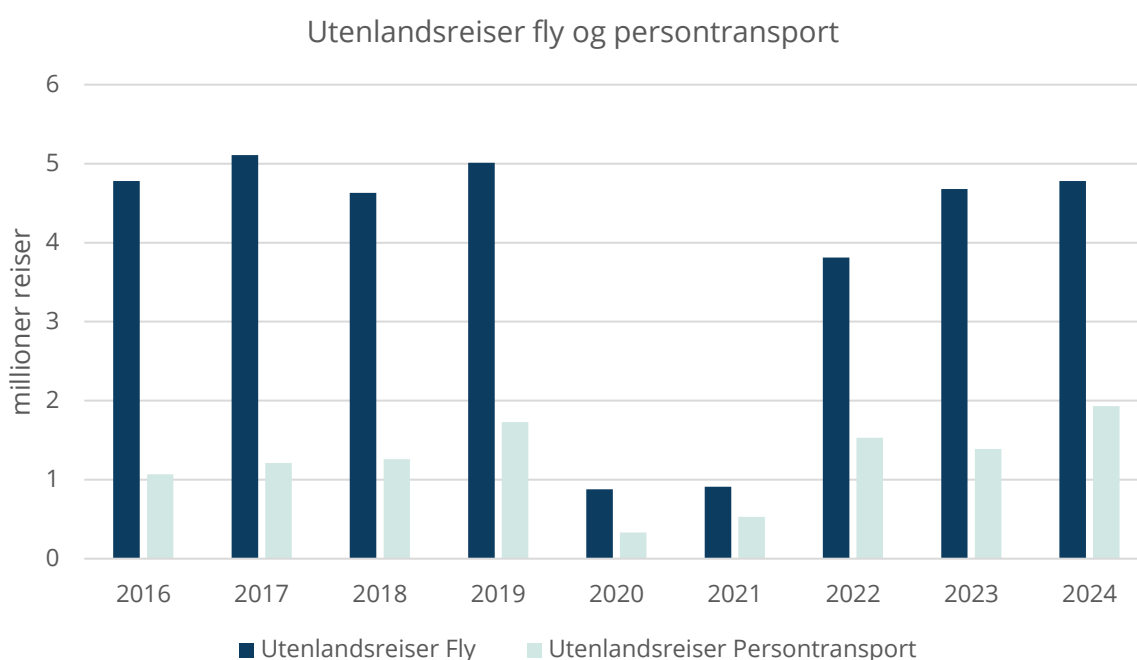
⁵ Inkluderer - personbil, motorsykel, campingbil osv.

TABELL 1 NORDMENNENS TRANSPORTMIDDEL FERIEREISE - ENDRING 2024 MOT 2019 I %. KILDE SSB/STAKEHOLDER

Nordmenns reisevaner	Fly	Båt	Jernbane	Buss	Persontransport
Endring i antall feriereiser 2019 mot 2024, målt i prosent	0 %	-9 %	38 %	0 %	86 %

Nordmenns feriereiser i utlandet – hvor drar vi og med hva?

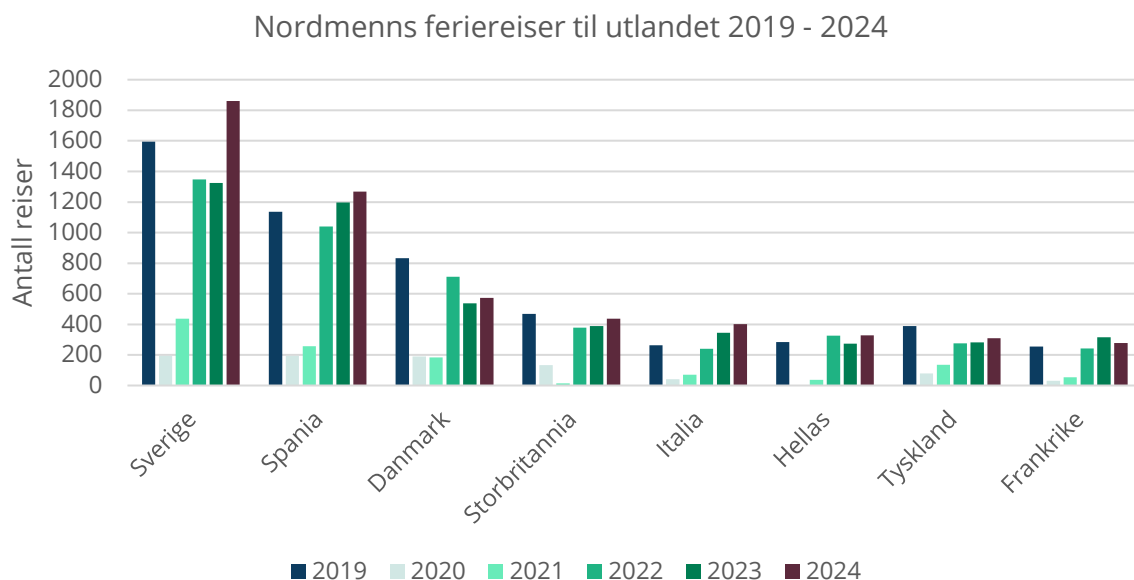
Videre er det verdt å merke at det i all hovedsak er personlig transport (bil, MC, bobil) og fly som er transportmidlene som blir benyttet når nordmenn er på feriereiser. Som vist i Figur 8 var utenlandsreiser tilbake på 2019-nivå. Det aller meste av utenlandsreisene gjøres med fly, hvorav hovedandelen er såkalte lange feriereiser.



FIGUR 8 UTVIKLING I FLY OG PERSONTRANSPORT FOR FERIEREISER TIL UTLANDET (BÅDE KORTE OG LANGE). KILDE SSB (06921)

Sverige og Spania er landene nordmenn ferierer mest i, med Danmark som en god nummer 3. Dette har ikke forandret seg siden 2019, men antallet reiser til Sverige har økt betydelig. I 2024 var antall feriereiser til Sverige på over 1,8 millioner. Feriereiseaktiviteten til Spania har også økt gradvis etter pandemien, og var i 2024 over 2019-nivå. Det er likevel stor forskjell i disse feriereisene, siden omtrent all reiseaktivitet til Spania gjøres med fly, mens størsteparten av reiser til Sverige skjer med personlig transport.

Den betydelige økningen til Sverige passer godt inn i mønsteret vi ser etter pandemien, der nordmenn har feriert mer kortreist sammenliknet med før pandemien. Selv om den norske kronen har svekket seg betydelig mot euroen (og den danske kronen som er «pegget» til euro), har svekkelsen mot den svenske kronen vært mer moderat. Svekkelsen av den norske kronen påvirker hvor vi reiser. Dette gjenspeiles kanskje tydeligst i nedgangen i feriereiser til Danmark over perioden. Siden 2019 er antall feriereiser til våre danske naboer ned med over 30 prosent.



FIGUR 9 NORDMENNENS FERIEREISER TIL UTLANDET UAVHENGIG AV TRANSPORTMÅTE FORDELT PÅ MEST POPULÆRE LAND. KILDE SSB

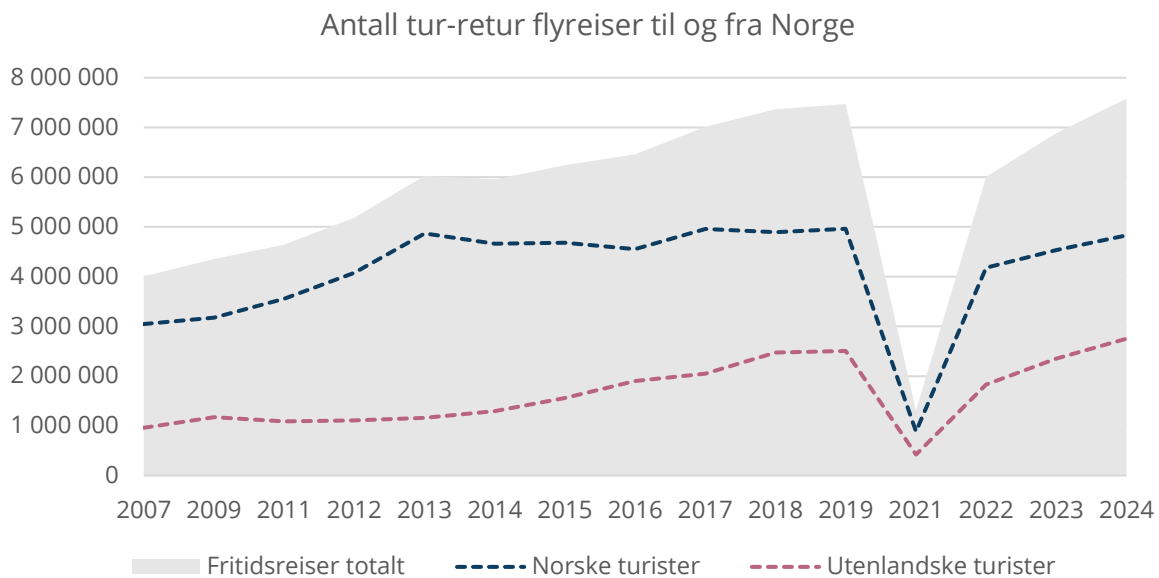
Definisjoner av feriereiser og reiselengde i SSBs reisestatistikk:

- **Feriereiser:** Reiser gjort på fritiden uavhengig av hva hensikten med reisen er. Dette kan for eksempel være en pakketur, hyttetur, camping, helsereiser, besøke venner og slektninger ol
- **Kort reise:** en reise med en varighet på 1 til og med 3 overnattinger.
- **Lang reise:** en reise med en varighet på 4 eller flere overnattinger.

BOKS 1 – SSBs DEFINISJON AV FERIEREISER, OG KORTE OG LANGE FERIEREISER

Utvikling reisevaner utenlandske turister – Tyskere og dansker kommer med bil

Innovasjon Norges årlige turistundersøkelse viser at 2024 var et rekordår i både norske og utenlandske turister. Det har vært en økning i både antall gjestedøgn og forbruk fra 2019 til 2024. Reisevanene til turistene har også endret seg noe fra 2019 til 2024. Utenlandske turister i Norge reiser i økende grad utenom sommersesongen og reiser mindre med fly i Norge enn tidligere. Reisen til Norge består fortsatt hovedsakelig av fly i 2024. Ifølge tall fra Avinor (RVU) har antall utenlandske feriereisende turister som benytter fly, økt i 2024 sammenliknet med 2019, Figur 10. I Innovasjon Norges turistundersøkelsen for 2024 anslås det at om lag halvparten av turistene som ferierer i Norge kommer med fly. Samtidig har andelen som ankommer med bil eller bobil økt siden 2019, dette skyldes en økning i turister fra Tyskland, Nederland og Danmark. De fleste utenlandske feriereisende bor på hotell eller andre kommersielle overnattingsformer, som leid hytte eller privat bolig, og gjennomsnittlig oppholdstid er rundt ti netter, som tilsvarer nivået i 2019.



FIGUR 10 ANTALL FLYREISER TIL OG FRA NORGE, FORDELT PÅ NORSKE OG UTENLANDSKE REISENDE. KILDE: AVINOR/RVU

Økonomiske nøkkeltall

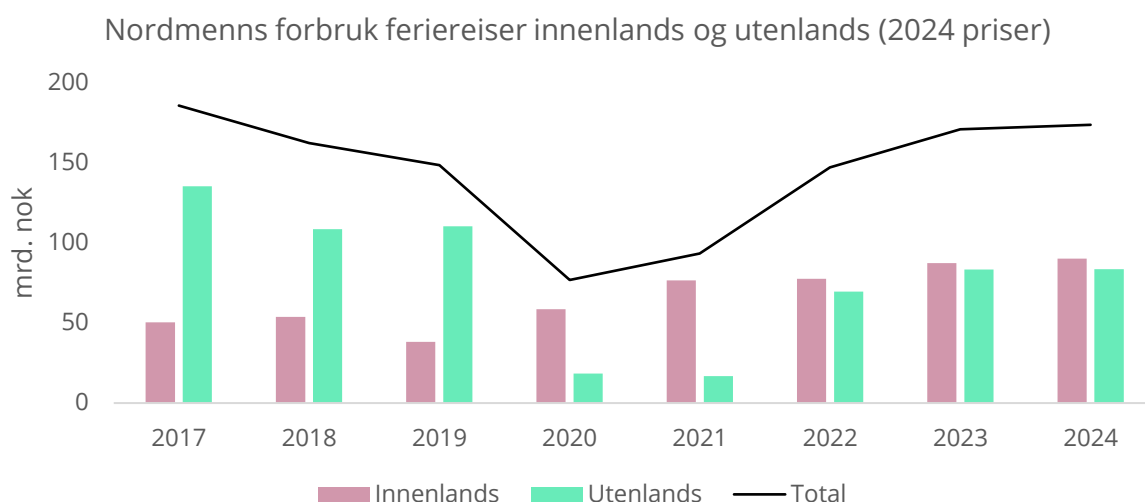
Reiselivsnæringen inkluderer mange ulike bransjer og sektorer som tilbyr varer og tjenester til mennesker på reise. Næringen omfatter aktiviteter som overnatting, aktiviteter og arrangementer, transport, attraksjoner og severdigheter, servering, og kultur osv. Norsk reiseliv er en viktig del av norsk økonomi og bidrar til verdiskaping og sysselsetting i alle deler av landet. Tall fra både EY⁶ og Asplan Viak⁷ (begge på oppdrag fra Innovasjon Norge) viser at Oslo står for størst andel av verdiskapingen, men at Vestlandet har opplevd kraftig vekst etter 2019.

Etter noen krevende år under pandemien, har reiselivet opplevd betydelig økt aktivitet noe som har resultert i økt verdiskaping. Nordmenns forbruk⁸ i forbindelse med ferier har tatt seg opp igjen etter pandemiene, og er over 2019-nivå, men ikke på høyde med forbruket i 2017, målt i 2024-kroner. I løpende kroner er forbruket over nivået i 2017. Et annet element er at en betydelig større andel av forbruket i forbindelse med reiser skjer i Norge. Dette gjenspeiler endringen i nordmenns reisemønster. Siden 2019 har nordmenns samlede forbruk i forbindelse med feriereiser vært høyest i Norge, mens det før pandemien ble lagt igjen klart mest penger i forbindelse med feriereiser i utlandet.

⁶ [Verdiskapingen i norsk reiseliv i 2024 slår rekorder | Reiseliv](#)

⁷ [Økning i reiselivets verdiskaping | Reiseliv](#)

⁸ **Her dekker forbruk:** Utgifter brukt på transport, overnatting, mat, drikke, varer, tjenester og pakketurer ved en reise. Det dekker ikke andre varer og tjenester, og må ikke forveksles med samlet turistkonsum (Norsk husholdning og utlendinger) som i 2019 var på 166 mrd. NOK i henhold til SSBs Satellittregnskap ([Satellittregnskap for turisme – SSB](#))

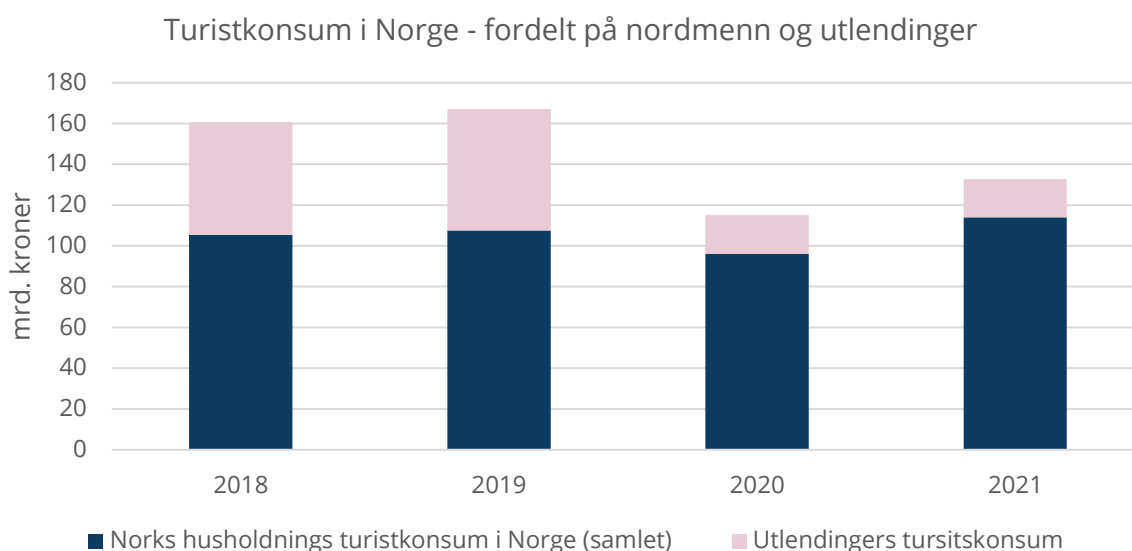


FIGUR 11 NORDMENNNS FORBRUK FERIEREISER INNENLANDS OG UTENLANDS I 2024 PRISER. DETTE ER BASERT PÅ EN REPRESENTATIV SPØRREUNDERSØKELSE SOM GJØRES FIRE GANGER I ÅRET. KILDE SSB/STAKEHOLDER

TABELL 2 NORDMENNNS FORBRUK PÅ FERIEREISER, ENDRING 2024 MOT 2019 I PROSENT. KILDE SSB/STAKEHOLDER

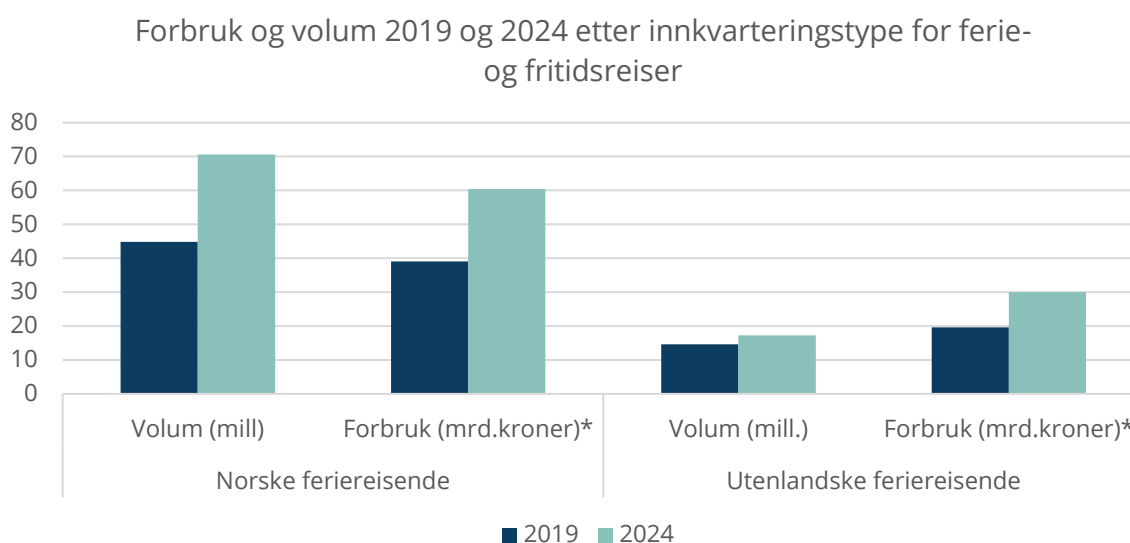
Nordmenns forbruk feriereiser	Endring i løpende verdier (i %)			Endring i 2024-kroner (i %)		
	Innenlands	Utenlands	Samlet	Innenlands	Utenlands	Samlet
Endring i forbruk i forbindelse med feriereiser 2019 vs. 2024	185 %	-9 %	41 %	136 %	-24 %	17 %

SSB har ikke publisert oppdatert satellittregnskap for turisme i Norge som dekker årene etter 2021. Dette regnskapet måler reiselivets betydning for norsk økonomi, og viser blant annet hvor mye norske og utenlandske turister bruker i Norge. Siste tall er for 2021. Samlet forbruk falt betydelig under pandemien, men økt forbruk fra nordmenn i eget land dempet noe av bortfallet fra redusert turisme fra utlandet. Med tanke på at nordmenn har feriert stadig mer i eget land, er det høyst sannsynlig at samlet turistkonsum er rekordhøyt fordi utenlandske turister har kommet tilbake samtidig som nordmenn ferierer mer i eget land. Dette reflekteres i den økte verdiskapingen fra reiselivet i Norge (Figur 14) og tall fra turistundersøkelsen til Innovasjon Norge (Figur 13).



FIGUR 12 TURISTKONSUM I NORGE FORDELT PÅ NORDMENN OG UTENLANDSKE TURISTER. KILDE: SSBs SATELLITREGNSKAP

Ser vi på estimerte volumtall for overnatting og ferie- og fritidsforbruket som anslått i Turistundersøkelsen 2024⁹, har både aktivitet (målt som overnattingsdøgn) og forbruket økt. Den estimerte økningen i forbruk er på om lag 54 prosent, som er godt over prisstigen på rundt 20 prosent over samme periode. Selv om tallene er usikre, gjenspeiler det utviklingen vi ser i aktiviteten.



FIGUR 13 ESTIMERTE ANTALL OVERNATTINGER SAMLET OG FORBRUK FORDELT PÅ NORSKE OG UTENLANDSKE FERIEREISENDE. *DET TOTALE ANTALL KRONER SOM FERIE- OG FRITIDSREISENDE HAR BRUKT I NORGE PER SESONG (LØPENDE KRONER). TURISTFORBRUK I TURISTUNDERSØKELSEN ESTIMERES VED Å MULTIPLISERE DØGNFORBRUK MED BEREGNET VOLUM FOR TOTALT ANTALL OVERNATTINGER. KILDE: INNOVASJON NORGE

I henhold til tall EY på oppdrag fra Innovasjon Norge¹⁰ var verdiskapingen i 2024 rekordhøy, og over både 2018- og 2019-nivå målt i 2024 kroner (Figur 14). Ifølge tallene til EY for verdiskapingen har denne vokst i alle bransjene i reiselivet, og alle bransjer har vokst med tosfret antall prosent målt mot 2019 bortsett fra transport. Tallene til EY viser at verdiskapingen fortsatt er størst i transport, med serveringsbransjen på en god nummer to. Beregninger fra

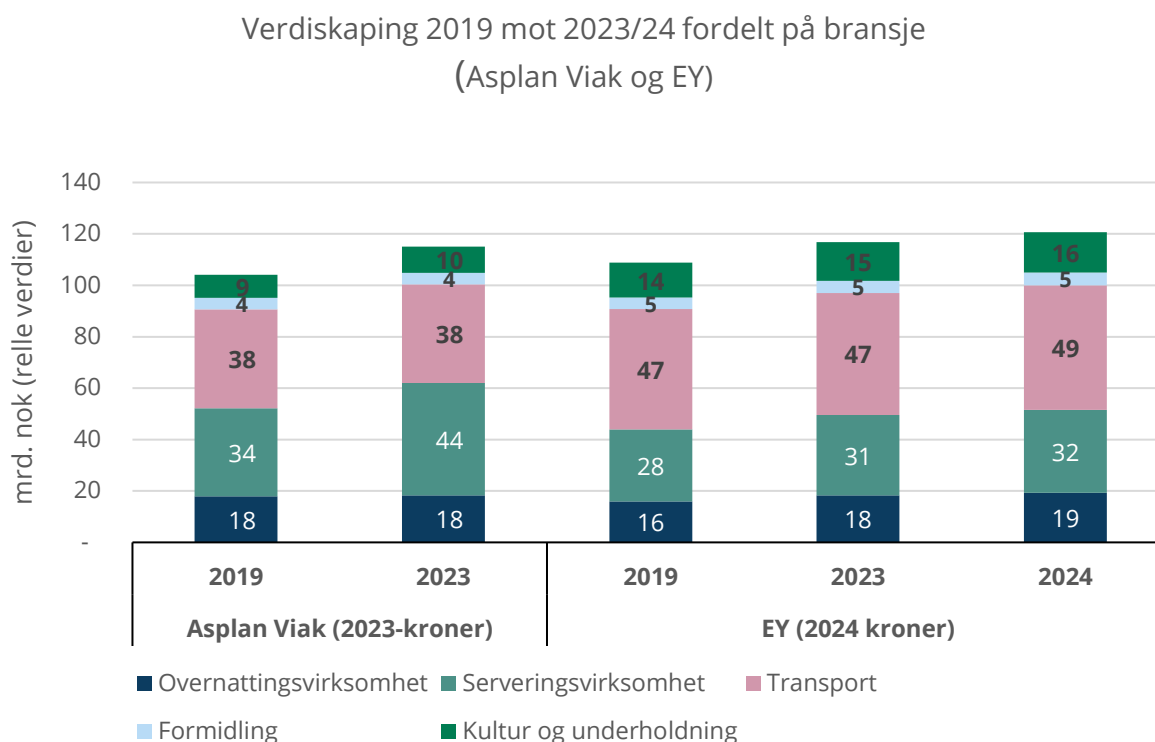
⁹ [Turistundersøkelsen 2024 | Reiseliv](#)

¹⁰ [Verdiskapingen i norsk reiseliv i 2024 slår rekorder | Reiseliv](#)

Asplan Viak, fra 2023 viste at serveringsvirksomhet var størst med transport som nummer to. Med andre ord gir ulike kilder ulike anslag på fordelingen, ref. Figur 15.



FIGUR 14 VERDISKAPING I REISELIV NORGE 2015 -2024 FRA TO ULIKE KILDER. BEGGE VISER SAMME RETNING OG NIVÅER. KILDE: EY OG ASPLAN VIAK (BEGGE PÅ OPPDRAG FOR INNOVASJON NORGE)



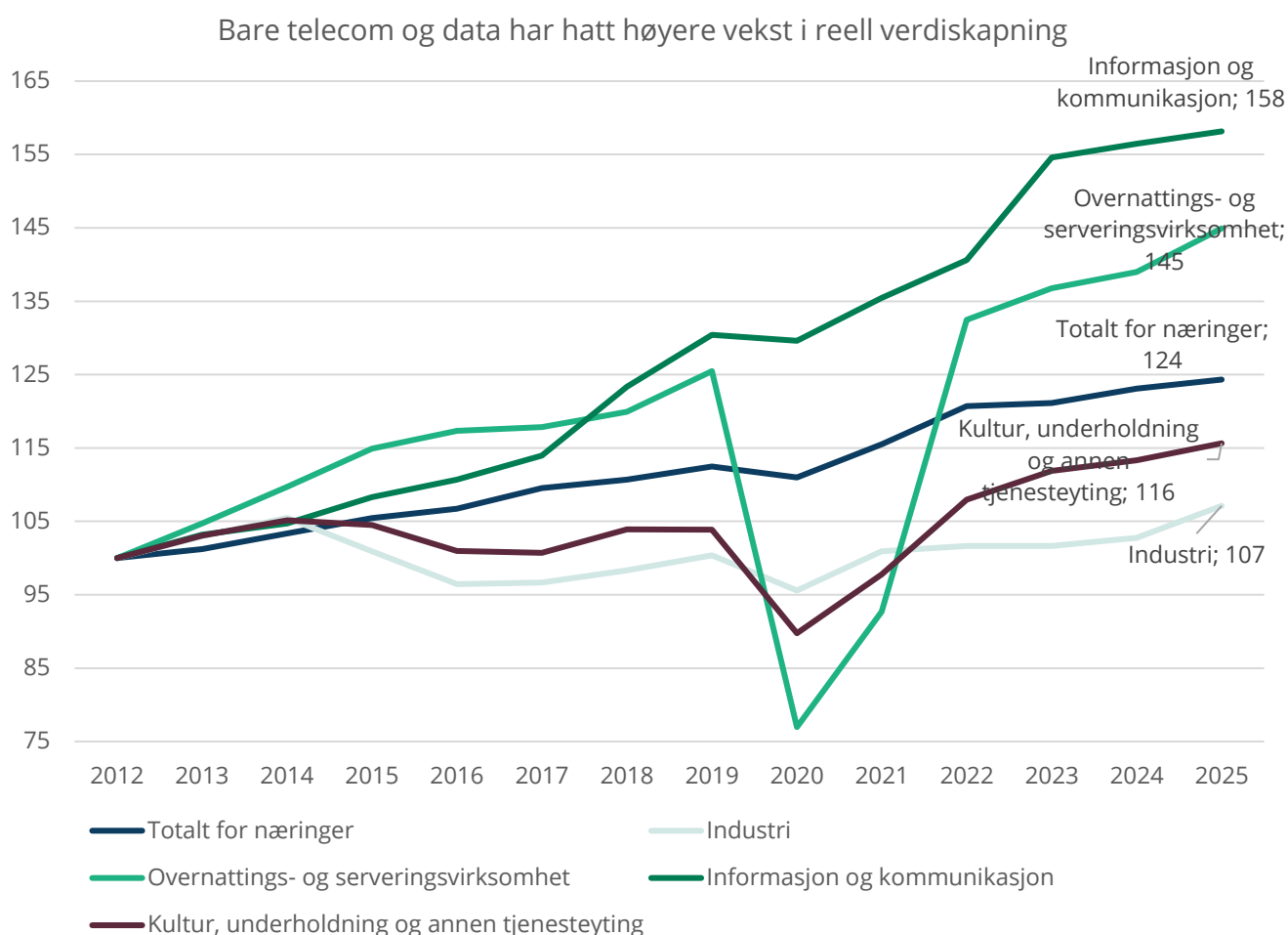
FIGUR 15 ENDRING I VERDISKAPNING I REELLE VERDIER FORDELT PÅ BRANSJE - 2019 OG 2024. KILDE EY, ASPLAN VIAK OG INNOVASJON NORGE

Under pandemien falt antall sysselsatte merkbart, men tall for antall ansatte viser at sysselsettingen har tatt seg opp igjen i bransjer tilknyttet reiselivet. Det kan være noen ulike forskjeller i statistikken, men tall fra Menon Economics benyttet i 2021-rapporten, målt mot tall

for sysselsetting publisert av Innovasjon Norge¹¹ viser at antall sysselsatte (her målt som lønnstakere) er tilbake på 2019-nivå, selv om fordelingen mellom bransjene er noe endret.

TABELL 3 SYSSELSATTE REISELIVSNÆRINGEN - KILDER: MENON ECONOMICS, INNOVASJON NORGE

Bransje	Fra forrige rapport – antall ansatte (Menon tall)		Antall ansatte (IN) (lønnstakere)	
	2019	2020	2024	%-endring mot 2019 tall
Overnatting	34 236	26 362	29 958	-12 %
Servering	73 493	60 264	73 366	0 %
Aktiviteter og kultur (opplevelser)	27 051	22 993	27 260	1 %
Transport	42 231	38 430	46 002	9 %
Formidling	4 467	3 350	5 496	23 %
Samlet	181 478	151 399	182 082	0 %



FIGUR 16 SAMMENLIGNET MED ANDRE NÆRINGER HAR OVERNATTINGS- OG SERVERINGSBRANSJEN HATT DET STERKESTE VEKSTEN SIDEN PANDEMIEN OG DEN NEST STERKESTE SIDEN 2012. KILDE SSB

¹¹ [Sysselsatte i reiselivet | Reiseliv](#)

Overnattings- og serveringsbransjen har hatt en vekst på 45 prosent mellom 2012 og 2025, og 68 prosent siden bunnpunktet 2020, da pandemien førte til nedstengninger mange steder. I perioden 2012-2025 har alle næringer, inklusive offentlig sektor, vokst med 24 prosent, ifølge SSB. Oljevirkksomheten har hatt en vekst på 16 prosent. Bare informasjons- og kommunikasjonsbransjen har vokst raskere enn reiselivet etter 2012, slik Figur 16 viser.

Klimagassutslipp knyttet til norsk reiseliv

Dette kapittelet oppsummerer utvikling i klimagassutslipp som følge av reiselivsaktivitet i Norge, og til/fra Norge. Vi inkluderer utslipp fra transport (luftfart innenriks og ut/inn av Norge, sjøtransport som cruise og passasjerskip/ferger, samt veitrafikk med personbil, bobil og turbuss), samt overnatting og servering. Beregningene er i hovedsak aktivitetsbaserte, og bygger på kilder som SSB og Miljødirektoratet (nasjonale utslipp og energistatistikk), Avinor/SSB (flytrafikk og reiseformål), Kystverkets MarU-modell (sjøtransport) og andre offentlige kilder.

En viktig presisering er at reiseliv ikke har egne utslippstall i SSBs statistikk. De fleste utslippene tilskrives andre sektorer, særlig transport (veitrafikk, innenriks sjøfart og luftfart). Vi forsøker derfor i kapittelet å synliggjøre reiselivets klimaavtrykk på tvers av sektorene ved å identifisere og fordele, så godt det lar seg gjøre, andelen av aktivitetene som kan knyttes til ferie- og yrkesreiser, nordmenn og utlendinger, samt innenriks og utenriks. For luftfart følger vi nasjonal praksis, som vil si at innenriksflyginger telles fullt ut, utenriksflygninger telles til endestasjon basert på International Civil Aviation Organization (ICAO) sin CO₂-kalkulator og vi unngår dobbelttelling ved å skille mellom innreise til Norge (utlendinger) og utreise fra Norge (nordmenn). Usikkerheten er betydelig for enkelte delområder, særlig der det mangler fullstendige aktivitetsdata (f.eks. bobil, turbuss og reiseruter med flere mellomlandinger) og kapittelet inkluderer derfor korte metodeavsnitt med forutsetninger, usikkerheter og mulige skjevheter. Målet er å gi et transparent bilde av størrelsesordenen på reiselivets utslipp og hva som driver utviklingen.

Årets klimarapport avviker noe fra klimarapporten fra 2021, ettersom noe av metodikken er oppdatert og historiske utslippstall fra SSB er revidert. Hovedforskjellen er på sjøtransport, der Kystverket har endret beregningsmodell for utslipp fra sjøtransport fra Havbase til MarU-modellen. Den oppdaterte modellen skal gi et mer detaljert bilde som i større grad tar høyde for aktivitet og teknologi, noe som også fører til en omfordeling av utslipp mellom skips-segmenter og steder. I veitrafikk skiller vi nå bobil fra personbil og bruker utslippsfaktorer (norsk vs. utenlandsk bilpark) og beregner aktivitet ut ifra kommersielle overnattinger, samt justerte teknologifaktorer over tid. For luftfart teller vi fortsatt én vei for utenriksreiser, men med oppdaterte aktivitetsdata og metodeoppdatering fra ICAO.

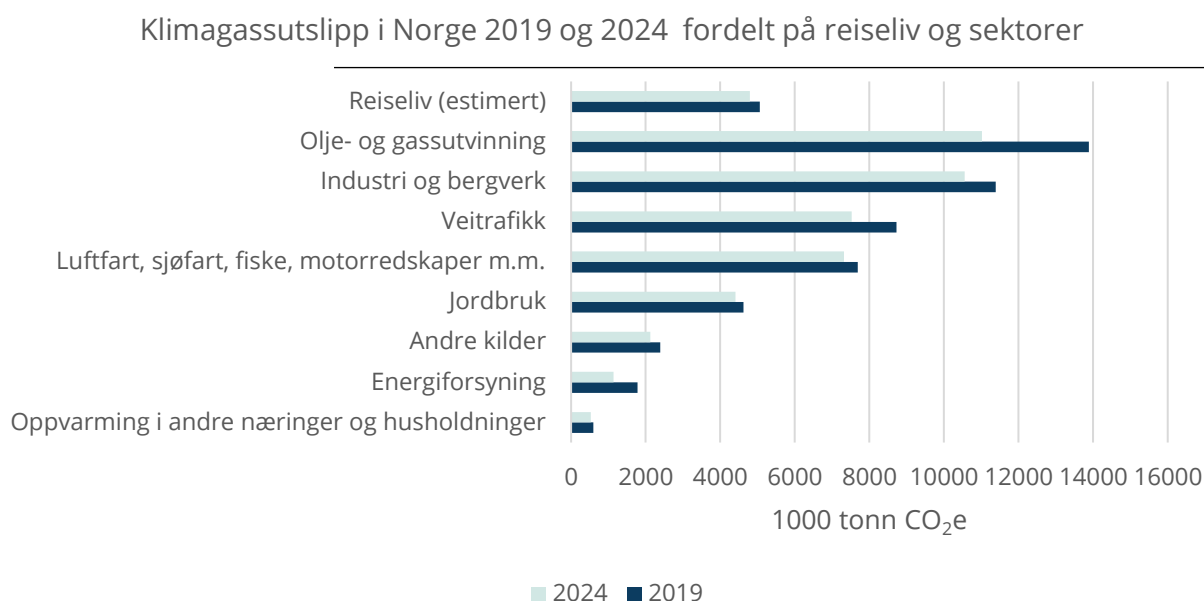
I rapporten ser vi kun på direkte utslipp og har ikke inkludert indirekte utslipp i våre beregninger. Direkte utslipp er klimagassutslipp som oppstår fra selve aktiviteten til turistene, som forbrenning av drivstoff i fly, cruise, ferger, biler, bobil og buss, samt energibruk i overnattingssteder. Disse utslippene skjer innenfor norsk territorium eller som følge av transport til og fra Norge, og kan beregnes med aktivitetsdata og utslippsfaktorer. Indirekte utslipp oppstår i forkant eller etterkant av selve reisen, eksempelvis fra produksjon av drivstoff, kjøretøy, skip, fly, mat, materialer og andre varer og tjenester som turister forbruker. De indirekte utslippene kan være betydelige og i «Can Norway become a net-zero economy under scenarios of tourism growth?»¹² fra 2022 ble det estimert at de indirekte utslippene i 2019 utgjorde om lag 2 mill. tonn CO₂-ekv. Likevel er datagrunnlaget usikkert, metodene er ulike mellom sektorer, og risikoen for dobbelttelling er høy når indirekte utslipp måles.

SSB har revidert historiske utslipps- og aktivitetstall siden sist, noe som endrer både nivå og fordeling uavhengig av faktisk aktivitetsendring. Resultatene er derfor ikke direkte sammenlignbare med forrige rapport. Vi arbeider kontinuerlig med å forbedre vår metodikk og for fange opp mest mulig korrekt utslippsdata.

¹² [Can Norway become a net-zero economy under scenarios of tourism growth?](#)

Utslipp i reiselivet sammenlignet med andre næringer

I denne rapporten har vi i hovedsak estimert og sammenlignet utslippstall for 2019 og 2024 for å vurdere hvordan reiselivsrelaterte klimagassutslipp har utviklet seg etter pandemien. Norges samlede utslipp for alle sektorer var i 2024 på 44,6 millioner tonn CO₂-ekv. Det er en nedgang på 12,7 prosent fra 2019. Den store reduksjonen i de samlede utslippene i Norge kan hovedsakelig forklares med reduserte utslipp fra olje og gass (elektrifisering og nedetid på blant annet Melkøya) og elektrifisering av bilparken. De samlede klimagassutslippene knyttet til reiseliv i 2024 er estimert til å være om lag 4,1 millioner tonn CO₂, ekskludert forretningsreiser, som tilsvarer rundt 9 prosent av Norges samlede utslipp, og er en estimert reduksjon på 3,1 prosent fra 2019-nivået.

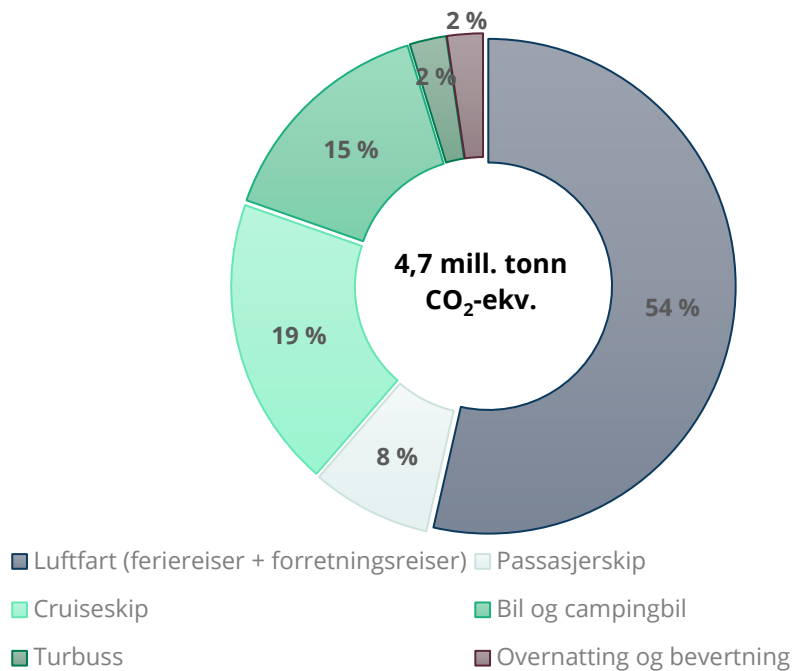


FIGUR 17 SAMLEDE UTSLIPP I NORGE I 2019 OG 2024 FORDELT PÅ SEKTOR. UTSLIPPENE FRA ESTIMERT FOR REISELIV INNGÅR I DE ANDRE SEKTORENE, SÆRLIG TRANSPORTSEKTOREN. KILDE: SSB OG STAKEHOLDER

Som i forrige klimarapport om norsk reiseliv, er det transportleddet som dominerer reiselivets utslipp og representerer den største utfordringen for en næring med mål om grønn og bærekraftig vekst. Utslipp fra overnatting og servering utgjør fortsatt en liten del av totalen. I 2019 var utslippene fra næringen om lag 137 000 tonn CO₂-ekvivalenter, mens de i 2024 anslås til omtrent 111 000 tonn CO₂-ekvivalenter, drevet ned av elektrifisering, energieffektivisering og overgang til fornybar energi. Segmentet beveger seg gradvis mot nullutslipp, og klimaavtrykket er i hovedsak knyttet til energiforbruk.

Når vi ser på utslipp knyttet til reiseliv, som vist i Figur 18 og Figur 19, er det flyreiser som utgjør den klart største kilden. I 2024 sto fritidsreiser for om lag 73,9 prosent av CO₂-utslippene fra flytrafikk i Norge og ut av landet, mens forretningsreiser utgjorde de resterende 26,1 prosentene. Mellom 2019 og 2024 gikk utslippene fra fritidsreiser ned med rundt 7 prosent, mens utslippene fra arbeidsreiser ble redusert med om lag 18 prosent.

Utslipp reiseliv 2024 fordelt på aktivitet



FIGUR 18 FORDELINGEN AV NORSK REISELIV SINE KLIMAGASSUTSLIPP. LUFTFART DOMINERER SOM UTSLIPPSKILDE. KILDE: EGNE BEREGNINGER

Etter luftfarten er det passasjerskip og cruiseskip som bidrar mest til klimagassutslippene fra norsk reiseliv. Antall anløp med cruiseskip og passasjerer til norske havner økte kraftig fram mot 2019, med tilsvarende vekst i utslipp. Etter 2021 har aktiviteten i cruise- og luftfartssektoren økt igjen i takt med normaliseringen av internasjonal turisme. I 2024 anslås utslippene fra cruise å ligge 31 prosent høyere enn i 2019. For luftfarten er ikke utslippene helt tilbake på 2019-nivå, men utslippene vokser igjen etter flere år med lavere reiseaktivitet til og fra Norge.

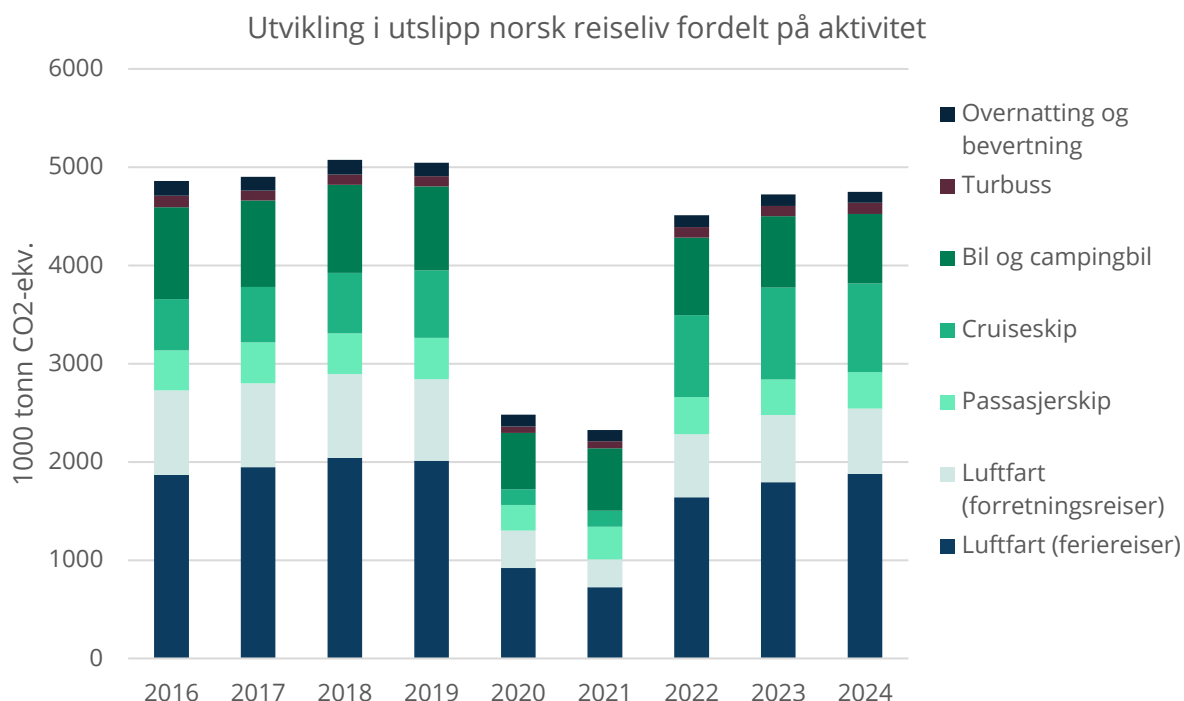
Utslipp knyttet til feriereiser med bil har gradvis gått ned i perioden 2016–2024, selv om den totale kjørelengden i Norge har økt kraftig. Over perioden har også nordmenns bruk av persontransport i forbindelse med feriereiser økt betydelig. Nedgangen i utslipp er et resultat av en stadig mer drivstoffeffektiv bilpark, økt elektrifisering og større innblanding av biodrivstoff i veitrafikken. Dette fører til en nedgang i utslipp på tross av aktivitetsøkningen. I 2024 ligger utslippene fra personbilbaserte feriereiser om lag 18,9 prosent lavere enn i 2019, selv om aktiviteten målt i antall reiser er betydelig høyere enn før pandemien. For bobiler derimot, er utslippene relativt stabile og økt med 7 prosent over perioden. Elektrifiseringen av bobilparken har ikke kommet særlig langt sammenlignet med personbilparken.

Turbussnæringen utgjør i likhet med overnatting og servering en liten andel av reiselivsutslippene, og har også opplevd en gradvis nedgang i utslipp fra 2016 til 2024. Årsaken til dette er at antallet turbusser i Norge er halvert over perioden, samt at større andel av bussparken elektrifiseres. Utslippstallene for turbuss inneholder betydelig usikkerhet da det er flere ukjente forhold. Det er ikke noe offentlig statistikk på hvor stor andel av turbussene på norske veier som er utenlandske og det er i tillegg ukjent hvor mange leasede norske busser som er rute- eller turkjøring. I tillegg blir noen rutebusser brukt i sommersesongen til sightseeing, uten at det registreres hos SSB. Våre anslag for klimagassutslipp fra buss kan derfor være noe lave.

Turbuss er likevel blant de mest klimaeffektive transportformene i reiselivet, nest etter tog. En moderne turbuss med 40 passasjerer slipper ut om lag 18,5 gram CO₂ per passasjerkilometer. I

tillegg tas stadig flere elektriske turbusser i bruk i Norge, noe som peker mot en enda mer klimavennlig utvikling i segmentet framover.

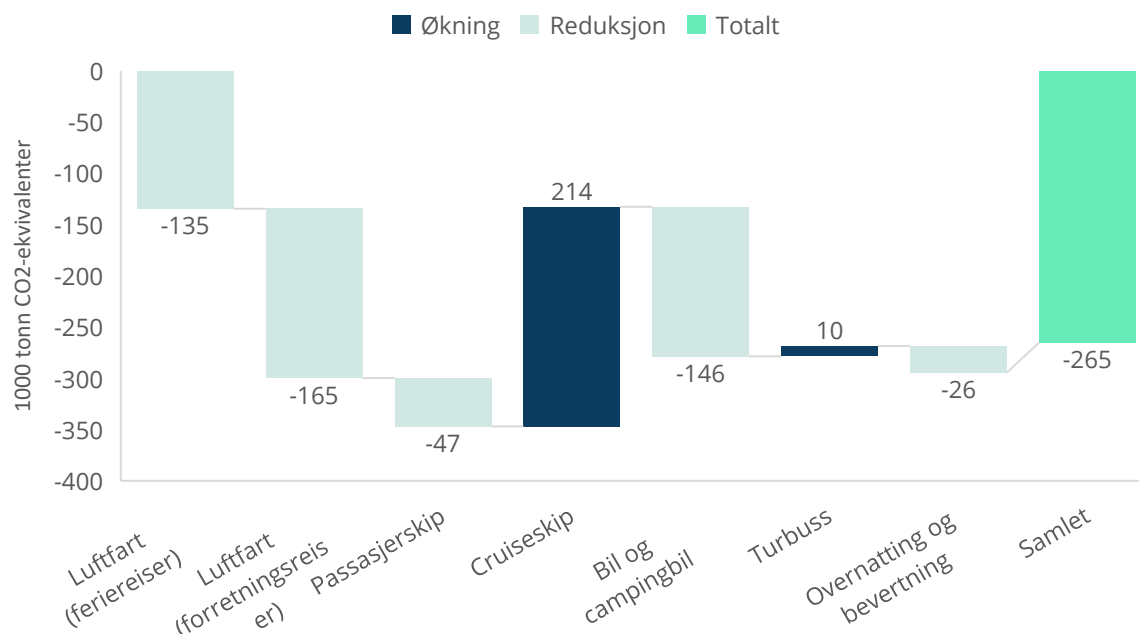
I Figur 19 har vi oversikten over utviklingen i utslipp for de ulike sektorene i perioden 2016-2024. I tillegg til fritidsreiser med fly er forretningsreiser inkludert for å vise størrelsesorden mellom fritids- og forretningsreiser.



FIGUR 19 UTVIKLING I UTSLIPP KNYTTET TIL NORSK REISELIV 2016 -2024. KILDE: STAKEHOLDER

En del feriereiser gjøres også med tog, men vi har ikke fokusert på dette segmentet ettersom utslipp fra jernbanetransport i Norge er svært lavt (neglisjerbart). Totalt utslipp fra togtrafikk i Norge utgjør om lag 0,05 millioner tonn CO₂, og over 80 prosent av togtrafikken skjer nå med elektriske tog. Togreiser i Norge er derfor i hovedsak utslippsfrie, med unntak av enkelte ikke-elektrifiserte strekninger, hvor dieseltog fremdeles benyttes.

Utslippsendring fordelt på kilde 2019-2024



FIGUR 20 ENDRING I UTSLIPP FORDELT PÅ AKTIVITET 2019 VERSUS 2024. KILDE STAKEHOLDER

Det er aktiviteter og utslipp vi ikke klarer å fange opp eller gi gode estimater på. Vi har gjort en enkel kvalitativ beskrivelse og gjennomgang av dette, og det er sannsynlig at det «sanne» klimaavtrykket fra reiseliv (fritid) og turisme i Norge vil være noe høyere enn vi har estimert. I vedlegg - **Aktiviteter og usikkerhet**, følger et enkelt skematisk oppsett med en enkel gjennomgang av de viktigste usikkerhetene og metodiske utfordringene og hvilken i hvilken retning de kan påvirke utslippsberegningene.

Utslipp fra reiseliv - sektorvis gjennomgang

Klimagassutslippene varierer fra sektor til sektor, og som nevnt står sektorene luftfart og sjøtransport for hovedandelen av utslippene. Under følger en nærmere gjennomgang av utslippene fra hver sektor.

Luftfart – overordnet trend og utvikling

Internasjonal luftfartstrafikk har vokst i lang tid og står for om lag 2 prosent av de globale klimagassutslippene, men klimapåvirkningen kan være dobbelt så stor som utslippene grunnet utslipp av andre partikler som påvirker skyer og solstråling¹³. Selv om de totale globale utslippene har vært sterkt stigende grunnet økt trafikkvekst, har utslippene per passasjerkilometer sunket de senere årene. Det har vært en energieffektivisering, bedre kapasitetsutnyttelse, økt bruk av nye alternative drivstoff (økt innblanding av SAF - sustainable aviation fuels) og andre teknologiske forbedringer. Likevel, flyreiser er fortsatt en av de mer utslippsintensive transportformene, der relativt få reisende skaper høye utslipp. Studier viser til at kun 10 prosent av verdens befolkning flyr årlig¹⁴. Under pandemien var vi vitne til et kraftig fall i flyreiser over hele verden, men aktiviteten har tatt seg raskt opp igjen. IEA¹⁵ rapporterer at allerede i 2023 var utslipp fra fly på 90 prosent av 2019-nivået. Noen rapporter viser at utslippene fra kommersiell flytrafikk er høyere i 2024 enn 2019¹⁶.

Luftfarten i Norge har, i likhet med den globale utviklingen, hatt en betydelig økning i aktivitet de siste 40 årene. Dette har ført til en stor vekst i utslipp fra sektoren, men med kraftig fall under pandemien. Tallene er basert på omsatt drivstoff i Norge, fordelt mellom drivstoff til innenriksflyginger og fly som går utenriks, men har tanket i Norge. Utslippstallene for utenlandsreisene dekker derfor bare utslipp knyttet til første destinasjon. Innenrikstallene er justert for utslipp fra forsvar, helikopter og småfly. I perioden 2007 til 2024 økte det samlede utslippet fra luftfarten med om lag 5 prosent. Det er utslipp fra utenriks luftfart som har økt mest, med en vekst på rundt 8 prosent, mens utslipp fra innenriks luftfart har holdt seg relativt stabilt. Utslippene fra innenriks luftfart i 2007 og 2024 er tilnærmet like på rundt 920 000 tonn CO₂, mens aktiviteten har økt med cirka 10 prosent i denne perioden.

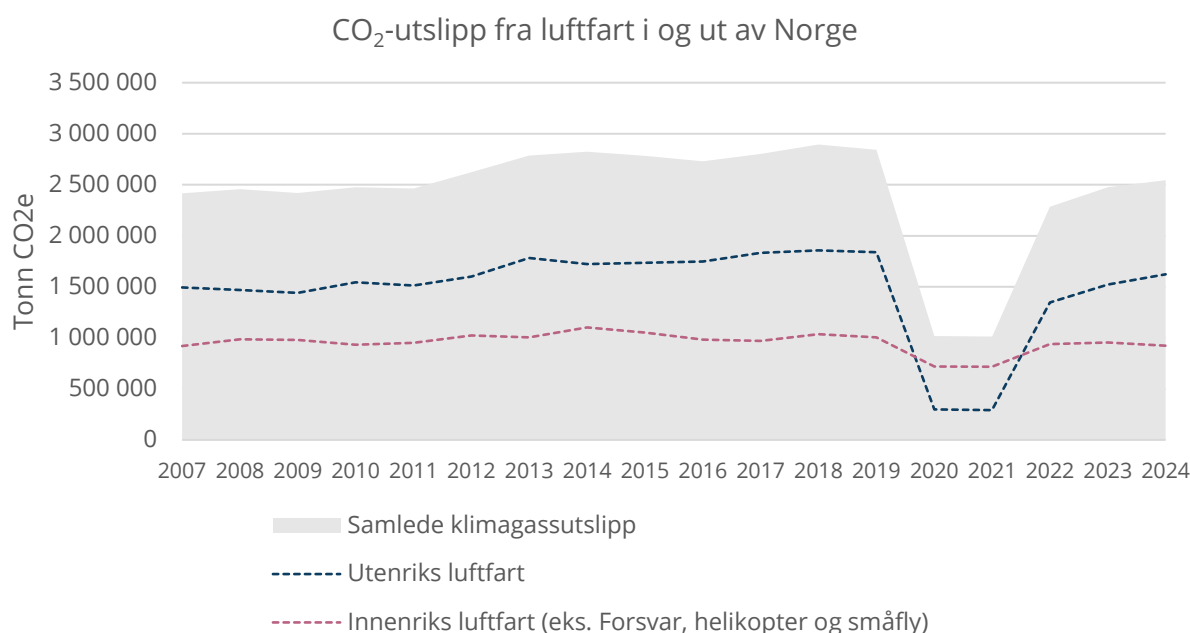
Pandemien og reiserestriksjonene førte til et markant fall på 65 prosent i samlede utslipp. Utslippsreduksjonene var størst for utenlandsreiser med 84 prosent, mens innenriks luftfart falt med nærmere 29 prosent. Sammenligner vi før og etter pandemien ser vi at utslippene er på vei opp igjen og utgjør i 2024 90 prosent av 2019-nivå. Samlet har det vært en endring på 11 prosent fra 2019 til 2024, mens for innenriks- og utenlandsreiser har det vært en reduksjon på 8 prosent og 12 prosent.

¹³ [Flybransjen må kutte mer enn CO₂ for å nå klimamålet](#)

¹⁴ [What share of global CO₂ emissions come from aviation?](#)

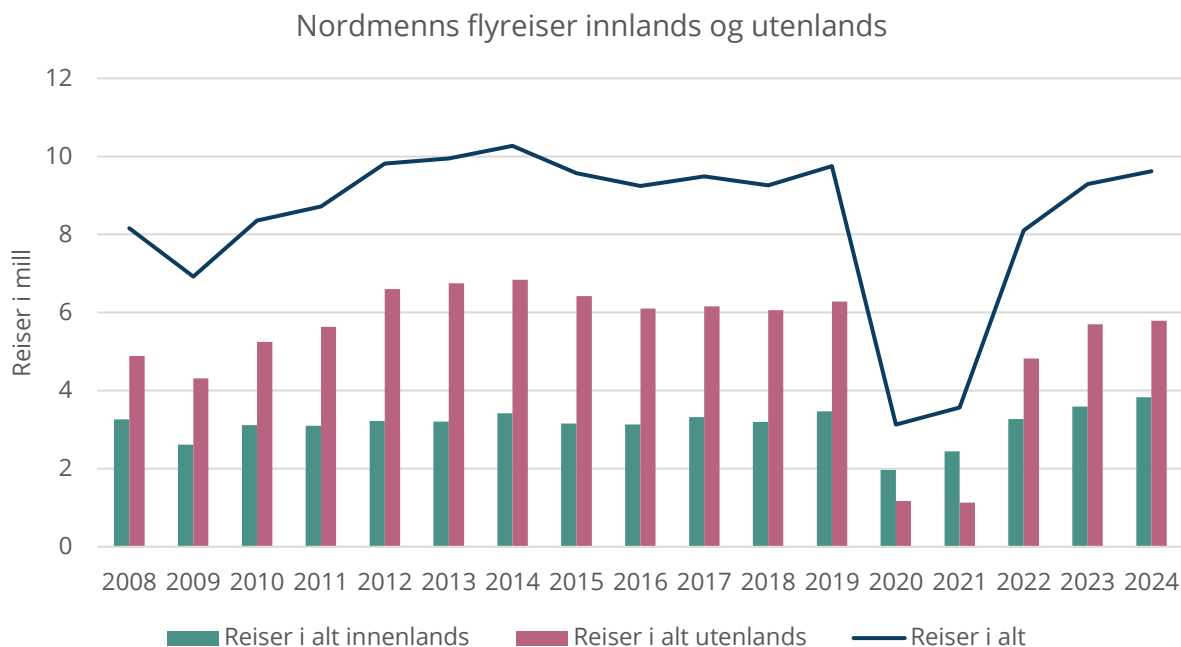
¹⁵ [IEA - Aviation](#)

¹⁶ https://impact-on-sustainable-aviation.org/shared-files/2374/?Cirium%20Ascend%20Consultancy_impact_2024-commercial-aviation-emissions.pdf



FIGUR 21 KLIMAGASSUTSLIPP FRA LUFTFART I OG UT AV NORGE. KILDE: ICAO, AVINOR, SSB OG FFI

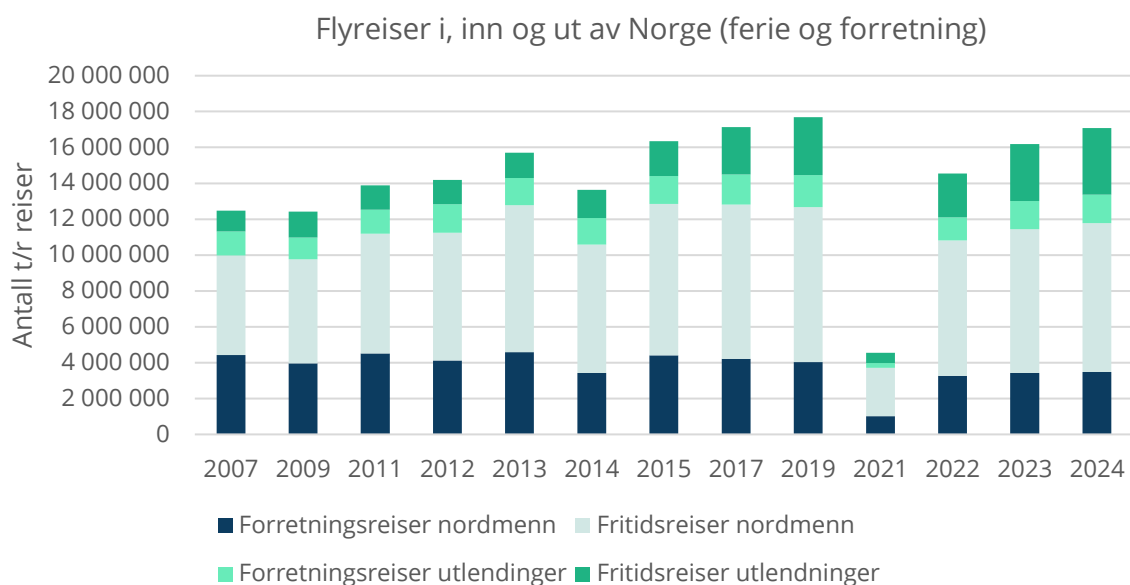
Tall fra SSBs reiseundersøkelse viser en tilsvarende utvikling i nordmenns reiseaktivitet med fly. Ifølge SSB gikk nordmenns flyreiser ned med om lag 1 prosent fra 2019 til 2024, med størst nedgang i utenlandsreiser på 8 prosent, mens antall innlandsflygninger har økt med 10 prosent. Tallene fra SSB i Figur 22 inkluderer både ferie- og yrkesreise. Tallene inneholder ikke utlendingers reiseaktivitet i og til/fra Norge. Tallene fra Avinor som bla. Figur 23 og Figur 24 er basert på, viser noe høyere reisetall, og tallene er derfor ikke direkte sammenliknbare.



FIGUR 22 NORDMENNENS REISEAKTIVITET ER PÅ VEI TILBAKE TIL 2019 NIVÅ. KILDE: SSB

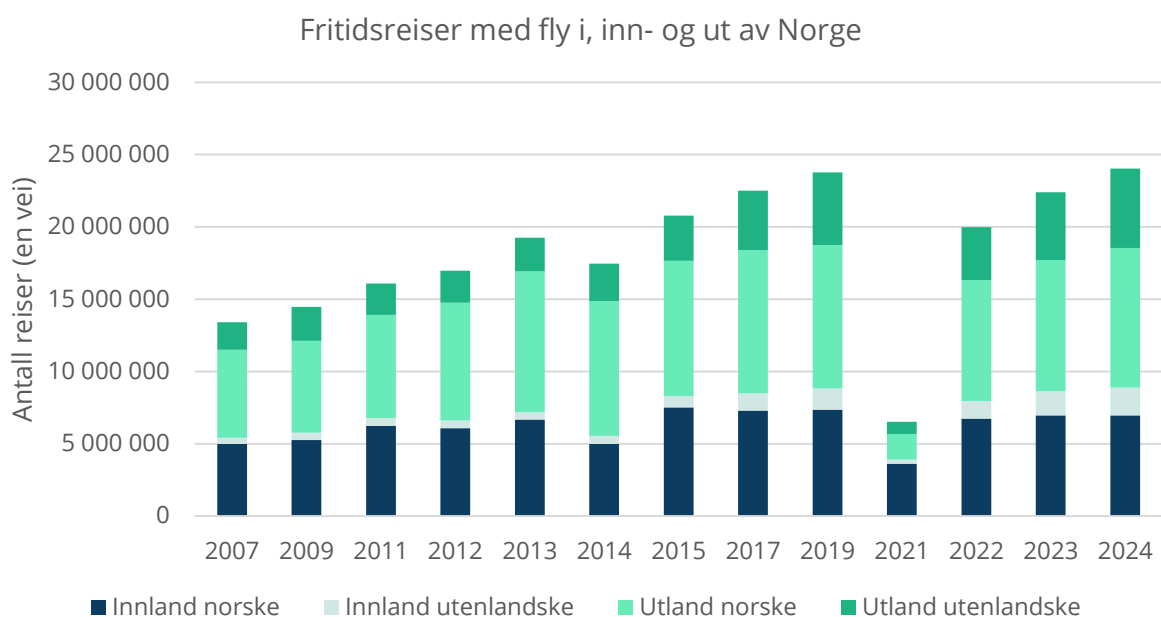
Luftfart: Utslipps- og aktivitetstall for reiseliv 2007-2024

Som nevnt har det vært en sterk trafikkvekst i luftfarten etter pandemien. I Figur 23 er flyreiser fordelt på reiseformål. Samlet økte antall t/r reiser med 42 prosent fra 2007 fram til toppåret 2019. Denne veksten er drevet av en økning i feriereiser. Antallet forretningsreiser har til og med gått noe ned sammenlignet med 2007.



FIGUR 23 FLYREISER FORDELT PÅ FORRETNINGSREISER OG FRITIDSREISER. KILDE: AVINOR

I Figur 24 viser hvilke grupper som driver denne veksten i fritidsreiser. Samlet har fritidsreiser økt med 77 prosent fra 2007 til 2024. I antall reiser øker nordmenns reiser mest, men den relative veksten er høyest for utenlandske turister til Norge. Antall utenlandske feriereisende til Norge er tredoblet mellom 2007 og 2024.



FIGUR 24 TILBAKE PÅ 2019-NIVÅ OG FLERE UTENLANDSKE TURISTER KOMMER MED FLY. KILDE: AVINOR

Til nå er klimagassutslippene beskrevet på overordnet nivå, og ikke spesifikt for feriereiser og reiseliv. For innenriks luftfart finnes det statistikk for utslipp av CO₂-ekv. fra persontransport. Dette er tallene som ligger til grunn for forrige kapittel og Figur 21. I 2023 var utslippene fra innenriks luftfart (eks. helikopter, småfly og forsvar) på om lag 953 703 tonn CO₂-ekv., mens de i 2024 ble redusert med 3 prosent til 923 000 tonn CO₂-ekv.

For å fordele utslippene mellom fritids- og jobbreiser, og mellom nordmenn og utlendinger, bruker vi data fra Avinors reisevaneundersøkelse. Dette gir et godt grunnlag for å anslå hvor stor andel av luftfartsutslippene, som kan knyttes til fritidsreiser.

I 2023 utgjorde utslippene fra fritidsflygninger om lag 1,79 millioner tonn CO₂-ekv., mens vi anslår at de i 2024 har økt til om lag 1,88 millioner tonn CO₂-ekv., tilsvarende en oppgang på rundt 4,7 prosent, men fortsatt under 2019 nivået som var 2 millioner tonn CO₂-ekv.

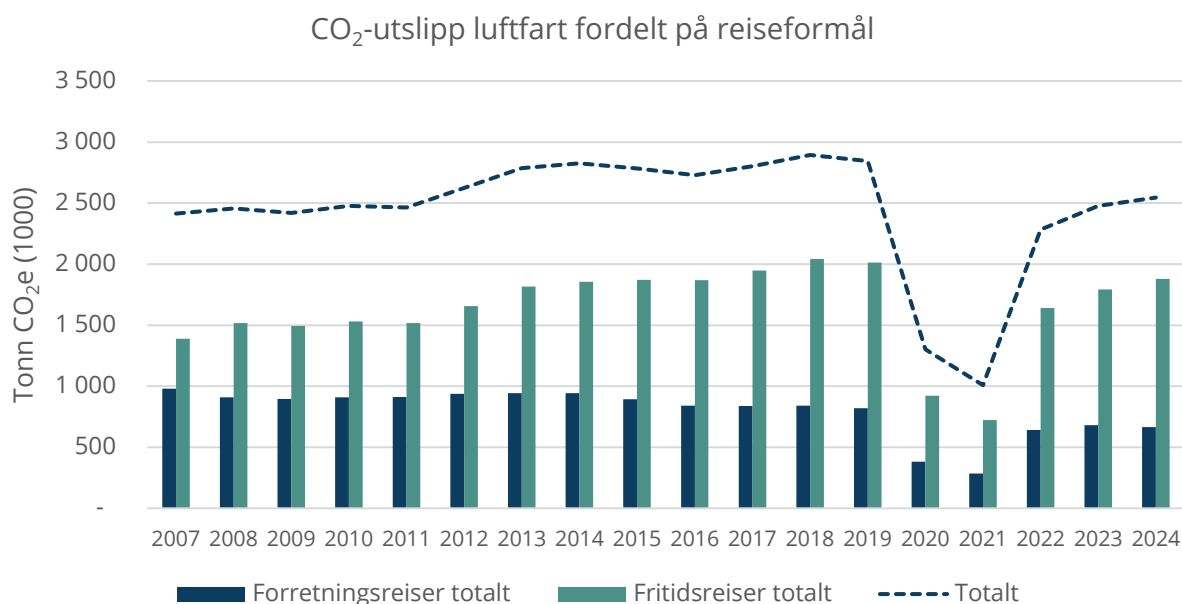
Tall basert på omsatt drivstoff gir imidlertid ikke et fullstendig bilde av reiselivsrelaterte utslipp, ettersom de kun dekker flygninger som har tanket i Norge. For å kartlegge og få med utslipp fra hele reisevirksomheten, både nordmenns feriereiser til utlandet og utlendingers reiser til Norge, har vi derfor gjort egne beregninger, som beskrevet under.

Vi har inkludert reisende fra alle land til eller fra Norge i 2024. For land vi ikke har funnet reiserute har vi basert oss på et gjennomsnitt for regionen. Datagrunnlaget er hentet fra Avinor. Utslippene er beregnet ved hjelp av ICAOs (FNs luftfartsorganisasjon) CO₂-kalkulator, som gir estimer for utslipp per passasjer per flyreise. Vi har lagt til grunn den raskeste flyruten til og fra Oslo. Dette innebærer at utslippene trolig er noe undervurdert, siden reisende ofte velger ruter med flere mellomlandinger fordi andre ruter ikke alltid er tilgjengelig eller fordi en mer tungvint rute med flere mellomlandinger kan være rimeligere.

For utenlandsreiser er det kun beregnet utslipp én vei (ikke tur-retur), i tråd med internasjonal rapporteringspraksis. For innenriksflygninger er hele reisen inkludert, siden alle utslipp skjer innenfor Norge. Dette er nærmere omtalt under kapittelet om usikkerhet og sensitivitetsanalyser.

Figur 25 viser at utslippene fra fritidsreiser med fly har økt betydelig fra 2007, men etter 2014 har utviklingen vært relativt stabil, til tross for økt tilstrømming av utenlandske turister som reiser til Norge med fly (jf. Figur 23 og Figur 24). En sannsynlig forklaring er at utslipp per passasjer har gått ned, som følge av høyere passasjerbelegg på flyene og økt energieffektivitet i flyflåten. I perioden 2007–2024 steg de beregnede CO₂-utslippene fra om lag 1,38 millioner tonn til rundt 1,88 millioner tonn, tilsvarende en økning på omtrent 35 prosent. Utslippene fra forretningsreiser har i samme periode gått noe ned, fra 981 000 tonn til om lag 665 000 tonn CO₂, en reduksjon på rundt 32 prosent. Som beskrevet tidligere, førte reiserestriksjonene i 2020 og 2021 til et markant fall i utslipp fra fritidsreiser med fly. Etter pandemien ser vi at utslippene er på vei oppover igjen mot 2019-nivå. Sammenlignet med 2019 har utslippene fra begge reisetypene blitt redusert med

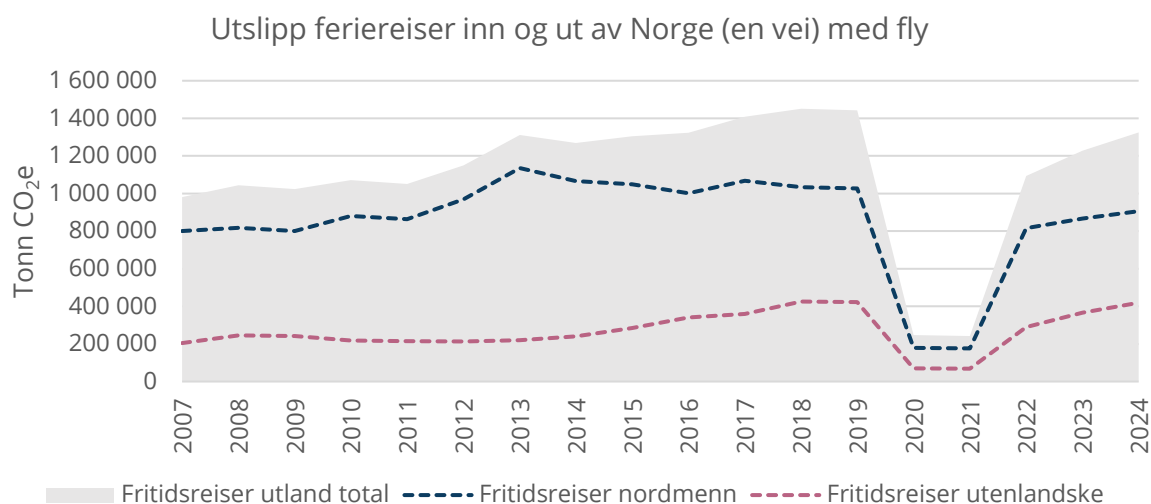
henholdsvis 19 prosent reduksjon fra forretningsreiser og 7 prosent reduksjon fra fritidsreiser.



FIGUR 25 SAMLET UTSLIPP FRA LUFTFART VAR I 2024 OM LAG 2,5 MILL CO₂ TONN. FERIE- OG FRITIDSREISER UTGJØR NÆRMERE 74 PROSENT AV DISSE UTSLIPPENE. KILDE: AVINOR, SSB OG ICAO

Figur 26 viser hvordan utslippene fra fritidsreiser fordeler seg mellom nordmenn og utenlandske turister. I 2024 sto nordmenns feriereiser for ca. 905 422 tonn CO₂-ekv., som tilsvarer 88 prosent av utslippene i 2019. Etter en topp i 2013 har utslippene gradvis gått ned, noe som henger sammen med at antall utenlandsreiser blant nordmenn har vært relativt stabilt.

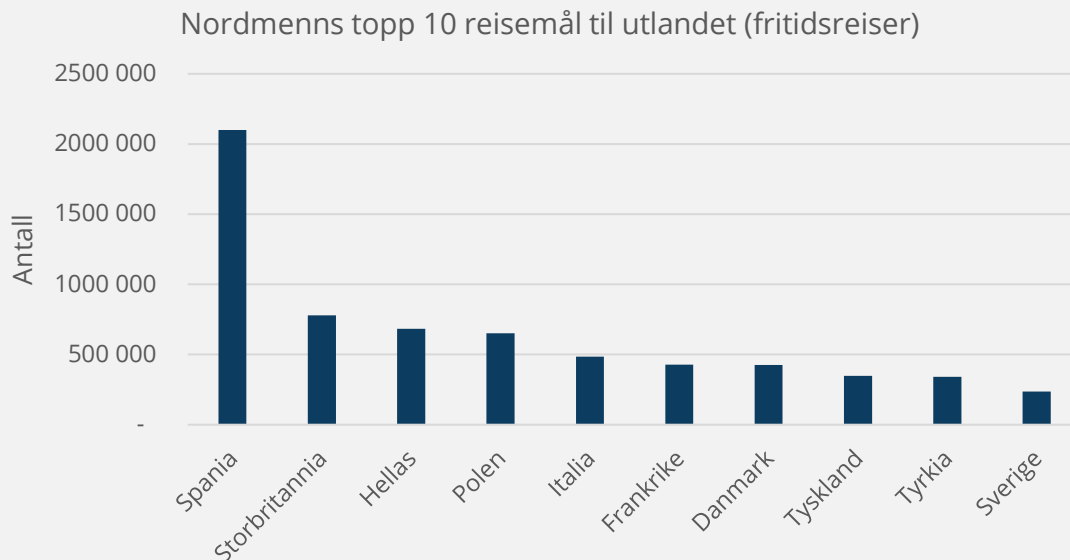
Den samlede økningen i utslipp over tid fra tur-retur-reiser til og fra Norge kan i stor grad forklares av veksten i utenlandsk turisme. Utslipp knyttet til utlendingers feriereiser til Norge utgjorde om lag 419 946 tonn CO₂-ekv. i 2024, marginalt ned fra 2019 til tross for en liten økning i aktiviteten. Dette kan skyldes både lavere utslippsintensitet per passasjer, men også sammensetningen av turister.



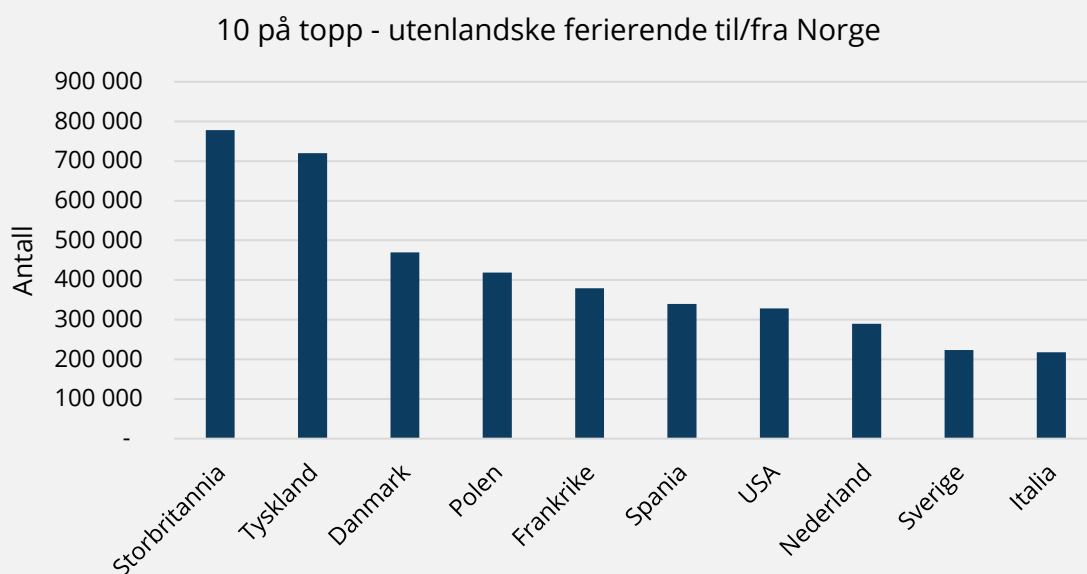
FIGUR 26 UTSLIPP TILKNYTTET FERIEREISER TIL OG FRA NORGE FORDELT PÅ NORSKE OG UTENLANDSKE TURISTER. KILDE: AVINOR OG ICAO

Hvor flyr vi og hvem kommer med fly til Norge?

I 2024 var det Spania, med klar margin, som var landet flest nordmenn reiste til med fly. I 2024 reiste nordmenn stort sett i Europa med fly, når vi ser på topp 10 destinasjoner.



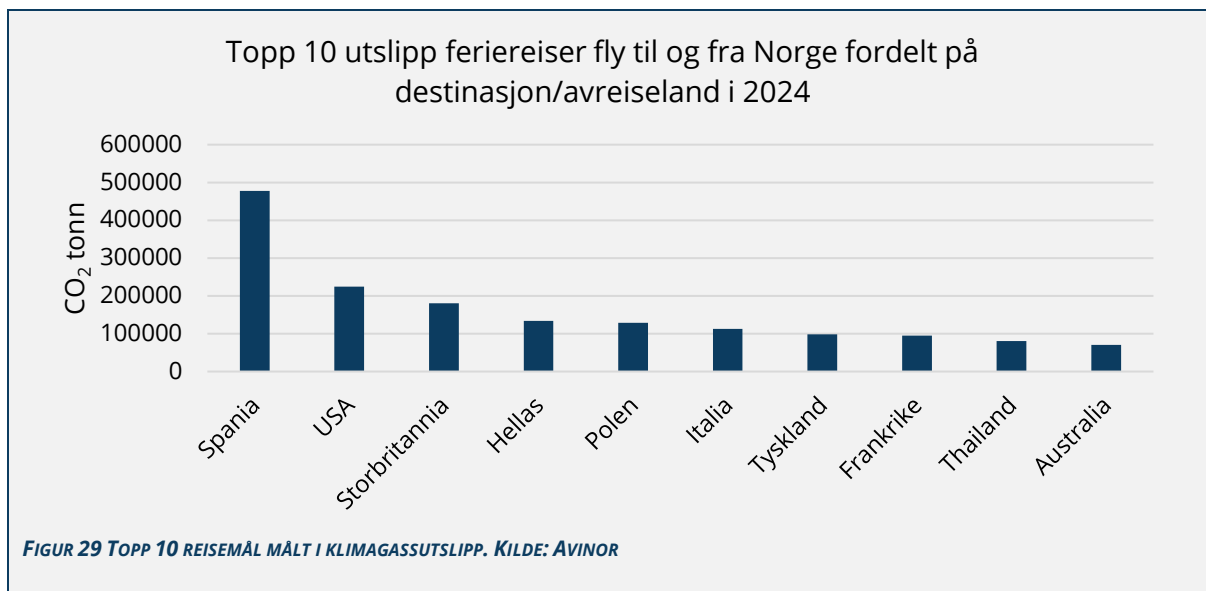
FIGUR 27 TOPP 10 REISEMÅL TIL UTLANDET MED FLY. KILDE: AVINOR



FIGUR 28 TOPP 10 FERIEREISENDE LAND TIL NORGE. KILDE: AVINOR

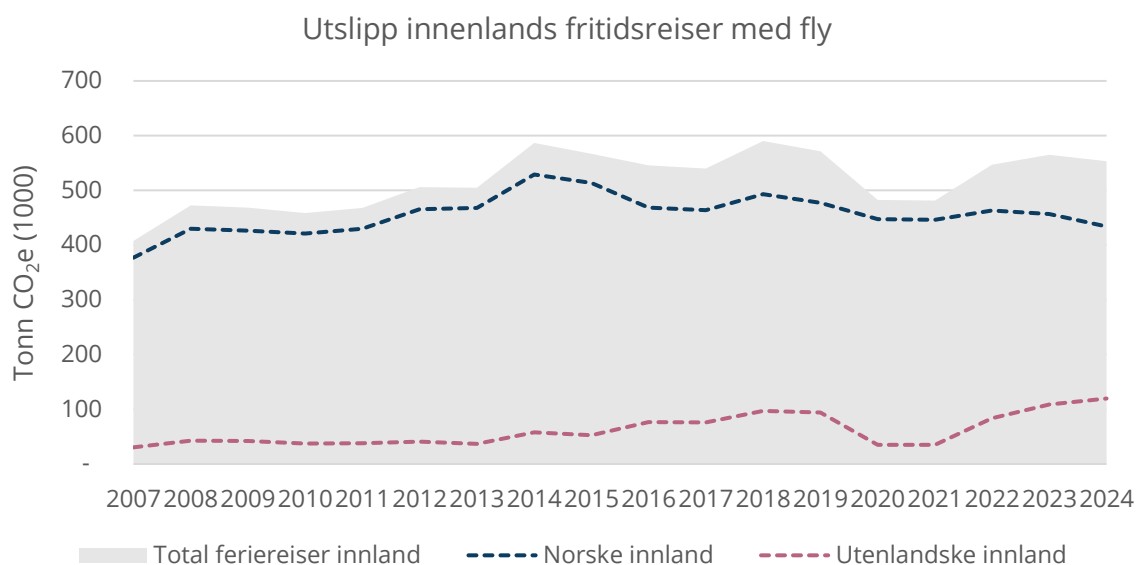
I Turistundersøkelsen fra 2024 kom det fram de fleste turistene kommer fra Tyskland, men ser vi på antallet som kommer med fly, er det Storbritannia som topper listene.

Vi reiser mest til Spania med fly og det er også flyreisene til Spania som gir mest utslipp. Når det kommer til utslipp fra flyreiser har lengden på flyreisen mye å si, så vi ser destinasjoner som USA og Thailand på topp 10, til tross for at de er langt fra de mest frekventerte rutene.

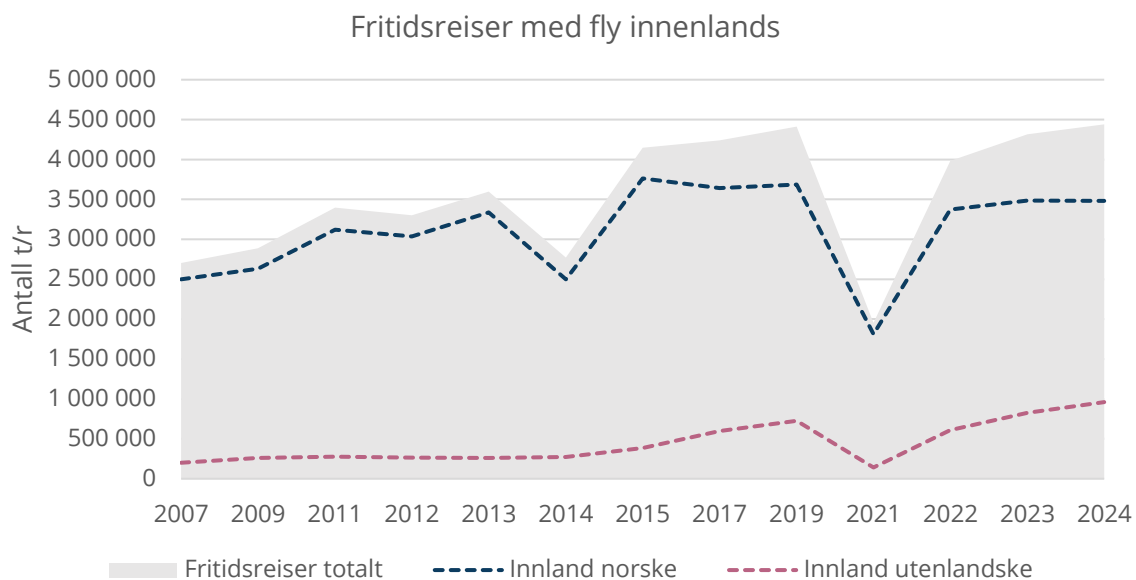


Figur 30 viser utslipp fra feriereiser med innenriks luftfart, fordelt mellom norske og utenlandske turister. Selv om utenlandske besøkende utgjør en liten andel av innenriks flyreiser (jf. Figur 24), har antallet økt de siste årene. Dette har bidratt til at det samlede antallet fritidsflyreiser innenriks har fortsatt å stige, selv om nordmenns egne feriereiser i Norge har stabilisert seg.

De samlede utslippene fra innenriks feriereiser har vært relativt stabile siden 2014, og ble i 2024 estimert til rundt 553 000 tonn CO₂-ekv. og dette tilsvarer hva det var i 2019. Etter pandemien ser vi en økning på 15 prosent i CO₂-utslipp fra utenlandske som reiser innenlands i Norge.



FIGUR 30 UTSLIPP FOR INNENLANDS FRITIDSREISER MED FLY. KILDE: AVINOR OG SSB



FIGUR 31 ANTALL FERIEREISER I NORGE FORDELT PÅ NORSKE OG UTENLANDSKE TURISTER. KILDE: AVINOR

Metode og usikkerhet

For innenriks luftfart er de samlede utslippstallene relativt sikre. Den største usikkerheten gjelder fordelingen mellom forretnings- og feriereiser, som kan gi noe feil allokering av utslipp. Fordelingen er basert på spørreundersøkelser fra Avinor og SSB, mens utslippsdataene er hentet fra SSB og Miljødirektoratet.

Utslipp knyttet til drift av infrastruktur, som flyplasser, er ikke inkludert i beregningene. I 2024 rapporterte Avinor egne utslipp på rundt 11 111 tonn CO₂-ekv.¹⁷. Dersom vi legger til grunn at om lag 78 prosent av flyreisene er feriereiser, tilsvarer det omtrent 8669 tonn CO₂-ekvivalenter som kan tilskrives turisme.

For utenlandsreiser til og fra Norge er beregningene basert på Avinors reisevaneundersøkelser ved norske flyplasser. I beregningene har vi forutsatt at alle passasjerer reiser i økonomiklasse. I praksis vil en andel fly business- eller premiumklasse, noe som gir et høyere utslipp per passasjer i ICAOs kalkulator. Dette innebærer en mulig underestimert av utslipp, særlig på lange utenlandsreiser. På kortere flygninger er forskjellen mellom økonomi og business liten, og vi vurderer derfor den samlede effekten av dette som begrenset.

ICAOs kalkulator bygger på gjennomsnittlige utslippsfaktorer per kilometer for aktuelle flytyper. Beregningene våre omfatter kun reiser mellom land, inkludert nødvendige mellomlandinger, men ikke videre reiser internt i destinasjonslandet. Fordi vi ikke har data for faktiske mellomlandinger, har vi lagt til grunn raskeste reisevei. Dette gir trolig noe lavere utslipp enn de faktiske, ettersom mange reisende velger ruter med flere mellomlandinger eller flyr videre innenlands.

I tråd med internasjonal rapporteringspraksis er det kun beregnet utslipp én vei for utenlandsreiser, mens innenriks flygninger er inkludert fullt ut. Dersom utslipp for både ut- og hjemreise ble inkludert, ville resultatet blitt en dobbelttelling. Vi har valgt å følge FNs rapporteringspraksis, der Norge rapporterer utslipp knyttet til nordmenns reiser ut av landet og utenlandske turistenes flygninger til Norge.

NILU (Norsk institutt for luftforskning) har tidligere gjennomført en omfattende studie av nordmenns flyreiser som også er omtalt i foregående klimarapport for norsk reiseliv fra 2021.

¹⁷ [Avinors års- og bærekraftsrapport 2024](#)

Våre beregninger gir lavere utslipp enn NILUs estimater. Forskjellen skyldes hovedsakelig to forhold:

- NILU har benyttet et mer detaljert datasett, med faktiske flyplass-til-flyplass-data og inkludert videre reiser internt i land.
- NILU inkluderer utslipp begge veier.

I NILUs rapport ble fotavtrykket fra utenlandske feriereiser beregnet til rundt 30 prosent høyere enn våre beregninger.

Til slutt er det verdt å merke seg at flyreiser har en sterkere klimaeffekt enn det CO₂-utslippene alene viser, fordi utslipp i høyere luftlag bidrar til økt strålingspådriv. Dersom dette tas med i beregningen, øker klimaeffekten med om lag 70 prosent. ICAOs utslippskalkulator tar ikke høyde for dette og inkluderer kun mengden CO₂ som slippes ut i atmosfæren fra forbrenning av drivstoff i flymotorene under en flyvning. Utslippskalkulatoren tar ikke med klimaeffekten av flyutslipp ved bruk av Radiative Forcing Index (RFI) eller andre slike multiplikatorer. ICAO peker på at det ikke er en vitenskapelig konsensus for størrelsen på effekten og bruk av RFI. Vi har derfor heller ikke inkludert denne effekten. ICAO understreker at de vil ta i bruk en RFI-multiplikator dersom og når det vitenskapelige miljøet kommer til en generell enighet om dette, og at de samarbeider med IPCC om temaet¹⁸. For mer informasjon om dette, se klimarapporten fra 2021.

Det er lange reiser som gir størst ekstra utslipp, fordi disse oppstår under cruising, ikke opp- og nedstigning.

Sjøtransport

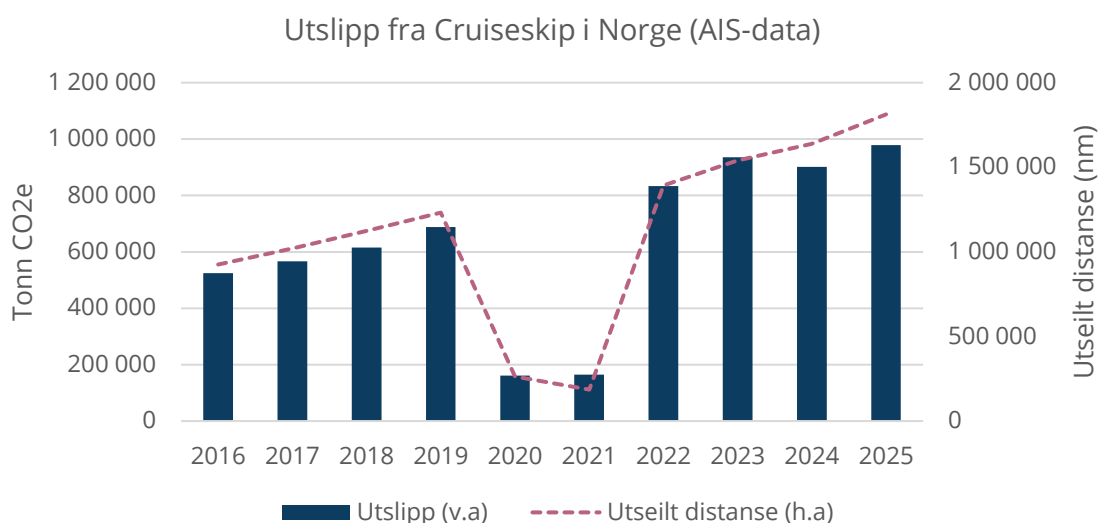
Sjøtransporten utgjør en betydelig del av reiselivsrelaterte utslipp i Norge. I *Status 2024: Cruise i Norge – Trender 2010-2023*¹⁹ vises det til at 2023 var et rekordår for cruisetrafikken i Norge og siden 2010 er antallet anløp doblet og passasjerer tredoblet. Det har altså vært en sterk økning i cruiseaktiviteten som også medfører høyere klimagassutslipp. I tillegg til cruisetrafikk står passasjerferger for mesteparten av reiselivsrelaterte utslipp til havs. Innenfor disse segmentene har vi inkludert kystruten, utenlandsferger (typisk Danmark, Sverige og Tyskland), fjordcruise, ekspedisjonscruise (bla. Svalbard) og annen sightseeing trafikk. Beregningene av utslipp fra sjøtransport i årets rapport bygger på Kystverkets MarU-modell som ble lansert i 2024. Modellen beregner utslipp fra all skipstrafikk i norske farvann ved å kombinere AIS-data med detaljerte opplysninger om skipstype, størrelse, motorkraft og drivstofftype. Modellen skiller seg fra den tidligere Havbase-modellen, som vi brukte i forrige rapport, ved å gi mer detaljerte, geografisk avgrensede og teknologisk oppdaterte utslippsdata. Videre har vi i likhet med forrige rapport brukt Kystdatahuset (Kystverket) for å hente ut antall ankomster til norske havner. Skipstrafikken som er dekket i rapporten er innenfor 200 nautiske mil og avgrensningsområdet vurderes som hensiktsmessig, ettersom det i stor grad fanger opp cruisetrafikk som har Norge eller Svalbard som reisemål. Aktivitet- og utslippstall for 2025 fra cruisevirksomhet oppdateres løpende gjennom året og vi har derfor inkludert tall for 2025 for cruise.

I Figur 32 kan vi se at utslippene fra cruisetrafikken har økt markant med 72 prosent i perioden 2016–2025. Pandemiårene ga i likhet med luftfarten et kraftig fall i utslippene, men allerede i 2022 var utslippene fra cruise høyere enn 2019 med en økning på 21 prosent. Det har siden 2016 vært en vekst i både utslipp og i utseilt distanse innenfor norsk økonomisk sone. Fra 2023 til 2024 ser vi at det har vært en økning i utseilt distanse, men utslippene har likevel gått noe ned. Dette skyldes at det vært en oppgang i utseilt distanse på de mindre skipene, mens det har vært en nedgang i utseilt distanse for de større skipene, som ofte har større klimapåvirkning. Fra 2024 til 2025 gikk utseilt distanse derimot opp og det samme gikk utslippene, som økte fra 2024 til 2025

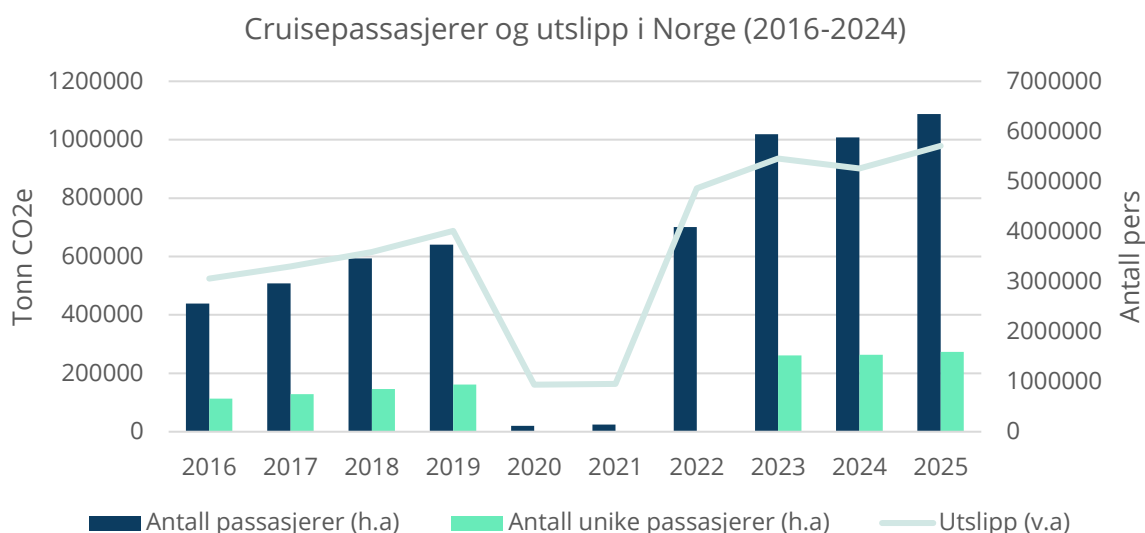
¹⁸ Se omtale av dette i [FAQ](#)

¹⁹ [Status 2024: Cruise i Norge – Trender 2010-2023](#)

med nesten 9 prosent. Denne utviklingen gjenspeiles i økningen i antall havneanløp (jf. Figur 34), samt i antall cruisepassasjerer (jf. Figur 33)



FIGUR 32 KRAFTIG VEKST I UTSLIPP FRA CRUISETRAFIKKEN. KILDE: KYSTVERKETS MARU-MODELL



FIGUR 33 UTVIKLING I CRUISEPASSASJERER OG UNIKE CRUISETURISTER SAMMEN MED UTVIKLINGEN I KLIMAGASSUTSLIPP. KILDE: KYSTVERKETS MARU-MODELL, KYSTDATAHUSET, INNOVASJON NORGE OG EGNE BEREKNINGER

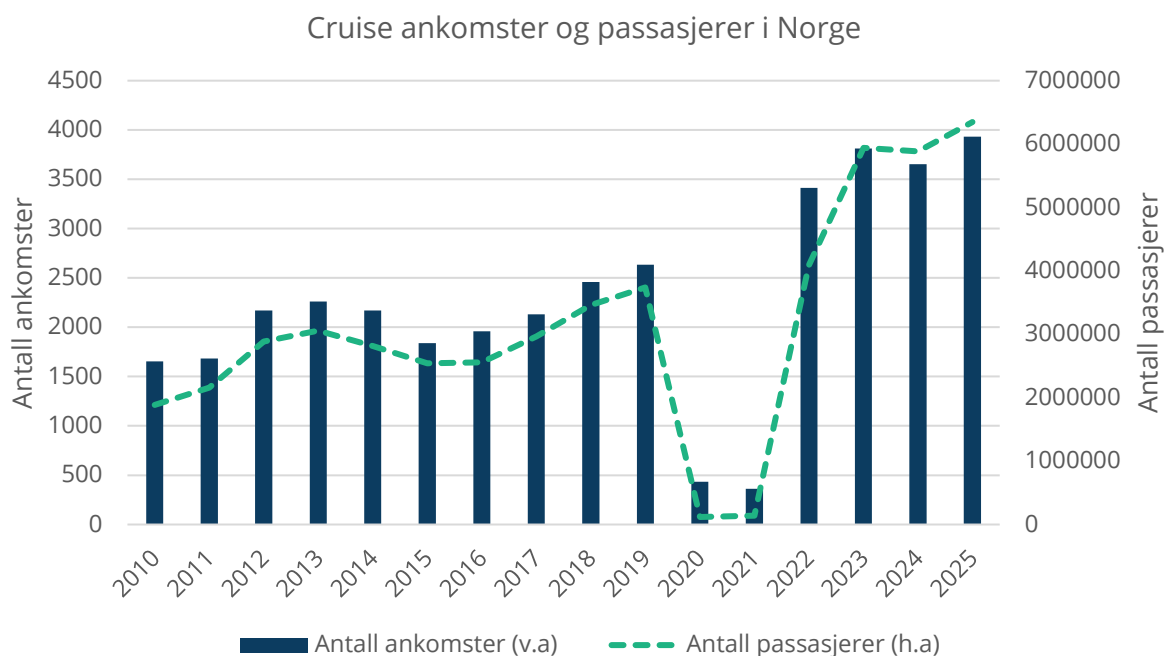
I 2025 ble utslippene av CO₂ fra cruisetrafikk innenfor 200 nautiske mil fra norskekysten beregnet til å være rundt 978 949 tonn. Dette tilsvarer en økning på om lag 454 721 tonn CO₂, eller rundt 72 prosent, siden 2016.

I 2025 ankom om lag 6,34 millioner cruisepassasjerer norske havner, som tilsvarer mer enn en tredobling siden 2010, da antallet var rundt 1,88 millioner. I Figur 33 har vi også med antall turister da antall passasjerer telles ut ifra antall ankomster til havn i Norge som vil si at en turist kan telles som en passasjer flere ganger. Vi har manglende statistikk over antall cruiseturister etter 2019 så vi har brukt et forholdstall basert på historisk statistikk for å beregne antall turister.

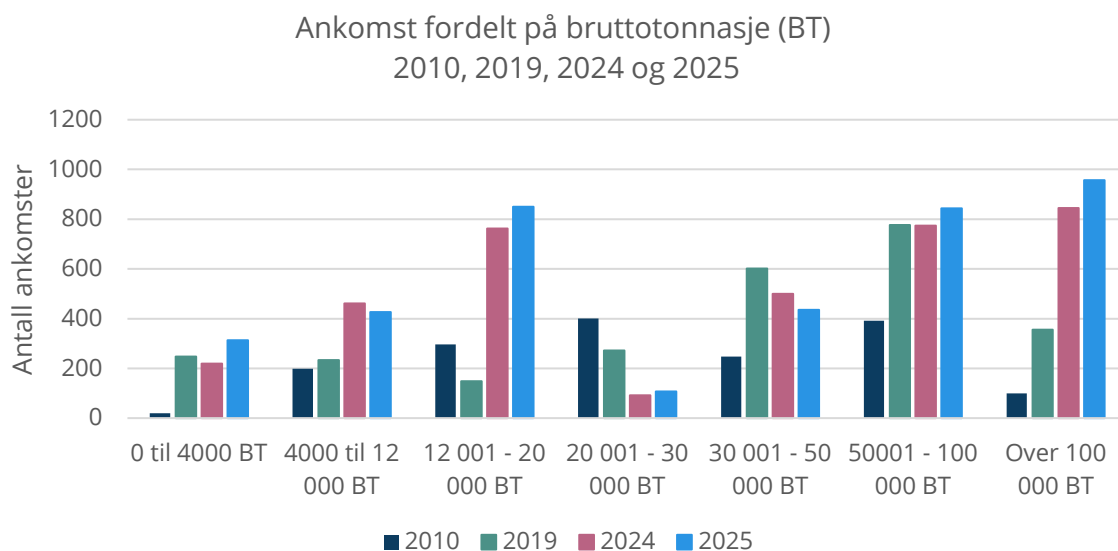
Antall skipsanløp økte i samme periode fra 1654 til 3933 en vekst på om lag 138 prosent. Økningen i antall passasjerer har dermed vært større enn økningen i antall anløp, noe som henger sammen med at cruiseskipene som besøker Norge i dag generelt er større enn tidligere. Figur 35 viser utviklingen i skipsstørrelse for ankomne cruiseskip i 2010, 2019 og 2024. Trenden

fra 2019 om at skipene som ankommer er større har fortsatt, med en betydelig økning i ankomster i den øverste kategorien skip (over 100 000 BT).

I 2020 og 2021 falt aktiviteten kraftig som følge av pandemien og tilhørende restriksjoner. Dette gjenspeiles både i utslipp og aktivitet. Samlede utslipp har økt kraftig etter pandemien med rundt 42 prosent, fra 687 556 tonn CO₂ i 2019 til 978 949 tonn i 2025. Antall anløp og passasjerer i 2024 gikk ned med henholdsvis 4 og 1 prosent sammenlignet med 2023, men det er ikke sikkert at dette er toppen for cruiseaktiviteten da tall for 2025 viser en økning fra 2024.



FIGUR 34 CRUISE ANKOMSTER OG PASSASJERER. CRUISETRAFIKKEN ER FORBI 2019 OG OPPLEVER EN STERK VEKST SELV OM DEN FALT LITT I 2024. KILDE: KYSTDATAHUSET



FIGUR 35 ANKOMNE CRUISESKIP FORDELT PÅ BRUTTOTONNASJE (BT). SKIPENE BLIR STØRRE OG FLERE. KILDE: KYSTDATAHUSET

Fordeling av CO₂-utslipp fra cruise på norske kommuner

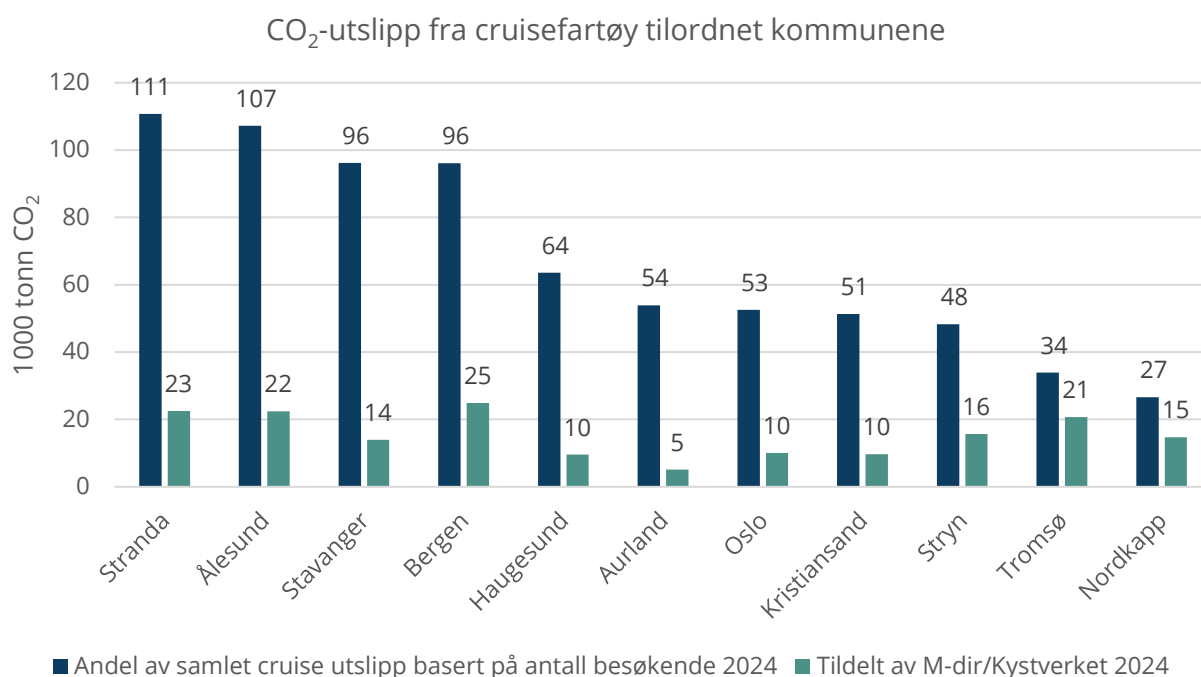
Miljødirektoratet lager regnskap for klimagassutslipp for norske kommuner. Blant utslippskildene inngår sjøfart og herunder utslipp fra cruiseskip. Disse tilordnes kommunene basert på geografi,

der alle utslipp inntil 12 nautiske mil fra kysten tillegges den kommunene som ligger langs cruiseskipenes ruter.

Dette betyr at også kystkommuner som aldri har cruiseskip ved kai eller cruiseturister på besøk også må ta en del av utslippene fra cruisenæringene i sine klimaregnskap.

Vi har sett på en alternativ fordeling av utslippene basert på hvor mange besøkende cruiseturister kommunene hadde i løpet av 2024 av totalt antall besøkende. Denne andelen har vi deretter multiplisert med det samlede klimagassutslippet fra cruiseskip basert på Kystverkets beregninger.

Med våre beregninger får de 12 største cruisehavnene fordelt på 11 kommuner, Stranda har både Geiranger og Hellesylt, 78 prosent av utslippene fra cruise, mens de bare får tilordnet om lag 15 prosent basert på Miljødirektoratet og Kystverkets metode.



FIGUR 36 GRAFEN VISER AT CO₂-UTSLIPPENE FRA CRUISESKIP FORDELT PÅ DE 11 KOMMUNENE MED FLEST CRUISEPASSASJER. DE LAVE STOLPENE VISER HVORDAN TILDELINGEN BLIR NÅR MAN BRUKER GEOGRAFISKE KRITERIER, MENS DE MØRKE SØYLENE VISER HVORDAN DET BLIR NÅR MAN LEGGER CRUISEKOMMUNENES ANDEL AV CRUISEPASSASJERENE TIL GRUNN FOR FORDELINGEN AV UTSLIPPENE. KILDE KYSTDATAHUSET OG MARITIM UTSLIPPSMODELL, BEGGE KYSTVERKET.

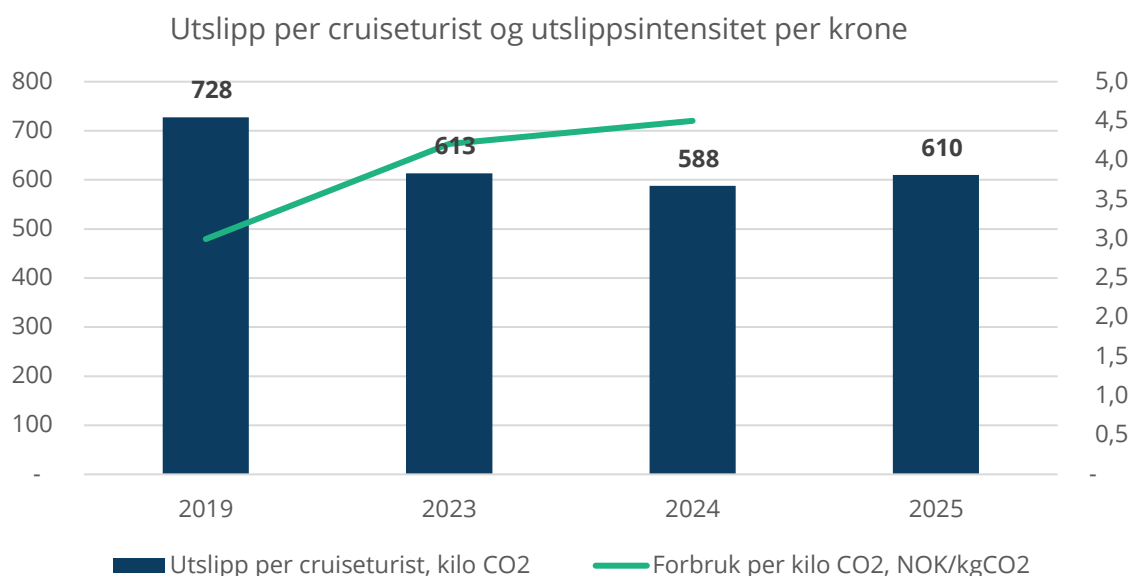
Inntekter og utslipp per cruiseturist

Cruiseturister har et større klimafotavtrykk enn de fleste andre utenlandske turister i Norge, men per turist er det falt siden 2019. Innovasjon Norge har i sin turistrapport for 2024 tall over antall unike passasjerer, det vil si antall cruiseturister. Hver cruiseturist går i land nesten fire ganger per reise, og ifølge en undersøkelse fra 2019 utført av Epinion for Innovasjon Norge, la hver cruisepassasjer igjen 2180 kroner på land. Dette inkluderer de tjenester som ligger i den pakken de har kjøpt av cruiseoperatører, sightseeing etc. Vi har inflasjonsjustert tallene for 2023 og 2024, og her ligger det åpenbart en usikkerhet: Forbruket på land kan ha falt eller steget siden 2019, men det er de best tallene vi har funnet.

Utslipp per cruiseturist er falt fra 728 kilo CO₂ i 2019 til 588 kilo CO₂ i 2024, før det gikk opp igjen til 610 CO₂ per passasjer i 2025. Vi har her lagt til grunn samlet utslipp fra cruiseskip i norsk forvaltningsområde. Det er en nedgang på 16 prosent på seks år. Samtidig er inntektene fra cruiseturisten på land steget fra 3,0 kroner/kg/CO₂ i 2019 til 4,5 kroner per kg CO₂ i 2024, en økning på 50 prosent. Vi har ennå ikke forbrukstall for 2025.

Begge deler er svært positivt.

Årsaker til dette er blant annet at det er satt inn større og mer effektive fartøy som frakter flere passasjerer per seilas, i tillegg kan fyllingsgraden per skip vært høyere i gjennomsnitt i 2023 og 2024 og 2025 enn i 2019.



FIGUR 37 STOLPENE VISER SAMLET UTSLIPP FRA CRUISE FORDELT PÅ ANTALL UNIKE CRUISETURISTER PER ÅR, MENS LINJEN VISER UTVIKLING I CRUISETURISTENS FORBRUK PÅ LAND DELT PÅ UTSLIPPET. KILDE EPINION (2019) FOR INNOVASJON NORGE OG MARU/KYSTVERKET

Passasjerskip

Passasjerskip utgjør stadig en vesentlig kilde til klimagassutslipp fra sjøtransport. Kategorien omfatter både rene passasjerskip og kombinerte passasjer-, bil- og lasteskip. Fordelingen av utslipp mellom passasjerer og last er metodisk krevende, og kan baseres på ulike kriterier som vekt, volum eller inntektsgrunnlag. I likhet med rapporten fra 2021 legger vi til grunn en fordeling på 85 prosent til passasjerer og 15 prosent til gods, i tråd med NILUs beregninger for ferjetrafikken mellom Norge og utlandet.

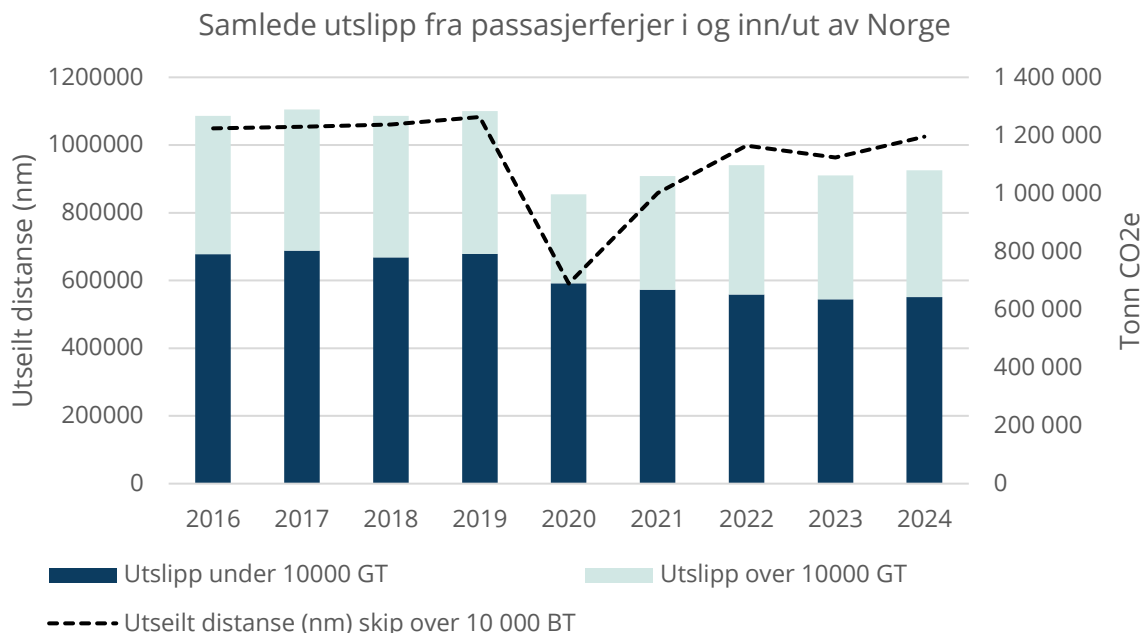
Et sentralt metodisk valg er hvilke skipstyper som skal inkluderes. En betydelig del av passasjertrafikken består av fylkes- og riksveiferjer, som primært dekker daglig transportbehov og ikke regnes som del av ferie- og fritidstrafikken. Riksveiferjene er også en del av «veinettet» og kan stilisert ses på som «flytende» broer og en del av infrastrukturen. Disse er derfor utelatt fra beregningene. For å filtrere bort denne trafikken i AIS-dataene fra Kystverket har vi valgt å kun inkludere fartøy over 10 000 bruttotonn (BT). De fleste fylkes- og riksveiferjer faller under denne grensen, men enkelte mindre passasjerskip som burde vært inkludert, kan dermed mangle i datagrunnlaget. Dette kan gi en svak underrapportering, men vurderes å ha liten betydning for totalsummen.

I Figur 38 ser vi at totale utslipp fra ferjer og passasjerskip ble i 2024 beregnet til rundt 1,08 millioner tonn CO₂, en reduksjon på om lag 16 prosent siden perioden 2016-2019 hvor utslippene holdt seg relativt jevnt. Nedgangen vi kan observere etter pandemien kan skyldes flere ting. Noe av grunnen kan vært økt tilgang til landstrøm (Color Line bruker landstrøm i alle norske havner og i Kiel²⁰), fornying av flåte og/eller lavere utseilt distanse. Som følge av pandemiestriksjonene falt utslippene i 2020 med om lag 301 894 tonn CO₂. Tallene inkluderer

²⁰ [Landstrøm](#)

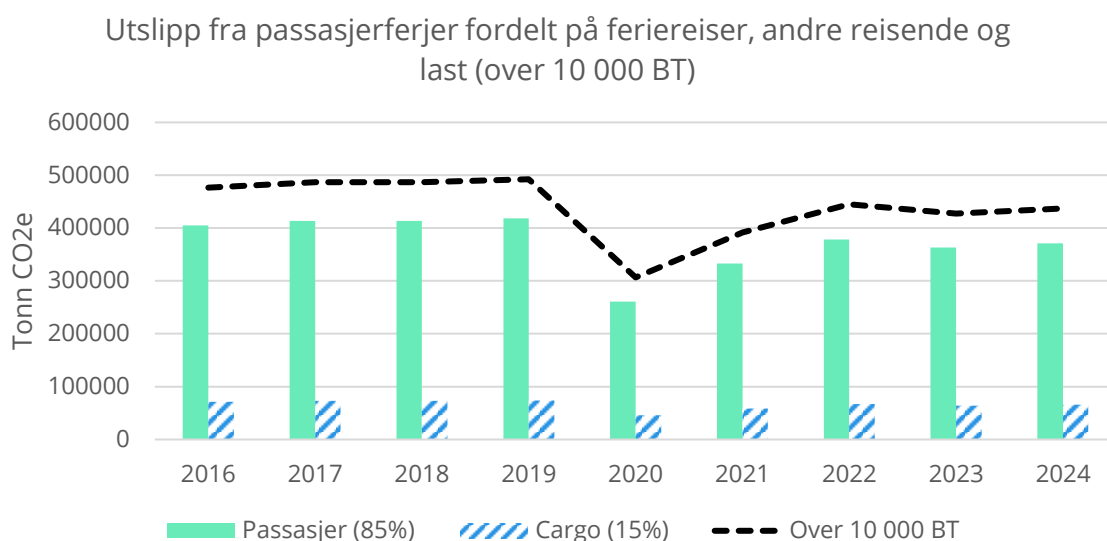
både rutegående ferjer og øvrig passasjersjøfart, og reflekterer at aktiviteten i noen segmenter ikke ble like hardt rammet som cruisetrafikken.

For passasjerskip over 10 000 BT, som vi forutsetter er skipstypene for feriereisende, var utslippene i 2024 på om lag 436 906 tonn CO₂. Dette gir en reduksjon på rundt 11 prosent siden 2019.



FIGUR 38 SAMLEDE UTSLIPP FORDELT PÅ OVER OG UNDER 10 000 BT, OG SKIP OVER 10 000 BT SIN UTSEILTE DISTANSE. KILDE: KYSTVERKETS MARU-MODELL

Basert på fordelingsnøkkelen om last og passasjerer (15% cargo og 85% passasjer) ble utslippene fra passasjerskip over 10 000 bruttotonn (BT) knyttet til feriereiser beregnet til om lag 371 370 tonn CO₂ i 2024. Dette innebærer en reduksjon på rundt 11 prosent siden 2019.



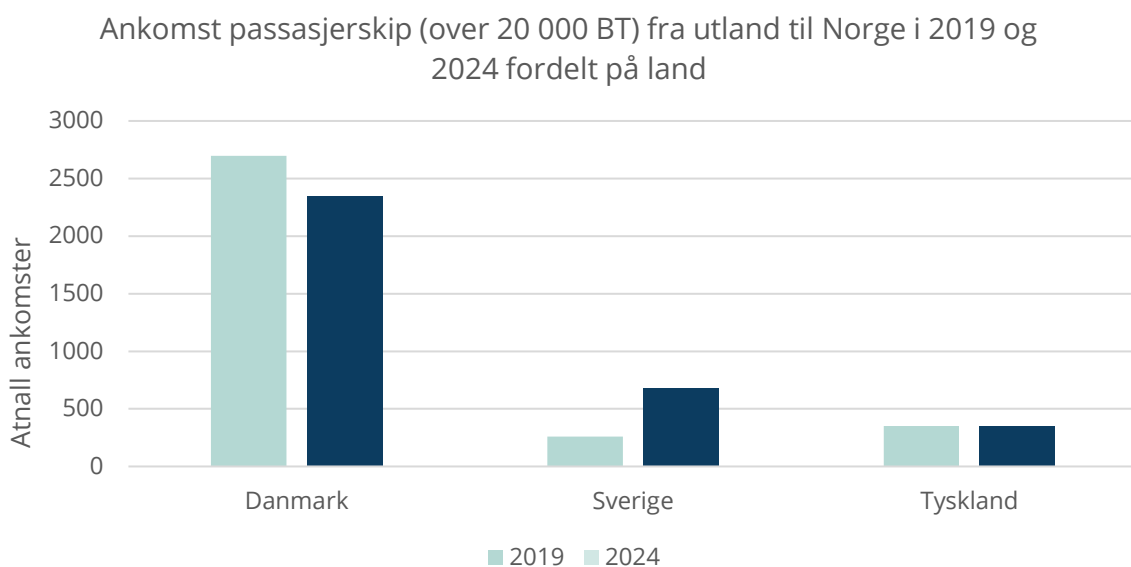
FIGUR 39 UTSLIPP FRA PASSASJERSKIP/FERJER OVER 10 000 BT FORDELT PÅ PASSASJER OG LAST. KILDE: KYSTVERKETS MARU-MODELL

Sammenlignet med cruisetrafikken, som opplevde en kraftig økning i både aktivitet og utslipp, har passasjerskip over 10 000 BT hatt en mer dempet vekst og er fortsatt litt under 2019-nivå. Aktiviteten og antall havneanløp for passasjerskip falt ikke like mye som for cruiseskip under

pandemien. For å se nærmere på antall ankomster fra utenlandsferjer har vi lagt til grunn 20 000 BT. Det er også noen utenlandsferjer i de mindre segmenter, samt fartøy som frekventerer kysttruten (Hurtigruten og Havila kysttruten) som ligger rundt 15 000 BT. I Figur 40 ser vi at antallet ankomster fra utlandet er tilbake på 2019 -nivå. Antallet ankomster fra utlandet ble redusert med om lag 29,3 prosent fra 2019 til 2020. Allerede i 2022 var antallet ankomster tilbake til nivået før restriksjonene. Sammenlignet med 2019 har den største økningen i antall ankomster vært fra Sverige, mens det fortsatt er flest ankomster fra Danmark.



FIGUR 40 ANKOMSTER FRA UTENLANDSFERJER TIL NORGE. KILDE: KYSTDATAHUSET



FIGUR 41 ANKOMSTER UTENLANDSFERJER FORDELT PÅ DE TRE LANDENE MED FLEST AVREISER. KILDE: KYSTDATAHUSET

Metode og usikkerhet

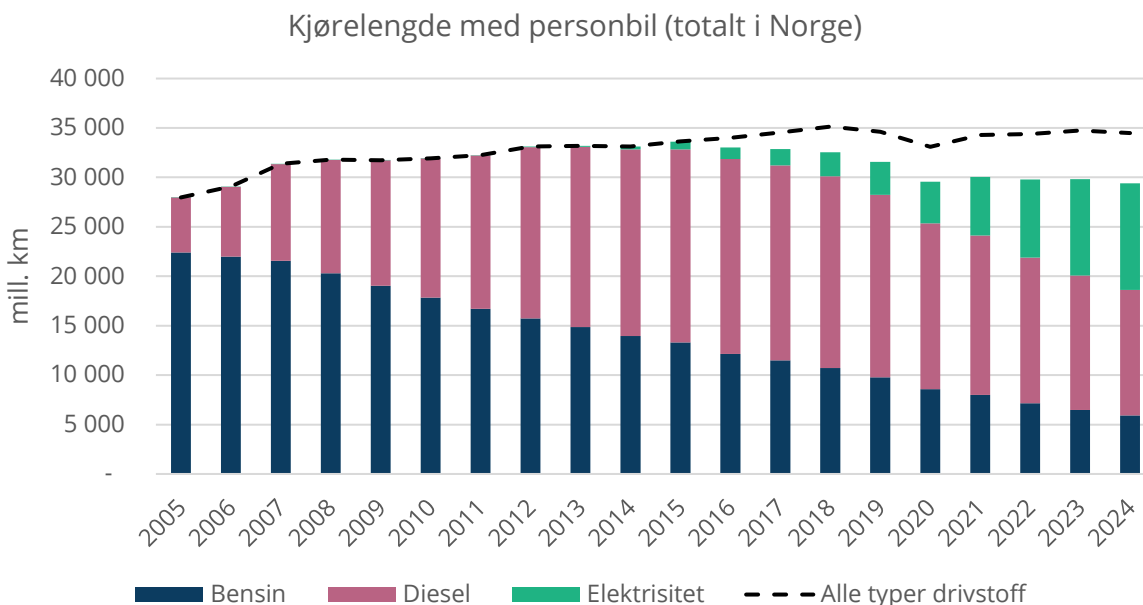
For sjøtransport bruker vi data basert på seiling i norsk økonomisk sone, AIS data. Dette vil ikke fange opp utslippsandelen knyttet til seiling til og fra Norge som skjer utenfor norsk økonomisk sone (NØS). Dette gjelder både cruise og passasjerskip. Dette innebærer at våre tall kan være noe underestimert.

Videre har vi gjort noen antakelser angående fordeling av utslipp på henholdsvis last (15 prosent) og passasjerer (85 prosent) for passasjerskip. En annen fordeling, f.eks. 50/50 mellom passasjer og last, vil gi lavere utslipp for passasjerer enn våre rapporterte tall. Her er det som nevnt ulike metoder, og ingen klar konsensus på hva som er rette metode. Vi har også gjort en avgrensing på 10 000 BT i vårt datasett for å ikke inkludere riks- og fylkesveiferjene i beregningene. Selv om majoriteten av riks- og fylkesveiferjene er under 10 000 BT, kan det være andre passasjerskip vi burde inkludert som er under denne grensen. Det kan gjøre at vi ikke fanger opp alle relevante utslipp, og at tallene derfor er noe underestimert. Vi anser at dette likevel er marginalt.

Landtransport

Klimagassutslippene fra veitrafikk gikk ned med 6,5 prosent i 2024, og nærmer seg samme utslippsnivå som i 1990. Dette til tross for at trafikkmengden har økt. Siden 2010 fram til 2024 har bruken av personbiler økt, målt som samlet kjørelengde, med 8 prosent jf. Figur 42. Årsaken til lavere utslipp var redusert forbruk av fossilt drivstoff, og at antallet elektriske kjøretøy fortsetter å øke. Introduksjon av elbiler og økt bruk av biodrivstoff har de siste årene bidratt til å redusere utslippene i takt med en utskifting av fossile biler. I 2024 utgjorde elbiler 27 prosent av personbilparken.²¹ Samtidig har personbilparken økt med ca. 580 000 biler og den totale kjørelengden har økt med 2700 mill. km i perioden 2010-2024. Så langt i 2025 er om lag 95 prosent av alle nye personbiler nullutslippskjøretøy.

De siste årene har det vært en eksponentiell vekst i hurtiglader og ladepunkter. I regjeringens Nasjonal ladestrategi fra 2022 ble det pekt på at Norge trengte 9000 hurtiglader i 2025 og målet var allerede passert i 2024. Samtidig har de nye elbilene lenger rekkevidde og større ladeeffekt. I tillegg til en kraftig økning andelen elbiler drevet av særlig kjøpsavgifter, har de relativt lave brukskostnader for elbiler bidratt til økning i gjennomsnittlig kjørelengde for elektrisk drevende personbiler, mens en gjennomsnittlig fossildreven personbil kjører kortere enn tidligere. Til sammen, legger dette til rette for lengre og grønnere reiser enn tidligere når personbilen benyttes.

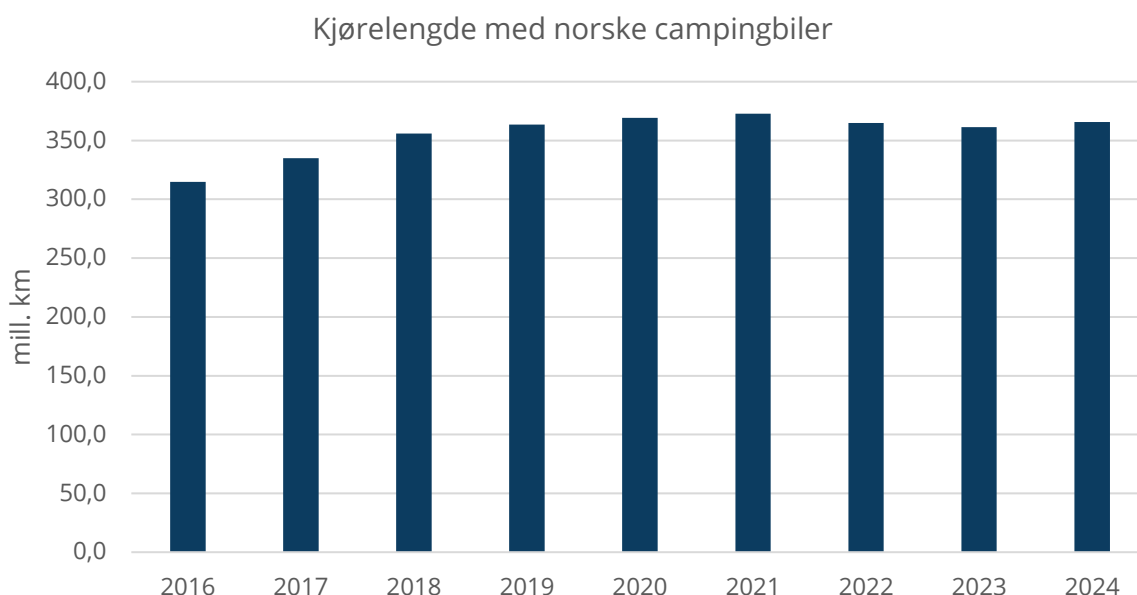


FIGUR 42 NORDMENN KJØRER MER OG STADIG STØRRE ANDEL AV KJØRINGEN FOREGÅR MED ELBIL. KILDE: SSB (TABELL 12577)

Nytt i årets rapport er at vi har forsøkt å skille ut utslipp fra bobiler, som i SSBs offisielle statistikk ikke har en egen kategori. Vi har i våre beregninger ikke inkludert campingvogn da det er vanskelig å avgrense hvor mye av utslippene ved trekking av campingvogn som skal tilskrives

²¹ [Utslippsnedgangen fortsatte i 2024](#)

campingvogn eller personbil. Bobiler har et vesentlig høyere drivstofforbruk per kilometer enn vanlige personbiler, og utgjør dermed en egen kilde til utslipp knyttet til ferie- og fritidstrafikk. Beregningene av utslipp fra personbil og bobil er basert på samlede kjørelengder for personbiler og campingbiler i Norge (Figur 42 og Figur 43). For personbiler er det antatt at 15,6 prosent av trafikken i 2018 var ferierelatert (hytte-, ferie- og fritidsreiser), i tråd med anslag fra NILU. Denne andelen er justert for hvert år i analyseperioden ved hjelp av endringer i antall kommersielle overnattinger som indikator for utviklingen i feriereiser. For bobiler er alle reiser definert som feriereiser, ettersom kjøretøytypen i liten grad brukes til andre formål.



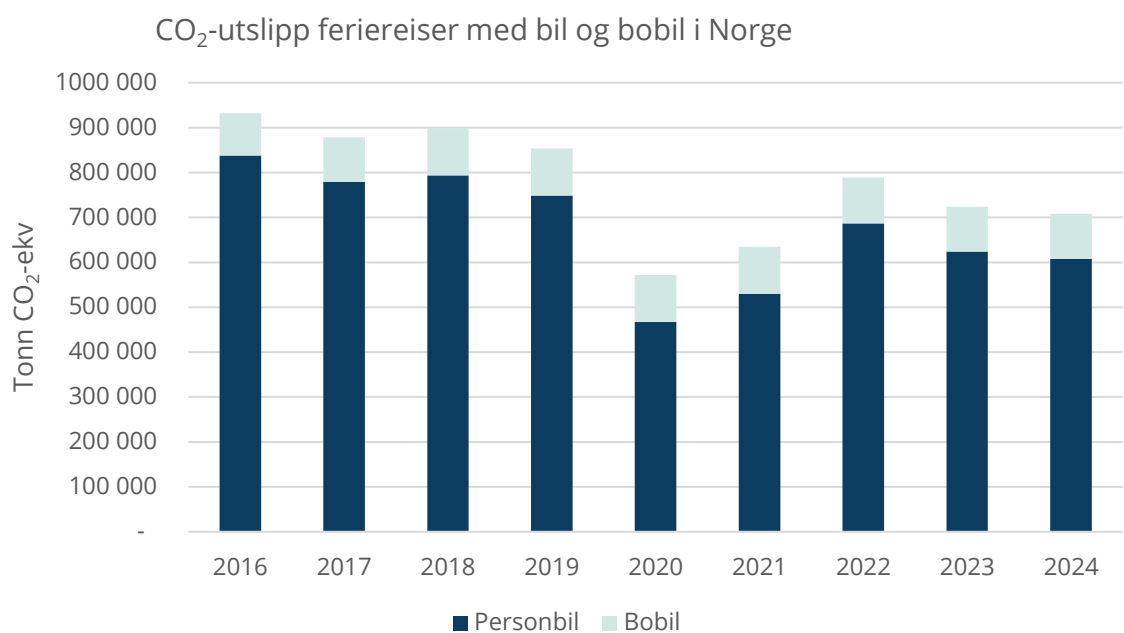
FIGUR 43 DET HAR VÆRT LITE ENDRING I NORDMENNENS KJØRING MED BOBIL. KILDE: SSB (12577)

Personbilparken i Norge er betydelig mer elektrifisert enn i de fleste europeiske land. For norske personbiler er det derfor benyttet en lavere gjennomsnittlig utslippsfaktor, beregnet ut fra SSBs nasjonale statistikk for drivstofforbruk og kjøretøybestand. For utenlandske personbiler som kjører i Norge er det benyttet en felles europeisk utslippsfaktor basert på data fra EU (2018), justert med en teknologifaktor for å reflektere effektivisering av bilparken over tid.

For bobiler er det lagt til grunn en felles utslippsfaktor for norske og utenlandske kjøretøy, da denne kategorien i svært liten grad er elektrifisert. Også her er det lagt inn en teknologifaktor for å fange opp gradvise forbedringer i drivstoffeffektivitet.

Andelen utenlandske kjøretøy på norske veier er estimert ved hjelp av bompasseringsdata, som gir et bilde av trafikkmengden fordelt på norske og utenlandske registrerte kjøretøy. Dataen skiller ikke mellom personbiler og andre kjøretøy, men vi antar samme fordeling på personbiler og bobiler. Det finnes lite statistikk over andelen utenlandske bobiler på norske veier så antakelsen vår innebærer en del usikkerhet.

Figur 44 viser utslippene fra bil og bobil lå relativt stabilt fram til pandemien. Etter pandemien økte utslippene noe, men fortsatt lavere enn før pandemien selv om feriekjøringen har økt. Som påpekt over skyldes dette i hovedsak elektrifiseringen av personbilparken. Fra 2016 til 2024 gikk utslippene fra feriekjøring med personbil ned 27 prosent, mens for bobil har den derimot økt med 7 prosent basert på våre beregninger. Elektrifiseringen av personbilparken skjer langt raskere enn for bobil og utvalget av elektriske bobiler er svært begrenset. Markedet for bobiler er under utvikling og det er rimelig å anta at det framover vil tilbys elektriske bobiler som er konkurransedyktige med fossildrevne bobiler.



FIGUR 44 UTSLIPPENE FRA FERIEREISER MED PERSONBIL SYNKER I TAKT MED ØKT ELEKTRIFISERING. UTSLIPPENE FRA BOBIL HOLDER SEG JEVNT.
KILDE: SSB, NILU, AUTOPASS, DET EUROPEISKE MILJØBYRÅET (EEA) OG EGNE BEREKNINGER

Utslipp fra turbuss

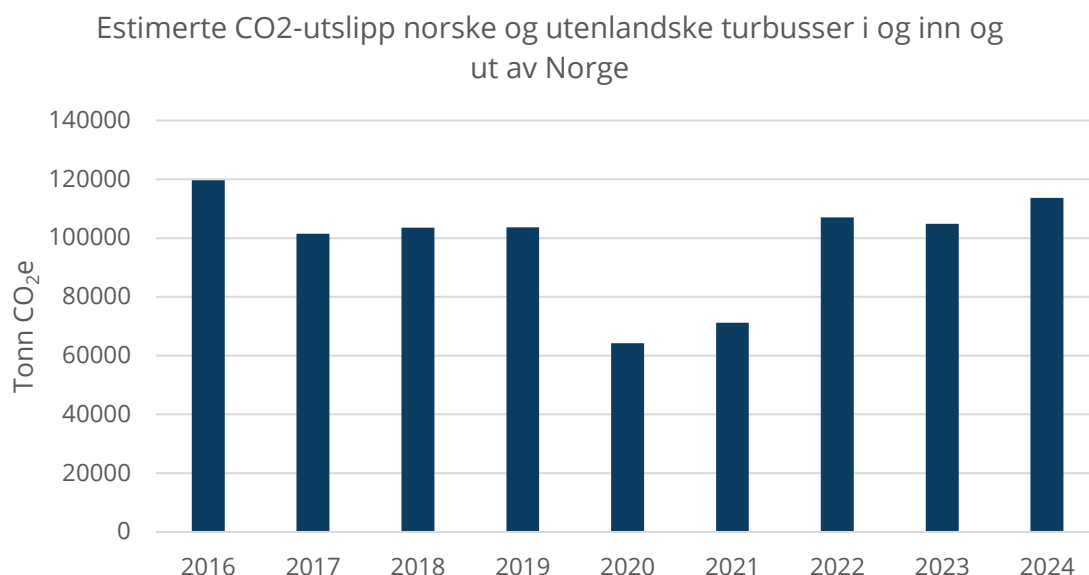
Turbussnæringen spiller en sentral rolle i transporten av både utenlandske og norske turister. Bransjen omfatter alt fra lengre rundreiser på tvers av landet til kortere dagsturer, transfers og utflukter fra cruisehavner.

Etter 2013 har økningen i internasjonal turisme, særlig fra Europa og Asia, ført til sterk vekst i etterspørselen etter turbusskjøring i Norge. De norske bussaktørene har hverken busser eller sjåfører nok til å ta all etterspørselen, særlig på sommersesongen, så det er nødvendig å importere utenlandsk busskapasitet.

Bransjen består av et stort antall små og mellomstore aktører, i tillegg til noen større nasjonale operatører. De fleste turbussene benytter fremdeles diesel, men det pågår en gradvis overgang til biodrivstoff og elektriske busser i bynære områder. Det finnes lite detaljert statistikk over utslipp fra turbussmarkedet, og beregninger av klimagassutslipp er derfor forbundet med betydelig usikkerhet. Beregningene i denne rapporten bygger derfor på samme metode som i som i forrige rapport, hvor utslippene beregnes ved å kombinere utslippstall for 2019 med omsetningstall som aktivitetsindikator og justeringer for endringer i teknologi.

Som utgangspunkt benyttes et referansetall for 2019 på om lag 104 000 tonn CO₂, basert på en kartlegging av utslipp fra norske turbussoperatører og et anslag på at halvparten av utslippene kommer fra utenlandske turbusser i Norge²². For å beregne utslipp i øvrige år indekseres utslippene i tråd med utviklingen i SSBs omsetningstall for turbussbransjen, som antas å følge aktivitetsnivået i næringen. I tillegg justeres utslippene for endringer i utslippsintensitet, særlig knyttet til økende innslag av nullutslippsbusser og biogassbusser, samt høyere innblanding av biodrivstoff i konvensjonelle kjøretøy. Disse endringene medfører at utslippsfaktoren per kjørt kilometer blir korrigert.

Siden 2016 har det vært lite endring i utslippene og holdt seg stabilt. I pandemiårene ser vi et fall som følge av lavere aktivitet. Turbussen kjører ofte med tilnærmet fulle busser, hvis vi forutsetter at turbussen frakter i gjennomsnitt 40 personer er turbussen et av de mest klimavennlige alternativene med ca. 18,5 g CO₂ per personkilometer.



FIGUR 45 UTSLIPP FRA TURBUSS-BRANSJEN ER BASERT PÅ BUSSER REGISTRET SOM Utleie og turvogn, og kartlegging av utenlandske turbusser i Norge i 2018. KILDE: SSB og egne beregninger

²² [Turbussmarkedet](#)

Metode og usikkerhet

Metoden for å beregne utslipp fra personbiler og bobiler gir et grunnlag for å anslå utslipp fra feriereiser, men er forbundet med betydelig usikkerhet. Den viktigste svakheten er at andelen feriereiser er basert på ett referanseår (2018) og deretter justert indirekte via endringer i kommersielle overnattinger. Dette gir et omtrentlig, men ikke eksakt bilde av utviklingen i privat bilbruk til ferieformål som vi vet har gått opp for nordmenn.

Videre fanger vi ikke opp kjøring fra utlandet til Norge, og motsatt. Dette gjelder både norske og utenlandske turisters kjøring i utlandet på vei til eller fra Norge.

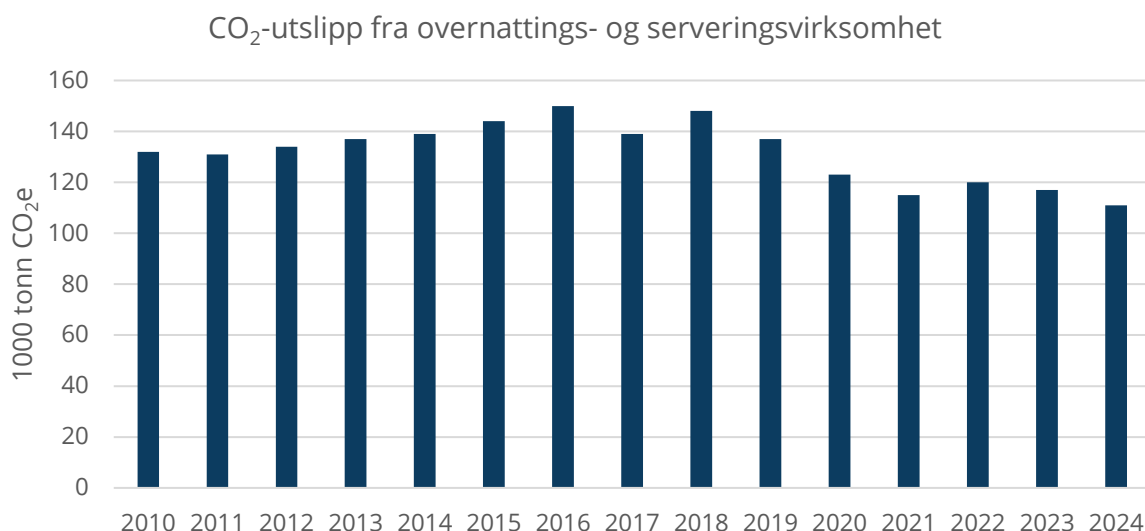
Videre bygger beregningene på gjennomsnittlige utslippsfaktorer, som ikke fullt ut fanger opp variasjoner i kjøretøytyper, kjørelengde, kjøremønster eller andel elektriske biler på ulike reisemål.

Antakelsen om utenlandske turbuss utslipp tilsvarer norske er usikker. Fra 2019 til 2024 kan en større andel av turbussmarkedet være dekket av utenlandske busser og de reelle utslippene fra turbuss kan være høyere. Metoden ved å bruke omsetningstall som indikator for aktivitet i turbuss er nødvendig ved manglende statistikk, men den har noen svakheter. Den fanger ikke nødvendigvis opp faktisk bruk da endringer i omsetningstallene kan skyldes andre forhold som prisendringer eller lignende. Det er heller ikke sikkert at å se på flåtesammensetningen gir et helt korrekt bilde da vi ikke vet sikkert hvilke busser som utfører kjøringen. I sum kan dette både under- og overestimere utslippstallene fra turbuss. Likevel mener vi at det gir et godt bilde på trenden for turbuss og tallene må tolkes som anslag.

Overnatting og servering

Klimagassutslippene fra overnatting og servering er relativt små sammenlignet med transport, men det er en viktig del av reiselivets verdikjede, med utslipp fra energibruk i bygninger, mat og avfallshåndtering. SSB har egne tall for CO₂-utslipp fra overnattings- og serveringsvirksomheten, basert på energiregnskapet. Det som påvirker utslippene i aller størst grad er energibruk og hvilke energikilder som blir brukt.

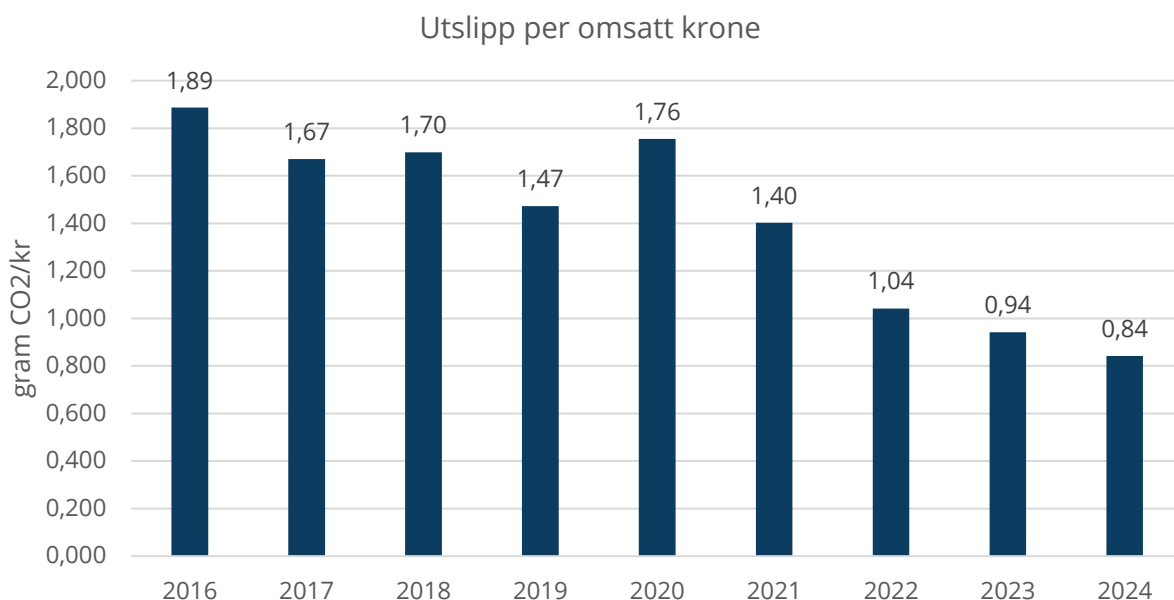
Utslippene har falt siden 2018 og det er forventet at utslippene vil fortsette å falle i takt med innfasing av utslippsfrie oppvarmingsløsninger og mer utslippsvennlig fjernvarme som er mindre avhengig av fossilt brensel. Fra 2019 til 2024 har utslippene blitt redusert med 19 prosent.



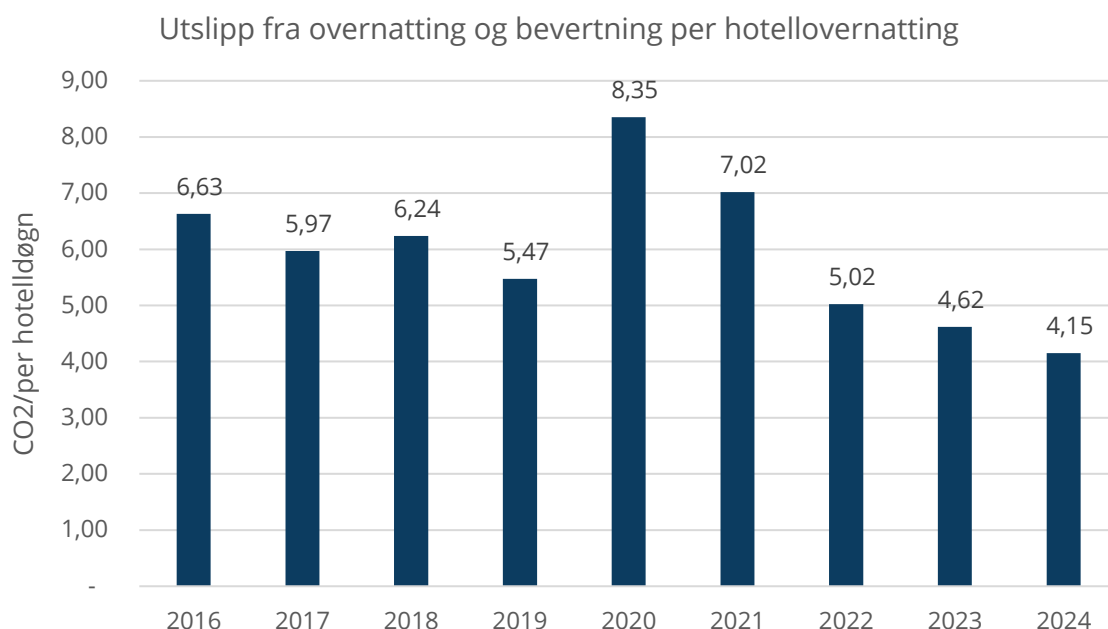
FIGUR 46 UTSLIPPENE FRA OVERNATTING OG SERVERING HAR VÆRT STABILE OVER TID, MEN ER PÅ VEI NED FRA 2018 OG 2019 ETTERSOM DET BRUKES MER OG MER UTSLIPPSVENNLIG ENERGI. KILDE: SSB

En annen måte å vurdere utslippene fra overnatting- og serveringsvirksomhet er å se på utslipp per omsatte krone. Utviklingen viser at utslippene er nedadgående, men med et lite hopp i 2020 hvor omsetningen naturligvis var lav pga. restriksjoner samtidig som det fortsatt var behov for å opprettholde oppvarming i bygg.

Også når vi fordeler klimagassutslipp fra overnatting og servering på antall overnattinger, viser klar nedadgående trend. Kurven faller ikke like raskt som når vi deler på omsetning, fordi vi ikke får med oss veksten i antall serveringer når vi måler per hotelldøgn.



FIGUR 47 CO₂-UTSLIPPET PER OMSATTE KRONE FALLER OGSÅ. GRAM CO₂ PER KRONE GIKK OPP I 2020 GRUNNET LAV OMSETNING UNDER PANDEMIEN, MEN OVERNATTING OG SERVERINGSSTEDENE MÅTTE FORTSATT HOLDES VARME. KILDE: SSB



FIGUR 48 UTSLIPP PER HOTELLDØGN ER PÅ FULL FART NED, MED EN REDUKSJON PÅ 37 PROSENT SIDEN 2012. KILDE SSB/STAKEHOLDER

Utvikling av grønt reiseliv – er reiselivet i Norge blitt mer klimavennlig?

Reiselivet er en viktig næring i Norge, som bidrar til sysselsetting og verdiskaping i hele landet. For mange regioner og områder er turisme og reiseliv svært viktig for den lokale verdiskapingen og utvikling. Samtidig har den økende turismen økt påvirkningen på naturen og det ytre miljø. For populære små reisemål kan turisme også i stor grad være en byrde for lokalsamfunnet, spesielt når infrastrukturen ikke er dimensjonert for økte turistmengder. En bærekraftig utvikling av reiselivet i Norge er viktig for at de unike opplevelsene Norge byr på ikke forringes, og at grunnlaget for langsiktig verdiskaping og utvikling opprettholdes.

I 2021 utviklet Innovasjon Norge, sammen med flere aktører og interessenter, en nasjonal reiselivsstrategi for norsk reiseliv fram til 2030 - «Sterke inntrykk med små avtrykk»²³. Overordnet peker strategien ut mål og retning for reiselivsnæringen i Norge, med ambisjon om både økt verdiskaping og at klimaavtrykket skal reduseres. Samtidig skal utviklingen bidra til attraktive lokalsamfunn med fornøyde innbyggere.

Strategien presenter 4 hovedmål, hvorav hovedmål nummer to med tilhørende delmål er:

Norsk reiseliv skal bidra til at Norge blir et lavutslippssamfunn

- a. Vi skal redusere klimautslippene i det stedlige reiselivet med 50 prosent innen 2030.*
- b. Vi skal ha størst mulig andel gjester med høy verdiskapingseffekt og lavt klimaavtrykk. CO₂-avtrykket fra de besøkendes transport til/fra/i Norge skal reduseres med ti prosent årlig, med 2019 som utgangspunkt.*
- c. Vi skal være en pådriver for at klimautslippene i hele transportsektoren går ned.*

I 2023 la Reisemålsutvalget frem sin rapport «Leve og oppleve (NOU 2023:10)». Utvalget viser overordnet til følgende:

«Visjonen innebærer at reiselivet er økonomisk robust, og at det minimerer reiselivsbedrifters og besøkendes klimagassutslipp, samtidig som det bidrar til å beskytte og gjenoppbygge miljøet, naturen og kulturarven.

Utvalget mener det må kraftfulle verktøy til for å redusere reiselivets påvirkning på klima og naturmangfold, og at reiselivet må tilpasse seg til nasjonale og internasjonale reguleringer for å redusere klimagassutslipp og bevare naturmangfoldet.»²⁴.

Det sentrale begrepet er «reisemålsledelse» og «besøksforvaltning», som nok er bedre egnet for å løse lokale trengsels- og miljøproblemer enn klimaproblemene. Utvalget har flere forslag til hvordan et mer sømløst kollektivtransportsystem kan utformes nasjonalt, men svakere på hovedutfordringene: Klimagassutslipp fra luftfart og cruise. Utvalget foreslår også at cruiseskip skal underlegges samme teknologiske krav langs hele kysten, som de som i verdensarvfjordene. Det betyr at alle cruiseskip må ha nullutslipp eller gassmotorer som bruker flytende biogass (BNG) fra 2032. Flytende naturgass (LNG) vil redusere CO₂-utslipp fra flåten med om lag 25 prosent, hvis man unngår lekkasje av metan i verdikjeden.

Utvalget mener kommunene bør regulere antall cruiseanløp og -passasjerer i sine havner.

²³ [e1ce726572a887fc0b94e25622d5cb1657a3e562.pdf](#)

²⁴ [NOU 2023: 10 - regjeringen.no](#) (se side 10 i rapporten).

Utvalget foreslo også at et besøksbidrag bør legges på transport inn/ut av Norge, inklusive cruise. Dette er bare delvis fulgt opp av regjeringen Støre I og Stortinget, som har vedtatt en ordning om et frivillig kommunalt besøksbidrag på tre prosent av overnattingskostnadene. Den har også varslet at det vil bli foreslått en avgift overfor cruise²⁵.

Seniorforsker Carlo Aall ved Vestlandsforskning karakteriserte Reisemålsutvalgets rapport for «lang på veg grensesprengende», fordi den tar klimaproblemet knyttet til reiseliv på alvor.²⁶ Aall har i mange år påpekt at utslippene fra reiseliv blir undervurdert.

I 2025 har Innovasjon Norge/Visit Norway lagt frem en strategisk handlingsplan for reiseliv for perioden 2025-2030²⁷. Der pekes det på at ambisjonen er at Norge innen 2030 skal være et av verdens mest bærekraftige reisemål, med en reiselivsnæring som er en betydelig bidragsyter til nasjonal verdiskaping. Det er valgt ut fire innsatsområder som IN peker på skal adressere sentrale utfordringer som sesongsvingninger, klimautslipp, bærekraft og digital transformasjon. Et av de fire innsatsområdene som trekkes fram er ansvarlig ferdsel.

Handlingsplanens 4 strategiske innsatsområder:

1. **Kultur og Natur:** For å nå flere attraktive målgrupper og tiltrekke seg flere reisende utenfor høysesongen, vil vi benytte Norges sterke posisjon på naturopplevelser for å bygge positive assosiasjoner til Norges kulturopplevelser og styrke vår posisjon som et kulturreisemål.
2. **Kongressdestinasjon:** For å styrke lønnsomheten og bidra til vekst utenfor høysesongen vil vi arbeide for at Norge får en styrket posisjon som kongressdestinasjon.
3. **Kunstig intelligens:** For å øke produktiviteten og bidra til å beholde konkurransekraften i næringen vil vi utforske mulighetene innen digitalisering og kunstig intelligens på en ansvarlig måte.
4. **Ansvarlig ferdsel:** For å redusere miljøavtrykket og sikre at tålegrenser respekteres vil vi arbeide for at det legges til rette for ansvarlig ferdsel på norske reisemål. Dette er områder der vi vil sette inn ekstra ressurser for å utløse resultater og effekter for næringen.

Ønsker turister og reisende å ta mer bærekraftige valg?

I Turistundersøkelsen for 2024 utgitt av Innovasjon Norge²⁸ har de sett på hvorvidt bærekraft er viktig for turister som ferierer i Norge, både norske som ferier i eget land og de som kommer fra utlandet. Utenlandske turister viser en betydelig høyere grad av miljøbevissthet under sitt opphold i Norge sammenlignet med norske turister²⁹. Resultater fra undersøkelsen viser at om lag 1 av 3 utenlandske besøkende undersøker om deler av reisen og oppholdet er klimavennlig eller tar vare på naturen. For Nordmenn er dette tallet betydelig lavere på rundt 17 prosent. Men det er langt færre som tar aktive valg og velger bort opplevelser, destinasjoner eller transportmåter av hensyn til klima og natur. Ifølge undersøkelsen gjelder det kun 14 prosent av de utenlandske turistene og 6 prosent av de norske. Når de ble spurt svarer 43 prosent av

²⁵ [Vil gi kommunene mulighet til å innføre et kommunalt besøksbidrag - regjeringen.no](#)

²⁶ [Ny reiselivs-NOU tek klimakrisa alvorleg | Vestlandsforskning](#)

²⁷ [7ba4458f9dfff1a4d44ab221e9cf540935e7a2f6.pdf](#)

²⁸ Det er flere aktører som bidrar til det ferdige resultatet – Norstat gjennomfører intervjuene, Epinion og Gyger har utarbeidet rapporten i nært samarbeid med Innovasjon Norge.

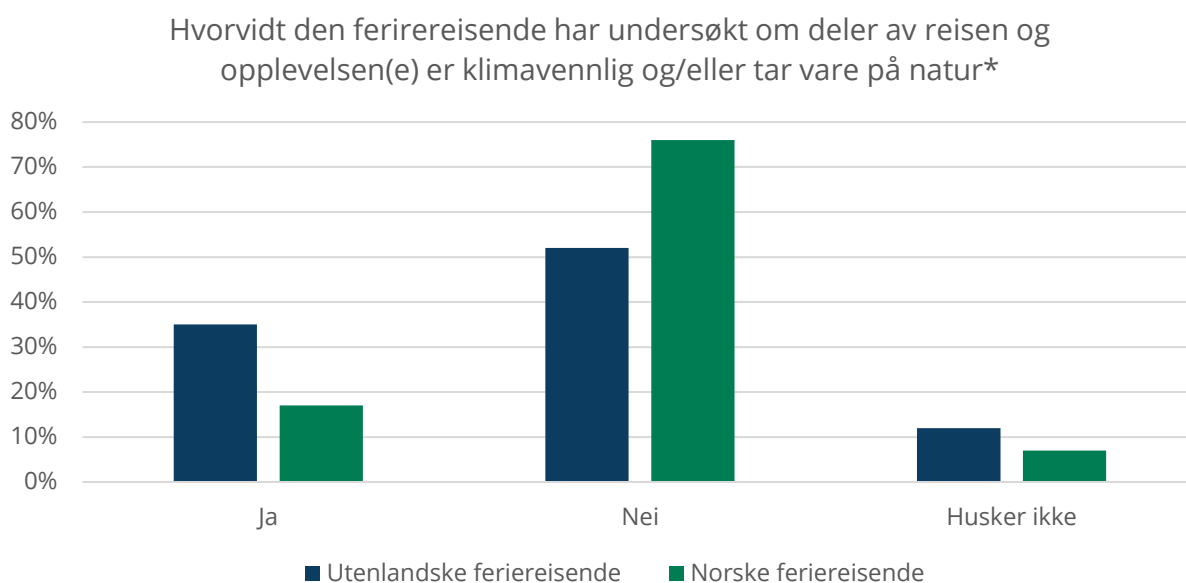
²⁹

utenlandske turister og 40 % av norske at de har valgt klimavennlige transportmåter under norgesferien for å ta vare på miljø, klima og natur, ref. Figur 49. Det er viktig å bemerke at dette ikke sier noe om mengde og størrelse på valgene, bare at de som er spurt har gjort ett eller flere valg i løpet av ferien som de anser som bærekraftige.

Bærekraft er ikke like omfattende beskrevet i tidligere turistrapporter fra IN. I 2023 rapporten³⁰ er bærekraft nevnt 3 steder og det vises det til at 38 prosent av utenlandske turister som er spurt har undersøkt bærekraft i planlegningen av deres ferie. Vi har ikke informasjon til å vurdere om tallene baserer seg på samme type spørsmål etc. og om de derfor er helt sammenliknbare.

Det rapporteres også om betydelig variasjon på tvers av land hvorvidt de er opptatt av bærekraft i valg knyttet til turisme. Samtidig er det trolig stor variasjon i hva den enkelte turist mener er bærekraftig og hvordan de definerer og vurderer hva som er å anses om klima- eller naturvennlige valg³¹.

Basert på disse tallene er det nærliggende å konkludere at selv om en del av turistene som ferierer i Norge er opptatt av å ta bærekraftige valg, er det absolutt ikke alle og det ser ut til å være andre hensyn som veier tyngre, når valgene faktisk skal tas.

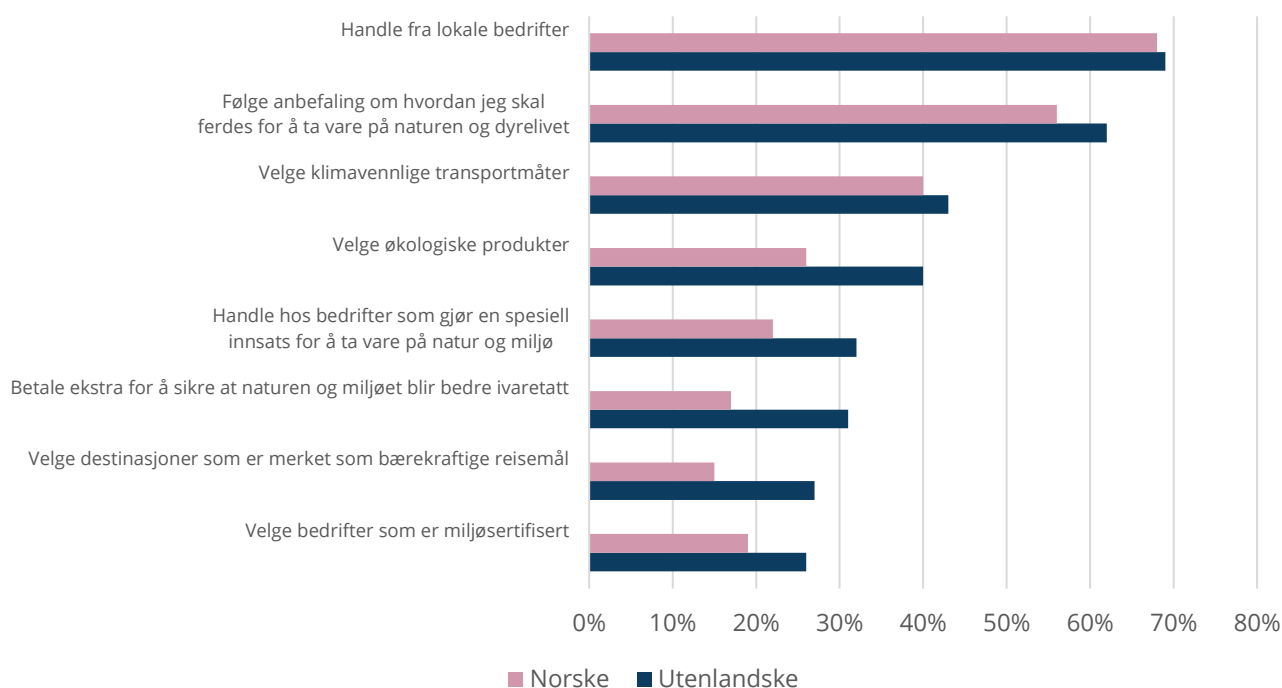


FIGUR 49 *RESULTAT PÅ FØLGENDE SPØRSMÅL I TURISTUNDESØKELSEN: UNDER PLANLEGGINGEN AV DENNE REISEN, UNDERSØKTE DU OM DESTINASJONEN(E), TRANSPORTMÅTEN(E) OG/ELLER OPPLEVELSEN(E) TAR VARE PÅ NATUR ELLER ER KLIMAVENNLIGE? KILDE: INNOVASJON NORGE

³⁰ [Innovasjon Norge](#)

³¹ Hvorvidt dette er tatt høyde for i spørreundersøkelsen vites ikke, eller hvor tydelig det er definert i spørsmål settet har vi ikke innsikt til å vurdere.

Andel som har svart JA på spørsmål: *Har du under norgesferien gjort noe av følgende for å ta vare på miljø, klima og natur?*



FIGUR 50 FERIERENDE I NORGE, ANDEL SOM SVARER JA PÅ OM DE HAR GJORT FØLGENDE FOR Å TA VARE PÅ MILJØ, NATUR OG KLIMA. KILDE: INNOVASJON NORGE/NØKKELTALLSRAPPORT 2024

Er det lagt til rette for grønnere reiseliv i Norge?

Målet i strategien fra 2021³² er å redusere utslippene fra de besøkendes transport til/fra/i Norge ti prosent hvert år ved å legge til rette for grønne valg. Men så langt ser det ikke ut til at effekten har vært betydelig. Skal utslippene knyttes til transport til/fra og i Norge reduseres må feriereisende benytte mindre fly og cruise som transportmiddel, eller så må antall feriereisende reduseres.

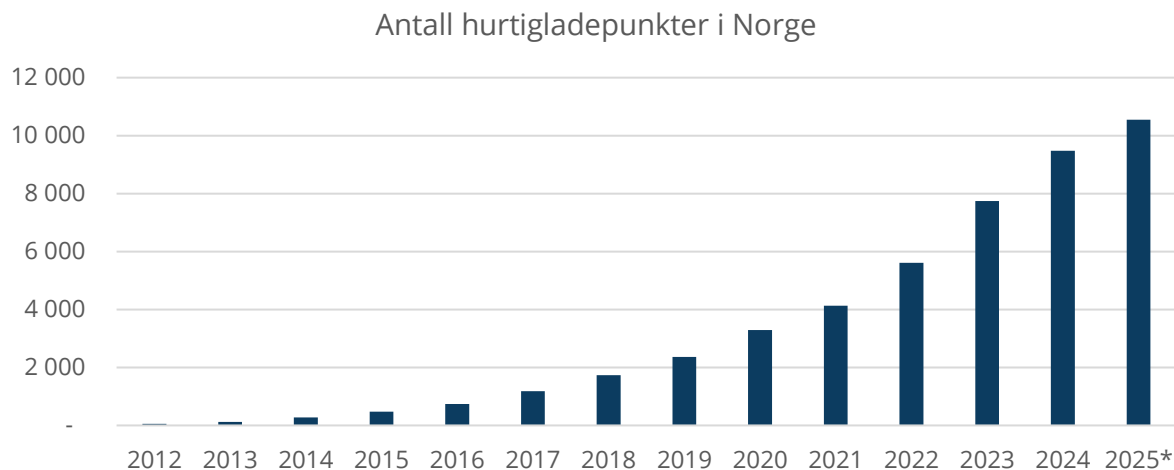
Tallene viser at nordmenns feriereiser med fly har falt, men at det snart er på samme nivå som i 2019. For utenlandske turister har bruken av fly økt (samlet sett), det er flere som ankommer Norge i fly i 2024 enn i 2019. Samtidig peker turistundersøkelsen fra 2024 og 2023 på at andelen som kommer med fly til Norge har gått ned siden 2019 da om lag 61 prosent av turistene ankom med fly. I 2024 anslås det at om lag 50 prosent av turistene kommer med fly. IN peker på at selv om det er flest som kommer med fly, er det betydelig flere som kommer med bil og bobil enn før pandemien. Samtidig er det en nedgang i turister som reiser langt med fly, slik at utslippene ikke har økt i takt med veksten i reisende med fly.

Som for fly har også cruisetrafikken i Norge økt siden pandemien, og er på nivåer betydelig over 2019 målt i antall passasjerer og unike passasjerer (Figur 33). Utslipp fra cruise er en betydelig kilde til klimagassutslipp fra turisme i Norge. Skal utslippene fra cruise vesentlig ned, må aktiviteten reduseres gitt dagens teknologiske løsninger på fremdriftssiden. Det er lite bruk av alternative drivstoff slik som flytende biogass, og hybridisering av så store fartøylene er lite sannsynlig.

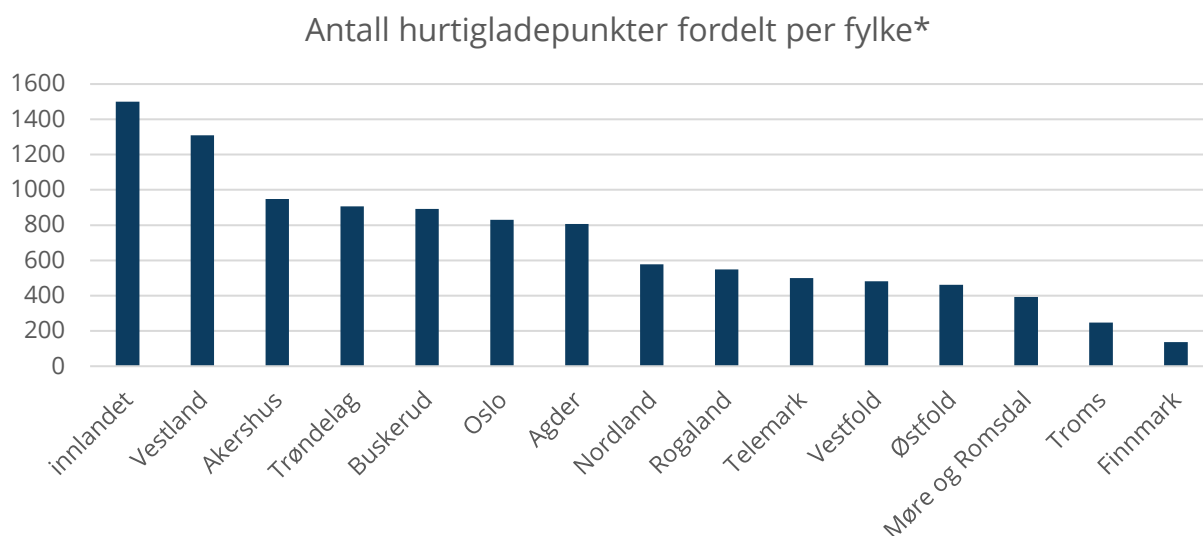
³² Se fotnote 23

Det er stadig enklere å feriere med elbil i Norge

Nordmenn som reiser i Norge reiser i hovedsak med bil og dermed også med batterielektriske biler som utgjør en stadig større del av bilflåten, om lag 32 prosent (per november 2025). Det er i økende grad lagt til rette for at elbilen kan brukes til å feriere i hele Norge, med en ladeinfrastruktur som har vokst betydelig de seneste årene, ref. Figur 51. Det meste av infrastrukturutviklingen har skjedd sør for Trøndelag, se Figur 52.



FIGUR 51 UTVIKLING I ANTALL HURTIGLADERE TILGJENGELIG I NORGE. *PER OKTOBER 2025. KILDE: ELBILFORENINGEN

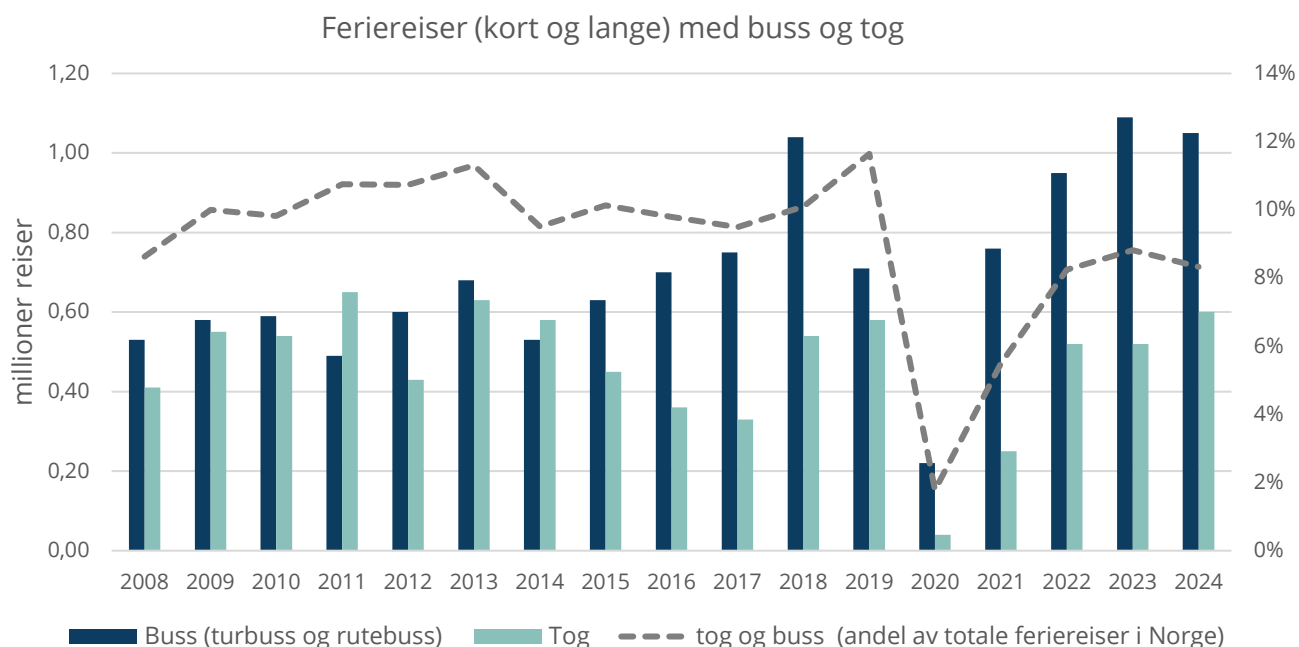


FIGUR 52 FORDELING AV TILGJENGELIGE HURTIGLADERE PER FYLKE 2025. *OKTOBER 2025. KILDE: ELBILFORENINGEN OG NOBIL

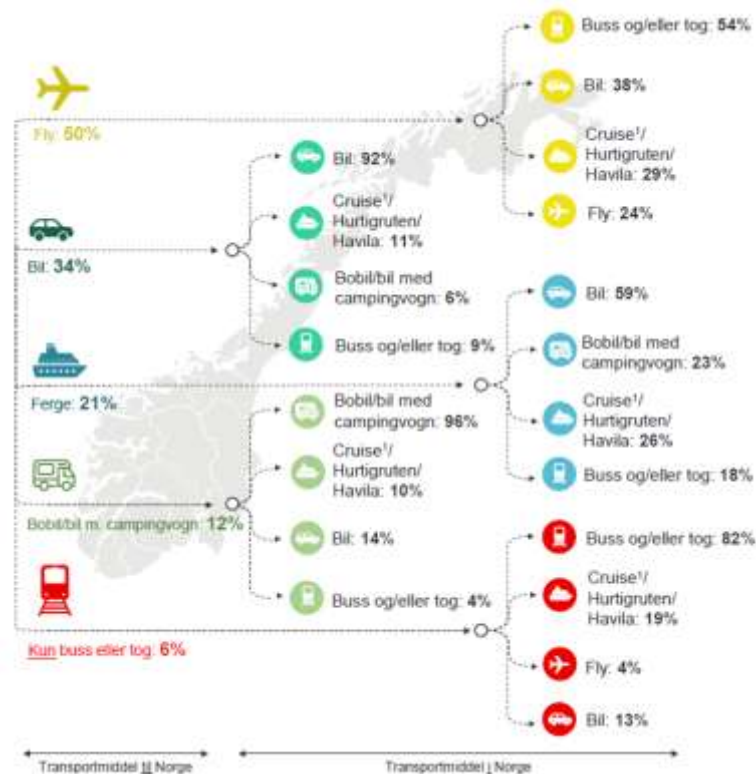
Feriereiser i Norge med buss og tog – underutnyttet potensial

Turbuss og tog blir ofte trukket fram som mer klimavennlige transportformer. Ser vi på reisestatistikken for nordmenns feriereiser i Norge (både lange og korte) har antall reiser med tog og buss (turbuss og rutebuss) økt betydelig siden 2019, og var i 2024 på sitt høyeste nivå. Dette er i tråd med det generelle reisemønsteret etter 2019, der mengden feriereiser i Norge av nordmenn har økt. Ser vi på andelen av reiser som gjøres med tog og buss, har denne falt fra om lag 12 prosent i 2019 til rundt 8 prosent i 2024. En kan derfor ikke uten videre konkludere med at det har vært en vridning mot mer bærekraftige feriereiser, selv om kombinasjonen av flere

kollektivreiser og biler med lavere utslipp trekker i klart riktig retning m.h.t direkte klimagassutslipp. Utenlandske turister benytter også tog og buss, men det foreligger lite statistikk som viser det reelle omfanget. Turistundersøkelsen viser hvilke transportformer turistene bruker til og i Norge (se Figur 54), men siden de kan svare at flere transportformer benyttes viser den bare at en del benytter tog og buss. Ikke hvor stor andel av reisen som benyttes av de ulike transportformene.

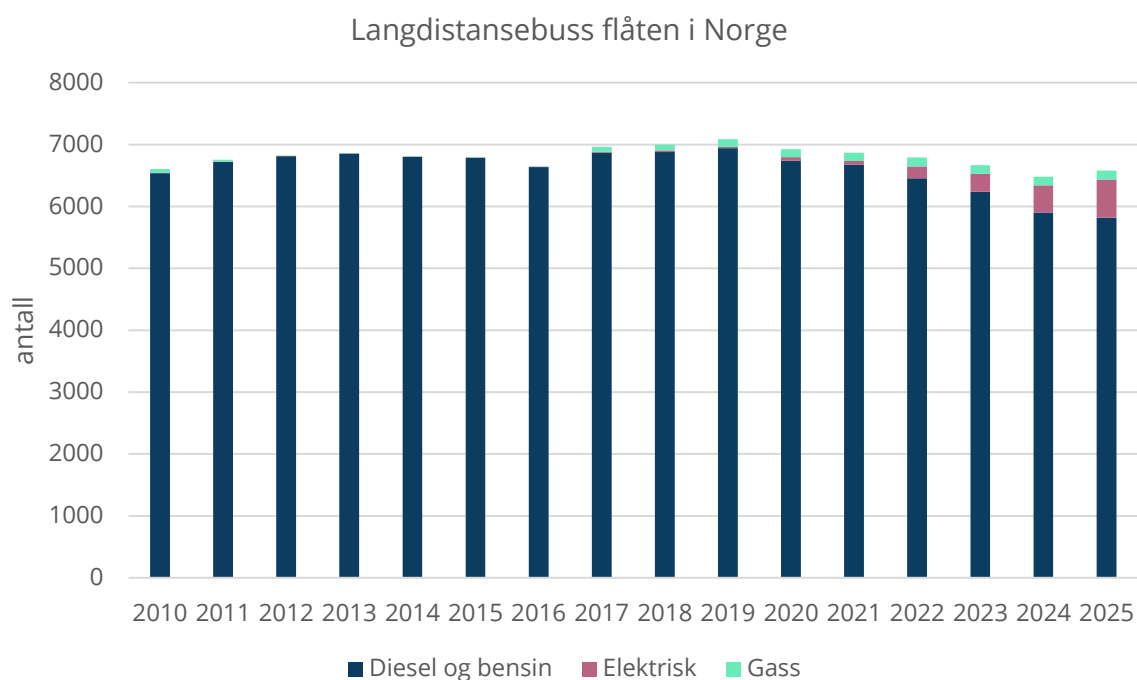


FIGUR 53 NORDMENNENS BRUK AV BUSS OG TOG TIL FRITIDSREISER. KILDE SSB (TABELL 06921)



FIGUR 54 SKJERMDUMP FRA TURISTUNDERSØKSELN 2024. FIGUREN VISER HVORDAN UTENLANDSKE TURISTER REISER TIL NORGE OG HVA SLAGS TRANSPORTMIDLER DE BENYTTER. NB: DET ER MULIG Å VELGE FLERE TRANSPORTFORMER HVIS MAN HAR BRUKT MER ENN ETT TRANSPORTMIDDEL PÅ REISEN TIL OG I NORGE. DERFOR SUMMERES TALLENE TIL MER ENN 100 PROSENT. KILDE INNOVASJON NORGE TU 2024

Det aller meste av transporten som gjøres med turbuss i dag, gjøres med diesel drevne busser. Skal utslipp fra turbuss gå ned må det skje en betydelig omstilling av flåten, ref. Figur 55. Samtidig må det etableres en omfattende infrastruktur som støtter lading av større kjøretøy (de vil ikke passe inn på ladepunkter utformet for personbil selv om de benytter samme ladestandard (CCS)). Samtidig må det etableres et bedre nettverk for å kunne benytte biogass som er et klimavennlig alternativ for turbuss-segmentet.



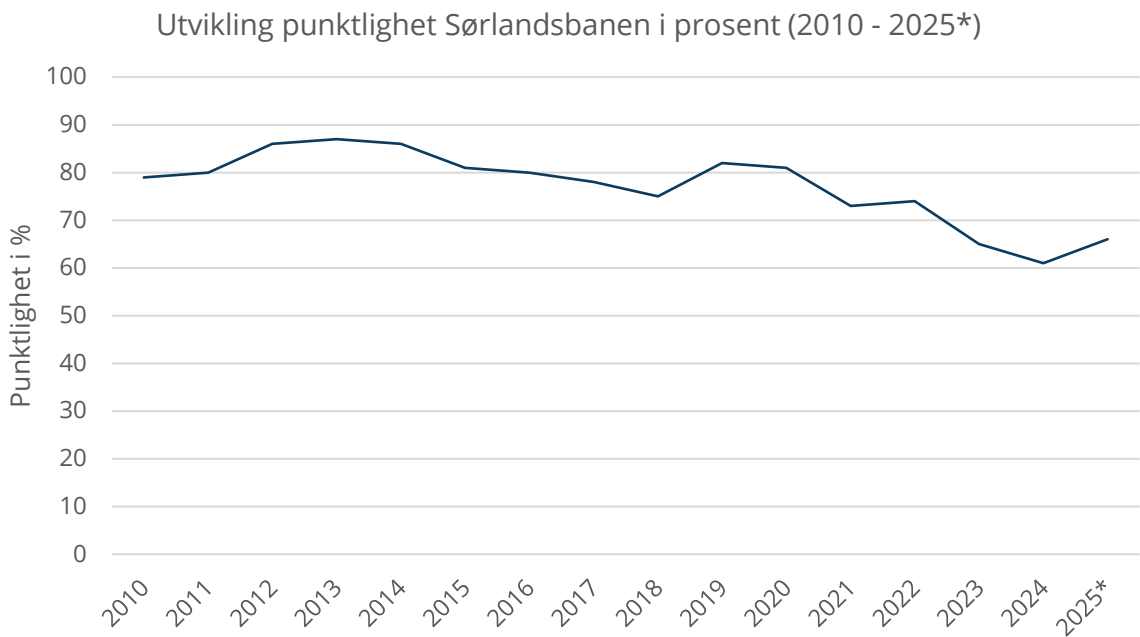
FIGUR 55 *UTVIKLING I LANGDISTANSEBUSSFLÅTEN I NORGE FORDELT PÅ DIESEL, ELEKTRISK OG GASS. (DISSE BUSSENE BENYTTES OGSÅ TIL KOLLEKTIVTRANSPORT, MEN EN FORDELING AV DETTE FREMGÅR IKKE AV STATISTIKKEN). KILDE STATENS VEGVESEN*

Tog er et klimavennlig og behagelig alternativ dersom du skal komme deg mellom de ulike landsdelene i Norge, men skal du helt nord er det riktignok ikke et alternativ. Det er ikke gjort en grundig analyse av tog og feriereiser som den del av dette prosjektet, men det er flere barrierer som må løses opp i skal tog bli et foretrukket og mer konkurransedyktig alternativ. Overordnet må både punktligheten og regulariteten opp. Denne er i dag for lav. I snitt, inkludert lokaltog, ligger punktligheten på 86 % i 2024 for Norge samlet sett, og ligger under 90 % målet for punktlighet, ifølge Bane NOR³³. For flere av de strekningene (langdistanse/fjerntog) som knytter de ulike landsdelene i Norge sammen, er punktligheten betydelig under 90 prosent slik det fremgår av tabellen under. Verst er det på Sørlandsbanen, som ligger på rundt 60 prosent punktlighet i 2024. Denne har falt over flere år, og en sentral årsak er problemer med vedlikehold av krengetogene. Infrastrukturen har også de siste årene blitt påvirket av ekstremvær, slik som kollapsen av Randklev bro ved Ringebu i 2023, som følge av uværet «Hans».

³³ [punktlighetsrapport-2024.pdf](#) og [punktlighetsrapport-2023.pdf](#)

TABELL 4 PUNKTLIGHET UTVALGTE LANGDISTANSESTREKNINGER PERSONTOG. KILDE: BANE NOR (PUNKTLIGHETSRAPPORT 2023 OG 2024)

Punktlighet utvalgte lengre strekninger (i %)	Snitt			Hovedårsaker 2024 (utdrag fra Bane NORs punktlighetsrapport)
	2019-2023	2023	2024	
Dovrebanen (Lillehammer- Oslo)	83,3	78,1	81	Feil på sikrings- og signalanlegg, bane og togmateriell
				Forsinkelsesårsakene på Dovrebanen i 2024 var i hovedsak feil på bane, inkludert saktekjøringer, og sporveksselfeil og signal, inkludert belegg, dernest feil på kjøretøy og lange stasjonsopphold.
Dovrebanen langdistance	82,9	81,2	84,1	Dovrebanen ble hardt rammet av uværet «Hans» 7.-9. august 2023, da Randklev bro (ved Ringebu), som kollapset under flommen, ligger på Dovrebanen. Siden Dovrebanen ikke var mulig å kjøre gjennom med tog, var det buss for tog mellom Ringebu og Fåvang til Randklev bro åpnet igjen 20. mai 2024.
Sørlandsbanen langdistance	75,1	65	60,6	Feil på materiell (krengetogene er vanskelig å vedlikeholde) og signalfeil.
Bergensbanen langdistance	71,6	71,1	74,1	Den største årsaken til forsinkelser var signalfeil, tett fulgt av feil på kjøretøy og uhell, nærmere bestemt flere avsporinger
Nordlandsbanen langdistance	80,8	82,7	75,8	De største forsinkelsesårsakene i 2024 på Nordlandsbanen var trafikkavvikling (følgeforsinkelser av alle andre feil og trafikkforstyrrelser), feil på infrastruktur (inkludert saktekjøringer og feil på signal), feil på materiell (gods og persontog) og stasjonsopphold. Krevende værforhold reduserer også punktligheten betydelig om vinteren.



FIGUR 56 UTVIKLING PUNKTLIGHET SØRLANDSBANEN 2010-2025 *(TIL OG MED 16 NOVEMBER). KILDE: NRK OG BANE NOR

Eksempler på godt bærekraftsarbeid hos reiselivsbedrifter

Bedrifter i reiselivsbransjen kan ha svært ulike utfordringer for å klare å redusere deres klimagassutslipp. Vi har sett på tre ulike bedrifter innen reiseliv: Skistar som driver turisme til fjells; Color Line som frakter passasjerer på fire ulike fergelinjer; og Strawberry som eier 248 hoteller.

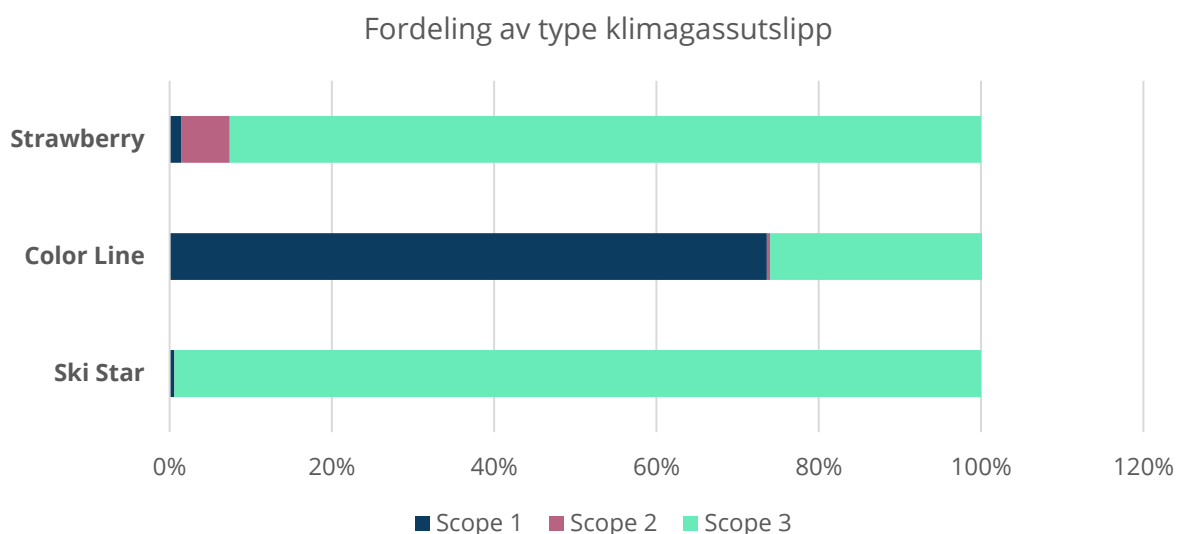
I kartlegging av klimagassutslipp fra reiselivsbransjen har vi bare sett på direkte utslipp, slik Norge gjør i forhold til FN og EU. Bedriftene skal rapportere på tre kategorier utslipp:

Scope 1: Direkte utslipp fra egen virksomhet (forbrenning av drivstoff etc.)

Scope 2: Indirekte utslipp knyttet til produksjonen av den strøm, varme og kjøling bedriften kjøper

Scope 3: Andre indirekte utslipp knyttet til kjøp av varer og tjenester, pendling av ansatte, reisevei for kunder etc.

Det er bare ColorLine som har store klimagassutslipp fra egen virksomhet, og det er fra bruk av drivstoff til de fem fergene, og også noe fra bruk av kjølemedier og litt annet. Strawberry har fremdeles en del utslipp knyttet til kjøp av energi (strøm, varme og kjøling, scope 2), mens Skistar har (nesten) alle utslipp knyttet til scope tre. Scope 3 er kjøp av varer og tjenester, og i tillegg har Skistar regnet inn det utslippet som oppstår når deres kunder reiser til fjells for å stå på ski, sykle eller gå i fjellet.



FIGUR 57 FORDELINGEN AV TYPE KLIMAGASSUTSLIPP VARIERER MYE MELLOM STRAWBERRY, COLOR LINE OG SKI STAR. KILDE SELSKAPENES ÅRSRAPPORTER.

Skistar: Prøver å få gjestene til å reise kollektivt

Skistar er et svensk børsnotert selskap som var tidlig ute med å sette seg mål til både utslipp av klimagasser og andre bærekraftforhold. Skistar driver først og fremst vintersportsanlegg og overnatting knyttet til disse i Trysil og Hemsedal i Norge, og Sälen, Vemdalen og Åre i Sverige.

I årsrapporten for 2023/2024 har selskapet har en systematisk gjennomgang av bærekraftsmål; tiltak for å nå disse; og presentasjon av årlige resultater.

De direkte utslipp utgjør bare 0,6 prosent av Skistars totale utslipp. For slike anlegg er det tre hovedkilder til klimagassutslipp.

Størst er de tilreisende transportutslipp, disse utgjør 73 prosent av samlede utslipp hos Skistar. For å redusere disse inngår Skistar avtaler med turbussaktører, slik at gjestene kan velge å kjøre kollektivt. Dessuten legges det til rette for lading av elbiler og bussing mellom hoteller og alpinbakkene.

Deretter kommer strøm til drift av skianlegg og annet energiforbruk, utslippet fra disse blir nesten null ved å kun å kjøpe fornybar kraft og bruke biodrivstoff (HVO) på løypemaskinene. I tillegg satser Skistar på solceller på taket på egnede bygg.

Bygging av nye anlegg har også stor utslipp. Valg av materialer kan ha stor påvirkning på utslippet, og Skistar har gjennomført livssyklusanalyser ved bygging av nytt skianlegg i Sälen for å se hvordan man kan redusere utslipp fra produksjonsfasen.

Skistar satser også på salg av brukte sykler og skiutstyr for å redusere produksjonsutslipp og ressursbruken.

Ski Stars mål er at to av tre av deres leverandører setter seg egne klimamål innen 2027/2028, noe som vil bidra til å redusere Skistars egne scope 3 utslipp.

Selv har Skistar forankret sine klimamål i STBi (Science Based target initiativ), en frivillig ordning mye brukt av selskaper som binder seg til utslippsmål, og som vil bidra til en økning i temperaturen på maksimalt 1,5 grader.

Color Line: Landstrøm, hybridfartøy, biodrivstoff og effektiv drift

Color Line er et privat eid selskap med fire utenlandsruter fra Oslo(-Kiel), Sandefjord (-Strømstad), Larvik og Kristiansand (begge til Hirtshals). Alle ruten har både ferie- og fritidstrafikk og godstrafikk, inklusive logistikkjenester. Selskapet eier også et hotell i Skagen.

Selskapet rapporterte i 2024 etter EUs bærekraftstandard (ESRS). Selskapets klimamål er utslippsfrie operasjoner, men er åpne på at de viktigste kildene til utslipp er de fem fergene, og deres energikilde er i hovedsak fossilt flytende drivstoff. Dette vil kreve store investeringer for å endre og vil tid.

Selskapet har offentliggjort en klimaomstillingsplan som dekker alle typer klimagassutslipp (scope 1-3) frem til 2030 og mot netto null utslipp i 2050, og som er forankret i forretningsmodellen.

For Color Line kommer tre fjerdedeler av utslippene fra egne operasjoner (scope 1), i hovedsak fra drift av skipsmotorene, og bare 0,4 fra kjøp av strøm (scope 2). En fjerde er scope 3, ifølge selskapet.

Selskapet leter etter klimatiltak på flere områder:

- Selskapet deltar aktivt i FoU-prosjekter for å finne alternativ til fossilt drivstoff.
- Fartøyet mellom Larvik og Strømstad var verdens største hybridfartøy da det ble lansert i 2029, og kjører på strøm inn og ut av Sandefjord havn
- Selskapet bruke landstrøm i de fire norske havnene og i Kiel, og jobber for å få det på plass i Hirtshals og Strømstad.
- Økt energieffektivitet, er sammen med økt innblanding av biodrivstoff, det viktigste klimatiltaket frem til 2030. Det er svært mange tekniske tiltak som kan brukes til å reduser energiforbruket på fartøyene
- Alle selskapets biler og fartøy på havnene skal elektrifiseres
- Utslipp av kjølevæsker (KFK-gasser) skal fjernes

- Leverandørkjeden (scope3) skal gradvis avkarboniseres gjennom strengere krav
- Det er satt av midler i investerings- og driftsbudsjettene fremover til 2030 til å gjennomføre tiltakene

Color Lines klimagassutslipp er regulert både av EUs kvotehandel med CO₂-utslippsrettigheter og FuelEU Maritime, som setter krav til lavere utslippsintensitet. I sum vil dette gi en vesentlig reduksjon i utslippene, men er alene ikke nok til å nå netto null i 2050.

Etter 2030 og frem mot 2040 vil Color Line fokusere på hybridløsninger på de to rutene til Hirtshals for å bringe utslippene videre ned, deretter er planen å bruke ny teknologi på de store fergene mellom Oslo-Kiel.

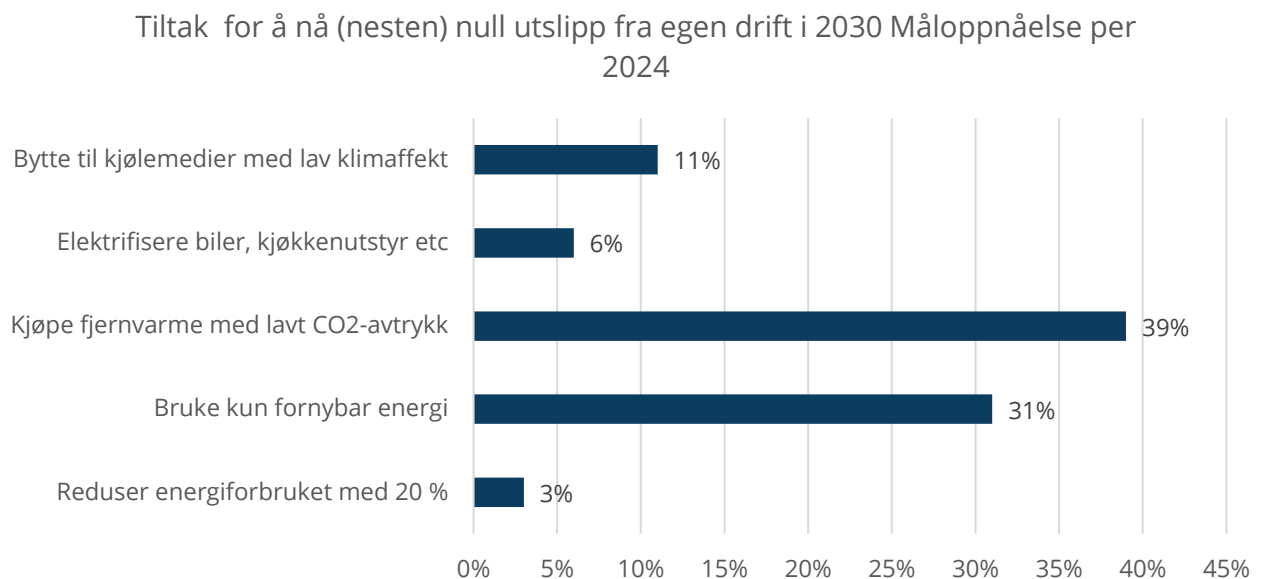
Strawberry: Vil fjerne utslipp fra egen drift

Strawberry som eier 248 hoteller fordelt på 100 destinasjoner, har satt seg som mål å fjerne 90 % alle klimagassutslipp fra egen drift innen 2030 (scope 1 og 2).

Det vanskeligste blir å fjerne utslipp fra kjøp av varer og tjenester (scope 3), som utgjør 92,6 prosent av samlede utslipp.

For en hotellkjede i rask vekst vil flere hoteller, flere rom og flere overnattingsgjester lett bety økte utslipp. Strawberry rapporter derfor også utslipp per hotellgjest, og energiforbruk per kvadratmeter. Hvert eneste hotell lager sin egen klimarapport, slik at gjestene kan se hvor store utslipp de er med på å skape per døgn.

Det er fem tiltak som skal fjerne 90 prosent av klimagassutslippene fra egen drift (scope 1 og 2) innen 2030, slik grafen viser.



FIGUR 58 TILTAK FOR Å REDUSERE UTSLIPP FRA EGEN DRIFT - OG MÅLOPPNÅELSE 2024. KILDE: SELSKAPETS KLIMARAPPORT

Clarion Hotel på Sola utenfor Stavanger har gått foran og er det første hotellet i konsernet som har oppnådd klimanøytral drift, fem år før konsernets 2030-mål. Hotellet klarte å oppnå klimanøytral drift uten å kjøpe klimakompensasjon, men med konkrete tiltak. Det spenner fra utskifting av kjøleanlegg og overgang til elektrisk grill, til etableringen av en energisentral med 56 bergvarmebrønner som forsyner bygget med både varme og kjøling. Skal utslippene i null, må store og små tiltak virke.

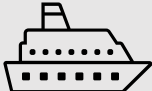
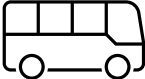
Bærekraftsarbeid omfatter alle relevante forhold, ikke bare klimagassutslipp, og gruppen har utviklet en policy for alle områdene og følger de opp gjennom rapportering av ulike indikatorer, som viser hvordan Strawberry ligger an i forhold til de mål de har satt seg.

Rammevilkår og klimapolitikk – hva er nytt?

Siden 2021 og forrige klimarapport om norsk reiseliv er klimapolitikken i Europa og Norge gått fra ambisjon til gjennomføring. EU har vedtatt en rekke elementer i «Fit for 55», og Norge arbeider med å følge opp gjennom EØS-avtalen og nasjonale tiltak. Klimamålene for 2030 og 2050 står fortsatt, og i tillegg har Norge og EU satt seg nye delmål innen 2035 på veien mot lavutslippssamfunnet i 2050. Norge skal innen 2035 kutte minst 70-75 prosent sammenlignet med 1990, mens EU skal kutte minst 66,25-72,5 prosent. EU har også skjerpet målet for andelen fornybar energi fra 32 prosent til minst 42,5 prosent i 2030. For å nå disse målene i EU følger også nye og forsterkede virkemidler.

Overordnet er de viktigste endringene innføring av EU ETS2 (vei og bygg); utslippskrav fra 2035 i nybilsalget for person og varebiler; strengere krav for tyngre kjøretøy (busser inkludert); karbonintensitetskrav i sjøfarten og at flere virksomheter må rapportere på bærekraft og klima. I tillegg har regjeringen innført omsetningskrav av biodrivstoff for sjøfart, samt varslet økte omsetningskrav for luftfart og veitrafikken, og foreslått opptrapping av CO2-avgiften til rundt 3400 kr (2025-priser) mot 2035. Andre endringer som påvirker reiselivet, er den nye loven om besøksbidrag, turistskatt, som ble vedtatt juni i 2025. Den gir kommunene anledning til å innføre en kommunal overnattingsavgift på 3 prosent, med forutsetning om at det utarbeides en plan for hvordan inntektene fra avgiften skal brukes. I loven gis det hjemmel for å innføre avgift på cruisevirksomhet også, men dette skal utredes nærmere før en forskrift fastsettes³⁴.

TABELL 5 UTSLIPP FRA SENTRALE UTSLIPPSKILDER ER OMFATTET AV BÅDE NASJONALE OG EU VIRKEMIDLER. TABELL VISER KUN DE MEST SENTRALE VIRKEMIDLENE.

	Nasjonale virkemidler	EU-virkemidler
 Luftfart	• CO2-avgift • Innblandingskrav (SAF/biodrivstoff)	• EU ETS (utslippskvoter) • Refuel EUaviation (innblandingskrav SAF for luftfart i EØS området)
 Passasjerskip og cruise	• CO2-avgift (innenriksfart) • Innblandingskrav biodrivstoff (gjelder innenriks sjøfart)	• EU ETS (fartøy over 5000 BT) • Reduksjonskrav (FuelEU maritime) for skipsfart i EØS området.
 Landtransport	• CO2-avgift • Innblandingskrav biodrivstoff	• ETS 2 (omfatter transport)

Luftfart

EU vedtok i 2023 ReFuelEU Aviation, som er en del av EUs grønne giv og strategien mot 90 prosent utslippskutt i EUs transportsektor i 2050³⁵. Forordningen introduserer et innblandingskrav for alternativ flydrivstoff (SAF) på 2 prosent som skal økes trinnvis hvert femte

³⁴ [Regjeringen - Ny lov om besøksbidrag](#)

³⁵ [Regjeringen - EØS-notat - Europeisk omsetningskrav på bærekraftig drivstoff til luftfart](#)

år fra 2025 til 2050. I tillegg følger det et delkrav om syntetisk drivstoff som også skal økes gradvis fram mot 2050. Norge har siden 2020 hatt et nasjonalt omsetningskrav for luftfart som innebærer at 0,5 prosent av omsatt jetdrivstoff i Norge skal være avansert biodrivstoff. I nasjonalbudsjettet for 2026 er det nasjonale innblandingskravet foreslått økt til 2 prosent fra 2026 og harmonisere med EUs krav³⁶.

Forordningen fra EU er ikke tatt inn i norsk rett ennå, men regjeringen har uttrykt ønske om å ta regelverket inn i EØS-avtalen og norsk rett så snart som mulig. I praksis vil det kunne bety at det norske SAF-kravet gradvis fases ut og erstattes med EUs regelverk. I tillegg til ReFuelEU Aviation er EU-ETS for luftfart i ferd med å skjerpes. Gratiskvotene skal fases helt ut innen 2026, noe som gir sterkere prissignaler for utslippsreduksjoner på alle EØS-flyvninger.

For internasjonale flygninger gjelder også ICAOs globale markedsbaserte virkemiddel CORSIA, som innebærer at flyselskaper må kompensere utslipp over 2019-nivået med karbonkreditter eller bruk av godkjent bærekraftig drivstoff. Dette gjør at en økende andel av utslippene fra feriereiser med fly til og fra Norge blir omfattet av internasjonale karbonpriser, selv om utslippene fortsatt skjer fysisk. ICAO legger i tillegg til grunn et langsiktig mål om 2 prosent årlig global effektivisering i luftfarten.

På nasjonalt nivå foreslår regjeringen at CO₂-avgiften for innenriks kvotepliktig luftfart skal fjernes og erstattes av full kvoteplikt i takt med utfasing av gratiskvotene, slik at hele sektoren i større grad reguleres gjennom ETS og internasjonale regelverk. Samlet sett innebærer dette en forventning om reduserte klimagassutslipp fra luftfarten fram mot 2050. Endringene kan bety økte kostnader for luftfarten gitt et strammere rammeverk, men det gjenstår å se utfallet av kvoteplikten i EU og hvilken effekt CORSIA vil ha å si. Forventet klimaeffekt av CORSIA har vært omdiskutert ettersom flere mener ambisjonsnivået er for lavt, alle flyutslipp er ikke dekket og det er mulig å kjøpe seg ut av utslippskutt gjennom kreditter.

Sjøfart

Utslipp i Norge fra sjøtransporten reguleres både i EU og Norge, samtidig som det er forsøkes å få på plass internasjonale rammeverk og virkemidler under «Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen» (IMO). IMO vedtok i 2023 en skjerpet klimastrategi med mål om netto nullutslipp rundt 2050, samt delmål for 2030 og 2040. Strategien har hatt til hensikt å gi retning for den globale skipsfarten, men forhandlingene om en bindende internasjonal klimaavtale strandet i 2025, noe som betyr at det fortsatt mangler et konkret globalt virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra sjøfarten.

I EU innføres nå flere nye regelverk som får direkte betydning for norske passasjer- og cruiseskip. FuelEU Maritime stiller krav til gradvis lavere karbonintensitet i maritimt drivstoff for skip over 5000 BT. Karbonintensiteten skal reduseres trinnvis med 2 prosent i 2025 og øke fram til 2050 til 50 prosent. FuelEU Maritime pålegger også bruk av landstrøm eller nullutslippsteknologi i TEN-T-havner, som vil si viktige korridorer og knutepunkter for det indre markedet i EU, fra 2030 og i alle større EU-havner fra 2035. Forordningen er ikke tatt inn i norsk rett, men er vurdert som EØS-relevant og vil uansett ha påvirkning på de internasjonale skipene som kommer til Norge.

³⁶ [Regjeringen skjerper kravene til biodrivstoff fra 2026](#) – regjeringen.no

Landtransport

Personbilparken elektrifiseres i høy fart og i 2025 er tilnærmet alle nye personbiler solgt i Norge elbiler. Av den totale personbilparken i Norge utgjør elbilene i overkant 32 prosent ved utgangen av 2025. Utskiftning av bilparken tar likevel noe tid ettersom levetiden på en bil ofte er rundt 15-20 år før den vrakes, og noen vil fortsette å velge fossildrevne biler nesten helt uavhengig av kjøps- og bruksinsentiver. I resten av verden har man ikke kommet like langt med elektrifiseringen av bilparken, men det skjer i et økende tempo. Nye EU-krav og nasjonale tiltak påvirker både privatbiltrafikk, reiselivstransport og tunge kjøretøy. EU hadde lenge fremmet et mål om nullutslipp for nye personbiler og varebiler fra 2035, men som følge av press fra industri og politisk hold er målet nå 90% utslippskutt innen 2035 fra nye biler. Dette åpner for salg av biler med forbrenningsmotor etter 2035 og vil muligens forsinke utfasingen noe. For tunge kjøretøy er CO₂-kravene skjerpet betydelig, med mål om kraftige utslippsreduksjoner i nye lastebiler og busser fram mot 2030 og 2040.

I tillegg gjelder EUs AFIR-forordningen også for landtransporten. Ordningen stiller minstekrav til lade- og hydrogeninfrastruktur langs hovedveinettet, noe som legger føringer for utviklingen av ladepunkter i områder med mye reiselivstrafikk. Et nytt kvotesystem, EU ETS2, som gjelder for veisektoren gjelder fra 2028 (utsatt med ett år fra 2027), vil gradvis kombineres med norsk CO₂-avgift. Dette innebærer at summen av kvotepris og CO₂-avgift utgjør en samlet karbonpris på fossile drivstoff, som skal følge opptrappingsplanen mot 2400 kr per tonn CO₂ i 2030 og 3 400 kroner per tonn CO₂ i 2035 i 2025-priser. For alle praktiske formål vil ikke ETS2 ha noen utslippeffekt i Norge, ettersom vi allerede har en høyere karbonpris.

På nasjonalt nivå er omsetningskravet for biodrivstoff varslet trappet opp i 2026 og 2027, samtidig som det innføres kontrollpunkter for å vurdere tilgjengelighet og bærekraft før videre økning. Det er tidligere varslet en gradvis økning av omsetningskravet til 33 prosent i 2030. Omsetningskravet er spesielt viktig for å redusere utslipp fra tyngre kjøretøy, som turbusser, hvor teknologiutvikling og omstilling tar lengre tid.

Samlet betyr disse endringene at utslippsintensiteten i veitransporten vil falle betydelig de neste årene, og at både norske og utenlandske kjøretøy som inngår i reiselivsaktiviteten møter stadig strengere krav og blir mer utslippsvennlig.

Overnatting og servering

Overnattings- og serveringsnæringen i Norge har allerede et lavt direkte klimaavtrykk, og utslippene er på vei mot nær null. De gjenværende utslippene kommer i hovedsak fra energibruk i bygg, mens utslipp fra fossil oppvarming stor grad er faset ut. I Norge forsterkes denne utviklingen av at mye oppvarming kommer fra elektrisitet og den i all hovedsak er utslippsfri, eller ved bruk av fjernvarme. Dette gjør at norske overnatting- og serveringssteder har lavt klimaavtrykk fra energibruk sammenlignet med tilsvarende virksomheter i Europa hvor f.eks. naturgass er mer vanlig til å dekke oppvarmingsbehov.

Norge har allerede strenge krav til energibruk i bygg og norske energikrav (TEK17) er i tråd med EUs foreslåtte krav til energieffektivitet for nybygg (Bygningsdirektivet EPBD) som er på høring i Norge. Innføringen av ETS2 for bygg vil heller ikke ha stor innvirkning på norske overnatting- og serveringssteder ettersom norske bygg allerede bruker i stor grad utslippsfrie løsninger. Det som kan ha en effekt på norske virksomheter er bærekraftsrapportering (CSRD). EU har gått noe tilbake på kravstillingen til rapportering og hvem som er omfattet, men på sikt kan man forvente økte krav og de aller største virksomhetene må dokumentere egne klima- og energiavtrykk, selv om dette er usikkert etter at EU-kommisjonen varslet nye og enklere regler, som også vil omfatte færre bedrifter. Samlet innebærer utviklingen at utslippene fra norsk overnatting og servering vil fortsette å være svært lave. Klimaavtrykket fra servering, og overnattingsbransjen er i større grad

knyttet til ressurs og materialbruk, f.eks. ved etablering av nye bygg og rehabilitering av eksisterende bygninger. Disse indirekte utslippene er ikke dekket i denne rapporten.

Framskrivninger av klimagassutslipp 2030 og 2050

Analysene i årets rapport viser at klimagassutslipp knyttet til reiseliv i Norge er sterkt påvirket av aktivitetsnivået etter pandemien. I våre framskrivninger, hvor vi har tatt hensyn til varslede klimatiltak i Norge og EU, ser vi en samlet utslippsreduksjon fra reiselivet med 13 prosent i 2030 sammenlignet med 2024. Ifølge våre beregninger vil de største utslippskuttene komme etter 2030, særlig innenfor luftfart og sjøfart, som følge av gradvis innstramminger i krav rettet spesifikt mot disse to sektorene. Dersom tiltak gjennomføres i tråd med planene, vil de samlede utslippene i 2050 være redusert med 76 prosent sammenlignet med 2024.

Alle de viktigste transportrelaterte utslippskildene i reiselivet påvirkes av europeiske og norske klimakrav. Vi har i vår analyse basert oss på noen forutsetninger om aktivitets-, utslipps- og teknologiutvikling. Framskrivningene er målt ved å sammenligne en bane basert på klimapolitikk mot en referansebane uten tiltak. Framskrivningene er forenklede statiske scenarioer, ikke presise prognoser. Hensikten er å vise hvordan ulike klimapolitiske virkemidler påvirker utslippene, snarere enn å forutsi nøyaktige utslippsnivåer for enkelte år. Hovedformålet er å synliggjøre relativ effekt av politikk gitt dagens kunnskap og vedtatte tiltak, samt innfasing av nye lavutslippsløsninger. Forutsetningene som ligger til grunn, som teknologisk utvikling, aktivitetsvekst, drivstofftilgang og regelverk, er sammensatte og forbundet med betydelig usikkerhet. Faktiske utslipp fremover kan bli både høyere og lavere enn vist i denne delen. Dette henger tett sammen med den faktiske aktivitetsutviklingen og hvor de reisende kommer fra.

Utviklingen for personbil vil fortsette å være preget av elektrifisering og økt bruk av biodrivstoff. Selv om det fremdeles vil være mange kjøretøy med forbrenningsmotor i 2030, forventes utslippene fra personbiler og turbusser å være lavere enn i 2024. For bobiler forventes en senere elektrifisering og utslippene vil falle først etter 2030. Hvor raskt utslippene faller avhenger av videre opptrapping av bioinnblanding og utskiftingstakten i bilparken.

For luftfart forventes en gradvis normalisering i utviklingen etter pandemien, med moderat vekst i utenlandsreiser og svak vekst innenlands. Som vist er aktiviteten i 2024 omtrent tilbake på 2019 nivå. Innfasing av bærekraftig flydrivstoff (SAF) gjennom ReFuelEU Aviation og effektivisering bidrar til å redusere utslippene fram mot 2030 med 13 prosent. Det er også igangsatt elektrifiseringstiltak av luftfarten, men dette er på et tidlig stadium og optimistisk vil det kun dekke kortbanenettet innen 2050. Det som vil kutte utslipp før 2050, er innføring av SAF.

Til sjøs forventes en nedgang i passasjertrafikken på passasjerskip, mens cruisesektoren fortsatt viser høyere etterspørsel både internasjonalt og i Norge, der antall unike passasjerer har økt fra 0,9 millioner til 1,5 millioner passasjerer fra 2019 til 2024. Nedgangen i passasjerskip skyldes hovedsakelig svekket tilbud som følge av konkurranse med andre transportformer. Dette inkluderer da utbedring av veisektoren og bedre togtilbud som gjør at man velger andre transportformer framfor båt. Mot 2030 vil utslippene fra cruisetrafikken fortsette å vokse, mens for passasjerskip vil utslippene bli redusert med 10 prosent. Nye krav gjennom FuelEU Maritime, landstrømkrav og gradvis innfasing i EU ETS vil likevel redusere utslippsintensiteten betydelig etter 2030.

Endring i utslipp i 2030 og 2050 med tiltak,
målt mot 2024 (%-vis endring)

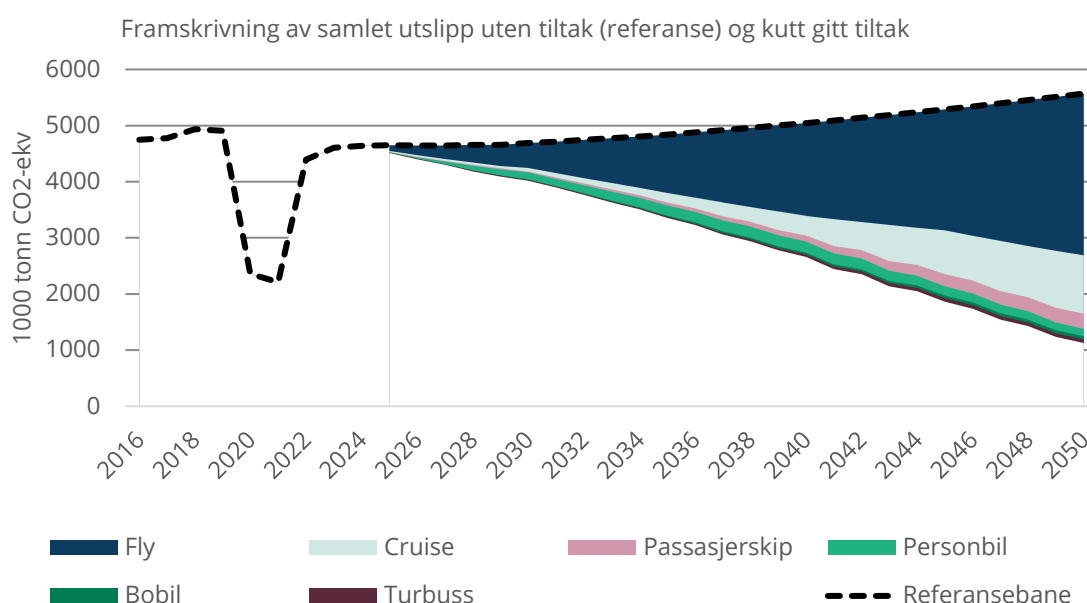
Periode	Luftfart	Cruise	Passasjerskip	Personbil	Bobil	Turbuss	Samlet
2024-2030	-12 %	0 %	-10 %	-35 %	3 %	-17 %	-13 %
2024-2050	-73 %	-71 %	-81 %	-92 %	-38 %	-92 %	-76 %

TABELL 6 ESTIMERTE UTSLIPPSENDRINGER FOR HVER SEKTOR FRAM MOT 2030 OG 2050

Figur 60 viser de samlede utslippene fra reiselivet og hvordan ulike transportformer bidrar. Som tidligere er det flyreiser som står for den største delen av utslippene, etterfulgt av cruiseskip. For landtransport ser vi en helt annen utvikling. Utslipp fra personbil er allerede på vei ned som følge av elektrifisering, økt bruk av biodrivstoff og rask teknologiutvikling. Selv i en situasjon uten nye tiltak vil utslippene fra bilbaserte feriereiser fortsette å falle frem mot 2030. Busser og andre tunge kjøretøy er ventet å følge etter. Turbussnæringen følger samme mønster, der økt andel nullutslippsbusser og biogassbusser gradvis reduserer utslippene ytterligere. Landtransport vil synke kraftig mot 2050, gitt videre teknologisk utvikling og fortsatt satsing på elektrifisering og bærekraftig drivstoff. Utslippene fra overnatting, servering og aktiviteter nærmer seg allerede null i Norge, ettersom energibehovet i bygg nå i stor grad dekkes av utslippsfri elektrisitet og energieffektive løsninger.

Innen luftfart og maritim transport er mulighetsrommet for raske utslippsreduksjoner langt mer begrenset. De teknologiske løsningene som kan gi store kutt og vil først få betydelig effekt i tiden etter 2030. Dette gjelder elektrifisering, syntetiske drivstoff, hydrogen og ammoniakk, men de er i dag umodne og kostbare. Biodrivstoff vil bidra, men har høy kostnad og begrenset tilgjengelighet. Elektriske fly vil trolig kun være aktuelle for mindre ruter, og store batterielektriske skip er ikke realistiske for langdistanseruter med høyt energibehov.

For maritim sektor kan hybriddrift, LNG og videre satsing på landstrøm redusere utslipp på kort sikt, men store kutt krever overgang til nye drivstoff som ennå ikke er kommersielt tilgjengelige. Dette er bakgrunnen for at EU i tillegg til å stramme inn ETS, også innfører nye reguleringer som FuelEU Maritime og landstrømskrav for store havner.



FIGUR 60 UTEN TILTAK VIL UTSLIPPENE FORTSETTE Å VOKSE FREM MOT 2050. DE STORE UTSLIPPSSEGMENTENE ER LUFTFART OG CRUISE, OG MED DE FORESLÅTTE TILTAKENE, HOVEDSAKELIG ØKT BRUK AV BIODRIVSTOFF OG EFFEKTIVISERING, ER DET DER DE STØRSTE UTSLIPPSKUTTENE VIL SKJE MOT 2050.

Samlet betyr dette at tiltakene før 2030 kun gir moderate utslippskutt i luftfart og cruise, mens effekten blir langt større i perioden 2035–2050 når kravene om karbonintensitet og bruk av SAF skjerpes. I begge sektorer er de mest klimavennlige alternativene fortsatt dyrere enn fossile løsninger, og høy karbonpris alene er dermed ikke nok å utløse en stor teknologiomstilling på kort sikt.

Våre vurderinger tilsier at reiselivsutslippene i Norge vil synke fram mot 2030. På lengre sikt vil utslippene falle ytterligere, men ikke bli helt utslippsfri innen 2050, slik både Norge og EU har ambisjoner om.

Samlet utslipp i mill. tonn CO ₂ -ekv.			
	<i>Ref.bane</i>	<i>Tiltaksbaner</i>	<i>Endring ift. ref.bane</i>
2024	4,7	-	-
2030	4,7	4,1	-0,6
2050	5,6	1,1	-4,4

TABELL 7 UTSLIPPSENDRINGER FOR HELE REISELIVET I NORGE

Oppsummert vil tiltakene fjerne 4,4 millioner tonn CO₂ av dagens utslipp på 4,7 millioner tonn fra alt reiseliv, inklusive forretningsreiser med fly, men aktivitetsveksten vil bidra med nye 0,9 millioner tonn, slik at det vil gjenstå 1,1 millioner tonn CO₂ fra luftfarten i 2050. Det er likevel ikke slik at utslippene ville vært 0,2 millioner tonn i 2050 uten vekst. Grunnen til det er at med innblandingskravene knyttet til drivstoffet, vil også effektene av tiltakene øke med veksten i aktiviteten.

Luftfart

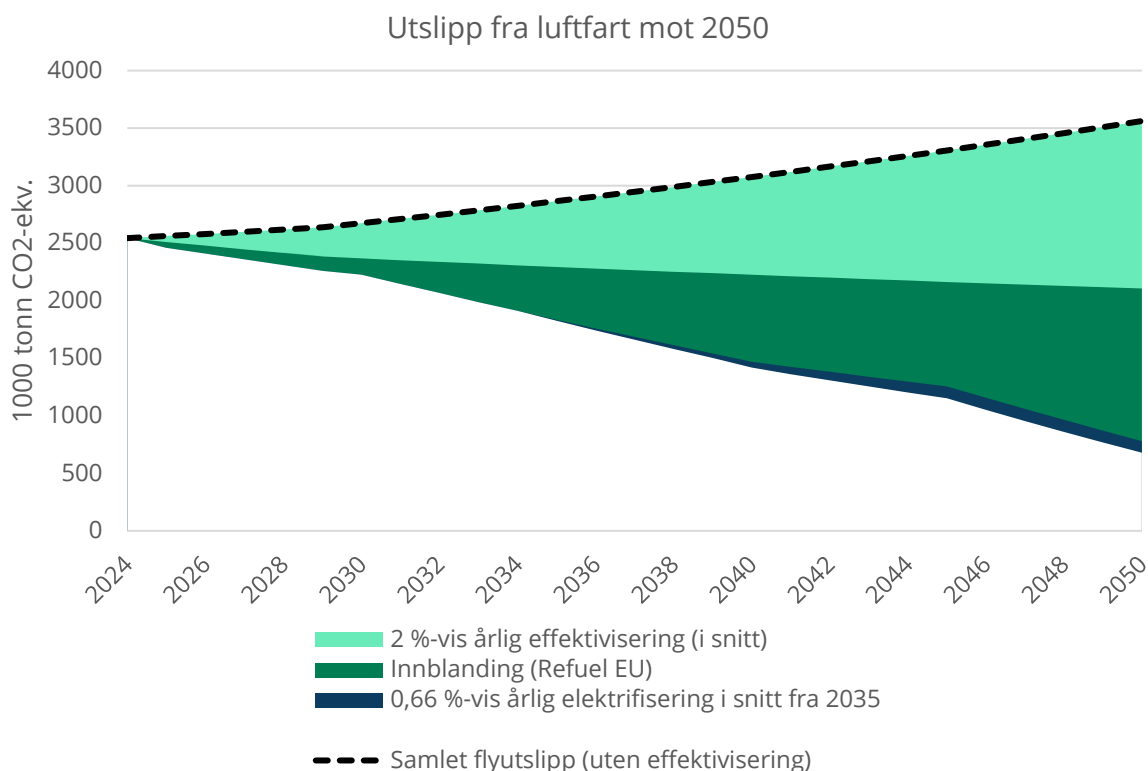
I framskrivningene for luftfart vurderer vi hvordan aktivitetsnivå, teknologitrender og nye krav, herunder særlig ReFuelEU Aviation og ICAOs mål om effektivisering vil påvirke utslippene framover.

Innenlands flytrafikk i Norge er relativt stabil, og vi legger til grunn en svak vekst i aktiviteten framover i tråd med forutsetningene fra NTP 2025-2036. For utenlandsflygninger er utviklingen mer usikker, men vi har fram til 2030 basert oss på Eurocontrols³⁸ basisantakelser om aktivitetsnivå. For perioden etter 2030 antar vi en noe høyere vekstrate, som ligner veksten fram mot 2019, men likevel litt lavere ettersom det vil være høyere kostnader, teknologikrav og sterkere klimapress etter 2030.

Effekten av EUs nye klimatiltak før 2030 vil være moderat, siden kravene til innblanding av bærekraftig flydrivstoff (SAF) øker gradvis fra 2 prosent i 2025 til 6 prosent i 2030. Etter 2030 forventes større utslippsreduksjoner gjennom både økt innblanding av SAF, bedre teknologi og energieffektivisering i flåten. Kravene blir langt strengere i perioden 2035–2050, der ReFuelEU Aviation legger opp til en innblanding på 34 prosent SAF i 2040 og 70 prosent i 2050. Området markert i grønt representerer effekten av ICAO's mål om en årlig effektivisering gjennom nye fly og operasjonelle forbedringer. Fra perioden 2010 til 2019 var det en årlig effektivisering på 1,7 prosent. Fram til nå har ikke effektiviseringen holdt følge med etterspørselen³⁹ og vi ser i Figur 61 at det er nødvendig med en ytterligere forbedring, da fortsatt vil gjenstå over 0,6 millioner tonn CO₂-ekv. fra fritids- og forretningsreiser med fly i 2050 med disse tiltakene.

³⁸ Eurocontrol bistår EU og medlemslandene innenfor luftfart [About us | EUROCONTROL](#)

³⁹ [Aviation - iea.org](#)



FIGUR 61 DET ER EFFEKTIVISERING (GRØNT FELT) OG INNBLANDINGS AV DRIVSTOFF GJENNOM ReFUEL EU AVIATION KRAVENE SOM VIL DRIVE UTSLIPPENE NED MOT 2050. ELEKTRIFISERING VIL FØRST HA EN VIRKNING ETTER 2035

Elektrifisering av luftfarten vil i praksis kun gjelde små fly på korte ruter og forventes først å få betydning tidligst noen år etter 2030 og vi har derfor lagt inn noe elektrifisering fra 2035. Større elektriske fly er lite realistiske innen 2050 på grunn av begrensninger i batterivekt og energitetthet. Hydrogen og syntetiske drivstoff trekkes fram som langsiktige løsninger, men disse teknologiene er umodne, energikrevende og svært kostbare. Produksjon av syntetisk drivstoff innebærer betydelig energitap, og både hydrogen og CO₂ må produseres eller fanges med svært lave utslipp for å gi en reell klimaeffekt.

Biodrivstoff er i dag det eneste tilgjengelige alternativet til fossil jetfuel i kommersiell luftfart, og produksjonen er begrenset og kostnaden betydelig høyere enn for fossilt drivstoff. I 2024 utgjorde SAF kun 0,53 prosent av global jetfuel⁴⁰. I tillegg til biobaserte drivstoff kommer syntetisk flydrivstoff (e-fuel) som et framtidig alternativ, men produksjonen er per i dag svært liten og kostbar. Kravene fra EU kan fungere som et signal til markedet om at det er større sikkerhet i å investere og dermed øke produksjonskapasiteten.

Konsekvensen av høy kostnad for alternative drivstoff er at det er sannsynlig at luftfartsoperatørene vil få økte kostnader, som så veltes over på de reisende i form av økte flypriser. Det kan være med å dempe etterspørselen på sikt og drive utslippene videre ned, men slike dynamiske priseffekter er ikke inkludert i våre beregninger.

Samlet sett forventer vi at utslippene vil falle fram mot 2030, men at samlede utslipp fra fritids- og forretningsreiser med fly først vil gå markert ned etter at de strengeste kravene trer inn for fullt etter 2030. Uten tiltak vil utslippene fortsette å vokse, mens med tiltak anslås de samlede utslipp å kuttes med 73 prosent fram mot 2050. Umoden teknologi, lav tilgang til bærekraftig

⁴⁰ [Sustainable Aviation Fuels - easa.europa.eu](https://easa.europa.eu/sustainable-aviation-fuels)

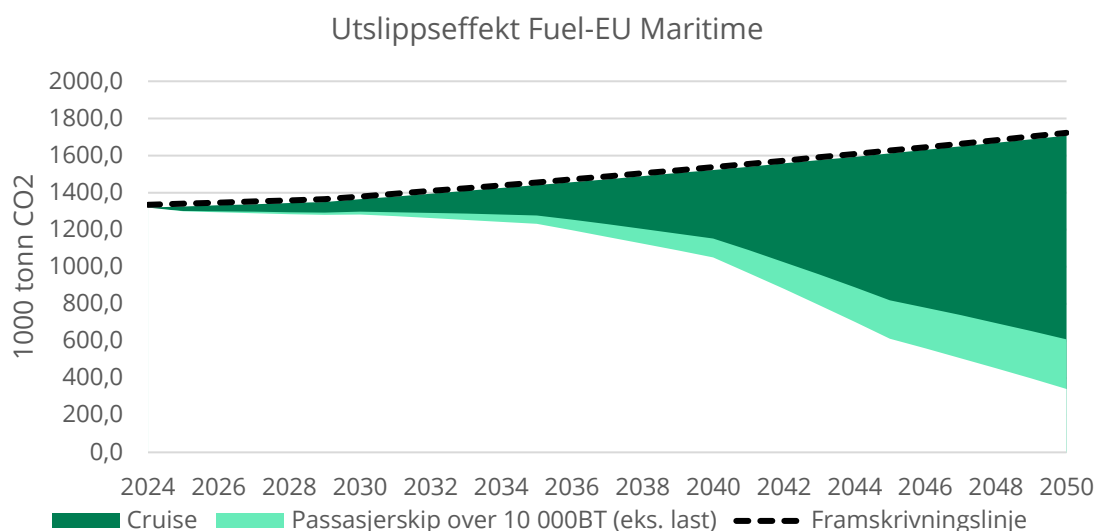
drivstoff og internasjonale rammevilkår gjør at luftfarten vil være blant de mest krevende sektorene å få utslippsfri.

Endring utslipp luftfart			
Periode	Endring utslipp innenriks (ref.)	Endring utslipp utenriks (ref.)	Reduksjon som følge av ReFuelEU og effektivisering (målt mot ref.)
2024-2030	1 %	7 %	-13 %
2030-2050	5 %	46 %	-69 %
2024-2050	6 %	59 %	-73 %

TABELL 8 UTSLIPPSENDRINGER FRA FRITIDS- OG FORRETNINGSREISER MED FLY

Sjøtransport

I framskrivningene har vi basert oss på forventet trafikkvekst i NTP 2025-2036 for passasjerskip, og for cruise har vi sett til TØI sin rapport «Cruisetraffikk til norske havner». Framskrivningene gir et overordnet bilde på hvordan utslippene vil utviklingene seg gitt forventet aktivitetsnivå og endringer i rammevilkår fra EU. Kort fortalt, forventes det en fortsatt økning i utslipp fra cruisesektoren fram mot 2030, mens utslipp fra passasjerskipene reduseres sammen med et lavere aktivitetsnivå. FuelEU Maritime vil først ha en kraftig effekt på utslippene etter 2030.



FIGUR 62 UTSLIPPSUTVIKLINGEN FOR FERIEREISER MED CRUISE OG PASSASJERSKIP

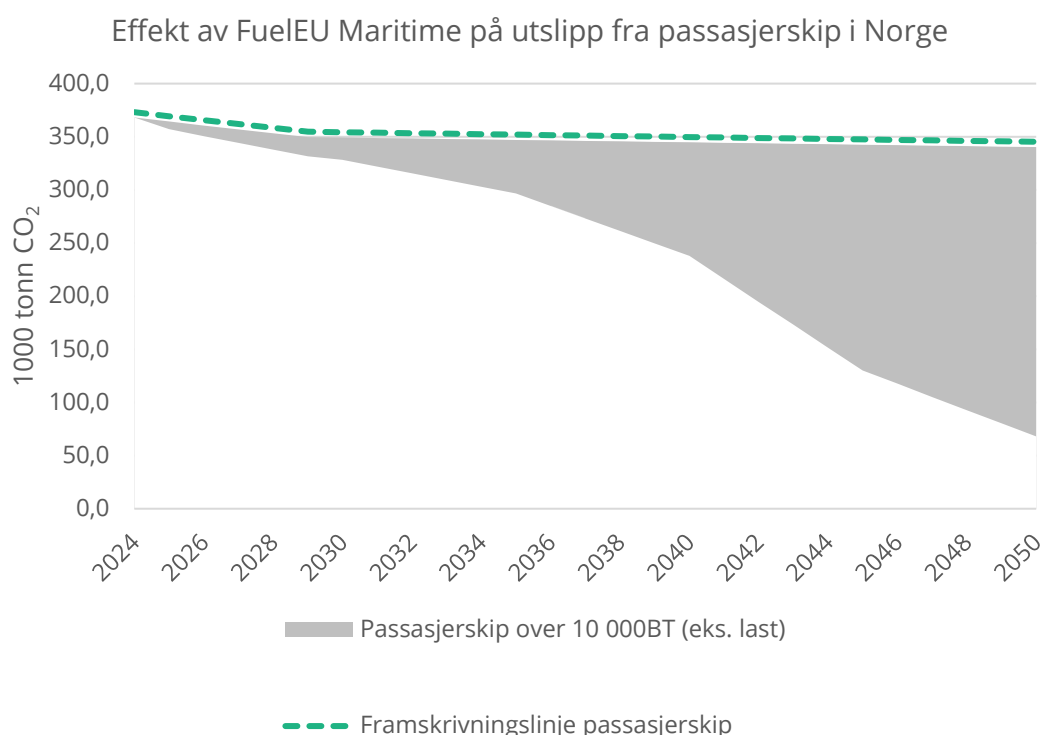
Sammenlignet med passasjerskipene er cruise en krevende skipstype å gjøre utslippsfri, både fordi aktiviteten vokser og fordi alternativer til fossile drivstoff ikke er tilgjengelige eller svært kostbare på kort sikt. Som vi ser i Tabell 9 vil utslippene fra cruise, på kort og mellomlang sikt, i stor grad følge aktivitetsnivået, mens de første større reduksjonene først kommer etter 2030 når drivstoffkravene strammes betydelig til.

Endring ferieutslipp fra passasjerskip og cruise				
Periode	Endring utslipp passasjerskip (ref.)	Effekt av EU krav passasjerskip	Endring utslipp cruise (ref.)	Effekt av EU krav cruise
2024-2030	-5 %	-11 %	7 %	0 %
2030-2050	-3 %	-81 %	35 %	-73 %
2024-2050	-8 %	-82 %	44 %	-71 %

TABELL 9 UTSLIPPSENDRINGER FRA PASSASJERSKIP OVER 10000 BT OG CRUISE

Kravet til cruiseskip i verdensarvfjordene medfører at det må settes inn noen flere cruiseskip med gassmotor fra 2032, hvis de fremdeles vil inn i fjordene. Disse vil da formodentlig kjøre på LNG med en innblanding av LBG, tilsvarende forbruket i fjordene. Dette kan bety at vi får et noe raskere fall i utslippene fra cruise mellom 2030 og 2035 enn vi har beregnet, fordi LNG har lavere utslippsintensitet enn vanlig bunkers/MGO. Etter 2035 vil EUs krav til utslippsintensitet i FuelEU Maritime ha innhentet effekten av verdensarv-kravet. For det globale klima vil verdensarvkravet neppe ha noen effekt, fordi de som er tidlig ute med bruk av gassmotorer, kan selge overoppgyllelsen til andre fartøyeiere innenfor regelverket i FuelEU Maritime, som dermed reduserer sine klimatiltak tilsvarende.

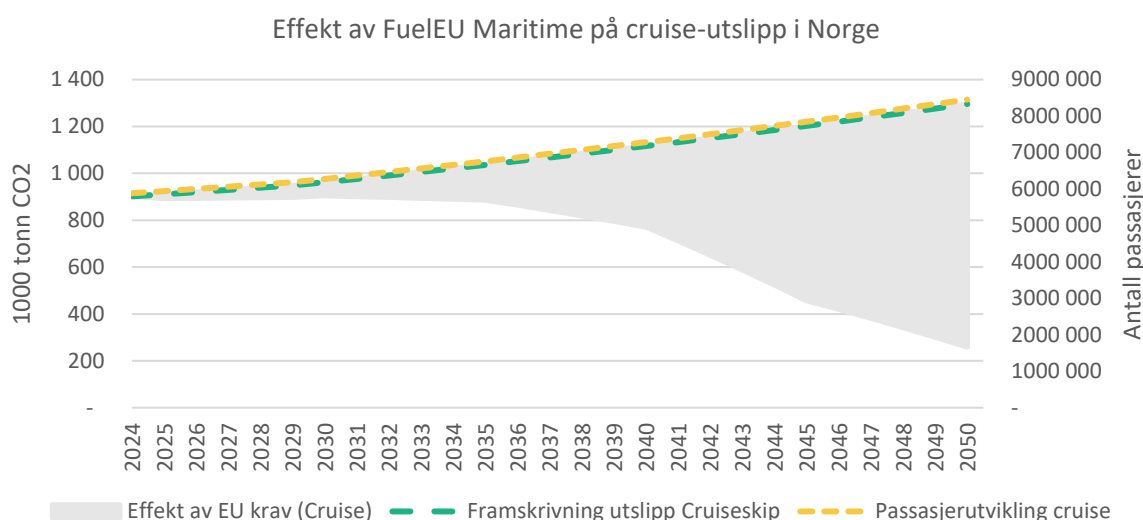
For passasjerskip, som inkluderer internasjonale ferger, viser analysen en annen utvikling. Aktiviteten i dette segmentet har ikke kommet tilbake til samme nivå etter pandemien, og i flere tilfeller ser vi en svak nedgang. Forventningene fremover bygger delvis på forutsetningene i Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036, som anslår en årlig reduksjon på 1,03 prosent i aktiviteten for innenriks sjøfart generelt fram til 2030 og etter 2030 avtar nedgangen noe. Det er likevel viktig å understreke at NTP hovedsakelig omhandler lokaltransport og kollektivtransport, som fylkes- og riksveisferger, og ikke passasjerskip brukt av turister og feriereisende. Forventet nedgang fra NTP kan derfor være noe upresist når man vurderer utslipp fra reiselivsrelatert passasjertrafikk, men vi vurderer det som fortsatt rimelig å anta svak nedgang i aktivitetsnivået framover. Samtidig vil utslippsintensiteten falle gradvis som følge av økt bruk av landstrøm, innfasing av hybridløsninger, bedre energieffektivitet og strengere krav gjennom FuelEU Maritime. Opptrappingen av det nasjonale omsetningskravet for biodrivstoff vil også bidra til å redusere utslippene fra passasjerskipene, selv om det er usikkert hvordan dette rent praktisk vil spille sammen med EU-kravene om karbonintensitet. I sum forventer vi en nedgang fram mot 2030, men at de største utslippskuttene skjer etter 2030 og i 2050 forventer vi en reduksjon på 82 prosent i utslipp sammenlignet med 2024.



FIGUR 63 UTSLIPPSUTVIKLINGEN FOR FERIEREISER MED PASSASJERSKIP. REFERANSEBANEN (GRØNN STIPLET LINJE) ER RELATIVT FLAT OG EFFEKTEN AV FUELEU MARITIME (GRÅTT AREAL) VIL BEGYNNE ETTER 2030 I TAKT MED STRENGERE KRAV.

Utslippene fra cruise har økt kraftig etter pandemien og ligger i 2024 høyere enn før 2020, både målt i anløp, passasjerer og samlede utslipp. I våre framskrivinger forventer vi at cruisesektoren har en videre vekst i aktivitet de kommende årene. Vekstratene vi har lagt til grunn er et

kombinasjonsestimat hentet fra TØI's rapport «Cruise i norske havner» fra 2018. Det er usikkert om disse vekstratene fortsatt gjelder ettersom de var utarbeidet før pandemien og utviklingen de siste tre årene er at antall anløp flater ut. Vi har derfor nedjustert vekstraten fra 2,5 prosent til 1 prosent fram til 2030. Etter 2030 følger vi estimatet til TØI på 1,5 prosent årlig. Antakelsen om videre vekst henger også sammen med den fortsatt sterke internasjonale etterspørselen etter cruise⁴¹, større skip med høy kapasitet og en økning i antall anløp til norske havner. Cruise fremstår derfor som det mest utslippsintensive segmentet i reiseliv, og er også det segmentet som i størst grad påvirkes av nye reguleringer som FuelEU Maritime. Effekten av disse tiltakene vil imidlertid være moderat før 2030, siden de teknologiske alternativene fremdeles er umodne og kravene trappes gradvis opp.



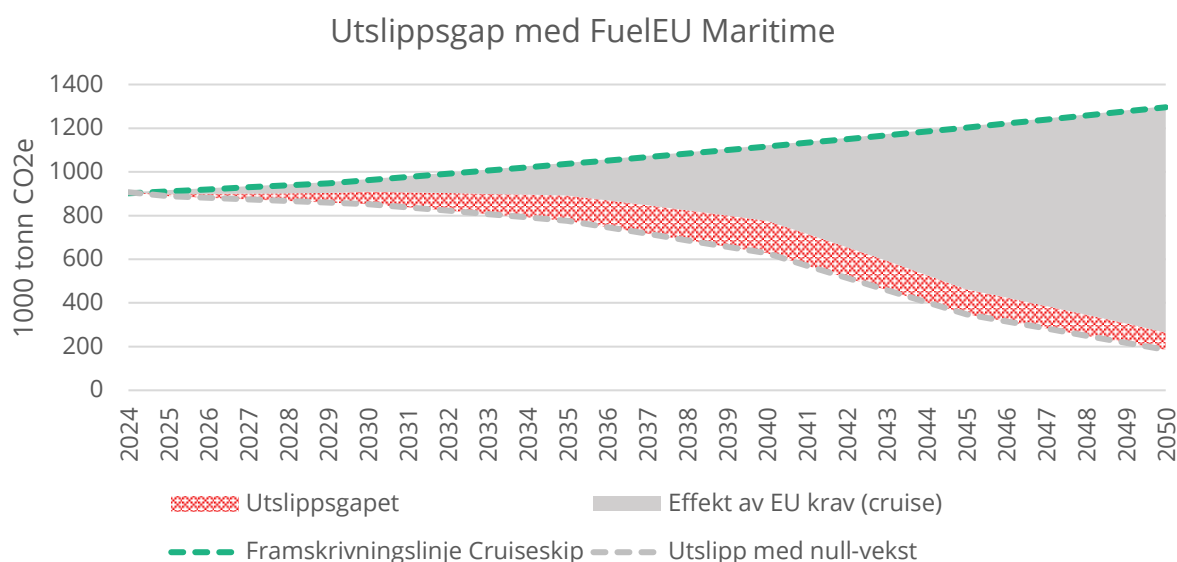
FIGUR 64 UTSLIPPSUTVIKLINGEN FOR CRUISETRAFIKK I NORGE FRAM MOT 2050. DEN STIPLEDE GRØNNE LINJEN VISER REFERANSEBANEN UTEN FUEL EU MARITIME-KRAV, MENS DET BLÅ FELTET VISER FORVENTET UTSLIPPSREDUKSJON I CRUISENÆRINGEN SAMMENLIGNET MED REFERANSEBANEN SOM FØLGE AV EUs FORESLÅTTE REDUKSJONSKRAV. DEN GULE HELTRUKNE LINJEN VISER FORVENTET PASSASJERUTVIKLING

For å illustrere viktigheten av å igangsette tiltak tidlig har vi tatt med Figur 65. Det er nemlig de akkumulerte utslippene som bestemmer klimapåvirkningen over tid, ikke bare utslippsnivået i et enkelt år. Det vil altså ikke være tilstrekkelig å nå utslippsmålet først i 2050 ettersom de samlede utslippene over perioden vil være høyere med en treg tilpasning.

Effekten av EU-krav gir størst effekt for cruise først etter 2030. Som vist i Figur 64 forventes det økte utslipp i takt med et økt aktivitetsnivå. Området merket rødt i Figur 65 viser utslippsgapet som oppstår når man sammenligner utslippsutviklingen med et scenario uten vekst i trafikken.

I et eksempel med fortsatt høy cruisevekst (2,5%) fram mot 2030 oppstår et utslippsgap på om lag 0,2 millioner tonn CO₂-ekv. i perioden 2024–2030, og 2,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter fram til 2050, sammenlignet med et scenario uten vekst. Disse beregningene er forenklede, men illustrerer et sentralt poeng om at utslippsvekst som ikke håndteres tidlig, fører til betydelige ekstra klimagassutslipp.

⁴¹ [Cruising in Europe 'buoyant,' say industry leaders as Seatrade Europe opens](#)



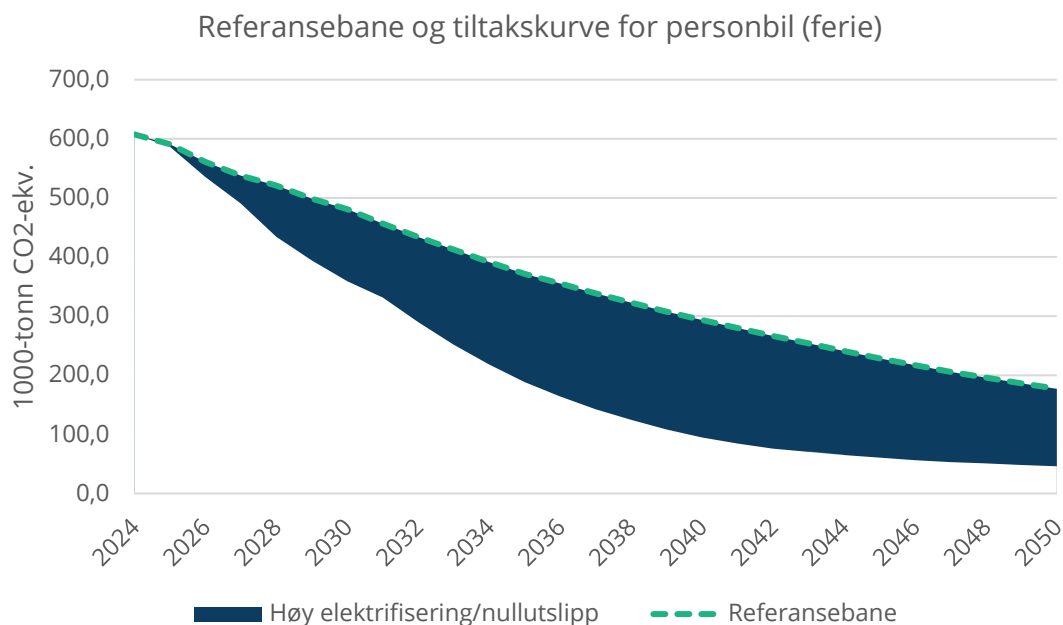
FIGUR 65 UTSLIPPSUTVIKLINGEN FOR CRUISE MED UTSLIPPSGAP. UTSLIPPSGAPET ER GAPET MELLOM DET BLÅ FELTET SOM VISER EFFEKTEN AV EU-KRAVENE MED FORTSATT AKTIVITETSVEKST OG DEN GRÅ STIPLEDE LINJEN SOM VISER EFFEKTEN AV EU-KRAVENE GITT AKTIVITETEN HOLDES LIK SOM I DAG

Landtransport

For framskrivningene av utslipp fra landtransport har vi i likhet med forrige rapport brukt TØIs analyser i *Forsering eller hvileskjær?* (2021) som faglig utgangspunkt, og kalibrert disse med historiske utslippstall og egne beregninger av utslipp knyttet til feriereiser. Målet er å illustrere effekten av ulike teknologiske og politiske utviklingsbaner.

Framskrivningene for personbil bygger videre på den samme metodiske tilnærmingen som i forrige rapport. Bruk av TØIs framskrivninger fra 2021 kan medføre at man i referansebanen underestimerer elektrifiseringstakten ettersom den faktiske utviklingen har vært raskere enn antatt. I tillegg har teknologi og politikk utviklet seg siden 2021 som også påvirker framskrivningene. Beregningene tar likevel utgangspunkt i TØI's framskrivninger ved at vi kalibrerer referansebanen og tiltaksbanen med historiske utslippstall for norske personbiler; utviklingen i bilparkens sammensetning og biodrivstoffinnblanding fram til 2027 i veitrafikken. Referansebanen inkluderer også effekten av en gradvis opptrapping av CO₂-prisen mot 2030, samt fordeling av utslipp mellom ferie og øvrig kjøring. Denne banen viser dermed en gradvis nedgang i utslippene, men i et tempo som i hovedsak reflekterer dagens utvikling i bilmarkedet. Det har som nevnt vært en kraftig utvikling av elbiler i Norge. Dette er forventet at vil fortsette, men gitt en nedtrapping i kjøps- og bruksinsentiver forventer vi at utskiftingen av personbilparken tar noe mer tid.

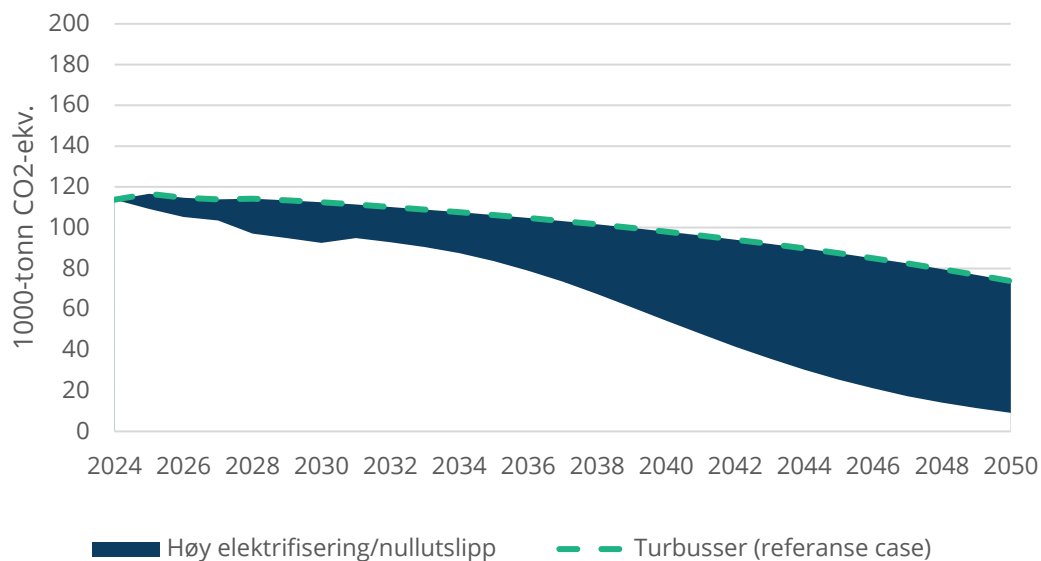
Tiltaksbanen illustrerer på sin side hvordan utslippene fra feriereiser med bil kan utvikle seg dersom elektrifiseringen går raskere enn i referansebanen, og dersom biodrivstoffinnblandingen øker i tråd med varslede endringer i drivstoffpolitikken. Tiltaksbanen bygger på TØIs «forseringsbane» for personbil, kombinert med historiske utslippstall tilpasset ferietrafikken. Denne banen forutsetter en raskere utskifting til nullutslippsbiler, høyere innblanding av biodrivstoff og sterkere insentiver fra CO₂-prising. Til sammen viser tiltaksbanen potensialet for en raskere reduksjon i utslippene fra feriereiser med bil. I 2050 vil utslippene være 92 prosent mindre enn i 2024.



FIGUR 66 REFERANSEBANEN (STIPLET LINJE) SAMMENLIGNET MED EN UTSLIPPSBANE MED HØYT INNSLAG AV ELEKTRIFISERING OG NULLUTSLIPPSLØSNINGER (BLÅTT FELT).

For turbuss er referansebanen beregnet basert på utviklingen i bussflåten og bygger på en mer pessimistisk innfasing av nullutslippsteknologi. Bybusser er på lang vei elektrifisert i Norge, men langdistansebusser og andre tynge kjøretøy, herunder turbuss, går utviklingen saktere og andelen nullutslipp av totalbestanden er i dag 9,2 prosent. Videre inneholder referansebanen også her den varslede opptrappingen av biodrivstoff mot 2027. Tiltaksbanen er basert på TØIs framskrivninger og kalibrert med våre historiske utslippstall for turbussnæringen. I tillegg har vi forutsatt en videre økning av omsetningskravet for biodrivstoff i veitrafikken til 33 prosent i 2030. Ettersom en mindre andel av bussflåten som brukes til turbuss er elektrifisert, vil andelen biodrivstoff spille en viktig rolle for å kutte utslipp fram til 2030. Fra midten av 2030-årene vil en større og større andel elektrifiseres og utenlandske turbussaktører vil også elektrifisere som følge av EU-krav. Vi ser derfor betydelig utslippskutt fram mot 2050 med en reduksjon på 92 prosent fra 2024.

Referansebane og tiltakskurve for utslipp feriereiser med turbuss

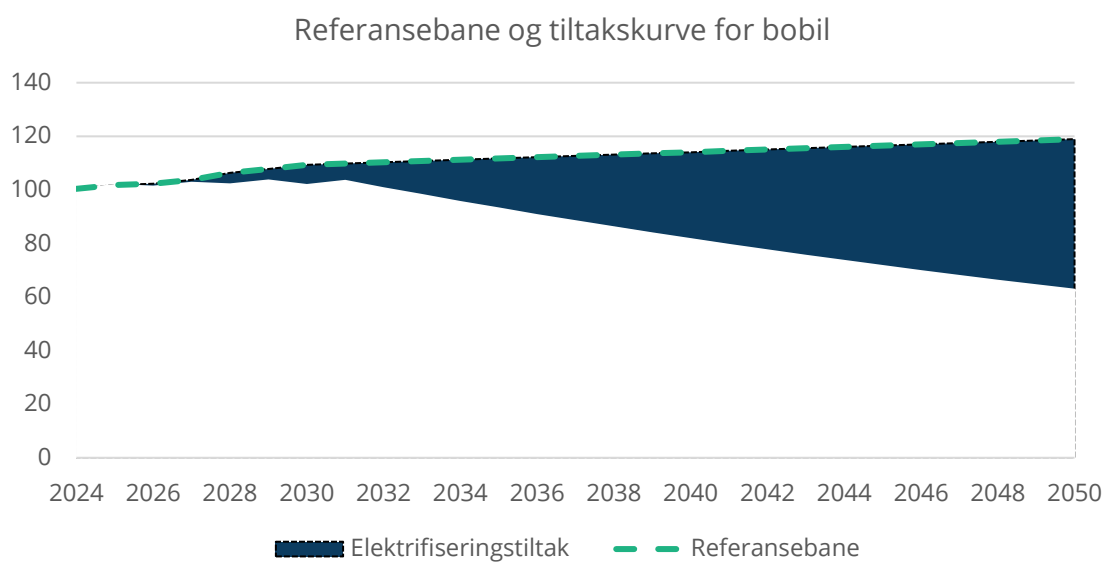


FIGUR 67 REFERANSEBANEN (STIPLET LINJE) SAMMENLIGNET MED EN UTSLIPPSBANE MED HØYT INNSLAG AV ELEKTRIFISERING OG NULLUTSLIPPSLØSNINGER (BLÅTT FELT).

For bil har vi anvendt samme metodiske tilnærming som for turbuss, og basert framskrivningen på utviklingen i bilflåten. Grunnlaget er dermed bobilenes egne utslippsfaktorer, drivstoffteknologier og sammensetning av flåten over tid. I referansebanen antar vi en gradvis effektivisering, men ingen elektrifisering og vi viderefører varslede biodrivstoffinnblanding fram til 2027. Tiltaksbanen inkluderer både varslet økning i bioinnblanding fram til 2030 og en raskere overgang til nullutslippsmodeller i tråd med den teknologiske utviklingen og EUs klimapolitikk.

I våre beregninger har vi antatt innfasingen elektriske bobiler vi skyte fart først i 2030. Dette innebærer at utslippene særlig kuttes etter 2030. I dag er det ingen elektriske bobiler på det norske markedet og dieseldrevne bobiler er antatt å ha lang levetid, over 30 år⁴². Dette medfører at det tar tid å elektrifisere bil, men at EUs politikk om at nye personbiler og varebiler skal være kuttet med 90% innen 2035, vil drive frem elektriske bobiler i Norge og Europa i årene som kommer. Med tiltak anslår vi en reduksjon på 38 prosent i utslipp fra 2024 til 2050.

⁴² [Kjøretøyenes demografi - toi.no](https://kjoeretoeyenes-demografi-toi.no)

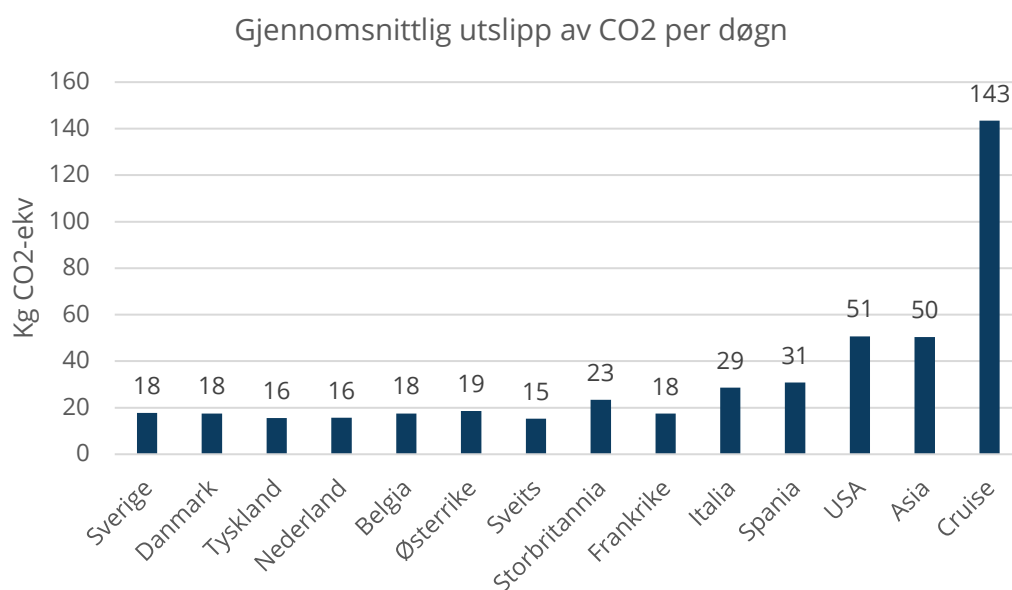


FIGUR 68 REFERANSEBANEN (STIPLET LINJE) SAMMENLIGNET MED EN UTSLIPPSBANE MED HØYT INNSLAG AV ELEKTRIFISERING OG NULLUTSLIPPSLØSNINGER (BLÅTT FELT).

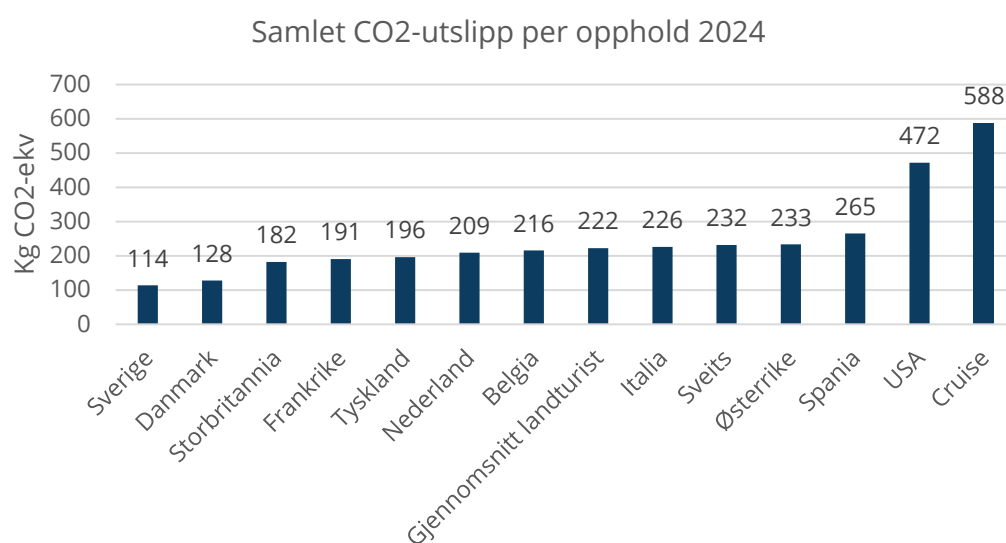
Vedlegg

Turisters utslipp av CO₂ i forhold til forbruk i Norge

Turister fra Sverige har de laveste utslippene per reise, ettersom reisen til Norge er kort og transportmidlene ofte har relativt lave utslipp. I den andre enden finner vi cruiseturister, som i gjennomsnitt har det største klimaavtrykket per person. Utslippstallene for cruise er beregnet ved å fordele det samlede CO₂-utslippet fra cruiseskip på antall cruiseturister, og i tillegg inkludere et mindre bidrag fra turbusser brukt til lokal sightseeing.



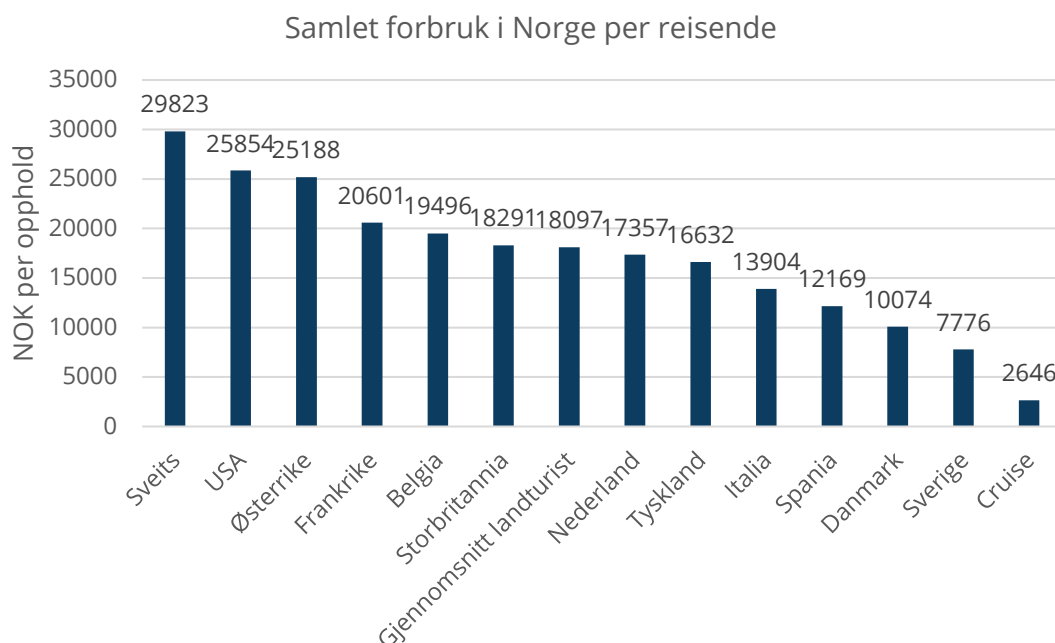
FIGUR 69 KLIMAGASSUTSLIPP PER DØGN. KILDE AVINOR, SSB, ICAO, KYSTVERKET OG EGNE BEREKNINGER



FIGUR 70 KILDE: INNOVASJON NORGE, AVINOR, SSB, ICAO, KYSTVERKET OG EGNE BEREKNINGER

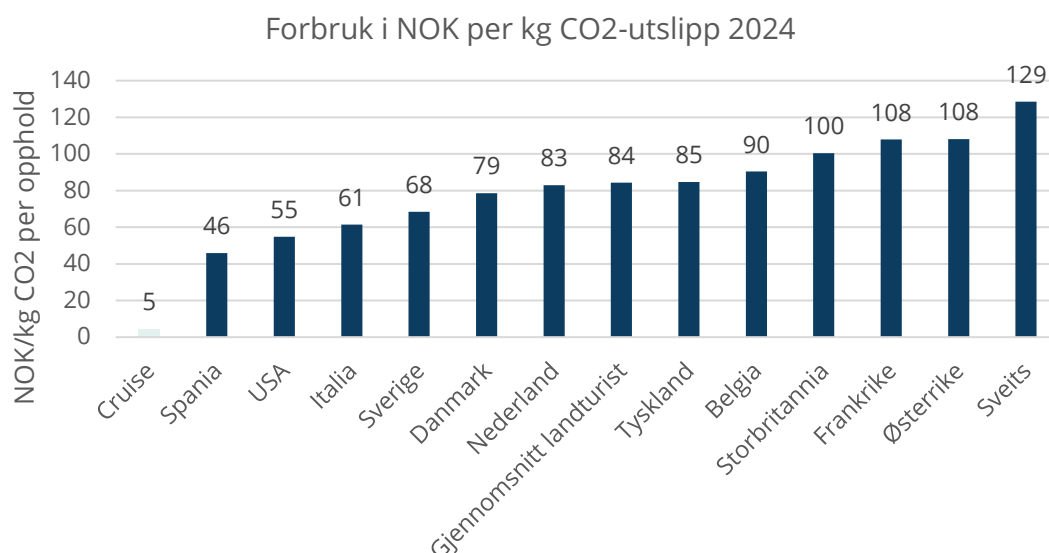
Det er store forskjeller på hvor mye turistene legger igjen under et opphold i Norge. Turister fra Sveits legger igjen mest, med et samlet forbruk på rundt 29 823 kroner og et gjennomsnittlig

opphold på 15,1 dager. Deretter følger turister fra USA, Østerrike og Frankrike, som også har lange opphold og relativt høyt forbruk. Cruiseturister ligger helt nederst, med et gjennomsnittlig forbruk på kun 2646 kroner per passasjer under et opphold i Norge.



FIGUR 71 KILDE: INNOVASJON NORGE OG EGNE BEREGNINGER

Forskjellene blir også tydelig når vi forbruk i Norge klimaavtrykket. Turister fra Sveits kommer igjen best ut med ca. 129 kroner per kg CO₂, som vil si at de har relativt lave utslipp og et høyt samlet forbruk i løpet av oppholdet. Deretter følger turister fra Østerrike, Frankrike og Storbritannia. USA er i dette tilfellet lenger ned på listen ettersom det er høye utslipp fra flyreisen over Atlanterhavet. Cruiseturister ligger klart lavest, med et forbruk på rundt 4 kroner per kg CO₂, som følge av høye utslipp og et lavt forbruk på land i Norge. Ut ifra et klimaperspektiv gir cruise dermed minst verdiskaping per kg CO₂ utslipp.



FIGUR 72 KILDE: INNOVASJON NORGE, AVINOR, SSB, ICAO, KYSTVERKET OG EGNE BEREGNINGER

Aktiviteter og usikkerhet

Under følger et skjematisk oppsett med kvalitative vurderinger av de viktigste usikkerhetene og metodiske utfordringene som kan påvirke utslippsberegningene.

Luftfart

Metode/forutsetning	Usikkerhetsskilde	Konsekvens	Netto effekt
Utslippstall for innenriks luftfart	Usikker allokering mellom yrkes- og feriereiser	Kan gi feil fordeling av utslipp mellom reiseformål	Små avvik begge veier
Antatt økonomiklasse for alle flygninger	Noen flyr business	For lave utslipp per passasjer	Underestimering
Raskeste reisevei lagt til grunn	Faktiske reiser trenger ikke alltid å være raskeste/korteste rute	For lave utslipp per passasjer	Underestimering
Ikke inkludert klimaeffekt i høyere luftlag	ICAO inkluderer kun CO ₂ , ikke strålingspådriv	Får ikke med all klimapåvirkning av flyreiser i høyere luftlag, her er det ikke konsensus om hvor stor effekten er (ref. omtale av dette)	Underestimering
Kun en vei beregnes for utenlandsreiser	Følger FNs rapporteringspraksis for å unngå dobbelttelling	Øvrige utslipp bør allokere til land nordmenn reiser til og utenlandske turister reiser fra.	

Sjøtransport

Metode/forutsetning	Usikkerhetsskilde	Konsekvens	Netto effekt
Bruk av AIS-data	Fanger kun opp aktivitet i norsk økonomisk sone	Mangler utslipp på reiser til og fra Norge utenfor norsk økonomisk sone	Underestimering
Fordeling av last og passasjer på passasjerskip	Fordelingen kan variere	En annen fordeling vil gi et annet utslipp per passasjer	Begge retninger, men antakelsen vår er en høy passasjerandel, så mest sannsynlig en overestimering
Avgrensning til skip over 10 000 BT og ekskludere riks- og fylkesferger	Det kan være relevante skip som ekskluderes i avgrensingen. Hensikten er å ikke inkludere ordinær transport, men det	Fanger ikke opp alle turistene sine utslipp fra reiser i Norge	Det er en høy andel arbeidsreiser og lokale reiser på ferger, så trolig kun en mindre underestimering

kan være feriereiser
som uteblir

Landtransport

Metode/forutsetning	Usikkerhetskilde	Konsekvens	Netto effekt
Andel feriereisende	Basert på tall fra NILU om andel feriereisende med personbil i 2018 og deretter justert via endringer i overnattinger	Viser ikke den faktiske andelen feriereisende hvert år	Begge retninger
Andel utenlandske feriereisende bobil og personbil	Andelen er basert på utenlandske kjøretøy i bompasseringer	Gir ikke et helt presist bilde av feriekjøring	Begge retninger
Mangler kjøring til/fra Norge	Verken norske eller utenlandske turister biltur utenfor Norge er inkludert	Fanger ikke opp alle utslipp på lange bilreiser	Underestimering
Antakelse om at utenlandske turbusser har like utslipp som norske	Andelen utenlandske turbusser kan økt siden 2019 og sammensetningen av bussflåten kan være ulik	Faktiske utslipp fra utenlandske turbusser kan være høyere	Underestimering
Ekskludere campingvogn	Bobiler er inkludert, men bil med campingvogn er ikke med grunnet lite statistikk	Personbiler med campingvogn bruker noe mer drivstoff på å trekke vogn	En mindre underestimering
Bruk at TØI sine framskrivninger	Framskrivningene er basert på eldre data og ikke den faktiske utviklingen de siste fem årene	Framskrivningene er kalibrert med oppdaterte tall, men antatt innfasingstakt av elektriske drivlinjer kan være for lav	Underestimering
Feriereisende på rutebuss	Utslippstallene baserer seg kun på turbuss ettersom vi antar at rutebuss er arbeidsreiser, men det finnes feriereisende som bruker rutebuss	Fanger ikke opp utslipp fra feriereiser på rutebuss	En mindre underestimering

Eksempler på andre kilder og aktiviteter som ikke er inkludert

Aktivitet	Hva	Konsekvens	Netto effekt
Kjøp av varer og tjenester, inkludert mat.	Indirekte utslipp som oppstår ved tilvirkning av varen/tjenesten. Disse kan oppstå både i Norge og i utlandet.	Indirekte utslipp fra produksjonen/tilvirkning fører ofte med seg betydelige mengder utslipp. Dersom indirekte utslipp knyttet til kjøp av varer og tjenester inkluderes vil avtrykket fra turisme gå opp.	Trolig økt avtrykk, samtidig vil en del av forbruket som hadde skjedd i hjemlandet ikke skje (typ kjøp av varer og tjenester, mat/klær osv.).
Utslipp fra opplevelseshetivitetet	Eksempelvis direkte utslipp fra hvalsafari, arrangementer mm.	Utslipp som kan knyttes til turisme og opplevelser er ikke inkludert	Utslippene knyttet til turisme i Norge vil være noe høyere

STAKEHOLDER

Rådgivning, analyse og strategier for bærekraftige løsninger
