



AARSTIDERNE



CO₂-REGNSKAB FOR AARSTIDERNES KASSEFORRETNING 2015-2019

JUNI 2020

INDHOLD

3	1.0 INDLEDNING
4	1.1. Hvor kommer udledningen fra?
6	2.0 NØGLETAL
7	2.1. Flere kasser giver større samlet CO2-udledning
7	2.2. Faldende udledning pr. 1.000 kr. omsat
9	2.3. Fordeling af CO2-udledning pr. drop og pr. 1.000 kr. omsat
11	3.0. VARETRANSPORT
13	4.0. PERSONTRANSPORT
14	5.0. ENERGI
17	6.0. EMBALLAGE
22	7.0. PAPIR
24	8.0. SAMMENFATNING
27	9.0. INITIATIVER TIL AT REDUCERE VORES CO2-UDLEDNING
29	10.0. BILAG
	Bilag A – Dansk andel
	Bilag B - Transportformer
	Bilag C - Emissionsfaktorer

INDLEDNING

1.0 INDLEDNING

I Aarstiderne har miljø og klima været i fokus helt fra starten – uanset om vi er i marken, i køkkenet eller på landevejen. Virksomheden blev ganske enkelt bygget på idéen om at gøre omtanke for klima og miljø til hverdagskost og er etableret som en 100% økologisk virksomhed i 1999.

Allerede før årtusindskiftet eksperimenterede Aarstidernes medstifter Thomas Harttung med at minimere udledningen af drivhusgasser, øge kulstoflagringen og gøre jorden mere frugtbar, hvilket bl.a. førte til, at han i 2009 blev kåret til Hero of the Environment af Time Magazine. Siden Aarstidernes start har vi praktiseret en No Fly politik, der slår fast, at vi ikke køber varer, der har været ombord på en flyvemaskine. I 2015 lavede vi sammen med Concito en rapport om forskellige madvarers klimaaftryk for at blive klogere på sammenhængen mellem kost og klima. Den analyse har været vores rettesnor og har præget de beslutninger, der i Aarstiderne er taget i klima- og miljøspørgsmål.

Da FN's verdensmål blev introduceret, var vi derfor ikke i tvivl om, at mål nr.13 "Klimaindsats" skulle være et af de mål, som vi i Aarstiderne særligt ville fokusere på og bidrage til.

I mere end et årti har vi regnet på vores klimaaftryk. Det gør vi for at følge udviklingen og identificere både store og små forbedringsmuligheder og for at kunne træffe de nødvendige strategiske valg.

Denne rapport viser udviklingen i vores CO₂-udledning fra 2015 til 2019. Rapporten viser en generel stigning, når vi ser på hvor mange kg CO₂, vi udleder. I 2015 udledte Aarstiderne 4.129 ton CO₂. Det er i 2019 steget til 5.337 ton, dvs. med knap 30%. I samme periode er omsætningen steget 37% fra små 429 mio. kr. i 2015 til 586 mio. kr. i 2019. Et mere retvisende billede af udviklingen er derfor at se på, hvor meget CO₂ vi udleder, hver gang vi omsætter for 1.000 kr. Her ses et fald på 5% fra 2015 til 2019.



GLOBAL OPVARMNING OG CO₂-ÆKVIVALENTER:

CO₂ – også kaldet kuldioxid eller carbondioxid – spiller en helt central rolle i den globale opvarmning. Tilstedeværelsen af CO₂ i atmosfæren bevirker nemlig, at atmosfæren "holder på varmen", da den blokerer Jordens varmeudstråling. I stedet bliver en del af varmen sendt tilbage til jordoverfladen igen, og det er heri drivhuseffekten består. En for høj koncentration af CO₂ i atmosfæren får temperaturen til at stige mere end godt er, og resultatet er global opvarmning.

Det er dog ikke kun CO₂, der bidrager til den globale opvarmning. Det er der også andre drivhusgasser der gør som fx metan, lattergas og freon. Imidlertid bidrager de forskellige gasser ikke lige meget til drivhuseffekten, og derfor måler man gassernes bidrag i såkaldte CO₂-ækvivalenter (CO₂e). F.eks. påvirker udledningen af 1 kg metan den globale opvarmning lige så meget som 25 kg CO₂. Derfor siger man, 1 kg metan er lig med 25 kg CO₂-ækvivalenter, mens freon er oppe på hele 1300 CO₂-ækvivalenter. Ved at bruge CO₂-ækvivalenter som måleenhed kan man bedre sammenligne, hvor meget de forskellige gasser forurener i forhold til hinanden.

I denne rapport er alle udregninger baseret på CO₂-ækvivalenter. For at sikre et fagligt solidt grundlag for CO₂-beregningerne samarbejder vi med Den grønne Tænk tank CONCITO, som har leveret de CO₂ emissionsfaktorer, der benyttes til beregning af CO₂-ækvivalent (CO₂e) udledningen fra de enkelte områder (se bilag C). Stor tak til videnschef Torben Chrintz for denne uvurderlige bistand. Udregningerne af CO₂e-udledningen er estimeret for en 5 års periode (2015-2019). I stedet for at bruge den tekniske term CO₂e-udledning, så taler vi i rapporten om "CO₂-udledning eller CO₂ aftryk" som et synonym for CO₂e-udledning for at lette læsningen.

INDLEDNING

1.1. HVOR KOMMER UDLEDNINGEN FRA?

I rapporten ser vi på følgende kilder til CO₂-udledning:

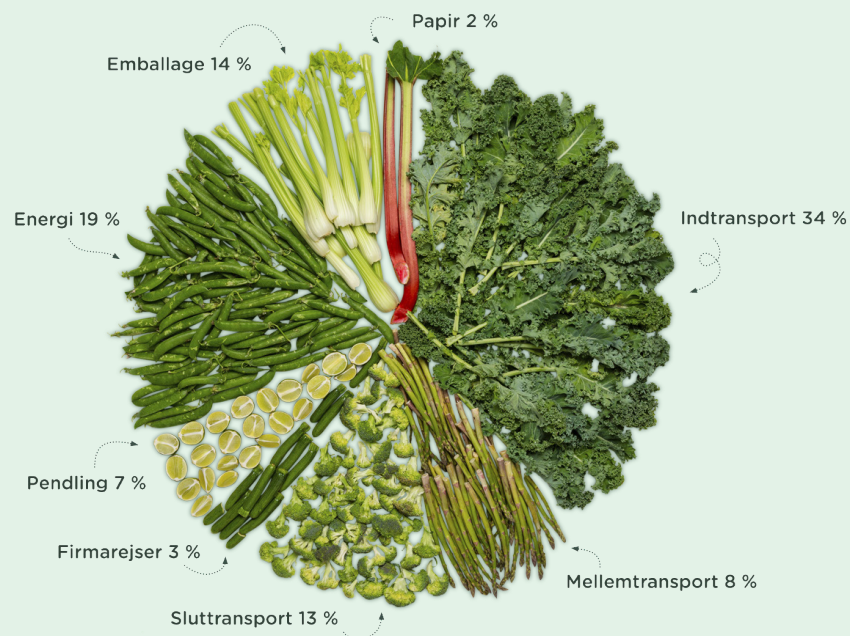
- Indtransport (varens vej fra leverandør til vores pakkeri på Barritskov v. Vejle)
- Mellemtransport (fra pakkeriet på Barritskov til vores lokale terminaler)
- Sluttransport (fra den lokale terminal til kundens dør)
- Energi (el, agrodiesel og olie, gas og kølemiddel)
- Emballage (flamingo, inliner, plastikbægre, flowpack plast, absorbent og diverse emballage)
- Papir (tryksager som f.eks. nyhedsbreve, opskrifter og kopipapir samt aktiveringskampagner)
- Pendling (personbil eller offentlig transport)

- Firmarejser (firmabiler, kørsel i egen bil, tog, fly og overnatninger)

I den forbindelse er det vigtigt at understrege, at vores målinger gælder det CO₂-aftryk, der udledes fra vi henter en vare hos en leverandør, til kasserne lander på kundens dørtrin. Den CO₂, der udledes i selve produktionen af varen, dvs. på marken, i stalden, i drivhuset, på mejeriet, i grønsagspakkeriet, på møllen osv. er ikke medtaget. Hvad angår emballage har vi medtaget den emballage, vi selv pakker i, hvorimod den emballage vores leverandører bruger, hvis de f.eks. leverer gulerødder til os i en pose, ikke indgår i beregningerne.

Figuren nedenfor viser, hvor stor en andel af Aarstidernes samlede CO₂-udledning, de forskellige kilder står for.

Figur 1: Procentfordeling af forskellige kilders CO₂-udledning år 2019



Det fremgår tydeligt, at varetransporten er den absolut tungeste post i vores CO₂-regnskab. Tilsammen udgør indtransport, mellemtransport og sluttransport 55% af vores samlede udledning. Hvis persontransport i form af firmarejser og pendling lægges oveni, kommer udledningen fra transport helt op på 65% - altså to tredjedele af

vores samlede udledning. En anden forholdsvis stor post er udledningen fra vores energiforbrug i form af el, gas, diesel/olie og kølemiddel, der står for næsten 20% af vores samlede CO₂-udledning. Brug af emballage står for næsten 14% af udledningen, mens papirforbruget tegner sig for under 2%.

A vertical wooden pole is the central element. A clear glass bottle is tied to it with light-colored twine. The bottle is partially filled with water and contains several flowers: a large orange-red dahlia at the top, a pink dahlia in the middle, and a magenta dahlia at the bottom. The twine is wrapped around the pole and the bottle in a crisscross pattern, with some frayed ends hanging down. The background is a clear, light blue sky.

SIDEN AARSTIDERNES
START HAR VI PRAKTISERET
EN NO FLY POLITIK, DER
SLÅR FAST, AT VI IKKE
KØBER VARER, DER HAR
VÆRET OMBORD PÅ
EN FLYVEMASKINE.

NØGLETAL

2.0 NØGLETAL

For at komme lidt længere ned i tallene bag den ovenstående figur, viser tabel 1 udviklingen i

total kg CO2 udledt fra de forskellige kilder i årene 2015-2019 samt fordelingen af disse.

Tabel 1: Varetransport, persontransport, energi, emballage og papirs bidrag til kg CO2 for 2015-2019 samt procentandel for hver post.

2015-2016	2015 Kg CO2	%	2016 Kg CO2	%	
Indtransport	1.428.179	34,6%	1.808.231	35,7%	
Mellemtransport	281.161	6,8%	371.905	7,3%	
Sluttransport	773.139	18,7%	907.193	17,9%	
Firmarejser	113.846	2,8%	144.357	2,8%	
Pendling	207.845	5,0%	251.429	5,0%	
Energi	851.199	20,6%	1.069.569	21,1%	
Emballage	431.268	10,4%	451.713	8,9%	
Papir	42.205	1,0%	64.141	1,3%	
Total	4.128.841	100,0%	5.068.538	100,0%	
2017-2019	2017 Kg CO2	%	2018 Kg CO2	%	2019 Kg CO2
Indtransport	1.974.892	35,5%	2.209.396	38,6%	1.810.354
Mellemtransport	486.989	8,7%	503.306	8,8%	436.713
Sluttransport	1.033.559	18,6%	737.317	12,9%	683.838
Firmarejser	188.231	3,4%	173.985	3,0%	156.232
Pendling	299.025	5,4%	356.755	6,2%	378.883
Energi	993.740	17,8%	1.082.211	18,9%	1.053.181
Emballage	508.922	9,1%	572.529	10,0%	730.666
Papir	83.276	1,5%	83.424	1,5%	87.604
Total	5.568.634	100,0%	5.718.923	100,0%	5.337.471

Det fremgår af tabellen, at den procentvise fordeling ligger nogenlunde stabilt med enkelte forskydninger undervejs. I 2019 er procentandelen fra emballage, energi og pendling steget ift. 2018, mens den er faldet for vores indtransport.

Ligeledes er total kg CO2 udledt steget over årene, trods faldet i 2019. Det er en naturlig konsekvens af Aarstidernes vækst, hvilket beskrives nærmere i følgende afsnit.

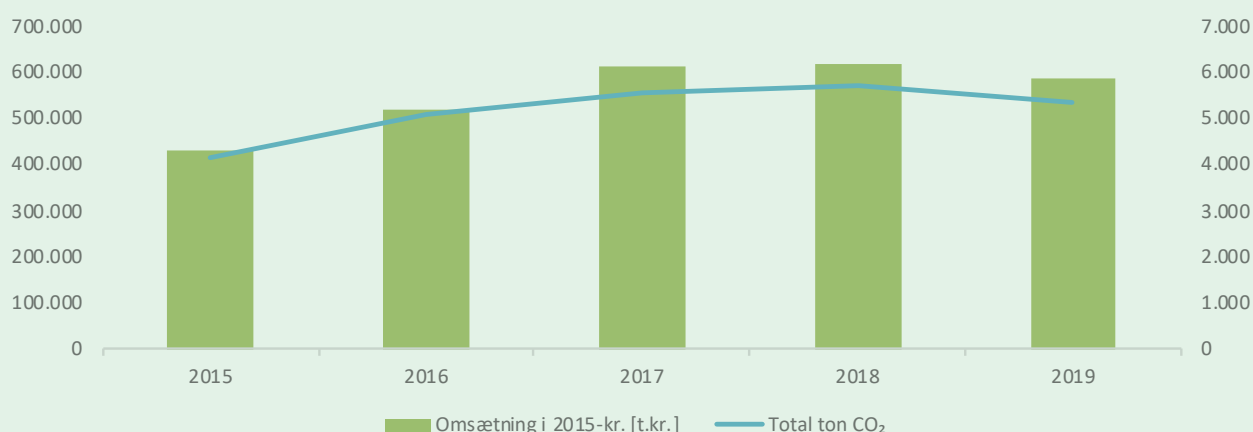
NØGLETAL

2.1. FLERE KASSER GIVER STØRRE SAMLET CO2-UDLEDNING

Vi har gennem de sidste mange år oplevet stor interesse for vores måltidskasseløsninger, men flere kunder og solgte kasser betyder også, at vores samlede CO2-udledning stiger. Vi bliver flere medarbejdere, henter flere varer hjem,

kører flere kilometer, bruger mere energi og emballage, printer flere opskrifter, pakker flere kasser i et stadigt større pakkeri, har øget behov for kølefaciliteter osv. Figuren nedenfor viser tydeligt, at vores totale CO2-udledning vokser og falder i takt med omsætningen.

Figur 2: Omsætning sammenholdt med total kg CO2 udledt



Kunsten er naturligvis at minimere CO2-udledningen samtidig med, vi vokser. Vi viser i resten af rapporten den relative udvikling udtrykt ved CO2-udledning pr. drop (et drop = ét stop hos en kunde), og især for hver 1.000 kr., vi omsætter for, da det giver det klareste billede af udviklingen over årene.

Når vi i denne rapport måler vores CO2-udledning, er der derfor fire parametre der går igen i vores måde at måle på:

- Total kg CO2 udledt
- Procent af den samlede CO2-udledning
- CO2 pr. drop
- CO2 pr. 1.000 kr. omsat

KUNSTEN
ER NATURLIGVIS
AT MINIMERE CO2-
UDLEDNINGEN
SAMTIDIG MED,
VI VOKSER.

2.2. FALDENDE UDLEDNING PR. 1.000 KR. OMSAT

Fordelingen af vores samlede CO2-udledning er vist i figur 1 og tabel 1. Tabellen nedenfor giver et første overblik over de øvrige parametre – hhv. total ton CO2, samt kg CO2 pr. drop og pr. 1.000 kr. omsat (målt i 2015-kroner).

NØGLETAL

Tabel 2: Oversigt med omsætningstal i 2015 kr., total ton CO2 udledt, kg CO2 pr. drop samt kg CO2 pr. 1.000 kr. omsat (2015 kr.) fra 2015-2019. Desuden et indeks, der viser den relative udvikling.

Omsætning og CO2-udledning	2015	2016	2017	2018	2019
Omsætning i 2015-kr. [t.kr.]	428.747	521.152	611.302	617.575	586.286
Indeks (omsætning ift. 2015 omsætning)	100	122	143	144	137
Total ton CO2	4.129	5.069	5.569	5.719	5.337
Indeks (udvikling af total kg CO2)	100	123	135	139	129
kg CO2 pr. drop	3,25	3,40	3,28	3,32	3,34
Indeks (udvikling af kg CO2 pr. drop)	100	105	101	102	103
kg CO2 pr. 1000 kr. omsat	9,63	9,73	9,11	9,26	9,10
Indeks (udvikling af kg CO2 pr. 1000 kr.)	100	101	95	96	95

Som beskrevet er der en stærk sammenhæng mellem vores omsætning og den totale mængde CO2, vi udleder (se figur 2). I 2015 omsatte vi for knap 429 mio. og udledte 4.129 ton CO2, mens vi i 2019 omsatte for 586 mio. og udledte 5.337 ton CO2. Mens omsætningen er steget 37% i løbet af de sidste fem år, er CO2-udledningen steget med 29%. Det viser, at der er visse fordele ved at gå op i skala og levere til flere kunder. Når omsætningen stiger, kan vi bruge vores pakkeri, distribution og øvrige faciliteter optimalt. Det bidrager med en klar ressourcebesparelse.

Hvorvidt faldet i 2019 er udtryk for stordriftsfordele er svært at sige, da der også i perioden er gjort mange tiltag for at reducere udledningen.

Tabel 2 viser, at udviklingen i udledt CO2 pr. drop ligger nogenlunde stabilt over årene. Her ses en lille stigning i forhold til 2018, hvilket bl.a. skyldes, at vi i 2019 har solgt flere kasser til 1 person, hvilket øger udledningen pr. drop.

At der generelt ses en nedgang i CO2-udledning i perioden 2015-2019, viser sig, når vi ser på, hvor mange kg CO2 vi udleder pr. 1.000 kr. omsat. Hvor vi i 2015 udledte 9,63 kg CO2, hver gang vi omsatte for 1.000 kr., så udledte vi i 2019 i stedet 9,10 kg CO2, hvilket svarer til et fald på 5%.

**HVOR VI I 2015
UDLEDTE 9,63 KG CO2,
HVER GANG VI OMSATTE
FOR 1.000 KR., SÅ
UDLEDTE VI I 2019 I
STEDET 9,10 KG CO2,
HVILKET SVARER TIL
ET FALD PÅ 5%.**

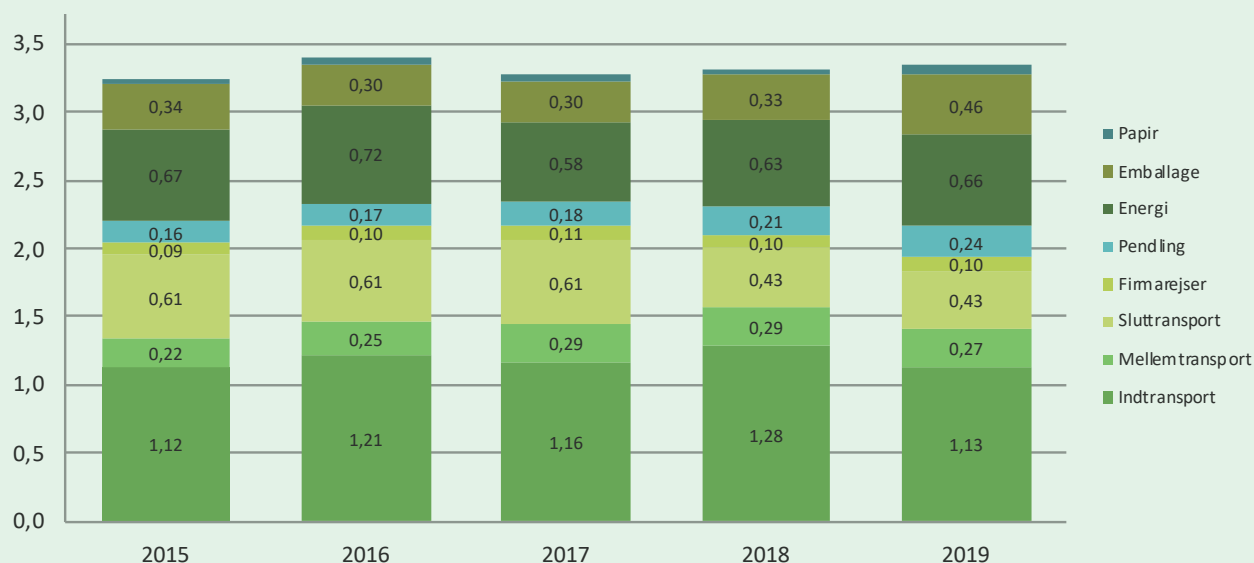
Stigningen fra 2017 til 2018 skyldes bl.a., at vi i starten af 2018 åbnede vores Grønne Værksted, der er en produktionsenhed, hvor vi laver komponenter til måltidskasserne som ternet, snittet og hakket grønt, toppings, salatblandinger m.m. Det har givet mere aktivitet, flere maskiner og et større forbrug af egen emballage, da komponenterne pakkes hos os selv. Dvs. pakning, der tidligere blev foretaget hos andre, er flyttet ind hos Aarstiderne. Derudover har vi i 2018 haft behov for at udvide områderne med kølefaciliteter, hvilket også koster på klimakontoen.

NØGLETAL

2.3. FORDELING AF CO₂-UDLEDNING PR. DROP OG PR. 1.000 KR. OMSAT

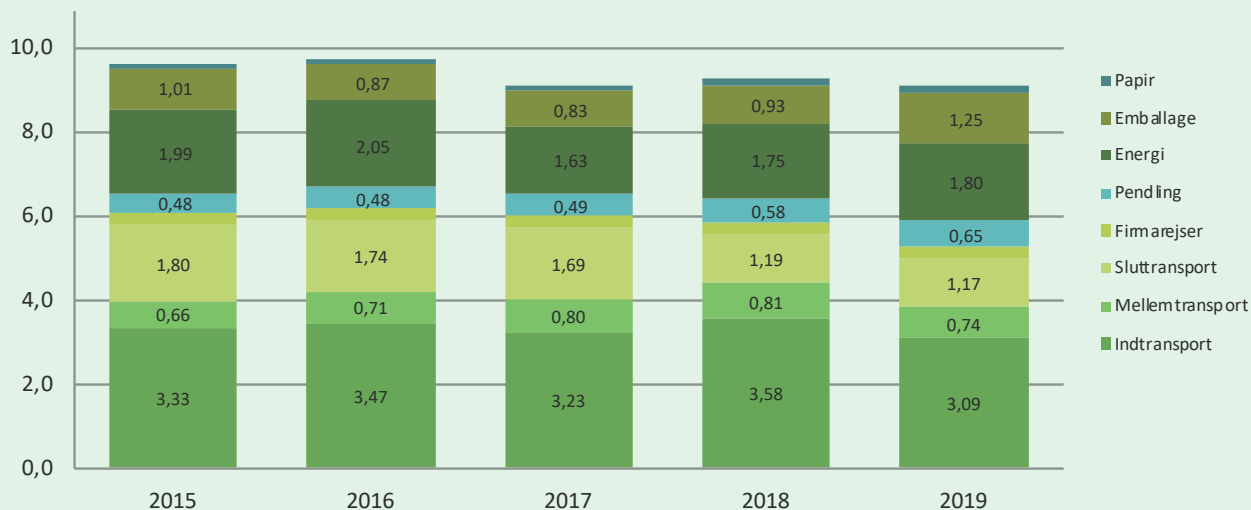
I de næste figurer ser vi igen nærmere på, hvor-dan CO₂-udledningen fordeler sig på de forskellige kilder. Her ser vi på, hvor mange kg CO₂, de forskellige kilder står for målt pr. drop og derefter pr.1.000 kr. omsat.

Figur 3: Forskellige kilders udledning målt i kg CO₂ pr. drop



Generelt er der ikke tale om de store forskydninger over årene. Mest iøjnefaldende er, et fald i indtransport samt en stigning i emballage, hvilket vi vender tilbage til. Pendling er steget støt, da vi er blevet flere ansatte, mens udledningen fra energiforbrug toppede i 2016, da pakkeriet blev udvidet. Hver af disse kilder til CO₂-udledning bliver beskrevet nærmere i det følgende, men først skal vi se fordelingen pr. 1.000 kr. omsat.

Figur 4: Forskellige kilders udledning målt i kg CO₂ pr. 1.000 kr. omsat



NØGLETAL

CO₂-udledningen pr. 1.000 kr. omsat viser overordnet et fald i perioden 2015-2019. I forhold til 2018 ser vi i 2019 en stigning, hvad angår emballage, energi og pendling, og et fald i ind- og mellemtransport. For indtransporten skyldes det nok, at vi har skullet hente færre varer hjem fra Sydeuropa.

Det mest markante i 2019 er stigningen i udledning fra emballage, som skyldes vores stigende aktiviteter i Det Grønne Værksted samt at vi modtager flere varer i store partier, som vi selv pakker. Begge dele er udtryk for, at vi har hjemtaget eller indfaset opgaver, der ellers foregik hos vores leverandører.



VI HAR GENNEM
DE SIDSTE MANGE ÅR
OPLEVET STOR INTERESSE
FOR VORES MÅLTIDSKASSE-
LØSNINGER, MEN FLERE KUNDER
OG SOLGTE KASSER BETY-
DER OGSÅ, AT VORES SAMLEDE
CO₂-UDLEDNING STIGER.

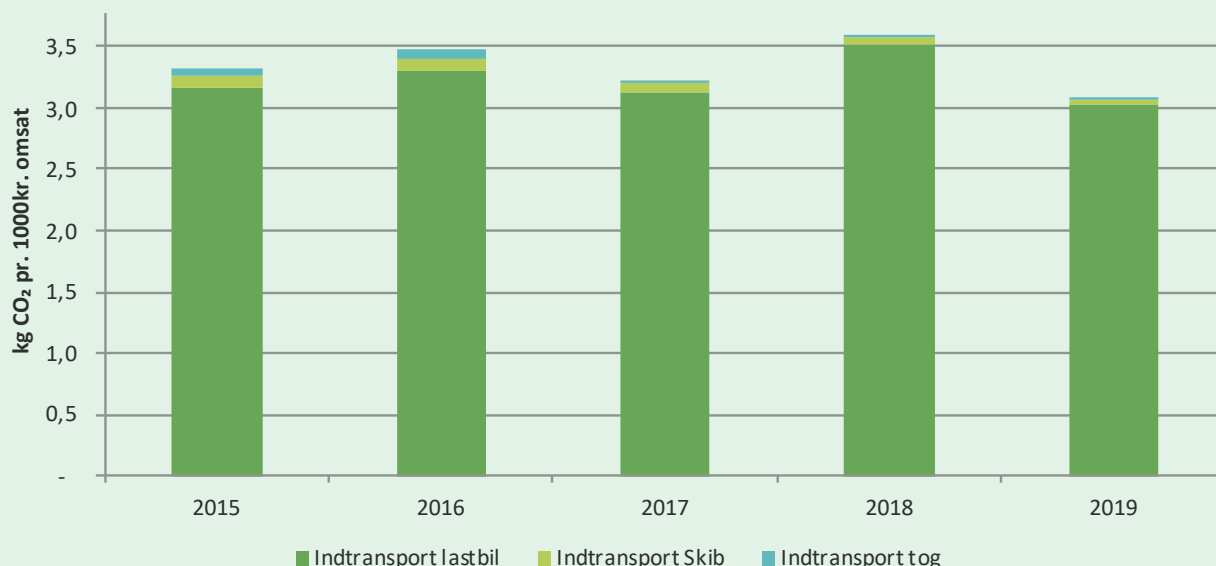
VARETRANSPORT

3.0. VARETRANSPORT

Her i rapporten skelner vi mellem varetransport og persontransport. Varetransporten er opdelt i indtransport, mellemtransport og sluttransport. Persontransporten dækker firmarejser og pendling, som står for en langt mindre andel.

Figur 5 viser udviklingen i vores indtransport gennem de sidste fem år. Når vi skal have varerne fragtet fra vores leverandører i Danmark og udlandet til vores pakkeri i Barritskov, foregår det med lastbil, skib eller tog.

Figur 5: Indtransport med hhv. lastbil, skib og tog – udledning af kg CO₂ pr. 1.000 kr. omsat



DEN FORHOLDSVIS LILLE UDLEDNING FRA SKIBSTRANSPORT SES TYDELIGT I FIGUR 5, HVILKET LIGELEDDES FORKLARER, HVORFOR DEN EKSOTISKE FRUGT I KASSERNE LANGT FRA ER DEN STØRSTE KLIMASYNDER.

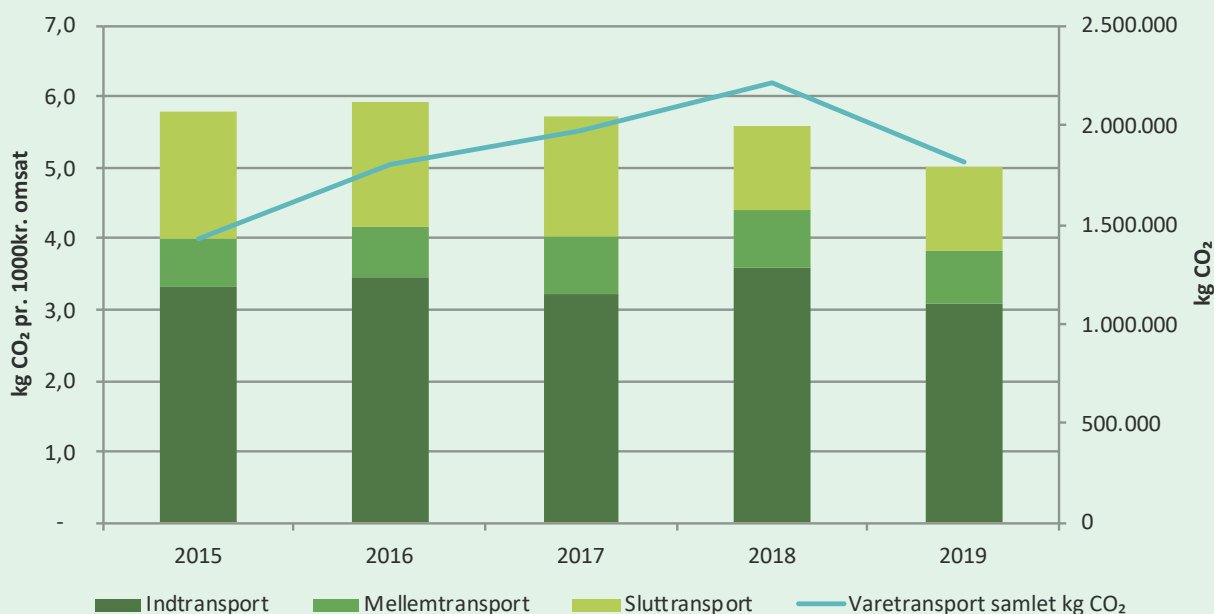
Som det tydeligt ses i figuren, er det fragten med lastbil, der står for langt den største udledning. Selve transportformen har stor indflydelse på CO₂-aftrykket (se bilag B om transportformer og bilag C om emissionsfaktorer). Transport med lastbil udleder 0,107 kg CO₂ pr. ton*km, hvori- mod skibstransport kun udleder 0,00243 kg CO₂ pr. ton*km. Derfor kan det være CO₂-besparende at hente varer, der er produceret tæt på havneområder i Den Dominikanske republik eller Argentina, fremfor at køre dem med lastbil fra f.eks. Syditalien (skibstransport fra Argentina har omtrent samme udledning som lastbiltransport fra Nantes i Frankrig – se bilag B om transportformer). Den forholdsvis lille udledning fra skibstransport ses tydeligt i figur 5, hvilket ligeledes forklarer, hvorfor den eksotiske frugt i kasserne langt fra er den største klimasynder.

VARETRANSPORT

I årene 2015-2017 brugte vi fragt med godstog fra Verona i Italien, da tog udleder langt mindre CO₂ end den samme tur udelukkende kørt med lastbil (se bilag B om transportformer). Da der desværre har været store anlægsarbejder på strækningen, har det i en periode ikke været et realistisk alternativ, men brugen af godstog er dog for nylig genoptaget. Indtransporten er i 2019 på sit laveste niveau udtrykt pr 1.000 kr. i den femårige periode.

Figur 5 handler udelukkende om indtransporten. Figur 6 viser forskydningerne mellem indtransport, mellemtransport og sluttransport over årene. Ser vi på, hvor mange kg CO₂ de tre transportkategorier hver især bidrager med pr. 1.000 kr. omsat, bliver det atter tydeligt, at indtransporten er den største post.

Figur 6: Udvikling i kg CO₂ fra varetransport pr. 1.000 kr. omsat (2015 kr.)



Indtransportens bidrag til CO₂-udledningen har været stigende fra 2017 til 2018 men er faldet igen i 2019. Mellemtransporten ligger stabilt, og udledning fra sluttransport er faldet. Det skyldes, at vi bl.a. på grund af den meget tørre sommer i Danmark har hentet flere varer fra udlandet i 2018. I 2019 er andelen af danske kød- og grønt varer steget igen (se bilag A), hvilket reducerer udledningen fra indtransporten.

Sluttransporten beregnes ved, at vores vognmænd måler deres kørselsmønster i en udvalgt periode, så vi kan regne ud, hvor mange kilometer, der køres med hver kasse/eller for hver kunde. Det blev gjort i 2015. Disse tal er benyttet til beregning af slutdistribution i perioden 2014-17. I 2018 blev der lavet en ny registrering, der er benyttet til beregningerne i 2018 og -19. I de

senere år er der arbejdet med øget ruteoptimering, torsdag er nu udfaset som leveringsdag, vi kører meget mere om natten, hvor der er mindre trafik, og først og fremmest leverer vi mange flere kasser, så der er kortere mellem kunderne. Den metode gør, at det pæne fald i udledning fra sluttransport fra 2017 i virkeligheden dækker over en udvikling, der er sket gradvis siden 2015. For at undgå sådanne "hop" i beregningen af sluttransporten, bør vi fremover registrere vognmændenes kørselsmønster hyppigere.

Figuren viser, at selvom vi samlet set har udledt mere CO₂ fra varetransport over årene som en konsekvens af det øgede salg (jf. grafen), så er vores CO₂-udledning reduceret, når vi kigger på CO₂-udledningen pr. 1.000 kr. omsat.

PERSONTRANSPORT

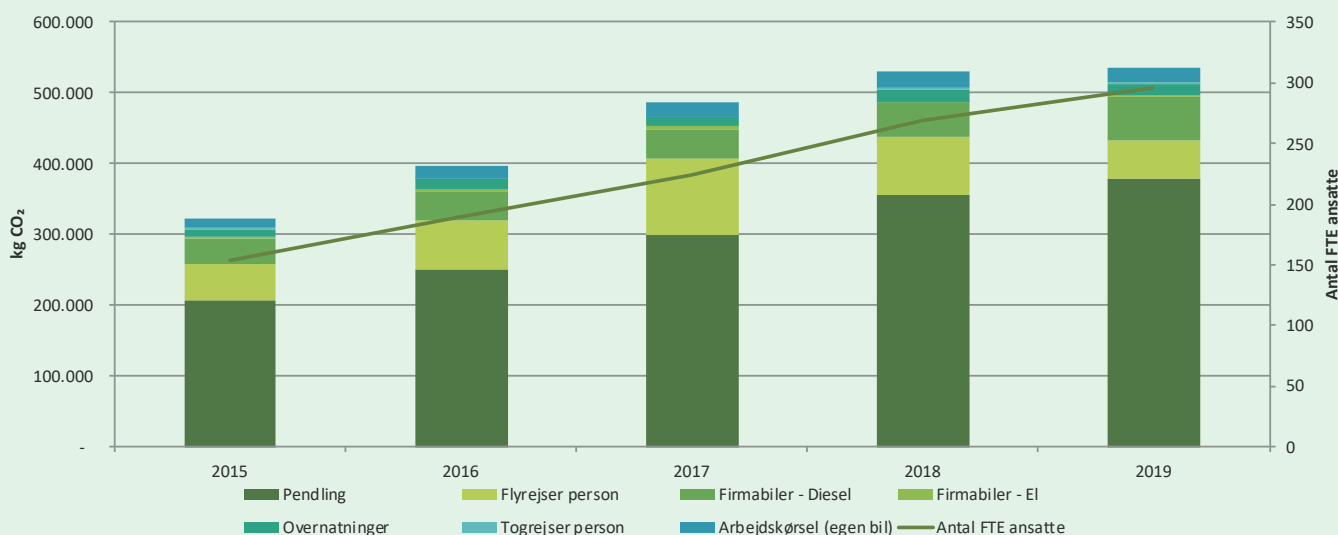
4.0. PERSONTRANSPORT

I modsætning til varetransporten er det ved persontransport medarbejdere og ikke varer, der fragtes. Persontransport dækker bl.a. pendling, der er den daglige tur, medarbejderne tager til og fra arbejde. Vi har i en spørgeskemaundersøgelse foretaget i 2015 og igen i 2018, spurgt medarbejderne, hvor langt de har til arbejde, og hvordan de kommer dertil (med dieselbil, benzinbil, fælleskørsel, offentlig transport eller cykel/gang). Herefter har vi ganget antallet af medarbejdere med det gennemsnitlige transportmøn-

ster. CO₂-udledningen fra pendling stiger derfor proportionalt med antallet af medarbejdere, hvilket tydeligt illustreres i figur 7.

Persontransport dækker også de fly-, togrejser og overnatninger, medarbejdere foretager ifm. forretningsrejser og møder. Arbejdskørsel i egen bil eller firmabil, som ligger udover den daglige pendling, er ligeledes medregnet.

Figur 7: Kg CO₂ udledt fra persontransport og overnatninger



KRAVENE TIL
FIRMABILER ER
BLEVET SKÆRPET, SÅ
NYE AFTALER FREM-
OVER BLIVER MED
EL-, HYBRID- ELLER
ANDRE ALTERNATIVE
DRIVMIDLER.

Set i det store billede fylder pendling og firma-rejser henholdsvis 7% og 3% af den samlede CO₂-udledning for 2019 (Se figur 1). Fra 2018 til 2019 er udledningen fra pendling steget, hvor vi er gået fra 269 til 296 fuldtidsansatte.

Til gengæld ses en reduktion af udledningen fra flyrejser på trods af det øgede antal medarbejdere, da vi bevidst har forsøgt at minimere længde og antal af flyrejser og desuden øget brugen af tog. Kravene til firmabiler er blevet skærpet, så nye aftaler fremover bliver med el-, hybrid- eller andre alternative drivmidler.

ENERGI

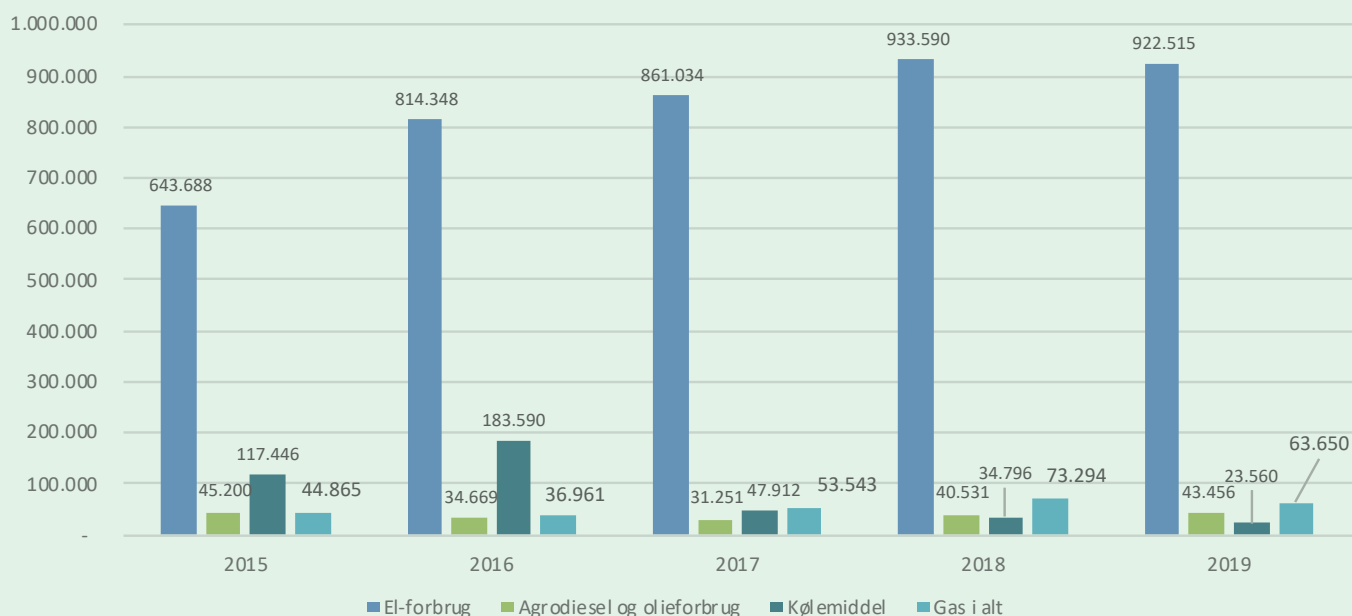
5.0. ENERGI

Næst efter varetransport er energi den post i CO2 regnskabet, der fylder mest, da knap 20% af vores udledning kommer herfra (se figur 1).

Energi dækker elforbruget på vores forskellige matrikler, agrodiesel (til landbrugsmaskiner)

og olieforbrug til et oliefyr, der overtager, når vores flisfyr er ude af drift. Under energi hører også kølemidler til vores køleanlæg samt den natur- og flaskegas, vi bruger til opvarmning, trucks og køkken.

Figur 8: Kg CO2 udledt fra energi



Figur 8 viser, at den samlede CO2-udledning fra vores energiforbrug har været jævnt stigende i perioden 2015 til 2019. Her tegner el-forbruget sig for den langt største post, da vi bruger meget el til at holde varerne kolde på pakkeriet og på vores terminaler, hvor de pakkede kasser befinder sig, indtil de bringes ud. Stigningen i elforbrug skyldes således, at vi sælger flere varer og derfor har behov for at køle flere kvadratmeter lager. CO2-udledningen fra kølemidler er meget afhængig af, om der har været behov for at fylde nye kølemidler på anlæggene. I 2016 fik vi påfyldt kølemidler til et nyt køleanlæg på Barritskov.

Vores køleanlæg kørte tidligere overvejende på freon, men da freon har en høj emissionsfaktor (jf. bilag C - emissionsfaktorer) udskiftede vi i slutningen af 2017 og starten af 2018 en stor del af anlæggene, så de i stedet kører på CO2.

VI HAR KIGGET PÅ MULIGHEDER FOR AT FORBEDRE VORES LEVERANCER PÅ EL-OMRÅDET OG HAR INDGÅET EN AFTALE OM LEVERING AF GRØN STRØM FRA 2020.

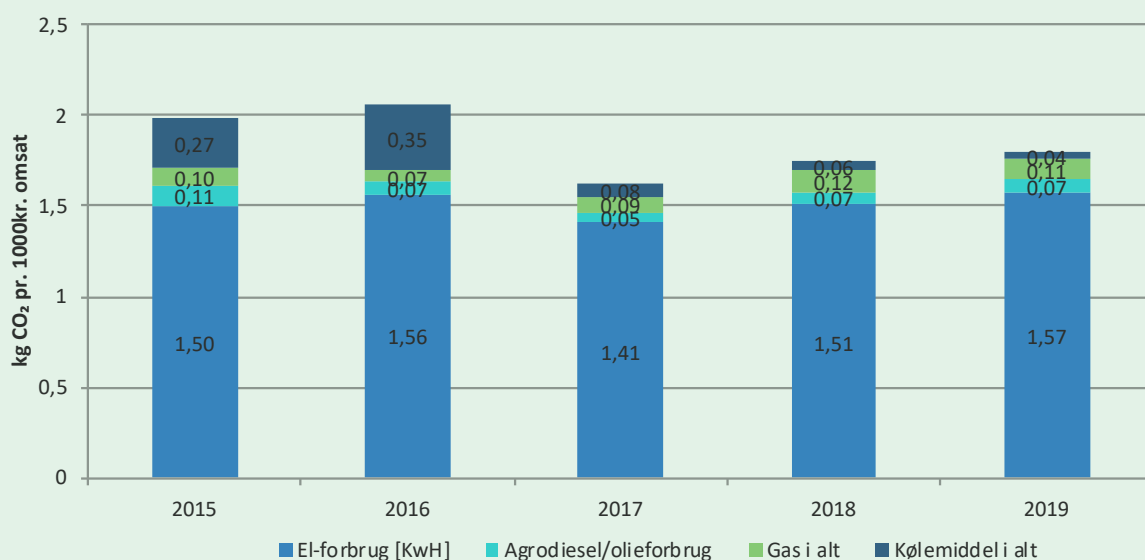
ENERGI

Udledningen fra brug af gas er steget lidt de senere år, da vi bruger mere gas til opvarmning. På trods af, at den samlede udledning fra energi over årene stiger i takt med udvidede lager- og kølefaciliteter, så ser billedet anderledes ud, når vi måler CO₂-udledningen fra energi pr. 1.000 kr. omsat.

Her ses en nedadgående tendens – dog med en let stigning fra 2017 til 2019 grundet det stigende el-forbrug.

Vi har kigget på muligheder for at forbedre vores leverancer på el-området og har indgået en aftale om levering af grøn strøm fra 2020.

Figur 9: kg CO₂ pr. 1.000 kr. omsat fra el, agrodiesel/olie, gas og kølemidler



CO₂ SOM KØLEMIDDEL:

CO₂ er faktisk et af de oprindelige kølemidler, der blev brugt i stor udstrækning fra slutningen af det 19. århundrede, men som blev udfaset ved fremkomsten af de syntetiske kølemidler omkring 2. verdenskrig. Da det blev klart, at de fluorholdige CFC-kølemidler havde en ødelæggende effekt på ozonlaget, og at de afløsende HCFC- og HFC-kølemidler bidrog til den globale opvarmning, var der igen interesse for CO₂ som kølemiddel.



EMBALLAGE

6.0. EMBALLAGE

Som nævnt har der kun været mulighed for at inkludere den emballage, vi selv bruger, i denne rapport. Den emballage, vores leverandører bruger, når de leverer blåbær til os i små æsker eller gulerødder i poser, indgår ikke i beregningerne.

Vi arbejder konstant på at reducere mængden af emballage, men skal samtidig sikre, at varen når frisk frem til kunderne, hvilket kræver flere forskellige typer af emballage – se nedenstående der viser de emballagetyper, vi bruger mest.

Vores mest brugte emballagetyper



Trækasse med inliner



Flamingokasse



Papbakker i genbrugspulp



Flowpack poser



Bøjlepose



Bægre i plastik



Absorbent

Udover den grå flamingokasse, der særligt i de varme måneder indeholder en absorbent (sugemåtte), så anvender vi en såkaldt inliner, der er den store plastpose der samler varerne i trækassen og samtidig holder fugten inde og sollys og skadedyr ude.

Nede i kassen finder man ofte vores flowpack poser. Det er de små transparente poser med f.eks. couscous, ris og nødder. Vi får varerne leveret i løs vægt og pakker dem selv i portionsstørrelser. De er naturligvis til for at undgå sammenblanding af forskellige produkter, og fordi løse linser eller gryn i kassen ville være noget værre rod.

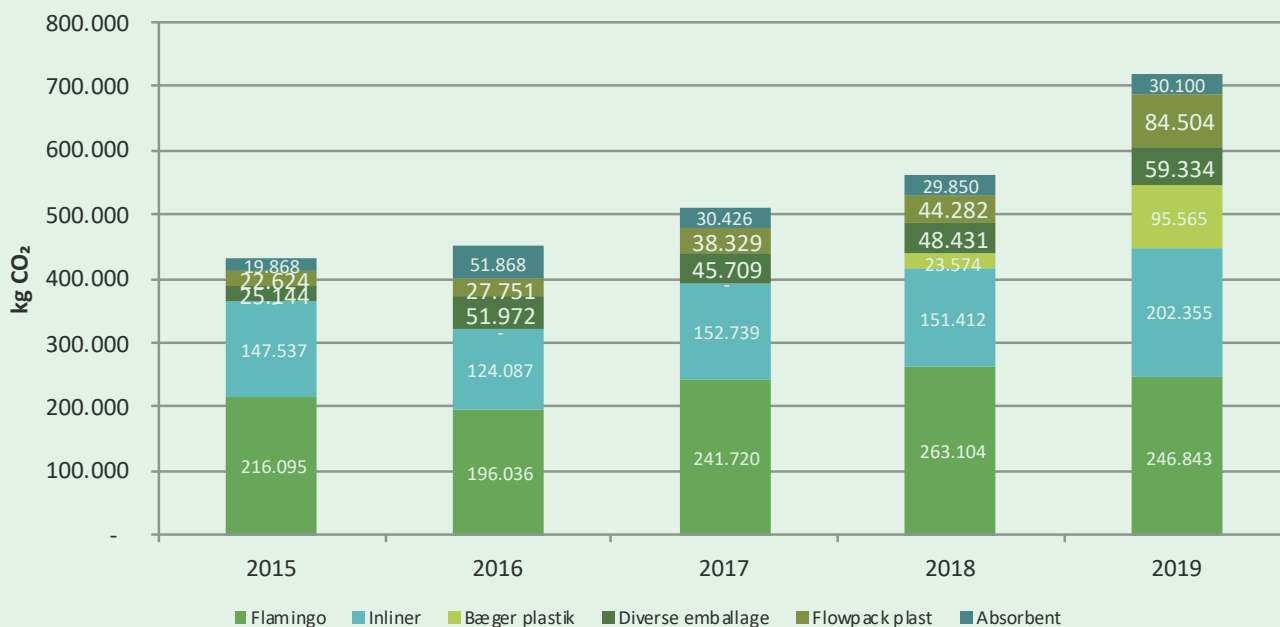
Bægre i plastik er primært de bølter, vi benytter i Det Grønne Værksted, f.eks. til vores blandinger med snittet grønt.

En del frugt og grønt får vi leveret i store kasser, så vi selv kan pakke dem friske og i de rette portioner. De pakkes i såkaldte bøjleposer, der hører under kategorien diverse emballage. Under kategorien diverse emballage indgår også de brune papirposer, som kunderne møder, hvis de f.eks. bestiller en frugtpose, en pose peberfrugter eller andre varer udover måltidskassen, samt de papbakker der f.eks. bruges til tomater og er lavet af genbrugspulp.

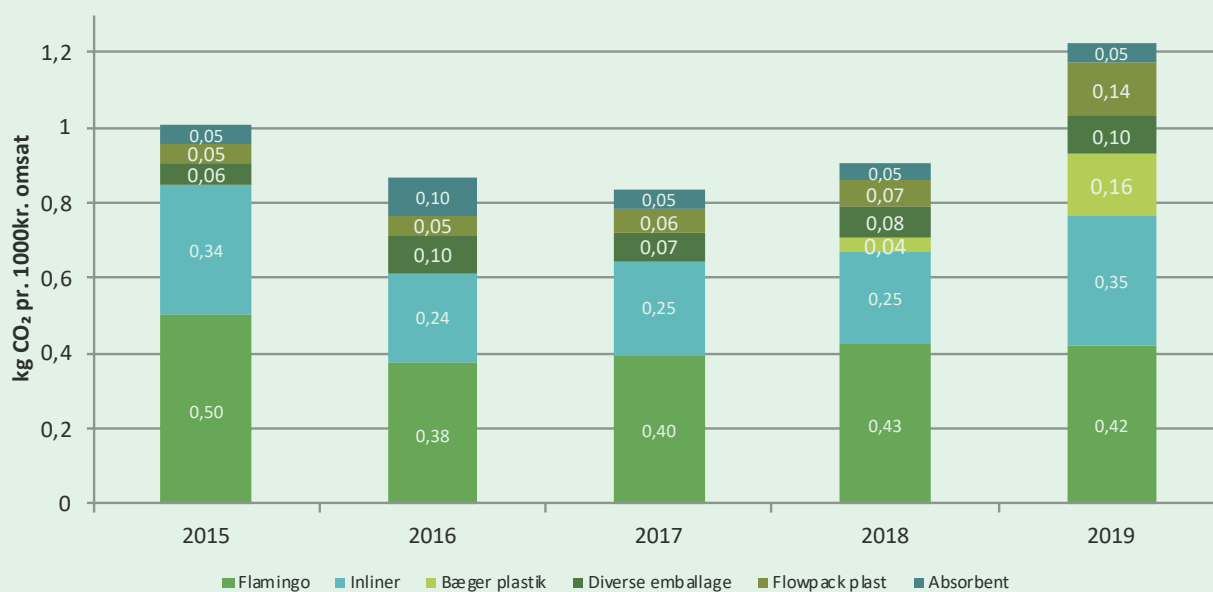
Figur 10 og 11 viser total kg CO₂ udledt fra vores emballage, samt hvor meget CO₂ emballagen har stået for pr. 1.000 kr. omsat.

EMBALLAGE

Figur 10: Kg CO₂ udledt fra emballage



Figur 11: Kg CO₂ pr. 1.000 kr. omsat fra emballage



EMBALLAGE

Det ses i figur 10, at den totale CO2-udledning fra emballage er steget fra 2015 til 2018 som følge af en stigende omsætning. Fra 2018 til 2019 er udledningen imidlertid steget både målt i total kg CO2 udledt og i udledningen pr. 1.000 kr. omsat på trods af et fald i omsætningen. Det kan umiddelbart virke underligt, eftersom vi i samme periode har haft stort fokus på bedre ressourceudnyttelse og på at reducere emballageforbruget. Imidlertid dækker tallene her over flere bevægelser:

- Vi pakker en større del af vores kasser til 1- og 2-personers husstande, hvilket giver øget emballageforbrug.
- Vi får flere varer hjem uindpakket i store parti er (bulk) (især sårbare varer som krydderurter, spinat og bønner), som vi pakker selv for at kunne bruge mindre plastmængder og for bedre at kunne styre holdbarheden. Som beskrevet tidligere, er det kun de varer, vi selv pakker, der indgår i vores CO2 regnskab. Derfor får vi en større udledning, når vi hjemtager pakkeopgaver, selvom vi netop gør det for at minimere mængden af emballage i kasserne.
- Pakningen af varer i Det Grønne Værksted trækker i samme retning. Det giver os øget emballage, men ellers ville varerne være blevet pakket andre steder.

Af de tiltag vi har gjort de sidste to år for at minimere mængden af emballage kan nævnes følgende:

- Efter grundige forsøg med holdbarheden har vi fjernet plastik fra bl.a. broccoli, agurker og tomater hos vores faste leverandører. Det hænder dog, at disse varer stadig kommer i plast, når vores faste leverandører ikke kan levere, og vi derfor må finde varerne andet steds.
- Flere varer, der før kom i poser fra leverandøren, ankommer nu til vores pakkeri i bulk, så vi selv kan bundte dem med en elastik eller lægge dem løse i kassen.
- Når vi selv pakker råvarer i portionsstørrelser (fx ris, bulgur eller ærteskud), bruger vi så lille og så tynd en pose som muligt. På nogle af disse poser har vi reduceret brugen af plast med op til 50%.



SAMLET SET SKER DER
DET PARADOKSALE, AT VI
AKTIVT HAR REDUCERET
EMBALLAGEFORBRUGET
OG MÆNGDEN AF EM-
BALLAGE, SOM KUNDEN
MODTAGER, MENS VORES
CO2-UDLEDNING FRA
EMBALLAGE ER STEGET
HER I REGNSKABET.

- Vi har valgt at emballere det snittede grønt fra vores eget Grønne Værksted i transparente PET-bøtter lavet af 90% genanvendt PET fra bl.a. gamle sodavandsflasker. Det er en materialetype, som udover at være med til at beskytte vores råvarer bedst muligt, også er særdeles velegnet til genanvendelse.
- Vi har lavet en ny flamingokasse i halv størrelse, som vi bruger til de mindste måltidskasser – se nedenstående.

Så samlet set sker der det paradoksale, at vi aktivt har reduceret emballageforbruget og mængden af emballage, som kunden modtager, mens vores CO2-udledning fra emballage er steget her i regnskabet.

EMBALLAGE

Flamingokasserne bruges til at lægge alle kølevarer i sammen med is, så de holder køleskabstemperatur, indtil kunden pakker den ud. I 2019 er der suppleret med en mindre flamingokasse, der kan stå på højkant i den ene side af en trækasse, så f.eks. 1-personers-kasser kan samles i én enhed fremfor to. Det giver mindre at transportere og gør det lettere at håndtere for chaufførerne og kunderne. Flamingokasserne, der kommer retur, gennemlyses med UV-lys, så de rengøres

og kan pakkes og komme ud til kunderne igen, medmindre de er for beskadigede og sendes til genanvendelse.

De ikoniske trækasser er ikke medtaget i ovenstående figurer, da træet er en fornybar ressource. Men siden 2016 (og for flamingokasserne vedkommende siden 2015) har vi regnet på, hvor mange gange kasserne i snit bliver genbrugt – se tabel 3.

Tabel 3: Antal gange kasserne genbruges

Genbrug af kasser	2015	2016	2017	2018	2019
Trækasser	-	3,5	3,7	3,9	3,2
Flamingokasser	3,3	3,9	4,2	4,1	3,9

De senere år er det lykkedes at hæve genbrugsfaktoren på både træ- og flamingokasserne. I 2019 er de dog faldet. Vi har ikke nogen præcis viden, der kan forklare dette.

Når trækasserne er blevet for slidte, bliver de hugget til flis, som bruges til at opvarme vores pakkeri på Barritskov.

SIDEN 2016 HAR VI
REGNET PÅ, HVOR
MANGE GANGE
KASSERNE I SNIT
BLIVER GENBRUGT.





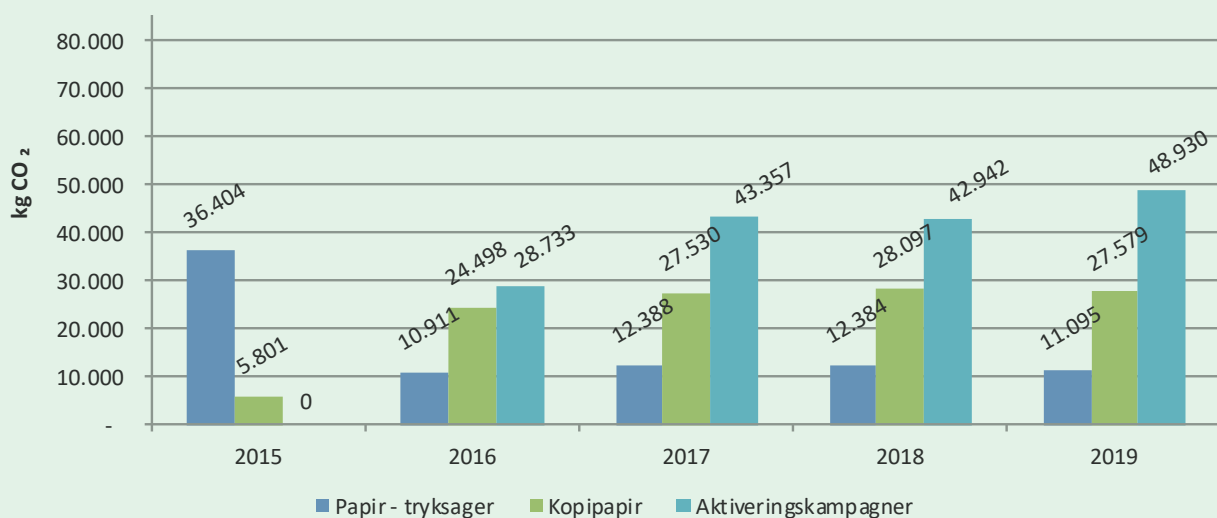
PAPIR

7.0. PAPIR

I måltidskasserne lægger vi nyhedsbreve (papir-tryksager) og opskrifter (kopipapir), og derudover laver vi aktiveringskampagner som f.eks. indstik i dagblade. Det kræver alt sammen papir

af forskellige typer samt printomkostninger. I figur 12 ses udviklingen i, hvor meget CO₂ der totalt set er udledt som følge af vores papirforbrug.

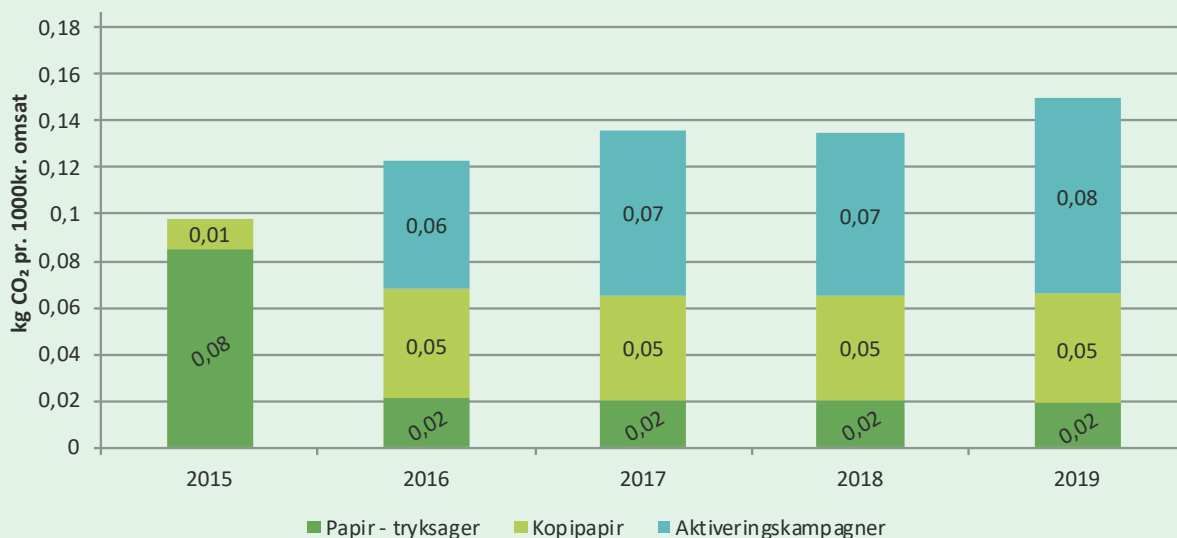
Figur 12: Kg CO₂ udledt fra papir



Figuren viser en stigning i udledningen fra vores samlede papirforbrug siden 2015. Det skyldes bl.a., at vi har fået flere kunder og dermed har trykt flere opskrifter. Fra og med 2016 er tryksager til aktiveringskampagner medtaget som ny post, hvorfor der er tilføjet en ny søjle.

Figur 13 viser hvor mange kg CO₂ vores papirforbrug har udledt pr. 1.000 kr. omsat. Her ses det tydeligt, at udledningen har ligget meget stabilt de sidste tre år, og at papirforbruget ikke fylder ret meget i CO₂ regnskabet, da vi her er nede på en udledning på 0,15 kg CO₂ pr. 1.000 kr. omsat.

Figur 13: Kg CO₂ pr. 1.000 kr. omsat fra papir



PAPIR

Hvad enten der er tale om tryksager, kopipapir eller aktiveringskampagner, anvender vi udelukkende FSC-certificeret papir. Derudover er vores trykkeri, KLS Pure Print, Cradle to Cradle-certificeret.



FSC-MÆRKET:

FSC-mærket er udtryk for et bæredygtig papirvalg og står for Forest Stewardship Council, som er et globalt samarbejde mellem skovejere, træindustrien og miljø- og sociale organisationer. I en FSC-mærket skov bliver der ikke fældet mere træ, end skoven kan nå at reproducere. Dyr og planteliv bliver beskyttet, og de mennesker, der arbejder i skoven, er sikret uddannelse, sikkerhedsudstyr og ordentlig løn.



CRADLE TO CRADLE:

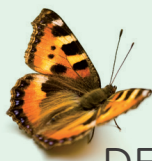
Cradle to Cradle er en af verdens mest ambitiøse miljøcertificeringer, da der stilles høje krav til hele produktets livscyklus. Både papir og trykfarve er produceret uden skadelig kemi, tungmetaller eller hormonforstyrrende stoffer (som ellers desværre stadig er ret udbredt i trykkeribranchen). Det betyder, at de tryksager vi får fra KLS principielt kan komposteres og bruges som gødning i naturen.

SAMMENFATNING

8.0. SAMMENFATNING

Den stigende omsætning vi har oplevet gennem årene, har resulteret i, at vi samlet set har øget vores CO2 aftryk målt på total kg CO2 udledt. Hvor vi i 2015 udledte 4.129 ton CO2, så var det i 2019 steget til 5.337 ton. Den øgede totale udledning er som beskrevet en naturlig konsekvens af, at vi er blevet flere medarbejdere, henter flere varer hjem, kører flere kilometer, bruger mere energi og emballage, printer flere opskrifter, pakker flere kasser i et voksende pakkeri og har øget behov for kølefaciliteter.

Et mere retvisende billede af udviklingen er derfor at kigge på, hvor mange kg CO2 vi udleder, hver gang vi omsætter for 1.000 kr. Her ses et fald på 5% i perioden 2015 til 2019 (fra 9,63 kg CO2 pr. 1.000 kr. omsat i 2015 til 9,10 kg i 2019). De sidste 3 år har vi ligget på nogenlunde samme niveau med de to bemærkninger, at 2018 med den tørre sommer gav en større import af udenlandske varer, og at vi i løbet af 2018 med fuldt gennemslag i 2019 har indfaset en række opgaver med pakning af varer og forarbejdning i Det Grønne Værksted, hvilket forøger Aars-tidernes egen CO2-udledning.



DET KRÆVER
MANGE FORSKELLIGE
VEDVARENDE OG
LANGSIGTEDE INITIATIVER
AT REDUCERE VORES
CO2-UDLEDNING, OG VI HAR
HELE TIDEN FOKUS
PÅ, HVORDAN VI KAN
FORBEDRE DET.

Når vi kigger nærmere på de forskellige kilder til CO2-udledningen, ses det tydeligt, at transporten står for den største andel. Alene varetransporten (indtransport, mellemtransport og sluttransport) står tilsammen for 55% af vores samlede udledning. Lægger vi persontransporten i form af pendling og firmarejser oveni, kommer udledningen fra transport helt op på 65% - altså næsten to tredjedele af den samlede udledning. En anden forholdsvis stor post er udledningen fra vores energiforbrug i form af el, gas, diesel/olie og kølemiddel, der står for knap 20% af vores samlede CO2-udledning, mens brug af emballage står for en stigende andel med næsten 14% og papirforbruget tegner sig for knap 2%. Den procentvise fordeling ligger nogenlunde stabilt i løbet af den femårige periode, som rapporten beskriver. Dog med enkelte forskydninger undervejs. I 2019 ser vi, at andelen fra energi, pendling og emballage er steget ift. 2018, mens den er faldet for vores indtransport.

Nedenstående tabel giver et overblik over de forskellige kilders udvikling baseret på en sammenligning af det totale kg CO2 udledt i hhv. 2018 og 2019.

SAMMENFATNING

Tabel 4: Sammenligning af total kg CO2 udledt fra forskellige kilder i år 2018 og 2019

Omsætning	2018: 617.575 mio kr.	2019 586.286 mio kr.	Et fald på 5%	
Kilde til CO2 -udledning:	Total kg CO2 2018	Total kg CO2 2019	Udvikling 2018-2019	Hvorfor denne udvikling?
Indtransport	2.209.396	1.810.354	Et fald på 18%	En højere andel af dansk kød og grønt gav mindre lastbilkørsel
Mellemtransport	503.306	436.713	Et fald på 13%	Paller stables højere, og indførsel af lille flamingokasse
Sluttransport	737.317	683.838	Et fald på 7%	Ruteoptimering, en leveringsdag mindre og kortere mellem kunderne
Firmarejser	173.985	156.232	Et fald på 10%	Færre forretningsmøder med fly
Pendling	356.755	378.883	En stigning på 6%	Flere ansatte
Energi	1.082.211	1.053.181	Et fald på 3%	
Emballage	572.529	730.666	En stigning på 27%	Mere pakning foretages inhouse (bl.a. i Det Grønne Værksted) og flere kasser til 1 person giver øget emballage
Papir	83.424	87.604	En stigning på 5%	Relativt højere forbrug til kampagner

Det er selvfølgelig positivt, at vi samlet ser et fald i vores CO2-udledning målt pr. 1.000 kr. omsat fra 2015 til 2019. Men vi må også sige, at der bestemt er plads til forbedring. Det kræver mange forskellige vedvarende og langsigtede

initiativer at reducere vores CO2-udledning, og vi har hele tiden fokus på, hvordan vi kan forbedre det. I det nedenstående kan du læse eksempler på, hvad vi gør – og gerne vil gøre mere af fremover.



INITIATIVER TIL AT REDUCERE VORES CO2-UDLEDNING

9.0. INITIATIVER TIL AT REDUCERE VORES CO2-UDLEDNING

I slutningen af 2019 lovede vi, at vi allerede fra og med 2020 vil have et CO2-regnskab i balance. I det følgende kommer en lille forsmag på nogle af de initiativer, vi arbejder med.

Når det gælder varetransport, har både vi og vores eksterne vognmænd stort fokus på at fylde bilerne helt op og optimere ruterne. (Af samme årsag kan man ikke vælge indenfor hvilket time-interval varerne skal ankomme. For jo flere gange vi skal køre ned ad den samme villavej, jo mere brændstof og CO2 brænder vi af, og derfor hænger det ikke sammen, hverken miljømæssigt eller økonomisk, hvis den ene kunde skal have leveret kl. 14 og den anden kl. 17.)

Udover diverse ruteoptimeringsværktøjer, der sparer meget brændstof og kørte kilometer, så arbejder vi også på at finde varevogne, der kører på alternative drivmidler som el og gas. Udfordringen er her at finde egnede køretøjer, især hvad angår ladetid, læsekapacitet, rækkevidde og køleløsninger. I 2018 afprøvede en af vores vognmænd en gasbil, men da køreegenskaberne ikke levede op til behovene, søger vi videre. I

december 2019 fik vi en af de to første lastbiler fra Mercedes, der kører på 100 % el. Den har en rækkevidde på 100 km på et fuldt opladet batteri og er nu under indkøring med daglige opgaver mellem vores lokationer i Københavnsom-

I SLUTNINGEN AF 2019 LOVEDE VI, AT VI ALLEREDE FRA OG MED 2020 VIL HAVE ET CO2-REGNSKAB I BALANCE.

rådet. En af de store udfordringer er, at det kun er meget lille adgang til hurtige ladestationer, så den skal stå stille 11 timer for at være fuldt opladet næste morgen.

Vi har i efteråret 2019 haft mulighed for at eksperimentere med dyrkning af grøntsager i en lille

del af et uopvarmet drivhus uden kunstigt lys ved Køge, hvor vi udfordrer, hvor mange danske bladgrøntsager, vi kan lave i den koldere del af året. Vores umiddelbare konklusion er, at vi for en god del af varer som salat, krydderurter, spinat og lignende kan forlænge den danske sæson med op til 8-10 uger. Når den danske sæson normalt er godt 20 uger, så vil det svare til en betydelig udvidelse. Hvis vi lykkes med projektet, skulle det de kommende år gerne kunne ses i et mindre behov for indtransport og derved færre kilometer kørt i lastbil.

Hvad angår persontransport har vi på vores fælles intranet (podio) en app til fælleskørsel. Med hovedkontor både i Barritskov og Humlebæk kan en del kørsel mellem de to destinationer ikke undgås, så her prøver vi ligeledes at fylde bilerne op. Samtidig stiller vi krav til firmabiler om at de skal være en energiklasse A eller højere. Og fra år 2020 bliver det obligatorisk, at alle nye firmabiler til medarbejdere i Aarstiderne skal være hybrid- eller rene elbiler med energiklasse A+++.

Vi har minimeret forretningsrejser med fly, men da vi samtidig gerne vil se dyrkningsmetoder og arbejdsforhold hos eksempelvis bananproducenten i Den Dominikanske Republik, så er personrejser med fly somme tider nødvendige.

Hvad angår energiforbruget har vi gennem de sidste fem år sat flere ting i værk. Vi har udskiftet et ældre flisfyr i Barritskov, hvor de udtjente trækasser bruges til at varme pakkeriet, med en nyere model, samt fået nyt gasfyr på Krogerup. Også køleanlægget er blevet skiftet, og nu kører en del af det på CO2, som er en langt mere klimavenlig løsning end det tidligere anvendte freon.

Emballage er som beskrevet et af de områder, hvor vi har haft stort fokus på at reducere mængden. Under overskriften "Get rid of plastic" har vi bl.a. arbejdet på at få flere varer helt ud af emballagen samt reducere både størrelse og tykkelse af den emballage, vi bruger.

INITIATIVER TIL AT REDUCERE VORES CO2-UDLEDNING

Når det gælder papir, anvender vi som beskrevet kun FSC mærkede produkter og vores trykkeri, KLS Pure Print, er endvidere Cradle2Cradle certificeret. Desuden skiftede vi i 2015 formatet i vores nyhedsbrev fra en 3 siders tryksag til en enkelt flyer.

I denne rapport har vi udelukkende set på vores egen CO2-udledning, fra vi henter en vare hos en leverandør, til kasserne lander på kundens dørtrin. Den mængde CO2, der udledes i selve produktionen af varen, er ikke medtaget.

Det betyder, at jo flere funktioner vi rykker ind i huset - jo større bliver vores totale kg CO2 udledt. Når vi f.eks. starter produktion af komponenter til måltidskasserne i Det Grønne Værksted eller insisterer på at pakke flere varer selv i de tyndere bøjleposer fremfor f.eks. at få dem leveret fra leverandøren i plastikbakker, så stiger tallene i vores CO2 rapport. Alternativt skulle varerne have været produceret eller pakket hos en leverandør, hvilket sandsynligvis havde givet en tilsvarende eller højere CO2-udledning.

Det er et dilemma, at jo mere vi omsætter for – jo mere stiger CO2-udledningen. For i bund og grund tror vi nemlig på, at jo mere vi omsætter for – jo mere falder den globale CO2-udledning. Alternativet til at få kasserne leveret fra os, ville være at købe lignende varer i et supermarked eller anden web-butik. I de tilfælde ville en anden forhandler have fragtet varerne til Danmark – måske endda med fly, og

derefter med lastbil til lager og videre til butik, hvor kunderne så kan hente det i hver deres bil – eller måske på cykel eller gåben – og det ville være en noget større samlet belastning, alene grundet et noget større spild undervejs.

Derudover gør vi meget ud af sammensætte måltiderne med mere grønt og mindre kød. Vi har valgt at skrue ned for kødet og op for de vegetabiliske proteiner, og i vores kasser finder man væsentlig mindre kød end i en gennemsnitlig dansk hverdagskost.

DET ER ET DILEMMA,
AT JO MERE VI
OMSÆTTER FOR –
JO MERE STIGER
CO2-UDLEDNINGEN.

FOR I BUND OG
GRUND TROR VI
NEMLIG PÅ, AT JO
MERE VI OMSÆTTER
FOR – JO MERE
FALDER DEN
GLOBALE
CO2-UDLEDNING.



Vi efterstræber måltider baseret på vores 80/20 princip, hvor energien fra animalske kilder (kød, fjerkræ, fisk og mejeri) udgør mindre end 20% af den samlede energi i måltidet, mens energien fra vegetabiliske kilder udgør mere end 80%. I 2019 har vi fået etableret et værktøj, så vi kan måle kcal-sammensætningen på kasserne. En normal dansk aftensmad har typisk en fordeling på 60/40, dvs. 60% af energien kommer fra planteriget og 40% fra dyreriget. Et simpelt gennemsnit af vores kasser var allerede i 2018 på 74/26, så vi er ikke langt fra målet om

80/20. Vi ved, at vores kunder, når de starter på vores måltidskasser, får en grønnere tallerken, end de havde tidligere.

Netop det at inspirere kunderne til at spise mere grønt er faktisk en af de største forskelle, vi gør for klimaet. På den måde arbejder vi dagligt på at gøre omtanke for miljø og klima til hverdagskost.

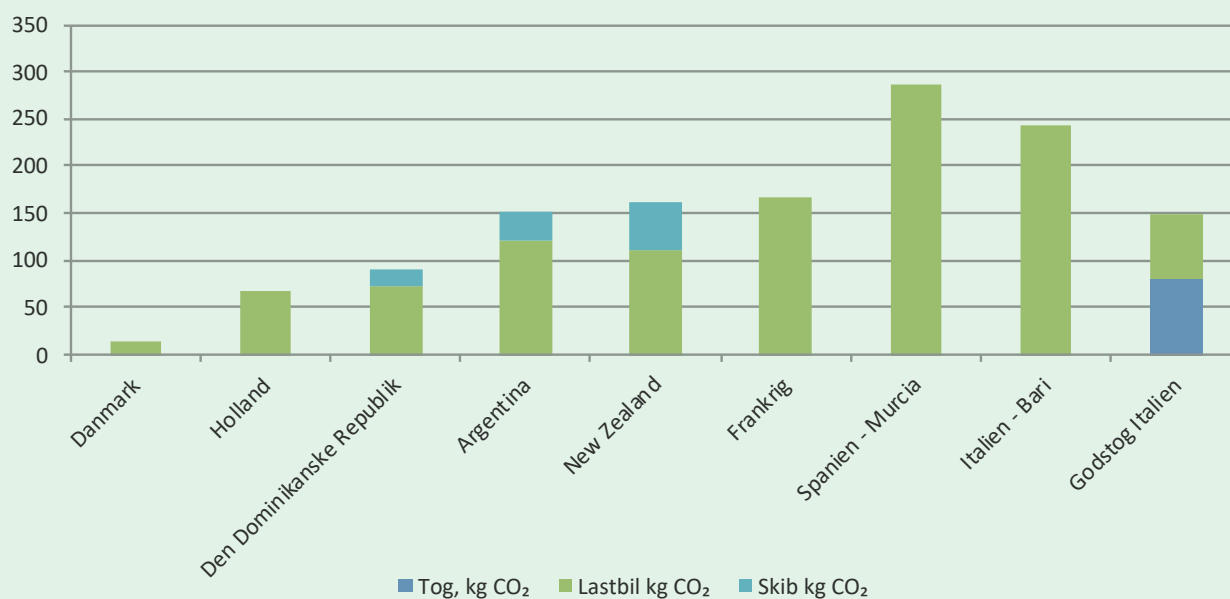
BILAG

Bilag A – Dansk andel:

Dansk andel	2015	2016	2017	2018	2019
Dansk frugt [ton]	301	287	181,1	211,5	58,4
Dansk andel af frugt [%]	9,1	7,8	6,2	6,8	2,2
Nordeuropæisk (dansk & tysk) frugt [ton]	741,7	679,2	721,7	507,5	389,0
Nordeuropæisk (dansk & tysk) andel af frugt [%]	22,4	18,4	24,8	16,3	14,8
Dansk grønt [ton]	2.222,3	2.278,0	2.710,3	2.770,4	2.141,6
Dansk andel af grønt [%]	41,4	34,5	38,9	33,7	35,0
Dansk kød [ton]	383,8	510,9	503,8	371,2	529,6
Dansk andel af kød [%]	70	65,5	60,3	49,1	69,0

Bilag B - Transportformer:

Kg CO₂ for indtransport pr. ton varer fra udvalgte lande med forskellige transportmidler



BILAG

Bilag C - Emissionsfaktorer:

Emissionsfaktorer benyttet fra Concito til at beregne udledningen udtrykt i CO2 ækvivalenter (CO2e) for de forskellige benyttede materialer og for transport, pendling, energi, emballage og papir.

Transport	kg/enhed	Beskrivelse
Indtransport og mellemtransport	0,107	Lastbil > 32 ton [ton*km]
Indtransport – Oversøisk	0,00243	Skibstransport [ton*km]
Indtransport – godstog	0,05	Tog [ton*km]
Sluttransport	0,28	Varebil [km]
Firmabil – diesel	0,13	Personbil [km]
Firmabil – Tesla	0,08	Elektrisk personbil [km]
Flyrejser	250	Fly [pr. time/passager]
Overnatninger	60	Hotel [pr. nat]
Togtransport	0,05	Tog [km]
Transport – Egen bil	0,14	Bil (gns. af diesel og benzin)[km]
Pendling	kg/enhed	Beskrivelse
Personbil – Benzin	0,15	Bil [km]
Personbil – Diesel	0,13	Bil [km]
Tog	0,05	Tog (person) [km]
Energi	kg/enhed	Beskrivelse
Elforbrug	0,50	El [kWh]
Olie-forbrug	2,80	Olie til opvarmning [L]
Gas til opvarmning	2,20	Naturgas [M3]
Gas til køkken og trucks	2,90	Flaskegas [kg]
Kølemiddel – HFC	1774	HFC [kg]
Kølemiddel – Freon	1300	Freon [kg]
Kølemiddel - R404A/R744	3922	R404A/R744 [kg]
Kølemiddel - CO ₂	1,00	CO ₂ [kg]
Emballage	kg/enhed	Beskrivelse
Flamingokasser	3,50	Polystyren [kg]
Plastbægre	4,40	Polypropylen/rPET [kg]
Inliner, flowpack og etiketter	3,07	HDPE (high density polyethylen) [kg]
Strækfilm og transferfolie	2,50	LLDPE (polyethylen) [kg]
Strapex	4,20	Polypropylen [kg]
Bærbakker og Papirposer	0,30	Brun kraft [kg]
Absorbent	2,01	30 % polypropylen & 30 % polyethylen
Papir	kg/enhed	Beskrivelse
Papir - Tryksager	1,30	C2C papir [kg]
Kopipapir	0,82	C2C papir [kg]