

har sin helt egen vifte af transporttråde. Til sidst kører vi til butikken, køber brødet og transporterer det hjem igen. En renovationsvogn henter emballagen og den skorpe, vi ikke fik spist i tide.

En undersøgelse af et yoghurtbæger på 150 g, som produceres og sælges i Sydtykland, har kortlagt transporten af de forskellige dele af bægeret. Når et yoghurt-bæger bliver til, skal der ud over sukker, syltetøj, mælk og yoghurtkultur også fremstilles og transporteres glas, pap, plastikfolie, lim, etiketter og aluminium. Som det ses på kortet til højre, danner dette tilsammen et spindelvæv af transporttråde. Flere ingredienser kommer fra udlandet, og den gennemsnitlige transportafstand for yoghurtbægerets enkelte dele er 1.005 km.

Gå uden om de lange transporter

Som eksemplerne viser, kan det være meget vanskeligt at gennemskue en fødevarers fulde transportbelastning. Men ved at vælge lokalt producerede råvarer bliver transportdistancen kortere. For eksempel producerer otte økologiske landbrug på Lemvig-egnen mælk til lokal yoghurtfremstilling i Jylland. De tilsatte hyben og havtorn kommer fra samme egn som mælken.

I køledisken er der synlige eksempler på, hvordan forarbejdning og emballering af varer kan føre til urimelige mængder CO₂-udledninger. Ørreder, der fanges i danske farvande, sendes til Vietnam for at blive pakket, inden de sendes tilbage og sælges i danske supermarkeder. Når torsk fanget i Norge skal laves til fiskepinde og sælges i Danmark, kommer torsken på en mere end 44.000 km rejse, der fører over Kina og varer næsten 80 dage, inden fisken kan sælges i supermarkedet. Fiskene nedfryses under transporten, for at de ikke skal gå i forrådnelse. Den nedkøling vejer også i transportens energiregnskab.

Energiforbruget er ikke fra transport alene

Hvis vi vil gøre vores indkøb så klimavenlige som muligt, er det ikke altid nok at se på transportvejene. Vi må også inddrage den energi, der er brugt ved dyrkning af fødevarerne. Fra et dansk perspektiv bruges der mindre energi ved transport af frilandstomater

fra sydeuropæiske lande set i forhold til energiforbruget til danske eller hollandske tomater fra opvarmede drivhuse. Energiregnskabet bliver endnu bedre, hvis man venter på sæsonen, hvor de danske tomater kan vokse uden for væksthuset. Ved at spise lokalt og efter sæsonen kan man spare både transporter og energiforbrug - og det kan måske åbne måske op for en mere varieret kost, når man i perioder skal på jagt efter alternativer til tomaten.

Transporten skal ned på jorden

Flytransporten har en betragtelig CO₂-belastning i forhold til andre transportformer. 1 kg blåbær der flyves fra New Zealand til England, medfører en mere end 60 gange højere CO₂-belastning, end hvis 1 kg løg sejles mellem de samme to destinationer.

Lastbiltransport forurener og belaster mindre end flytransport. Men når transporterne lægges sammen, går den klima- og miljø-mæssige effekt ikke ubemærket forbi. Infrastrukturkommissionen i Danmark forventer en stigning i godstransporten med lastbiler på op til 75% i perioden 2000-2025. Og da mange EU-lande overskrider den tilladte grænseværdi for partikelforurening, er der al mulig god grund til at minimere transporten mest muligt.

Ved at vælge råvarer fra et nærlandbrug frem for højt raffinerede varer, afkortes rejsen fra jord til bord. Med bylandbrug (Urban Farming) kan transporten for storbyborgerens fødevarer komme ned på gå-afstand. Midt i det hektiske byliv i Berlin findes det mobile bylandbrug Prinzessinnengärten i Kreuzberg. Her passer og høster kvarterets beboere de grøntsager, der dyrkes i beholdere med rent jord. Luftkvaliteten kontrolleres løbende for at sikre, at afgrøder, der vokser under urbane vilkår, er sunde.

Ud fra et klimaperspektiv må infrastrukturen styrke betingelserne for godstransport med tog og skib, som alternativer til fly- og lastbiltransport. Byer som indtænker varelevering med elbiler, hvor strømforbruget er baseret på bæredygtige energikilder vil bidrage til at nedsætte CO₂-udledningerne. En intelligent varedistribution, hvor varebilerne efter leveringen af varerne tager affald og emballage med retur i stedet for at vende tomme tilbage, kan også bidrage til at reducere ressourceforbrug og emissioner fra godstransporten.