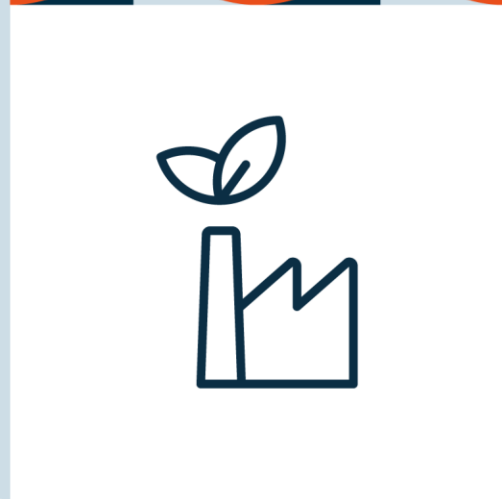
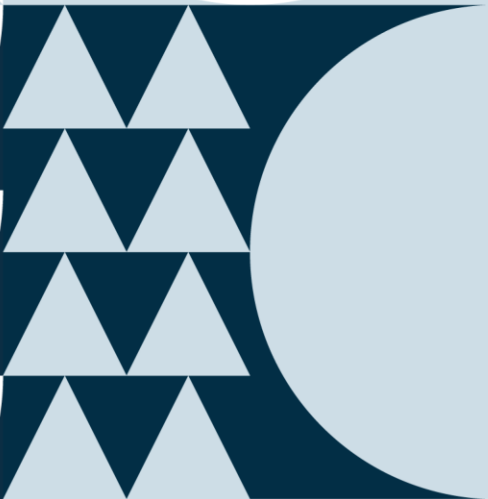
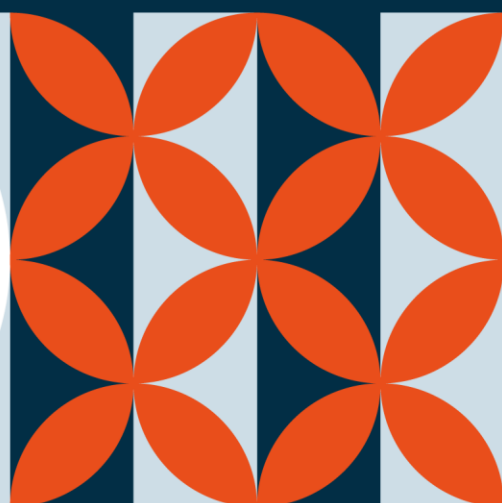


Klimatbokslut 2025

Trelleborgs hamn



Sammanfattning

Denna rapport redovisar resultatet för Trelleborgs Hamns klimatbokslut för verksamhetsåret 2025. Beräkningarna av Trelleborgs Hamns växthusgasutsläpp (utsläpp) följer metodiken från Greenhouse Gas Protocol och är uppdelade i scope 1, 2 och 3 samt, för scope 3, i de kategorier som är relevanta för Trelleborgs Hamn.

Trelleborgs Hamns totala utsläpp för verksamhetsåret 2025 uppgick till 24 346 ton koldioxidekvivalenter (ton CO₂e), vilket är en minskning med 11 % jämfört med föregående år och en reduktion med 20 % jämfört med basåret 2021. Utsläppen i scope 3 står för ca 99,5 % av de totala utsläppen och den enskilt största kategorin är nedströms transporter, som står för 94 % av de totala utsläppen. Utsläpp per heltidsanställd är 180 ton CO₂e/anställd, vilket är en minskning med 11 % jämfört med föregående år och en minskning med 14 % jämfört med basåret 2021. Utsläpp per färjeanlöp är 4,7 ton CO₂e/anlöp, vilket är en minskning med 13 % mot tidigare år och 18 % mot basåret.

Trelleborgs Hamn har uppdaterat sina klimatomål och satt upp två huvudmål, att uppnå netto-noll i alla Scope till 2040 samt att uppnå netto-noll för hamnens egen verksamhet till 2030. På vägen dit finns flera viktiga delmål, att bli en fossilfri hamn till 2027, att från och med 2028 vara energisjälvförsörjande minst 8 månader per år, samt att minska växthusgasutsläppen i alla Scope med 70 % till 2035. Under 2024 var 1,1 % av Trelleborgs Hamns inköp av drivmedel till fordon och maskiner av fossilt ursprung, jämfört med 0,78 % föregående år. Det ses därmed som fullt möjligt att nå målet om en fossilfri hamn till 2027. För att ligga i linje med delmålet om 70 % reduktion till 2035, baserat på en linjär reduktion, skulle utsläppen behöva vara 20 % lägre 2025 jämfört med basåret. Verklig reduktion var 21 % och därmed är Trelleborgs Hamn i linje med målet. För att fortsatt minska utsläppen i den takt som krävs är det värt att notera att investeringar i ny teknik och lagkrav i branschen kommer få en stor påverkan på utsläppen framöver, vilket gör att utsläppen kommer att minska i steg och inte helt linjärt.

Som utveckling bör Trelleborgs Hamn se över hur förbättrad datainsamling kan ske främst vad gäller lastbilar, inköpta varor och tjänster samt hyrda maskiner och fordon. Detta för att få en än bättre bild av Trelleborg Hamns utsläpp och hur dessa kan reduceras.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Inledning	4
Metodik.....	5
Kontrollansats.....	6
Metod för scope 2.....	6
Omfattning och Avgränsningar	6
Metodförändringar.....	7
Antaganden	7
Resultat och analys.....	7
Resultat	7
Nyckeltal	9
Analys.....	10
Uppföljning mot klimat- och energimål.....	11
Rekommendationer och nästa steg	12
Fördjupad information.....	14
Datakvalitet	14
Beräkningsmetodik och detaljerad analys	14
<i>Scope 1 – egen uppvärmning</i>	<i>15</i>
<i>Scope 1 – fordon och maskiner</i>	<i>15</i>
<i>Scope 1 – bilar i tjänst</i>	<i>15</i>
<i>Scope 2 – energi & elbilar.....</i>	<i>15</i>
<i>Scope 3.1 – Inköp</i>	<i>15</i>
<i>Scope 3.2 – Kapitalvaror</i>	<i>16</i>
<i>Scope 3.3 – Energi- och bränslerelaterade utsläpp</i>	<i>17</i>
<i>Scope 3.4 – uppströms transporter</i>	<i>17</i>
<i>Scope 3.5 – avfall.....</i>	<i>17</i>
<i>Scope 3.6 – tjänsteresor</i>	<i>17</i>
<i>Scope 3.7 - pendlingsresor</i>	<i>17</i>
<i>Scope 3.8 – uppströms hyrda tillgångar.....</i>	<i>17</i>
<i>Scope 3.9 – Nedströms transporter</i>	<i>17</i>
Kontaktuppgifter till 2050	19

Inledning

Trelleborgs Hamn är Skandinavien största RoRo-hamn och en nyckelaktör inom svensk logistik och sjöfart. Med sin strategiska position som Sveriges sydligaste hamn och närhet till kontinenten spelar hamnen en avgörande roll i det europeiska transportnätet.

Hamnen har satt ambitiösa klimatmål med sikte på att nå nettonollutsläpp senast 2040. Trots att mindre än 1 % av utsläppen ligger inom hamnens direkta kontroll, visar Trelleborgs Hamn ett starkt engagemang för att minska sin klimatpåverkan genom hela värdekedjan. För att främja hållbara transporter har Trelleborgs Hamn deltagit i flera EU-finansierade projekt och investerat i infrastruktur som främjar intermodala transporter, där gods enkelt kan byta mellan olika transportslag.

De senaste åren har hamnen intensifierat sitt klimatarbete. Sedan 2021 har hamnen årligen publicerat klimatbokslut som kartlägger utsläpp av växthusgaser enligt GHG-protokollet. Beräkningarna har utförts i samarbete med konsultfirman 2050, baserat på data från bland annat ekonomisystem, miljöaspektregister och avfallsstatistik.

Vad innebär detta klimatbokslut?

Ett klimatbokslut är, likt ett ekonomiskt bokslut, en sammanställning av ett företags klimatpåverkan under ett räkenskapsår. Ett klimatbokslut sammanställer utsläppen i koldioxidekvivalenter på ett standardiserat sätt. Syftet med ett klimatbokslut är att kartlägga ett företags utsläpp av växthusgaser för alla väsentliga delar av verksamheten.

Vad kan detta klimatbokslut användas till?

Ett klimatbokslut är ofta grunden i ett företags klimatarbete, eftersom det kan användas som beslutsunderlag vid strategiutveckling, investeringsbeslut och målsättningsarbete, samt underlag vid rapportering till frivilliga initiativ och lagkrav. När man har definierat sina mål och strategier är klimatbokslutet ett viktigt verktyg för att följa upp arbetet. Informationen i ett klimatbokslut kan användas som grund för att:

- Sätta klimatmål för verksamheten, samt att följa upp dem.
- Ansöka om Science Based Targets (SBT).
- Rapportera enligt delar av Climate Disclosure Project (CDP).
- Rapportera enligt VSME (Voluntary Sustainability Reporting Standard for SMEs)
- Visa företagets engagemang och konkreta åtgärder gentemot viktiga intressenter.

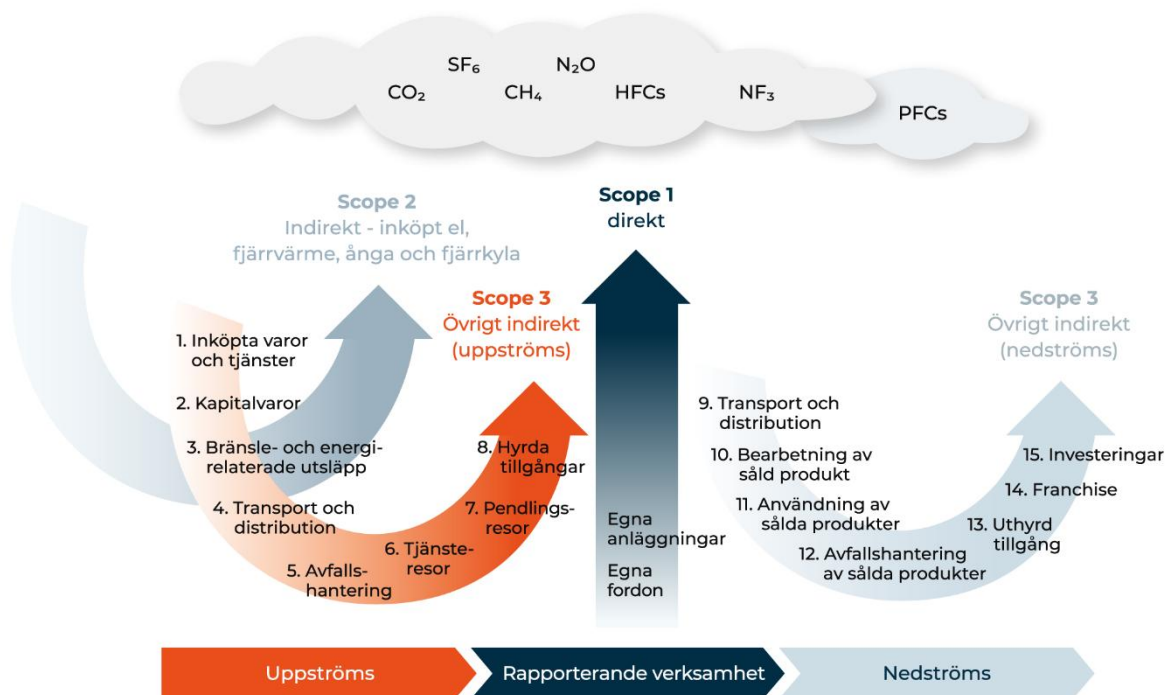
Klimatbokslutet inkluderar en bedömning kring vilka steg Trelleborgs hamn skulle kunna gynnas av att arbeta vidare med. Detta beskrivs i avsnitt "Nästa steg".

Metodik

För att beräkna Trelleborgs hamns klimatbokslut har Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet) använts, vilket är den mest vedertagna globala standarden för att beräkna växthusgasutsläpp från verksamheter. Beräkningarna har genomförts enligt de tre¹ tillhörande standarderna: The Corporate Standard, The Corporate Value Chain (Scope 3) Standard och Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions.

Enligt GHG-protokollet ska en verksamhets utsläpp redovisas i tre så kallade Scope (se Figur nedan), där:

- Scope 1 är direkta utsläpp från verksamheten.
- Scope 2 är indirekta utsläpp som uppstår vid produktion av inköpt el, fjärrvärme, fjärrkyla och processånga.
- Scope 3 är övriga indirekta utsläpp, uppströms och nedströms i värdekedjan, som uppstår från bland annat inköpta resor, transporter, vid produktion av inköpta varor och tjänster samt från medarbetarnas pendlingsresor.



Figur 1. Schematisk figur över utsläpp relaterade till en verksamhet och dess värdekedja, enligt GHG-protokollet.

En ingående beskrivning av beräkningsmetoderna för alla scope och kategorier, inklusive detaljer kring datakällor, antaganden, standardvärden och utsläppsfaktorer, finns tillgänglig i avsnittet [Fördjupad information](#).

¹ GHG-protokollets Land Sector and Removals Standard träder i kraft 2027 och kan komma att påverka framtida klimatbokslut.

Kontrollansats

Företag har varierande juridiska och organisatoriska strukturer. Enligt GHG-protokollet behöver en kontrollansats fastställas, antingen *equity share approach* eller *control approach*, som i sin tur delas in i *financial control approach* och *operational control approach*. Konsolideringen av utsläpp från bolag som företag äger påverkas av valet av kontrollansats. Även hur hyrda produkters utsläpp redovisas påverkas av kontrollansatsen och är därför viktig att redovisa för att förstå utfallet.

För Trelleborgs hamns klimatbokslut används *operational control approach*. Detta innebär att växthusgasutsläpp klassificeras som direkta utsläpp när verksamheten ger upphov till utsläpp vid användning, exempelvis vid leasing av fordon eller om företaget verkar i hyrda lokaler.

Metod för scope 2

Enligt GHG-protokollets riktlinjer för scope 2 beräknas utsläppen från inköpt energi (el, fjärrvärme, fjärrkyla och ånga) med antingen en lokaliseringsbaserad metod (*location-based method*) eller en marknadsbaserad metod (*market-based method*). För Trelleborgs hamns klimatbokslut används den marknadsbaserade metoden.

Omfattning och Avgränsningar

Trelleborgs hamns klimatbokslut omfattar samtliga utsläpp i scope 1 och 2. Växthusgasutsläpp i Trelleborgs hamns värdekedja redovisas i scope 3 och kategoriseras enligt GHG-protokollet i 15 olika kategorier. I tabell 1 nedan redovisas vilka scope 3-kategorier som inkluderas och exkluderas i klimatbokslutet.

Tabell 1. Inkluderade, exkluderade, ej relevanta scope 3-kategorier.

Scope 3-kategori	Kategori [Exkluderas, Inkluderas, Ej relevant] för Trelleborgs hamn
3.1 Inköpta varor och tjänster	Inkluderas
3.2 Kapitalvaror – fordon	Inkluderas
3.2 Kapitalvaror – byggnation	Exkluderas ur huvudtabell, men särredovisas
3.3 Uppströms utsläpp från scope 1 & 2	Inkluderas
3.4 Uppströms transporter	Inkluderas
3.5 Avfall som uppstår i verksamheten	Inkluderas
3.6 Tjänsteresor	Inkluderas
3.7 Pendling	Inkluderas
3.8 Leasade tillgångar	Inkluderas
3.9 Nedströms transporter	Inkluderas
3.10 Bearbetning av sålda produkter	Ej relevant
3.11 Användning av sålda produkter	Ej relevant
3.12 Slutbehandling av sålda produkter	Ej relevant
3.13 Nedströms leasade tillgångar	Ej relevant
3.14 Franchise	Ej relevant
3.15 Investeringar	Ej relevant

Metodförändringar

Inga metodförändringar har genomförts för verksamhetsåret 2025. Eventuella metodförändringar från tidigare år tillämpas fortsatt.

Antaganden

Inom ett antal kategorier skilde sig en del av årets indata något gentemot föregående bokslutsår. Följande antaganden gjordes för att detta klimatbokslut skulle överensstämma med bolagets verkliga påverkan under bokslutsåret. Nedan antaganden är nya för verksamhetsåret 2025. Mer information om antaganden som följer med från tidigare verksamhetsår går att återfinna under "Fördjupat information".

- Tjänstebilar: Laddhybrider i hamnen hanteras som genomsnittliga hybridbilar (bensin) till följd av brist på information om exakt bränsle.
- Tjänsteresor – Bilar (färja/bil): Bilar räknas med en genomsnittlig europeisk utsläppsfaktor då resorna tar plats runt om i Europa.

Resultat och analys

Resultat

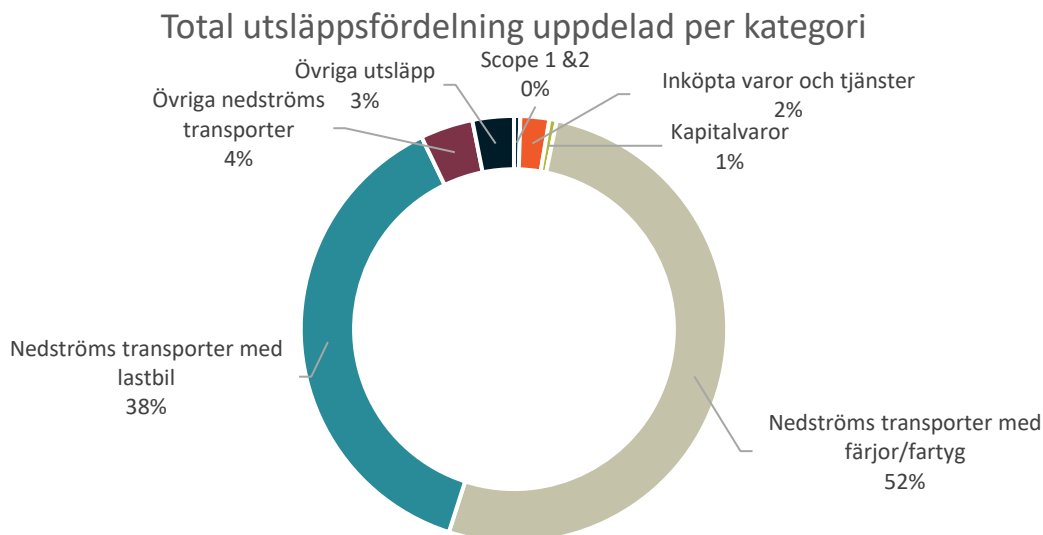
För år 2025 uppgår den totala mängden växthusgasutsläpp för Trelleborgs hamn till 24 346 ton CO₂e, varav 117 ton (0,5%) CO₂e härleds till scope 1, 0 ton (0%) CO₂e till scope 2 och 24 230 ton (99,5%) CO₂e till scope 3 (se figur 2).

Utsläppsfördelning mellan scope 2025



Figur 2. Fördelningen mellan samtliga växthusgasutsläpp för Trelleborgs hamn uppdelat på scope 1, 2 och 3, samt antal koldioxidekvivalenter (CO₂e).

Den dominerande utsläppskällan är nedströms transporter, alltså trafik genom hamnen. I denna kategori är det främst fartyg som ger upphov till utsläpp. I jämförelse med föregående års klimatbokslut (2024) har de totala utsläppen för nedströms transporter minskat med 9 % totalt, medan utsläppen för transporter via fartyg har minskat med 15 %. För övrig fördelning av utsläppen uppdelat på kategori, se figur 3.



Figur 3. Total utsläppsfördelning uppdelad per kategori. Övriga utsläpp avser energi och bränslerelaterade utsläpp (3.3), uppströms transporter (3.4), avfall (3.5), tjänsteresor (3.6), pendling (3.7), hyrda tillgångar (3.8).

I tabell 2 redovisas växthusgasutsläppen (ton CO₂e) fördelade på respektive scope och kategori samt förändringen i jämförelse med år 2024.

Tabell 2. Fördelningen mellan Trelleborgs hamns växthusgasutsläpp uppdelade på scope 1 och 2 samt 15 kategorier i scope 3, och antal koldioxidekvivalenter (CO₂e), samt förändringen jämfört med 2024.

Detaljerad utsläppsfördelning per scope [ton CO ₂ e]	2025	Andel 2025	2024	Förändring 2024-2025
Scope 1	117	0,48%	207,05	-44%
Egen uppvärmning	88	0,36%	120	-27%
Fordon och maskiner	18	0,07%	86	-79%
Tjänstebilar	8	0,03%	-	-
Privata bilar i tjänst	2	0,01%	1	111%
Köldmedier	-	0,00%	-	-
Scope 2	0	0,00%	4	-100%
El	-	0,00%	3	-100%
Fjärrvärme	-	0,00%	-	-
Fjärrkyla	-	0,00%	-	-
Elbilar	0	0,00%	0,5	-100%
Hybridbil	-	0,00%	-	-
Scope 3	24 230	99,52%	27 087	-11%
1. Inköpta varor och tjänster	533	2,19%	543	-2%
2. Kapitalvaror	135	0,55%	591	-77%
3. Energi- och bränslerelaterade utsläpp	324	1,33%	414	-22%
4. Uppströms transporter	125	0,51%	125	0%
5. Avfall	8	0,03%	7	26%
6. Tjänsteresor	18	0,07%	26	-30%
7. Pendling	196	0,81%	205	-5%
8. Hyrda tillgångar	92	0,38%	63	45%
9. Nedströms transporter	22 798	93,64%	25 112	-9%
3.9 Nedströms transporter varav Färjor och Fartyg	12 591	51,72%	14 730	-15%
3.9 Nedströms transporter varav Lastbil	9 234	37,93%	9 184	1%
3.9 Nedströms transporter varav Bilar	772	3,17%	982	-21%
3.9 Nedströms transporter varav Tåg	4	0,02%	4	-2%
3.9 Nedströms transporter varav Buss	198	0,81%	213	-7%
Total	24 346	100%	27 297	-11%

Nyckeltal

I tabell 3 presenteras relevanta nyckeltal från Trelleborgs hamns klimatbokslut. Dessa nyckeltal används för att följa upp klimatarbetet. I jämförelse med år 2021 har växthusgasutsläppen per Full Time Employee (FTE) minskat med 14 % och utsläppen per färjeänlop minskat med 18 %. Jämfört med föregående bokslutsår så har utsläppen per heltidsanställd minskat med 11 procent och utsläppen från färjeänlop minskat med 13 procent.

Tabell 3. Nyckeltal för Trelleborgs Hamn

Nyckeltal	2021	2023	2024	2025	Förändring 2021 - 2025	Förändring 2024 - 2025
Utsläpp per heltidsanställd [ton CO ₂ e/FTE]	210	200	202	180	-14%	-11%
Utsläpp per färjeänlop [ton CO ₂ e/färjeänlop]	5,8	5,7	5,4	4,7	-18%	-13%

Analys

Nedanstående analys och uppföljning mot mål utgår från resultatet från ordinarie verksamhet, alltså exkluderat utsläpp från nybyggnation.

Scope 1

För Scope 1 har utsläppen minskat med 44% jämfört med föregående år, vilket är ett resultat av flera parallella förändringar i den egna verksamheten. Uppvärmningen har ställts om från ren naturgas till en mix där 34% av årets förbrukning utgörs av biogas, vilket ensamt bidrar till en betydande utsläppsminskning. Därtill har fossila drivmedel som bensin och HVO30 i maskiner fasats ut till förmån för HVO100 samtidigt som andelen el- och hybridbilar i fordonsflottan har ökat. Dessa utsläpp, i scope 1, står för cirka 0,5% av de totala utsläppen, och den positiva trenden visar att Trelleborgs Hamn rör sig i rätt riktning mot både målet om en fossilfri hamn till 2027 och det långsiktiga målet om netto-noll till 2040.

Scope 2

För Scope 2 har utsläppen minskat med 100% jämfört med föregående år. Trelleborgs Hamn köper ursprungsmärkt förnybar el och har ingen fjärrvärme, vilket innebär att scope 2-utsläppen historiskt sett varit mycket låga. Denna minskning kan delvis förklaras av att hamnen under året har ökat sin förbrukning av egenproducerad vind- och solel och därmed minskat andelen inköpt el. Detta är ett tydligt steg mot delmålet om att vara energisjälvförsörjande minst 8 månader per år från och med 2028. Vidare har även en ändring av utsläppsfaktorn påverkan på resultatet då inte bara produktionsutsläpp utan även utsläpp kopplade till underhåll nu placeras i scope 3, energi- och bränslerelaterade utsläpp i stället för att placeras i scope 2.

Scope 3

Scope 3 står för cirka 99,5% av Trelleborgs Hamns totala utsläpp, och har totalt minskat med 11% jämfört med föregående år. Den största enskilda utsläppskällan är nedströms transporter, vilket är en naturlig följd av hamnens kärnverksamhet där ett stort antal lastbilar, färjor och fartyg dagligen trafikerar hamnen. Klimatpåverkan från dessa har minskat med 9% totalt, där framför allt färjor och fartyg bidrar till minskningen med en reduktion på 15%.

Inköpta kapitalvaror har minskat med 77% jämfört med föregående år. Då dessa utsläpp beräknas utifrån kostnad har minskningen sin förklaring i att kostnaderna för renoveringar varit betydligt lägre under bokslutsåret jämfört med föregående år. Nybyggnation särredovisas inom denna kategori och har minskat med cirka 50% jämfört med föregående år. Inköpta varor och tjänster har minskat med 2%. Sett till basåret 2021 har de totala scope 3-utsläppen minskat med 19%, vilket är i linje med den linjära reduktionstakt som krävs för att nå målet om 70% minskning till 2035.

Uppföljning mot klimat- och energimål

Som en del av sitt strategiska klimatarbete satte Trelleborgs Hamn klimatmål under 2021, vilka reviderades under 2025/2026. De uppdaterade målen redovisas i tabell 4.

Tabell 4. Trelleborgs Hamns mål och genomförda åtgärder kopplade till växthusgasutsläpp och energisjälvförsörjning.

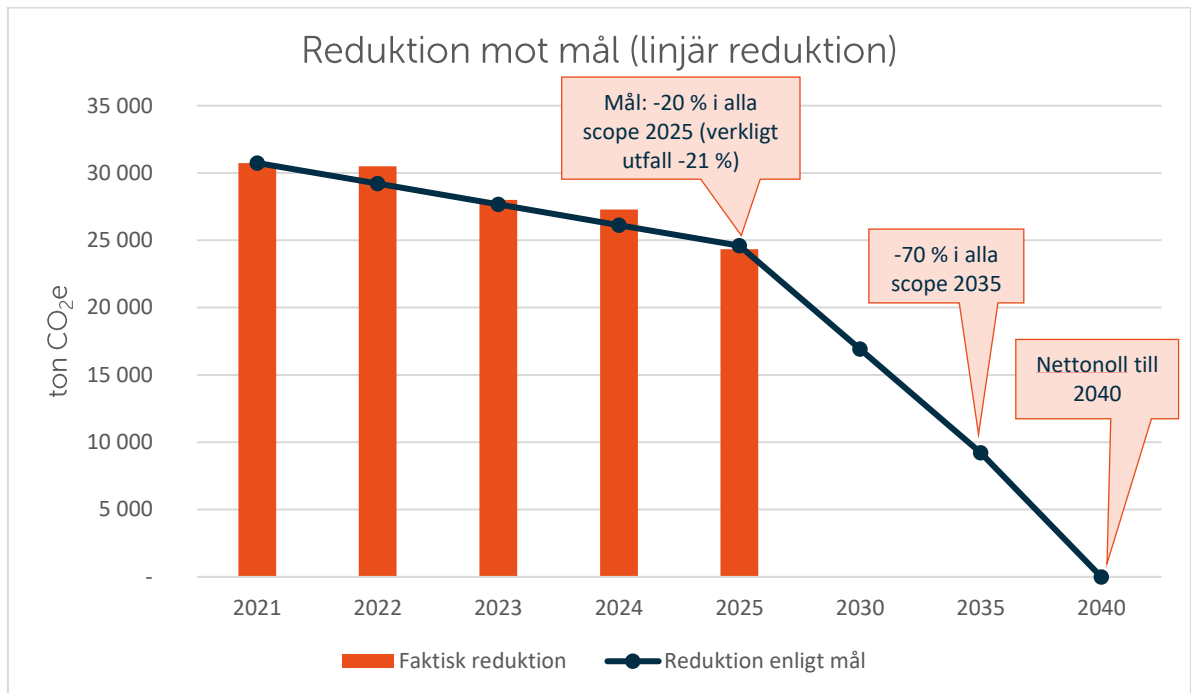
Mållår	Mål	Genomförda åtgärder
Etappmål 2027	Fossilfri hamn	Utfasning av fossila drivmedel till förmån för HVO100 och biogas samt ökad andel el- och hybridbilar i fordonsflottan.
Etappmål 2028	Energisjälvförsörjande hamn, minst 8 månader per år	Ökad användning av egenproducerad vind- och solexel har minskat beroendet av inköpt el
Etappmål 2030	Netto-noll för hamnens egen verksamhet	Omställning av uppvärmning från naturgas till en mix med biogas samt utfasning av fossila drivmedel i den egna verksamheten
Etappmål 2035	70% minskning i samtliga scope	Minskade utsläpp från nedströms transporter, framför allt inom sjöfarten, samt lägre utsläpp kopplade till renoveringar
Netto-noll 2040	Netto-noll i samtliga scope	Positiv utveckling i samtliga scope med minskade utsläpp från både den egna verksamheten och värdekedjan

Etappmål 2027: Energieffektiv hamn

Under 2025 utgjorde fossila drivmedel 0,78% av Trelleborgs Hamns inköp av drivmedel till fordon och maskiner, jämfört med 1,1% år 2024. Trenden är positiv och den fortsatta utfasningen av fossila drivmedel till förmån för HVO100 och biogas, samt den ökade andelen el- och hybridbilar i fordonsflottan, visar att Trelleborgs Hamn rör sig i rätt riktning. I Trelleborgs Hamns aktivitetsplan finns åtgärder som linjerar väl med målet, däribland ett skifte mot biogas, vilket sammantaget gör att målet om en fossilfri hamn till 2027 bedöms som möjligt att nå.

Netto-noll 2040

Figur 4 visar utsläppen för 2021, 2022, 2023 och 2024, samt hur utsläppen ska minska för att följa en linjär reduktion och nå en reduktion på 70 % i alla scope till 2035. Under 2025 har Trelleborgs Hamn minskat sina utsläpp med 21 % jämfört med basåret 2021, vilket är helt i linje med den reduktion som bör ha skett för att följa den linjära reduktionskurvan (20 % i 2025). Det är värt att notera att aktiviteter och lagkrav har stor påverkan på hur bolagets reduktion av utsläpp kommer att se ut framåt. Detta kan leda till att reduktionen framöver inte sker linjärt utan varierar mellan åren.



Figur 4. Utsläpp för 2021, 2022, 2023, 2024 och 2025 samt linjär kurva som följer utsläppsminskning med 70 % i alla scopes till 2035 (basår 2021) och netto-noll till 2040.

Rekommendationer och nästa steg

Rekommendationer inför nästa års klimatbokslut

Förbättra datakvaliteten

För att förbättra datakvaliteten i kommande klimatbokslut rekommenderas att Trelleborgs hamn arbetar mot att ersätta kostnads-baserade beräkningar i kategori 3.1 (inköpta varor och tjänster) och kategori 3.2 (kapitalvaror) med mer aktivitetsbaserade data, detta för att förbättra möjligheten att följa faktiska utsläppsminskningar över tid. Vidare rekommenderas att mer specifika data samlas in för leasade tillgångar för att ge en mer rättvisande och spårbar bild av utsläppen inom dessa kategorier.

Utöver detta rekommenderas Trelleborgs hamn att undersöka möjligheten att uppdatera den utsläppsfaktor som idag används för fartygsanlöp i scope 3, nedströms transporter, vilken baseras på en Trivector-rapport som inte längre reflekterar aktuella förhållanden. Då nedströms transporter via färjor och fartyg utgör en mycket stor del av de totala utsläppen är det av särskilt intresse att röra sig mot en mer aktuell och träffsäker utsläppsfaktor, för att bättre spegla hamnens faktiska påverkan och möjliggöra uppföljning av verkliga förbättringar över tid.

Rekommendationer för långsiktigt strategiskt klimatarbete

Organisationer som arbetar systematiskt och långsiktigt med sitt klimatarbete sänker ofta sina utsläpp snabbare än om ett sådant strategiskt fokus saknas. Baserat på var Trelleborgs hamn befinner sig idag rekommenderas följande steg för att fortsätta sitt långsiktiga strategiska klimatarbete.

Klimatfärdplan för måluppfyllnad

Trelleborgs Hamns klimatmål för 2030 och 2040 är ett viktigt steg i bolagets hållbarhets- och klimatarbete. Men utan en dokumenterad genomförandeplan riskerar målen att förbli ambitioner utan juridisk och affärsmässig förankring. EU:s direktiv *Empowering Consumers for the Green Transition* (ECGT, 2024/825/EU), som träder i kraft i svensk lagstiftning senast 2026 och börjar tillämpas fullt ut från 2027, ställer krav på att klimatpåståenden och miljömål ska backas upp av en konkret genomförandeplan. För en aktör som Trelleborgs Hamn som har tydliga klimatmål vilka kommuniceras till hamnens olika intressenter innebär detta att en klimatfärdplan övergår från att vara strategiskt motiverad till att vara ett regulatoriskt krav. Vi rekommenderar därför att Trelleborgs Hamn tar fram en klimatfärdplan som:

- Konkretiserar vägen mot de uppsatta klimatmålen
- Innehåller tidssatta åtgärder med tydlig ansvarsfördelning
- Inkluderar kostnads- och intäktsuppskattningar för prioriterade investeringar

Färdplanen bör vara utformad så att den kan integreras direkt i verksamhetsplaner och budgetprocesser och utgå ifrån maximerad utsläppsreduktion per investerad krona för att säkerställa att tillgängliga resurser ger störst möjlig klimatnytta. En välunderbyggd färdplan stärker också hamnens position i dialog med kommun, kunder och samarbetspartners och minskar risken för att klimatpåståenden ifrågasätts eller klassificeras som vilseledande marknadsföring i linje med ECGT-regelverket.

2050 har verktygen och erfarenheten att identifiera relevanta åtgärder, kvantifiera deras klimatpotential och ekonomiska konsekvenser, samt ta fram och redovisa en färdplan som uppfyller både interna strategiska behov och externa regulatoriska krav.

Värde för Trelleborgs hamn: Klimatfärdplan redo att integreras i verksamhetsplaner och budgetprocesser. Säkerställer kostnadseffektiv måluppfyllnad, minskar regulatorisk risk och möjliggör trovärdig och affärsdrivande kommunikation av klimatmålen.

Kommunikationsplan för trovärdigt och affärsdrivande klimatarbete

När en klimatfärdplan är framtagen utgör den grunden för en kommunikation som är både trovärdig och regulatoriskt förankrad. Trelleborgs hamn har ett starkt hållbarhetsarbete och ambitiösa klimatmål. Nästa steg är att omsätta det i budskap som är begripliga, affärsdrivande och i linje med ECGT-direktivets krav på icke-vilseledande klimatkommunikation.

Vi rekommenderar att Trelleborgs hamn tar fram en kommunikationsplan som översätter färdplanens åtgärder och mål i tydliga budskap riktade till relevanta målgrupper. En välriktad kommunikation stärker konkurrenskraften genom att synliggöra hamnens klimatposition, att driva kundval hos aktörer med egna hållbarhetskrav i värdekedjan och att positionera

Trelleborgs hamn som en ledande aktör i en bransch under snabb regulatorisk och affärsmässig omställning.

Värde för Trelleborgs hamn: Kommunikation som effektivt stärker konkurrenskraften genom att driva kundval och positionera hamnen som en ledande aktör i omställningen.

Workshop för att tydliggöra och samordna Trelleborgs hamns riktning

Det regulatoriska landskapet är under förändring då IMO:s net-zero-ramverk inte antogs, vilket innebär att det globala bränsleintensitetskravet och den planerade koldioxidprissättningen för sjöfarten skjuts på framtiden. Samtidigt kan förväntningar från nyckelintressenter såsom varuägare och logistikaktörer öka, vilket kan skapa önskemål om att hamnens planer ska förtydligas i åtgärder. För verksamheter som Trelleborgs Hamn skapar detta en strategisk osäkerhet: de styrmedel som skulle ge tydliga signaler om vilka bränslen och tekniker att investera i saknas, branschen präglas därmed av teknisk och kommersiell osäkerhet kring omställningens riktning och förväntningar från intressenter ökar.

Vi rekommenderar att arbetet med klimatfärdplanen föregås av en workshop med syfte att etablera en gemensam strategisk riktning för hamnens klimat- och hållbarhetsarbete. Workshopens mål skulle vara att identifiera de huvudsakliga hindren för hamnens klimatomställning, kartlägga vilka möjligheter som bedöms ha störst potential samt klargöra vilken strategisk roll Trelleborgs hamn avser att ta (eller inte ta), internt såväl som i relation till kunder och samarbetspartners. En sådan process kan, givet det rådande regulatoriska osäkerhetsläget, skapa det beslutsunderlag som krävs för att Trelleborgs Hamn ska kunna identifiera en välmotiverad väg framåt utifrån verksamhetens egna förutsättningar, med välgrundade investeringsbeslut och en samordnad färdplan som grund. Processen kan även bidra till extern förankring genom strukturerad dialog med rederier och speditörer om marknadens krav på en framtidssäkrad hamn, och stärka hamnens regulatoriska beredskap inför kommande krav.

Värde för Trelleborgs hamn: Genomarbetad och förankrad strategi som ligger till grund för att utarbeta en konkret färdplan.

Fördjupad information

Nedan följer fördjupad information kring datakvaliteten samt beräkningsmetodik som använts för detta klimatbokslut.

Datakvalitet

Aktivitetsdatan som använts för att beräkna växthusgasutsläppen från Trelleborgs hamns verksamhet varierar i kvalitet. Under datainsamlingen har data klassificerats utifrån åtta kategorier. Cirka 95 % av aktivitetsdatan är antingen uppmätt (53%) eller uppskattad (43 %).

Beräkningsmetodik och detaljerad analys

För scope 1, scope 2 och de relevanta kategorierna i scope 3 har beräkningarna genomförts beroende på vilken indata som har funnits att tillgå. Beräkningsmetodik för respektive scope och kategori presenteras i detalj nedan.

Scope 1 – egen uppvärmning

Denna post avser egen uppvärmning av fastigheter. Utsläpp i denna kategori har minskat jämfört med 2024, detta då Trelleborgs hamn har gått från att använda 100% naturgas till en mix av 66% naturgas och 34% biogas, vilket innebär en betydande minskning av utsläppen från uppvärmning.

Scope 1 – fordon och maskiner

Denna post avser förbränning av bränslen i fordon och maskiner. Utsläpp i denna kategori har minskat jämfört med 2024, då fossila drivmedel som bensin och HVO30 fasats ut till förmån för HVO100, vilket har en betydligt lägre utsläppsfaktor.

Scope 1 – bilar i tjänst

Denna post avser utsläpp från användning av både tjänstebilar och privata bilar som används i Trelleborgs Hamns tjänst. Trelleborgs Hamns fordonsflotta består av en mix av el-, hybrid- och dieslbilar, medan privata bilar i tjänst beräknas utifrån rapporterade körsträckor med en utsläppsfaktor för bensin.

Scope 2 – energi & elbilar

Denna post avser inköpt el som även används till elbilar. Utsläppen i denna kategori är mycket låga då Trelleborgs Hamn uteslutande använder förnybar el, både för hamnens drift och för laddning av elbilar. Tabell 5 redovisar skillnaden mellan utsläpp från el med location-based och market-based metod. Utsläpp i denna kategori har enligt market-based metoden minskat med 100% jämfört med 2024, vilket förklaras av att Trelleborgs hamn under året har ökat sin användning av egenproducerad vind- och solex och därmed minskat mängden inköpt el. Vidare påverkar även metodiken i utsläppsfaktorn som för 2025 placerar eventuella utsläpp kopplade till underhåll i scope 3.3, energi- och bränslerelaterade utsläpp, istället för i scope 2.

Tabell 5. Utsläpp i scope 2 med de två olika metoderna som beskrivs i GHG-protokollet

Beräkningsmetod, scope 2	Utsläpp [ton CO2e]
Market-based	0
Location-based	159,6
Skillnad	159,6

Scope 3.1 – Inköp

Utsläpp för inköp bygger på kostnader för inköp i olika kategorier/konton, tillsammans med kostnadsbaserade utsläppsfaktorer som är inflationsjusterade för 2025. I tabell 6 nedan visas vilka konton som står för de största utsläppen. Utsläpp i denna kategori har minskat jämfört med 2024 (-2%), vilket beror på att kostnaderna har varit lägre 2025 än 2024. Det beror också på att kostnadsposten *Reparation och underhåll* har kategoriserats som kapitalvaror istället för inköpta varor och tjänster, då detta avser renoveringar. Samma utsläppsfaktor som förra året har applicerats.

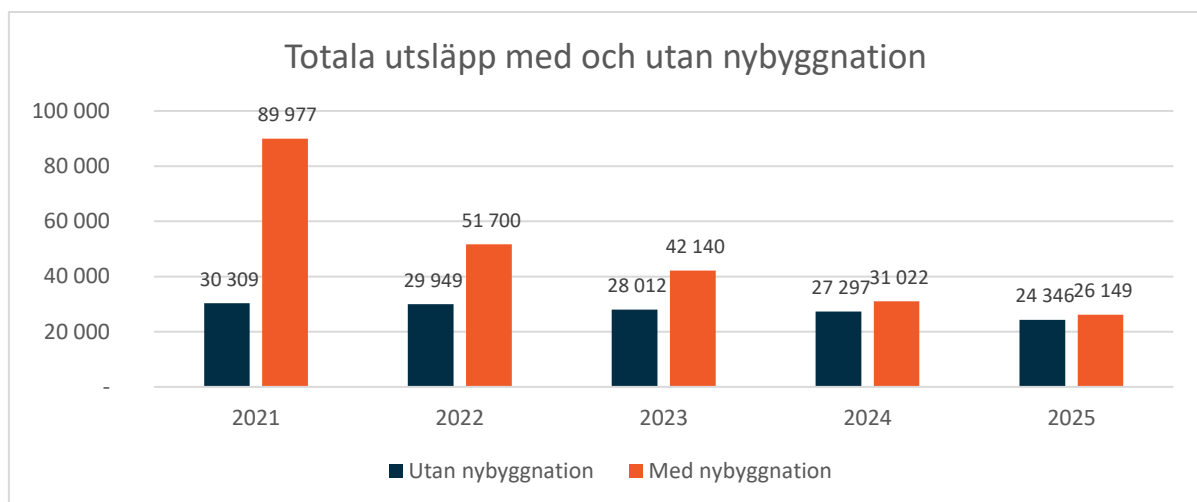
Tabell 6. Utsläpp i kategori 3.1 uppdelat på kontonamn.

Kontonamn	Utsläpp 2025 [ton CO ₂ e]	Andel av utsläpp i kategori 3.1	Utsläpp 2024 [ton CO ₂ e]	Förändring 2024 – 2025
6540 IT-tjänster teknisk supp mm	128	24%	101	27%
6550 Konsultarvoden	108	20%	105	3%
5460 Förbrukningsmaterial	78	15%	100	-22%
5480 Skyddskläder	33	6%	16	104%
6541 IT-tjänster teknisk supp EU	30	6%	24	27%
6555 Konsultarvoden IT	16	3%	13	27%
5462 Material & tjänster vidarefakt	16	3%	33	-50%
5162 Underhåll grönytor	16	3%	5	218%
5420 Programvaror, licenser mm	12	2%	13	-7%
5644 Arbetsford rep mat/reservd egn	11	2%	7	60%
6110 Kontorsmaterial	9	2%	64	-86%

Scope 3.2 – Kapitalvaror

Avser större inköp under verksamhetsåret. Denna post baseras uteslutande på kostnadsdata. Posten har minskat med 55% jämfört med föregående år, vilket förklaras av att kostnaderna för renoveringar varit betydligt lägre under 2025 än föregående år. Inför nästa års beräkningar föreslås det att utsläppsfaktorer samt fördelning av kostnadsposterna mellan kategori 3.1 och 3.2 ses över för att undvika missvisande kategorisering.

I denna kategori inkluderas även nybyggnation, som särredovisas och har minskat med cirka 50% jämfört med föregående år (från 4 316 ton CO₂e till 1 938 ton CO₂e) till följd av lägre investeringskostnader. Se figur 5 för hur resultatet skiljer sig åt mellan åren med och utan nybyggnation.



Figur 5. Skillnaderna i resultatet med och utan nybyggnation över tid.

Scope 3.3 – Energi- och bränslerelaterade utsläpp

Denna post avser utsläpp från produktion och distribution av energi och bränslen i scope 1 och 2. Utsläppen baseras på samma data som redovisas i scope 1 och 2. Utsläppen har i denna kategori minskat mellan 2025 och 2024, till följd av de åtgärder, så som bränslebyte, som genomförts.

Scope 3.4 – uppströms transporter

Denna kategori innefattar dieselloket vars tjänster Trelleborgs Hamn köper in, samt kostnadsbaserade beräkningar med kostnader från kontona 5710 *Frakter och transporter*, 5790 *Övr kost frakter och transport samt 6250 Postbefordran*. Utsläppen i denna post kvarstår på samma utsläppsnivå som föregående år.

Scope 3.5 – avfall

Denna post avser transport och hantering av uppkommit avfall hos Trelleborgs hamn. Denna post har ökat jämfört med 2024. Detta till följd av att den totala avfallsmängden har ökat. Avfallshantering inkluderar material- och energiåtervinning samt farligt avfall. Inget avfall har lämnats på deponi under verksamhetsåret 2025.

Scope 3.6 – tjänsteresor

Posten avser tjänsteresor som sker med flyg, buss, färja, bil samt hotellnätter. Utsläpp för denna kategori har minskat med 30% mellan 2024 och 2025. Den stora utsläppsminskningen ligger i en minskning av medarbetarnas tjänsteresor via flyg (sett till distans).

Scope 3.7 – pendlingsresor

Posten avser pendlingsresor som Trelleborgs Hamns anställda gör till och från arbetet. Beräkningarna bygger på antaganden från 2022 och har extrapolerats i förhållande till antal anställda 2025. De minskade utsläppen förklaras därmed via ett lägre antal heltidsanställda 2025 jämfört med basåret.

Scope 3.8 – uppströms hyrda tillgångar

Denna post omfattar hyrda och leasade tillgångar. Beräkningar bygger på kostnader från konton med nummer: 5163, 5198, 5210, 5211, 5220, 5221, 5290, 5615, 5646, 5820. Utsläppen i denna kategori har ökat under 2025, detta på grund av ökade kostnader för inköp.

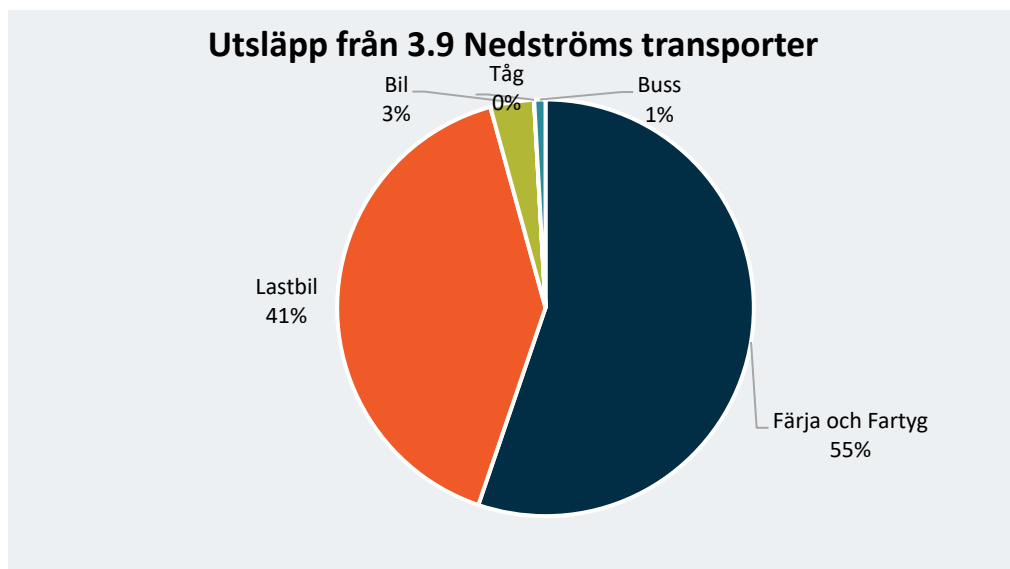
Scope 3.9 – Nedströms transporter

Nedströms transporter är den klart största utsläppsposten för Trelleborgs Hamn (vid exkludering av nybyggnation). Denna kategori innefattar samtliga transporter av fartyg och färjor, lastbilar, bilar, tåg samt bussar till Trelleborgs Hamn. Följande avgränsningar har gjorts i beräkningarna:

- Utsläppsberäkningarna för färjor baseras på en rapport som togs fram av Trivector, på uppdrag av Trelleborgs Hamn, för verksamhetsåret 2023. Rapporten bygger på uppgifter om bränsleförbrukning, antal anlöp och total tid i hamn samt skattningar av manövreringstid i hamn under en period under 2023. Resultatet från perioden har sedan skalats upp för att täcka det fullständiga året 2025.
- Beräkningarna inkluderar en halv sjömil för att omfatta fartygens in- och utfart till Trelleborgs Hamn från kommungränsen.
- För all marktransport (tåg, buss, bil och buss), har avståndet till kommungränsen antagits vara 15 km.

- Då bussar inte har särredovisats från bilar har antagandet gjorts att 5 % av alla passagerarfordon är busstransporter
- Gällande inkommande tåg (el) har antalet järnvägsvagnar använts för att beräkna transportarbete i form av tonkilometer. Det har antagits att en trailer väger 38 ton och att en trailer transporteras per vagn.
- För trailers antas 1 trailer per lastbil.
- För lastbilar antas att 80 % av trafiken är inkommande och har tankat bränsle i Europa, samt att resterande 20 % har tankat i Sverige och därmed omfattas av reduktionspliktsystemet. För Europa innebär det ett snitt om ca 10% bioinblandning (motsvarar EU-snitt med de nordiska länderna exkluderade) för 2025 och för Sverige 8% (från 23 juli 2026).

Figur 6 visar att utsläpp från färja och fartyg står för 55 % av utsläppen, följt av lastbil (41%), bil, buss och slutligen tåg.



Figur 6. Utsläpp från 3.9 Nedströms transporter uppdelat per transporttyp.

Kontaktuppgifter till 2050

För frågor angående klimatbokslutet, kontakta:

- Hanna Laursen, hanna.laursen@2050.se
- Mats Tedenvall, mats.tedenvall@2050.se