MILJÖRAPPORT 2024

Trelleborgs Hamn



Innehåll

1. Grunddel ... 3
1.1. Avgränsningar ... 3
1.2. Administrativa uppgifter ... 3
1.3. Gällande tillstånd och historik ... 4
1.4. Kvalitets- och miljöledningssystem ... 6
2. Textdel ... 8
2.1. Organisation ... 8
2.2. Avgränsningar ... 8
2.3. Verksamhetsbeskrivning ... 9
2.4. Miljöpåverkan och åtgärder ... 10
2.4.1. Aktuell status gällande EU-projekt och andra finansieringsprojekt per 2024 ... 11
2.4.2. Utsläpp till luft ... 12
2.4.3. Mark och vatten ... 15
2.4.4. Avfall och farligt avfall ... 17
2.4.5. Buller ... 19
2.4.6. Kemikalier ... 19
2.4.7. Energi ... 19
2.4.8. Tillbud och risker ... 21
2.4.9. Lossning av oljehaltiga produkter, gödning och spannmål ... 21
2.4.10. Trafik och säkerhetslösningar ... 22
3. Emissionsdeklaration 2024 ... 24
3.1. Luft ... 24
3.2. Energi ... 24
4. Underskrift ... 25

1. Grunddel

1.1. Avgränsningar

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

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

1.2. Administrativa uppgifter

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

	av ett nytt färjeläge, läge 14. 2018-06-01 avslutades det sista prövotidsvillkoret och THAB erhöll slutliga bullervillkor av MMD. 2020-01-09 förlängdes arbetstid för vattenverksamheten samt igångsättningstid för hamnverksamheten till 28-05-20 (M3285/19).
Kvalitets- och miljöledningssystem:	Trelleborgs hamn AB arbetar enligt ett integrerat kvalitets- och miljöledningssystem som är certifierat såväl mot ISO 9001:2015 som ISO 14001:2015. Certifikaten för kvalitet respektive miljö förnyades senast i december 2020 och gäller till och med januari 2024.

1.3. Gällande tillstånd och historik

Sedan miljöbalkens ikraftträdande den 1 januari 1999 klassas all hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet på över 1350 ton som miljöfarlig verksamhet, B-anläggning. Trelleborgs Hamn AB (THAB) hör till denna kategori. En tillståndsansökan för verksamheten skulle därför ha kommit in till tillståndsmyndigheten senast den 31 december 2004.

En tillståndsansökan lämnades in till Miljödomstolen i Växjö juli 2003. Den utnämnda tillståndsmyndigheten är normalt Länsstyrelsen i Skåne län, som ansvarar för tillståndsprövning som faller under 9 kap. miljöbalken. Då bolaget planerade förändringar som omfattade vattenverksamhet (muddring och utfyllning i vatten, enligt 11 kap. miljöbalken), vilket kräver tillstånd från Miljödomstolen, beslutade bolaget att hela ansökan skulle skickas till Miljödomstolen i Växjö i stället för den utnämnda tillståndsmyndigheten Länsstyrelsen i Skåne län. 2005-04-22 erhölls deldom i målet.

År 2008 räknade man med att godsvolymerna under perioden fram till 2015 skulle öka med cirka 13 % jämfört med den volym som gällande tillstånd då medgav. Mot denna bakgrund sökte THAB 2008 tillstånd för den ökning av godsvolym som förväntas ske fram till nämnda tidpunkt. Miljödomstolsförhandlingar ägde rum i december 2009. Ny deldom med avslut av prövotid gällande hamnens dagvattensystem samt land-el-anslutning erhölls 2010-04-26. Domen överklagades till högsta instans där överklagandet dock inte fick bifall. Överklagandena innebar att det nya tillståndet togs i bruk först i mars 2011.

Enligt miljödomstolens dom medges tillstånd för hamnverksamhet omfattande godshantering av högst 17 miljoner ton gods per år och passagerartrafik med högst 3 miljoner personer per år. Tillståndet gäller därmed för väsentligt större gods- och passagerarmängder än vad som var utfallet under år 2021: 13,7 miljoner ton gods respektive 1,5 miljoner passagerare.

Den ändrade och utökade verksamhet för vilken tillstånd erhölls 2010-04-26 innebär i huvudsak utförande av följande åtgärder:

- Nybyggnation av vågbrytare i havet omedelbart sydost om det nuvarande hamnområdet, inkluderande utfyllning med muddermassor innanför nämnda vågbrytare. Utfyllnaden kommer att ske med muddermassor etappvis. Utbyggnaden av våg-brytarna genomförs först så att de nya vågbrytarna snarast möjligt kan ge ökat skydd åt befintligt FL 9. Övrig vattenverksamhet i Vision 2010/2015 kan då också till största delen ske inom hamnbassängen, d.v.s. innanför de nya vågbrytarna.
- Borttagande av två befintliga vågbrytare.
- Anläggning av fyra nya färjelägen (FL 10, FL11, FL12 och FL13).
- Anläggning av nya uppmarschytor i östra delen av hamnen, inkluderande breddning av befintligt uppmarschområde för bilar och lastbilar.

De nya färjelägena anläggs etappvis. I en inledande etapp har FL10 byggts. I senare etapper byggs FL11, FL12 och FL13. Samtliga färjelägen med uppmarschområden kommer att utföras så att de kan anpassas både till det befintliga trafiksystemet där trafiken leds in från väster och till en eventuell framtida ny infart i den östra delen av hamnområdet.

2012 byggdes de nya vågbrytarna (2 000 meter i öster och 900 meter i väster) och arbetena avslutades våren 2013. De gamla vågbrytarna har tagits bort och stenen har återanvänts. Även muddringen av hamnbassängen är klar och massorna har använts för den första etappen av utfyllnad till det nya markområdet avsett för ny kombiterminal och uppmarschytor.

Under 2014 avslutades byggnationen av FL 10 med tillhörande uppställningsytor och förlängning av befintlig bilramp över järnvägsspår och ny bilramp. I detta projekt ingick även viss muddring samt byggnationen av den nya kombiterminalen (80 000 m2) inklusive ett dubbelspår/industrispår (750 m).

I början av 2015 togs en utökad yta om ca 3 500 kvm (uppställningsytor terminal 9 och körvägar för att säkra trafikflödet) på det nya utfyllda östra hamnområdet i bruk.

THAB lämnade 2015 in en ansökan till mark- och miljödomstolen i Växjö om att anlägga ett nytt hamnläge för fartyg (Läge 14), vilket inkluderar tillståndspliktig vatten-verksamhet enligt 11 kap. MB. I samband härmed ansökte THAB också om ändring av befintligt tillstånd för hamnverksamheten som är förknippad med det nya läget och flytten av fartygen från nuvarande handelskaj vid befintligt Läge 102 till det nya Läge 14. Den ändring av hamnverksamheten som THAB ansökte om innebar i huvudsak följande åtgärder:

- Anläggning av ett nytt läge för fartyg, läge 14, inom befintligt hamnområde och vågbrytare, placerad sydväst om det planerade och tidigare tillståndsgivna FL 13. Planerad ny kajlängd ca 500 m.
- Flytt av fartygstrafiken från befintlig handelskaj, läge 102 till läge 14.
- Nya körvägar sydost om FL 10.

Grundtillståndet kompletterades under 2016, då mark- och miljödomstolen 2016-12-21 gav tillstånd till anläggande och drift av det nya läge 14.

Under 2017 togs beslut om att byggnation av FL 13 respektive läge 14 skulle prioriteras före FL 11 och FL 12. Därför genomfördes projektering och infordrades under året anbud på nyanläggning av FL 13 och läge 14 inklusive muddring i hamnbassängen.

Hösten 2018 påbörjades muddringsarbetena för anläggning av FL 13 med tillhörande uppmarschområde och läge 14.

2019 ansökte hamnen hos mark- och miljödomstolen om förlängd arbetstid till 2028 för att slutföra hamnens utbyggnad (vattenverksamhet) och förlängd igångsättningstid för de nya färjelägena (hamnverksamhet).

Muddringsarbeten och byggnation av FL 13 och läge 14 fortsatte under året. Samtidigt utfördes projektering av de återstående två färjelägena 11 och 12. Som ett led i den successiva flytten till den nya hamnen utfördes även projektering av ny personal-byggnad inklusive hamnkontor.

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

Byggnationen av FL 13 respektive läge 14 avslutades i december 2020. (Under året anmäldes ändrad verksamhet för läge 14 till att även omfatta färjetrafik.)

Under 2021 anmäldes utfyllnad med slagg-grus till tillsynsmyndigheten. Ur ett materialhushållningsperspektiv bedömdes att de nya hamnytorna utgjorde ytterst lämpliga ytor för avsättning av materialet och främjande av materialhushållning.

Ytterligare en ändringsanmälan lämnades till tillsynsmyndigheten för en reningsanläggning för spillvatten.

Under 2022 genomförde hamnen en klimatrevision i enlighet med Greenhouse Gas Protocol som resulterade i ett klimatbokslut och uppdaterade hållbarhetsmål.

Försiktighetsmått erhölls under 2022 för den ändringsanmälan för reningsanläggning för spillvatten som lämnades in under 2021.

Under 2023 uppfördes en intern reningsanläggning för spillvatten i hamnen. I anläggningen renas nu alla fartygs spillvatten.

Hamnens nya kontor färdigställdes och verksamheten flyttade in i de nya lokalerna i juni.

Anmälan om uppförande av två vindkraftverk godkändes.

2024:

De två vindkraftverk som godkändes under 2023 uppfördes för idrifttagande under 2025.

1.4. Kvalitets- och miljöledningssystem

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

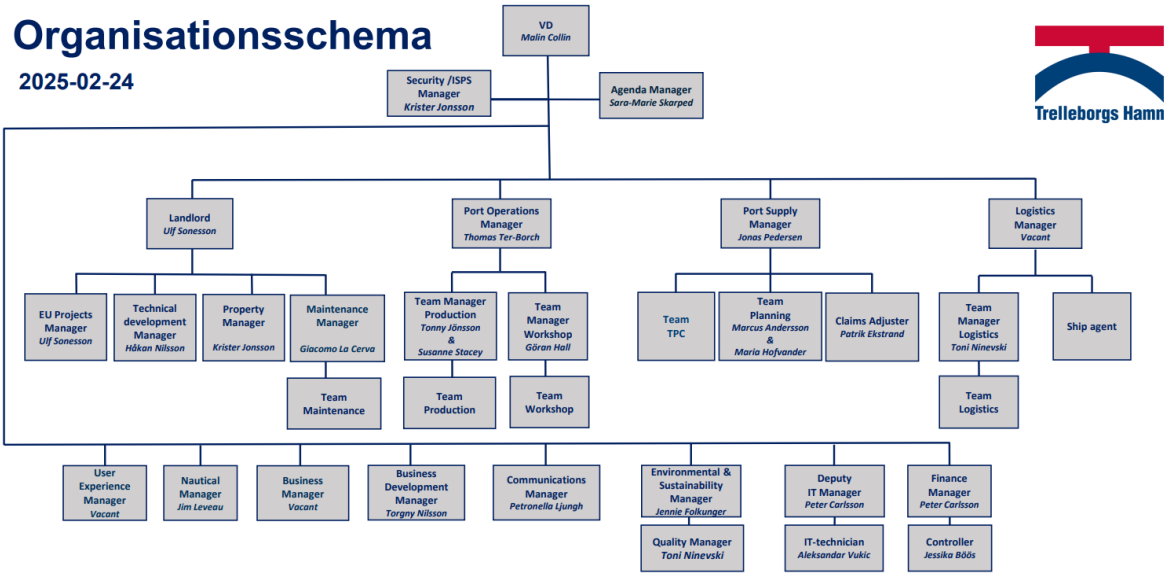
I det dagliga arbetet är det rutinerna i detta som styr och hjälper till att på ett effektivt sätt arbeta med förebyggande åtgärder och egenkontroll (minimera utsläpp, hantera avfall, följa upp att verksamheten klarar miljökvalitetsnormer med mera) samt att genom-föra hamnens miljöprogram för förbättrad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

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

2. Textdel

2.1. Organisation

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



Figur 1. Trelleborgs Hamn AB:s organisation.

2.2. Avgränsningar

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

Den geografiska avgränsningen för THAB utgörs av hamnområdet med därtill hörande hamnbassäng och inseglingsränna. THAB ansvarar för lastning och lossning inom hamnen och har utöver detta ansvar för tillhörande aktiviteter. Transporterna till/från hamnen ansvarar

dock andra operatörer för, bland annat Green Cargo, Väte, speditionsfirmor, med flera Inom hamnområdet finns också andra verksamheter som THAB inte ansvarar för och som har egna tillstånd för att bedriva verksamheten. Därför ingår inte dessa verksamheter i denna miljörapport. De tre drivmedelsbolagen inom området (OKQ8, ST1 och Circle K) liksom Smart Energy Sweden AB (hantering och lagring av drivmedel i Oljehamnen) har gjort anmälan om sina verksamheter till miljöavdelningen vid samhällsbyggnadsförvaltningen, Trelleborg.

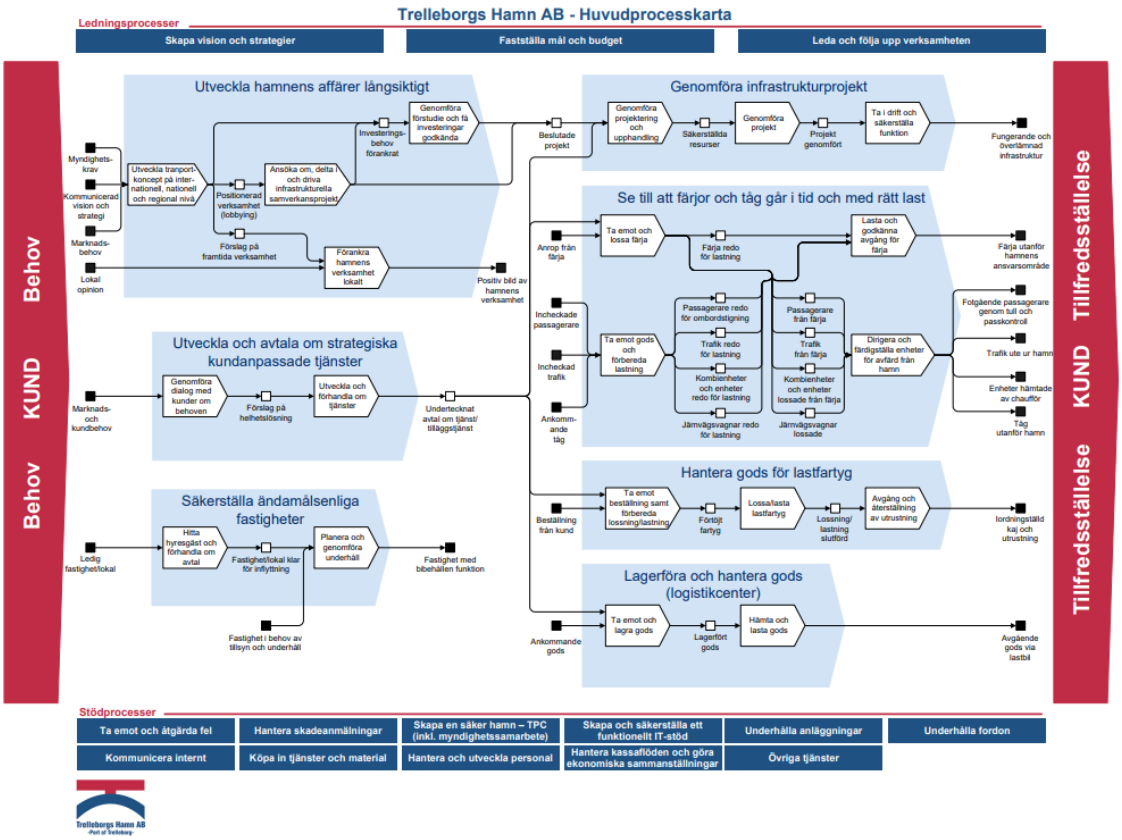
2.3. Verksamhetsbeskrivning

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

Fakta om verksamheten 2024:	
Nettoomsättning:	310 miljoner kronor*
Antal sysselsatta:	135
Godsmängder:	11,6 miljoner ton
- varav med lastbil:	10,8 miljoner ton
- varav med järnväg	770 000 ton
Passagerare:	1,7 miljoner
Antal färjeanlöp:	4 937
Antal fartygsanlöp (Övriga fartyg utöver färjor)	215

*Omfattar endast kärnverksamheten.

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



Figur 2. Huvudprocesskarta

2.4. Miljöpåverkan och åtgärder

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

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

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

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

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

2.4.1. Aktuell status gällande EU-projekt och andra finansieringsprojekt per 2024

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

Pågående. Tidsram 2021-01-01--2024-12-31.

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

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

Pågående. Tidsram 2021-01-01--2024-12-31.

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

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

Pågående. Tidsram 2022-09-20 – 2025-09-20

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

4. *BSC – Blue Chain Supply*

Pågående. Tidsram 2023-01-01-2025-12-31.

”Blue Chain Supply” är ett samarbetsprojekt där flertalet hamnar och transportbolag tillsammans arbetar för att öka det gröna transportalternativet. Trelleborgs Hamn AB:s aktiviteter i projektet är att tillsammans med Rostocks Hamn och Stena Line AB se över möjligheten att öka järnvägstrafiken, även intermodalt, mellan Trelleborg och Rostock. I Trelleborg skall en kapacitetsanalys genomföras för att på så vis ge förslag till vilka utbyggnationer som behövs genomföras på spårområdet i hamnen. Målet är att på sikt öka gröna transportslag mellan länderna och samtidigt ge Stena Line möjligheten till en djupgående marknadsanalys.

5. *Rail-IT*

Pågående. Tidsram 2023-01-13-2025-12-31.

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

2.4.2. Utsläpp till luft

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

Tabell 1. Utsläpp till luft från THAB:s fordonspark 2023.

	Metod	PM (ton)	NO_x (ton)	CO_2
Totalt	Beräkning	0,006 (-0,001)	1,52 (-0,29)	62 (-17)

Tabell 2. Utsläpp till luft från THAB:s uppvärmning 2023

	Metod	PM (ton)	NO_x	CO_2
Naturgas	Beräkning	-	0,11 (+0,2)	120 (+50)

Mål och åtgärder

THAB har som mål att alla arbetsfordon kontinuerligt skall bytas mot fordon av bästa miljöklass. Utöver detta genomförs kontinuerligt egna åtgärder såsom eftermontering av kompletterande partikelrening motsvarande Euro 6, AdBlue-tillsats samt åtgärder som sammanfaller med bullerreduktion (varvtalsreglering, tomgångsspärr och hastighetsspärr). Bränsleförbrukningen (liter/h) har genom dessa åtgärder minskat med nästan 30 % sedan 2010. CO_2-utsläppen från hamnens egna fordon relaterat till hanterad godsvolym har sjunkit stadigt sedan 2009. Värt att notera är att NO_x-utsläppen minskade med nästan 60 % mellan 2018 och 2020.

THAB strävar efter att till 2025 ha fasat ut alla fordon och maskiner som drivs fossilt.

Några exempel på genomförda åtgärder:

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

2024

- Den årliga uppföljningen av klimatbokslutet som gjordes under 2024 för kalenderåret 2023 visade att hamnens utsläpp, i samtliga scope, det vill säga inräknat uppströms och nedströms, har minskat med 5 %.

Vad gäller de *indirekta utsläppskällorna* kan THAB bidra på olika sätt för att minska miljöpåverkan:

- Genom effektivare lossning och lastning (genom rationaliserad kombitrafik och planskilda korsningar mellan lastbil/personbil och järnväg) kan färjornas liggtid kortas, vilket minskar utsläppen i hamnområdet.
- Genom effektivare lossning och lastning kan även lastbilarnas och personbilarnas tomgångskörning minskas.
- THAB strävar efter att öka andelen gods som går via järnväg, framför allt kombi-enheter, vilket kan bidra till minskade utsläpp per transporterad godsmängd även regionalt och nationellt.
- Nya färjelägen möjliggör mottagande av större färjor vilket ger mindre utsläpp per transporterad enhet.
- Under 2022 gjordes en klimatberäkning för hela verksamheten i enlighet med Greenhouse Gas Protocol. Beräkningarna omfattar även så kallade scope 3-utsläpp, det vill säga verksamhetens indirekta utsläpp. Arbetet har resulterat i ett klimatbokslut, en djupare förståelse för verksamhetens utsläppsprofil samt, framför allt, nya hållbarhetsmål som även omfattar de indirekta utsläppen. Tack vare detta arbete står det klart att de utsläpp som verksamheten ger upphov till framför allt kommer från de indirekta utsläppen från lastbilar och det är därmed där som hamnen kommer att ta sikte med åtgärder i framtiden.
- Under 2023 anlände TT-lines a[1]ndra LNG-hybrid (Nils Holgersson anlände 2022) Peter Pan. Fartygen bunkrar LNG i Trelleborgs Hamn ship-to-ship.

Trelleborgs Hamn för en kontinuerlig dialog med rederierna och frågor om att begränsa negativ miljöpåverkan finns ständigt på agendan. Gemensamma EU-projekt utgör en mycket viktig del i det strategiska arbetet med olika miljöfrågor liksom stöd från andra finansieringsorgan såväl svenska som europeiska.

- Landelanslutning kan sedan 2012 erbjudas rederikunderna vid samtliga färjelägen i reguljär drift. Samtliga rederikunder har varit delaktiga i projekteringen av landelanslutningar och diskussioner om tekniklösningar/-standarder.
- Unity Lines färja Gryf har förberetts och testats för elanslutning.
- Från och med 2017 ansluter Stena Line två av sina färjor, M/S Skåne och M/V Mecklenburg Vorpommern, till land-el vid hamnuppehåll över två timmar.
- Ytterligare färjor är i processen att konverteras så att de kommer kunna ansluta till land-el.
- Krav på land-elsanslutning vid hamnuppehåll på mer än 2 timmar är en del av EU:s Fit for 55-paket och gäller från och med 2030. Det är därmed flera färjor i hamnen som kommer att konvertera så att det blir möjligt att ansluta till land-el.

1

2.4.3. Mark och vatten

Hamnområdet utgörs främst av hårdgjorda ytor, byggnader, kajanläggningar och hamnbassäng. De största olycksriskerna som kan påverka mark och vatten är knutna till hanteringen av farligt avfall, kemikalier, drivmedel eller farligt gods. Även slangbrott, lossning/lastning och övrig hantering av fasta kemiska produkter i bulk kan förorsaka föroreningar i mark och vatten.

Prover av sediment och muddermassor tas kontinuerligt inför nybyggnation och muddringsarbeten (Information om dessa återfinnas i tidigare miljörapporter). Under 2010 togs bottenprover i samband med underhållsmuddring i hamnbassängen mellan FL 3 och FL 4. Halterna av TBT i de aktuella provpunkterna uppmättes till mellan 5 och 52 µg/kg TS.

2012 togs prover inför breddningen av farleden (Sjöfartsverket). Resultaten från analyserna visar att halterna av tungmetaller och PAH understiger gällande riktvärden för MKM och att TBT-halten understiger det finska miljöstyrelsens jämförelsenivåer. Halterna av TBT varierade i de sex provpunkterna mellan 1 och 4 µg/kg TS.

2014 togs bottenprover i samband med underhållsmuddring i hamnbassängen mellan FL 3 och FL 4 och mellan FL 8 och 9. Halterna av TBT i de aktuella provpunkterna uppmättes till mellan 27 och 60 µg/kg TS.

2015 togs bottenprover i samband med tillståndsansökan för utbyggnad av Läge 14 i det område där muddring planeras att ske för det nya fartygsläget. Halterna av TBT i de aktuella provpunkterna uppmättes till 10, 18 respektive 33 µg/kg torrsubstans.

2017 utfördes provtagning i Nyhamnen och den högsta TBT-halten uppmättes till 30 µg/kg torrsubstans, dock bedömdes senare att ingen underhållsmuddring behövde utföras vid det tillfället.

2018 togs nya bottenprover i samband med underhållsmuddring i hamnbassängen mellan FL 3 och FL 5, mellan FL 8 och FL 9 och öster om FL 10. Halterna av TBT i de aktuella provpunkterna uppmättes till relativt låga värden, mellan 0 och 18 µg/kg TS.

THAB är medlem i Sydkustens Vattenvårdsförbund och stödjer de provtagningar och utvärderingar som görs av kustvattnens status inom detta kontrollprogram (samordnad recipientkontroll).

Nya sedimentprover togs i januari 2020 mellan FL 3 och FL 4 samt vid FL 9 och FL 10 inför planerad rensmuddring. Halterna av TBT uppmättes till fortsatt relativt låga 7-15 µg/kg TS.

Miljötekniska markundersökningar har utförts av vissa delområden inför planerade ändringar av verksamheter inom hamnområdet.

- 2012 – område väster och sydväst om Nyhamnsbassängen berört av ändrad placering av check-in. Samtliga påträffade halter i totalt elva jord- och vattenprover understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Noterades dock att något prov påvisade asfalt med PAH-halter som gör att den klassas som farligt avfall och därmed inte kan återanvändas vid eventuella schaktarbeten.

- 2013 – område omfattande Check-in-plan, Uppmarschplan, Tullplan och Mittelbron samt området norr om dessa inklusive järnvägsspår. Av totalt 23 provtagningspunkter överskrids Naturvårdsverkets riktvärden för MKM i fyra. De prover där halter av PAH och zink överskrider MKM är uttagna under hårdgjorda ytor/djupare jordlager och är inte åtkomliga för människor som vistas inom området.
- 2013 – område inom östra delen av Innerstaden 6:89, där ny fördelnings-station är planerad. I samtliga fyra provpunkter underskrids riktvärdena för MKM.
- 2014 och 2015 har inga miljötekniska markundersökningar gjorts inom hamnens verksamhetsområde.
- 2016 utfördes en miljöteknisk markundersökning inom fastigheten Innerstaden 6:89 avseende del av oljehamnen. Undersökningen omfattade tio provpunkter, varav grundvattenrör installerades i sex punkter. Den utförda undersökningen visar på en låg föroreningsgrad inom det aktuella området vid oljekajen. Endast i en provtagningspunkt har föroreningar av någon betydelse påträffats (>MKM-riktvärden för aromater C10-C16) i jordlager) med starkt begränsad utredning. Något behov av saneringsåtgärder eller kompletterande undersökningar bedöms inte föreligga. Undersökningen föranleddes av uthyrning av tre cisterner och lastningsplats till Smart Energy.

2024:

Under 2024 har varken nymuddring eller rensmuddring genomförts. Provtagningar har gjorts för muddring som kommer utföras under 2025. Generellt är föroreningshalten inom avvikelseklass 1 och 2 medan kadmium och några PAH:er ligger inom avvikelseklass 3 och 4. Dispens från förbud mot dumpning av uppkomna massor inom läge 1 har erhållits.

Under året slöts ett avtal med Räddningstjänsten i Trelleborg som innebär att de står för beredskap och hantering av oavsiktliga utsläpp i hamnbassängen dygnet runt, året runt.

Åtgärder:

I miljöledningssystemet finns rutiner för hur THAB skall förebygga utsläpp till vatten och vad som måste göras om utsläpp sker.

I hamnen finns 20 oljeavskiljare. Samtliga oljeavskiljare inom THAB:s verksamhet har elektroniskt larm som visar när det börjar bli dags för tömning.

Oljehamnen är utrustad med tre oljeavskiljare för dagvatten försedda med larm och avstängningsanordning. Cisternområdet är invallat med jordvall. Vid tappstationer finns också höga kanter, L-stöd, som förhindrar läckage vid olycka. Här finns en spillplatta och dagvatten som genereras inom spillplattan leds till oljeavskiljare med larm och avstängningsmöjlighet såväl före som efter oljeavskiljaren.

Oljehamnens spillplatta fungerar också som farligt gods-platta och är godkänd av räddningstjänsten.

- Uppställning av farligt gods-enheter sker på platser med separat uppsamling av dagvattnet. Alla dagvattenbrunnar i nya östra hamnområdet är avstängningsbara, såväl var och en som genom central avstängning.
- I oljehamnen finns länsor tillgängliga så att hela Nyhamnsbassängen kan stängas av om behov skulle uppstå.

- I enlighet med framtagen dagvattenplan har filterkonstruktion för rening av dagvatten från Handelsplan, Check-in-plan, Uppmarschplan, Trailerplan och Kombiterminal Öst samt olje- och slamavskiljare för rening av dagvatten från Kombiterminal Väst anlagts.
- Färjornas svart-/gråvatten kan tas emot i samtliga färjelägen i reguljär drift.
- Inom det nya terminalområdet finns en akutplatta för eventuellt läckande farligt godsenheter.
- Alla dagvattenbrunnar på det nya östra verksamhetsområdet är avstängningsbara, såväl var och en som genom central avstängning.
- På det nya landområdet i öster renas dagvattnet från ca 100 ha av Trelleborgs stads ytor och 50 ha av hamnens nya verksamhetsytor. Dagvattnet passerar tre sedimenteringsbassänger och två fristående reningsanläggningar, vilket innebär avsevärt förbättrad dagvattenavledning och därmed minskad risk för översvämningar. Dessa anläggningar togs i drift 2014.
- Inom ramen för egenkontroll låter THAB regelbundet genomföra extern besiktning av samtliga oljeavskiljare inom verksamhetsområdet.
- Antalet saneringscontainrar liksom sortimentet av saneringsutrustning (i containrar) ses över kontinuerligt. Saneringscontainrar finns utplacerade vid FL 7, mellan FL 4 och FL 5, på kombiterminal öst, i oljehamnen och vid verkstadens och serviceavdelningens lokaler.
- För att minska såväl damning som föroreningar till dagvattnet genomförs ett löpande sopningsschema av hamnens ytor enligt plan, baserad på trafikintensitet och bedömning av behov beroende på övrig pågående verksamhet (till exempel entreprenadarbeten). För att förbättra sopningen köps tjänsten numera av en extern leverantör, som har tillgång till modern och effektiv utrustning. Avfallet lämnas till godkänd mottagare för omhändertagande.

2.4.4. Avfall och farligt avfall

Under 2024 transporterades 283 ton avfall och 19 ton farligt avfall från hamnens verksamhet. Detta avfall består av blandat industriavfall, brännbart industriavfall samt blandat grovavfall. Även avfall i form av trä, glas, metall, wellpapp etc. hämtas för återvinning. Avfallet sorteras i en miljöstation med märkta kärl för respektive fraktion. Carl F omhändertar och hämtar brännbart avfall medan SYSAV tar emot resterande fraktioner.

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

Under 2024 mottogs och renades ca 39 000 m^3.

Tabell 3. Farligt avfall 2024

Beskrivning	EWC kod	Mängd kg
Avfallsolja (>11 % vatten)	130205*	3773
Spillolja (<10% vatten)	130205*	6555
Oljeprodukter, fasta, tömningsbart	150202*	6100
Oljefilter och bränslefilter	160107*	585
Fast oljehaltigt avfall, även fett, ej tömningsbart	130899*	720
Aerosol (sprayburkar)	080111*	65
Ljuskällor blandat (hg och glödlampor)	200121*	22
Batterier, bly, truck	160601*	441
Batterier, bly, bilbatterier innehållande svavelsyra	160601*	299
Småbatterier	200133*	16
El-avfall	160213*	148
Totalt		18724

Under 2024 mottogs ca 283 ton avfall och ca 19 ton farligt avfall, vilket utgör en minskning med 13 respektive 27 %.

Åtgärder:

- Fartygen i Trelleborgs hamn går i linjetrafik med flera avgångar per vecka. Dessa fartyg känner väl till reglerna för hur avfall ska hanteras. De få fartyg som normalt inte trafikerar hamnen får, av sin skeppsmäklare, instruktioner om hur hanteringen går till.
- Avfall från hamnverksamheten och fartygen sorteras vid centralt belägna miljöstationer som har märkta kärl för respektive fraktion.
- Farligt avfall från verkstad och serviceavdelning samlas på en särskild miljöstation med platta på mark (försedd med helsvetsad högre invallning) samt tak. Eventuellt spill vid oljehamnen renas i de tre oljeavskiljare som finns inom oljehamnens område. Inom hamnområdet rengörs inga fat/containrar.
- Under 2019-2020 byggdes THAB:s avfalls-/återvinningsstationer om och utökades vad gäller antalet fraktioner för att öka källsortering och återvinning. En effekt av detta är att andelen blandat avfall fortsatt minska och sorterade fraktioner för åter-vinning har en ökad andel.
- Avfallshanteringsplanen för fartygsgenererat avfall uppdaterades 2020, bland annat med anledning av de nya hamnytorna/-anläggningarna i öster, och lämnades in till Transportstyrelsen.
- Under 2021 uppdaterades avfallshanteringsplanen.
- Efter att totalförbudet mot utsläpp av avloppsvatten i Östersjön trätt i kraft tar hamnen emot spillvatten från samtliga fartyg på daglig basis. För att minska

belastningen på det lokala avloppsreningsverket har hamnen idag intern förrening i ett eget avloppsreningsverk.

2.4.5. Buller

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

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

2.4.6. Kemikalier

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

Åtgärder

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

2024:

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

2.4.7. Energi

Hamnen har sedan flera år tillbaka en stor solcellspark. Under 2024 kompletterades energiproduktionen med uppförande av två vindkraftverk, som tillsammans årligen kommer att producera cirka 15 miljoner kWh.

Många av de tidigare byggnader som ingick i hamnens portfölj har sålts av och endast ett fåtal återstår. I dagsläget används naturgas för uppvärmning.

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

Tabell 4 – Energianvändning för 2024 efter energislag

Energislag	**Årlig förbrukning (MWh)**
Naturgas	586
El (vindkraft och solceller)	7580
Totalt	**8166**

Producerad solenergi	474 MWh

Åtgärder

- Översyn av belysningsmaster och armaturer pågår kontinuerligt (påbörjades 2010).
- Värmeväxlare och värmepumpar installerats eller bytts ut till modernare och effektivare utrustning i flera av hamnens fastigheter (2011).
- Under 2012 har översynen fortsatt med förbättring av ventilationsanläggningar, installation av kopplingsur och justering av tider, så att anläggningarna går på reducerad effekt efter arbetstid. Nattsänkning och justering/inställning av temperatur-skillnad där vi har både värme och kyla.
- Tre fastigheter (Hamngatan 9, Stationshuset och Apelsinhuset) anslöts till fjärr-värme 2012. (Samtliga är numera sålda och ingår inte i THAB:s verksamhet.)
- Belysningsstyrning vid kajer och planer (2013).
- Ytterligare belysningsstyrning har 2014 installerats vid vissa kajer och planer inklusive det nya hamnplansområdet vid terminal 10 och den nya södra kombiterminalen.
- I hamnens fordonsgarage har tillkommit två nya energieffektiva värmepumpar, vilka ersatt tidigare elvärmefläktar (2017).
- Laddstationer har monterats för hamnens eldrivna arbetsfordon.
- Utanför hamnens egen direkta verksamhet så har THAB även medverkat till att det finns sex styck elbilsladdare på den allmänna parkeringen norr om Mittelbron (f.d. OK Q8).
- Kontinuerlig översyn av befintlig utrustning och utvärdering för val av bästa tillgängliga teknik kombinerat med ekonomi vid nya anläggningar eller andra förändringar.
- Energikartläggning med tillhörande energieffektiviseringsplan enligt STEM FS 2015:1 har tagits fram och åtgärderna genomförs i stort enligt plan.
- 2018 upprättade THAB en åtgärdsplan för energieffektivisering. Inom denna plan har under året bland annat befintliga el-aerotemprar ersatts med värmepumpar typ luft/luft i fastigheten Bredfocken – besparing 60-70%. Belysning i vissa lagerlokaler har sektionerats för att endast vara aktiv då lokalerna utnyttjas – besparing 50%.
- Under 2021 förnyades fordonsflottan ytterligare och samtliga terminaltraktorer drivs nu med HVO100.

- Under 2021 installerades ett 100-tal nya energieffektiva LED-armaturer i hamnens nya delar.
- 15 nya uttag/laddstationer för hamnens elbilar och laddhybrider installerades också under 2021.

2024

- Solcellsparken producerade under året 474 000 kWh.
- Två vindkraftverk uppfördes i hamnen för idrifttagandet sker under 2025.

2.4.8. Tillbud och risker

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

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

Inrapporterade miljöincidenter 2024

Den 29e april skedde spill av lågsvavlig tjockolja vid bunkring av Huckleberry Finn via tankbil. Det var tankbilens slang det gick hål på, vilket snabbt noterades av besättningen på färjan. Besättningen stoppade pumpen och spolbilen fortsatte vakuumsuget. Vid den tidpunkten hade olja dock hamnat både på marken och i vattnet. Räddningstjänsten kontaktades och fick besked om att det kommit tjockolja i vattnet. När Räddningstjänsten anlände hade åtgärder redan påbörjats i form av utläggning av absorptionslänsor. I samråd med Räddningstjänsten bestämdes att man skulle använda spolbilen för att suga upp oljan som flöt på ytan, avgränsat och innestängt av absorptionslänsan. Cirka 500 liter vatten och olje-mix hade sugits upp när åtgärderna avslutades.

2.4.9. Lossning av oljehaltiga produkter, gödning och spannmål

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

Tabell 5. Lossning och lastning med handelsfartyg

Ämne	**Mängd (ton)**
Marin dieselolja	603
Sockerbetor	44 449
Sand	5885

Åtgärder:

- En riskbedömning av hanteringen i hamnen genomfördes under 2003 och finns redovisad i sin helhet i ”Tillståndsansökan enligt miljöbalken för Trelleborgs Hamn AB”.

En uppdatering av riskbedömningen genomfördes 2007 i sam-band med utarbetandet av MKB till det befintliga tillståndet från 2010.

- Under 2015 gjordes en förnyad riskbedömning relaterat till tillståndsansökan för Läge 14.
- Vid cisternerna i oljehamnen finns en farligt gods-platta som är godkänd av räddningstjänsten.
- Rederierna rapporterar viss tid i förväg uppgifter om farligt gods till Sjöfarts-verket via systemet SSNS (SafeSeaNet Sweden).
- Rederiernas kunder anmäler via sina affärssystem farligt gods för ankomst och avgång till respektive rederi som i sin tur har EDI-uppkoppling med THAB.
- Rederierna ska i efterhand lämna uppgifter till räddningstjänsten om hur mycket farligt gods man transporterat, men det finns ingen plikt på att i förväg meddela ankomst av farligt gods till räddningstjänsten.
- Se även under åtgärder för mark och vatten.

2.4.10. Trafik och säkerhetslösningar

Arbetet med trafik- och säkerhetslösningar pågår kontinuerligt. Exempel på trafiktekniska åtgärder som vidtagits tidigare och fortfarande gäller:

- Bom för utgående trafik stänger Travemündeallén för utfart vid tågpassage.
- Tågoperatör ansvarar för att varna trafikanter som passerar spårområde från söder mot norr.
- Förbättring av skyltningen pågår kontinuerligt.
- Järnvägsbommar separerar biltrafik från tågtrafik.
- Översyn av skyltning och trafikstyrning genom hela hamnområdet, inklusive trafiken till/från det nya terminalområdet vid FL 10, görs vid alla förändringar som bedöms påverka trafikflödena.
- Utökade ytor om ca 3 500 kvm (uppställningsytor terminal 9 och körvägar) på det nya utfyllda östra hamnområdet togs i bruk 2015 för att säkra trafikflödet.
- En mobil hastighetstavla har införskaffats för placering vid kritiska körvägar.
- För ökad säkerhet och har ett flertal mobila farthinder införskaffats för strategisk utplacering.
- En ny väg för lossning vid FL 10 byggts. Minimerar mötande trafik och riskerna vid samtidig lossning i FL 8/9/10.
- Under 2016 genomfördes arbetet med projektering för flytt av check-in mot sydväst med infart från Strandridaregatan.
- 2017-2018 utfördes en omfattande riskanalys avseende olycksrisker i verksamheten efter länsstyrelsens beslut (2016) att THAB ska omfattas av 2 kap. 4§ lagen om skydd mot olyckor (LSO) och klassas som farlig verksamhet framförallt avseende trafiken med farligt gods.
- Samråd med räddningstjänsten om kompletterande beredskapsåtgärder har genomförts och godkänts.
- 2018 slutfördes även byggnationen av ny västlig check-in och den togs i drift under sommaren. Därmed bedöms trafiksituationen klaras tills en ny östlig tillfart är klar.
- 2020 beslutades att sätta upp en bom vid FL 7 för att säkra enkelriktad trafik.

I THAB:s ledningssystem finns rutiner att hantera risker, nödlägen och olyckor, bland annat i rutinen för nödlägesberedskap. Miljöpolicyn och miljömålen omfattar även skydd mot olyckor:

- *Policy för skydd mot olyckor:* Hamnen har rutiner för att arbeta förebyggande och följa upp incidenter. I företagets miljöpolicy finns ett övergripande mål om ”effektiv hamnlogistik” som syftar till att minimera negativ miljöpåverkan genom en hög servicenivå och rationell logistik. Detta mål har reviderats så att det tydligt framgår att även olycksrisker omfattas. Företagets miljöpolicy har utvecklats till att THAB skall verka för att förhindra att olyckor med farligt gods uppkommer samt ha en god beredskap för att begränsa skadorna av eventuella olyckor som uppkommer med fokus på organisation, ansvar, rutiner, utbildning och resurser. Genom att aktivt arbeta med att ha en trafiksäker miljö minskar även sannolikheten för en farligt gods-olycka. Välutbildad personal, tydliga och förankrade rutiner ökar möjligheten till ett korrekt agerande i en olyckssituation.
- *Förebyggande arbete i ordinarie verksamhet***:** Förebyggande arbete syftar i första hand till att förhindra att olyckor uppkommer. I kvalitetsledningssystemet finns rutiner för rapportering av avvikelser och olika instruktioner för persona-len, vilka syftar till att förebygga olyckor och skapa en säkrare hantering. For-donsförare som transporterar fordon med farligt gods har en ADR-utbildning som uppfyller MSB:s föreskrifter. Som en del av miljöledningssystemet har också en intern miljöriskanalys arbetats fram som beskriver, värderar risker för spill och andra miljöskador samt vilka förebyggande åtgärder som vidtagits.
- *Förebyggande arbete i entreprenader och utvecklingsarbete*: Riskreducerande åtgärder vid anläggningsarbete och infrastrukturutbyggnad görs av entreprenör i varje entreprenad. Såväl arbetsmiljöplan som miljöplan tas fram inklusive riskanalyser. Dokumenten ska godkännas av THAB.
- *Rutiner för nödläge och nödlägesberedskap:* I THAB:s ledningssystem finns rutinen Nödlägesberedskap. I rutinen finns detaljerade instruktioner vid allvarlig olycka/farligt gods-olycka, vid brand, vid incidenter (t.ex. oljeutsläpp) i/utanför hamnbassäng samt för incidenter (t.ex. oljeläckage) på vägytor i hamnen.
- *Uppföljning*: Det finns en rutin för hantering av fel och avvikelser som beskriver hur onormala händelser som fel på utrustning, personskador, läckage, olyckor, urspårning, etc. ska rapporteras och följas upp. Under 2018 infördes två nya digitala verktyg (Falcony (tidigare INCY) och TRIA) för att underlätta arbetet med avvikelserapportering, åtgärd och uppföljning.
- Allvarliga avvikelser rapporteras till berörda myndigheter enligt gällande regelverk.

3. Emissionsdeklaration 2024

Verksamhetsutövare:

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

3.1. Luft

Tabell 6. Utsläpp från hamnens fordonspark samt värmepannor 2024.

Utsläppskälla	**Metod**	**PM (ton)**	**NO_x (ton)**	**CO_2 (ton)**
Fordonsparken (TTW)	Beräkning	0,006 (-0,001)	1,52 (-0,29)	62(-17)
Gas	Beräkning	-	0,11 (+0,02)	120 (+50)
Totalt:		0,006	1,63 (-0,27)	182 (+33)

Minskade emissioner från fordonsparken beror på ökad andel HVO, nästan uteslutande HVO100, medan emissionerna från naturgas ökat då leverantören inte längre kunde leverera biogas och naturgas har köpts in i stället.

3.2. Energi

Tabell 7. Under året förbrukad energi.

Energislag	**Årlig förbrukning**
Naturgas	589 MWh
El	7 580 MWh
Egna fordon	5 168 MWh
Totalt	13 3387 MWh

4. Underskrift

Underskrift av firmatecknare.

Trelleborg den 31 mars 2025

Malin Collin
VD
Trelleborgs Hamn AB