

## Effektiviteten i Trelleborgs hamn ökar transporternas fyllnadsgrad (2021)

**Hamnens bidrag till effektivare transporter sker främst genom organisation, samarbeten och tydliga tidtabeller med spelregler för alla inblandade aktörer. Genom ett aktivt arbete inom alla delar uppnås en ökad fyllnadsgrad. Arbetet med effektivisering i hamnverksamheten är ständigt pågående där förutsättningarna hela tiden förändras.**

Trelleborgs hamns verksamhet omfattar huvudsakligen passagerartrafik och godstransporter med färjor som har passagerardäck och bildäck, s.k. RoPax. Torgny Nilsson, Manager business development, beskriver hamnens ständiga arbete för effektivitet och nöjda kunder.



*Torgny Nilsson framför hamnens översikt 2025. Foto ©Trelleborgs hamn.*



*Hamnen sett från passagerarterminalens tak. Foto ©Trelleborgs hamn.*

Passagerarna reser antingen med bil eller kommer ombord gående. Godstrafiken lastas och lossas på bildäck med lastbilar, semitrailers och containers på chassin. På årsbasis hanterar Trelleborgs hamn 770 000 transportenheter med en stadig årlig tillväxt på dryga 5 procent. Godsbalansen i hamnen är ungefär 55 procent import och 45 procent export. Ungefär 130 000 transportenheter per år är icke beledsagade<sup>1</sup> och lastat och lossas med hamntruckar<sup>2</sup>.



*Hamnens bussar som skjutsar passagerare till och från färjorna. Foto ©Trelleborgs hamn.*

---

<sup>1</sup> Oftast en s.k. semitrailer som undervägstransport dras av en dragbil

<sup>2</sup> Tug master



Lossning av färja med en hamntruck som drar en semitrailer. Foto ©Trelleborgs hamn.

Två av färjorna i reguljär trafik till och från Trelleborg är utrustade med spår och lastar hela godståg med både konventionella järnvägsvagnar och vagnar för intermodala transportenheter. Den konventionella vagnslasten minskar genom Trelleborg medan volymen systemtåg som av olika anledningar måste gå via Trelleborg är stabila. Containertrafiken från Kina med tåg och via Östersjön ökar i omfattning. Idag är 12 procent av volymen intermodal järnväg till och från Trelleborg vilket var cirka 16 000 transportenheter per år 2019 med en ökad trend 2020 till omkring 30 000 transportenheter.

Färjetrafiken bedrivs av TT-Line, Stena Line samt Unity Line som också ökar sin lastkapacitet med om- och nybyggnationer där TT-Line kommer med nya färjor under 2022. De nya färjorna kommer att drivas med naturgas (LNG).

Trafik sker mellan Trelleborg och Travemünde, Rostock, Swinoujscie och Klaipeda. Trafiken till speciellt Rostock har vuxit med stor intermodal kapacitet. Järnvägstrafik i Tyskland österifrån till/från Rostock hanteras fortsatt via Maschen utanför Hamburg istället för att ledas via de nya renoverade östliga bansträckningarna via exempelvis Berlin. Även Swinoujscie har expansiva planer genom kraftiga EU-bidrag.

För att säkra balanserade transportvolymerna samarbetar Trelleborg aktivt med sina samarbetspartners varav Eskilstuna logistikpark kan nämnas, som nu utvecklats till sju tåg i veckan i båda riktningarna och drivs av TX Logistics. Även till Oslo planeras fler tåg. TT-Line har etablerat ett eget tåg till Hallsberg/Örebro med volymer till bl.a. Lidl som drivs i samarbete med företaget Kombiverkehr.

Förstärkning av anslutningstrafik såsom sjöförbindelse med skyttlar längs ostkusten och långa lastbilar (HCT) utreds. Möjligheten att använda stillastående järnvägsvagnar för transportenheter norrut till Småland och tillbaka (innan vagnarna ska tillbaka till kontinentala Europa) utreds. En sådan lösning skulle minska oanvänt vagnskapital.



*Hamnens kombiterminal där inkommande och avgående tåg lastas och lossas med en Reachstacker.  
Foto ©Trelleborgs hamn*

Genom att bedriva ett systematiskt effektivitetsarbete kan trafikens fyllnadsgrad till och från hamnen ökas. I detta fall mäts fyllnadsgrad i antal transportenheter i förhållande till tillgänglig aktuell kapacitet. Fyllnadsgraden i lastenheterna kan inte påverkas av hamnen. Den viktigaste faktorn för en hög hamneffektivitet och trafikfyllnadsgrad är att samtliga parter håller tider, enligt Torgny Nilsson. Detta gör att samtliga iblandade aktörer kan optimera sina resurser. Vidare tillhandahåller Trelleborgs hamn ”pre-storage” som innebär att transportenheter står uppställda för nästkommande sjö- eller landtransport. Denna tjänst ökar i betydelse när andelen icke beledsagade transportenheter ökar. En strukturell drivkraft bakom detta är en växande chaufförsbrist, till följd av stora pensionsavgångar de kommande åren och därtill en mycket liten återväxt av nya chaufförer.

Det som främst driver utvecklingen mot ökad fyllnadsgrad och storskaliga klimateffektiva transporter är samhällets och företagens klimatmål. Intermodala tåglösningar efterfrågas därför alltmer, vilket i sin tur leder till flaskhalsar som påvisar rådande kapacitetsbrist inom järnvägen. Ett tidigt exempel på kommande ännu större kapacitetutmaningar uppstod pga. en olycka 2019 och ett senare tillbud januari 2021 med trailer på järnvägsvagn. Danmark valde att omedelbart stoppa alla trailers på järnväg i hela landet. Senare ledde detta till krav på att trailers måste väga minst 14 ton brutto för att få transporteras på järnväg genom Danmark, vilket omgående skapade kapacitetsbrist. Detta berodde på att järnvägsfärjorna inte hade kapacitet för den tillkommande trafiken som normalt passerar genom Danmark.

Kraven på tillgång till olika bränslen i hamnen ökar med två nya stora fartyg med över 4 500 ”lanemeter” bildäck (1m) vardera som kommer att drivas med LNG. Bunkringen kommer att ske via båt för att minimera de risker som hanteringen av LNG innebär. Sammantaget förväntas antalet transportenheter som passerar hamnen öka från nuvarande 770 000 per år till ungefär 1 000 000 per år. Det innebär ytterligare ett påtagligt stort antal nya lastbilar per dag som ska passera Trelleborg och ut på det svenska vägnätet. Anslutande tågförbindelser i Sverige kommer inte att räcka till för att ta dessa ökningarna eftersom även persontågen kräver sin del av spårkapaciteten, särskilt i rusningstrafiken. Det kommer att fordras andra åtgärder för att skapa fler tåglägen, varav sänkt tågfrekvens utanför rusningstider kan vara ett exempel för att ge mer plats åt godstågen. På lång sikt måste även spårkapaciteten förstärkas med ytterligare mötesplatser. Betydelsen av ”pre-storage” av transportenheter kommer att öka för att säkra transportenheter till de avgående färjorna för en hög fyllnadsgrad. Vidare innebär det att antalet icke beledsagade transportenheter kan öka fartygens lastnings- och

lossningstider eftersom dessa kräver hantering med terminaltraktorer samt även fordrar ytterligare lastsäkring.

Visserligen bygger Polen ett modernt järnvägsnät med förbindelse till Rostock, men järnvägstransporterna måste överlag göras mer effektiva för att kunna hantera förväntad tillväxt. Nyckeln ur ett kapacitetsperspektiv och ett ekonomiskt perspektiv är att utnyttja järnvägen bättre. Kapacitetsbrist leder till flaskhalsar och stopp som sänker förtroendet för spårbundna lösningar. Vidare är det dyrt med stillastående tåg med en vagnshyra på cirka 75 euro per dag tillsammans med kostnader för lok och förare. I nuläget hänger järnvägen inte med i utvecklingen trots att det är en väsentlig del i arbetet att nå uppställda klimatmål.

Vägen framåt för att åstadkomma effektivare konventionell och intermodal järnvägstrafik i anslutning till hamnar och andra transportnoder är att:

- 1) Erbjuda tillförlitlighet
- 2) Säkra upp transportkapacitet
- 3) Bedriva en effektiv verksamhet, avseende fyllnadsgrad som i omlastning, hämtning och leverans
- 4) Säkra framdrivning med fossilfritt producerad el

Med dessa åtgärder kan hamnar och rederier med stöd av järnväg skapa klimatsmarta transportlösningar.