



MILJÖRAPPORT 2025



Innehåll

1.	Grunddel	3
1.1.	Avgränsningar	3
1.2.	Administrativa uppgifter	3
1.3.	Gällande tillstånd och historik	4
1.4.	Kvalitets- och miljöledningssystem	6
2.	Textdel	7
2.1.	Organisation	7
2.2.	Avgränsningar	7
2.3.	Verksamhetsbeskrivning	8
2.4.	Miljöpåverkan och åtgärder	9
2.4.1.	Aktuell status gällande EU-projekt och andra finansieringsprojekt per 2025	10
2.4.2.	Utsläpp till luft	11
2.4.3.	Klimatstyrning i tre nivåer	14
2.4.4.	Mark och vatten	16
2.4.5.	Avfall och farligt avfall	19
2.4.6.	Buller	21
2.4.7.	Kemikalier	21
2.4.8.	Energi	22
2.4.9.	Tillbud och risker	26
2.4.10.	Lossning av oljehaltiga produkter, gödning och spannmål	27
2.4.11.	Trafik och säkerhetslösningar	27
3.	Emissionsdeklaration 2024	30
3.1.	Luft	30
3.2.	Energi	30
4.	Underskrift	31

1. Grunddel

1.1. Avgränsningar

Denna miljörapport omfattar Trelleborgs Hamn AB:s verksamhetsområde år 2024.

Inom hamnens fastigheter bedrivs även annan tillståndspliktig verksamhet men med andra huvudmän. Dessa verksamheter redovisas inte här.

1.2. Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare:	Trelleborgs Hamn AB
Adress:	Box 51, 231 21 Trelleborg
Telefon:	0410-36 37 00
Organisationsnummer:	556008-2413
Fastighetsbeteckningar:	Trelleborg Innerstaden 6:89, 6:91-6:96, Kompassen 2 och Sextanten 1.
Kontaktpersoner:	Malin Collin (VD), 0410-36 37 02, malin.collin@port.trelleborg.se Jennie Folkunger (miljö- och hållbarhetschef), 0410-36 37 47, jennie.folkunger@port.trelleborg.se
Verksamhetskod:	63.10, 90.50 (enligt SFS 1998:940)
Kod för avgifter:	63.10, 90.50 (enligt SFS 1998:940)
Kommun:	Trelleborg
Län:	Skåne
Tillsynsmyndighet:	Länsstyrelsen i Skåne Län
Tillståndsmyndighet:	Äldre tillstånd från miljödomstolen meddelat 2005-04-22 (M103/03). Ny deldom erhöles av MMD 2010-04-30 avseende utökad godshantering, nya vågbrytare samt utbyggnad av fyra nya färjelägen (M867/08). Tillståndet taget i bruk 2011-03-16. Grundtillståndet kompletterades 2016-12-21 (M2870/15), då tillstånd erhöles för anläggande och drift

av ett nytt färjeläge, läge 14. 2018-06-01 avslutades det sista prövotidsvillkoret och THAB erhöll slutliga bullervillkor av MMD. 2020-01-09 förlängdes arbetstid för vattenverksamheten samt igångsättningstid för hamnverksamheten till 28-05-20 (M3285/19).

Kvalitets- och miljöledningssystem:

Trelleborgs hamn AB arbetar enligt ett integrerat kvalitets- och miljöledningssystem som är certifierat såväl mot ISO 9001:2015 som ISO 14001:2015. Certifikaten för kvalitet respektive miljö förnyades senast i december 2020 och gäller till och med januari 2024.

1.3. Gällande tillstånd och historik

Sedan miljöbalkens ikraftträdande den 1 januari 1999 klassas hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet över 1 350 ton som miljöfarlig verksamhet (B-anläggning). Trelleborgs Hamn AB (THAB) omfattas av denna klassificering. En tillståndsansökan skulle därför enligt övergångsbestämmelserna ha lämnats in till tillståndsmyndigheten senast den 31 december 2004.

I juli 2003 lämnade bolaget in en tillståndsansökan till Miljödomstolen i Växjö. Normalt är Länsstyrelsen i Skåne län tillståndsmyndighet för verksamheter enligt 9 kap. miljöbalken. Eftersom de planerade förändringarna även omfattade vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken – bland annat muddring och utfyllnad i vatten – valde bolaget att låta hela ansökan prövas av Miljödomstolen i Växjö. Den 22 april 2005 meddelades deldom i målet.

År 2008 bedömdes att godsvolymerna fram till 2015 skulle öka med cirka 13 procent jämfört med vad gällande tillstånd medgav. Mot denna bakgrund ansökte THAB 2008 om tillstånd för en utökning av verksamheten. Huvudförhandling i målet hölls i december 2009.

Den 26 april 2010 meddelades en ny deldom där prövotiden för hamnens dagvattensystem och landel avslutades. Domen överklagades till högsta instans men överklagandena avslogs. Det nya tillståndet kunde därför tas i bruk först i mars 2011.

Enligt domen medges hamnverksamhet omfattande hantering av högst 17 miljoner ton gods per år samt passagerartrafik med högst 3 miljoner passagerare per år. Tillståndet medger därmed betydligt större gods- och passagerarvolymerna än de faktiska nivåerna.

Den ändrade och utökade verksamheten enligt domen från 2010 omfattade i huvudsak följande åtgärder:

- Nybyggnation av vågbrytare sydost om det befintliga hamnområdet samt utfyllnad innanför dessa med muddermassor. Utfyllnaden skulle genomföras etappvis.
- Borttagande av två befintliga vågbrytare.

- Anläggning av fyra nya färjelägen (FL10, FL11, FL12 och FL13).
- Anläggning av nya uppmarschtytor i den östra delen av hamnen samt breddning av befintliga uppställningsytor för personbilar och lastbilar.

De nya färjelägena planerades att byggas etappvis. I ett första steg uppfördes FL10, medan FL11–FL13 planerades för senare etapper. Samtliga färjelägen och uppmarschområden projekterades så att de kan anpassas både till det befintliga trafiksystemet med infart från väster och till en möjlig framtida infart i hamnens östra del.

Under 2012 byggdes de nya vågbrytarna, cirka 2 000 meter i öster och 900 meter i väster. Arbetena avslutades våren 2013. De tidigare vågbrytarna revs och stenmaterialet återanvändes. Muddringen av hamnbassängen färdigställdes och massorna användes för den första etappen av utfyllnaden till det nya markområdet för kombiterminal och uppmarschtytor.

Under 2014 slutfördes byggnationen av FL10 med tillhörande uppställningsytor. Projektet omfattade även förlängning av befintlig bilramp över järnvägsspår samt uppförande av en ny bilramp. I projektet ingick dessutom viss muddring samt anläggandet av den nya kombiterminalen om cirka 80 000 m², inklusive ett dubbelspår/industrispår på cirka 750 meter.

I början av 2015 togs en utökad yta på cirka 3 500 m² i bruk på det utfyllda östra hamnområdet. Ytan används för uppställning vid terminal 9 samt för körvägar som säkerställer ett effektivt trafikflöde.

Samma år ansökte THAB hos mark- och miljödomstolen i Växjö om tillstånd att anlägga ett nytt fartygsläge (läge 14), vilket innefattade tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Samtidigt ansökte bolaget om ändring av det befintliga tillståndet för hamnverksamheten i samband med flytten av fartyg från den befintliga handelskajen vid läge 102 till det nya läge 14.

Ansökan omfattade huvudsakligen följande åtgärder:

Anläggning av ett nytt fartygsläge (läge 14) inom befintligt hamnområde, sydväst om det planerade FL13, med en planerad kajlängd på cirka 500 meter.

Flytt av fartygstrafiken från handelskajen vid läge 102 till det nya läget.

Anläggning av nya körvägar sydost om FL10.

Den 21 december 2016 gav mark- och miljödomstolen tillstånd till anläggning och drift av läge 14.

Under 2017 beslutades att byggnationen av FL13 och läge 14 skulle prioriteras före FL11 och FL12. Projektering genomfördes därför under året och anbud infordrades för byggnation av dessa anläggningar samt tillhörande muddring i hamnbassängen.

Muddringsarbetena för FL13 med tillhörande uppmarschområde samt läge 14 påbörjades hösten 2018.

Under 2019 ansökte hamnen hos mark- och miljödomstolen om förlängd arbetstid till 2028 för att slutföra hamnens utbyggnad av vattenverksamheten samt om förlängd igångsättningsperiod för de nya färjelägena.

Muddringsarbetena och byggnation av FL13 och läge 14 fortsatte under året. Samtidigt genomfördes projektering av de återstående färjelägena FL11 och FL12. Som en del i den

successiva flytten till den nya hamndelen projekterades även en ny personalbyggnad med hamnkontor.

I januari 2020 beviljade mark- och miljödomstolen förlängd arbetstid till den 20 maj 2028 för hamnens utbyggnad samt förlängd igångsättningstid för de nya färjelägena.

Byggnationen av FL13 och läge 14 färdigställdes i december 2020. Under året anmäldes även en ändring av verksamheten vid läge 14 så att läget även kan användas för färjetrafik.

Under 2021 anmäldes utfyllnad med slaggrus till tillsynsmyndigheten. Ur ett materialhushållningsperspektiv bedömdes de nya hamnytorna vara väl lämpade för att ta emot materialet och därigenom bidra till en effektiv resursanvändning. Samma år lämnades även en ändringsanmälan avseende en reningsanläggning för spillvatten.

Under 2022 genomförde hamnen en klimatrevision i enlighet med Greenhouse Gas Protocol, vilket resulterade i ett klimatbokslut och uppdaterade hållbarhetsmål. Klimatbokslut görs numera årligen och jämförs gentemot basåret 2021. Under året fastställdes även försiktighetsmått för den planerade spillvattenreningsanläggningen.

Under 2023 uppfördes den interna reningsanläggningen för spillvatten i hamnen. I anläggningen behandlas nu allt spillvatten från fartyg. Samma år färdigställdes hamnens nya kontorsbyggnad och verksamheten flyttade in i lokalerna i juni. Tillsynsmyndigheten godkände även en anmälan om uppförande av två vindkraftverk.

De två vindkraftverken uppfördes och togs i drift under 2025.

1.4. Kvalitets- och miljöledningssystem

THAB:s miljöledningssystem är sedan 2004 tredjepartscertifierat (DNV GL Business Assurance Sweden AB). Miljöledningssystemet omcertifierades enligt standarden ISO 14001:2015 hösten 2020.

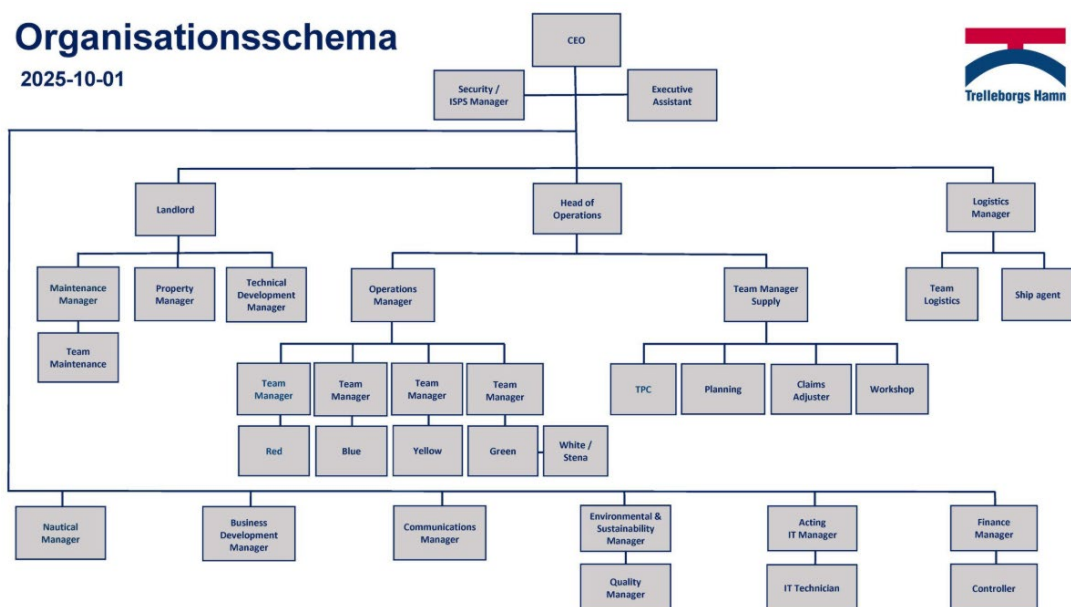
I det dagliga arbetet är det rutinerna i detta som styr och hjälper till att på ett effektivt sätt arbeta med förebyggande åtgärder och egenkontroll (minimera utsläpp, hantera avfall, följa upp att verksamheten klarar miljökvalitetsnormer med mera) samt att genomföra hamnens miljöprogram för förbättrad miljöprestanda.

Miljöledningssystemet är integrerat med verksamhetens kvalitetssystem (ISO 9001:2015). Interna och externa revisioner av miljö- och kvalitetsledningssystemet görs regelbundet enligt fastlagd plan.

2. Textdel

2.1. Organisation

Det övergripande miljöansvaret har VD, Malin Collin. Ansvar för alla miljörelaterade frågor ligger hos miljö- och hållbarhetschef Jennie Folkunger. Delegering av uppgifter har också skett till chef för infrastrukturutveckling/landlord, Ulf Sonesson. Vad gäller kemikalieförteckning, säkerhetsdatablad och avfallshantering har teamchef för verkstad, Göran Hall, och teamchef för service, Giacomo LaCerva, ansvar. Övergripande ansvar för berörda servicefunktionen ligger hos chef för infrastrukturutveckling/landlord Ulf Sonesson. Vad gäller verkstad har produktionschef Jonas Pedersen det övergripande ansvaret. Nedan visas en schematisk bild över bolagets organisation.



Figur 1. Trelleborgs Hamn AB:s organisation.

2.2. Avgränsningar

Av de fastigheter inom vilka det nuvarande verksamhetsområdet huvudsakligen är beläget äger THAB Innerstaden 6:89. Fastigheterna Innerstaden 6:91-6:96, Loggen 1, Kompassen 2, Sextanten 1 ägs av Trelleborgs kommun. Det västra hamnområdet såldes till Trelleborgs kommun 2019 och THAB hyr nu de överlåtna fastigheterna av kommunen. (Några delområden av Innerstaden 6:92, 6:95-6:96 ägs fortsatt av THAB.) THAB arrenderar ut mark och hyr ut byggnader och anläggningar till andra aktörer inom vissa delar av nämnda områden.

Den geografiska avgränsningen för THAB utgörs av hamnområdet med därtill hörande hamnbassäng och inseglingsränna. THAB ansvarar för lastning och lossning inom hamnen och har utöver detta ansvar för tillhörande aktiviteter. Transporterna till/från hamnen ansvarar dock andra operatörer för, bland annat Green Cargo, Väte, speditorsfirmor, med flera. Inom hamnområdet finns också andra verksamheter som THAB inte ansvarar för och som har egna tillstånd för att bedriva verksamheten. Därför ingår inte dessa verksamheter i denna miljörapport. De tre drivmedelsbolagen inom området (OKQ8, ST1 och Circle K) liksom Smart Energy Sweden AB (hantering och lagring av drivmedel i Oljehamnen) har gjort anmälan om sina verksamheter till miljöavdelningen vid samhällsbyggnadsförvaltningen, Trelleborg.

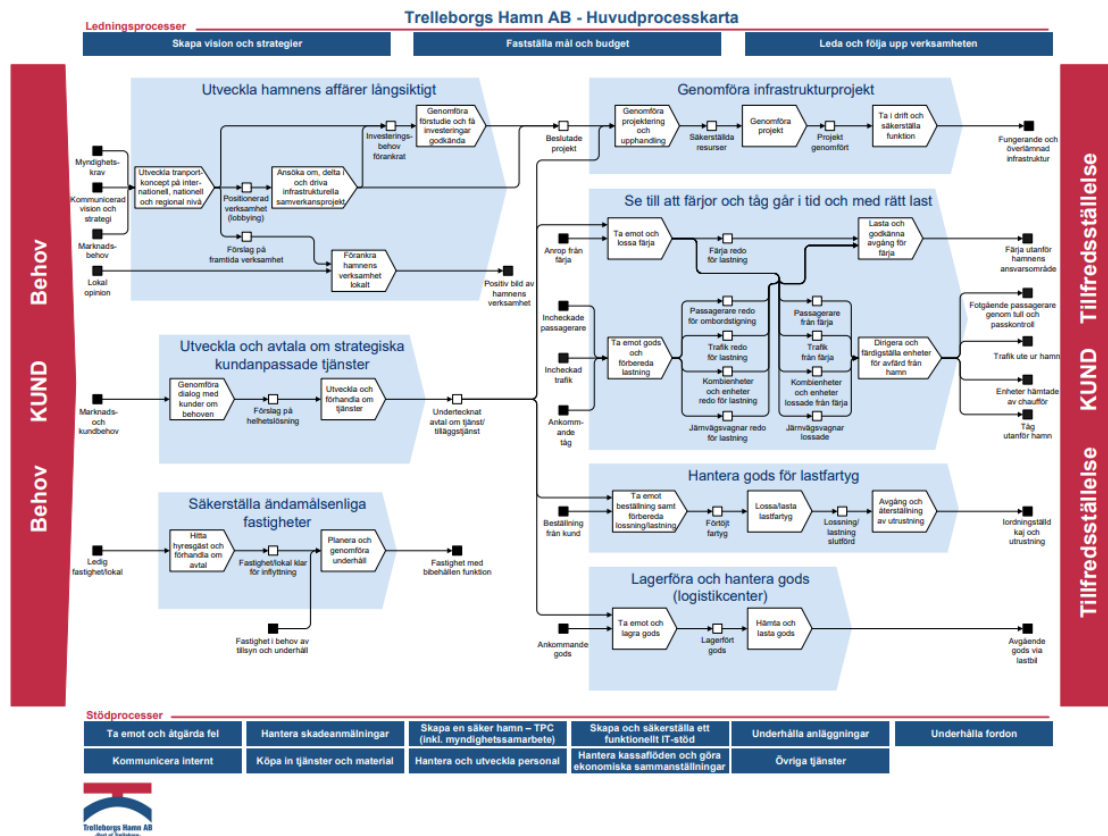
2.3. Verksamhetsbeskrivning

THAB är huvudman för verksamheten i Trelleborgs hamn. THAB är helägt av Trelleborgs kommun.

<u>Fakta om verksamheten 2025:</u>	
Nettoomsättning:	303 miljoner kronor*
Antal sysselsatta:	135
Godsmängder:	11,7 miljoner ton
- varav med lastbil:	11 miljoner ton
- varav med järnväg	637 000 ton
Passagerare:	1,6 miljoner
Antal färjeanlöp:	4 222
Antal fartygsanlöp (Övriga fartyg utöver färjor)	148

*Omfattar endast kärnverksamheten.

Den befintliga hamnverksamheten omfattar i huvudsak godshantering och embarkering respektive debarkering av passagerare, samt därutöver fartygsrelaterad serviceverksamhet, drift av anläggningar för underhåll och service av arbetsmaskiner med mera samt viss lagringsverksamhet och fastighetsuthyrning. Se även en översiktlig processkarta nedan.



Figur 2. Huvudprocesskarta

2.4. Miljöpåverkan och åtgärder

De mest framträdande miljöeffekterna från den befintliga hamnverksamheten är luftföroreningar och buller. Luftföroreningarna är främst en indirekt effekt av verksamheten, eftersom lastbilar och färjorna genererar en mycket stor del av utsläppen. THAB kontrollerar och kan främst påverka miljökonsekvenserna av den egna hamnverksamheten (den direkta källan). Motsvarande kontroll har hamnen däremot inte i fråga om miljökonsekvenserna av färje-, tåg-, lastbils- och persontrafiken (indirekta källor) till och från hamnen. Dessutom ger verksamheten direkt och indirekt upphov till avfall som måste tas om hand. Verksamheten förbrukar även naturresurser i form av bland annat energi och vatten. Vidare kan befintlig hamnverksamhet, åtminstone lokalt, antas ha en begränsad inverkan på djur och natur.

I tillståndsansökan 2003 genomfördes en omfattande kartläggning av hamnverksamheten och dess miljöpåverkan i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som bifogats ansökan. MKB:n berör såväl den egna verksamhetens påverkan som de indirekta källornas påverkan (till exempel utsläpp från färjor och transporter till och från hamnen).

Under 2007 och 2008 har den tidigare MKB:n uppdaterats med hänsyn till aktuella förhållanden och de effekter som kommer att fås med det utökade tillstånd för gods-hantering och utbyggnader som THAB planerar för. En ny kompletterande MKB med tillhörande

utredningar angående bland annat buller, luft och sjösäkerhet genomfördes som en del av ändringen av grundtillståndet för anläggande och drift av läge 14.

I denna miljörapport redovisas endast den egna hamnverksamhetens påverkan på miljön.

2.4.1. Aktuell status gällande EU-projekt och andra finansieringsprojekt per 2025

1. *Green Fit 2025 - Clean and Efficient Multimodal Hub in the Port of Trelleborg*

Pågående. Tidsram 2021-01-01—2025-09-30.

”Green Fit 2025” är ett projekt som fokuserar på färdigställandet av ytor i hamnens östra del inklusive utvecklingen av infrastruktur samt våra färjelägen i läge 11-12. Då Trelleborgs Hamn alltid bygger för en ”grön utveckling”, har projektet ett tydligt miljöfokus. Aktiviteterna innefattar slutförandet av färjeläge 11-12, färdigställandet av check-in i den östra delen, byggandet och installation av vindkraftverk, byggandet av reningsverk för svart- och gråvattenmottagning samt intermodala anpassningar för att uppnå en större effektivitet.

2. *Digital Green MoS – Optimization and greening of traffic flows on the TEN-T corridors connecting Scandinavia and the Continent*

Pågående. Tidsram 2021-01-01 - 2026-12-31.

”Digital Green MoS” är ett samarbetsprojekt mellan Trelleborgs Hamn, TT-Line och Lübeck Port Authority. Projektet grundar sig i skapandet av en förbättrad och utvecklad transportkorridor för SCANMED korridoren vilken inblandade parter verkar i. Aktiviteterna för Trelleborgs Hamn innefattar anpassning av färjeläge 10-11 för TT-Lines nya båt ”Green Ship”, byggandet av en trailerparkering, installation av övervakningsutrustning för att förbättra vårt sätt att mäta utvalda punkter (exempelvis förbrukningsområden, elanvändning etc.) samt ett digitalt system för anlöpsinformation.

3. *REDII PORTS – “Future energy needs in a RORO Port”*

Pågående. Tidsram 2022-09-20 – 2026-03-31.

”REDII PORTS” är ett projekt vars syfte är att exploatera resurser för en teknisk genomförbar och ekonomisk överkomlig produktion, lagring och konsumtion av ”clean fuel”. Trelleborgs Hamn AB:s huvudsakliga aktiviteter i projektet är att genom en studie undersöka energibehovet hos framtidens lastbilar. Då hamnen flyttar österut har Trelleborgs Hamn möjligheter att bygga ny laddinfrastruktur men är i behov av en marknadsanalys för att fastställa framtidens behov för att på ett mer precist sätt möta framtidens transportmarknad. Denna studie skall sedermera bli applicerbar på hamnar med liknande transportmönster som Trelleborgs Hamns, för att på så vis skapa en bättre förståelse för marknadens efterfrågan.

4. *BSC – Blue Chain Supply*

Pågående. Tidsram 2023-01-01-2026-03-31.

”Blue Chain Supply” är ett samarbetsprojekt där flertalet hamnar och transportbolag tillsammans arbetar för att öka det gröna transportalternativet. Trelleborgs Hamn AB:s aktiviteter i projektet är att tillsammans med Rostocks Hamn och Stena Line AB se över

möjligheten att öka järnvägstrafiken, även intermodalt, mellan Trelleborg och Rostock. I Trelleborg skall en kapacitetsanalys genomföras för att på så vis ge förslag till vilka utbyggnationer som behövs genomföras på spårområdet i hamnen. Målet är att på sikt öka gröna transportslag mellan länderna och samtidigt ge Stena Line möjligheten till en djupgående marknadsanalys.

5. Rail-IT

Pågående. Tidsram 2023-01-13-2026-04-12.

”Rail-IT” är ett samarbetsprojekt mellan Trelleborgs Hamn AB och Rostocks Hamn, där vi beviljats medfinansiering ur EU-kommissionens fond för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility – CEF) och prioritetsområdet ”Motorway of the Sea” (MoS). Även i detta projekt agerar Trelleborgs Hamn AB som koordinator med anledning av vår framgångsrika erfarenhet av liknande medfinansierade EU-projekt. Projektets huvudsakliga fokus är att förbättra och utveckla transportkorridoren mellan Trelleborg och Rostock med specifikt fokus på järnvägens utveckling i Rostocks Hamn och färdigställandet av ytor med tillhörande IT-utrustning i Trelleborgs Hamn. Följande aktiviteter ingår i projektet för Trelleborgs Hamn ABs räkning; färdigställandet av ytor i den östra delen av Trelleborgs Hamn.

2.4.2. Utsläpp till luft

Utsläpp till luft utgör en betydande del av miljöpåverkan inom hamnområdet. I Tabell 1 och 2 redovisas utsläppen från THAB:s verksamhet: från den egna fordonsparken respektive från uppvärmning. Utöver utsläpp från hamnens egen verksamhet tillkommer utsläpp från transporter till och från hamnen av andra aktörer, såsom rederier, åkerier, järnväg och personbilstrafik som inte redovisas här (men återfinns i den MKB som tillhör gällande miljötillstånd).

Tabell 1. Utsläpp till luft från THAB:s fordonspark 2025.

	Metod	PM (ton)	NO _x (ton)	CO ₂
Totalt	Beräkning	0,006 (oförändrad)	1,67 (+0,15)	30,9 (-31)

Tabell 2. Utsläpp till luft från THAB:s uppvärmning 2025

	Metod	PM (ton)	NO _x	CO ₂
Naturgas	Beräkning	-	0,078 (-0,032)	89,3 (-30,7)
Biogas	Beräkning		0,032	0,044
Totalt			0,11	89,3

Mål och åtgärder

THAB har uteslutande arbetsfordon av högsta standard och med bästa möjliga hållbarhetsprestanda. I enlighet med ett styrelsebeslut drivs terminaltruckarna (hamnens största källa till direkta luftutsläpp) enbart på HVO100.

THAB strävar efter att fasa ut alla fordon och maskiner som drivs fossil och i dagsläget återstår endast några få bensin-laddhybrider som används av för att ta sig runt inom hamnens område.

Några kronologiska exempel på genomförda åtgärder:

- Inköp av terminal-lok (som i princip är en anpassad terminaltraktor) och som ersatt ett betydligt mer bullrande traditionellt diesellok. Loket var det första i sitt slag i Sverige. (Ägs numera av tågoperatören Väste som THAB samarbetar med.)
- En ny reachstacker för kombihanteringen ersatte under 2017 en äldre maskin, vilket betyder fortsatt reducerade bullernivåer och emissioner. Likaså införskaffades två nya elfordon som ersatte två dieselmotorer inom poolbilsflottan.
- 2018 antog THAB en helt ny fordonspolicy med uttalat krav på att lätta fordon som nyanskaffas ska drivas på fossilfria drivmedel. Vad gäller arbetsmaskiner (inklusive terminaltraktorer och reachstackrar) så ska THAB bevaka marknaden och arbeta för en successiv utfasning av maskiner som drivs fossilt. Till dess ska andelen biodiesel ökas med stegvisa mål om reduktion av växthusgaser ned till minst 40% minskning 2030.
- Dieseltruckar inom lagerhanteringen ersätts successivt av el-drivna truckar.
- I enlighet med fordonspolicyn ersattes under 2019 fem äldre bensin-/dieseldrivna fordon med nya laddhybrider.
- 2019 påbörjades övergång till biodrivmedel (HVO) för hamnens arbetsmaskiner, vilket minskade de klimatpåverkande CO₂-utsläppen med 25%.
- Under 2020 ersattes tio terminaltraktorer med nya med senaste tillgängliga miljöklass (Steg V) och med motorer godkända för HVO 100.
- En ny tankstation för biodrivmedel/HVO 100 togs i bruk i december 2020.
- Två nya bussar som drivs med HVO100 köptes in 2021 samt ytterligare 4 ladd-hybrider.
- Under 2022 köptes en ny reachstacker in och ytterligare laddhybrider adderades till fordonsflottan.
- Som ett etappmål i de nya hållbarhetsmålen har beslutats om att hamnens samtliga egna eller leasade fordon och maskiner senast 2025 ska tankas med 100% biobränsle eller el.
- Under 2022 gjordes en klimatberäkning för hela verksamheten i enlighet med Greenhouse Gas Protocol. Beräkningarna omfattar även så kallade scope 3-utsläpp, det vill säga verksamhetens indirekta utsläpp. Arbetet har resulterat i ett klimatbokslut, en djupare förståelse för verksamhetens utsläppsprofil samt, framför allt, nya hållbarhetsmål som även omfattar de indirekta utsläppen. Tack vare detta arbete står det klart att de utsläpp som verksamheten ger upphov till framför allt kommer från de indirekta utsläppen från lastbilar och det är därmed där som hamnen kommer att ta sikte med åtgärder i framtiden.

Klimatbokslutet för 2024, som gjordes under 2025, visade en total utsläppsminskning i alla scope på 2,6 %, vilket motsvarar 715 tCO₂e, jämfört med föregående år.

Indirekta utsläpp och hamnens möjligheter att påverka

En stor del av Trelleborgs Hamn AB:s (THAB) klimatpåverkan uppstår i form av indirekta utsläpp från transporter till och från hamnen samt från fartygstrafik. Även om dessa utsläpp till stor del ligger utanför hamnens direkta rådgivning arbetar hamnen aktivt för att

genom infrastruktur, logistiklösningar och samverkan med transportaktörer bidra till minskad miljöpåverkan.

Effektivare logistik och minskade utsläpp i hamnområdet

- Genom effektivare lastnings- och lossningsprocesser kan liggtiden för färjorna i hamn reduceras, vilket minskar utsläppen i hamnområdet. Effektiviseringarna har bland annat möjliggjorts genom utvecklad kombitrafik samt genom planskilda korsningar mellan vägtrafik och järnväg inom hamnområdet.
- Effektivare trafikflöden bidrar även till att minska tomgångskörningen för lastbilar och personbilar i anslutning till terminalområdena.
- THAB arbetar även strategiskt för att öka andelen gods som transporteras via järnväg, särskilt i form av kombitransporter. En ökad andel järnvägstransporter kan bidra till minskade utsläpp per transporterad godsmängd både regionalt och nationellt.
- De nya färjelägena i den utbyggda hamndelen möjliggör dessutom mottagande av större färjor. Större fartyg innebär i regel lägre utsläpp per transporterad enhet, vilket bidrar till en mer energieffektiv transportkedja.

Klimatanalys och strategiska hållbarhetsmål

- Sedan 2022 (för basåret 2021) genomförs klimatberäkningar för hela verksamheten i enlighet med Greenhouse Gas Protocol. Beräkningen omfattar även så kallade scope 3-utsläpp, det vill säga verksamhetens indirekta utsläpp från bland annat transporter och fartygstrafik.
- Arbetet resulterar i årliga klimatbokslut och en fördjupad analys av verksamhetens utsläppsprofil. Analysen visar att den största delen av de utsläpp som är kopplade till hamnens verksamhet härrör från indirekta utsläpp från lastbilstransporter till och från hamnen.
- Resultatet har legat till grund för uppdaterade hållbarhetsmål där fokus i hög grad riktas mot åtgärder som kan minska utsläppen från vägtransporter och stärka intermodala transportlösningar.

Samverkan med rederier och tekniska åtgärder för fartyg

- Trelleborgs Hamn för en kontinuerlig dialog med rederierna där frågor om att begränsa miljö- och klimatpåverkan är en central del. Samverkan sker bland annat genom gemensamma utvecklingsprojekt, inklusive EU-finansierade projekt, samt genom investeringar i hamninfrastruktur som möjliggör mer miljöanpassad fartygsdrift.
- Sedan 2012 kan landel erbjudas vid samtliga färjelägen i reguljär drift i hamnen. Rederierna har varit delaktiga i projekteringen av landelsystemet samt i arbetet med att utveckla tekniska lösningar och standarder.

- Unity Lines färja Gryf har förberetts och testats för landelanslutning. Sedan 2017 ansluter även två av Stena Lines färjor, M/S Skåne och M/V Mecklenburg-Vorpommern, till landel vid hamnuppehåll som överstiger två timmar.
- Fler färjor är för närvarande i processen att konverteras för att möjliggöra landelanslutning. Krav på landel vid hamnuppehåll över två timmar ingår i EU:s klimatpaket Fit for 55 och träder i kraft 2030. Detta innebär att ytterligare fartyg som trafikerar hamnen förväntas anpassas för landel. Arbete med att färdigställa landströmsanläggningarna i färjeläge 10 och 11 har pågått under 2025.
- Under 2022 och 2023 sattes TT-Lines två LNG-hybridfärjor Nils Holgersson respektive Peter Pan i trafik till och från Trelleborg. Fartygen bunkrar LNG i hamnen genom så kallad ship-to-ship-bunkring, vilket innebär lägre utsläpp av bland annat svavel, kväveoxider och partiklar jämfört med konventionella marina bränslen.

2.4.3. Klimatstyrning i tre nivåer

Trelleborgs Hamn AB:s klimatpåverkan uppstår både i den egna verksamheten och i transportkedjor kopplade till hamnen. För att tydliggöra hur hamnen arbetar med att minska klimatpåverkan kan åtgärderna delas in i tre nivåer baserade på graden av rådighet.

Direkt rådighet – den egna verksamheten

Denna nivå omfattar utsläpp från verksamheter som hamnen själv kontrollerar, exempelvis egna fordon, arbetsmaskiner och energianvändning.

Område	Åtgärder	Miljöeffekt
Fordon och arbetsmaskiner	Övergång till HVO100, elektrifiering av truckar och inköp av maskiner med Steg V-motorer	Minskade CO ₂ -utsläpp samt minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar
Energi	Energieffektivisering och användning av förnybar el	Minskade indirekta utsläpp från energianvändning
Infrastruktur	Tankstation för HVO100 samt elektrifiering av utrustning	Underlättar omställning till fossilfria drivmedel

Operativ påverkan – transportaktörer och rederier

Denna nivå omfattar verksamheter där utsläppen genereras av externa aktörer men där hamnen kan påverka genom infrastruktur, samverkan eller logistiklösningar.

Område	Åtgärder	Miljöeffekt
Fartyg i hamn	Landelanslutning vid samtliga färjelägen	Minskade utsläpp av CO ₂ , NO _x och partiklar under hamnuppehåll
Rederisamverkan	Dialog och samarbete kring energieffektivisering och alternativa bränslen	Successiv minskning av utsläpp från fartygstrafik
Alternativa bränslen	Möjlighet till LNG-bunkring i hamnen	Minskade utsläpp av svavel, partiklar och kväveoxider

Systempåverkan – transportkedjan

Den tredje nivån omfattar åtgärder som påverkar hela transportsystemet och där effekten uppstår i transportkedjan snarare än i hamnens egen drift.

Område	Åtgärder	Miljöeffekt
Intermodala transporter	Utbyggd kombiterminal och satsning på järnvägstransporter	Minskade utsläpp från vägtransporter
Trafikflöden	Effektivare lastning och lossning samt förbättrad trafiklogistik	Minskad tomgångskörning för lastbilar och personbilar
Infrastruktur	Nya färjelägen som möjliggör större fartyg	Lägre utsläpp per transporterad enhet

Klimatanalysen enligt Greenhouse Gas Protocol visar att den största delen av klimatpåverkan kopplad till Trelleborgs Hamns verksamhet uppstår i form av indirekta utsläpp från transporter till och från hamnen. Hamnens klimatstrategi fokuserar därför både på att minska utsläppen från den egna verksamheten och på att skapa förutsättningar för mer energieffektiva transporter i hela transportkedjan.

Genom investeringar i hamninfrastruktur, utveckling av intermodala transportlösningar samt samverkan med rederier och transportaktörer arbetar hamnen för att successivt minska klimatpåverkan från hamnens transportrelaterade verksamheter.

2.4.4. Mark och vatten

Hamnverksamheten bedrivs huvudsakligen på hårdgjorda ytor med omfattande tekniska skyddssystem för att minimera risken för påverkan på mark och vatten. De främsta potentiella miljöriskerna är kopplade till hantering av drivmedel, kemikalier, farligt avfall och farligt gods samt till lossning och lastning av produkter inom hamnområdet.

Genom återkommande sediment- och markundersökningar följer Trelleborgs Hamn AB upp eventuell föroreningsituation i hamnbassänger och verksamhetsytor. Resultaten från genomförda undersökningar visar generellt låga till måttliga föroreningshalter och inga indikationer på omfattande föroreningsproblem inom hamnens verksamhetsområde.

För att förebygga utsläpp och begränsa konsekvenserna vid eventuella incidenter finns ett flertal tekniska och organisatoriska skyddsåtgärder, bland annat oljeavskiljare med larmfunktion, invallningar, avstängningsbara dagvattenbrunnar samt särskilda uppställningsytor för farligt gods. Hamnen har även beredskap för akuta utsläpp i samverkan med räddningstjänsten.

Sammantaget bedöms risken för betydande påverkan på mark och vatten från hamnens verksamhet vara begränsad, under förutsättning att befintliga kontroll- och skyddssystem upprätthålls.

Risker för mark och vatten

Hamnområdet består huvudsakligen av hårdgjorda ytor, byggnader, kajanläggningar och hamnbassänger. De största potentiella riskerna för påverkan på mark och vatten är kopplade till hantering av farligt avfall, kemikalier, drivmedel och farligt gods. Även slangbrott, lossning och lastning av kemiska produkter samt hantering av fasta kemiska produkter i bulk kan i vissa fall orsaka utsläpp till mark eller vatten.

För att följa upp eventuella miljörisker genomförs regelbundet provtagningar av sediment och mark i samband med muddringsarbeten, nybyggnation eller förändringar av verksamheten.

Sedimentundersökningar och muddring

Sediment- och mudderprover tas kontinuerligt inför planerade muddringsarbeten eller andra vattenarbeten. Under 2010 togs bottenprover i samband med underhållsmuddring i hamnbassängen mellan färjeläge 3 (FL3) och färjeläge 4 (FL4). Halterna av tributyltenn (TBT) i provpunkterna uppmättes till mellan 5 och 52 µg/kg torrsubstans.

Inför Sjöfartsverkets breddning av farleden genomfördes provtagning 2012. Resultaten visade att halterna av tungmetaller och PAH låg under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Halterna av TBT låg under den finska miljöstyrelsens jämförelsenivåer och varierade mellan 1 och 4 µg/kg torrsubstans.

År 2014 genomfördes nya sedimentprovtagningar i samband med underhållsmuddring mellan FL3 och FL4 samt mellan FL8 och FL9. TBT-halterna uppmättes till mellan 27 och 60 µg/kg torrsubstans.

Inför ansökan om tillstånd för utbyggnaden av läge 14 genomfördes 2015 ytterligare provtagningar i det planerade muddringsområdet. TBT-halterna uppmättes till 10, 18 respektive 33 µg/kg torrsubstans.

År 2017 utfördes sedimentprovtagning i Nyhamnen. Den högsta uppmätta TBT-halten var 30 µg/kg torrsubstans. Resultaten visade dock att något behov av underhållsmuddring inte förelåg vid detta tillfälle.

Under 2018 genomfördes ytterligare provtagningar i samband med underhållsmuddring mellan FL3 och FL5, mellan FL8 och FL9 samt öster om FL10. Halterna av TBT uppmättes då till relativt låga nivåer, mellan 0 och 18 µg/kg torrsubstans.

I januari 2020 togs nya sedimentprover mellan FL3 och FL4 samt vid FL9 och FL10 inför planerad rensuddring. Halterna av TBT uppmättes till mellan 7 och 15 µg/kg torrsubstans.

Resultaten från sedimentprovtagning gjord under 2024 inför rensuddring visar generellt låga till måttliga metallhalter i hamnbassängen. Majoriteten av analyserade metaller ligger inom klass 1–2 enligt Havs- och vattenmyndighetens bedömningsgrunder för kust och hav (HaV 2019:25). Enstaka provpunkter uppvisar högre halter av kadmium och kvicksilver motsvarande klass 3–4, vilket är vanligt förekommande i hamn- och farledssediment i Östersjöområdet. Sammantaget indikerar resultaten en begränsad föroreningsgrad.

Trelleborgs Hamn AB är även medlem i Sydkustens Vattenvårdsförbund och deltar i den samordnade recipientkontroll som genomförs längs sydkusten.

Markundersökningar

Miljötekniska markundersökningar har genomförts i olika delar av hamnområdet i samband med planerade förändringar av verksamheten.

2012 genomfördes undersökningar i området väster och sydväst om Nyhamnsbassängen i samband med förändrad placering av check-in. Samtliga analyserade halter i totalt elva jord- och vattenprover låg under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). I ett prov påträffades dock asfalt med PAH-halter som innebär att materialet klassas som farligt avfall och därför inte kan återanvändas vid eventuella schaktarbeten.

2013 genomfördes en undersökning inom områdena Check-in-plan, Uppmarschplan, Tullplan och Mittelbron samt området norr om dessa inklusive järnvägsspår. Av totalt 23 provpunkter överskreds Naturvårdsverkets riktvärden för MKM i fyra punkter. Förhöjda halter av PAH och zink påträffades i jordlager under hårdgjorda ytor och på större djup, vilket innebär att de inte är direkt åtkomliga för människor som vistas i området.

Samma år genomfördes även en undersökning i östra delen av fastigheten Innerstaden 6:89 inför planerad uppförande av en ny fördelningsstation. I samtliga fyra provpunkter låg halterna under riktvärdena för MKM.

Under 2014 och 2015 genomfördes inga miljötekniska markundersökningar inom hamnens verksamhetsområde.

År 2016 genomfördes en miljöteknisk markundersökning inom fastigheten Innerstaden 6:89 i anslutning till oljehamnen. Undersökningen omfattade tio provpunkter, varav grundvattenrör installerades i sex. Resultaten visade generellt låg föroreningsgrad i området. Endast i en provpunkt påträffades förhöjda halter av aromatiska kolväten (C10–C16) över riktvärdet för

MKM. Föroreningen bedömdes vara lokal och av begränsad omfattning, och något behov av saneringsåtgärder eller ytterligare undersökningar bedömdes inte föreligga. Undersökningen genomfördes i samband med uthyrning av tre cisterner och lastningsplats till Smart Energy.

Status 2025

Rensmuddring utfördes under 2025 och sedimentprovtagningar inför muddringen under 2024. Resultaten från sedimentprovtagningen visar generellt låga till måttliga metallhalter i hamnbassängen. Majoriteten av analyserade metaller ligger inom klass 1–2 enligt Havs- och vattenmyndighetens bedömningsgrunder för kust och hav (HaV 2019:25). Enstaka provpunkter uppvisade högre halter av kadmium och kvicksilver motsvarande klass 3–4, vilket är vanligt förekommande i hamn- och farledssediment i Östersjöområdet. Sammantaget indikerade resultaten en begränsad föroreningsgrad.

Dispens från förbudet mot dumpning av uppkomna muddermassor inom läge 1 har erhållits.

Förebyggande skyddsåtgärder

Trelleborgs Hamn arbetar systematiskt för att förebygga utsläpp till mark och vatten. Inom ramen för hamnens miljöledningssystem finns rutiner som beskriver både förebyggande åtgärder och åtgärder vid eventuella utsläpp.

Inom hamnens verksamhetsområde finns totalt 20 oljeavskiljare. Samtliga oljeavskiljare är försedda med elektroniska larm som indikerar när tömning behöver genomföras.

Oljehamnen är utrustad med tre oljeavskiljare för dagvatten, vilka är försedda med både larm och avstängningsanordningar. Cisternområdet är invallat med jordvall. Vid tappstationer finns dessutom höga kantstöd (L-stöd) som förhindrar spridning av spill vid eventuella olyckor.

I anslutning till tappstationerna finns en spillplatta. Dagvatten från denna yta leds till oljeavskiljare med larm och möjlighet till avstängning både före och efter avskiljaren. Spillplattan fungerar även som uppställningsyta för farligt gods och är godkänd av räddningstjänsten.

Uppställning av farligt gods sker på särskilt anordnade ytor med separat uppsamling av dagvatten. Samtliga dagvattenbrunnar inom det nya östra hamnområdet är avstängningsbara, både individuellt och genom central avstängning.

I oljehamnen finns länsor tillgängliga som möjliggör avspärrning av hela Nyhamnsbassängen vid ett eventuellt oljeutsläpp. Ett avtal har tecknats med Räddningstjänsten i Trelleborg, vilket innebär att räddningstjänsten sköter beredskap och hantering av oavsiktliga utsläpp i hamnbassängen dygnet runt, för hamnens räkning.

I enlighet med hamnens dagvattenplan har filterkonstruktioner installerats för rening av dagvatten från Handelsplan, Check-in-plan, Uppmarschplan, Trailerplan och Kombiterminal Öst. För dagvatten från Kombiterminal Väst finns olje- och slamavskiljare.

Dagvatten från cirka 100 hektar av Trelleborgs stads ytor samt cirka 50 hektar av hamnens nya verksamhetsytor renas i tre sedimenteringsbassänger och två fristående reningsanläggningar inom det nya östra hamnområdet. Anläggningarna togs i drift 2014 och bidrar både till förbättrad dagvattenrening och minskad risk för översvämning.

Färjornas svart- och gråvatten kan tas emot vid samtliga färjelägen i reguljär drift.

Saneringsutrustning finns utplacerad på flera platser i hamnområdet, bland annat vid färjeläge 7, mellan färjeläge 4 och 5, på kombiterminal öst, i oljehamnen samt vid verkstads- och servicebyggnader.

För att minska damning och transport av föroreningar via dagvatten genomförs regelbunden sopning av hamnens ytor enligt ett fastställt schema baserat på trafikintensitet och aktuellt behov. Sopningen utförs av en extern entreprenör med modern utrustning, och uppsamlat avfall transporteras till godkänd mottagare.

2.4.5. Avfall och farligt avfall

Totala avfallsmängder 2025

<i>Avfallstyp</i>	<i>Mängd (kg)</i>
Icke farligt avfall	305 090
Farligt avfall	12 806
Totalt genererat avfall	317 896 kg

Totalt genererade verksamheten cirka 318 ton avfall under 2025.

Avfallsfraktioner (icke farligt avfall)

Fraktion	Mängd (kg)	Behandling
Brännbart avfall (<50 % fossilt)	228 510	Energiåtervinning
Blandskrot	41 385	Materialåtervinning
Sorterbart avfall utan gips/isolering	26 020	Sortering → återvinning/energi
Däck utan producentansvar	3 820	Material/energiåtervinning
Mixad plast	3 050	Materialåtervinning
Wellpapp	1 120	Materialåtervinning
Hårdplast	5	Materialåtervinning
Kontorspapper	40	Materialåtervinning

Summa icke farligt avfall: 305 090 kg

Farligt avfall

Avfallsslag	EWC-kod	Mängd (kg)
Avfallsolja (>11 % vatten)	13 02 05*	473
Avfallsolja (tankrengöring)	16 07 08*	2 741
Spillolja (<10 % vatten)	13 02 05*	5 278
Oljeprodukter, fasta	15 02 02*	594
Oljefilter / bränslefilter	16 01 07*	515
Fast oljehaltigt avfall	13 08 99*	2 068
Färgavfall	08 01 11*	248
Aerosoler	08 01 11*	33

Blybatterier	16 06 01*	446
Elavfall	16 02 13*	323
Elavfall (köldmedia)	16 02 11*	87

Summa farligt avfall: 12 806 kg

Det farliga avfallet transporteras av godkända transportörer till behandlingsanläggningar för återvinning eller destruktion.

Behandlingsmetoder

Behandlingsmetod	Mängd (kg)	Andel
Materialåtervinning	45 620	14 %
Energiåtervinning	228 510	72 %
Sortering för vidare återvinning	29 070	9 %
Farligt avfall – särskild behandling	12 806	4 %
Deponi	0 kg	0 %

Återvinningsgrad

Återvinningsgrad beräknas enligt:

$$\text{Återvinningsgrad} = \frac{\text{materialåtervinning} + \text{energiåtervinning}}{\text{total avfallsmängd}}$$

Materialåtervinning + energiåtervinning:

45 620 kg + 228 510 kg = **274 130 kg**

Total avfallsmängd:

317 896 kg

Återvinningsgrad 2025 ≈ **86 %**

Deponering

Ingen av de redovisade avfallsfraktionerna har skickats till deponi under rapportåret.

Deponerad mängd:

0 kg

Avfallstyper som normalt kräver deponering – exempelvis mineraliska byggrester, gips, asbest, mineralull eller förorenade massor – har inte uppkommit i verksamheten under rapportåret. Några större bygg- eller rivningsarbeten som genererat sådana avfallsfraktioner har inte genomförts.

Detta innebär att verksamheten i praktiken har ett deponifritt avfallssystem.

Sammanfattande bedömning

Under 2025 genererade Trelleborgs Hamn cirka 318 ton avfall, varav:

86 % återvanns eller energiåtervanns

4 % utgjorde farligt avfall som behandlades i särskilda behandlingsanläggningar

0 % deponerades

Avfallsflödena domineras av brännbart verksamhetsavfall samt metallskrot, vilket är typiskt för hamn- och terminalverksamhet.

Med anledning av att totalförbudet mot att släppa ut svartvatten i Östersjön trädde i kraft under 2021, lämnar idag samtliga fartyg iland sitt spillvatten. Under 2023 togs hamnens interna reningsanläggning i drift och allt spillvatten renas därmed innan det skickas vidare till det kommunala avloppsreningsverket.

Under 2025 mottogs och renades ca 42 000 m³ spillvatten.

2.4.6. Buller

2017 genomförde Efterklang bullerutredning för Trelleborgs hamn avseende direkt och indirekt hamnbuller vid omgivande bostäder. Sedan dess har Växjö tingsrätt i dom M 867-08 (2018-06-01) fastställt bullervillkor för hamnverksamheten vid kombiterminalen samt bullervillkor för det direkta bullret från hamnverksamheten, med undantag för buller från hamnverksamheten vid kombiterminalen.

Efterklang utförde under 2024 en uppdaterad externbullerutredning för hamnen. De beräknade nivåerna visade att gällande bullervillkor avseende såväl ekvivalent samt maximal ljudnivå och låga frekvenser innehålls.

2.4.7. Kemikalier

Kemikalieförteckning och säkerhetsdatablad finns. Aktualitet säkerställs genom att allt finns tillgängligt via kemikaliehanteringssystemet iChemistry. I vissa av de produkter som används finns utfasningsämnen eller riskminskningsämnen. Det är dock förhållandevis små mängder kemikalier som hamnen använder.

Åtgärder

- Kemikalieförteckning och säkerhetsdatablad uppdateras regelbundet i samband med inköp av nya produkter.
- I rutinerna för inköp av kemikalier ingår att i möjligaste mån välja miljöanpassade produkter där så är möjligt.
- Invallningar och utrustning i form av uppsamlingsfat, m.m. ses över och förbättras kontinuerligt.
- Sedan 2018 har THAB tillgång till en digital tjänst (iChemistry) för kemikaliehantering för bättre kunskap om hamnens kemikalier, senaste säkerhetsdatablad, stöd vid inköp och utfasning, riskbedömningar och instruktioner till berörd personal.

2025:

- Inga produkter har bytts ut eller tagits bort under året.

2.4.8. Energi

Hamnen har sedan flera år tillbaka en stor solcellspark. Under 2024-2025 uppfördes två vindkraftverk som också togs i bruk. Tillsammans producerar vindkraftverken cirka 15 miljoner kWh årligen.

Många av de tidigare byggnader som ingick i hamnens portfölj har sålts av och endast ett fåtal återstår, och gas används för uppvärmning. Sedan den tidigare leverantören av biogas meddelade att de inte längre hade möjlighet att prioritera leverans till oss med hänvisning till bristande tillgång har naturgas använts. Under 2025 säkrades dock en ny leverantör och från och med Q4 har hamnen nu åter gått över till biogas.

I tabellen nedan visas den årliga energianvändningen för THAB samt vilka källor energin kommer från.

Tabell 4 – Energianvändning för 2025 efter energislag

Energislag	Årlig förbrukning (MWh)
Naturgas	653
Biogas	221
El (vindkraft och solceller)	5627
Totalt	8166

Producerad energi	13 354 MWh
Såld energi	11 196 MWh
Egenproducerad energi – använd	2158 MWh
Köpt vindkraft	3469 MWh
Förbrukad (Egenproducerad använd + köpt)	5627 MWh
Energianvändning landelsanslutning	481 MWh (+43%)

Energieffektiviseringsåtgärder

THAB arbetar kontinuerligt med energieffektivisering i hamnens fastigheter och anläggningar. Arbetet omfattar bland annat modernisering av tekniska installationer, förbättrad styrning av energisystem samt ökad användning av förnybar energi.

2010–2014

- En översyn av hamnens belysningsmaster och armaturer påbörjades 2010 och pågår kontinuerligt.
- Under 2011 installerades och ersattes äldre värmepumpar och värmepumpar i flera av hamnens fastigheter med modernare och mer energieffektiv utrustning.
- Under 2012 genomfördes ytterligare energieffektiviseringsåtgärder i ventilationssystemen. Åtgärderna omfattade bland annat förbättringar av ventilationsanläggningar, installation av tidsstyrning samt justering av drifttider så att systemen går på reducerad effekt utanför arbetstid. Även nattsänkning samt optimering av temperaturdifferenser mellan värme- och kylsystem genomfördes.
- Samma år anslöts fastigheterna Hamngatan 9, Stationshuset och Apelsinhuset till fjärrvärme. Dessa fastigheter har senare avyttrats och ingår inte längre i THAB:s verksamhet.

- Under 2013 installerades belysningsstyrning vid flera kajer och hamnplaner. Åtgärderna utökades 2014 till ytterligare kaj- och planområden, inklusive det nya hamnplansområdet vid terminal 10 samt den södra kombiterminalen.

2017–2018

- År 2017 installerades två energieffektiva värmepumpar i hamnens fordonsgarage. Dessa ersatte tidigare elvärmefläktar.
- Under samma period installerades laddstationer för hamnens eldrivna arbetsfordon.
- THAB har även medverkat till att sex publika laddstationer för elbilar har etablerats på den allmänna parkeringen norr om Mittelbron (tidigare OKQ8).
- År 2018 upprättade THAB en åtgärdsplan för energieffektivisering. Inom ramen för denna plan har bland annat följande åtgärder genomförts:
- Befintliga el-aerotemperar i fastigheten Bredfocken ersattes med luft/luft-värmepumpar, vilket beräknas ge en energibesparing på cirka 60–70 %.
- Belysningen i vissa lagerlokaler sektionerades så att endast de delar av lokalerna som används är belysta, vilket beräknas ge en energibesparing på cirka 50 %.
- En energikartläggning enligt **STEMFS 2015:1** har även genomförts, och åtgärder genomförs i huvudsak enligt den framtagna energieffektiviseringsplanen.

2021

- Under 2021 förnyades hamnens fordonsflotta ytterligare och samtliga terminaltraktorer drivs nu med HVO100.
- Samtidigt installerades cirka 100 nya energieffektiva LED-armaturer i hamnens nyare områden.
- Under året installerades även 15 nya laddpunkter för hamnens elbilar och laddhybrider.

2024

- Hamnens solcellspark producerade under 2024 cirka **474 000 kWh** el.
- Under året uppfördes även **två vindkraftverk inom hamnområdet**.

2025

- De två vindkraftverken togs i bruk och tillsammans med solcellerna producerades under året 13 354 000 kWh.

Löpande arbete

- Utöver de specifika åtgärder som redovisas ovan genomför THAB kontinuerligt översyn av energianvändningen i hamnens anläggningar. Vid nyinvesteringar och förändringar utvärderas alltid **bästa tillgängliga teknik (BAT)** i förhållande till tekniska och ekonomiska förutsättningar.

Sammanställning av energieffektiviseringsåtgärder

År	Åtgärd	Typ av åtgärd	Uppskattad energibesparing / effekt
2010– pågående	Översyn och modernisering av belysningsmaster och armaturer	Energieffektiv belysning	Minskad elförbrukning för belysning
2011	Installation/utbyte av värmeväxlare och värmepumpar i fastigheter	Effektivare värmesystem	Minskad energianvändning för uppvärmning
2012	Optimering av ventilationssystem, tidsstyrning och reducerad drift efter arbetstid	Driftoptimering	Minskad elförbrukning för ventilation
2012	Nattsänkning och optimering av temperaturdifferenser i värme- och kylsystem	Styrning/optimering	Minskad energianvändning för uppvärmning och kyla
2012	Fjärrvärmeanslutning av tre fastigheter	Effektivare energiförsörjning	Minskade lokala energiförluster
2013–2014	Installation av belysningsstyrning vid kajer och hamnplaner	Smart styrning	Minskad elförbrukning för utomhusbelysning
2017	Installation av två värmepumpar i fordonsgarage (ersatte elvärmefläktar)	Byte till effektivare värmekälla	Betydande minskning av elförbrukning för uppvärmning
2017–	Laddstationer för eldrivna arbetsfordon	Elektrifiering	Minskade fossila utsläpp från internfordon
2018	Byte från el-aerotemperar till luft/luft-värmepumpar (Bredfocken)	Energieffektiv värmepump	60–70 % energibesparing
2018	Sektionering av belysning i lagerlokaler	Närvarostyrning	≈ 50 % minskning av belysningsenergi
2018	Energikartläggning enligt STEMFS 2015:1	Systematiskt energieffektiviseringsarbete	Identifiering av ytterligare besparingspotential

År	Åtgärd	Typ av åtgärd	Uppskattad energibesparing / effekt
2021	Terminaltraktorer övergick till HVO100	Fossilfri drift	Kraftigt minskade CO ₂ -utsläpp
2021	Installation av ca 100 LED-armaturer	Energieffektiv belysning	Betydande minskning av elförbrukning
2021	Installation av 15 laddpunkter för elbilar/laddhybrider	Elektrifiering	Möjliggör minskad fossil energianvändning
2024	Solcellspark	Lokal elproduktion	474 000 kWh/år
2024–2025	Uppförande av två vindkraftverk	Förnybar elproduktion	Produktion inleds 2025
2025	Vindkraftverk och solceller	Förnybar elproduktion	13 354 000 kWh

2.4.9. Tillbud och risker

De största olycksriskerna som kan orsaka hälso- och miljöproblem är knutna till hanteringen av farligt gods, kemikalier, eller drivmedel. Även slangbrott, lossning/lastning och övrig kemisk hantering av fasta kemiska produkter i bulk samt spill/läckage från fordon eller fartyg kan förorsaka föroreningar i mark/vatten.

En miljöriskanalys finns framtagen. I denna listas identifierade miljörisker inom olika delar av verksamheten tillsammans med bedömd risknivå och förebyggande åtgärder och/eller minimering av eventuella skador.

Inrapporterade miljöincidenter 2025

- Wave marine – 5 juni
En av de externa aktörerna inom hamnens område tog den 5 juni in en skadad fritidsbåt utan att meddela hamnen att den läckte diesel. När det hela uppdagades låg ett skimmer över den gamla hamnbassängen. Räddningstjänsten var på plats och det bedömdes som ej sanerbart. Som konsekvens av incidenten har samtliga externa aktörer i hamnen med denna typ av verksamhet fått skriva under miljöföreskrifter där de fått intyga att hamnen måste frågas innan båtar som potentiellt sett kan läcka tas in. Vidare måste spill omedelbart meddelas miljö- och hållbarhetschefen för beslut om hur situationen ska tas om hand. Brott mot föreskrifterna medför att man påförs en avgift av hamnen.
- Huckleberry Finn – 9 september
En lastbil ombord Huckleberry Finn körde emot och skadade sin dieseltank. Räddningstjänsten tillkallades och konstaterade att fartygets besättning agerat snabbt och begränsat utsläppet. Stora mängder absol lades ut och utlopp som kunde stängas stängdes omedelbart. Av oklar anledning förblev ett utlopp öppet och en begränsad mängd (uppskattningsvis 50 liter) rann längs med fartyget ner i hamnbassängen. Räddningstjänsten tar enligt avtal hand om spill i hamnbassängen för hamnens räkning. I detta fall konstaterades dock att hinnan på ytan var för tunn och utspridd för att det skulle vara motiverat att göra försök till uppsamling. Man fokuserade på uppsamling av den diesel som låg på däck.

Åtgärder:

- En riskbedömning av hanteringen i hamnen genomfördes under 2003 och finns redovisad i sin helhet i "Tillståndsansökan enligt miljöbalken för Trelleborgs Hamn AB". En uppdatering av riskbedömningen genomfördes 2007 i samband med utarbetandet av MKB till det befintliga tillståndet från 2010.
- Under 2015 gjordes en förnyad riskbedömning relaterat till tillståndsansökan för Läge 14.
- Hamnen har en akutplatta som används vid incidenter med läckande gods.
- Rederierna rapporterar viss tid i förväg uppgifter om farligt gods till Sjöfartsverket via systemet SSNS (SafeSeaNet Sweden).
- Rederiernas kunder anmäler via sina affärssystem farligt gods för ankomst och avgång till respektive rederi som i sin tur har EDI-uppkoppling med THAB.
- Se även under åtgärder för mark och vatten.

2.4.10. Lossning av oljehaltiga produkter, gödning och spannmål

Utöver de ämnen som passerar hamnen lastas/lossas produkter med handelsfartyg.

Tabell 5. Lossning och lastning med handelsfartyg

Ämne	Mängd (ton)
Diesel	4593
Marin gasolja (MGO)	2194
HVO	641

2.4.11. Trafik och säkerhetslösningar

Trafik- och säkerhetsåtgärder

Arbetet med trafik- och säkerhetslösningar inom hamnområdet bedrivs kontinuerligt i syfte att minska olycksrisker och säkerställa ett effektivt trafikflöde. Åtgärderna omfattar både trafiktekniska lösningar och organisatoriska rutiner.

Trafiktekniska åtgärder

Flera trafiktekniska åtgärder har genomförts för att minska konflikter mellan olika trafikslag och förbättra säkerheten i hamnområdet.

Exempel på åtgärder som genomförts och fortfarande är i drift:

- Bom för utgående trafik stänger Travemündeallén vid tågpassage.
- Järnvägsbommar separerar biltrafik från tågtrafik.
- Tågoperatör ansvarar för att varna trafikanter vid passage över spårområdet från söder mot norr.
- Skyltning inom hamnområdet förbättras och uppdateras kontinuerligt.
- Trafikstyrning och skyltning ses över vid förändringar som kan påverka trafikflöden, inklusive trafiken till och från terminalområde FL10.

Under 2015 togs cirka **3 500 m² nya uppställningsytor och körvägar** i bruk i det utfyllda östra hamnområdet (terminal 9), vilket bidrog till förbättrat trafikflöde.

En ny väg för lossning vid **FL10** har byggts för att minska mötande trafik och därmed reducera riskerna vid samtidig lossning vid **FL8, FL9 och FL10**.

För att öka trafiksäkerheten har även följande åtgärder genomförts:

- mobil hastighetstavla för placering vid kritiska körvägar
- mobila farthinder för flexibel utplacering
- bom vid **FL7** för att säkerställa enkelriktad trafik

Utveckling av hamnens trafikstruktur

Under 2016 genomfördes projektering för flytt av **check-in** till ett nytt västligt läge med infart från Strandridaregatan.

Den nya västliga check-in-anläggningen färdigställdes 2018 och togs i drift under sommaren samma år. Åtgärden bedöms ha förbättrat trafikflödet och trafiksäkerheten i hamnområdet fram till dess att en framtida östlig tillfart etableras.

Risakanalys och myndighetskrav

Under perioden **2017–2018** genomfördes en omfattande riskanalys av olycksrisker i verksamheten. Analysen genomfördes mot bakgrund av Länsstyrelsens beslut (2016) att verksamheten omfattas av **2 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO)** och därmed klassas som **farlig verksamhet**, främst med hänsyn till hantering och transport av farligt gods.

Samråd har genomförts med räddningstjänsten avseende kompletterande beredskapsåtgärder. De föreslagna åtgärderna har godkänts.

Ledningssystem och rutiner

I THAB:s ledningssystem finns rutiner för hantering av risker, nödlägen och olyckor.

Policy för skydd mot olyckor

Bolaget arbetar systematiskt för att förebygga olyckor och följa upp incidenter. I företagets miljöpolicy finns ett övergripande mål om **effektiv hamnlogistik**, vilket syftar till att minimera negativ miljöpåverkan genom en hög servicenivå och rationell logistik.

Målet har reviderats så att det även tydligt omfattar **förebyggande av olyckor**, inklusive olyckor med farligt gods.

Bolaget ska:

- verka för att förhindra att olyckor med farligt gods uppkommer
- upprätthålla en god beredskap för att begränsa konsekvenserna av eventuella olyckor
- säkerställa tydlig organisation, ansvarsfördelning, rutiner, utbildning och resurser

En trafiksäker hamnmiljö minskar även sannolikheten för olyckor med farligt gods.

Förebyggande arbete i verksamheten

Förebyggande arbete bedrivs inom ramen för kvalitets- och miljöledningssystemet.

Systemet omfattar bland annat:

- rutiner för rapportering av avvikelser
- instruktioner för säker hantering av arbetsmoment
- utbildning av personal

Fordonsförare som transporterar enheter med farligt gods har **ADR-utbildning i enlighet med MSB:s föreskrifter**.

En intern miljörisakanalys har också tagits fram. Den beskriver risker för spill och andra miljöskador samt de förebyggande åtgärder som vidtagits.

Förebyggande arbete i entreprenader

Vid anläggningsarbeten och infrastrukturprojekt genomför entreprenörer riskreducerande åtgärder inom ramen för varje entreprenad.

För varje projekt tas följande dokument fram:

- arbetsmiljöplan
- miljöplan
- riskanalyser

Dessa dokument ska godkännas av THAB innan arbetena påbörjas.

Nödlägesberedskap

I ledningssystemet finns rutinen **Nödlägesberedskap**, som innehåller instruktioner för hantering av olika typer av incidenter, exempelvis:

- allvarlig olycka eller olycka med farligt gods
- brand
- oljeutsläpp i eller utanför hamnbassängen
- oljeläckage på hamnens vägytor

Uppföljning och avvikelsehantering

Det finns en rutin för hantering av fel och avvikelser som beskriver hur onormala händelser ska rapporteras och följas upp, exempelvis:

- fel på utrustning
- personskador
- läckage
- olyckor
- urspårning

Under 2018 infördes de digitala systemen **Falcony (tidigare INCY)** och **TRIA** för att förbättra arbetet med avvikelserapportering, åtgärder och uppföljning.

Allvarliga avvikelser rapporteras till berörda myndigheter i enlighet med gällande regelverk.

3. Emissionsdeklaration 2024

Verksamhetsutövare:

Namn	Trelleborgs Hamn AB
Postadress	Box 51, 231 21 Trelleborg
Telefon växel	0410-36 37 00
Organisationsnummer	556008-2413
Kontaktperson	Jennie Folkunger Jennie.folkunger@port.trelleborg.se
Verksamhetskod	63.10

3.1. Luft

Tabell 6. Utsläpp från hamnens fordonspark samt värmepannor 2025.

Utsläppskälla	Metod	PM (ton)	NO _x (ton)	CO ₂ (ton)
Fordonsparken (TTW)	Beräkning	0,006 (+/-0)	1,674 (+0,154)	31 (-31)
Gas	Beräkning	-	0,11 (+/-0)	89 (-31)
Totalt:		0,006	1,784 (+0,154)	120 (-62)

Förändring mot föregående år beror dels på en ökad andel HVO, och att den HVO som levererats har en större genomsnittlig koldioxidreduktion, samt att det under Q4 gjordes en övergång från naturgas till biogas.

3.2. Energi

Tabell 7. Under året förbrukad energi.

Energislag	Årlig förbrukning
Naturgas	434 MWh
Biogas	221 MWh
El	5 627 MWh
Egna fordon	5 011 MWh
Totalt	11 293 MWh

4. Underskrift

Underskrift av firmatecknare.

Trelleborg den 25 mars 2026

Malin Collin
VD
Trelleborgs Hamn AB