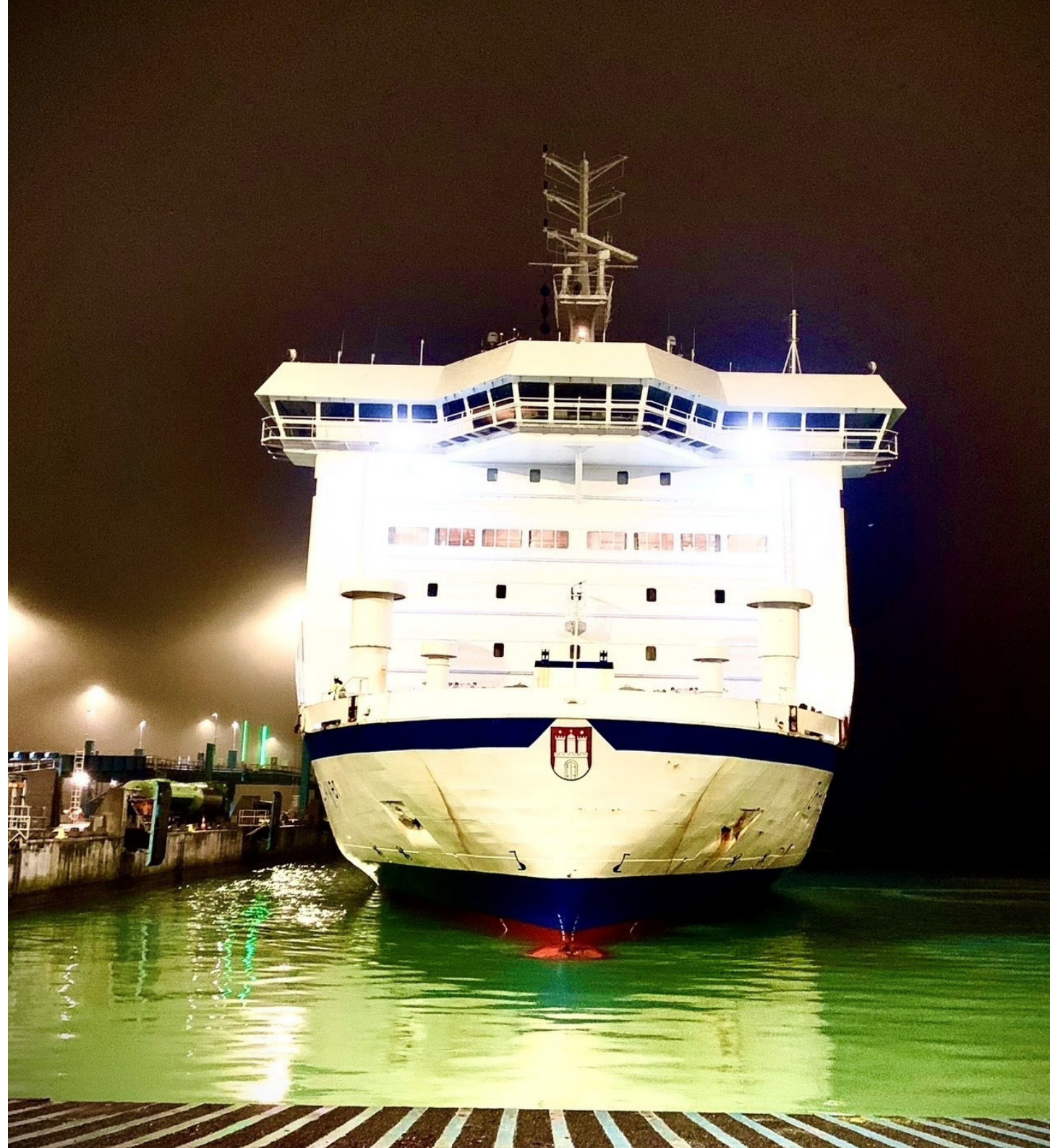


# Års- och hållbarhetsredovisning 2025



# Innehåll

- 3 2025 i korthet
- 4 Vd har ordet
- 6 Trelleborgs Hamn i siffror
- 7 Viktiga händelser 2025
- 8 Officiell invigning av vindkraftverken
- 9 Statsminister Ulf Kristersson besökte hamnen
- 10 Säkerhets- och beredskapsarbetet intensifierades
- 11 Tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Rostock
- 12 Hamnutvecklingen fortgår
- 14 Sex pågående EU-projekt under 2025
- 15 Möt hamnens nya affärsutvecklare
- 16 Volymutveckling
- 18 Succé för Hamnens Dag 2025
- 19 Stena Lines dragbilstävling i Trelleborgs Hamn
- 21 Hållbarhetsredovisning
- 22 Miljöansvar
- 26 Socialt ansvar
- 29 Ekonomiskt ansvar
- 31 Styrelse
- 32 Ledning
- 33 Förvaltningsberättelse
- 37 Resultaträkning
- 38 Balansräkning
- 39 Kassaflödesanalys
- 40 Tilläggsupplysningar
- 44 Revisionsberättelse
- 46 Granskningsrapport



# 2025 i korthet

## Ekonomi

Resultatet för 2025 års verksamhet överträffar vår budget och bolaget har därmed fortsatt varit framgångsrikt trots utmanande förutsättningar i omvärlden som har följder inom svensk handel och logistik.

Vi befäster vår position som Skandinavien största RoRo-hamn. Starkast utveckling har skett inom rullande trafik av lastbilar och löstrailers. Positiv utveckling skede även inom den intermodala trafiken men i mindre omfattning jämfört med tidigare år.

Under 2025 fortsatte vi att investera i hållbara lösningar. Våra långsiktiga avtal med våra rederikunder ger också en ekonomisk trygghet och främjar en ständig utveckling av konkurrenskraftiga tjänster.

Trelleborgs Hamn AB har cirka 129 anställda vilket gör oss till en av Trelleborgs största arbetsgivare.

## Miljö och hållbarhet

Trelleborgs Hamn stärker sin roll som drivande kraft i omställningen mot ett hållbart transportsystem i nära samverkan med kunder och partners. Under året har klimatutsläppen minskat med cirka 2,6 procent, samtidigt som satsningar på elektrifiering och hållbara inköp lägger grunden för en klimatneutral verksamhet. Med insikten att merparten av påverkan sker i värdekedjan intensifieras arbetet tillsammans med rederier och transportaktörer – där nästa stora steg tas.

En tydlig färdplan mot nettonoll guidar arbetet, där målet om en fossilfri hamnverksamhet redan 2027 följs av självförsörjning på förnybar el och nettonollutsläpp i den egna verksamheten till 2030. Samtidigt skapas nya möjligheter genom innovationer som ökad användning av Bio-LNG i sjöfarten och satsningar på lokal koldioxidinfångning. Genom egna åtgärder och starka partnerskap tar Trelleborgs Hamn en ledande roll i omställningen, där tempot nu ökar.

## Socialt

Trelleborgs Hamn fortsätter att stötta det lokala föreningslivet och 2025 utökades antalet föreningar som vi sponsrar. Vårt sponsorarbete är en del i vårt sociala hållbarhetsarbete och sponsringen gäller endast verksamheter som erbjuder barn- och ungdomsverksamhet och med lika möjligheter för både pojkar och flickor.

Andra lokala initiativ som vi sponsrade var "Hotellnatten" som är en julupplevelse för familjer som lever i utsatthet och fattigdom i Trelleborgs kommun, samt stöttade vi gymnasielever på Söderslättsgymnasiet som gjorde ett projekt inom hållbar utveckling i Zambia.

2025 fortsatte projektet som vi kallar "chaufförsambassadörer". Syftet med projektet är att chaufförsambassadörerna ska tycka till om vad som fungerar bra i Trelleborgs Hamn men också komma med förslag på vad som kan förbättras.



# Vd har ordet

## Långsiktighet i en föränderlig omvärld

2025 var ett år som tydligt visade vilken roll Trelleborgs Hamn spelar – inte bara som Skandinavians största RoRo-hamn, utan som en strategisk nod i Europas transportsystem. I en tid präglad av geopolitisk osäkerhet, fortsatt prispress i logistikkedjorna och ökade krav på hållbarhet och robusthet har behovet av långsiktiga och väl fungerande transportlösningar blivit allt tydligare. Samtidigt ställs höga krav på kostnadsmedvetenhet och förmågan att skapa stabilitet även i en föränderlig marknad.

Trots ett utmanande marknadsläge med dämpade volymer inom delar av handeln ser vi något mycket viktigt: en fortsatt stark framtidstro i RoRo-segmentet. Våra rederikunder investerar i nya, större och mer effektiva fartyg, anpassade för både kommande miljökrav och förändrade godsflöden. Dessa investeringar görs med ett långsiktigt perspektiv och sträcker sig bortom kortsiktiga konjunktursvängningar. De är samtidigt ett tydligt tecken på att Trelleborg fortsatt ses som en strategisk och konkurrenskraftig hamn i norra Europa.

Parallellt utvecklas nya logistikupplägg tillsammans med våra kunder för att möta en marknad som präglas av hård konkurrens och prispress. Effektivare anlöp, bättre samordning mellan sjö, järnväg och väg samt ökad intermodalitet är avgörande för att hålla transportkostnader nere och samtidigt säkerställa tillförlitliga flöden. Här har Trelleborgs Hamn en tydlig styrkeposition – genom sin kapacitet, sitt geografiska läge och sina etablerade internationella förbindelser.

Efter flera år av omfattande investeringar befinner sig

hamnen nu i ett nytt skede. De stora infrastrukturella satsningarna – nya färjelägen, kajer, uppställningsytor och järnvägslösningar – är på plats. Under 2025 har fokus därför legat på att fullt ut realisera nyttan av dessa investeringar, stärka effektiviteten i verksamheten och säkerställa att den kapacitet som byggts upp också bidrar till långsiktig ekonomisk stabilitet.

Hållbarhetsarbetet är en integrerad del av denna utveckling. Med egna vindkraftverk i drift är hamnen idag självförsörjande på förnybar el, vilket minskar vår exponering mot energikostnader och stärker förutsägbarheten över tid. Satsningar på batterilagring och landström skapar förutsättningar för att möta kommande EU-krav och kundernas ökade ambitioner. Samtidigt pågår ett arbete med utökad kapacitet för att flytta mer gods från väg till järnväg – ett område där vi ser både fortsatt tillväxt och tydliga effektiviseringsvinster.

Betydelsen av försörjningsberedskap och samhällsrobusthet har blivit allt tydligare. Som riksintresse och en av EU:s corehamnar har Trelleborgs Hamn en central roll i Sveriges transportsystem. Dialogen med nationella beslutsfattare, myndigheter och Försvarmakten har därför fördjupats, med ett tydligt gemensamt fokus: fungerande infrastruktur till och från hamnen är avgörande för Sveriges motståndskraft. Ett avbrott i flödena genom Trelleborg är inte ett lokalt problem – det är ett nationellt systemfel.


Som ny vd har jag också lagt stor vikt vid att analysera verksamhetens behov och skapa en tydlig riktning framåt. Det har också inneburit ett fortsatt arbete med att utveckla organisationen. I en verksamhet där kraven på effektivitet, säkerhet och tillgänglighet är höga ställs stora krav på

kompetens och samarbete. Vi har därför arbetat med att tydliggöra ansvar, stärka våra interna processer och säkerställa att organisationen är anpassad till den kapacitet och komplexitet som hamnen idag har. För mig är det avgörande att vi har en organisation som kombinerar operativ styrka i vardagen med förmåga att hantera förändring över tid. Det är ett arbete som har påbörjats under året och som kommer att fortsätta under 2026.

Som vd ser jag med tillförsikt på framtiden. Att både vi och våra kunder fortsätter att investera, planera och utveckla verksamheten långsiktigt – trots ett pressat marknadsläge – är ett styrkebesked. Det visar att Trelleborgs Hamn inte bara möter dagens krav, utan också har förutsättningar att bedriva en stabil och ansvarsfull verksamhet över tid.

Avslutningsvis vill jag rikta ett varmt tack till våra medarbetare, styrelse, ägare, kunder och samarbetspartners. Tillsammans fortsätter vi att utveckla Trelleborgs Hamn – som porten till Europa och som en strategisk nod i ett hållbart, robust och konkurrenskraftigt transportsystem.

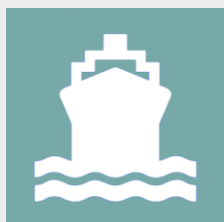
Malin Collin  
Vd, Trelleborgs Hamn AB

A professional portrait of Malin Collin, CEO of Trelleborgs Hamn AB. She is a woman with long, wavy blonde hair, wearing a light blue button-down shirt under a dark blazer. She is smiling slightly and looking directly at the camera. The background is a blurred office interior with a window and some architectural elements.

*”Vi har lagt grunden genom stora investeringar. Nu handlar mitt fokus om att i nära samverkan med kunder, partners och samhällsaktörer omsätta kapacitet till effektivitet, lönsamhet och långsiktig konkurrenskraft.”*

Malin Collin vd, Trelleborgs Hamn AB

# Trelleborgs Hamn i siffror 2025



Omsättning:  
**315 Mkr**

**129**  
anställda

Antal passagerare:

**1,6**  
miljoner



Klimatmål:  
Nettonollsläpp  
senast 2040

**0**



Resultat  
efter fin.  
**28,4**  
Mkr

**1:a**  
Skandinavien största RoRo-hamn



**14 ankomster  
&  
14 avgångar**  
- varje dygn, året om!

**11,7**  
miljoner ton gods

**1 av 5**  
svenska corehamnar,  
utpekad av EU som  
strategiskt viktig hamn



**1862**  
var året då  
Trelleborgs Hamn  
grundades



# Viktiga händelser 2025

## Hamnens nya vd Malin Collin på plats

Malin Collin är sedan den 24 februari ny vd för Skandinavien's största RoRo-hamn i Trelleborg.

Malin har en gedigen bakgrund inom Göteborgs Hamn, där hon har haft olika roller med fokus på strategi, ledarskap och affärsutveckling. Utöver det har hon arbetat inom transportsektorn i samarbete med transportföretag, vilket har gett henne en djup förståelse för logistik och infrastruktur.

Trelleborgs Hamn är i stort sett klar med utbyggnaden och flytten av hamnen. Ett av fokusområdena kommer därför vara att säkerställa tillväxt och att stärka Trelleborgs Hamns position som en ledande logistiknod. Hamnen behöver fortsätta utveckla infrastrukturen och effektivisera godsflödena, med särskilt fokus på intermodal trafik och hållbara transportlösningar.

## Vindkraftverken invigdes och driftsattes

Den 28 mars var det officiell invigning av de två 120 meter höga vindkraftverken i Trelleborgs Hamn.

Med ambitionen att vara Europas mest hållbara RoRo-hamn är vi stolta över att nu ha våra egna vindkraftverk i drift.

Med etableringen av egna vindkraftverk kommer Trelleborgs Hamn vara självförsörjande på egenproducerad energi, som ska klara hamnens kommande energibehov, bland annat för elanslutning av fartygen.

Vindkraftverken har byggts av det tyska bolaget ENERCON och är en av aktiviteterna i EU-projekt "Green FIT 2025" som medfinansieras av EU.

Läs mer på sidan 8.

## Statsminister Ulf Kristersson på besök

Den 9 april hade vi den stora äran att för första gången någonsin ta emot ett statsministerbesök i hamnen.

Statsminister Ulf Kristersson visade stort intresse för järnvägsfärjorna, vilket vi tycker är mycket positivt. Efter besöket uttalade statsministern att "Trelleborgs Hamn spelar en viktig roll för såväl Sveriges handel med omvärlden som för vårt försvar."

Vid besöket deltog också Gisela Öst, kommundirektör, Bert Westerberg (M), kommunalråd, Trelleborgs kommun, Malin Collin, vd i Trelleborgs Hamn samt Jan Isaksson, styrelseordförande i Trelleborgs Hamn.

Läs mer om besöket på sidan 9.

## Nya landströmsanläggningar ska byggas

Trelleborgs Hamn har beviljats medfinansiering gällande installation av landströmsanslutningar i färjeläge 10 och 11, i EU:s Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) of the Connecting Europe Facility (CEF), som är EU:s finansieringsprogram som stöder europeisk transportinfrastruktur. Detta är mycket glädjande då Trelleborgs Hamn kontinuerligt arbetar för en omställning till en grönare sjöfart.

EU-projektet syftar till att distribuera ström på kaj till fartygen vid landuppehåll i hamnarna i Trelleborg i Sverige och Lübeck-Travemünde i Tyskland. En stor del av den tillförda energin i Trelleborgs Hamn kommer att produceras genom de två nya vindkraftverken i hamnen.

Projektet har arbetsnamnet Baltic-Green-NET och har beviljats bidrag på 2 230 500 Euro (ca 24 miljoner SEK) för elanslutningarna.



# Officiell invigning av vindkraftverken

**Den 28 mars 2025 invigdes de två 120 meter höga vindkraftverken officiellt i Trelleborgs Hamn. Med ambitionen att vara Europas mest hållbara RoRo-hamn är vi stolta över att nu ha våra egna vindkraftverk i drift.**

– Trelleborgs Hamn är med största sannolikhet den enda svenska hamnen med egna vindkraftverk som kan förse kundernas fartyg med fossilfri el när de ansluter till landström. Användning av landström vid kajuppehåll har betydande miljöfördelar, såsom minskade koldioxidutsläpp och minskat buller, vilket även gagnar staden och dess invånare, sa vd Malin Collin, vid invigningen.

Solen sken, och det blåste rejält, som sig bör vid en invigning av vindkraftverk, när bandet klipptes av Trelleborgs Hamns vd Malin Collin, samtidigt som alla ineliggande fartyg tutade en lång salut.

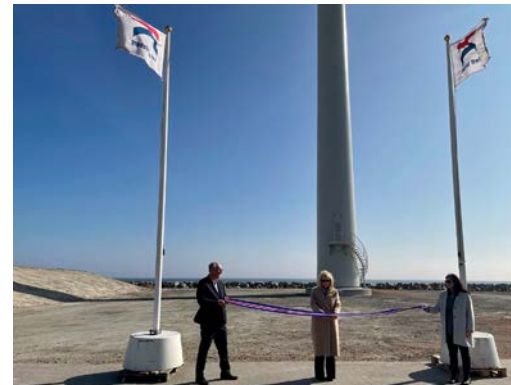
Innan den officiella bandklippningen deltog hamnens kunder, ägare, styrelse, samarbetspartners och anställda i ett internt program. Björn Garberg, nationell samordnare sjöfart på Trafikverket, lyfte sjöfartens betydelse och vikten av gröna sjöfartskorridorer, där bland annat hamnarna Trelleborg och Lübeck i samarbete med TT-Line och olika intressenter från sjöfartsnäringen, har inlett ett ambitiöst initiativ för att etablera en grön sjöfartskorridor mellan Sverige och Tyskland. Vidare berättade Carl-Johan Hellner, COO Ports and Head of Group Strategy på Stena Line samt Bernhard Termühlen, vd för TT-Line, på vilka sätt rederierna arbetar för en grönare sjöfart med hållbara transporter och mindre miljöpåverkan.

De två vindkraftverken kommer att producera cirka 15 miljoner kWh per år. Det är ungefär tre gånger mer än vad hamnen i nuläget förbrukar på ett år. Resterande överskott går ut på nätet. Förenklat kan man säga att ett vindkraftverk producerar drygt en månadsförbrukning av en normalvilla – på bara en timme!

Från 2030 införs lagkrav från EU på att samtliga fartyg som anlägger i hamnen ska anslutas till landström, vilket kommer att innebära en betydligt högre energiförbrukning. Med etableringen av egna vindkraftverk kommer Trelleborgs Hamn vara självförsörjande på egenproducerad energi, som ska klara hamnens kommande energibehov, bland annat för elanslutning av fartygen.

Trelleborgs Hamn har som mål att nå nettonollutsläpp till 2040. Nyckeln till att minska hamnens utsläpp är att erbjuda rätt förutsättningar för våra kunder att minska sina utsläpp och säkra tillgång till klimatvänliga drivmedel.

Vindkraftverken är en av aktiviteterna i EU-projekt "Green FIT 2025" som medfinansieras av EU. Det tyska bolaget ENERCON har byggt vindkraftverken.



# Statsminister Ulf Kristersson besökte Trelleborgs Hamn



Den 9 april hade vi äran att ha statsminister Ulf Kristersson (M) på besök i Trelleborgs Hamn. Väl i hamnen mötte statsministern polis, tull, gränspolis och kustbevakning för att diskutera det brottsbekämpande arbetet i hamnen vad gäller utförelse av stöldgods.

Trelleborgs Hamns vd Malin Collin fick möjlighet att tala med statsministern om hamnens unika strategiska läge, där sjöfart, väg och järnväg möts, med fyra destinationer i Europa. Skandinaviens största RoRo-hamn i Trelleborg fyller en mycket viktig funktion i varuförsörjningen till och från hela landet och är en av Sveriges fem corehamnar, utsedd som strategiskt viktig av EU och en viktig del av de europeiska transportkorridorerna.

Ur ett försvars- och Natoperspektiv har Trelleborgs Hamn stor betydelse som den närmaste vägen ner till kontinenten. Vi är Östersjöns största järnvägshamn och Sveriges enda hamn med järnvägsfärjor i reguljär trafik, som transporterar järnvägsvagnar mellan Trelleborg och

Rostock. Stena Lines två järnvägsfärjor är världens största och kan ta drygt 1 km långa tågset ombord. Ur försvarssynpunkt är järnvägsfärjor oumbärliga för att frakta tunga fordon, materiel och stål. Vidare lyfte Malin Collin vikten av redundans då Trelleborgs Hamn utgör det enda kvarvarande alternativet för tågtrafik över sundet, ifall förbindelsen över Öresundsbron skulle sluta att fungera.

– Drift och underhåll av järnvägsinfrastruktur är enormt kostsamt, och det är inte kommersiellt hållbart för oss som hamn att långsiktigt bära detta själva. Därför bör det vara av statligt intresse att säkerställa denna infrastruktur för att bibehålla redundansen i Sveriges transport- och försörjningskedjor, sa Malin Collin vid besöket.

Statsministern visade stort intresse för järnvägsfärjorna, vilket vi tycker är mycket positivt.

Efter besöket uttalade statsministern att "Trelleborgs Hamn spelar en viktig roll för såväl Sveriges handel med omvärlden som för vårt försvar."



# Säkerhets- och beredskapsarbetet intensifierades 2025



## Samverkan vid höjd beredskap – lärorik tabletop-övning

Det förändrade omvärldsläget innebär ett förhöjt säkerhetsläge i Sverige, vilket också ställer högre krav på Trelleborgs Hamn. Säkerhets- och beredskapsarbetet är därför en central del av vår långsiktiga strategi för att säkra driftsstabilitet, samhällsviktig infrastruktur och vår position som en ledande europeisk RoRo-hamn.

I december samlade Kustbevakningen omkring 35 representanter från Försvarmakten, MSB, Marinen, Räddningstjänsten, Polisen, Trelleborgs Hamn, Trelleborgs kommun, Länsstyrelserna i Skåne och Blekinge, Sjöräddningssällskapet med flera, för en omfattande tabletop-övning på Waterfront i hamnen.

Syftet var att pröva och stärka den maritima förmågan vid höjd beredskap. Övningen belyste både operativa och strategiska frågeställningar och gav en djupare förståelse för andra aktörers roller, ansvar och resurser.

Sveriges hamnar spelar en central roll för transporter vid höjd beredskap. En stark samverkan med myndigheter och aktörer inom hamnområdet är en viktig del av vår krisberedskap och vår gemensamma förmåga att agera snabbt vid incidenter.



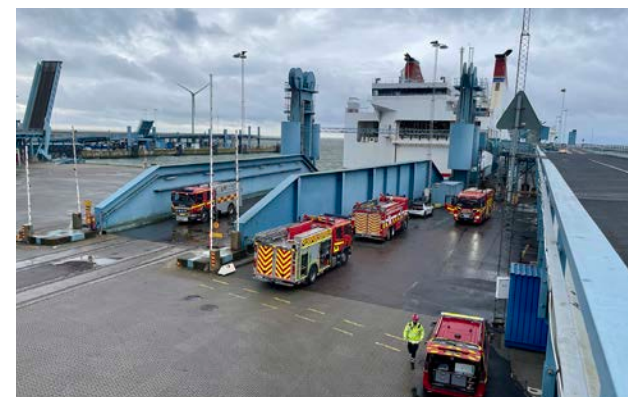
## Besök av Försvarmakten

För Trelleborgs Hamn är samverkan med det militära försvaret och det civila samhället en viktig del av vårt arbete med att stärka Sveriges försörjningsberedskap och resiliens.

I samband med Trelleborgs Hamns styrelsemöte i november 2025 hade vi nöjet att välkomna representanter från Södra militärregionen. Jonas Eriksson, stf chef för Södra Militärregionen, med bas i Revinge, informerade om uppdraget med att leda, samordna och planera försvaret i södra Sverige. Vd Malin Collin informerade och betonade hamnens centrala betydelse för svensk import och export samt järnvägsfärjornas viktiga roll i transportsystemet.

Det blev ett konstruktivt samtal och ett värdefullt utbyte av perspektiv kring behovet av en väl fungerande infrastruktur till och från hamnen – i synnerhet en ringled runt Trelleborg, som är en förutsättning för att säkerställa effektiva transporter och stärkt beredskap i hela regionen.

*På bilden fr v: Bert Westerberg (M), vice KSO, Mathias Andersson (SD), KSO, Jonas Eriksson, stf chef för Södra Militärregionen, Malin Collin, vd, Gisela Öst, kommundirektör, Trelleborgs kommun, samt Jan Isaksson, styrelseordförande i Trelleborgs Hamn.*



## Lyckad brandövning med syfte att stärka säkerheten till sjöss

I oktober 2025 genomfördes en omfattande brand- och samverkansövning ombord på Stena Lines fartyg Mecklenburg-Vorpommern i Trelleborgs Hamn som blev mycket lyckad och lärorik. Allt var iscensatt – men känslan var på riktigt. Syftet med övningen var att öva på något vi hoppas aldrig ska hända – en brand ombord på ett fartyg fullt av människor, en situation som kräver ett nära och effektivt samarbete och total samordning mellan många olika aktörer.

Detta var den största brandövningen som någonsin genomförts ombord i hamnen. Ett 70-tal personer deltog från räddningstjänsten, Stena Line, Trelleborgs Hamn, Polisen, flera andra blåljusaktörer, Region Skåne och allmänheten.

Samverkan och det förebyggande arbetet är något som hela tiden måste hållas levande och utvecklas och är därför högt prioriterat. Gemensamma övningar mellan blåljuspersonal, fartyg och hamnen, är viktiga för alla parter och är ett bra sätt att stärka kommunikationen, identifiera eventuella brister samt föra in förbättringar i sina respektive rutiner. Övningarna genomförs för att skapa en säkrare och tryggare hamn för alla som arbetar, reser eller vistas här vid en eventuell olycka.

# Tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Rostock



**Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att upprätthålla fortsatt tåg färjetrafik mellan Sverige och Tyskland till och med 2031. Stena Lines två fartyg Skåne och Mecklenburg-Vorpommern är världens största järnvägsfärjor och opererar på linjen mellan Trelleborg och Rostock.**

Tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Rostock är inte bara en viktig transportförbindelse – den är en strategisk pusselbit för Sveriges försörjningsförmåga och redundans. Som Sveriges enda kvarvarande tåg färjelinje bär Trelleborgs Hamn ett stort ansvar. Det är därför glädjande att regeringen tydligt bekräftar behovet av att säkra denna förbindelse – nu och fram till 2031.

– Att regeringen lyfter frågan på högsta nivå belyser den viktiga roll vi spelar i detta. Som Sveriges enda hamn med reguljär järnvägsfärjetrafik är vi en unik nod för handel, beredskap och ett robust samhälle. Trelleborg är porten till kontinenten, och med kapaciteten, viljan och läget är vi redo att vara en garant för att Sverige ska klara både vardag och kris, sa vd Malin Collin i ett pressmeddelande.

För Trelleborgs Hamn är den här korridoren mer än bara en transportlänk.

- Den stärker leveranskedjor i tider av osäkerhet
- Den är optimal för tung och volymkrävande last
- Den ingår i EU-initiativet Blue Supply Chains, som främjar grönare logistiklösningar
- Stena Lines två järnvägsfärjor håller godset i rörelse mellan Sverige och Tyskland med cirka 40 avgångar i veckan

Därför välkomnar vi att Trafikverket fått i uppdrag att utreda järnvägsfärjornas framtid, både ur ett försörjnings-, beredskaps- och försvarsperspektiv. Som den enda hamnen i Sverige med reguljär järnvägsfärjetrafik utgör vi en unik knutpunkt för handel, försörjningsberedskap och ett robust samhälle.

I november 2025 medverkade vd Malin Collin tillsammans med Rostock hamn och Stena Line vid ett möte i Parlamentet i Berlin för att lyfta fram vikten av järnvägsfärjeförbindelsen Trelleborg–Rostock, som är en kritisk del av Europas infrastruktur. För att vi ska fortsätta vara konkurrenskraftiga krävs modern och effektiv infrastruktur – på båda sidor av Östersjön.



# Hamnutvecklingen fortgår

## Tidplanen har hållit

Utbyggnaden av hamnen har följt planen som innebär att allt stod klart under 2025. När hamnen flyttar frigörs över 50 hektar i de västra delarna av den befintliga hamnen och staden får åter kontakt med havet och möjliggör utvecklingen av Trelleborgs nya stadsdel Sjöstaden på ett attraktivt och centralt läge i Trelleborgs stad med plats för cirka 5 000 bostäder samt lokaler för verksamheter och service. En förutsättning för detta är en ringväg och en östlig hamninfart enligt beslutet som politikerna tog i kommunfullmäktige i februari 2016 med stor majoritet.

## Kustskydd och evakueringsväg

Den 4 april 2025 gav mark- och miljööverdomstolen Trelleborgs kommun klartecken att anlägga ett kustskydd som är en viktig åtgärd för att skydda framtida väg- och järnvägsinfrastruktur vid hamninfarterna. Den 30 oktober 2025 fick Trelleborgs Hamn beviljat marklov för evakueringsvägen. I skrivande stund är evakueringsvägen överklagad till Länsstyrelsen och därefter till Mark- och miljödomstolen. För att evakueringsvägen ska kunna användas som östlig hamninfart i framtiden, krävs också en ringväg runt Trelleborg. Parallellt med vårt arbete så arbetar Trelleborgs kommun för att få tillstånd att bygga en hel ringväg.

## Första rivningen i gamla hamnen

Under 2025 revs en bit av Trelleborgs Hamns historia, nämligen General Motors (GM) gamla byggnad i hamnen. Byggnaden, som användes för bilimport sedan starten i hamnen 1957, var i dåligt skick. Rivningen skapar utvecklingsmöjligheter för Trelleborgs Hamn, samtidigt som det är ytterligare ett steg mot den framtida Sjöstaden för Trelleborgs kommun. Totalt handlar det om cirka 15 000 kvadratmeter.

## Under 2026 fortsätter arbetet med:

- **Batterilagring** - Batteriet ska lagra el och användas när energibehovet är som störst – exempelvis när flera fartyg samtidigt ligger vid kaj och behöver ström. Beräknas färdigt hösten 2026.
- **Evakueringsvägen**
- **Utbyggnad av elanslutningar i färjeläge 10 och 11 samt påbörja i färjeläge 8**
- **Godsbangården** - Funktionsutredning med Trafikverket avseende Trelleborgs bangård har pågått under hela 2025. Denna syftar till att modernisera bangården för att kunna möta framtiden. Resultatet beräknas vara klart våren 2026.
- **Ombyggnad av färjeläge 14 till ett RoRo-läge**



### Landströmsanläggningarna är nu på plats i färjeläge 10 och 11

I slutet av året kom landströmsanläggningarna upp i färjeläge 10 och 11. En hel del arbete, inkopplingar och tester kvarstår, men under våren 2026 kommer TT-Line kunna elansluta fyra av sina fartyg (Peter Pan, Nils Holgersson, Tinker Bell och Akka) i Trelleborgs Hamn.

Genom att använda landström kan fartygen stänga av sina hjälpmotorer vid kajuppehåll, vilket minskar utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar samt minskar buller.

Hamnens två egna vindkraftverk kommer att förse fartygen med fossilfri el.

Trelleborgs Hamn har beviljats medfinansiering i EU:s Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) i projektet Baltic Green NET för landströmsanläggningarna.

Trelleborgs Hamn arbetar kontinuerligt för en omställning till en grönare sjöfart. Sedan 2017 kopplar Stena Lines två fartyg upp sig på landström när de ligger vid kaj i mer än två timmar. Från 2030 införs lagkrav från EU på att samtliga fartyg som anlägger i hamnen ska anslutas till landström.



### Demovisning av vätgaslok

Trelleborgs Hamn, tillsammans med Väte Rail och Blue Supply Chains, bjöd in intressenter till en demonstration av PESA:s innovativa vätgaslok. Detta var en aktivitet i vårt Interreg-projekt Blue Supply Chains, som syftar till att minska koldioxidutsläppen i hamnverksamheten genom att främja elektrifiering, tillhandahålla alternativa bränslen och skapa gröna transportkedjor.

Landlord Ulf Sonesson från Trelleborgs Hamn inledde eventet med att berätta om projektet och därefter höll Maciej Grzeskowiak från den polska tillverkaren PESA en presentation om vätgasloket. Därefter åkte samtliga gäster ut till den intermodala terminalen där de fick provåka det tystgående vätgasloket.

Vätgasloket är det första av totalt 25 beställda lok som ska ersätta äldre diesellok i den svenska godstrafiken. Bolaget Väte Rail, som är en av tågoperatörerna och sköter rangeringen i Trelleborgs Hamn, planerar att fasa ut samtliga av deras 20 dieseldrivna lok för att kunna bli helt koldioxidneutrala till 2030.

Vätgasdrivna motorer är framtiden för hållbar järnvägsdrift. Med sin avancerade bränslecellsteknik erbjuder detta lok en kraftfull och miljövänlig lösning för effektiv rangering och gods-transporter i hamnar, depåer och terminaler. Loket drivs av två vätgasbränsleceller med en effekt på 85 kW vardera. Påfyllning tar cirka 30 minuter vilket säkerställer minimalt driftstopp och maximal produktivitet.

# Sex pågående EU-projekt under 2025

## Hamnen har kunnat möta framtiden snabbare tack vare EU-projekten

Trelleborgs Hamn har erhållit cirka 400 miljoner kronor i EU-bidrag mellan 2015-2025 för utbyggnad och flytt av hamnen. Tack vare målmedvetet arbete med EU-projekt har Trelleborgs Hamn tagit stora kliv mot framtiden – utan EU-stöd hade vi inte kunnat utvecklas i samma takt. EU-bidragen har möjliggjort omfattande investeringar i infrastruktur, digitalisering och hållbara lösningar under det senaste decenniet – samtidigt som hamnens dagliga verksamhet varit i full gång.

Trelleborgs Hamn har fått många EU-ansökningar godkända, vilket bland annat beror på att Trelleborgs Hamn är en av Sveriges fem utpekade corehamnar av EU och en viktig del av Europas transportkorridorer. I princip alla hamnens större projekt har kunnat genomföras med EU-finansiering, undantaget vår personalbyggnad Waterfront. Genom projekten kan vi bidra till en bättre transportkorridor samt främja och effektivisera infrastrukturen i den nya hamnen för att på bästa sätt kunna möta morgondagens trafikvolym. Aktiviteternas samlade fokus går också hand i hand med hamnens långsiktiga miljöarbete.

I februari 2025 tog vi emot våra EU-kontaktpersoner från CINEA och CEF-sekretariatet som kom för att inspektera investeringarna i Trelleborgs Hamn. Cinea och CEF har varit bidragsgivare och samarbetspartners till Trelleborgs Hamn sedan 2008. Våra gäster var mycket imponerade av hamnens storlek och hastigheten av all utbyggnad. Trelleborgs kommun deltog också i besöket och beskrev kommunens pågående Kuststadsprojekt.



## Sex EU-projekt – två avslutades 2025

Som Skandinavien största RoRo-hamn för rullande trafik är effektiva flöden och hög kapacitet avgörande. Genom våra EU-projekt och investeringar stärker vi kapaciteten, kortar ledtiderna och förbättrar logistiska flöden. Samtidigt utvecklar vi verksamheten med ett tydligt fokus på hållbarhet. Planeringen utgår från ett långsiktigt perspektiv för att möta framtida krav på bland annat digitalisering, bränsleomställning och regelverk. Vår roll är att skapa förutsättningar för kundernas övergång till fossilfria transporter och att säkerställa att hamnen kan ta emot framtidens hållbara fartyg.

Under 2025 hade vi totalt sex pågående EU-projekt, varav två stycken avslutades.

**Digi-MoS-projektet**, som avslutades under året, omfattade byggnation av sidoramperna i färjeläge 10 och 13 samt installation av avancerad kamera- och mätutrustning. Även **Green FIT 2025** avslutades. Det omfattade bland annat byggnation av färjeläge 11 och 12 (250 meter långa), reningsverk för mottagning av fartygens spillvatten, två vindkraftverk för hamnens energibehov samt spår-förlängning av den intermodala terminalen.

I **Rail-IT-MoS-projektet** har den östra delen av hamnen nu färdigställd med bland annat asfaltering, belysningsmaster och planterade träd för en skönare och grönnare känsla i hamnen.

Därtöver deltar hamnen i två Interreg-projekt som innebär studier och framtidsanalyser. I **Blue Supply Chain-projektet** undersöks framtidens kapacitetsmöjligheter och **REDII Ports-projektet** handlar om framtidens bränslen och omställning till fossilfria alternativ.

**Baltic Green NET-projektet** startade under hösten. Projektet innebär att landströmsanslutning byggs i två färjelägen för fyra av TT-Lines fartyg. Anläggningen ska stå klart 2026.



## Möt hamnens nya affärsutvecklare - Erik Eskling Hansen

**Under året har Erik Eskling Hansen tillträtt som affärsutvecklare i Trelleborgs Hamn. Han har en lång och bred erfarenhet från logistik- och transportbranschen, både nationellt och internationellt, i roller som affärsutvecklare, speditör och agent, samt arbetat med utveckling av intermodala transportlösningar. Närmast kommer han från en motsvarande roll i Ystad hamn. Här följer en intervju med Erik.**

### Vem är Erik Eskling Hansen?

– Jag är dansk, men har bott i Sverige i 23 år. Jag flyttade från Köpenhamn till Göteborg 2003 för att börja på Maersk. Därefter flyttade jag till Skåne. Nu bor jag här i Trelleborg med sambo och tre barn.

### Vad lockade dig att söka tjänsten som affärsutvecklare i Trelleborgs Hamn?

– Under hela min karriär har jag arbetat med utveckling av nya affärer inom logistik och transport, ofta i nära samarbete med hamnar. Hamnar spelar en central roll i hela leveranskedjan – från sjö- till landtransporter och hela infrastrukturen runt om.

– Trelleborgs Hamn är Skandinavien största RoRo-hamn och erbjuder en mycket spännande plattform för fortsatt utveckling och tillväxt.

### Vad var ditt första intryck av Trelleborgs Hamn?

– Jag möttes av ett starkt engagemang och en tydlig vilja att utvecklas, vilket är inspirerande. Här finns också en hög kompetens och lång erfarenhet. När man ska driva nya projekt och utveckla affärer är det viktigt att ha kompetenta kollegor att bolla med, och det har jag här i hamnen.

### Vad kommer du ha för fokus för att driva hamnens fortsatta utveckling och tillväxt?

– RoRo-segmentet är och kommer fortsatt att vara hamnens kärnverksamhet. Det är avgörande att vi behåller vår ledande marknadsposition och fortsätter att utveckla samarbetet med befintliga kunder, samtidigt som vi vill attrahera fler kunder inom detta segment.

– Vi ser också behov av att bredda verksamheten med fler affärsområden för att stärka intäktsbasen, särskilt i en marknad som inte växer i samma takt som tidigare. Därför kommer vi att arbeta brett och kontinuerligt utvärdera vilka områden som har störst potential.

### Var ser du störst utvecklingsmöjligheter?

– Hamnutbyggnaden skapar betydande möjligheter för framtida tillväxt, inte minst genom den nya handelskajen och Business Center Trelleborg.

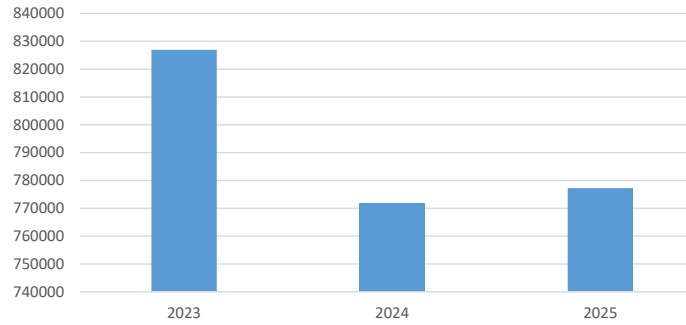
– Parallellt med detta är intermodala järnvägstransporter ett viktigt utvecklingsområde för oss i hamnen. På sikt behöver mer gods flyttas från väg till järnväg. Detta är en del av en strukturell utveckling, inte bara i Sverige, utan i hela Europa.

### Vilka utmaningar ser du?

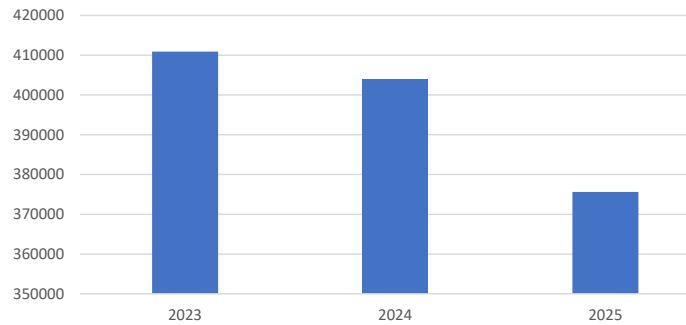
– Den största utmaningen är, liksom i många andra hamnar, att hamnverksamhet är kapitalkrävande och kräver långsiktiga investeringar. Det ställer höga krav på noggranna affärsbedömningar och riskhantering, särskilt då förutsättningarna kan förändras över tid. Att balansera dessa faktorer är en central del i att skapa hållbara affärer.

# Volymutveckling

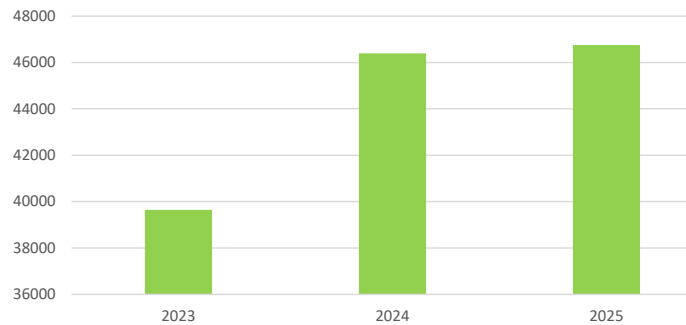
Totalt antal lastbilar, trailers och järnvägsvagnar



Totalt antal personbilar



Totalt antal intermodala enheter





Trelleborgs Hamn maj 2025

# Succé för Hamnens Dag 2025

För fjortonde gången arrangerade vi Hamnens Dag första lördagen i september. Det är vårt största årliga event då vi öppnar upp och visar hamnen för trelleborgarna. Vädergudarna var med oss som vanligt, och bjöd på ett strålande sensommarväder. Det blev verkligen en succé i år igen med flera tusentals besökare som passade på att se hamnen från insidan på Hamnens Dag och tog del av diverse roliga aktiviteter, uppvisningar, tipsrunda, guidade båt- och bussturer, korv, sill, popcorn, glass, med mera. Tillsammans med våra kunder och alla deltagande utställare, företag och föreningar, Danne Stråhed samt hamnens engagerade medarbetare blev årets Hamnens Dag en riktigt lyckad och trevlig dag med upplevelser för både stora och små.

Boka gärna in lördagen den 5 september 2026 då det är dags för Hamnens Dag igen!



# Stena Lines dragbilstävling i Trelleborgs Hamn

Den 24 september stod Trelleborgs Hamn som värd för vår kund Stena Lines årliga dragbilstävling. Totalt var det 11 stycken förare från sex olika europeiska hamnar som hade kvalat in till tävlingen, varav två hamnarbetare från Trelleborgs Hamn.

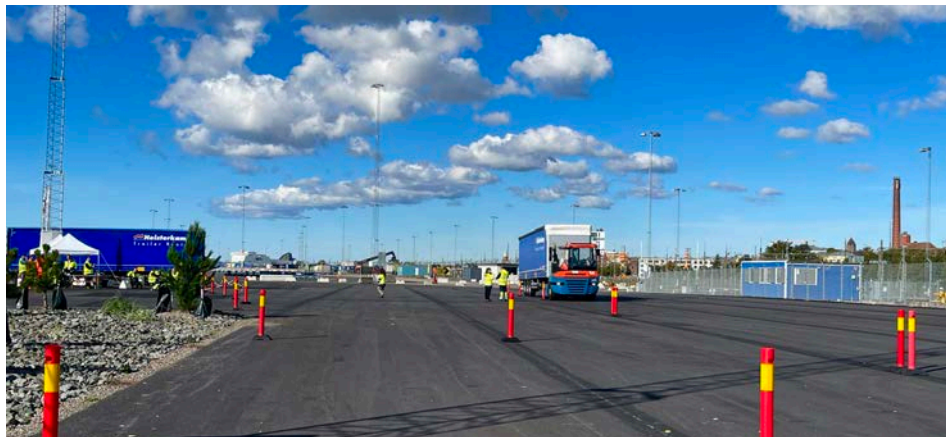
I denna internationella tävling för hamnarbetare sätts dragbilskörningen på prov med olika precisions- och säkerhetsövningar.

De olika tävlingsmomenten var:

1. Pre-use checks
2. Slalom challenge
3. Blindside reverse
4. Distance perception
5. Tea bag challenge (typ "pennan i flaskan")

Och vem blev då den absolut skickligaste och vassaste föraren bakom ratten? Jo, vår grymt duktiga medarbetare Jimmy Larsson Bergenholtz på Trelleborgs Hamn!

Initiativtagare till tävlingen är Peter Quigley på Stena Line i Liverpool. Han initierade tävlingen under coronapandemin, i syfte att lyfta det osynliga, men exceptionellt viktiga arbete som alla skickliga hamnarbetare utför vid lastning och lossning av gods, i alla möjliga väder, för att varuförsörjningen ska fungera.



*Fartyget Gryf avgick från hamnen för sista gången den 23 december 2025. Trotjänaren Gryf har varit med sedan Unity Line startade linjen Trelleborg-Swinoujście 2007.*



# Hållbarhetsredovisning

## Varför redovisar vi vår verksamhet ur ett hållbarhetsperspektiv?

I Trelleborgs Hamn genomsyrar miljö och hållbarhet verksamhetens alla delar – ett arbete som går långt bortom ambitionen att vara Europas mest hållbara RoRo-hamn. Genom att betrakta hållbarhet ur bredaste tänkbara perspektiv ser vi till att vår hamn, på ett ansvarsfullt och hållbart sätt, tar största möjliga hänsyn till sociala, miljömässiga och ekonomiska faktorer. Genom ett ständigt förbättringsarbete, höga ambitioner och ett nyfikat innovationsarbete bidrar Trelleborgs Hamn till genomförandet av FN:s globala utvecklingsmål, Agenda 2030.

Bolaget Trelleborgs Hamn AB omfattas inte av lagkrav eller storlekskriterierna för att upprätta en hållbarhetsrapport i enlighet med årsredovisningslagen, men som Europas mest hållbara RoRo-hamn vill vi bidra i detta viktiga arbete. Vi arbetar integrerat med frågor rörande alla tre hållbarhetsdimensionerna och ekonomisk balans är en förutsättning för att värna om social och miljömässig hållbarhet.

## Vårt arbete med Agenda 2030

I september 2015 vid FN:s toppmöte antog världens stats- och regeringschefer 17 globala mål och Agenda 2030 för att utrota fattigdom, bekämpa klimatförändringar, minska ojämlikheter och orättvisor i världen. Därmed har alla världens länder tagit på sig ansvaret att skapa en mer hållbar, rättvis och bättre värld. År 2030 ska de globala målen vara uppnådda. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar tre dimensioner av hållbar utveckling: miljömässigt, socialt och ekonomiskt.

I de olika avsnitten i hållbarhetsredovisningen framgår det hur Trelleborgs Hamn arbetar och bidrar till de globala målen.



FN:s 17 globala utvecklingsmål

# Miljöansvar



Vårt miljöarbete berör samtliga av FN:s globala mål men där vi har störst påverkan på 7 av FN:s 17 globala mål.

## Störst påverkan på 7 av FN:s 17 globala mål

Trelleborgs Hamn är så mycket mer än en ren hamnverksamhet. Verksamheten är faktiskt så bred att, på ett eller annat sätt, berörs samtliga av FN:s globala mål. Ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv har dock hamnen störst påverkan när det gäller luftutsläpp, buller samt energiförbrukning. Utifrån det perspektivet läggs störst vikt vid de målen och högst prioriterat är nummer 13 – bekämpa klimatförändringarna.

## Fortsättning med klimatbokslutet

Hållbarhetsarbetet i Trelleborgs Hamn tar sin utgångspunkt i en enkel men viktig insikt: de största förändringarna sker inte alltid genom enskilda åtgärder, utan genom ett långsiktigt och gemensamt skifte i hur vi arbetar, samarbetar och utvecklar verksamheten. Klimatbokslutet för 2024 ger en värdefull bild av var vi står idag – och vart vi är på väg.

Under året minskade de totala utsläppen med cirka 2,6 procent, vilket motsvarar drygt 700 ton CO<sub>2</sub>e. Minskningen drivs framför allt av något färre transporter, både i form av lastbilar och färjeanlöp, samt mer klimatmedvetna inköp. Samtidigt ser vi att vissa faktorer går i motsatt riktning, såsom ökad användning av naturgas för uppvärmning och ett större elbehov, vilket påverkat utsläppen inom energiområdet.

En tydlig slutsats är att hamnens klimatpåverkan till allra största delen ligger utanför den egna verksamheten – hela 99 procent av utsläppen återfinns i värdekedjan, framför allt i transporter till och från hamnen. Det gör samverkan med kunder, rederier och transportaktörer helt avgörande för att nå verklig förändring.

Samtidigt fortsätter viktiga steg tas internt. Elektrifieringen av tjänstebilar är i stort sett genomförd, och investeringar i anläggningen visar på en vilja att utveckla hamnen för framtiden – även om de tillfälligt kan öka utsläppen.

Klimatbokslutet visar sammantaget en positiv riktning, men också att omställningen är komplex. Det är i samspelet mellan interna förbättringar och externa samarbeten som den verkliga potentialen finns – och där Trelleborgs Hamn har möjlighet att göra skillnad på riktigt.

Klimatbokslutet för 2025 görs under 2026 och med åtgärder som övergång till biogas, förväntas fortsätta signifikanta framgångar.

Totala utsläpp från Trelleborgs Hamn under 2024	tCO <sub>2</sub> e (exkl nybyggnation)	Andel	Förändring % 2023-2024
<b>Scope 1</b>	<b>207</b>	<b>1%</b>	<b>21%</b>
Egen uppvärmning	120	0%	71%
Fordon och maskiner	86	0%	-14%
Tjänstebilar	-	0%	-100%
Privata bilar i tjänst	1	0%	19%
Köldmedier	-	0%	-
<b>Scope 2</b>	<b>3,7</b>	<b>0%</b>	<b>75%</b>
El	3	0%	51%
Fjärrvärme	-	0%	-
Fjärrkyla	-	0%	-
Elbilar	0,5	0%	-
<b>Scope 3</b>	<b>27 087</b>	<b>99%</b>	<b>-3%</b>
3.1 Inköpta varor och tjänster	543	2%	-17%
3.2 Kapitalvaror	591	2%	193%
3.3 Energi- och bränslerelaterade utsläpp	414	2%	17%
3.4 Uppströms transporter	125	0%	33%
3.5 Avfall	7	0%	-30%
3.6 Tjänsteresor	26	0%	141%
3.7 Pendling	205	1%	-20%
3.8 Hyrda tillgångar	63	0%	-20%
3.9 Nedströms transporter	25 112	92%	-4%
3.9 Nedströms transporter varav Fartyg	14 730	54%	-2%
3.9 Nedströms transporter varav Lastbil	9 184	34%	-7%
3.9 Nedströms transporter varav Bil	982	4%	-2%
3.9 Nedströms transporter varav Tåg	4	0%	-19%
3.9 Nedströms transporter varav Buss	213	1%	-2%
<b>Totalt</b>	<b>27 297</b>	<b>100%</b>	<b>-3%</b>

Tabellen visar totala utsläpp från Trelleborgs Hamn under 2024.

## Klimatmål blir hållbarhetsmål

Att sätta mål för miljö- och hållbarhetsarbetet är inte en engångsinsats – det är en process som behöver utvecklas i takt med att kunskapen ökar och omvärlden förändras. För Trelleborgs Hamn ger arbetet med årliga klimatbokslut och uppföljning av tidigare mål ständigt nya insikter, och därmed också ett behov av att justera både inriktning och struktur för målsättningarna.

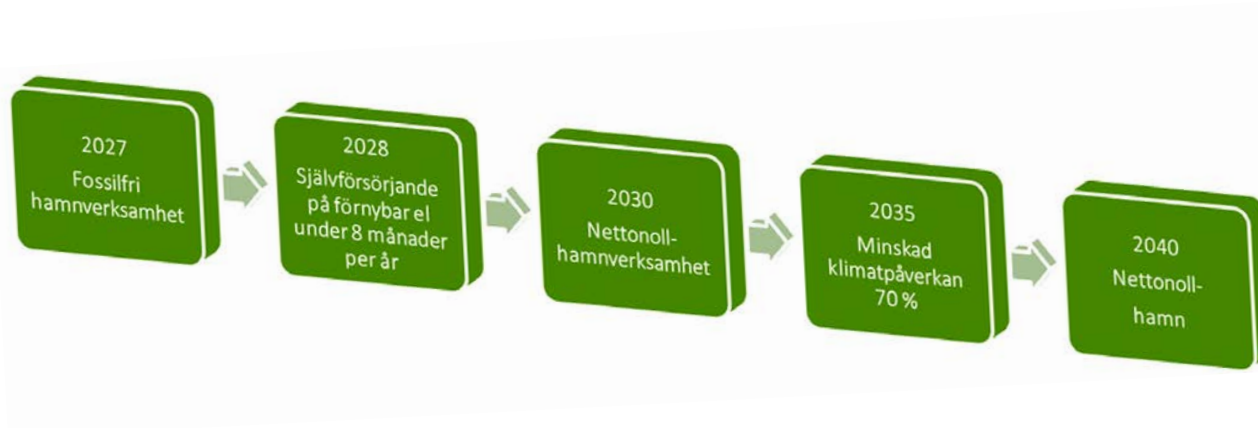
De tidigare miljömålen har i många delar varit relevanta och framgångsrika, men de har också haft en tydlig lokal prägel. I takt med att förståelsen för klimatpåverkan har fördjupats – inte minst genom återkommande klimatbokslut – har det blivit tydligt att hamnens största påverkan ligger i värdekedjan, utanför den egna verksamheten. Detta har gjort det nödvändigt att bredda perspektivet, både geografiskt och innehållsmässigt.

Som ett resultat av detta har miljömålen utvecklats till klimatmål, och nu vidare till hållbarhetsmål. Förändringen speglar en vilja att fånga hela bredden av påverkan – från direkta utsläpp till resursanvändning och samarbeten med kunder och partners. Samtidigt har vissa mål redan uppnåtts, medan andra har visat sig behöva justeras för att bättre spegla verksamhetens faktiska förutsättningar.

En annan viktig insikt är att omställningen inte sker linjärt. Tekniska lösningar, regelverk och marknadsförutsättningar utvecklas stegvis, vilket innebär att även målen behöver vara flexibla och kunna spegla denna verklighet.

Därför har målstrukturen nu omarbetats till en tydligare och mer kommunikativ riktning – en resa mot nettonoll. Denna resa konkretiseras genom ett antal stegvisa mål: en fossilfri hamnverksamhet till 2027, självförsörjning på förnybar el under större delen av året till 2028, nettonollutsläpp i den egna verksamheten (scope 1) till 2030, en minskning av klimatpåverkan med 70 procent i alla scope till 2035 samt nettonollutsläpp i hela värdekedjan till 2040.

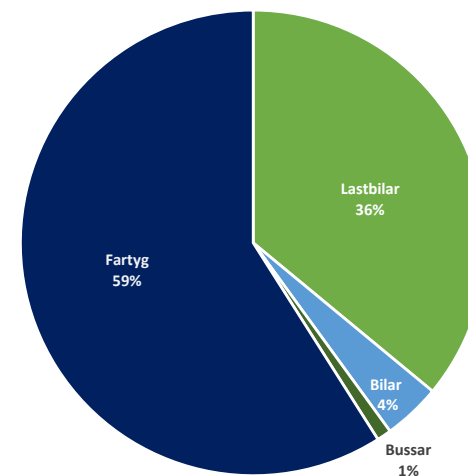
Sammanfattningsvis handlar uppdateringen av miljömålen om att gå från en mer statisk målbild till en levande och strategisk färdplan – en som bättre speglar verkligheten, men samtidigt håller fast vid en hög ambition om en hållbar framtid.



## Utsläpp för nedströms transporter

92 procent av Trelleborgs Hamns totala utsläpp kommer från nedströms transporter.

Under 2024 års klimatbokslut hade uppdaterade beräkningar för fartygens utsläpp, baserade på nya och förbättrade data, gjorts. Detta gjorde att beräkningarna kommer ännu närmare verkligheten och korrekt representerar fördelningen i utsläpp mellan kategorierna.



Figuren visar fördelning av utsläpp inom kategorin nedströms transporter uppdelat på transportslag.

### Samma motor – lägre klimatpåverkan

Under 2025 tog TT-Line ytterligare ett viktigt steg i omställningen genom att inte enbart använda LNG, utan även successivt introducera Bio-LNG i driften av sina fartyg.

Bio-LNG är ett förnybart bränsle framställt av till exempel organiskt avfall, och kan användas i samma motorer som traditionell LNG – men med en avsevärt lägre klimatpåverkan.

Effekten är tydlig: när fossil LNG ersätts med Bio-LNG kan utsläppen i princip reduceras helt i bränslets livscykel, där varje ton ersatt LNG motsvarar en besparing på upp till cirka 2,75 ton CO<sub>2</sub>. Samtidigt visar tester att övergången kan ske utan negativa effekter på drift eller prestanda, vilket gör lösningen både praktiskt genomförbar och skalbar.

För Trelleborgs Hamn innebär detta ett konkret exempel på hur utvecklingen i vår närhet bidrar till att minska utsläppen i de transportflöden som dominerar vår klimatpåverkan. Det visar också att omställningen inte alltid kräver helt ny teknik – ibland handlar det om att använda befintliga system på ett smartare och mer hållbart sätt.



### Sista pusselbiten – lokalt infångad koldioxid

I arbetet mot nettonoll finns också en viktig insikt att bära med sig: vissa utsläpp kommer vara svåra – eller i praktiken omöjliga – att helt eliminera. För en hamn, som är en central knutpunkt i komplexa transportflöden, innebär det att vi kan komma mycket långt genom egna åtgärder och genom samverkan med andra, men inte hela vägen till noll enbart genom minskningar.

När vi har reducerat utsläppen så långt det är tekniskt och ekonomiskt rimligt, återstår en mindre del som behöver hanteras på andra sätt. Här blir klimatkompensation ett viktigt verktyg – men också ett område där kvalitet är avgörande. För att kompensation ska vara trovärdig krävs att den är verifierbar, långsiktig och faktiskt leder till en verklig klimatnytta. Mot den bakgrunden är vi särskilt glada över att ha tecknat ett samarbetsavtal med Sysav kring deras planerade SkyZero-anläggning som beräknas stå klar 2030. Genom detta ges möjlighet att på sikt köpa utsläppsrätter baserade på koldioxid som fångats in och lagrats på ett kontrollerat sätt.

Det finns också en tydlig styrka i det lokala perspektivet. Att kunna kompensera kvarvarande utsläpp med infångad koldioxid från en anläggning bara ett stenkast från Trelleborg skapar både transparens och närhet i klimatarbetet. Det gör klimatnyttan mer konkret – och stärker kopplingen mellan vår egen verksamhet och den lösning som bidrar till att balansera den.

Sammanfattningsvis handlar detta om att ta ansvar hela vägen. Först genom att minska utsläppen så långt det går – och därefter genom att säkerställa att den kompensation som används håller hög kvalitet och bidrar till verklig och bestående klimatnytta.

## Miljönätverksträff med Sveriges Hamnar

I september 2025 stod Trelleborgs Hamn värd för en träff inom Sveriges Hamnars miljönätverk – ett tillfälle där kollegor från hamnar i hela landet, från norr till söder, samlades för att dela erfarenheter och perspektiv.

Under två dagar fylldes programmet av aktuella frågor, där samtal om hållbara hamnavgifter, spillhantering, beredskap och samverkan stod i fokus, med inslag från såväl branschorganisationer som experter och operativa aktörer.

Ingrid Håstad, en av Sveriges främsta experter på oljesanering, berättade om sina erfarenheter på området. Sjöfartsverkets Johan Mårtensson uppdaterade bland annat kring Sveriges tillträde till Vrakkonventionen och uppdateringar kring begreppet "place of refuge" (i folkmun känt som nödhamn).

Träffen blev inte bara ett forum för kunskapsutbyte, utan, som varje gång nätverket ses, också en påminnelse om styrkan i samverkan. Genom att mötas, diskutera och lära av varandra skapas bättre förutsättningar för att driva utvecklingen framåt – både i den egna verksamheten och i branschen som helhet.



## Test av helelektrisk terminaltraktor

Trelleborgs Hamn var under året och inspekterade en helt elektrisk 4x4-driven terminaltraktor, specialutvecklad för krävande RoRo-hantering.

Terberg RT253EV är konstruerad för tunga lyft och kan hantera branta ramper på fartygen. Miljöfördelarna är många, framför allt gällande buller och utsläpp.

Idag har Trelleborgs Hamn 18 stycken terminaltraktorer i drift i hamnverksamheten. Hamnens utsläpp är idag extremt låga då arbetsfordonen körs på HVO100. Men ytterligare ett steg mot nettonoll kommer kunna tas den dag då vi kan byta ut terminaltraktorerna mot eldrivna alternativ, vilket ligger i linje med vår ambition att vara Europas mest hållbara RoRo-hamn. 2025 var året då ett litet kliv mot att göra detta till verklighet togs.

Under 2026 kommer därför en demovisning av Terbergs eldrivna truck att göras i Trelleborgs Hamn och därefter tas beslut om investering.

Med eldrivna terminaltraktorer, våra vindkraftverk och en batteripark kan vi i framtiden åstadkomma utsläppsfri lastning och lossning med egenproducerad grön energi.

# Socialt ansvar



Vårt arbete med socialt ansvar berör FN:s globala mål nr 3, 5, 8 och 10.



## Guidade bussvisningar i hamnen

En dag i veckan erbjuder vi kostnadsfria, guidade bussturer för såväl företag, skolor och föreningar som privatpersoner.

Detta är en möjlighet för trelleborgarna och övriga intressenter att besöka hamnen som annars är stängd för allmänheten. Det är också ett ypperligt tillfälle för oss att visa upp och informera om vår hamnverksamhet, utbyggnaden och flytten av hamnen, våra miljösatningar samt svara på frågor.

Intresserad? Läs mer och boka via vår hemsida.

## Trelleborgs Hamns chaufförsambassadörer visar vägen framåt

2025 fortsatte projektet som vi kallar "chaufförsambassadörer". Syftet med projektet är att chaufförsambassadörerna ska tycka till om vad som fungerar bra i Trelleborgs Hamn men också komma med förslag på vad som kan förbättras. Detta för att vi ska kunna utveckla, åtgärda och ta ytterligare steg för att skapa en ännu bättre upplevelse för såväl chaufförer som resenärer, den korta tid som man befinner sig inom hamnområdet.

Gemensamt för chaufförsambassadörerna är att de är återkommande lastbilschaufförer i Trelleborgs Hamn och åker med våra rederikunder TT-Line, Unity Line och Stena Line. De är alla i hamnen minst ett par gånger i månaden och några av dem flera gånger i veckan.

9 av 10 varor kommer sjövägen och oftast via en lastbil som är lastad med något som du och jag har köpt i en butik eller beställt via e-handeln. Men vem är det som ser till att din vara levereras från X till Y? Kanske är det någon av alla de tiotusentals yrkeschaufförer som passerar i Trelleborgs Hamn varje år.

Trelleborgs Hamn intervjuade under året några av chaufförerna för att lyfta fram det mycket viktiga arbete som de utför för Sveriges varuförsörjning samt berätta mer om personen bakom ratten.



## Hälsa, friskvård och sjukfrånvaro

Trelleborgs Hamn vill ha friska och engagerade medarbetare som mår bra och erbjuder därför bland annat friskvårdsbidrag, tillgång till eget gym och hälsokontroller vartannat år.

Den totala sjukfrånvaron för 2025 var 4,5 procent vilket kan jämföras med 5,58 procent för 2024. Korttidsfrånvaron var nästan exakt samma – 3,2 procent 2025 jämfört med 3,23 procent 2024. Långtidsfrånvaron minskade däremot, 1,32 procent 2025 jämfört med 2,56 procent föregående år.

Trelleborgs Hamn arbetar aktivt med rehabilitering i ett tidigt skede, som inom forskning och erfarenhet är det bästa sättet att minska sjukfrånvaron.

## Jämställdhet, likabehandling och mångfald

Diskrimineringslagstiftningen ställer krav avseende aktiva åtgärder, dvs krav på förebyggande och främjande arbete för att inom verksamheten motverka diskriminering samt verka för lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

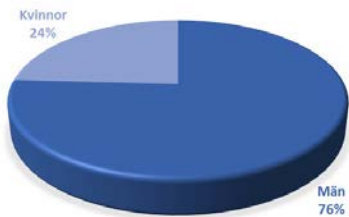
Trelleborgs Hamn verkar i en mansdominerad bransch men vår målsättning är att få in fler kvinnor och utlandsfödda med flera inom det utökade diskrimineringsbegreppet. Antalet anställda i företaget är 129 personer och medelåldern är 50 år. Se diagram över köns- och åldersfördelning till höger.

## Arbetsmiljö och självledarskap

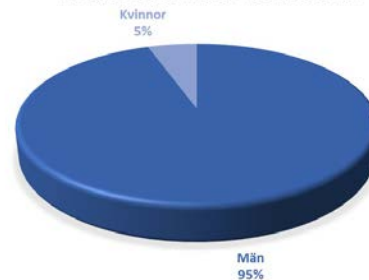
Företaget har en välutbildad och erfaren personal och vi har relativt sett en mycket god säkerhetskultur med väldigt få olyckor i arbetet. Detta är ett förhållningssätt som man dock ständigt måste arbeta med, för vi vill alla komma välbehållna hem varje dag.

Det webbaserade verktyget TRIA som hanterar riskobservationer, tillbud och olyckor, ger alla en ökad transparens samt bättre återkoppling på ärendena. Vi måste påminna varandra om att alla medarbetare måste hjälpas åt i arbetsmiljöarbetet med att rapportera tillbud och riskobservationer och alltid ha säkerhet i fokus i vår vardag.

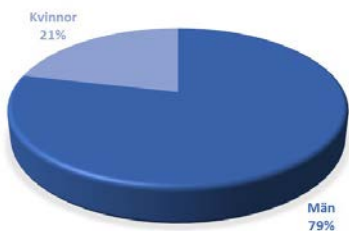
KÖNSFÖRDELNING TJÄNSTEMÄN



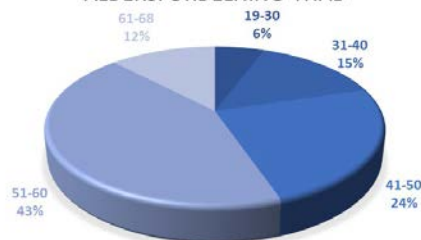
KÖNSFÖRDELNING KOLLEKTIVA



KÖNSFÖRDELNING STYRELSEN



ÅLDERSFÖRDELNING THAB



## Söderslättsgymnasiet byggde solceller i Zambia



Sex gymnasieelever från Söderslättsgymnasiet i Trelleborg reste i oktober 2025 till Zambia på stipendier för att bygga en solcellspark i 35-gradig värme – utan el och rinnande vatten. Trelleborgs Hamn sponsrar tillsammans med andra lokala företag projektet inom hållbar utveckling, för att möjliggöra resan.

Under drygt två veckor skulle eleverna bygga en 23 meter lång solcellspark med 40 paneler i den lilla byn Kakoma. Den beräknade elproduktionen är 18 000 kWh per år. Solenergin ska användas till att laga mat på kokplattor till eleverna samt belysning i övernattningslokalen på flickskolan, vilket ökar tryggheten. Dessutom kommer byn att få överbliven energi som lagras i batterier.

Trelleborgs Hamn gläds åt att kunna bidra till att eleverna får en unik erfarenhet som kommer att följa dem hela livet och ge en djupare förståelse för det vi ofta tar för givet i Sverige. Genom solcellsprojektet får de aktivt medverka till verklig hållbar utveckling som gör skillnad för både människor och miljö. Initiativet ligger dessutom i linje med Trelleborgs Hamns eget arbete med att främja övergången till förnybar energi.





### Hotellnatten

När en fröjdefull jul inte är en självklarhet. Trelleborgs Hamn vill vara en aktiv del av det lokala samhället och bidrag till Hotellnatten – ett fint välgörenhetsinitiativ som gör direkt nytta för de familjer som lever i utsatthet och fattigdom i Trelleborgs kommun och som behöver det som mest.

För femte året stängde initiativtagarna Seija Martti och Al Fluin ner Palm Tree Hotel under ett dygn och anordnade tillsammans med Trelleborgs församling, en minnesvärd julupplevelse för barn som behöver lite extra omtanke, glädje och hopp. Cirka 50 barn med familjer fick bo på hotell och fira jul i en lugn och trygg miljö med julmat, pyssel, tomte och julklappar.

### Ett tydligare och utökat sponsringsarbete 2025

Trelleborgs Hamn är ett kommunägt bolag och vi medverkar aktivt i utvecklingen av staden och kommunen Trelleborg. Vi är också en av kommunens större arbetsgivare. Genom vårt sponsringsarbete stöttar vi det lokala föreningslivet i Trelleborgs kommun. Vi vill att barn och ungdomar tidigt ska komma in i föreningslivet för att bidra till ett bättre välmående, både nu och i framtiden.

Inför 2025 tydliggjordes arbetet med sponsringsansökningar med en sponsringspolicy kring vad som förväntas av föreningen och vilka krav Trelleborgs Hamn ställer på samarbetet. Vårt sponsringsarbete är en del i vårt sociala hållbarhetsarbete och gäller endast verksamheter som erbjuder barn- och ungdomsverksamhet med lika möjligheter för både flickor och pojkar, vilket tydligt framgår av vår sponsringspolicy.

Vi arbetar bland annat med Trelleborgs FF som arbetar aktivt med samhällsengagemang under begreppet "TFF – En Kraft i Samhället" där de fokuserar på skola, fler aktiva ungdomar och psykiskt välmående och genomför viktiga aktiviteter för att skapa ett livslångt intresse för idrott och hälsa för alla.

2025 var vi matchvärdar när Trelleborgs FF:s herrar mötte Örgryte IS och när damerna mötte Jitex BK. Vi bjöd besökarna på Vångavallen på grillad korv och dryck samt utsåg matchens lirare.



# Ekonomiskt ansvar



Vårt arbete med ekonomiskt ansvar berör FN:s globala mål nr 8, 11 och 12.

## Stabil ekonomi och god lönsamhet

Som Skandinavien största RoRo-hamn har vi ett ekonomiskt ansvar för att utveckla hamnen på ett hållbart sätt. Trelleborgs Hamn arbetar integrerat med frågor rörande alla tre hållbarhetsdimensionerna och ekonomisk balans är en förutsättning för att värna om social och miljömässig hållbarhet. Det är av yttersta vikt att säkerställa en god ekonomi för bolaget Trelleborg Hamn AB, men det är av samma vikt att så även gäller för våra kunder. När vi uppnår en bra balans för alla parter då skapar vi förutsättningar för en hållbar framtid.

Resultatet för 2025 års verksamhet överträffar vår budget och hamnen har därmed fortsatt varit framgångsrikt trots utmanande förutsättningar i omvärlden med följder inom svensk handel och logistik. Starkast utveckling har skett inom rullande trafik av lastbilar och löstrailers. Positiv utveckling skedde även inom den intermodala trafiken men i mindre omfattning jämfört med tidigare år.

## Utveckling av hamnen

Med staden som granne måste alla miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter in i alla beslut. I nära samarbete med Trelleborgs kommun har hamnen under 2025 fortsatt tagit viktiga utvecklingssteg. Den del av utbyggnaden som bolaget ansvarar för ligger fortsatt före tidplan. Östliga hamninfartens beviljade

marklov har av närboende vid infartsvägen, överklagats till Samhällsbyggnadsförvaltningen. De större fartyg som nu kan tas emot bidrar till ökad kapacitet och minskad miljöpåverkan per enhet.

Trelleborgs Hamn är ett vinstdrivande bolag som fortsätter att investera i hållbara lösningar genom nya färjelägen och digitalisering – åtgärder som effektiviserar informationsdelning och stärker hamnens position som Europas ledande RoRo-hamn. Elinkoppling till fartyg vid kaj utökas med fler lägen och blir anslutna löpande. Samverkan är en central del av vår strategi för att utveckla tjänster som är både konkurrenskraftiga och hållbara. Arbetet med gröna korridorer och utvecklingen av intermodala transporter är exempel på initiativ som ligger helt i linje med såväl våra egna som våra kunders klimatambitioner – och som samtidigt är affärsmässigt motiverade.

## Hamnen spelar en viktig roll på många plan

Trelleborgs Hamn har en central roll på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Vi bedriver ett aktivt och målinriktat arbete för att påverka utvecklingen inom transporter via hamnen och infrastruktur till och från.

Genom att etablera, utveckla och upprätthålla långsiktiga relationer med våra intressenter skapar vi förutsättningar för inflytande och värdeskapande. Vår närvaro i relevanta forum är en viktig del av detta arbete samt att ha dialog med kunder samt andra aktörer i logistikkedjan som nyttjar hamnens flöden.

Under året har vi haft flera betydelsefulla besök samt deltagit i bland annat Almedalsveckan, Svenskt Näringslivs tillväxtdag, möten i riksdagen, Trelleborgs Näringslivsmässa samt engagerat oss i branschorganisationer som Sveriges Hamnar och Baltic Ports Organization. Dessa sammanhang stärker vår position och möjliggör fortsatt relationsbyggande och inflytande i prioriterade frågor.



Deltagande på Trelleborgs Näringslivsmässa 2025



Besök av riksdagsledamot Boriana Åberg (M)



Besök av riksdagsledamot Malin Östh (V)

## Strategiska fokusområden

Trelleborgs Hamn har utsett sju strategiska fokusområden som ska säkerställa att allt arbete sker i enlighet med företagets vision och värdegrund. Fokusområdena är tätt sammanlänkade och kritiska för att verksamheten ska utvecklas och vara framgångsrik även i framtiden.

Trelleborgs Hamns arbete inom våra fokusområden har varit lyckosamt och gett resultat under 2025. Vi får dock aldrig vara nöjda utan ständigt arbeta med förbättringar.

Våra prioriterade fokusområden är:

- Nöjda kunder
- Kompetent och motiverad personal
- Effektiv hamn
- Ekonomi i balans
- Miljöanpassad hamn
- Effektiv kommunikation och information
- Affärsutveckling

## Kunderna satsar vidare i Trelleborgs Hamn

Vårt fina samarbete med våra kunder är i högsta grad avgörande för den ekonomiska tillväxten. Hamnverksamheten och sjöfartsnäringen har stor betydelse för sysselsättningen. Både Trelleborgs Hamn och våra kunder genererar en hög andel arbetstillfällen, både direkt och indirekt.

Vi har en nära och kontinuerlig dialog med våra kunder för att säkerställa att vi förstår deras behov, utmaningar och framtidsplaner. Det gör att vi tillsammans kan utveckla effektiva, hållbara och konkurrenskraftiga lösningar. Ett tydligt kvitto på detta är att våra kunder väljer att fortsätta investera i Trelleborg. Flera rederier satsar på nya, moderna fartyg och genomför omfattande åtgärder för att förbättra sin klimatprestanda, exempelvis genom övergång till nya bränslen, energieffektiviseringar och möjligheten till landanslutning i hamn.

## En strategisk nod för konkurrenskraft och handel

Trelleborgs Hamn är en central del av Sveriges ekonomiska infrastruktur och en förutsättning för landets internationella konkurrenskraft. Som utpekat riksintresse utgör hamnen en avgörande länk i de europeiska transportkedjorna, där ett omfattande flöde av import- och exportvaror dagligen passerar. Upp emot 3 000 lastbilar och trailers rör sig genom hamnen varje dygn, vilket gör den till ett av Sveriges mest intensiva logistiknav och en nyckelkomponent i näringslivets försörjningskedjor.

Genom att säkerställa effektiva och tillförlitliga transportflöden bidrar Trelleborgs Hamn direkt till svenska företags möjlighet att konkurrera på internationella marknader. Hamnens funktion är därmed inte enbart regional, utan av nationell betydelse för handel, tillväxt och försörjningsberedskap.

Betydelsen av denna roll har även uppmärksammats på nationell nivå. Den 3 december 2025 bjöds Trelleborgs Hamn in att tala inför Trafik- och Försvarskommittén i riksdagen under temat "Sveriges port till Europa – varför Trelleborgs Hamn är avgörande för handel och försvar". Detta understryker hamnens strategiska position i skärningspunkten mellan ekonomi, infrastruktur och säkerhet.

Hamnen har under senare år genomfört omfattande investeringar om cirka 1,8 miljarder kronor för att möta framtidens



transportbehov. För att fullt ut realisera dessa investeringar och stärka Sveriges långsiktiga konkurrenskraft krävs dock en fortsatt utveckling av den omgivande infrastrukturen. Kapacitetshöjande åtgärder såsom förbättrade väganslutningar samt robusta och effektiva järnvägsförbindelser inklusive fungerande järnvägsfärjor är avgörande.

Ett väl fungerande helhetssystem för transporter till och från Trelleborg är inte bara en lokal eller regional fråga, utan en nationell angelägenhet. Infrastrukturens kapacitet och tillförlitlighet påverkar direkt Sveriges handelsflöden, näringslivets effektivitet och landets samlade motståndskraft, både i fredstid och vid höjd beredskap. Genom att aktivt verka för denna utveckling tar Trelleborgs Hamn ett tydligt ansvar för Sveriges ekonomiska hållbarhet och framtida konkurrenskraft.



*Vindkraftverken har tagits i bruk under året och omräknat till helårsproduktion har levererade kWh överstigit förväntningarna.*

# Styrelse



**Bakre raden fr v:**

**Roger Mattson (VS)**, suppleant

**Henrik Sonesson**, ledamot

**Jan Isaksson (M)**, ordförande

**Bengt Andersson (SD)**, vice ordförande

**Jörgen Wärja**, arbetstagarrepresentant

**Främre raden fr v:**

**Inge Andersson**, arbetstagarrepr. suppleant

**Åke Svensson (KD)**, suppleant

**Christer Dahlberg (VS)**, ledamot

**Ann Lindqvist (S)**, ledamot

**Kenneth Pettersson (S)**, suppleant

**Foto saknas:**

**Alexander Wemmerdahl (KD)**, ledamot

**Håkan Nilsson**, adjungerad ledamot

**Thomas Malmqvist (SD)**, suppleant

**Anders Henriksson (M)**, suppleant

**Jessika Böös**, arbetstagarrepresentant

# Ledning



**Från vänster:**

**Erik Eskling Hansen**

Business Development Manager

**Petronella Ljungh**

Communications Manager

**Peter Carlsson**

Financial Manager

**Malin Collin**

CEO

**Ulf Sonesson**

Landlord

**Jennie Folkunger**

Environmental & Sustainability Manager

**Jonas Pedersen**

Head of Operations

# Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Trelleborgs Hamn AB (org.nr 556008-2413) avger härmed följande årsredovisning för räkenskapsåret januari – december 2025.

## Ägarförhållanden

Trelleborgs Hamn AB ägs sedan 2005-01-05 i sin helhet av Trelleborgs kommun och från 2018-12-21 ingår bolaget i koncernen Trelleborgs Rådhus AB med organisationsnummer 559135-6828.

## Ägardirektiv

Bolaget har till föremål för sin verksamhet att idka hamnrörelse i Trelleborg, att förvärva, utveckla, förvalta och avyttra fast egendom inom det av bolaget ägda hamnområdet i Trelleborg, att utföra lossning och lastning av fartyg och annan terminalverksamhet, att bedriva skeppsmäklertjänster, samt att bedriva annan därmed jämförlig hamnverksamhet.

Ändamålet med bolagets verksamhet är att, med iakttagande av lokaliseringsprincipen, äga, driva och utveckla Trelleborgs Hamn för godshantering och skapa goda förutsättningar för färjetrafiken, samt att genom hamnrörelsen skapa goda förutsättningar för näringslivet i Trelleborgs kommun och därmed positiva effekter för kommuninvånarnas sysselsättning.

## Affärsidé

Trelleborgs Hamn AB ska

- kontinuerligt utveckla verksamheten för att erbjuda kunderna, direkta såväl som indirekta, en hållbar, högkvalitativ och effektiv gods- och terminalhantering
- vara en corehamn med ständig tillväxt och stabil ekonomi
- vara kunders och medarbetares förstaval
- ha ett varumärke som är känt såväl lokalt, regionalt, nationellt som internationellt och vara en av svensk industris viktigaste länkar till och från Europamarknaderna

## Verksamhet

Trelleborgs Hamn AB bedriver hamn- och terminalverksamhet i Trelleborgs Hamn. Trelleborgs Hamn är Skandinaviens största RoRo-hamn och andra största hamn i Sverige avseende godsolymer.

Bolaget äger sedan 2005 hamnanläggningen med tillhörande fastigheter men sålde 2019 västra delen till Trelleborgs kommun. Bolaget sköter, efter överlåtelsen, löpande drift och underhåll i denna del och ansvarar även för utveckling av och investeringar i hamnens östra delar.

Bolagets verksamhet är uppdelad i tre områden; Hamn, Operations samt Logistik.

Vid utgången av 2025 hade Trelleborgs Hamn AB sex färjeförbindelser; två till Rostock, en till Travemünde, två till Swinoujcie och en till Klaipeda. Totalt tretton RoPax-fartyg upprätthåller trafiken på linjerna.

I övrigt tillhandahåller hamnen skeppsmäklertjänster, hantering av spannmål, olja samt lagerhållning i egen terminal.

## Väsentliga händelser

Inför 2025 andades viss optimism för en positiv utveckling med ökade volymer. Detta slog in, men i mindre utsträckning för lastbilar och löstrailers som är hamnens huvudverksamhet. Vissa trafikslag som persontrafik har minskat då linjen mellan Trelleborg och Sassnitz lades ner 2024 och det innebär samtidigt att antalet turer minskat. Ett fartyg lämnade hamnen under året och har även där inneburit färre antal avgångar men med bibehållen godsvolym. Den intermodala trafiken som hanterar olika trafikslag ökade med 0,8 %. Högre volymer väntades under sista kvartalet men på grund av dåligt väder samt underhåll av järnvägsspår ställdes en del turer in som gjorde att en större ökning uteblev. Trelleborgs Hamn AB är fortsatt Skandinaviens största RoRo-hamn och bibehåller sin ledande marknadsposition.

Unity Lines fartyg Wolin lämnade i januari Trelleborg för att trafikera andra destinationer. I slutet av året lämnade fartyget Gryf Trelleborg för att ersättas med Jantar Unity.

Vindkraftverken har färdigställts och övertagandet skedde efter besiktning i mars. Syftet med vindkraft är att säkra el till inkoppling av fartygen och samtidigt kunna nå hamnens klimatmål som ska vara nettonollutsläpp 2040. Invigning av dessa ägde rum i mars och EU-projektet Green FIT hade slutmöte i september där vindkraftverken fått EU-finansiering.

Senaste året har styrräntan sänkts, allt enligt marknadens förväntningar och kostnaderna för räntor har då blivit något lägre. Hamnen har räntebindningar i swapar vilket ger en minskad volatilitet och ungefär 84 % av lånen är säkrade med swapar.

Lånet hos Europeiska Investeringsbanken har lösts i sin helhet och hamnen har nu alla lån, utom ett mindre som ligger hos Kommuninvest, i Trelleborgs kommuns internbank. Lånet hos Kommuninvest har tagits externt för att kunna uppfylla kraven i EU-projektet Baltic-Green NET om extern finansiering.

Bolaget har under året erhållit EU-bidrag för projekten MoS Polen II som slutavräknats, REDII Ports, Blue Supply Chains och Baltic-Green NET. Likt tidigare år bokförs merparten av dessa pengar mot investeringarna vilket betyder att det inte påverkar resultatet mer än att det blir lägre avskrivningar framgent. Baltic-Green NET är ett nytt godkänt EU-projekt där hamnen beviljats medfinansiering till elanslutningar i färjeläge 10 och 11. Dessa elanslutningar har i stort sett färdigställts och kommer besiktigas under kvartal 1 2026. Utdragsspåret för järnvägen som ingår i projektet Green FIT har färdigställts och växling av tåg kommer bli mer effektivt för den intermodala trafiken.

Logistikavdelningen minskade under året sin lagerhantering då en kund valde att avsluta sitt avtal under 2024. Hela 2025 har drivits utan denna kund medan ungefär halva 2024 hade de volymerna i jämförelse.

Ny verkställande direktör Malin Collin är på plats sedan slutet av februari.

Östliga hamnin fartens beviljade marklov har av närboende vid infartsvägen, överklagats till Samhällsbyggnadsförvaltningen, vilket försenar byggnationsstart.

I entreprenörstvist med Rover Maritime Group, som anlagt färjeläge 13 och läge 14, har skiljedomsförfarandet avslutats med en positiv utgång för Trelleborgs Hamn AB.

Motstämning har lämnats in till Stockholms tingsrätt av Trelleborgs Hamn AB mot Rover som kommer hanteras i svensk domstol.

### Trafikutveckling och godsvolymer

Den totala lastbilstrafiken inklusive löstrailers ökade 2025 jämfört med föregående år. Det var ökning till Tyskland och främst Travemünde som stack ut.

2025 passerade 757.000 lastbilar och trailers vilket var en ökning med 1,0 % jämfört med föregående år. Lastbilstonnaget hamnade på 11,0 miljoner ton export- och importgods vilket motsvarar en ökning med 2,0 % jämfört med 2024. Den konventionella järnvägstrafiken minskade med 7,9 % jämfört 2024 medan den intermodala järnvägstrafiken ökade med 0,8 %. Ur miljöhänsyn är det positivt att utvecklingen med alternativa transportslag ökar. Det visar att de satsningar som Trelleborgs Hamn gör och har gjort för att främja järnvägstrafiken, är fortsatt framgångsrika.

Tillväxten för enheter, lastbilar och löstrailers till Tyskland ökade 2025 med 6,4 % och godset ökade även det med 6,4 %. Tillväxten till Polen minskade 2025 med 9,5 % och godset minskade med 7,9 % jämfört med föregående år.

Trelleborgs Hamns totala godsvolym för 2025 hamnade på 11,7 miljoner ton vilket var samma volym jämfört med 2024.

Passagerartrafiken minskade med 5,9 % jämfört med 2024 och hamnade strax under 1,6 miljoner passagerare. Personbilar, bussar och husvagnar minskade med 0,7 %.

Verksamheten i logistikcentret hanterade 17.662 ton 2025 vilket var en minskning med 60,6 % där pappershanteringen stod för hela minskningen som är det största segmentet inom Logistik.

### Ekonomiskt utfall

Nettoomsättningen för 2024 uppgick till 310.733 tkr, en ökning Nettoomsättningen för 2025 uppgick till 303.334 tkr, en minskning med 7.399 tkr eller 2,4 % jämfört med föregående år. Minskningen hänförs främst till att färre fartyg trafikerade under året med minskade fasta intäkter som följd. Volymerna inom lastbilar och löstrailers ökade 1 % under året. Vidare blev det lägre hantering inom rangering men samtidigt minskar kostnaderna för densamma. Försäljning av el från vindkraftverken bidrog positivt under året, så även hyror och markplatser. Övriga rörelseintäkter avser markförsäljning, erhållna bidrag, försäkringsersättningar och avyttring av anläggningstillgångar.

Rörelsens kostnader inklusive avskrivningar uppgick till 266.996 tkr, en minskning med 5.265 tkr eller 1,9 % jämfört med föregående år. Under övriga kostnader är det främst kostnader för rangering, fordon och vidarefakturering som minskat. Personalkostnaderna hamnade något under föregående år och beror på att en del tjänster är vakanta. Avskrivningar har ökat då inköp av en reachstacker gjorts för kombitrafiken. Vindkraftverken har aktiverats samt utdragsspår för rangering av järnvägsvagnar.

Rörelseresultatet uppgick till 47.944 tkr (44.088 tkr). Resultatet efter finansiella poster uppgick till 28.411 tkr (27.886 tkr) och årets resultat till -3.045 tkr (-863 tkr).

Fordran på koncernkontot var vid årsskiftet 98.875 tkr vilket är

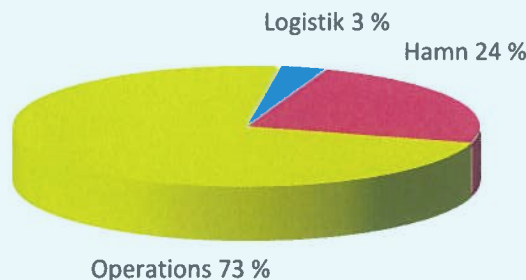
15.599 tkr högre än vid föregående årsskifte. Ökningen beror delvis på lägre investeringar än beräknat, lägre amortering än tidigare år samt ett resultat som bidragit positivt. Enligt "Vision 2005" har bolaget finansierats genom lån i Europeiska Investeringssbanken. Lånet har avslutats 2025 och uppgår på balansdagen till 0 mkr (49 mkr). Köpet av hamnanläggningen, utbyggnad av nya vågbrytare, färdigställande av färjeläge 10-14, kombiterminal och övriga faciliteter har finansierats genom lån i kommunens internbank. Lånen uppgår på balansdagen till 1.130 mkr (1.090 mkr). Nytt lån har tagits hos Kommuninvest om 5 mkr för att kunna få finansiering i EU-projektet Baltic-Green NET.

De totala investeringarna uppgick under 2025 till 107.557 tkr (213.506 tkr). Av investeringarna uppgick inköp av medfinansierade markanläggningar till 16.339 tkr (0 tkr), markanläggningar 17.532 tkr (67.860 tkr), byggnader 40 tkr (328 tkr), tekniska markanläggningar 1.607 tkr (17.828 tkr), maskiner och inventarier 16.144 tkr (14.871 tkr) och nedlagda kostnader i pågående investeringar till 55.895 tkr (112.619 tkr). Pågående investeringar avser främst nedlagda kostnader för byggnation av elanslutning vid färjeläge 10 och 11 samt anläggning av mark och utdragsspår för järnvägen.

Bolagets materiella anläggningstillgångar uppgick på balansdagen till 1.557.151 tkr (1.589.865 tkr). Bolagets immateriella anläggningstillgångar uppgick på balansdagen till 66.605 tkr (28.339 tkr).

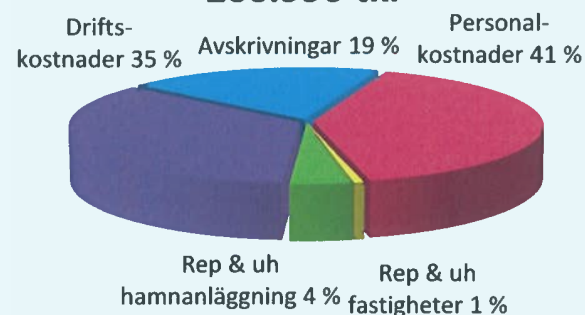
### Nettoomsättning 2025

303.334 tkr



### Rörelsens kostnader 2025

266.996 tkr



## Risker

Omsättningen i hamn- och terminalverksamheten påverkas av konjunktursvängningar då bolaget har ett fåtal kunder som står för huvuddelen av omsättningen. För att reducera konjunkturkänslighet har bolaget konstruerat avtal med fasta och rörliga volymbaserade delar. Antal enheter är grunden till omsättningen. Nettoomsättningen 2025 minskade med 2,4 % där volymerna i antal enheter, lastbilar och löstrailers samtidigt hamnade över föregående år. Prisökningar och försäljning av ej volymrelaterade varor och tjänster såsom el från vindkraftverken kompenserade till viss del intäktsbortfallet från fasta delar för fartyg och kunder som inte trafikerar hamnen längre.

Trafikmässigt har hamnen ökat i enheter för lastbilar och trailers men sjunkit inom personbilstrafik. Inom kombihanteringen som avser lyft, ökade volymen 1,8 % medan hanteringen av löstrailers minskade med 0,4 %. Logistikavdelningen minskade utlastat gods med 60 % och stod för 3,0 % av nettoomsättningen.

Bolaget har lån som på balansdagen uppgick till 1.135.000 tkr (1.138.667 tkr). Genomsnittlig kapitalbindning för lånen är 0,7 år (1,5 år) medan durationen på räntebindningen (ränta hänsyn taget till amorteringar och räntebetalningar) uppgår till 5,0 år (4,4 år). Räntebindningen minskar i takt med att ränteswaparnas bindningstid minskar, vid nytecknande av ränteswapar förlängs denna tid. Ränteswaparna används för säkring mot räntesvängningar. Eftersom hamnen har och står inför stora upplåningar har forwardswapar tecknats där den sista började gälla 2025. Det betyder att räntan för de kommande åren redan är fastställd till en lägre nivå än rådande marknadsränta. Det positiva marknadsvärdet på swaparna visar den nuvärdesberäknade ränteskillnaden och redovisas i "Tilläggsupplysningar" under avsnitt "Säkringsredovisning".

## Personal

Antalet fast anställda i bolaget uppgick vid årets utgång till 123 (128), varav 15 (14) kvinnor. Medeltalet årsarbetare uppgick under 2025 till 129 (135). Personalomsättningen har under året uppgått till 6,0 % (11,0 %). Sjukfrånvaron uppgick till 4,5 % vilket är en minskning jämfört med föregående år då sjukfrånvaron uppgick till 5,6 %. De anställdas medelålder uppgick vid utgången av 2025 till 50 år (49 år).

## Kvalitet och säkerhet

Trelleborgs Hamn AB arbetar enligt ett integrerat verksamhetsledningssystem som är certifierat såväl mot kvalitetsledningsstandarden ISO 9001:2015 som miljöledningsstandarden ISO 14001:2015.

Hamnen är även certifierad enligt ISPS-koden (International Ship and Port Facilities Security Code) sedan 2004. Denna omfattar ett internationellt regelverk för hamn- och sjöfartsskydd.

NYCKELTAL	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning (tkr)	303 334	310 733	303 631	302 822	287 212	254 074	243 474	233 287
Rörelseresultat (tkr)	47 944	44 088	49 421	54 413	76 395	68 614	56 018	42 744
Resultat efter finansiella poster (tkr)	28 411	27 886	32 139	34 689	56 742	50 067	32 749	23 390
Årets resultat (tkr)	-3 045	-863	5 857	21 824	10 985	6 639	44 706	20 925
Vinstmarginal (%)	9,4	9,0	10,6	11,5	19,8	19,7	13,5	10,0
Avkastning på totalt kapital (%)	2,7	2,5	2,9	3,3	5,2	5,3	4,7	3,8
Avkastning på eget kapital (%)	5,9	6,0	7,2	8,3	15,0	14,9	10,8	8,4
Soliditet (%)	27,3	26,2	25,7	25,2	25,6	26,1	25,2	24,6
Kassalikviditet (%)	220,2	149,9	199,7	121,5	143,2	209,1	425,3	162,7
Investeringar (tkr)	107 557	213 506	176 824	248 271	367 334	180 894	144 978	90 283
Omsättning per anställd (tkr)	2 351	2 302	2 109	2 060	2 127	1 985	1 917	1 728
Medeltal anställda	129	135	144	147	135	128	127	135

VINSTMARGINAL: Resultat efter finansiella poster i procent av nettoomsättningen.

AVKASTNING PÅ TOTALT KAPITAL: Rörelseresultat med tillägg för ränteintäkter, i procent av genomsnittlig balansomslutning.

AVKASTNING PÅ EGET KAPITAL: Resultat efter finansiella poster i procent av genomsnittligt justerat eget kapital.

JUSTERAT EGET KAPITAL: Eget kapital inklusive 79,4 % (79,4 %) av beskattade reserver.

SOLIDITET: Justerat eget kapital i procent av genomsnittliga balansomslutningen.

KASSALIKVIDITET: Omsättningstillgångar i procent av kortfristiga skulder.

## Miljö

### Verksamhetstillstånd

Trelleborgs Hamn AB bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Tillståndsplikten avser bolagets hamnverksamhet som medger fartygstrafik med en bruttodräktighet överstigande 1 350 GT (gross tonnage). Gällande verksamhetstillstånd erhöles 2010. Tillståndet kompletterades 2016 då mark- och miljödomstolen gav tillstånd till anläggande och drift av ett nytt läge för fartygsanlöp, läge 14. Det sista återstående provotidsvillkoret avslutades 2018-06-01, då slutliga bullervillkor erhöles. 2020 beviljades förlängd arbetstid till 2028 för att slutföra hamnens utbyggnad (vattenverksamhet) och förlängd igångsättningstid för de nya färjelägena (hamnverksamhet). 2021 erhöles hamnen beslut om försiktighetsmått för användning av slaggrus för konstruktion av verksamhetsytor och under 2022 beslut om försiktighetsåtgärder för anläggande och drift av anläggning för spillvattenrening i hamnen. 2023 godkändes hamnens anmälan om anläggande av två vindkraftverk, som sedermera uppförts.

Det ställs omfattande miljökrav på verksamheten via lagar och förordningar och då i första hand i miljöbalken med tillhörande regelverk. Tillsynsmyndighet för den tillståndspliktiga delen av verksamheten är Länsstyrelsen Skåne. Vad gäller miljöpåverkan som avser hälsoaspekter är det Trelleborgs kommun via samhällsbyggnadsförvaltningens miljöavdelning som utövar tillsyn.

### Miljöpåverkan

Miljöpåverkan relaterad till hamnens verksamhet avser främst utsläpp till luft, energi- och naturresursanvändning samt buller.

För att klara miljöåtaganden gentemot omvärlden såväl i ett globalt som lokalt perspektiv har hamnen hjälp av ett miljöledningssystem. I det dagliga arbetet är det rutinerna i detta som styr och hjälper medarbetare att på ett effektivt sätt genomföra Trelleborgs Hamns miljöprogram för att förbättra miljöprestandan och uppnå hamnens miljömål. 2022 togs beslut om nya övergripande hållbarhetsmål vilka innebär att hamnens utsläpp ska nå nettonollutsläpp till 2040. Därav utförs årliga utsläppsberäkningar som resulterar i klimatbokslut som omfattar alla utsläpp som relaterar till hamnens verksamhet, även indirekta utsläpp. Vidare ska hamnen senast 2035 på årsbasis producera mer energi än den konsumerar. Ett mål som kommer uppnås tack vare idrifttagandet av vindkraftverken 2025.

Nuvarande certifikat för såväl kvalitets- som miljöledningssystemet förnyades under 2024 och uppfyller kraven i de nya standarderna ISO 9001:2015 respektive ISO 14001:2015. Certifikatet är utfärdat av DNV GL Business Assurance och är giltigt till och med 31 januari 2027.

### Miljöinvesteringar

2025 investerade Trelleborgs Hamn AB ca 37 mkr i utrustning och anläggningar som är direkt kopplade till förbättrad miljöprestanda. Detta rör framför allt uppförandet av vindkraftverken, elanslutning i färjeläge 10 och 11, reningsverket steg 2 för fartygens spillvatten samt utdragspår för att främja den intermodala trafiken som alla bidrar till att minska luftutsläppen. Precis som tidigare år har ett klimatbokslut i enlighet med det internationellt erkända Greenhouse Gas Protocol upprättats.

### Framtid

Oroligheter i omvärlden är en stor faktor som gör framtiden osäker både för företagande och oss som privatpersoner. Inflationen har stabiliserats kring Riksbankens mål om 2 % men fortsatt råder osäkerhet kring höga elpriser. Förväntningar på styrräntan är att den ligger still under 2026 och med högre inkomster väntas konsumtionen öka i mindre utsträckning 2026. Detta är några faktorer som förändrar och påverkar för både företag och privat levnadsstandard.

Hamnen har för 2026 budgeterat med mindre ökning i trafiken jämnt fördelat över helåret. Utmaningarna framåt är även detta år energipriser och hur förbrukning kan minskas eller hållas inom ramarna för det behov vi har av framför allt HVO100 biodiesel. Stort fokus ligger fortfarande på kostnadsmedvetenhet inom bolaget. När det gäller räntekostnaderna på lån har hamnen bundit räntor till befintliga lån som då minskar ränterisken.

Anläggning av infrastruktur med tillhörande byggnader fortsätter att färdigställas i hamnen 2026. Allt för att möta marknadens krav, uppfylla de säkerhetskrav som finns och kunna utveckla en hållbar hamn enligt gällande ägardirektiv. Fortsatt sökes aktivt EU-bidrag för att kunna delfinansiera dessa investeringar. Detta har hittills fallit väl ut och hamnen ser även framåt att bidrag kommer kunna sökas och fås beviljade men att det är efterfrågan på infrastrukturen från kunder och intressenter som styr investeringarna.

## Väsentliga händelser efter bokslutsperioden

Inga väsentliga händelser har inträffat efter bokslutsdatum.

### Eget kapital tkr

	Aktiekapital	Reservfond	Balanserade vinstmedel
Belopp vid årets ingång	2.400	480	272.308
Utdelning			-10.000
Tillfört ovillkorat aktieägartillskott			7.716
Årets resultat			-3.045
Belopp vid årets utgång	<b>2.400</b>	<b>480</b>	<b>266.979</b>

### Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel (kr):

Balanserad vinst	270.023.474
Årets vinst/förlust	<u>-3.044.737</u>
	266.978.737

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att (kr):

Utdelas	-
Överföres till ny räkning	<u>266.978.737</u>
	266.978.737

Ingen utdelning föreslås.

# Resultaträkning

Belopp tkr	Not	2025	2024
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning	1	303.334	310.733
Övriga rörelseintäkter	2	11.606	5.616
<b>Summa rörelsens intäkter</b>		<b>314.940</b>	<b>316.349</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Övriga externa kostnader	3, 4	-106.326	-115.424
Personalkostnader	5	-108.946	-110.810
Avskrivningar och nedskrivningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar	9-14	-51.724	-46.027
<b>Summa rörelsens kostnader</b>		<b>-266.996</b>	<b>-272.261</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>47.944</b>	<b>44.088</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	6	1.590	5.103
Räntekostnader och liknande resultatposter	7	-21.123	-21.305
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>28.411</b>	<b>27.886</b>
Lämnade koncernbidrag		-9.717	-10.417
Skillnad mellan bokförd avskrivning och avskrivning enligt plan		-22.466	-18.580
Skatt på årets resultat och uppskjuten skatt	8	727	248
<b>Årets resultat</b>		<b>-3.045</b>	<b>-863</b>

# Balansräkning

Belopp tkr	Not	2025	2024
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Medfinansierade markanläggningar	23		
Medfinansierade tekniska anläggningar	9	14.525	15.312
	10	52.080	13.027
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Byggnader	23		
Mark	11	104.780	107.138
Markanläggningar	11	311.660	313.156
Tekniska anläggningar	12	665.860	672.586
Maskiner och inventarier	13	276.383	285.645
Pågående nyanläggningar	14	126.762	53.913
	15	71.706	157.427
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>1.623.756</b>	<b>1.618.204</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		29.109	30.882
Fordring Trelleborgs kommun, inklusive cashpool	17	101.886	82.646
Skattefordringar		13.034	18.439
Övriga fordringar		836	7.941
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	3.650	13.496
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>148.515</b>	<b>153.404</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Kassa och bank		10	4
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>10</b>	<b>4</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>148.525</b>	<b>153.408</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>1.772.281</b>	<b>1.771.612</b>

Belopp tkr	Not	2025	2024
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital, 24.000 st aktier med kvotvärde 100 kr		2.400	2.400
Reservfond		480	480
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserad vinst		270.024	273.171
Årets resultat		-3.045	-863
<b>Summa eget kapital</b>		<b>269.859</b>	<b>275.188</b>
<b>Obeskattade reserver</b>	19	<b>279.218</b>	<b>256.752</b>
<b>Uppskjuten skatt</b>	16	<b>13.583</b>	<b>14.311</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Skuld till kreditinstitut	20	5.000	24.667
Skuld till Trelleborgs kommun	20	1.130.000	1.090.000
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	21	7.186	8.346
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>1.142.186</b>	<b>1.123.013</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skuld till kreditinstitut		-	24.000
Leverantörsskulder		30.328	41.994
Skuld koncernbolag		2.537	4.812
Skatteskuld		1.313	216
Övriga skulder		1.630	1.650
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	31.627	29.676
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>67.435</b>	<b>102.348</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>1.772.281</b>	<b>1.771.612</b>

# Kassaflödesanalys

Belopp tkr	2025	2024
<b>Löpande verksamhet</b>		
Rörelseresultat	47.944	44.088
Justeringar för avskrivningar och utrangeringar	51.724	46.027
Övriga poster som ej ingår i kassaflödet	-6.749	-2.925
Erhållen ränta	1.590	5.103
Erlagd ränta	-21.123	-21.305
Betald skatt	6.502	-619
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>79.888</b>	<b>70.369</b>
Förändring i rörelsekapital:		
Ökning (-) Minskning (+) av kortfristiga fordringar	23.661	22.101
Ökning (+) Minskning (-) av kortfristiga skulder	-14.227	-34.933
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>89.322</b>	<b>57.537</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>		
Förvärv av immateriella och materiella anläggningstillgångar (inkl. erhållna bidrag)	-60.807	-125.185
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	2.758	907
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-58.049</b>	<b>-124.278</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>		
Amortering av lån (-)	-48.667	-24.000
Nyupplåning (+)	45.000	-
Erhållet aktieägartillskott	7.716	8.271
Lämnat koncernbidrag	-9.717	-10.417
Utdelning	-10.000	-
<b>Kassaflöde från finansverksamheten</b>	<b>-15.668</b>	<b>-26.146</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>15.605</b>	<b>-92.887</b>
Likvida medel vid årets början inklusive koncernkonto	83.280	176.167
Likvida medel vid årets slut inklusive koncernkonto	98.885	83.280
<b>Förändring likvida medel</b>	<b>15.605</b>	<b>-92.887</b>

# Tilläggsupplysningar

## Allmänna upplysningar

### Ägarförhållanden

Trelleborgs Hamn AB ägs sedan 2005-01-05 till 100 % av Trelleborgs kommun med organisationsnummer 212000-1199. Från 2018-12-21 ingår bolaget i koncernen Trelleborgs Rådhus AB med organisationsnummer 559135-6828.

### Redovisningsprinciper

Trelleborgs Hamn AB:s årsredovisning har upprättats enligt årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Års- och koncernredovisning (K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

### Intäktsredovisning

Intäkterna redovisas när det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras bolaget och intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Detta innebär att intäkter för sålda varor och utförda tjänster bokförts som intäkt i samma period som varan respektive tjänsten är levererad respektive utförd. Ränteintäkter redovisas i takt med att de intjänas.

### Säkerhetsredovisning

Den långsiktiga finansieringen, det vill säga både kort- och långfristiga skulder som förväntas kvarstå över tid, är föremål för risker/möjligheter vid förändringar av marknadsräntorna. För att hantera dessa risker/möjligheter används finansiella derivatinstrument, så kallat ränteswapar. På detta sätt kan durationen/löptiden och kapitalbindningen hanteras med full flexibilitet. Förutsättningar skapas för att, när som helst, förändra durationen och bättre möta förändringar på räntemarknaden. Riktlinjer och ramar för riskhanteringen är fastlagda i en av kommunen beslutad finanspolicy.

Per bokslutsdagen finns derivatavtal som totalt uppgår till 950 mkr (1 150 mkr) varav 0 mkr (150 mkr) är forwardswapar. Den genomsnittliga durationen/löptiden (exkl. forwardswapar) för den totala skuldportföljen uppgår till 4,96 år (4,44 år) och den genomsnittliga effektiva räntan uppgår till 1,59 % (2,01 %). Marknadsvärdet på derivatavtalen uppgår till 106,6 mkr (117,2 mkr), varav 0 mkr (24,3 mkr) avser forwardswapar.

Marknadsvärdet representerar den kostnad/intäkt som skulle uppstå om man avslutar avtalen i förtid. Analogt skulle motsvarande marknadsvärde (så kallad ränteskillnadsersättning) uppstå om man i stället valt att använda långa räntebindningar på de enskilda lånen. Om respektive ränteswapavtal kvarstår till och med sitt slutförfalldatum

så kommer undervärdet/övervärdet att löpande elimineras.

Så kallad "Säkringsredovisning" tillämpas avseende derivat, bland annat innebärande att värdeförändringar i derivatavtal inte redovisas över resultaträkningen. Det skall finnas en ekonomisk relation mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten. Säkringsförhållandet skall vara effektivt och dokumenteras när säkring ingås.

Uppföljning av ekonomisk relation och effektivitet sker löpande via rätiner för finansiell rapportering. Särskild dokumentation är upprättad som bland annat fastlägger strategier och mål för riskhanteringen.

Nedan framgår den långsiktiga finansieringens förfalloprofil, mkr, (exklusive forwardswapar) avseende räntebindningen.

	2025-12-31	2024-12-31
Inom 0-1 år	185	301,7
Inom 1-2 år	0	200
Inom 2-3 år	0	37
Inom 3-4 år	250	0
Inom 4-5 år	0	250
Inom 5-6 år	275	0
Inom 6-7 år	0	275
Inom 7-8 år	275	0
Inom 8-9 år	0	275
Inom 9-10 år	150	0
> 10 år	0	0
<b>Summa:</b>	<b>1.135,0</b>	<b>1.138,7</b>

### Uppskattningar och bedömningar

Trelleborgs Hamn AB gör uppskattningar och bedömningar om framtiden. De uppskattningar och antaganden som kan innebära en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande år avser i huvudsak klassificering, nyttjandeperioder samt nedskrivningsprövning avseende anläggnings-tillgångar.

### Inkomstskatt

Aktuell skatt, liksom förändring i uppskjuten skatt, redovisas i resultaträkningen om inte skatten är hänförlig till en händelse eller transaktion som redovisas direkt i eget kapital. Skatteeffekter av poster som redovisas direkt mot eget kapital, redovisas mot eget kapital. På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning särredovisas inte den uppskjutna skatteskulden som är hänförlig till obeskattade reserver.

### Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar har redovisats till anskaffningsvärde med avdrag för planerlig avskrivning baserad på en bedömning av tillgångarnas nyttjandeperiod. När en komponent i en anläggningstillgång byts ut, utrangeras eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya komponentens anskaffningsvärde aktiveras. Tillkommande utgifter som avser tillgångar som inte delas upp i komponenter läggs till anskaffningsvärdet om de beräknas ge företaget framtida ekonomiska fördelar, till den del tillgångens prestanda ökar i förhållande till tillgångens värde vid anskaffningstidpunkten.

Utgifter för löpande reparation och underhåll redovisas som kostnader. Lånekostnader ingår inte i anskaffningsvärdet utan kostnadsförs löpande.

Bolaget har beviljats följande bidrag:

- GreenBridge "Motorway of the Sea" projektet bidrog till utbyggnad av nya vägbrytare och muddring. Bidrag har utbetalats avseende nedlagda kostnader 2011-2014 om totalt 72.735 tkr.

- MoS Polen I-projektet har bidrag för nedlagda kostnader utbetalats 2016-2017 om totalt 9.904 tkr.

- MoS Polen II-projektet har mottagit 1.417 tkr 2015, 1.313 tkr 2016, 2.056 tkr 2020, 102 tkr 2022, samt 744 tkr 2025 totalt 5.632 tkr.

- MoS Polen III har mottagit totalt 7.397 tkr 2017-2021.

- LARS - "Long Term Achievements: Ready for a Sustainable Core Port in Trelleborg" har bidrag mottagits med totalt 94.721 tkr 2019-2023.

- Digital Green MoS har 2022 erhållit bidrag om 22.571 tkr samt 2024 17.503 tkr totalt 40.074 tkr.

- Green FIT 2025 har 2022 erhållit 42.338 tkr samt 2024 70.820 tkr vilket går till byggnation av FL 11 & 12 med hårdgörning av ytor, reningsverk, utdragsspår och vindkraftverk. Totalt har det erhållits 113.158 tkr.

- Rail-IT projektet har 2023 erhållit 32.551 tkr som avser färdigställande av ytor.

- REDII Ports avser studier inom användning av drivmedel i framtiden där bidrag erhållits 2024 om 320 tkr, 201 tkr 2025 to-talt 521 tkr.

- Blue Supply Chains avser studier kring kapaciteten i Trelleborgs Hamn ABs kombiterminal med framtida transportmönster. Bidrag har erhållits med 71 tkr 2024, 710 tkr 2025 totalt 781 tkr.

- Baltic-Green NET som avser elanslutning till färjeläge 10 och 11 har erhållit bidrag 2025 om 3.417 tkr.

Bidragen har minskat pågående arbete och aktiverade tillgångar.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. När tillgångarnas avskrivningsbara belopp fastställs, beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde.

Bolagets mark har obegränsad nyttjandeperiod och skrivs inte av. Linjär avskrivningsmetod används för övriga typer av materiella tillgångar.

Nyttjandeperioden för bolagets immateriella anläggningstillgångar uppgår till:

**Tekniska anläggningar (färjelägen):**

- Stommar: 24 – 25 år
- Stammar (ovan mark): 24 – 25 år

**Markanläggningar:**

- Stomme: 25 år
- Stammar (ovan mark): 25 år

Nyttjandeperioden för bolagets materiella anläggningstillgångar uppgår till:

**Mark:** Ingen avskrivning

**Byggnader:**

- Stommar: 20 - 50 år
- Stammar (invändigt): 20 - 50 år
- Tak: 40 år
- Fönster: 25 år

**Tekniska anläggningar (färjelägen):**

- Stomme: 50 år
- Teknik/Hydraulik: 20 år

**Maskiner och inventarier:** 3 - 10 år

**Markanläggningar:**

- Stomme: 50 år
- Stammar: 50 år
- Teknik/Hydraulik: 20 år

Planenliga avskrivningar beräknas från tidpunkten när anläggningarna tas i bruk. Detta innebär att inga avskrivningar görs på pågående investeringar.

**Fordringar**

Fordringar upptas till det belopp som, efter individuell prövning, de beräknas bli betalda.

**Skulder**

Skulder upptas till anskaffningsvärden med sedvanliga reserveringar för upplupna kostnader.

**Fordringar och skulder i utländsk valuta**

Fordringar och skulder i utländsk valuta värderas till bokslutsdagens kurs.

**Transaktioner med Trelleborg kommun**

Av redovisade intäkter avser 7.482 tkr (4.311 tkr) försäljning till Trellebogs kommun.

I rörelsens externa kostnader ingår 8.507 tkr (9.917 tkr) avseende inköp från Trellebogs kommun.

I finansiella intäkter ingår erhållen ränta från underkonto hos Trellebogs kommun med 1.427 tkr (4.765 tkr).

I finansiella kostnader ingår betald ränta och borgensavgift till Trellebogs kommun med 33.663 tkr (48.342 tkr).

I årets anskaffning av anläggningstillgångar ingår 0 tkr (0 tkr) avseende inköp från Trellebogs kommun.

**UPPLYSNINGAR TILL ENSKILDA POSTER**

Belopp tkr

**Not 1: Nettoomsättning per verksamhetsområde**

	2025	2024
Hamn	72.446	72.786
Operations	221.284	227.854
Logistik & support	9.604	10.093
<b>Summa</b>	<b>303.334</b>	<b>310.733</b>

**Not 2:**

<b>Övriga rörelseintäkter</b>	2025	2024
Resultat vid avyttring av anläggningstillgångar	6.749	2.925
Övriga rörelseintäkter	4.857	2.691
<b>Summa</b>	<b>11.606</b>	<b>5.616</b>

**Not 3: Ersättning till revisorerna**

	2025	2024
Ernst & Young AB (E&Y)		
Revisionsuppdraget	120	120
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	80	133
KPMG utöver revision	25	25
Lekmannarevision (E&Y)	82	45
<b>Summa</b>	<b>307</b>	<b>323</b>

**Not 4: Leasingavgifter**

	2025	2024
Framtida operationella leasingavtal		
Inom 1 år	11.823	9.525
Senare än 1 år men inom 5 år	23.553	19.765
Senare än 5 år	-	-
<b>Summa</b>	<b>35.376</b>	<b>29.290</b>

Avgifter som ingår i räkenskaps-årets resultat

	2025	2024
	15.247	14.029
<b>Summa</b>	<b>15.247</b>	<b>14.029</b>

**Not 5: Personalkostnader**

	2025	2024
Löner och andra ersättningar	75.324	75.132
Sociala kostnader *	31.927	32.894
<b>Summa</b>	<b>107.251</b>	<b>108.026</b>
* varav pensionskostnader	7.819	8.608

Av pensionskostnader avser 709 tkr (991 tkr) VD. Av löner och andra ersättningar avser 1.740 tkr (2.412 tkr) VD och 477 tkr (439 tkr) styrelsearvoden.

	2025	2024
<i>Antal anställda</i>	129	135
<i>Varav män</i>	114	121

	Män	Kvinnor
Könsfördelning inom företagsledningen		
Styrelseledamöter inkl. VD	5	3

**Not 6: Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter**

	2025	2024
Räntor	1.590	5.103
<b>Summa</b>	<b>1.590</b>	<b>5.103</b>

**Not 7: Räntekostnader och liknande resultatposter**

	2025	2024
Räntekostnader	21.113	21.062
Borgensavgift		
Trellebogs kommun	10	243
<b>Summa</b>	<b>21.123</b>	<b>21.305</b>

Not 8:		
Skatt på årets resultat	2025	2024
Ändrad skatt föregående år	-	-47
Uppskjuten skatt	-727	-201
<b>Summa</b>	<b>-727</b>	<b>-248</b>
Skatt redovisat resultat	-777	-229
<b>Skatteeffekt av:</b>		
Ej avdragsgilla kostnader	82	95
Skattemässig avskrivning på markanläggningar	727	201
Ej avdragsgill ränta	-32	-67
<b>Redovisad skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Not 9: Medfinansierade markanläggningar		
	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	19.801	19.801
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärde</b>	<b>19.801</b>	<b>19.801</b>
Ingående avskrivningar	4.489	3.702
Årets avskrivningar	787	787
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>5.276</b>	<b>4.489</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>14.525</b>	<b>15.312</b>

Not 10: Medfinansierade tekniska anläggningar		
	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	35.856	35.856
Inköp	16.339	-
Omfördelning pågående Nyanläggningar	25.205	-
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärde</b>	<b>77.400</b>	<b>35.856</b>
Ingående avskrivningar	22.829	21.375
Årets avskrivningar	2.491	1.454
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>25.320</b>	<b>22.829</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>52.080</b>	<b>13.027</b>

Not 11:		
Byggnader och mark	2025	2024
<b>Byggnader</b>		
Ingående anskaffningsvärde	111.735	111.489
Inköp	40	328
Erhållna bidrag	-	-44
Omfördelning pågående nyanläggningar	-	-38
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärde</b>	<b>111.775</b>	<b>111.735</b>
Ingående avskrivningar	4.597	2.211
Årets avskrivningar	2.398	2.386
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>6.995</b>	<b>4.597</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>104.780</b>	<b>107.138</b>

Mark		
	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	313.156	317.104
Inköp	-	4.545
Erhållna bidrag	-	-9.824
Försäljning/utrangering	-1.496	-2.610
Omfördelning pågående nyanläggningar	-	3.941
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärde</b>	<b>311.660</b>	<b>313.156</b>
<b>Utgående bokfört värde byggnader och mark</b>	<b>416.440</b>	<b>420.294</b>
<i>Taxeringsvärde fastigheter varav mark</i>	22.199	44.290
	5.600	5.000

Not 12: Markanläggningar		
	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	860.730	844.947
Inköp	17.532	63.315
Erhållna bidrag	-	-31.372
Försäljning/utrangering	-1.348	-1.211
Omfördelning pågående nyanläggningar	53	-14.949
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärdet</b>	<b>876.967</b>	<b>860.730</b>
Ingående avskrivningar	188.144	166.214
Årets avskrivning	23.581	22.820
Försäljning/utrangering	-618	-890
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>211.107</b>	<b>188.144</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>665.860</b>	<b>672.586</b>

Not 13:		
Tekniska anläggningar	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	432.707	445.148
Inköp	1.607	17.828
Erhållna bidrag	-	-17.350
Omfördelning pågående nyanläggningar	-	-12.919
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärde</b>	<b>434.314</b>	<b>432.707</b>
Ingående avskrivningar	147.062	135.907
Årets avskrivningar	10.869	11.155
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>157.931</b>	<b>147.062</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>276.383</b>	<b>285.645</b>

Not 14:		
Maskiner och inventarier	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	119.180	114.745
Inköp	16.144	14.871
Erhållna bidrag	-7.000	-5.549
Försäljning/utrangering	-1.847	-468
Omfördelning pågående nyanläggningar	76.797	-4.419
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärde</b>	<b>203.274</b>	<b>119.180</b>
Ingående avskrivningar	65.267	57.843
Årets avskrivningar	11.598	7.424
Försäljning/utrangering	-353	-
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>76.512</b>	<b>65.267</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>126.762</b>	<b>53.913</b>

Not 15:		
Pågående nyanläggningar	2025	2024
Ingående anskaffningsvärde	157.427	40.608
Nedlagda kostnader	55.895	112.619
Erhållna bidrag	-39.562	-24.184
Omfördelning pågående nyanläggningar	-102.054	28.384
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärde</b>	<b>71.706</b>	<b>157.427</b>

Not 16:		
Uppskjuten skatteskuld	2025	2024
Byggnader, temporära skillnader, avskrivningar	-13.583	-14.311
<b>Summa</b>	<b>-13.583</b>	<b>-14.311</b>

Belopp som kvittas mot uppskjutna skattefordringar	-13.583	-14.311
<b>Uppskjutna skatteskulder som redovisas i balansräkningen</b>	<b>-13.583</b>	<b>-14.311</b>

**Not 17: Cashpool**  
**Trelleborgs kommun**

	2025	2024
Nordea, kommunkoncernens cashpool	98.875	83.276
Beviljad intern kredit på koncernkontot	10.000	10.000

**Not 18: Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	2025	2024
Förutbetalda leasingavgifter	311	335
Övr. förutbetalda kostnader	1.438	3.607
Övr. upplupna intäkter	884	7.521
Upplupen intäktsränta	1.017	2.033

**Summa** **3.650** **13.496**

**Not 19: Obeskattade reserver**

	2025	2024
Ack överavskrivningar	279.218	256.752

**Summa** **279.218** **256.752**

**Not 20: Långfristiga skulder**

	2025	2024
Amortering inom 2 till 5 år	-	24.667
Amortering efter 5 år	1.135.000	1.090.000

**Summa** **1.135.000** **1.114.667**

Skulderna fördelar sig mellan följande långgivare:

	2025	2024
Trelleborgs kommun	1.130.000	1.090.000
Kommuninvest	5.000	-
Europeiska Investeringsbanken	-	24.667

**Summa** **1.135.000** **1.114.667**

**Not 21: Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	2025	2024
Återbetalning Trafikverket långfristig del	7.186	8.346

**Summa** **7.186** **8.346**

**Not 22: Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	2025	2024
Upplupen löneskuld	12.767	12.615
Sociala kostnader	8.389	8.656
Upplupna räntekostnader	22	276
Övriga upplupna kostnader	5.658	6.531
Förutbetalda intäkter	4.791	1.598

**Summa** **31.627** **29.676**

**Not 23: Eventualförbindelser**

	2025	2024
Ianspråktaget EU-stöd med villkorad återbetalningsskyldighet	411.673	388.527

**Summa** **411.673** **388.527**

**Not 24: Förslag till vinstdisposition**

Balanserad vinst	270.024
Årets vinst	-3.045

**Summa** **266.979**

**Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att -(tkr):**

Utdelas	-
Överföres till ny räkning	266.979

**Summa** **266.979**

**Not 25: Händelser efter balansdagen**

Inga väsentliga händelser har inträffat efter bokslutsdatum.

Trelleborg den 26 februari 2026

  
 Bengt Andersson  
 Vice ordförande

  
 Jan Sakszon  
 Ordförande

  
 Henrik Soresson

  
 Ann Lindqvist

  
 Christer Dahlberg

  
 Alexander Wemmerdahl

  
 Malin Collin  
 Verkställande direktör

  
 Jessica Böös  
 Arbetstagarrepresentant

  
 Jörgen Wärja  
 Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 2026-03-10

  
 Thomas Hallberg  
 Auktoriserad revisor  
 Ernst & Young AB

# Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Trelleborgs Hamn AB, org.nr 556008-2413

## Rapport om årsredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Trelleborgs Hamn AB för räkenskapsåret 2025.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Trelleborgs Hamn ABs finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Trelleborgs Hamn Aktiebolag enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sida 2. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

### Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Trelleborgs Hamn AB för räkenskapsåret 2025 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Trelleborgs Hamn AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaper. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Trelleborg den 10 mars 2026

Ernst & Young AB

Thomas Hallberg  
Auktoriserad revisor

# Granskningsrapport



TRELLEBORGS KOMMUN

Till årsstämman i Trelleborgs Hamn AB  
Org.nr 556008-2413

Lekmannarevisorena

## Granskningsrapport för år 2025

Vi, av kommunfullmäktige i Trelleborgs kommun utsedda lekmannarevisorer, har granskat Trelleborgs Hamn AB:s verksamhet. Styrelsen svarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Lekmannarevisoremas ansvar är att granska verksamhet och internkontroll samt pröva om verksamheten bedrivits i enlighet med fullmäktiges uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, kommunens revisionsreglemente, god revisionssed i kommunal verksamhet samt av årsstämman fastställda ägardirektiv. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

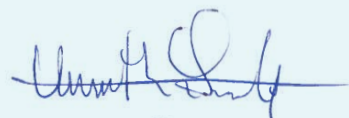
Under 2025 har EY på uppdrag av lekmannarevisorererna genomfört en fördjupad granskning avseende bolagets upphandlingsprocess. Den sammanfattande bedömningen är att Trelleborgs Hamn AB inte har säkerställt en tillräcklig intern kontroll av upphandlingsverksamheten. Rapporten har tillställts styrelsen.

**Vi bedömer att bolagets interna kontroll i övriga delar har varit tillräcklig.**

**Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet i allt väsentligt har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.**

Trelleborg 2025-03-10

  
Therése Gynnstam  
Lekmannarevisor

  
Kenneth Lundgren  
Lekmannarevisor



# Lead partner i 4 stora EU-projekt

## Partner i 2 stora EU-projekt

Baltic-Green-NET



Rail-IT



Green FIT 2025



Digi-MoS



Upphovsmannen ansvarar för publikationens innehåll. Europeiska unionen tar inget ansvar för hur innehållet används.

2026 april Foto: Åsa Siller, Enercon, Hybrid State, Terberg, Trelleborgs Hamn

Tryck: CEHÅ Färgkopiering AB



Top nine på Instagram 2025



TRELLEBORGS HAMN AB BOX 51, 231 21 TRELLEBORG TEL: 0410 36 37 00

E-POST: TRELLEBORGS.HAMN@PORT.TRELLEBORG.SE WWW.TRELLEBORGSHAMN.SE

FÖLJ OSS GÄRNA!

