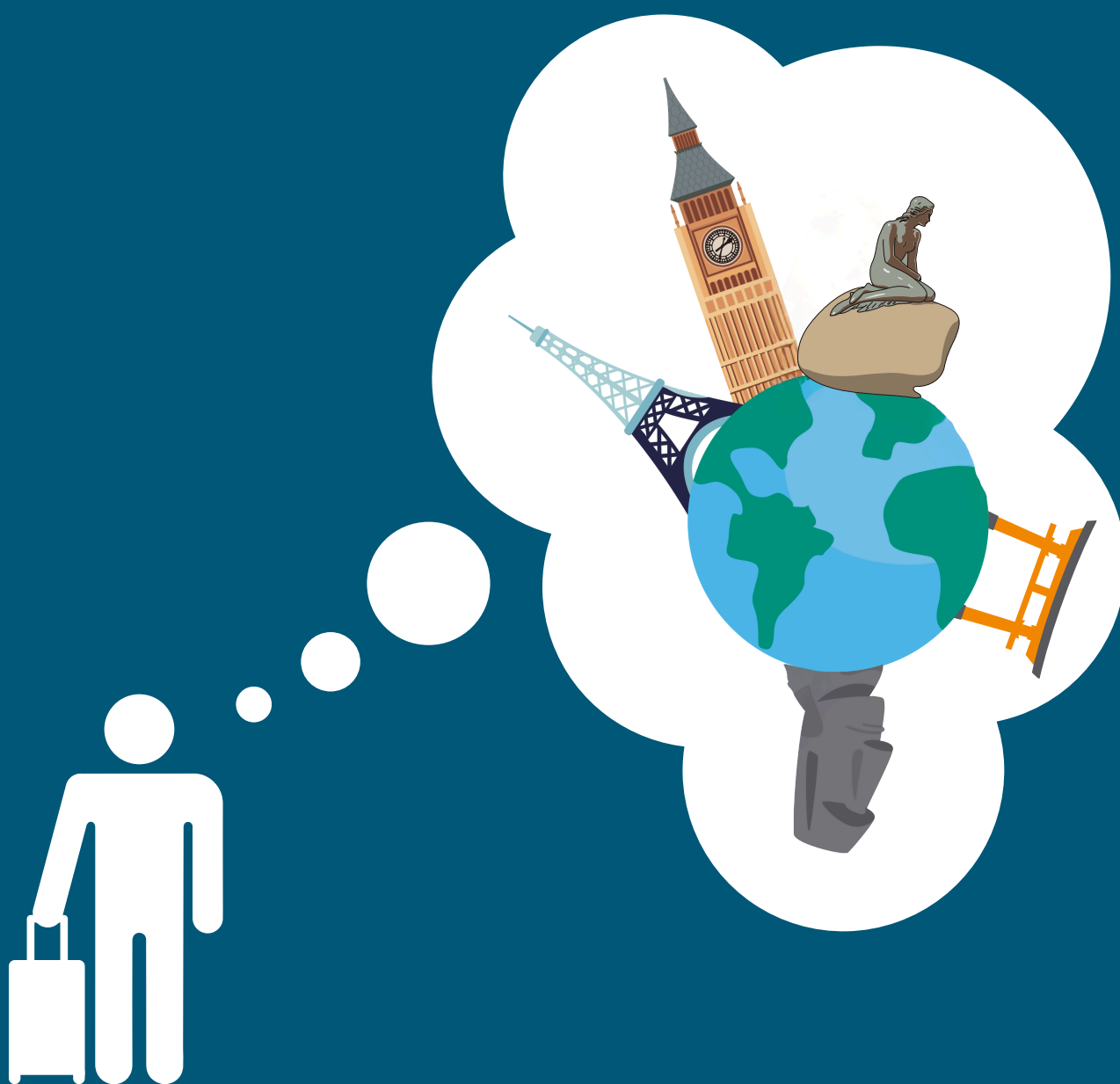


HOTSPOT-ANALYSE AF DANSKERNES FERIEVANER

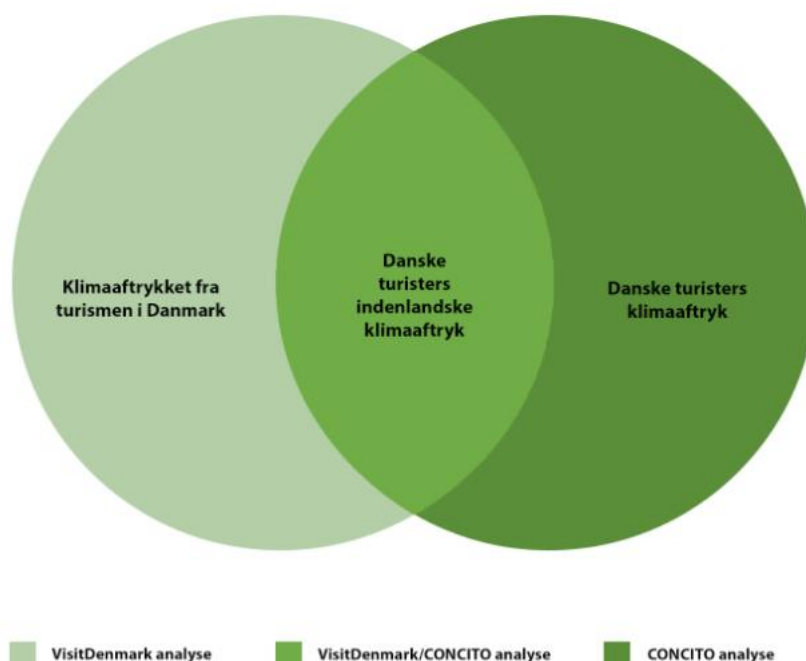


Hotspot-analyse af danskernes ferievaner

Sammenfatning

VisitDenmark har i oktober 2024 opgjort, at turismen i Danmark i 2019 udledte ca. 10 mio. ton CO₂e pr. år. Udledningen omfatter både danske og udenlandske turisters udledninger fra turisme i Danmark.

Efter samme principper vurderer vi i nærværende analyse, at danskernes forbrugsudledninger som turister, enten i Danmark eller i udlandet, er ca. 9,3 mio. ton CO₂e. Det svarer til ca. 12% af danskernes forbrugsudledninger.



Figur 1: Sammenhængen mellem nærværende analyse af danske turisters klimaaftryk, og VisitDenmarks analyse af klimaaftrykket fra turismen i Danmark

De turistmæssige udledninger omfatter transport til/fra og rundt ved feriedestinationen, overnatning og forbrug på destinationen. Disse udledninger indgår for en stor dels vedkommende i nationale opgørelser af udledningerne indenfor landets grænser.

Ferien er vigtig for langt de fleste danskere, og kun 10% angiver at de ikke holder ferie – og for nogle af disse kan være et aktivt valg om at holde noget af ferien i egen bolig. Det danskerne søger, når de planlægger ferien, er først og fremmest at slappe af fra den daglige rutine og være sammen med familie og venner. Mange ønsker også natur- og kulturoplevelser.

De relativt billige flyrejser – i forhold til andre rejseformer med lavere udledninger – betyder, at mange tager rejser med fly, til destinationer, der ligger i Sydeuropa og udenfor Europa. Flyrejser udgør således ca. 60% af udledningerne fra danskernes ferie i udlandet.

De billige fly er også meget betydende for de ferierejser, der udbydes på markedet. Billeder af sol, azurblåt hav og pools bliver for mange standardbilledet af en god ferie.

Der findes 220.000 sommerhuse i Danmark, og mange holder ferie i deres sommerhuse. Det er imidlertid primært husstande med høj indkomst, der har sommerhuse, og det er også de grupper, der flyver mest. Så sommerhusejere er ikke en gruppe, der flyver mindre end andre.

Når man skal opfylde danskernes forventninger til ferien og samtidigt reducere klimaudledningen fra turismesektoren, så er hovedgrebet at undgå så mange og så lange flyrejser. Både ved at arbejde med ferieopfattelser og med udbuddet af rejseformer.

Vi peger på følgende muligheder, for den enkelte og for branchen:

- Fokuser på at opfylde behovet for afkobling fra hverdagen og samvær med familie og venner samt natur- og kulturoplevelser og vurder om det kan opnås uden at man starter med at flyve (langt)
- Udforsk Danmark og nabolande i stedet for primært at udbyde og tage på rejser, der starter med en flyrejse
- Gør alternativerne til flyrejsen attraktive. Det drejer sig om flere gennemgående tog og nattog der går direkte til destinationer i Sydeuropa. Det drejer sig også om at gøre både bil- og busrejsen mere attraktiv, ved at starte ferien med oplevelser allerede hjemmefra og ikke opfatte rejsen til destinationen som noget, der hurtigt skal overstås.
- Undgå at flyve med så høj frekvens. Fx ved at tage på færre men mere langvarige rejser.
- Udnyt de boliger og feriehus, der findes, ved at udleje og udlåne dem så meget som muligt.
- Begræns indkøb af ting og sager til et minimum, når man tager på ferie. Prioriter lokale varer, hvis man vil have minder med hjem.

Rapport

Udgivet: 13. februar 2025

Forfattere: Susanne Krawack & Gabriel Collignon

Indhold

Sammenfatning.....	1
Indledning.....	4
Ønsker versus behov.....	4
Hvad med forretningsrejserne?	5
Datakilder	5
Turismens klimapåvirkning.....	7
Turisme i Danmark.....	7
Danskernes klimapåvirkning i udlandet.....	8
Hvad ønsker danskerne at opnå med ferien?	10
Oplevelse af forskellige transportformer i forbindelse med ferie	12
Inspiration til ferien	16
Danskernes ferievaner.....	17
Danskere og deres sommerhuse.....	17
Feriebolig i udlandet	20
Aktører bag danskernes ferievaner	21
Det politiske niveau.....	21
Transportudbydere.....	21
Rejsebureauer.....	22
Udlejere af ferieboliger.....	22
Natur og kultur.....	22
Familie og venner	23
Anbefalinger til at bryde de ikke-bæredygtige ferievaner	24
Fokuser på flyrejserne	24
Bedre alternativer.....	24
Udbyde alternative ferietyper i nærområdet	25
Bruge sommerhuset i Danmark, men undgå ferieboliger på fjernere destinationer	25
Ændre på ferienes længde og hyppighed	26
Begrænse forbruget på destinationen	26
Beskatning af flyrejser.....	26
Anbefalinger	27
Litteraturliste:	30

Indledning

Denne analyse er del af en serie¹, vi i CONCITO kalder hotspotanalyser. Formålet med disse analyser er at se på de vilkår, der sætter rammerne for danskernes forbrug og forbrugsudledninger. Vi ser på hvilke opfattelser og værdier, der understøtter vores forbrugsmønstre. Dernæst ser vi på hvilke omstændigheder og midler, der gør det muligt at omsætte opfattelserne til handling. Endelig ser vi på hvilke institutionelle, sociale og materielle strukturer, der fastholder os i et forbrugsmønster, og hvad der kunne skabe nye handle-mønstre.

Konceptet er inspireret af rammesætningen bag FN's og 'Hot or Cools' politiske notat om fremme af bæredygtige livsstile i en klimakrise (UNEP, 2022). Intentionen er ikke blot at kortlægge klimabelastningen fra en type forbrug, men at se på, hvad der understøtter denne type forbrug og se på, hvad der kan ændre mønstrene. Det kan både være værdier og narrativer, men også politiske og markedsmæssige rammer for det pågældende forbrug. Det er således intentionen at se på tværs af de personlige værdier og valg, de strukturelle og politiske rammer og markedets udbud.

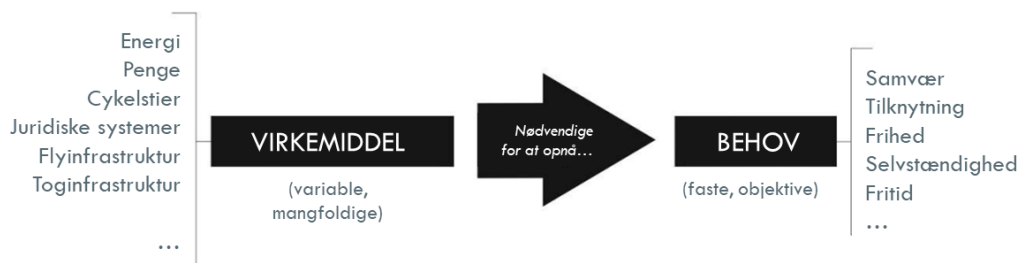
Ønsker versus behov

I denne analyse ser vi på klimaaftrykket fra ferievaner. De behov, som ferien opfylder for folk, er naturligvis ikke noget, man kan eller skal ændre. Ferier som afbræk, mulighed for at slappe af og være sammen med familie og venner samt få nye oplevelser er en vigtig del af et godt liv. Det er dog vigtigt at skelne mellem behov (fx afslapning og samvær) og ønsker (fx ferie på all-inclusive resort), jf. nedenstående model, særligt når der er tale om at rammesætte et mere klimarigtigt feriemønster.



Figur 2: Ønsker og Behov er forskellige (Kilde: Fuchs et al, 2021, Consumption Corridors)

Derfor fokuserer vi på de *behov* som ferie relaterer sig til, for bedre at kunne komme med forslag til virkemidler der kan muliggøre at behovene opfyldes på en mere bæredygtig måde:



Figur 3: Indsigt i underliggende behov muliggør bredere og potentielt mere klimavenligt udvalg af virkemidler. (Kilde: Fuchs et al, 2021, Consumption Corridors)

¹ Se fx hotspot-analysen 'Fremme af et klimarigtigt tøjforbrug': <https://concito.dk/udgivelser/fremme-klimarigtigt-toejforbrug>

Man skal dog også være opmærksom på at folk lægger forskellig mening i ordene, og at det også kan ændre sig over tid. Eksempelvis er 'fritid' for nogen 'fri tid', dvs. at man ikke skal noget, mens det for andre naturligt indebærer en masse aktiviteter. Dertil har folks værdier betydning for hvilke behov man prioriterer over andre.

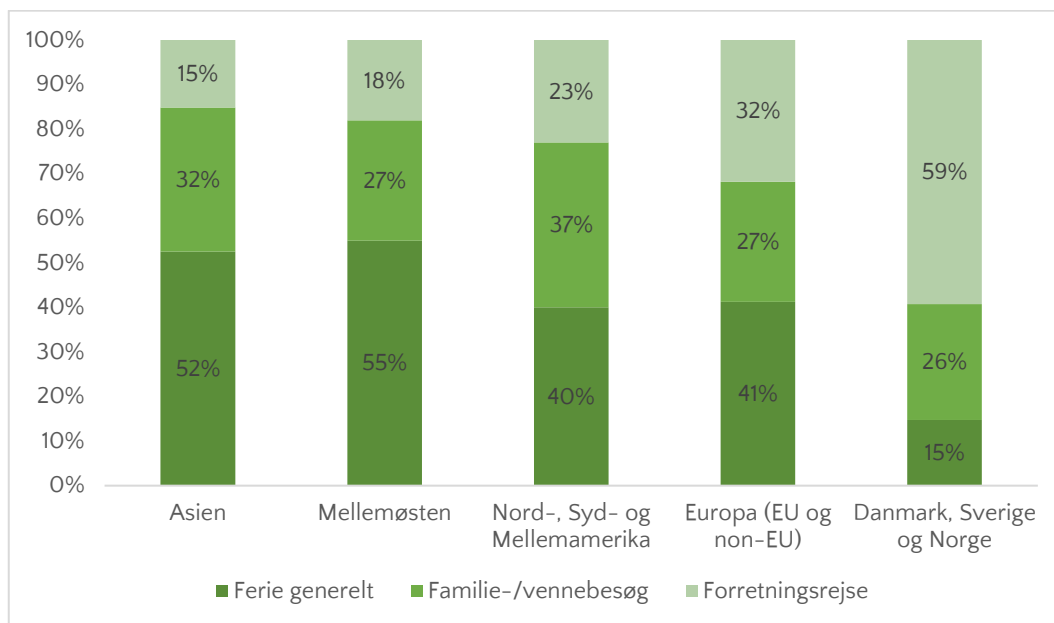
Når man ser på danskernes ferievaner i denne analyseramme, bliver det klart at værdier og forventninger til ferier spiller en meget stor rolle for mange danskers ferievalg. Det er ligeledes klart, at der er politiske vilkår, der fremmer nogle ferieformer frem for andre. De billige flyrejser er i den forbindelse helt afgørende for at mange danskers feriedrømme er at komme til sol og strand under fremmede himmelstrøg.

Man er klar over, at flyrejsen er klimabelastende, men mange vælger at lukke øjnene for det, når man skal planlægge ferien (DCE, 2024). De billige flyrejser er også grundlaget for de ferierejser, der udbydes på markedet, og det kan være vanskeligt at finde alternative ferieformer, der ikke er særligt udledende.

Hotspotanalyser ser generelt på både klima- og miljøbelastningen fra en type forbrug. I ferievaner er det imidlertid klimabelastningen, der er den største udfordring, så vi fokuserer på klimabelastningen i denne hotspotanalyse. Der er naturligvis ferieformer, der udfordrer biodiversitet og miljø på specifikke destinationer, og afgrænsningen er ikke et udtryk for, at vi negligerer disse effekter.

Hvad med forretningsrejserne?

Som nedenstående opgørelse viser, så er andelen af forretningsrejser ud af Danmark noget mindre end private rejser, når det kommer til de lange og dermed mest klimaskadelige ture. Også derfor giver det mening at vi her fokuserer på de private rejser.



Figur 4: Danskernes rejseformål til forskellige destinationer (kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af Epinion for Københavns Lufthavn i 2024). Europa er ekskl. Danmark, Sverige og Norge.

Data kilder

Der er gennemført rigtig mange analyser af ferievaner. Vi har trukket på eksisterende data og brugt de data, der kan understøtte hotspot-analysen. De vigtigste kilder er:

- Danmarks Statistik har data om ferierejser, destinationer, transportmidler, samt en del data om sommerhuse og ejerskab af disse. Disse data omfatter alle danskere.
- Visit Danmark gennemfører såkaldte Image- og Potentialeanalyser, der ser på turisternes adfærd og præferencer. Der gennemføres både analyser af danske og af udenlandske turisternes feriepræferencer. Disse analyser gennemføres hvert år og er en undersøgelse blandt 10.700 respondenter, heraf 1500 danske turister.
- DCE har gennemført en analyse af danskernes ferievaner og forventninger. Det er en analyse blandt 1500 danskere. DCE har endda stillet deres datasæt til rådighed for nogle yderligere kørsler, som har været meget relevante for vores analyse.
- VisitDenmark har gennemført en analyse af turismens klimapåvirkning, som vi har anvendt.

Da vores analyse således bygger på en række forskellige datakilder, er der ikke altid fuld overensstemmelse mellem alle de præsenterede data – og vi anbefaler, at man ser på de overordnede tendenser – det er det, vi har gjort.

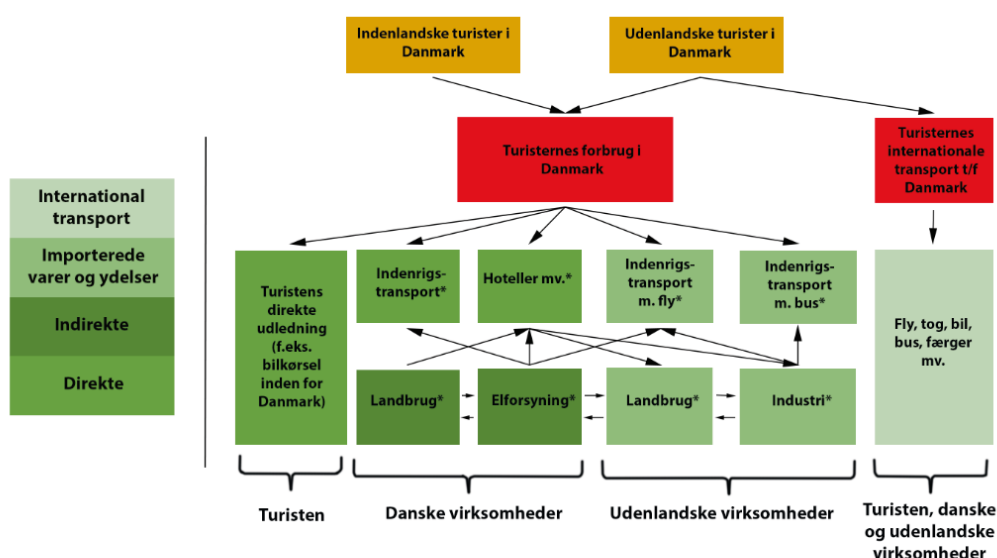
Turismens klimapåvirkning

Turisme i Danmark

Der er gennemført en grundig kortlægning af klimapåvirkningen fra Danmark som turistdestination i regi af VisitDenmark (2024)². Klimabelastningen består primært af følgende elementer:

- Rejsen til og fra Danmark
- Transport rundt i Danmark
- Forbrug i Danmark, som består af fødevarer, overnatninger og almindeligt forbrug (indkøb af kunst, tøj, souvenirs mv.)

Den samlede klimapåvirkning er opsummeret i følgende model:



Anm.: *Dette er eksempel på en branche. I beregningen af turisternes klimaaftryk indgår alle brancher.

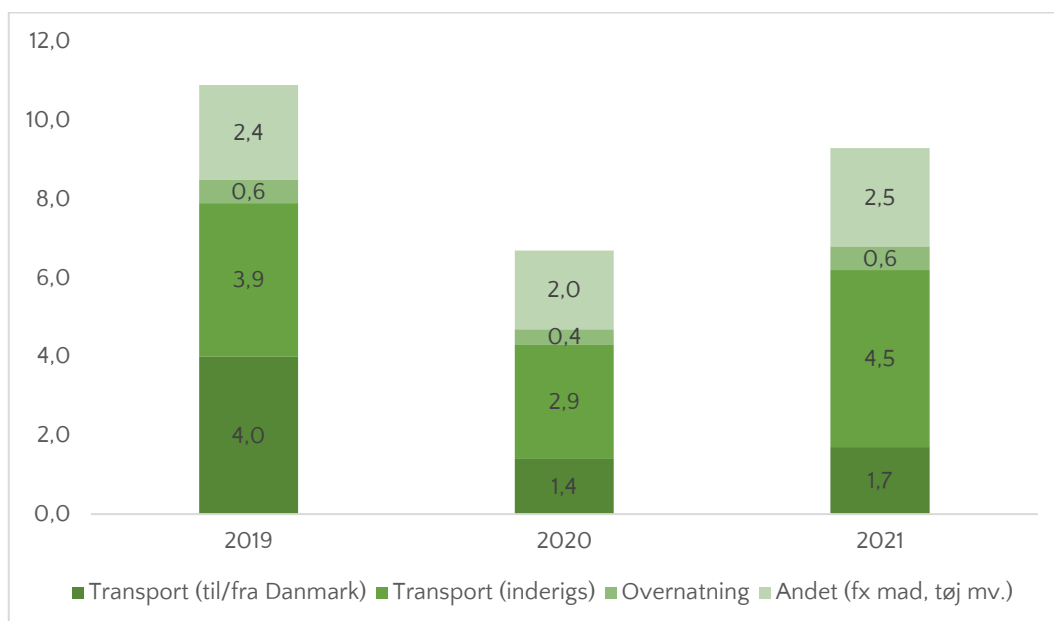
Figur 5: Principperne bag VisitDenmarks beregning (Kilde: Center for Regional- og Turismeforskning og VisitDenmark, 2024; reproduceret af CONCITO)

Det er den globale klimapåvirkning, der er opgjort, så både udledninger i Danmark og udledninger i udlandet (foranlediget af forbrug og aktivitet i Danmark) er inkluderet. Flytrafikken til og fra Danmark samt produktion og transport af varer, der foregår udenfor Danmark, er udenlandske udledninger. Transport i Danmark og produktion og transport af varer i Danmark er de indenlandske udledninger.

Den samlede CO₂e-udledning fra turismen er af VisitDenmark opgjort til 10,9 mio. ton i 2019, som var det seneste normale år turismemæssigt. I 2021 var den samlede udledning 9,7 mio. ton.

Langt det største bidrag til udledningen er fra transport - ca. halvdelen af transportbidraget er fra transport til og fra Danmark, mens den anden halvdel er fra transport internt i Danmark. Forbrug af varer produceret i Danmark udgør 2,4 mio. ton i 2019.

² Nærværende analyse baserer sig på det klimaregnskab som VisitDenmark offentliggjorde i oktober 2024. Umiddelbart inden udgivelsen af denne analyse har VisitDenmark udgivet [reviderede tal](#), som ikke er indarbejdet her. Dette påvirker dog ikke konklusionerne i nærværende analyse.



Figur 6: Klimaaftrykket fra turisterne i Danmark (mio. ton CO₂e). (Kilde: Center for Regional- og Turismeforskning og VisitDenmark, 2024)

Danskerne bidrager selv til turismens klimabelastningen i Danmark. Turismeudledningen fra danskerne udgør jf. VisitDenmarks analyse 40,8% af den samlede udledning fra alle turister, altså 4,4 mio. ton i 2019. Danskerne står for langt hovedparten af turismens interne transport i Danmark (3 mio. ton CO₂e) og bidrager med halvdelen af forbruget og en tredjedel af overnatningernes udledninger. Det er udledninger, som allerede indgår i den nationale opgørelse af dansk CO₂e-udledning, idet det består af meget bilkørsel samt indkøb af fødevarer og andre varer.

Danskernes klimapåvirkning i udlandet

I det følgende estimeres danskernes klimapåvirkning som turister i udlandet, ud fra de undersøgelser, der er gennemført af danskernes ferievaner.

Danskernes feriedestinationer kan tages fra undersøgelser af danskernes rejsevaner, der gennemføres af Danmarks Statistik (2023). Der gennemføres også spørgeundersøgelser i andet regi, fx VisitDenmarks potentialeanalyse.

Tabel 1: Danskernes feriedestinationer udenfor Danmark. (Kilde: Danmarks Statistik og VisitDenmark)

Andel af danskernes ferierejser til følgende destinationer	1-4 overnatninger (DST)	Mere end 4 overnatninger (DST)	Potentialeanalysen (VD)
Nabolande	74%	17%	33%
Indenfor Europa	26%	70%	54%
Interkontinentalt	-	14%	13%
I alt	100%	100%	100%
Ud af rejser i alt	1.512.079	4.269.474	

Der er nogenlunde konsensus fra disse analyser om, hvor danskerne rejser hen, når de rejser til udlandet. Der er mange korte rejser til nabolandene, særligt Sverige og Tyskland. Rejser til resten af Europa er domineret af destinationerne Spanien og Italien. Vi kan fra DST se hvordan rejserne fordeles sig på transportmidler, og vi tager udgangspunkt i DST-data i vores estimat af klimabelastningen fra danskernes ferierejser udenfor Danmark.

Da der ikke findes data for både destination og transportmiddel, fastlægger vi destinationerne transportmidler ud fra følgende tommelfingerregler:

- På korte rejser til nabolande vælger man primært bil, bus, tog og skib, mens man på korte rejser under 4 døgn flyver til de europæiske destinationer
- På længere rejser, over 4 døgn allokerer vi, bus, tog og skib til nabolande og allokerer resten af turene til nabolandene til bil. De resterende rejser til Europa fordeles mellem bil og fly.
- Destinationer udenfor Europa forudsættes alle at være flyrejser.
- Det ville være mere retvisende at fordele rejserne direkte på transportmidler, men det ikke været muligt med de forhåndenværende data.

For at kunne estimere klimaeffekten af ferierejserne forudsætter vi, at ture til nabolande er i gennemsnit 200 km, ture til Europa er 2.000 km, da de primære destinationer er Spanien og Italien og de interkontinentale er 5.000 km, da det primært er USA, Thailand, men også en del til Tyrkiet. Sidste brik i beregningen er udledningen per personkilometer og her anvendes følgende emissionsfaktorer, der afspejler udledninger fra fuldt belagte transportmidler:

Tabel 2: Udledninger fra ferierejser. (Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser (2.1) fra DTU). Afrundede estimater, da der er usikkerhed på fyldningsgrad og grad af elektrificering af bil, tog, bus og skib.

Transportmiddel	g CO ₂ e/person-km
Bil (4 personer)	30
Tog/bus/skib	20
Fly	170

Med disse forudsætninger vil danskernes klimabelastning fra transporten til og fra feriedestinationer udenfor Danmark udgøre knap 3 mio. ton CO₂e pr. år:

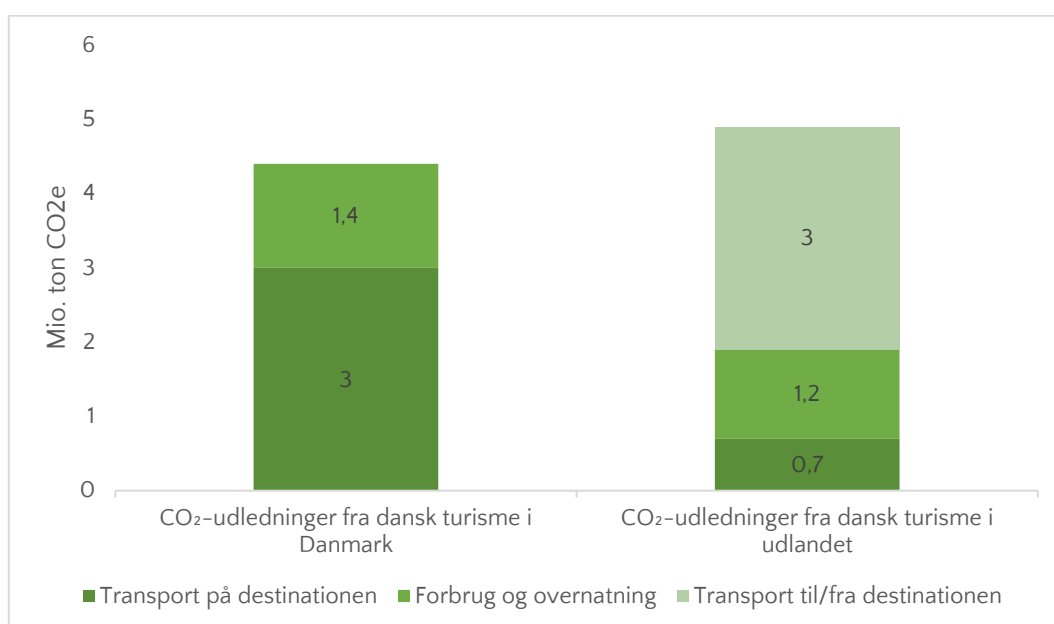
Tabel 3: CO₂e i 1000 ton/år fra danskernes rejser til og fra destinationer udenfor Danmark. (Kilde: Egne beregninger)

	1-4 dage	Mere end 4 dage	I alt
Bil	10	86	96
Tog, bus, skib	2	3	5
Fly Europa	296	1.549	1.845
Fly udenfor Europa	0	1.029	1.029
I alt			2.976

Man kan klart se, at det er flyrejserne, der er helt dominerende for klimabelastningen. Ca. 3,4 mio. flyrejser indenfor Europa belaster klimaet med ca. 1,8 mio. ton CO₂e og 0,6 mio. flyrejser udenfor Europa med godt 1 mio. ton CO₂e. De 1,3 mio. bilrejser belaster klimaet med knap 100.000 ton CO₂e.

Hvis vi forudsætter, at intern transport på destinationen samt overnatning og indkøb på rejsmålet svarer forholdsmæssigt til hvad udenlandske turister i Danmark udleder, så vil danskernes udledning fra ferieture udenfor Danmark være i størrelsesordenen 4,9 mio. ton CO₂e pr. år.

Den samlede udledning fra danskernes ferievaner både i Danmark og i udlandet udgør samlet set 9,3 mio. ton, hvoraf omtrent halvdelen udledes i Danmark, og dermed indgår i den nationale opgørelse af klimabelastningens indenfor den danske geografi. Den anden halvdel er primært flyrejser til og fra destinationen og en mindre del er forbrug, rejser og overnatning på den udenlandske destination.

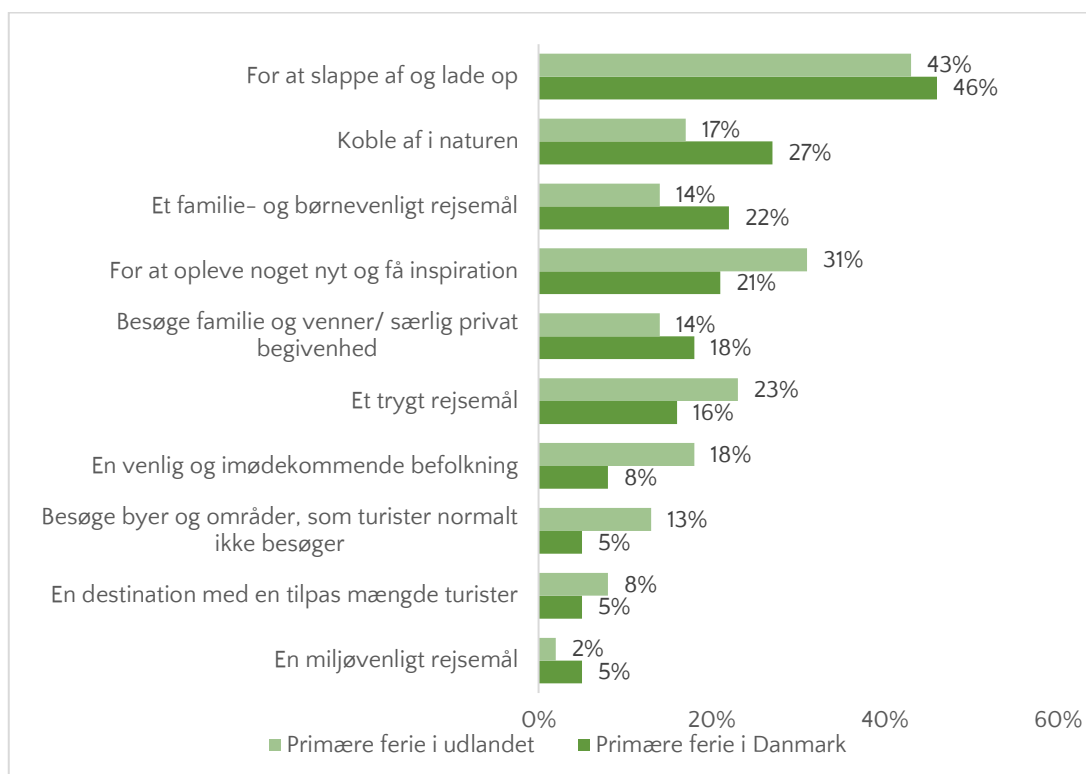


Figur 7: Estimat af den samlede CO₂e-udledning fra danske turister (9,3 mio. ton) og dens fordeling

På de udenlandske ferierejser er det flyrejsen, der dominerer, mens det på danskernes ferie i Danmark er bilkørsel. I begge situationer vil cykel som transport på feriestedet og i det hele taget cykelferie være en meget bæredygtig ferieform.

Hvad ønsker danskerne at opnå med ferien?

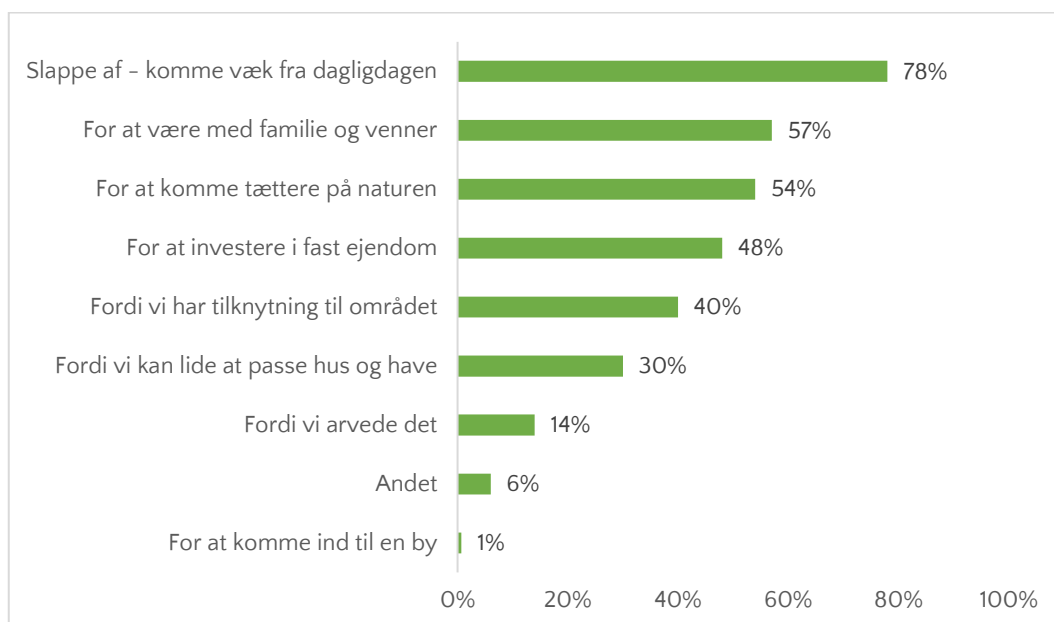
Ferier opfylder en række væsentlige ønsker og behov for danskerne. Disse forventninger danner grundlaget for, hvordan ferier planlægges, naturligvis indenfor de økonomiske rammer, den enkelte husstand råder over til ferien. Der er forskellige analyser af danskernes ønsker og motiver for ferien. Analyserne giver lidt forskellige svarmuligheder, men de overordnede resultater er de samme. I Figur 8 viser svar fra én analyse.



Figur 8: Feriemotiv for danskernes primære ferie i Danmark og i udlandet (Kilde: Dansk kyst & naturturisme, VisitDenmark, 2024). Spørgsmål: Hvis du tænker tilbage på ferien (i din primær feriedestination), hvilke følgende motiver var vigtige for dig, da du val

Der er mange, der angiver at besøge familie og venner og en særlig privat begivenhed. Det er oplagt, at den øgede globalisering betyder, at mange familier har tætte relationer i flere forskellige lande. Unge, der har været på studieophold mv., kan danne familie på tværs af landegrænser, og det kan føre til mange udenlandsrejser blot for at samle familien. Og modsat fx badeferier, så er det ikke muligt i samme omfang at ændre destinationen.

Hvis man ser på begrundelsen for at have et sommerhus er det nogenlunde de samme begrundelser, som det ses i Figur 9.



Figur 9: Begrundelse for at have sommerhus (Kilde: Hans Skifter Andersen og Mark Vacher - Center for Bolig og Velfærd, november 2009)

Det er interessant, at en pæn del angiver, at man har sommerhus som en investering.

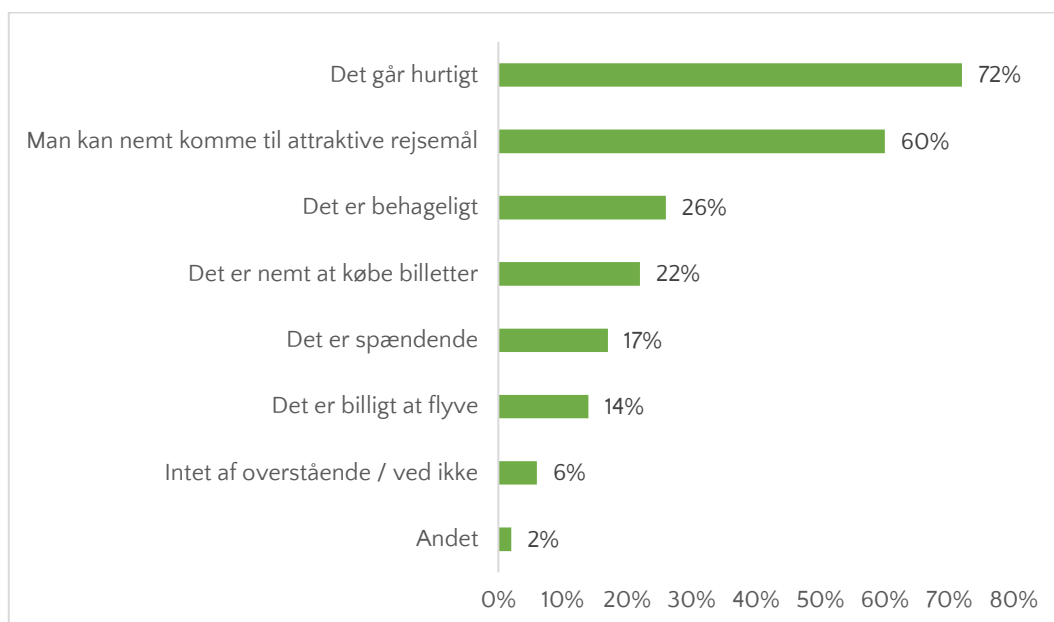
Man kan sammenfatte analyserne af formålet på følgende måde:

- **Hvile og afslapning:** Det første mål er at koble af fra hverdagen og slappe af
- **Samvær med familie og venner:** Ferier giver mulighed for at være mere sammen med familie, venner
- **Natur:** Naturoplevelser og eventyrlige aktiviteter efterspørges både i Danmark og på ferie i udlandet
- **Kulturoplevelser:** Mange rejsende søger at opleve nye steder og kulturer. Kulturelle oplevelser som mål for ferien er primært relateret til ferier i udlandet.

Man kan stille spørgsmålet, om man kan opfylde disse ønsker og forventninger uden at tage den klimabelastende flyrejse?

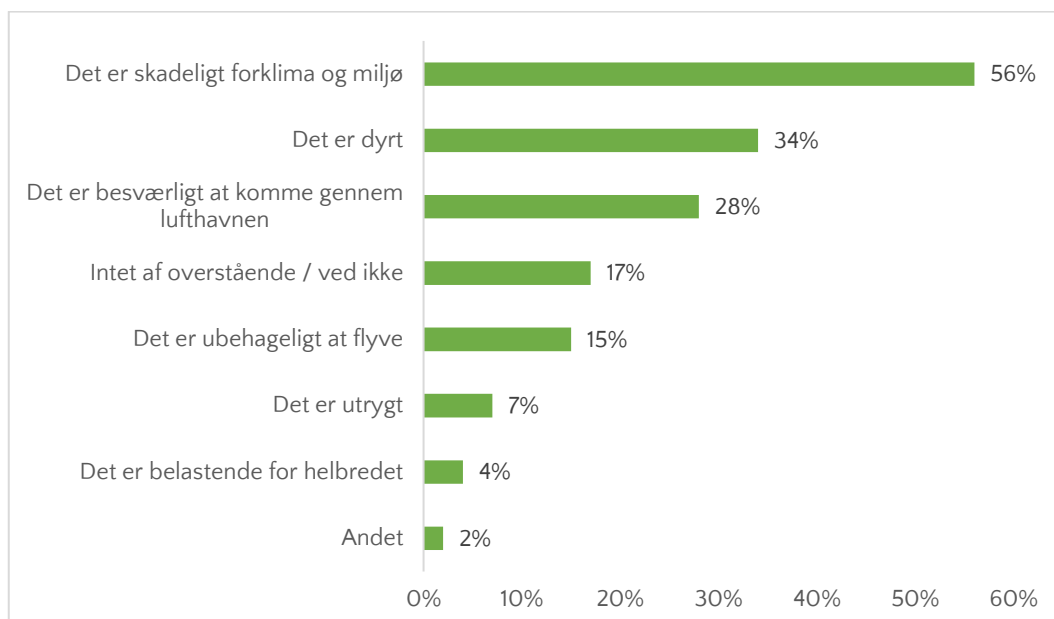
Oplevelse af forskellige transportformer i forbindelse med ferie

En del ferierejser foregår med fly, da det er den mest effektive måde at komme langt, hurtigt og relativt billigt til fjernere destinationer. Figur 10 viser hvilke fordele man opfatter ved flyrejsen. Hastighed og attraktive rejsemål nævnes som de hyppigste fordele som flyrejser tilbyder.



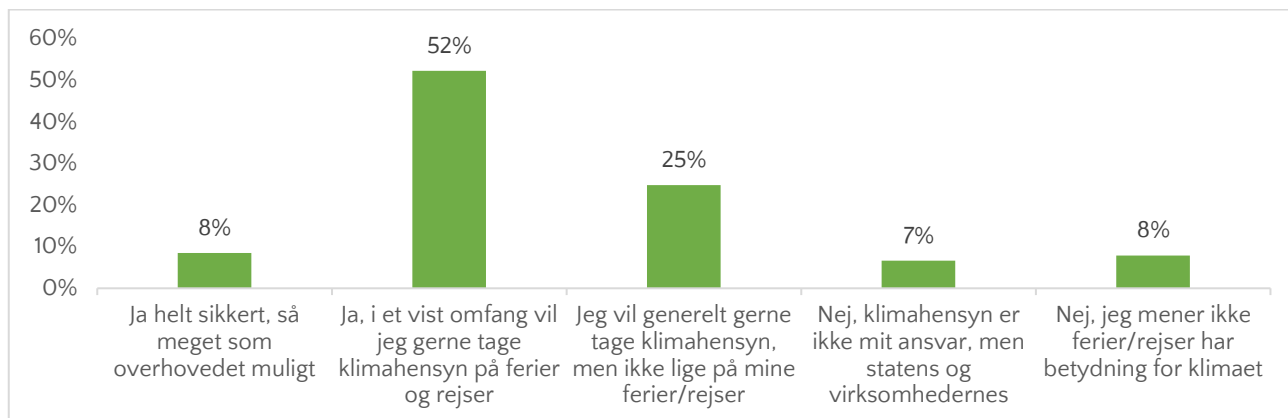
Figur 10: Fordele ved flyrejser (Kilde: DCE)

Når de samme spørges om ulemper ved flyrejser, kan man notere at størstedelen er bevidste om den negative klimapåvirkning fra flyrejser (se Figur 11), og man bemærker også en general ønske om at tage klimahensyn når der rejses (se Figur 12).



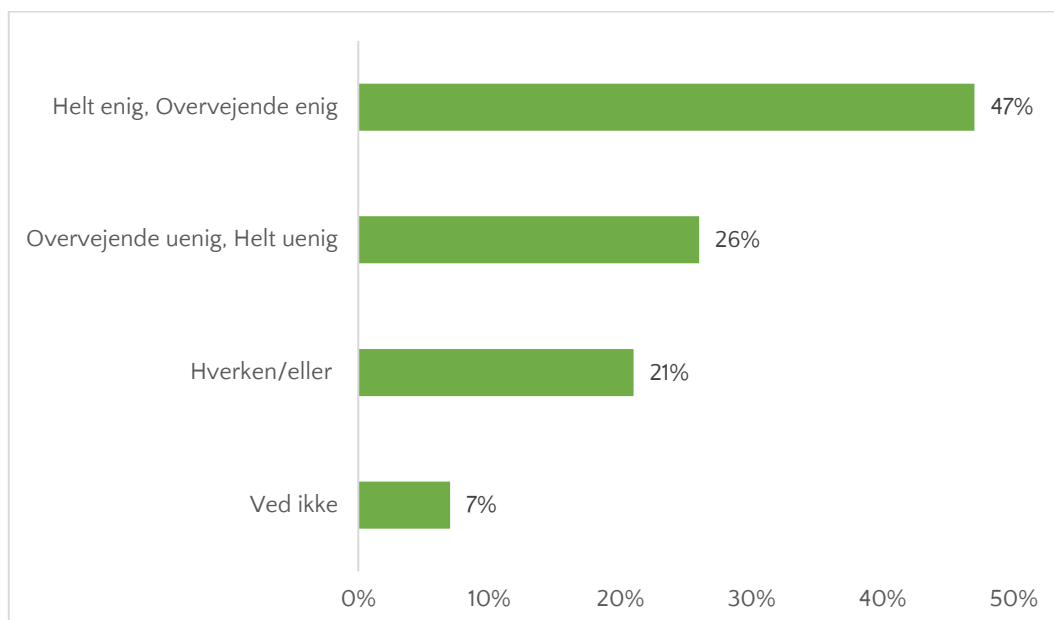
Figur 11: Ulemper ved flyrejser (Kilde: DCE)

Samme analyse spørger direkte til, om man vil tage klimahensyn når man vælger ferieform.



Figur 12: Klimahensyn i forbindelse med ferie (Kilde: DCE)

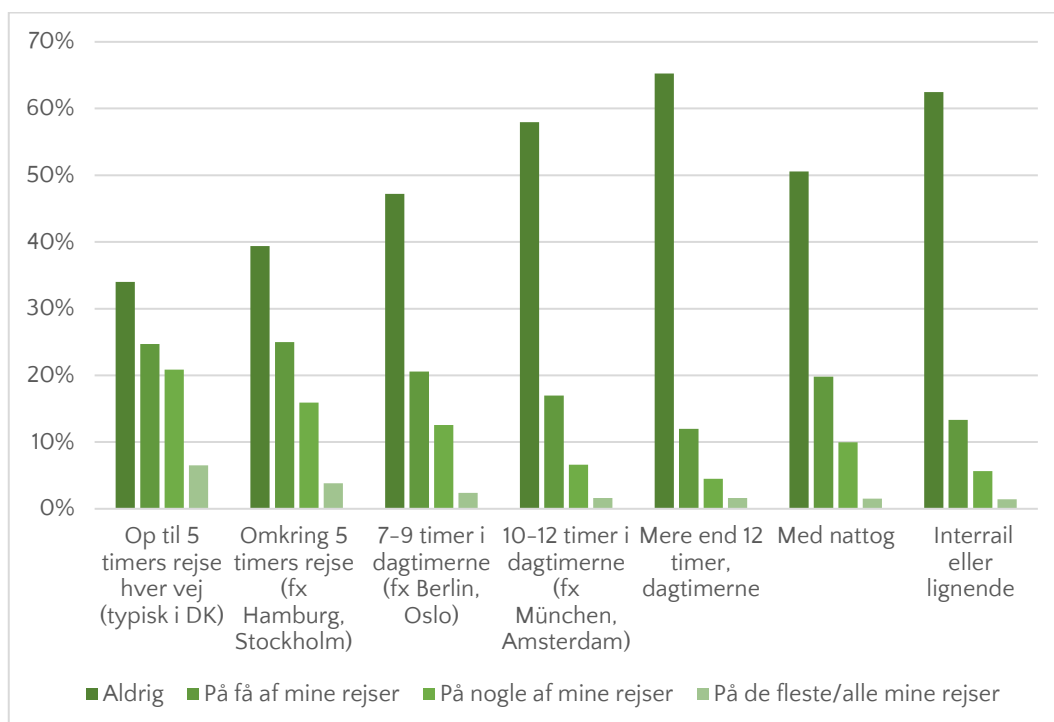
En tilsvarende analyse stiller spørgsmålet på en lidt anden måde: 'Det er vigtigere for mig at kunne tage på den rigtige ferie nogle gange, frem for at undgå flyrejser':



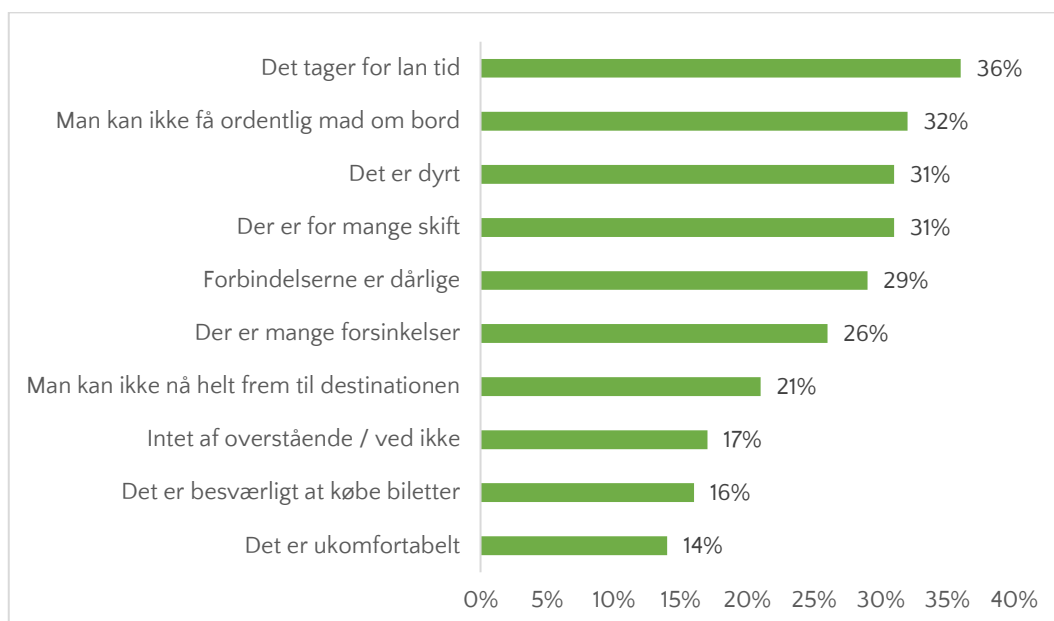
Figur 13: Er du enig eller uenig i følgende udsagn? Det er vigtigere for mig at kunne tage på den rigtige ferie nogle gange, frem for at undgå flyrejser (Kilde: Megafon, november 2024)

En ny undersøgelse fra Megafon viser tilsvarende, at næsten halvdelen synes, det er vigtigere at komme på den ønskede ferie end at undgå at flyve, og ca. en fjerdedel er uenige i udsagnet. De må forventes at vægte klimahensynet højere. Det er imidlertid uklart hvad respondenterne opfatter som "nogle gange". Så holdningen kan både være ret klimavenlig hvis man fx mener hvert 5. år eller meget lidt klimavenlig, hvis man mener flere flyrejser om året.

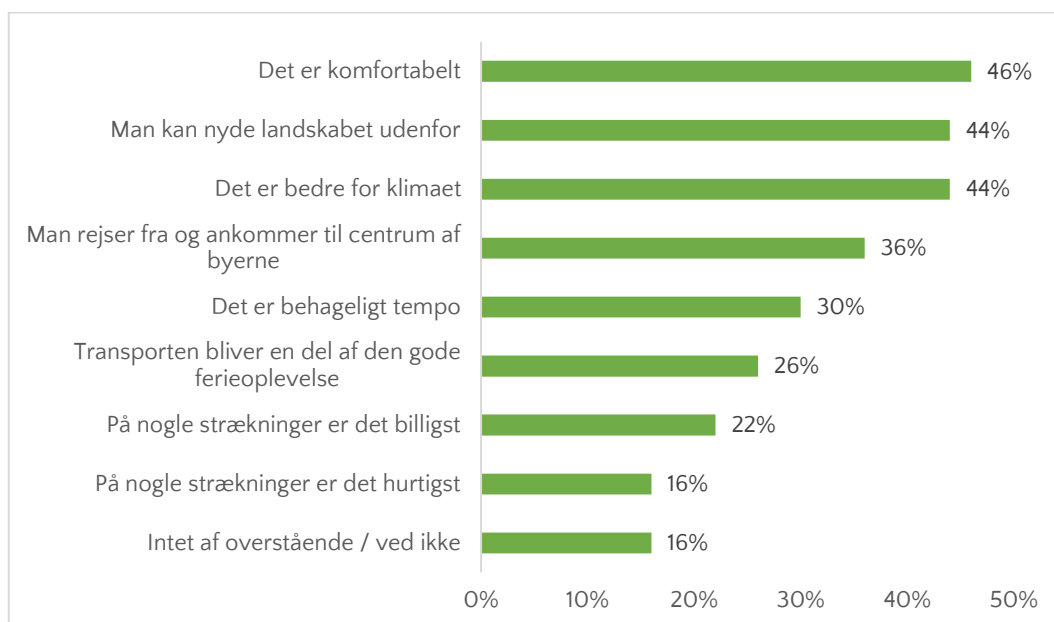
Analysen fra DCE har også spurgt om holdningen til at tage ferietur med tog. Der var ikke mange, der har prøvet toget, og det ser ikke ud til at der er mange, der har lyst til det.



Figur 14: I hvilket omfang tror du, at du de kommende år vil vælge at rejse med tog på dine ferier og rejser? i Danmark og til udlandet? (Kilde: DCE)



Figur 15: Forbinder du togrejser med nogen af ovenstående ulemper? (Kilde: DCE)

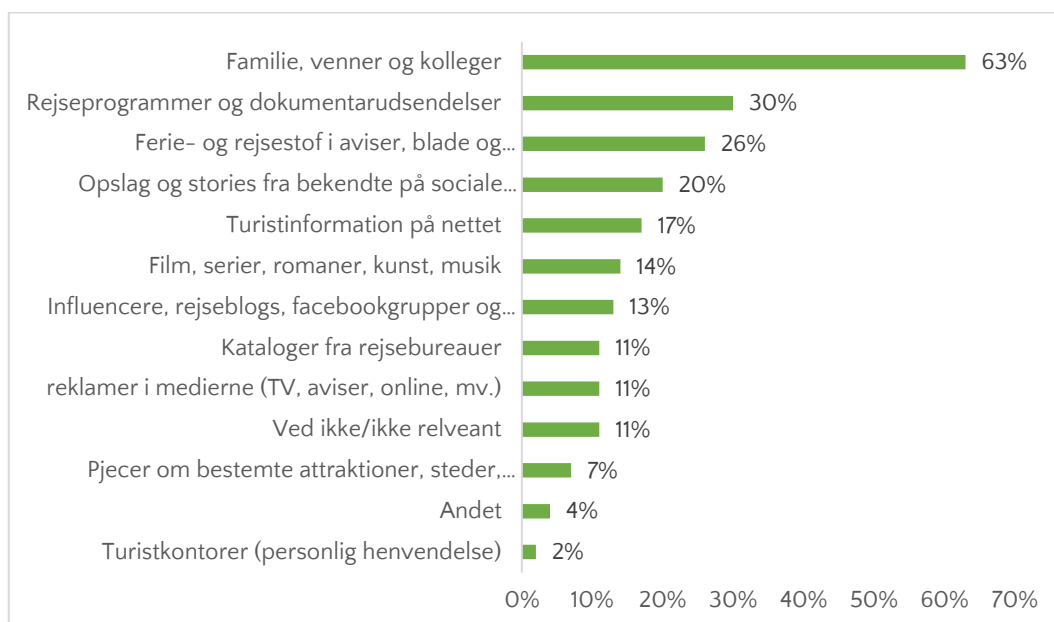


Figur 16: Forbinder du togrejser med nogen af ovenstående fordele? (Kilde: DCE)

Toget opfattes som dyrt, langsomt samt med ringe præcision og komfort. Der er dog samtidig en del, der forbinder togrejsen med komfort og god rejseoplevelse, når togrejsen fungerer. Det er imidlertid relativt få, der ønsker at tage ferieturen med tog – men der er et stigende marked for togrejser (DSB, 2023; DR, 2020).

Inspiration til ferien

Vi kender alle rejseannoncer i medierne og rejseprogrammer, der kan give lyst til ferie og inspiration til næste ferie. Som man kan se nedenfor, er det imidlertid primært fra familie og venner, at man får sin inspiration til ferien. Selv om man møder rejseannoncer og fantastiske billeder af det azurblå hav og flotte drinks, så oplyser folk at det har mindre indflydelse på deres konkrete ferievalg. Forskning påpeger dog at reklamer normaliserer flyrejser og at dette, for ellers klimaengagerede borgere, kan føre til distancering fra klimahandling på lige dette område (Stubenvoll & Neureiter, 2021; Li, 2017).



Figur 17: Hvorfra får du inspiration og ideer? Op til 4 svar (Kilde:DCE, 2024)

Det kunne tyde på, at man gerne vil have informationer fra mere pålidelige kilder end annoncer med billeder af de fantastiske feriesteder. Omtrent halvdelen af besvarelserne går på, at man primært får sin inspiration fra kilder, man har en personlig relation til, mens den anden halvdel af svarene går på kilder til inspiration fra rejseudbydere, rejseprogrammer og film. Mange vil naturligvis kombinere de to typer af kilder til inspiration. Rejsebureauforeningen oplyser, at rejsebureauerne kun har 10% af markedet og at det primære er individuelle rejser.

En interessant analyse viser, at mange får den største positive oplevelse ved at planlægge og se frem til ferien. Et hollandsk studie (Nawijn; 2010) har vist, at den største lykkefølelse kommer i forbindelse med planlægning og forventning til ferien. Lykkefølelsen, som varede i 8 uger før ferien, faldt meget hurtigt efter ferien til det normale niveau. Så selve forventningen til ferien og planlægningen af den er ganske væsentlig.

Danskernes ferievaner

De fleste danskere holder flere ferier af forskellig slags på et år. I størrelsesordenen 10% holder slet ikke ferie – forstået som en rejse med blot én overnatning borte fra hjemmet. En del af det kan være hjemmeferie, men den mulighed indgik ikke i Visit-Denmarks spørgeskema, så det er uklart. Der er i DCE undersøgelsen spurgt til hjemmeferie, og godt 60% i den analyse angiver at have holdt noget af ferien på privatadressen. Hjemmeferie bruges primært til at se familie og venner, opleve nærområdet og at ordne praktiske ting i boligen.

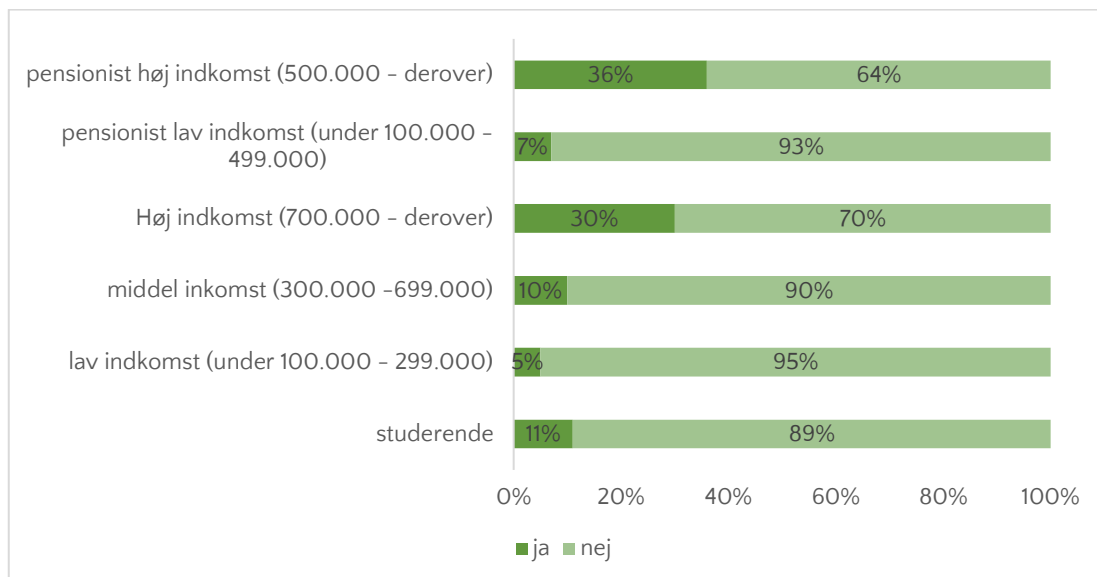
Danskerne holder ferie både i Danmark og i udlandet. I 2023 holdt ca. 60% af danskerne ferie i Danmark og 70% holdt ferie i udlandet.

Danskere og deres sommerhuse

Der er 220.000 sommerhuse i Danmark, svarende til at ca. 7% af danske familier (Danmarks Statistik, 2022) har et sommerhus eller en andel af et. Når man ser på hvem der ejer sommerhuse i Danmark, er det ikke overraskende mere udbredt jo højere indtægt, der er i husstanden. Af de 60% af familierne med laveste indtægter

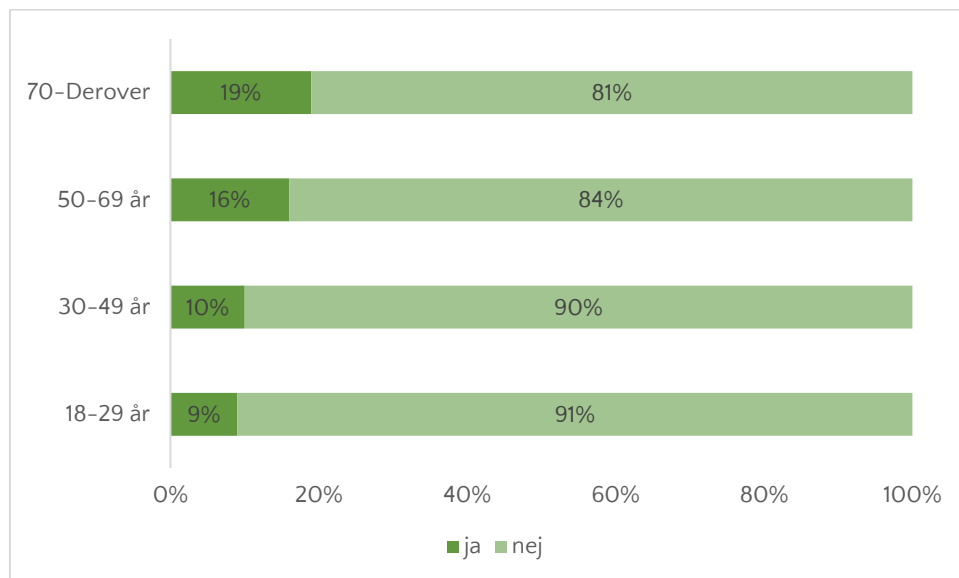
har 27% andel i et sommerhus, mens der blandt de 10% med højest husstandsindkomst, er det 32%, der har andel i et sommerhus.

Hvis man fordeler sommerhusejere på forskellige socioøkonomiske grupper, ser man et tilsvarende billede:



Figur 18: Indkomstgrupper: Råder du, et sommerhus ud over din helårsbolig? (Kilde: DCE)

Det er tydeligt, at det er husstande med de højeste indkomster, der har sommerhus, og nedenstående figur viser tydeligt, at det også hænger sammen med stigende alder og – formentlig – formue.



Figur 19: Aldersgrupper: Råder du over et sommerhus ud over din helårsbolig? (Kilde: DCE)

Det er relativt få enlige, der ejer sommerhuse. På landsplan er godt halvdelen af alle husstande enlige, mens dette gælder for ca. 1/4 af sommerhusejerne. Blandt sommerhusejerne er der mange par uden hjemmeboende børn, hvilket sikkert er udtryk for, at man køber sommerhus senere i livet, end mens man har hjemmeboende børn.

De fleste sommerhusejere har deres sommerhus i den region, hvor deres faste bopæl er – eller i naboregionen. Det betyder, at de fleste har en relativt kort tur til sommerhuset hjemmefra. Toppen er, at 93% af de som har sommerhus i Nordjylland, bor også selv i Nordjylland (Danmarks Statistik, 2022).

De fleste sommerhusejere har også bil. Det er således ca. 7% af sommerhusejere ikke har bil. Og da kun 7% af danske familier har sommerhus, er det dermed kun 0,5% af danske familier som har sommerhus uden at have en bil (CONCITO, Queen Mary Center, 2025).

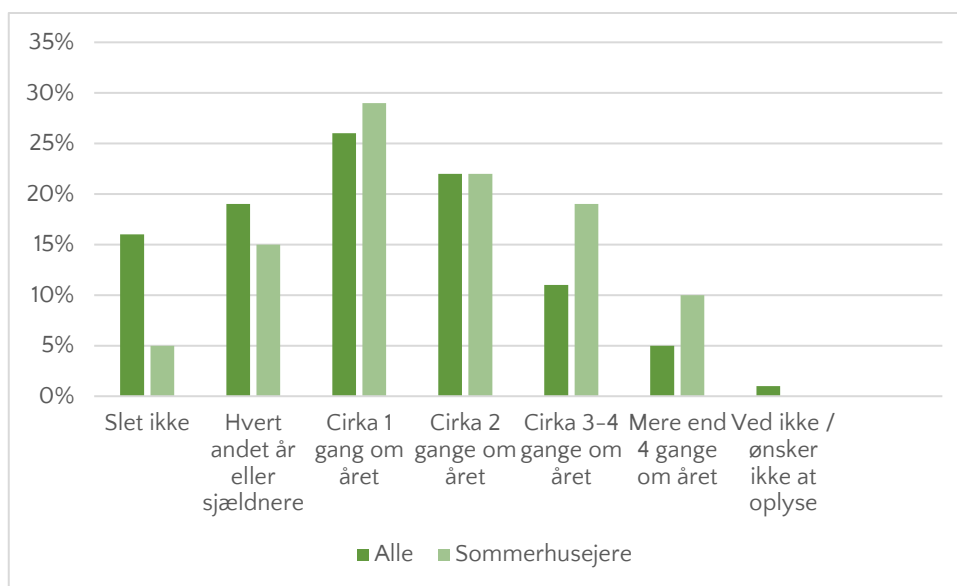
Det har været en hypotese, at man anskaffer bil fordi man har købt sommerhus. Det er dog formodentligt mere afgørende, at de indtægtsgrupper, der har sommerhus, også har bil. Der er meget stort overlap mellem grupper af befolkningen, der ikke har sommerhus og ikke har bil. Grupper som studerende, førtidspensionister, personer på efterløn mv og pensionister med lav indkomst findes i denne gruppe.

At købe bil fordi man har købt sommerhus vurderes primært at være et Københavnsk fænomen, hvor mange med rimeligt høje indtægter klarer den daglige transport uden bil. Det vil næppe være særligt udbredt udenfor København, fordi husstande med en indtægt, der gør det sandsynligt at have sommerhus, også generelt vil betyde, at husstanden har bil.

Langt de fleste sommerhusejere bruger sommerhuset selv. Af det samlede antal uger i 2022 blev sommerhuse anvendt af deres ejere i 72% af tiden. I 9% af ugerne blev husene lånt til familie og venner, og de blev lejet ud i 19% af ugerne. (sommerhusanalysen 2022).

Man kunne have den forventning, at folk, der har sommerhus, vil tage på færre ferierejser med fly, fordi de har prioriteret at have et sommerhus og derfor har muligheden for at holde ferier i Danmark med relativt lave omkostninger. Det er imidlertid ikke det generelle billede, som det fremgår af nedenstående figur.

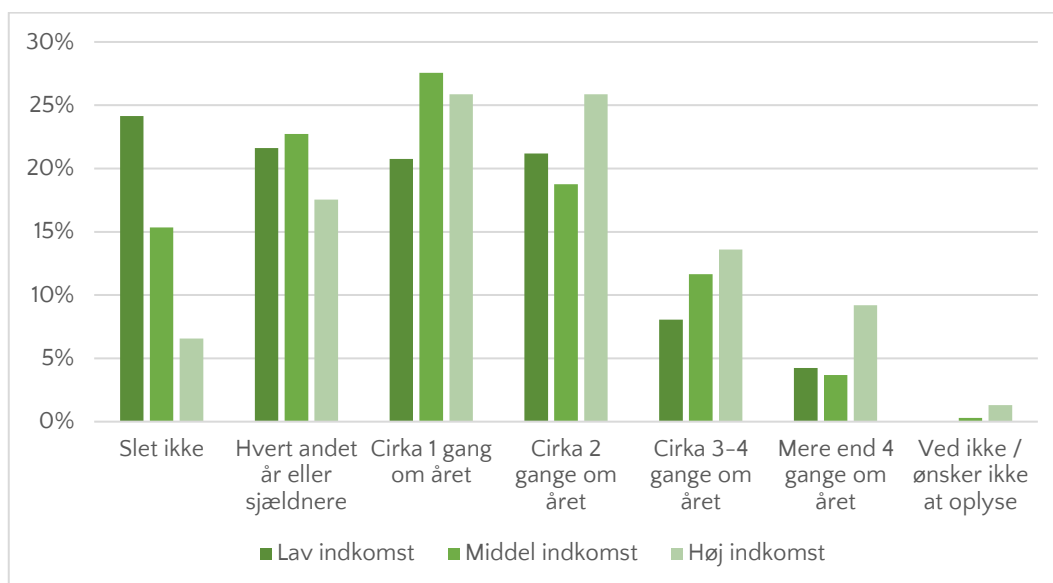
De, der slet ikke flyver eller flyver hvert andet år eller sjældnere, er hyppigst blandt husstande, der ikke har sommerhus. Tilsvarende flyver sommerhusejere oftere mere end to gange om året end dem, der ikke ejer et sommerhus.



Figur 20: Flyrejsefrekvens i perioden 2015–2019 (Kilde: DCE)

Mest sandsynligt er det, at det primært er indkomstniveau, der driver flyhyppighed, således at det er husstande med de højeste indkomster, der både har sommerhus og flyver mest.

Dette bekræftes i nedenstående figur, hvor man ser, hvordan indkomst og hyppighed af flyvning hænger sammen. Det er tydeligt, at de laveste indkomster findes i kategorien, der ikke flyver eller flyver sjældent, mens de højeste indkomster dominerer blandt dem, der flyver hyppigt. For midtergruppen der i gennemsnit flyver en gang om året, ser indkomst ud til at have mindre betydning.



Figur 21: Hvor meget rejste du typisk med fly i perioden 2015-2019? (Ikke rejser ifm. arbejde og uddannelse) (Kilde: DCE).

Feriebolig i udlandet

Der findes ikke en oversigt over, hvor mange danskere, der har feriebolig i udlandet. En norsk analyse (Petter Næss, 2019) viser, at det at have (adgang til) feriebolig i udlandet får flyrejserne til at stige voldsomt i antal. Det gælder i særlig grad ferieboliger i Sydeuropa. Det må forventes, at det samme gør sig gældende i Danmark.

Det er relativt hyppigt, at danskere har feriebolig i Sverige, og det vurderes ikke at føre til en væsentligt klimabelastende adfærd. Men ferieboliger i Sydeuropa vil ofte føre til adskillige flyrejser pr. år til destinationen, hvilket vil øge hyppigheden af flyrejser for de pågældende familier – i forhold til at eje feriebolig i Danmark eller nabolandene.

I løbet af de seneste år, er der opstået forretningsmodeller, hvor man kan købe sig ind i et antal ferieboliger forskellige steder i verden, som man som deltager har adgang til et antal uger pr. år. Et eksempel er 21-5, hvor 21 husstande sammen ejer 5 ferieboliger (<https://www.21-5.dk/>). Den form for investeringer vurderes at være meget udledende, fordi det lægger op til ferievaner, hvor man tager flere udenlandsrejser pr. år og skifter mellem forskellige destinationer. Det kan meget let udløse mange flyrejser hvert år.

Aktører bag danskernes ferievaner

Det politiske niveau

Politikerne sætter nogle af rammerne for hvordan danskernes ferievaner udfolder sig og kan udfolde sig. De vigtigste sættes på EU-niveau og omfatter vilkårene for fly- og togtrafik i Europa. Trods adskillige jernbanepakker, der skulle gøre den grænseoverskridende togtrafik mere effektiv, er det ikke lykkedes at få skabt gode langdistanceforbindelser – i hvert tilfælde ikke nogen, der når helt op til Danmark. Hurtigtogene har særligt i det centrale Europa skabt togtrafik, der kan konkurrere med fly, men forbindelserne til Danmark lader meget tilbage at ønske.

Liberaliseringen af flytrafikken har skabt en stærk konkurrence på dette område, og det har sammen med underbeskatning ført til lave priser for flytrafik.

Der er stor variation i priserne på flyrejser. I skoleferierne og de traditionelle ferieperioder er efterspørgslen høj og priserne følger med. Det betyder, at de grupper, der kan holde ferier uafhængigt af skoleferie, som fx pensionister kan holde ferier billigere end andre. Det afspejles i den høje rejsefrekvens blandt særligt pensionister med god økonomi.

Desuden sætter et samspil af overenskomstforhandlinger og lovgivning rammerne for længden af ferien og rammer for, hvordan og hvornår den kan holdes. Der er imidlertid meget forskel mellem forskellige arbejdspladser på, hvordan ferie organiseres. Også det betyder noget for omkostningen til ferierejsen.

I de analyser, der er gennemført af ferievaner og præferencer, skinner det klart igennem, at usikkerheden om ferievejret i Danmark i juli kan være en ganske voldsom barriere mod at holde sommerferie i Danmark. Der er imidlertid mange perioder i løbet af sommeren, hvor vejret er godt. Så hvis man kunne være mere spontan i ferieafholdelse, så kunne man måske undgå at planlægge flyrejsen til Sydeuropa. Det vil naturligvis være meget vanskeligt at realisere, når vagtskemaer skal gå op, og familier skal holde ferie sammen, og man gerne vil have booket et sted at tage hen. Men hvor fleksibiliteten er mulig, kunne man søge at udnytte det.

Transportudbydere

De fleste ferierejser starter med transport til en destination. På ferierejser i Danmark og nabolandene vil de fleste køre i egen bil, mens ferierejser længere væk oftest foretages med fly. Af alle ferierejser foregår 32% i bil, 57% med fly, mens bus og tog står for hver 4 % og skib 3% (DST).

Udbydere af flyrejser er derfor centrale aktører bag danskernes ferievaner.

Flyrejser er relativt billige i forhold til særligt togrejser. Det skyldes den store konkurrence på flyområdet efter afreguleringen, underbeskatning samt en meget stor kapacitet i luftrummet, som fx ikke findes på skinnerne. Togtrafikken er begrænset af, at den er nationalt fokuseret, og den begrænsede sporkapacitet anvendes på korte pendlerrejser, hvilket besværliggør hurtige og effektive langdistancetog. Der opleves også jævnlige driftsproblemer i togtrafikken, der kan betyde forsinkelser med toget.

Det betyder, at flytrafikken på de fleste distancer har en meget stor fordel både hvad angår tid og pris frem for tog. Busrejser er relativt billige, men også tidskrævende. Samlet set er det omkring 10% af ferierejser med mere end tre overnatninger til udlandet, der foretages med bus, tog eller skib.

Rejsebureauer

De store aktører med væsentlig indflydelse på danskernes ferievaner er rejsebureauer, der tilbyder en meget stor variation af forskellige rejser. De fleste tilbyder pakkerejser med en kombination af transport til destinationen og ophold samt eventuelt oplevelser og ture på destinationen. De store rejsebureauer opererer selv fly, så de har kontrol over hele kæden. Det betyder naturligvis, at de fleste rejsebureauer udbyder ferie med fly til udlandet.

Bag rejsebureauernes udbud af rejser ligger en prisstruktur, hvor særligt i transportdelen er ganske afgørende for rejsetilbuddene. De billige flyrejser er afgørende for hvor billige rejser, der udbydes. Særligt lavprisselskaberne, som ofte flyver til lufthavne med en mindre attraktiv beliggenhed og derfor har lavere omkostninger for flyselskaberne, kan tilbyde meget lave priser for flyrejsen.

Rejsebureauerne har ofte en prismæssig fordel ved at kunne have stordriftsfordele på hoteller og oplevelser frem for den individuelt planlagte rejse. Men det kræver, at den rejsende ønsker netop den udbudte pakkerejse.

Der er et stigende udbud af meget specialiserede pakkerejser, der rettes direkte mod specifikke grupper. Det kan være kulturrejser i mindre grupper med rejseledere, der har særlige kompetencer, singlerejser til sportsaktiviteter eller seniorrejser, hvor der tages særlige hensyn til gangbesværede.

Der er imidlertid også et stigende udvalg af busrejser til destinationer i Danmark og i nærområdet.

Mange vælger at tage individuelle rejser med bil, som enten kan være koblet med en pakkerejse på destinationen eller være helt individuelt planlagt. Andre vælger at tage helt individuelle rejser, og de vil kun være inddraget i feriestatistikken, hvis de rejser med fly.

Endelig er der en del, der vælger vandreture og cykelferie og i den udstrækning de ikke inkluderer et fly til en startdestination er det naturligvis en meget bæredygtig form for ferie.

Udlejere af ferieboliger

Der er en række virksomheder, der udlejer ferieboliger både i Danmark og i udlandet. De står for kontakten til lejeren og vil ofte stå for rengøring og mindre vedligeholdelse af feriehuset. Ejeren af feriehuset kan derfor overlade alt mht. udlejning til udlejningsbureauet.

Airbnb er en platform, der formidler udlejning af ferieboliger mellem udlejer og lejer direkte, og det betyder at mange flere boliger bliver udbudt på markedet og omkostningen ved udlejningen er langt mindre, end når et udlejningsbureau står for udlejningen. Det er blevet langt lettere at udleje både feriebolig og fuldtidsbolig. Det bliver også lettere at planlægge sin ferierejse selv, og omkostningen til at leje en bolig er faldet som følge af den direkte kontakt mellem udlejer og lejer.

Natur og kultur

At opleve natur eller kultur er for mange en central del af ferien. Derfor er tilgængeligheden til særlige natur og kulturoplevelser vigtigt. Disse oplevelser institutionaliseres i stigende grad, således, at man guides på oplevelsen i grupper og betaler entre for at oplevelsen. På mange af de mest populære kulturinstitutioner er det efterhånden nødvendigt at bestille tid til besøget i god tid i forvejen for at undgå meget lange ventetider. Her kan pakkerejsen være en fordel, for så kan rejsebureauet stå for det praktiske arrangement, og den ferierende er fri for det.

Man kan se at mange turistoperatører arbejder på at promovere naturoplevelser, så det bliver en destination. Det gælder for eksempel fiskeri på Fyn og tilsvarende aktiviteter. At organisere turismen i regionale destinationssamarbejder er blevet meget udbredt. Ferierejsen bliver en mere programmeret oplevelse med den stigende institutionalisering af destinationerne. Man må formode, at det passer til turisternes ønsker og betalingsvillighed.

Familie og venner

Familie og venner er væsentlige for danskernes ferievalg. Det er vigtigt for mange, at ferien bruges til samvær med familie og venner. Det er både ferier i sommerhuse i Danmark, og i udlandet. At besøge familie og venner og at holde særlige begivenheder udgør 18% af ferier til udlandet og 14% af ferier i Danmark – i en analyse, der giver flere svarmuligheder. (Kilde: Dansk kyst & natur turisme, VisitDenmark, 2024).

Familie, venner og kolleger er også vigtige for at få inspiration til ferien. Det er halvdelen af inspirationen til valg af ferie, som folk angiver at have fået fra familie og venner.

Globalisering betyder også at mange familier har tætte relationer i andre lande. Et stigende antal gifter sig med udlændinge eller er bosætter sig i et andet land end hvor man er født og opvokset, så ferier bliver brugt til at besøge familier og venner.

En engelsk analyse viser at folk, der bor i en storby (London), har et højere klimaaftryk fra flyrejser end gennemsnittet (Giulio Mattioli, 2021, juni 9). Analysen viser, at dette i høj grad kan forklares ved faktorerne: At disse har let adgang til lufthavnen, at de i højere grad har en baggrund fra et andet land og at de har deres tætte netværk spredt i et større (internationalt) område. Der findes ikke tilsvarende analyser fra København, men situationen kunne være meget vel være den samme.

Anbefalinger til at bryde de ikke-bæredygtige ferievaner

I det følgende beskrives de primære greb til et mere bæredygtigt ferieforbrug. Vi har nogle overordnede betragtninger, som til slut munder ud i en række konkrete anbefalinger.

Fokuser på flyrejserne

På baggrund af de analyser, der er beskrevet ovenfor, er den ikke bæredygtige ferieform primært rejser med fly – og særligt den oversøiske rejse med fly. De meget billige flyrejser betyder, at det er økonomisk overkommeligt for store grupper af danskere at tage på adskillige flyrejser hvert år. CO₂e-udledningen på destinationen i form af transport der, overnatning og det øvrige forbrug udgør en meget mindre del af den samlede udledning. Denne del af belastningen skal naturligvis ikke over- ses, og er generelt sammenlignelig med det forbrug man ville have i en tilsvarende periode derhjemme.

Vi kan se, at mange danskere er opmærksomme på at flyrejsen er et ikke klimavenligt valg, men ferien er så værdifuld, at mange ser bort fra klimahensynet, når ferien planlægges.

Det man søger ved at holde ferie, er primært at slappe af, koble af fra hverdagen og være sammen med familie og venner. Det er imidlertid også vigtigt for mange at få nye oplevelser, se andre kulturer og komme steder, hvor der ikke kommer mange turister. Dårligt vejr – særligt i Danmark – er klart med til at danskerne søger mod destinationer, hvor man kan være sikker på sol og varme.

En trend er at holde særlige mærkedage som en ferie. Det er i stigende grad almindeligt at invitere hele familien på tur i stedet for den traditionelle fest i forsamlingshuset på mærkedage. Det er ofte ikke dyrere, og man opnår at være mere sammen med familien, hvilket er højt på ønskerne til en god ferie. Det kan være til en destination i Danmark, men er ofte til en udenlandsk destination.

Ferien, der går til destinationer udenfor Danmark og nabolandene, er i relativt høj grad bundet op på flyrejsen. Det skyldes både at flyrejsen er billig og hurtig, men også at alternativet fx med tog opfattes som besværligt, langsomt og dyrt.

Mange danskere holder ferie i Danmark og nabolandene, og det er langt mere klimavenlige ferier. I de højeste indkomstgrupper er der dog en tendens til at man både holder ferie i Danmark og flyver på ferier til udlandet.

Bedre alternativer

Hvis togtrafikken kunne indrettes mere mod lange rejser, kunne det formodentligt flytte nogle flyrejser. En tur med sovevogn, så rejsen kunne gennemføres, mens man sover, bliver af mange oplevet som attraktivt. Det er imidlertid en forudsætning, at man ikke skal skifte mange gange, og hvis der er skift, skal der være sikkerhed for forbindelse og ikke lange ventetider. Det skal også være prismæssigt attraktivt at vælge toget. Det er derfor en væsentlig ændring af hvordan gennemgående tog prioriteres på skinnerne. Analyser af befolkningens syn på toget som rejseform på ferier i udlandet viser, at der skal væsentlige ændringer til for, at det opfattes som attraktivt.

Omvendt er der også en del af de adspurgte, der ser positive elementer i at køre med tog, nemlig at man ser landskabet under vejs, kommer fra centrum til centrum, og at rejsen er behagelig. Den samlede afvejning viser imidlertid at få har brugt tog på ferierejsen og kun en mindre del af de adspurgte forventer at komme til at bruge tog hyppigere. Der hvor toget særligt kunne bidrage til at erstatte fly, er på kortere ture på under 5 timer.

Der er små initiativer på vej i form af flere svenske nattog, der passerer København og spirende ideer fra DSB om at etablere nattog til Oslo. Der findes rejsebureauer, der udbyder togrejser men jf. GrønRejs er der nok stigende interesse, men det er besværligt, bla. fordi vedligeholdelse oftest sker i sommerferien, og det betyder at man skal med togbus. Og det er ikke attraktivt.

På kortere ture kunne man arbejde med at gøre busrejsen mere attraktiv. For nogle grupper kunne fx foredrag undervejs om næste destination være attraktivt, ligesom man kunne stoppe og spise på rigtigt gode restauranter. Bussens fordel er jo at man kan se landskaber, mens man kører, og det kan gøre selve rejsen til en del af oplevelsen, og man kan gøre mange stop ved interessante steder.

Endelig skal nævnes, at ferieturen, hvor man kører i en fuld bil, er har ganske lavt klimaaftryk, særligt hvis man kører i elbil. Så også på bilturen drejer det sig om at gøre rejsen attraktiv ved at planlægge velvalgte stop under vejs.

Udbyde alternative ferietyper i nærområdet

Danskernes foretrukne destinationer udenfor Danmark og nabolandene er Spanien og Italien – og det vil i de fleste tilfælde betyde rejser med fly. Klimaforandringerne er med til at gøre sommerklimaet i Middelhavsområdet mindre attraktivt, med ofte over 40 grader, som man har oplevet de seneste år. Der har også på flere attraktive turistdestinationer været skovbrande på grund af tørke. Dette synes imidlertid ikke at have afskrækket danskerne fra at tage til Sydeuropa. Når man spørger til problemer med vejret, bliver dårligt vejr i Danmark fremhævet. Så der er noget tid endnu, før klimaforandringerne fører til ændrede ferievaner for de mange.

Et mere varieret udbud af rejser kunne givetvis øge ferier i nærområdet på bekostning af de længere flyrejser. Rejser, der er mere specialiserede i forskellige typer af oplevelser. Det kan være kulturoplevelser i Danmark og nabolandene, som mange ikke kender til, rejser hvor der er indlagt sportsaktiviteter eller rejser, hvor man med fagligt kompetente rejseguidere undersøger forskellige samfundsforhold.

Mulighederne er mange og disse former for ferie er allerede i stigning, men der kan udvikles meget, særligt i nærområderne. Man kunne fx arrangere møder med lokale kunstnere eller politiske grupper undervejs og få oplæg på vej til de enkelte stop. Sådanne typer af ture kunne sikkert også gennemføres i Skandinavien og Tyskland, så destinationerne kunne nås med bus.

En stærkere markedsføring af Danmark som turistland til danskerne vil også være relevant. Hidtil har VisitDenmark og tilsvarende organisationer primært markedsført danske destinationer i udlandet. Fra VisitDenmark oplyses, at fra 2025 vil man styrke markedsføringen af danske destinationer i Danmark. Samlet set kunne man begrænse flytrafikken ved at fokusere på turister i Danmark fra nærområdet eller Europa, fremfor fjerne destinationer, og tilsvarende at fremme at danskerne ferierer i nærområdet eller Europa, fremfor fjerne destinationer. For de fleste danskere vil der være danske destinationer, man ikke kender og mange mulige aktiviteter, som kunne være attraktive.

Bruge sommerhuset i Danmark, men undgå ferieboliger på fjernere destinationer

Ferien i et danske sommerhus vil ofte være en bæredygtig ferieform. Der er imidlertid mange sommerhuse, der står tomme ofte. Man kan derfor opfordre til, at sommerhuse i højere grad udlejes eller udlånes, så man udnytter de huse, der allerede er bygget og skaber så mange ferieoplevelser indenfor de eksisterende rammer.

Med fx Airbnb er det enkelt at udleje sommerhuse, og det kan være i meget forskellig standard og tilsvarende priser. Det vil give et langt større udvalg af huse, end de professionelle udlejere tilbyder. Sidstnævnte kræver ofte en ret høj standard af huse til udlejning.

Feriehuse udenfor nærområdet vil imidlertid ofte være en langt mere udledende ferieform, da man ofte vil flyve til destinationen flere gange om året.

Ændre på ferienes længde og hyppighed

Den største klimabelastning kommer fra hyppige og lange flyrejser. Derfor skal man søge at opfylde sine ønsker og forventninger til oplevelser under fremmede himmelstrøg med så få rejser som muligt. Det vil sige, at hvis man tager en oversøisk flyrejse, så bør man afsætte tid på destinationen til at opleve det, man ønsker i området, således at man ikke skal tilbage til den destination på et senere tidspunkt. Derved bliver de meget lange flyrejser sjældnere og fordelt over hele livet.

At skære ned på flyrejser og særligt de lange flyrejser kunne føre til, at man kunne forkæle sig selv mere, når man så tager en flyrejse. Hvis man erstatter en årlig flyrejse til Sydeuropa med attraktiv og eventuel længere rejse til samme sted fx hver 3. eller 4. år, så kunne det måske endda være en bedre oplevelse.

Man kan alternativt udforske dele af Danmark og nabolandene, som man aldrig har besøgt, eller man kan bruge ferien til at udforske det sted, man bor og udnytte de kulturtilbud, som mange ikke har tid til i en travl hverdag.

Begrænse forbruget på destinationen

En af drivkræfterne bag at tage til fjerne destinationer på sin ferie er, at omkostningsniveauet generelt er langt lavere end i Danmark. Man kan derfor føle tiltrukket af at foretage indkøb af en masse tøj og forbrugsgoder på de fjerne destinationer.

En måde at begrænse klimaaftrykket fra ferien er at begrænse indkøb af ting og sager, mens man er på ferie. Man kan bruge sin øgede købekraft til at opleve den lokale kultur og natur og spise godt. Det er alt sammen aktiviteter, der bidrager til en god ferie, men som udleder betydeligt mindre CO₂e end at indkøbe ting og sager fra de fremmede himmelstrøg. Hvis man ønsker at købe rejseminder med hjem, bør man fokusere på at købe ting, der er lokalt produceret og dermed bidrager til den lokale økonomi, eller ting som man alligevel ville have købt hvis man var derhjemme.

Beskatning af flyrejser

Det er nævnt flere gange allerede, at en væsentlig nøgle til at ændre de ikke bæredygtige ferievaner er at undgå, at flyrejsen er så billig, som det er tilfældet i dag. Afreguleringen af flytrafikken har betydet meget lavere priser på flytrafik og derfor flyver folk langt mere i dag end tidligere.

Det ideelle ville være en global regulering, så flytrafikken kom til at dække både klima- og miljømæssige omkostninger. I dag er det kun flytrafik i Europa der er underlagt kvotesystemet, så på sigt kunne det komme til at betyde højere priser på flyrejser.

Det er næppe muligt på kort sigt at indføre en global beskatning af flytrafik, så et mere realistisk bud er at etablere en passagerafgift, som det allerede er sket i vores nabolande og i Danmark – om end på et for lavt niveau jf. (CONCITO, maj 2023).

Dyrere flyrejser er let at foreslå, men vanskeligere at få politisk opbakning til at implementere. Begrundelsen er ofte, at det ville favorisere de rige, som kan betale de højere priser, men som vi har set ovenfor, er det jo i forvejen de rigeste som flyver

mest, så flyafgifter vil andet lige være socialt retfærdige, og en samfundsøkonomisk god ide, da også udlændinge bidrager (CONCITO, 2023).

Anbefalinger

I nedenstående opsummerende skema er anbefalinger listet efter hvilken del af analysen, de er rettet imod. I den første del adresseres initiativer, der kan påvirke opfattelser af ferierejsen. De næste peger på, hvordan forskellige facilitatorer kan påvirke rejsen, og endelig er der set på hvordan infrastrukturen kan påvirke ferien. I de tre kategorier er der peget på initiativer, der vil muliggøre mere klimavenlige rejser og tilsvarende, hvad der vil begrænse de klimaskadelige ferier.

Det er oplagt at en ringere tilgængelighed til flyrejser, fx gennem afgifter, vil være et oplagt virkemiddel. Der er imidlertid ikke tegn på, at sådanne tiltag kommer til at ske indenfor en rimelig tidshorisont, selvom flere studier (se fx T&E, 2025) har påvist at klimaneutralitet i luftfarten vil kræve decideret efterspørgselsdæmpende tiltag, også ud over hvad der måtte følge af dyrere klimaneutrale brændstoffer (ITF, 2024).

Som alternativ til politisk at regulere efterspørgslen på flytrafik kan man arbejde for en række mindre initiativer, der er skitseret nedenfor, og som kan omfattes som nudging mod mere bæredygtige ferierejse.

Det drejer sig om at gentænke ferierejsen og holde fokus på, hvad der er hovedformålet med at holde ferie. Der er en række initiativer, som med forskellig styrke kan påvirke oplevelsen af ferie.

	Muliggøre klimarigtige ferier	Begrænse klimaskadelige ferier
Opfattelser	<p>Fokuser på forventninger om afkobling, samvær med familie og venner – og basere ferien på det</p> <p>Gøre busrejsen mere attraktiv</p> <p>Brug ferien på at udforske nær-områder</p> <p>Understøt fortællinger om sommerhusferien som det fedeste med forkælelse, spændende restaurantbesøg og oplevelser</p>	<p>Undgå det stereotype billede af den perfekte ferie i sydens sol og fjerne himmelstrøg</p> <p>Muliggøre / opfordre til at blive længe på destinationen, når man er fløjet dertil.</p>
Facilitatorer	<p>Udbyde ferieoplevelser i nærområdet, der giver oplevelser natur, kultur</p> <p>Udbyde spændende ferierejser med tog, bus og bil, hvor rejsetiden udnyttes til samvær og information</p> <p>Arbejde på at kunne planlægge ferien spontant, når vejrudsigten tilsiger godt vejr i Danmark</p> <p>Sikre at ferieminder er lokalt producerede og brugbare ting</p>	<p>Undgå markedsføring af weekendrejser til Europæiske og oversøiske storbyer</p> <p>Undgå markedsføring af den årlige rejse til Thailand eller lignende destinationer</p> <p>Undgå at købe en masse "ferieminder", der alligevel smides ud uden at være brugt</p> <p>Undgå investeringsmuligheder i ferieboliger udenfor nærområdet (Danmark og nabolande)</p>
Infrastruktur	<p>EU skal sikre bedre forhold for langdistance togrejser gennem Europa</p> <p>Nationale lufthavnsafgifter, der reelt gør flytrafik dyrere – særligt de lange rejser</p>	<p>Beskatning af flytrafik, der modsvarer klima- og miljøbelastning på globalt niveau</p>

	<p>Stille krav til overnatningssteder om at certificere bæredygtighed</p> <p>Afvikle bonusordninger med fly</p> <p>Udleje sommerhuse via fx Airbnb for at udnytte de eksisterende huse</p>	
--	--	--

Litteraturliste:

21-5 Tilgået januar 3, 2025.

<https://www.21-5.dk/>.

Booking.com Partner Hub (2024, juli 15). *Top 5 sources of trip inspiration for travelers.*

<https://partner.booking.com/en-us/click-magazine/trends-insights/top-5-sources-trip-inspiration-travelers>.

CONCITO (2023, maj 10). *En flyafgiftsmodel til gavn for klimaet.*

<https://concito.dk/udgivelser/flyafgiftsmodel-til-gavn-klimaet>.

CONCITO & Queen Mary Center (2025, februar). *Sommerhuse i Danmark: En spejling af sociale skævheder.*

DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi (2024, januar). *FERIELIV OG KLIMAHENSYN - Rapport fra en spørgeskemaundersøgelse i Danmark.*

https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_500-599/SR584.pdf.

Danmarks Statistik (2023). *Ferie- og forretningsrejser.*

<https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/erhvervsliv/overnatninger-og-rejser/ferie-og-forretningsrejser>.

Danmarks Statistik (2024). *Feriehuse.* Tilgået december 13, 2024.

<https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/erhvervsliv/overnatninger-og-rejser/feriehuse>.

Danmarks Statistik (2024). *Sommerhuse i Danmark.* Tilgået december 13, 2024.

<https://www.dst.dk/Site/Dst/Udgivelser/nyt/GetAnalyse.aspx?cid=31466>.

Dansk Kyst- Og Naturturisme – VisitDenmark (2024, juli 27). *Dansk image- og potentialeanalyse 2024.*

https://www.kystognaturturisme.dk/sites/kystognaturturisme.com/files/2024-07/Image%20og%20potentialeanalyse%20for%20Danmark%20-%20Epinion_final_v2%20-%2001.07.24.pdf.

DSB (2023). *DSB | Find din togrejse og pris.*

<https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2023/arsrapport-2023.pdf>.

DSB (2025). *Resultat før skat udgjorde i 2023 et overskud på 425 mio. kr. og DSB udbetaler udbytte på 180 mio. kr.* Tilgået januar 23, 2025.

<https://www.dsb.dk/om-dsb/presse/pressemeddelelser/resultat-for-skat-udgjorde-i-2023-et-overskud-pa-425-mio.-kr.-og-dsb-udbetaler-udbytte-pa-180-mio.-kr/>.

Fuchs, D. (2021, marts 3). *Consumption corridors | Living a good life within sustainable limits.* Taylor & Francis.

<https://www.taylorfrancis.com/books/oa-mono/10.4324/9780367748746/consumption-corridors-doris-fuchs-marlyne-sahakian-tobias-gumbert-antionietta-di-giulio-michael-maniates-sylvia-lorek-antonia-graf>.

ITF (2024, november 28). *Decarbonising Aviation: Exploring the Consequences.*

<https://www.itf-oecd.org/decarbonising-aviation>.

- Li, S.** (2017). *A Comparative Analysis of Self-Report and Psychophysiological Measures of Emotion in the Context of Tourism Advertising*. Griffith University. https://www.griffith.edu.au/__data/assets/pdf_file/0036/165798/Emotional-responses-of-tourism-advertising.pdf.
- Mattioli, G., Morton, C., & Scheiner, J.** (2021, juni 9). *Air travel and urbanity: The role of migration, social networks, airport accessibility, and 'Rebound'*. Urban Planning. <https://www.cogitatiopress.com/urbanplanning/article/view/3983>.
- Nawijn, J.** (2010, februar 10). *Vacationers Happier, but Most Not Happier After a Holiday*. PMC Home. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2837207/>.
- Næss, P.** (2019, juli). *Second home mobility, climate impacts and travel modes: Can sustainability obstacles be overcome?* <https://vbn.aau.dk/en/publications/second-home-mobility-climate-impacts-and-travel-modes-can-sustain>.
- Stubenvoll M., & Neureiter, A.** (2021). *Fight or Flight: How Advertising for Air Travel Triggers Moral Disengagement*. Environmental Communication. <https://doi.org/10.1080/17524032.2021.1899956>.
- Skifter Andersen, H., & Vacher, M.** - Center for Bolig og Velfærd (2009, november). *Sommerhuse i Danmark. Hvem har dem og hvordan bruges de?* <https://vbn.aau.dk/ws/portalfiles/portal/237377251/Sommerhuse.pdf>.
- T&E** (2025, januar 20). *Aviation industry plans for growth 'irreconcilable' with Europe's climate goals*. <https://www.transportenvironment.org/articles/aviation-industry-plans-for-growth-irreconcilable-with-europes-climate-goals>.
- TV2 Nyheder** (2024, november 21). *Danskerne Vil Være Klimavenlige – Men Særligt ét Sted Gør Det Ondt*. <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2024-11-20-danskerne-vil-vaere-klimavenlige-men-saerligt-et-sted-goer-det-ondt>.
- UNEP – UN Environment Programme** (2022, maj 19). *Enabling sustainable lifestyles in a climate emergency*. <https://www.unep.org/resources/policy-and-strategy/enabling-sustainable-lifestyles-climate-emergency>.
- VisitDenmark** (2022). *Sommerhusundersøgelse 2022*. Inspiration Til Ferie I Danmark. Sidst ændret 2022. <https://www.visitdenmark.dk/sites/visitdenmark.com/files/2023-07/Sommerhusunders%C3%B8gelsen%202022%20-%20kort%20pr%C3%A6sentation.pdf>
- VisitDenmark** (2023). *Kendskab, attraktivitet og rejselyst*. Where is Denmark? Wow...let Us Fill You In! Tilgæet december 13, 2024. <https://www.visitdenmark.com/sites/visitdenmark.com/files/2023-12/Markedsprofil%20Danmark%202023.pdf>
- VisitDenmark** (2024). *Turisternes klimaaftryk i Danmark 2019–2021*. <https://www.visitdenmark.dk/sites/visitdenmark.com/files/2024-10/Turisternes%20klimaaftryk%20i%20Danmark%202019-2021.pdf>.



CONCITO

CONCITO er en uafhængig tænketank, der formidler klimaviden og -løsninger til politikere, erhvervsliv og borgere. Vores formål er at omsætte relevant viden til klimahandling og derved accelerere den grønne omstilling både i Danmark og internationalt.
www.concito.dk · info@concito.dk