

2008-12-08

## Halmstad Utvecklar Logistik

Logistikkommunen Halmstad strävar efter att förbättra för företag att etablera verksamhet i Halmstad. Som ett led i detta genomförs en förstudie i samverkan med befintliga verksamheter inom näringslivet och andra aktörer med stor inverkan för logistikutvecklingen i kommunen. Rapporten är framtagen efter beställning och inriktning av Halmstads Näringslivs AB i samverkan med Region Halland som även har finansierat studien. Materialet i studien är framtaget och utarbetat genom fristående konsult, APT utbildning, utveckling, säkerhet HB. Ledorden har varit VD Näringslivsbolagets "Vad har vi?"



## INNEHÅLL

<b>1. Sammanfattning och slutsatser</b>	<b>5</b>
<b>2. Uppdraget</b>	<b>8</b>
2.1 Projektidé och titel	8
2.2 Bakgrund	8
2.3 Målgrupp/Slutanvändare	8
2.4 Syfte och mål	8
2.5 Genomförande/Metod	9
2.6 Förväntade Resultat och Uppföljning	10
2.7 Resultatspridning	10
<b>3. Utredning</b>	<b>11</b>
3.1 Inledning	11
3.2 Vissa begrepp	12
3.3 Utvecklingen fram till nu; Infrastruktur i Halmstad kommun ur ett logistikperspektiv	13
3.3.1 Vägar	13
3.3.2 Järnvägar	15
3.3.3 Flygfält	17
3.3.4 Hamn	18
3.3.5 Industriområden	19
3.3.6 Befintliga företag/arbetsgivare i Halmstad kommun	22
3.3.7 Logistikföretag och logistikberoende företag	25
3.3.8 Telekommunikationer	27
3.3.9 Miljöpåverkan	27
3.4 Myndigheter och Utbildning	28
3.4.1 Halmstads kommun	28
3.4.2 Region Halland	33
3.4.3 Länsstyrelsen i Hallands län	34
3.4.4 Vägverket	35
3.4.5 Banverket	36
3.4.6 Tullverket	37
3.4.7 Luftfartsstyrelsen	38
3.4.8 Högskolan i Halmstad	38

3.4.9 Gymnasieutbildningar med logistikinriktning	40
<b>3.5 Företagsbesök</b>	<b>41</b>
3.5.1 Stena Recycling AB	41
3.5.2 Dormer Tools	42
3.5.3 Albany International	44
3.5.4 Green Cargo	45
3.5.5 GN Transport i Halmstad AB	46
3.5.6 Axfood	48
3.5.7 Servera	48
3.5.8 DHL Express	50
3.5.9 HMS Networks	51
3.5.10 Sveriges Åkeriföretag	52
3.5.11 Heléns	54
3.5.12 Retlog AB	55
3.5.13 IKEA	57
3.5.14 H & M	59
<b>3.6 Besök andra hamnar</b>	<b>59</b>
3.6.1 Helsingborgs hamn	59
3.6.2 Karlshamns hamn	61
3.6.3 Århus hamn	63
<b>4. Strategiska faktorer för framtiden</b>	<b>67</b>
<b>5. SWOT-analys</b>	<b>68</b>
5.1 Styrkor	68
5.2 Svagheter	68
5.3 Möjligheter	69
5.4 Hot	70
<b>6. Referenser och kontakter</b>	<b>71</b>
6.1 Referenser	71
6.2 Företag och personer som kontaktats	72
<b>Bilagor</b>	<b>74</b>

**Bilagor**

1. Vikt i 1000 ton transporterat gods fördelade på väg och län
2. Statistik passagerare och fraktgods per flygplats
3. Trafikflöden vid och runt Halmstad
4. Företag med fler än 100 anställda i Halmstad kommun
5. Hamnar - jämförelsetal
6. Industriområden Halmstad – jämförelsetal
7. Artikel från Sydsvenskan 2008-08-04 (trimodalitet i Malmö hamn)
8. Bilder

# 1. Sammanfattning och slutsatser

Samtliga företag som har kontaktats har varit mycket positiva och tillmötesgående. De har alla en uttalad positiv syn på Halmstad som värdkommun och har genomgående ställt upp på intervjuer med högsta ledningen. Även om det inte har varit en direkt frågeställning förefaller samtliga vara intresserade av att vara delaktiga i en fortsättning och utveckling av näringslivet i Halmstad.

Halmstad har ett väl utvecklat nät av vägar och järnvägar med förbindelser i alla riktningar. Till detta även hamn och flygplats varför alla logistiska grundbehov kan uppfyllas. Flera företag anger att detta är ett starkt bidragande motiv till att förlägga verksamhet till Halmstad.

Trafikbilden inom Halmstad är däremot besvärlig och kommer att bli alltmer besvärlig om ingen åtgärd vidtages. Flera verksamheter är beroende av att såväl södra infarten som norra länken byggs ut för sin fortlevnad. I diskussioner med kommunen har dessa anslutningar framförts som starka önskemål från flera företag och då särskilt Södra infarten.

Halmstad har över 6000 företag varav cirka 500 har tio anställda eller fler. Inom det som avser logistik i denna förstudie kan följande klusterbildningar skönjas:

- Hamnen är en klusterbildning inom alla logistiknäringar
- Transport kluster i Vilhelmsfält
- Grossist kluster kan skönjas i såväl Vilhelmsfält, Larsfrid som Söndrum/Flygstaden
- Tillverkande företag i störst omfattning i Söndrum/Flygstaden följt av Larsfrid
- Återvinningskluster i Kistinge
- Ansats till klusterbildning för tung industri och större transport/grossist företag i Kistinge/Villmanstrand/Trönninge

Huvuddelen av tillfrågade företag i Halmstad efterfrågar bättre möjligheter till arbetspendling från orterna längs Västkustbanan, främst sträckan Varberg – Ängelholm, för att öka rekryteringsmöjligheterna. Därför är det viktigt att Hallandstrafiken kommer igång med den trafik som möjliggjordes genom regeringsbeslut i december 2007. För detta finns även stöd i "Slutrapport Halland kollektivtrafikstrategi". Härutöver efterfrågas även fler och bättre förbindelser med Kastrup, främst kvällstid. Det i Halmstad planerade resecentrum löser del av problemen för smidigare arbetspendling.

Ett par av de större företagen i Halmstad anger att de i större utsträckning skulle använda hamnen om dess kapacitet vad gäller djup och trafik utökas.

År 2007 transporterades 430,5 miljoner ton gods i inrikes trafik, varav 353 miljoner ton med lastbil (järnväg 40,6 och sjöfart 12,6 milj. ton). 82 % av allt inrikes gods transporterades således med lastbil. Cirka 80 % av dessa lastbilstransporter är kortare än 30 mil och sker oftast inom tätbebyggt område där alternativa transportsätt saknas.

Tillfrågade transportföretag anger att de i större omfattning skulle övergå till kombitrafik om en kombiterminal uppförs. Kombiterminalen kan med fördel byggas i hamnen men kräver då att den är tillgänglig dygnet runt och för alla vilket kan vara i strid med gällande säkerhetsbestämmelser för Europas hamnar.

Banverket som äger huvuddelen av spåren i Halmstadsområdet, undantaget hamnen är mycket positiva till en kombiterminal i Halmstad men påpekar att den måste ha tillräckligt stora volymer så att investeringen blir lönsam. Rangerbangården har spår och yta som är lämpliga för utbyggnad av en kombiterminal. Mark finns även i detaljplan avdelad för ändamålet utefter järnvägsspåret i Villmanstrand mot Kistinge industriområde.

Entreprenörsregionen har i en kvalitativ stråkstudie avseende Halmstad – Nässjö banan tydliggjort att förbättringar av järnvägsstråket Nässjö/Jönköping – Värnamo – Halmstad har stor framtida betydelse genom att ge möjlighet till avlastning och alternativ transportväg för gods i det nationella järnvägssystemet och möjligheter till hantering av företagens godsströmmar inom regionen. Vidare till en betydligt ökad dagspendling i regionen för arbete och studier som bidrar till en differentierad arbetsmarknad. Studien fastställer även att i ett längre perspektiv ger förbättringarna i samspel mellan regionala och nationella trafiksystem att gods-transporterna i stråket effektiviseras, vilket innebär att storregionens produktions- och exportvärden blir långsiktigt konkurrenskraftiga.

Även en systemanalys som genomförts i Region Halland regi påvisar att behovet av utbyggd kollektivtrafik är nödvändig. Analysen påpekar även betydelsen av utbyggnad av Västkustbanans hela sträckning till dubbelspår. Enligt Banverket kan denna utbyggnad vara klar tidigast år 2015 om beslut fattas under 2008.

Med fler anlöp till Halmstads hamn kan bland andra grossistverksamheten utökas i Halmstad vilket även kan skapa behov av kringtjänster som kan bestå i att ombesörja hela kedjan från lossning över transport till lagring.

Vid diskussioner med importörer av varor framkommer att transporterna till de olika marknaderna sker med oceangående fartyg som kräver tillräckligt stora hamnar med erforderligt djup där det i dagsläget endast är Göteborg av de svenska hamnarna som i någon utsträckning har kapacitet i det avseendet.

Huvuddelen av godset kommer dock till någon av de stora hamnarna i Europa och transporteras vidare med feederfartyg till feederhamnar. Importörerna söker alltid de lämpligaste transportsätten där kostnaderna är en viktig faktor men där även övrig logistik som tillräckligt stor hamn, infrastruktur med mark, byggnader och färdig kombiterminal är minst lika viktiga faktorer. "De hamnarna kan utgöra ett alternativ till Göteborg. Särskilt om Göteborg blir för trångt."

Århus hamn med en stor containertrafik och ambitionen att bli det ledande containernavet i Norden har två stora aktörer med varsin terminal för omlastning i hamnen. Det förefaller vara en framgångsfaktor att det är privata aktörer som svarar för denna del av ruljansen. Hamnens ledning har även känslan av att AP Möller satsar mer på Århus än på Göteborg. Med den uttalade ambitionen och med kapacitet att ta emot oceanfartyg finns utrymme för närbelägna mindre hamnar att bli feederhamn till Århus hamn.

Retlog etablering i Halmstad för mottagning av allt gods till Biltema har inneburit att underlag för en fast feederförbindelse har upprättats en gång per vecka. Ytterligare utveckling av större godsmottagare kan innebära att Halmstad hamn får underlag för fler eller större fasta färjor. Retlog etablering i Halmstad kan även ses som ett genombrott för hamnen med en stor aktör med en uttalad ambition att förlägga all sin verksamhet till Halmstad. För Halmstads Hamn och Stuveri AB har etableringen även inneburit ett genombrott på containersidan med en mycket stor volymökning av mottagna containers (TEU). Halmstads Hamn och Stuveri AB ansvarar även för transporten av containers från kaj in till centrallagren vilket från Retlog uppfattas som "mycket professionellt och uppskattat genomförande" vilket kan bana väg för liknande lösningar med andra aktörer/godsmottagare.

## **2. Uppdraget**

### **2.1 Projekttid och titel**

Förstudie för Halmstad Näringslivsbolag AB för att öka möjligheterna för företag att etablera sig i Halmstad. Studien syftar till att främst belysa de logistiska förutsättningarna.

Förstudien påbörjas under april 2008 och avslutas före årsskiftet 2008/2009.

Halmstad Utvecklar Logistik, HUL.

### **2.2 Bakgrund**

Halmstad kommun och dess Näringslivsbolag har sedan en tid tillbaka använt begreppet Logistikkommun Halmstad och önskar därför med denna studie se över bakgrund och möjliga utvecklingspotentialer för att leva upp till begreppet. Studien kommer även se över förutsättningarna för företag att etablera sig i kommunen där en analys av dessa förutsättningar genomföres genom intervjuer med såväl i kommunen etablerade företag som med företag med verksamhet i annan kommun.

Halmstads geografiska läge med de transporttekniska förutsättningar som råder har stora möjligheter att öka tillväxten vilket även kan påvisas med denna studie.

### **2.3 Målgrupp/Slutanvändare**

Målgrupp för projektet utgörs av kommunerna inom Region Halland men främst Halmstad kommun och dess Näringslivsbolag. Med förstudien som grund finns förutsättningar för kommunen att gå vidare mot det privata näringslivet inom branschkluster och ge dessa bättre informationer om samverkan och förutsättningar för etablering inom kommunen. Även företag som samverkar med logistikföretagen kan vara aktuella som målgrupp.

Ytterligare målgrupper, om förstudien så påvisar, kan vara samverkan med godsmottagare inom länet eller med Göteborgs och Århus hamnar som är i behov av avlastning och då använda länets hamnar som satellithamnar. Klimatsmarta lösningar skall alltid eftersträvas.

### **2.4 Syfte och mål**

Projektets syfte är att analysera Halmstads kommun befintliga infrastruktur inom logistik. Detta görs genom att beskriva befintliga kommunikationer, vägar, järnväg, hamn, flyg, industriområden och dess nyttjande samt etablering av logistikverksamheter med en ansats av att utgöra underlag för klusterbildningar.

Syftet med projektet är även att, efter analys av läget, i ett senare skede skapa möjligheter att utveckla kommunens logistik för företag som kan erbjudas etablera verksamheter i Halmstad eller inom länet i samverkan med Halmstads kommun.

För detta krävs också att en bild skapas av de logistikföretag som idag finns etablerade inom kommunen, det stöd de erbjuds av kommunen, kontaktytor och önskemål samt deras behov, möjligheter och förutsättningar för utveckling.

Studien skall även ge underlag för en fortsättning i ett vidare perspektiv där utveckling av logistikkluster skapar förutsättningar för att främja utvecklingen av andra företag eller nya företag eller som kan stärka sambanden mellan logistik och annan verksamhet. Syftet med klusterbildningar är att skapa fler arbetstillfällen, utveckla kompetenser, tillföra ny kunskap och gemensamt möta framtida utvecklingsbehov vilket även tilldrar sig intresse för utveckling med möjligheter till forskning inom området. I Halmstad finns redan högskola vilken inom flera områden specialiserats mot innovativ teknik och logistiska lösningar varför samband logistikkluster – forskning - teknisk utveckling – energieffektivisering – nya logistiklösningar (såsom kombiterminaler) – alternativ energianvändning m.m. kan utvecklas gemensamt mellan företag och akademi.

Förstudien ska ha som ansats att ge underlag för ett sådant fortsatt projekt och se på möjligheterna att ligga som underlag för en kommande strukturfondsansökan med en sådan inriktning, där helhetsperspektivet och samverkansmöjligheterna i vidare mening utreds.

Projektet skall leverera en förstudie som belyser kommunens nuvarande läge och logistiska förutsättningar för företags etablering i Halmstad och förslag på förändringar, strategiska och operativa för att stärka denna bild.

Förstudien ska också studera klusterperspektivet i syfte att ge underlag för ett kommande projekt kring samverkan mellan företag och mellan företag och akademi för företags- och logistikutveckling.

## **2.5 Genomförande/Metod**

Projektet skall bedrivas som en förstudie där empiriska undersökningar kommer att genomföras inom områdena infrastruktur, sysselsättning, utbildning – forskning, myndigheter och nätverk. De viktigaste faktorerna för logistik i detta sammanhang utgörs dock av transporter och de med dessa kopplade aktiviteterna som speditors- och lastbilscentraler, godsterminaler, lagerverksamhet och varuproducenter.

Förstudien kommer även att, i intervjuform med berörda parter, försöka utkristallisera de strategiska faktorerna för framtiden där fokus kan komma att inriktas mot klimatsmarta lösningar.

Utöver att föregripa studien kan t ex lösningar som samverkar mellan olika transportslag utvecklas och föreslås.

## **2.6 Förväntade Resultat och Uppföljning**

Förutom de rent logistiska kluster som skall beskrivas skall även en möjlig utveckling mot samverkan med andra verksamheter studeras. Med de logistiska förutsättningarna som grund skall studien förbereda för att i ett senare skede samverka med andra områden som hållbar miljöutveckling och teknikutvecklande verksamheter. I ett längre perspektiv skall förstudien även syfta mot att miljöpåverkande logistiska verksamheter skall ges förutsättningar och möjligheter för ökad användning av mindre miljöpåverkande transportsätt. Exempel på detta kan vara ökat nyttjande av sjötransporter till oceanhamnar för omlastning till feederhamnar, t ex Halmstad och Varberg, för fortsatt transport med järnväg till kombiterminal eller omlastningsterminal för att slutligen bli landsvägsbunden transport den sista delen.

Den viktigaste aspekten i ett längre perspektiv är att se helheter och samverkande möjligheter mellan logistik – transporter – teknisk utveckling – hållbar miljöutveckling.

Ingen särskild utvärdering kommer att ske. Däremot kommer förstudien troligen att leda till ett antal förslag till fortsättning och förslag till inriktning och framtida satsningar vilka i sig är en utvärdering av förstudien. Förstudien skall skriftligt slutrapporteras till Region Halland senast två månader efter projektslut.

## **2.7 Resultatspridning**

Delges genom muntlig presentation/redovisning till Halmstads Näringslivsbolag och övriga näringslivsbolag i Halland om intresse finns samt till Region Halland. De företag och organisationer som studien påvisar kan ha ett intresse av resultatet kommer även att kontaktas för att delges information. Exempelvis kan det vara frågor som rör etablering av verksamhet till Halmstad eller annan kommun i Halland eller samverkan inom samma områden. Om studien även påvisar att samarbete över nationsgränserna, och då främst med Danmark och Norge, är gynnsam eller utvecklande inom förstudiens områden kan även dessa länder bli aktuella för delgivning av resultatet.

## **3. Utredning**

### **3.1 Inledning**

Vilket är Halmstads kommun varumärke, vilken bild vill man ge av kommunen?

#### **Vision Halmstad 2020**

Halmstads kommun vision bygger på en välkänd och inarbetad beskrivning av Halmstad, nämligen Halmstad - staden med tre hjärtan. Varje hjärta står för något som Halmstad ska vara eller sträva mot i framtiden.

#### **Halmstad – Hemstaden**

Vi är en kommun där människor möts - med trygghet, respekt och kärlek.

#### **Halmstad - Kunskapsstaden**

Vi bygger en stad där människor växer - genom utbildning, företagsamhet och nytänkande.

#### **Halmstad - Upplevelsestaden**

Vi skapar en atmosfär som ger livslust - genom aktivitet, gemenskap och livskvalitet.

Visionen antogs av kommunfullmäktige den 23 mars 2006.

#### **Värdegrund Halmstad 2020**

Vår vision om Halmstad 2020 bygger på demokratiska värden. Alla Halmstadsbor ska ha möjligheten till delaktighet och inflytande i de demokratiska processerna.

I Halmstad har alla människor lika värde och vår gemenskaps kännetecken är ömsesidig respekt. Alla medborgare som möter kommunens verksamhet ska känna att de har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter.

Halmstads kommun utveckling ska vara långsiktigt hållbar. Detta innebär att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

#### **Halmstads kommun övergripande mål**

Behovet av mark – för bostäder, näringsverksamhet och offentlig service - ska vara långsiktigt säkrat genom framsynta och strategiska förvärv i hela kommunen.

### **Näringsliv och arbetsmarknad**

Halmstad ska vara ett naturligt centrum för det regionala näringslivets utveckling och tillväxt. Högskolans potential ska användas.

Halmstad skall kännetecknas av en positiv och uppmuntrande attityd till företagande. Kommun och näringsliv ska arbeta tillsammans.

Halmstad ska aktivt bekämpa utanförskap och arbetslöshet. Arbetslinjen ska råda och den enskilde stödjäs för att kunna delta i arbetslivet.

## **3.2 Vissa begrepp**

### **Samlad syn på klusterperspektivet**

Oftast används begreppet kluster i betydelsen en bransch som är överrepresenterad i en region, d v s andelen sysselsatta inom branschen är betydligt högre i regionen än den är i hela riket. Klusterbegreppet förekommer dock i andra sammanhang med en delvis annan betydelse. Begrepp som är nära relaterade till klusterbegreppet är industriella nätverk och industriella system.

I klusterbegreppet finns såväl ett vertikalt som ett horisontellt perspektiv. I det vertikala ingår hela produktionskedjan, från råvara till slutkonsument, med kombinationer av företag från olika branscher. Det horisontella perspektivet innefattar konkurrerande företag i samma bransch.

Gemensamt för dessa begrepp är att de framför allt fokuserar på beroendeförhållanden mellan olika aktörer/företag samt att det avser aktörer/företag som är geografiskt samlade.

Förutsättningarna för att ett geografiskt avgränsat kluster uppstår är att samlokalisering av företag medför fördelar i form av en effektivare produktion av varor eller tjänster. Fördelen kan avse samlokalisering av företag inom samma bransch, men också av företag inom olika branscher. Tänkbara förklaringar till klusterbildningar är:

- Storleken på ett företags hemmamarknad.
- Vinster genom en gemensam arbetsmarknad mm.
- Närhet till underleverantörer/köpare.
- De geografiska och infrastrukturella förutsättningarna.

**Kombiterminal**<sup>1</sup> är en terminal där modulariserade lastbärare byter transportsätt. Sådana transporter kallas intermodala.

---

<sup>1</sup> Källa: Wikipedia 2008 års svenska utgåva

Vanligen avses med kombiterminal en speciell järnvägsstation där omlastning av containers, växelflak, semitrailers eller hela lastbilar lastas om mellan järnvägs-vagnar och lastbilar.

År 2008 fanns större kombiterminaler i bl.a. Göteborg, Hallsberg, Malmö, Stockholm och Älmhult. De karakteriseras av att flera godståg destineras till kombi-terminalerna. Ofta med två spår med en bred omlastningsyta emellan, där dels lastbärarna kan mellanlagras och dels lastbilar kan köra in.

Ibland användes även kombiterminal för en järnvägsstation i anslutning till en containerhamn. Sådana fanns 2008 bl.a. i Göteborg, Oxelösund, Stockholm, Trelleborg och Varberg.

Det finns även mindre "intermodala omlastningsplatser" bestående av ett enkelt stickspår där en lastbilsförare kan lasta/lossa själv. 2008 fanns 40 sådana men de förväntas bli minst 100 för att med nya kunder öka marknadsandelen

### **3.3 Utvecklingen fram till nu; Infrastruktur i Halmstad kommun ur ett logistikperspektiv**

#### **3.3.1 Vägar**

##### **Anslutningar till/från Halmstad**

Vägnätet i anslutning till Halmstad domineras av den nord/sydgående E6/E20. I nordöstlig riktning leder riksväg 26 längs Nissans dalgång mot Smålandsstenar, Gislaved och Jönköping, där den ansluter till riksväg 40 strax väster om Jönköping.

I östlig riktning leder riksväg 25 mot Ljungby där den korsar E 4, för att fortsätta i östlig riktning via Växjö till Kalmar.

I sydostlig riktning leder riksväg 24, som ansluter till E6/E20 vid Laholm, via Örkelljunga till Hässleholm, där vidare anslutning sker till riksväg 21 mot Kristianstad och E22 mot Karlskrona.

E6/E20 ingår i det transeuropeiska vägnätet, riksväg 25 och riksväg 26 ingår i det s.k. nationella stamvägnätet, medan riksväg 24 betraktas som riksväg i regional plan.

E6 förbinder södra Sverige med Göteborgs- och Osloregionerna och har motorvägsstandard hela vägsträckningen genom Halland liksom söderut till anslutningarna via bron till Själland och färjeförbindelserna. Trafiken uppgår till mellan 13 000 och 110 000 fordon per dygn.

Riksväg 26 är en viktig förbindelse mellan södra Halland och det nordgående vägstråket E4 vid Jönköping, samt förbinder Jönköpingsregionen med Skaraborg och Värmland. Trafiken uppgår till mellan 2 400 och 8 000 fordon per dygn.

Riksväg 25 är en viktig tvärförbindelse mellan vägarna E6, E4 och E22 i södra Sverige. Trafiken uppgår till mellan 2 000 och 16 000 fordon per dygn.

Riksväg 24 är tvåfilig riksväg.

Vägarnas utnyttjande för godstrafik framgår av bilaga 1.

Enligt den nationella planen för vägtransportsystemet 2004 – 2015<sup>2</sup> skall vägnätet under planperioden utvecklas enligt följande:

- På E6 kommer de återstående 69 km ges standard som motorväg eller motortrafikled.
- På riksväg 25 kommer totalt ca 50 km vara mötteseparerad på sträckningen Halmstad – Växjö och 60 km på sträckan Växjö - Kalmar.
- På riksväg 26 mellan Halmstad och Jönköping kommer totalt ca 50 km vara mötteseparerad.

För riksväg 24 finns inte redovisat några investeringar/prioriteringar under planperioden vare sig i den nationella planen eller i "Länstransportplan 2004-2015 för Hallands län"

Avstånd från Halmstad till:

Oslo	460 km
Stockholm	500 km
Göteborg	140 km
Malmö	130 km
Kalmar	240 km
Jönköping	160 km

### **Det lokala vägnätet i Halmstad**

Trafik till/från Halmstad via E6 kanaliseras till de tre platser där infartsvägar till Halmstad korsar E6, nämligen Laholmsvägen (väg 117), Växjövägen (väg 25) och Norra infarten (väg 26). Ytterligare norrut längs E6 finns en avfart söder om Kvibille (exit 46). Trafikintensiteten avseende tung trafik redovisas i bilaga 3.

---

<sup>2</sup> Källa: Vägverkets publikation 2004:93.

Strukturen på det lokala vägnätet gör det möjligt för godstransporter att nå samtliga industrietableringar i Halmstad. Det anses dock som besvärande att transporterna måste passera de centrum för att nå vissa av industriområdena som hamnen och Söndrum/Flygstaden. Även avfarten till väg 117 anses som besvärlig av de som verkar i kommunens södra industriområden.

Halmstad kommun har sedan 1990 haft planer på att bygga en "Södra infart". Enligt nuvarande planeringsläge avses den från ny trafikplats söder om Eurostop på E6 inledningsvis gå parallellt med Västkustbanan därefter ledas under densamma omedelbart sydost om Rangerbangården till Stålverksgatan. I ett senare skede finns även planer att knyta ihop södra infarten med "Hamnleden" som knyts samman med kustvägen via Slottsjordsvägen i trakten av Slottsjorden/Alet väster om Nissan. En sådan utbyggnad skulle knyta samman för Halmstad viktig infrastruktur samt minska trafikintensiteten i Halmstads centrala delar och på Laholmsvägen. Detaljplan för södra infarten finns utställd 2008-08-27 – 10-10. Definitiv tidplan för att realisera projektet finns inte klarlagd.

### 3.3.2 Järnvägar<sup>3</sup>

Järnvägsnätet till/från Halmstad domineras av Västkustbanan som ingår i det transeuropeiska järnvägsnätet.

I nordostlig riktning sträcker sig HNJ-banan (Halmstad – Nässjö). I Värnamo finns möjlighet att ansluta till kust till kust banan. Hyltebruk ansluts till banan via ett stickspår från Torup.

I sydostlig riktning sträcker sig Markarydsbanan till Hässleholm. I Hässleholm ansluter Markarydsbanan till Blekinge kustbana och till Södra stambanan. Markarydsbanan är elektrifierad, är utrustad med ATC och har ett fjärrstyrt trafikeringssystem.

Västkustbanan har under en följd av år haft hög prioritet och större delen av banan har dubbla spår. Ingen har väl undgått att nås av informationen om de problem som är förknippade med att uppnå dubbelt spår längs hela Västkustbanan genom Halland – främst tunneln genom Hallandsåsen. Nuvarande planer anger att tunneln skall tas i trafik 2012, vilket kommer att innebära att trafikkapaciteten ökas från nuvarande 4 tåg/tim till 24 tåg/tim och en fördubbling av möjlig godsvikt. Detta sker till en kostnad av 7,3 miljarder kr i 2003 års penningvärde.

Fredagen den 13 juni 2008 invigdes 13 km dubbelspårig järnväg vid Falkenberg till en byggkostnad av 1,2 miljarder kr. Regeringens tillåtlighetsprövning pågår för

---

<sup>3</sup> Om inget annat anges är källan "Godsflöden i Halland, 2007-02-20"

utbyggnad av dubbelspår Hamra – Varberg, som bland annat innebär en tunnel under staden, med byggstart 2010 – 2015<sup>4</sup>.

HNJ-banan är enkelspårig och ej elektrifierad. Den är utrustad med ATC<sup>5</sup> men saknar ett fjärrstyrt trafikeringsystem. Godstransporter går huvudsakligen mellan Halmstad och Hyltebruk. Under planeringsperioden 2004-2015 har Banverket avsatt 145 - 250 milj. kr för underhåll av spåren. Planer för elektrifiering finns inte antydda före 2015. Banverket prognos för godstransporttrafikeringen inför 2020 är 4 godståg/dygn och 1,0 milj. ton/år, vilket innebär en obetydlig ökning av transportvikten och en något minskad frekvens godståg/dygn jämfört med nuvarande<sup>6</sup>.

Enligt Banverket<sup>7</sup> är trafiken på sträckan Landeryd – Nässjö svagt samhälls-ekonomiskt motiverad. Banan bör utredas mer detaljerat och ökade drift- och utbytesnivåer bör övervägas.

Markarydsbanan trafikeras i dag av cirka 10 godståg/dygn. När tunneln genom Hallandsåsen är klar kommer merparten av denna trafik passera där. I nuvarande planeringsperiod (2004 -2015) har Banverket avsatt 65 – 100 milj. kr för underhåll av spåren. Inför 2020 är banverkets prognos 2 godståg/dygn på linjen, vilket är 1/5 av nuvarande trafikintensitet.

Halmstad järnvägsstation utnyttjas för godstrafik av fyra större aktörer, Green Cargo, Vida Wood, Stena Recycling och Hylte bruk AB.

Green Cargo lastar/lossar cirka 4000 järnvägsvagnar/månad med en last på cirka 50 ton/vagn. Verksamheten pågår under veckans sju dagar och personalstyrkan är 15 personer. Enligt den lokale arbetsledaren på platsen finns det en efterfrågan på godstransporter via järnväg som inte går att möta på grund av underdimensionerad infrastruktur vad gäller spårsystemet. En kombiterminal med god spårkapacitet kan vara en del av lösningen på detta problem.

Vida Wood kör två tåg per vecka med 30 vagnar i varje tåg. Varje vagn är lastad med ca 50 m<sup>3</sup> sågverksprodukter.

Stora Enso/Hylte Bruk AB fraktar ca 550 000 ton/år via järnväg vilket motsvarar ca 750 järnvägsvagnar/månad.

Stena Recycling, se kap 3.4.1

---

<sup>4</sup> Källa: Banverket

<sup>5</sup> Automatisk tågkontroll.

<sup>6</sup> Källa: Banverket

<sup>7</sup> Översyn av det lågtrafikerade järnvägsnätets framtid, Banverket 2008-05-30.

### 3.3.3 Flygfält

Halmstad City Airport är en f.d. militär flygplats och ägs av Halmstads kommun sedan 2001. Vid denna tidpunkt tecknades ett 10-årigt avtal med dåvarande Luftfartsverket om ansvaret för flygplatsens drift. Sedan 2006-01-01 driver Halmstads Flygplats AB flygplatsen helt i egen regi

Rullbanan är 2261 m lång, 40 m bred och belagd med asfalt. Den har referenskod 3C (1200 – 1800 m rel. längd, tillåter flygplan med upp till 36 m vingspann och 9 m hjulbas) och PCN<sup>8</sup> 45 F/C/X/T. Flygplatsen kan användas för kontinuerlig flygtrafik med flygplan vars ACN<sup>9</sup> är lägre än 45. Flygtrafikledningen bedrivs av Luftfartsverket/ANS.

På flygplatsen opererar Skyways med dagliga avgångar till Stockholm/Arlanda med, cirka sju avgångar per dag under vardagar, två på lördagar samt tre avgångar på söndagar. Antalet avgångar varierar dock under året. Eftersom flygplanen alltid *overnattar* i Halmstad ger det lika många ankomster per dag. Trafiken nedgår något under juli och december.

Fritidsresor, Vingresor och Apollo bedriver intermittent chartertrafik från flygplatsen under delar av året.

Flygplatsen används även för militära ändamål, dels för flygtransport av personal och förnödenheter och dels för leveranstransporter av krigsflygplan som används i utbildningen vid Försvarets tekniska skola.

Fraktflyget är av ringa omfattning.

En sammanfattande bild av trafikinhållet på flygplatsen framgår av bilaga 2.

På flygplatsen finns också klubbar för motorflyg, segelflyg och fallskärms-hoppning.

Halmstad City Airport har ingen laga kraft vunnen prövning enligt miljöskyddslagen eller miljöbalken. Processen är inledd men Miljööverdomstolens utslag har överklagats av Halmstad flygplats AB och har av den anledningen inte vunnit laga kraft.

I det domslut som finns så här långt ges tillstånd för högst 15 900 flygrörelser per år i civil luftfart, varav högst 9 900 rörelser avser lätta flygplan. Tillstånd ges dess-utom för högst 1 200 flygrörelser i militär luftfart varav högst 150 rörelser med stridsflygplan.

---

<sup>8</sup> Pavement Classification Number. För närmare förklaring se ICAO, Annex 14

<sup>9</sup> Aircraft Classification Number. För närmare förklaring se ICAO, Annex 14.

Miljödomstolen ger också klartecken för att kommunägda Halmstad flygplats AB får bredda rullbanan, bredda den civila taxibanan, anlägga en ny terminalbyggnad med passagerarterminal, brandstation, uppställningsplatser, parkering och anslutningsvägar.

Tillståndet omfattar även ett nytt fältgarage, ny hangar samt att flygklubbarnas lokaler flyttas till norra delen av banan.

Inte minst ställs flera villkor för högsta tillåtna bullernivåer i angränsande bostads- vård- och skolbyggnader. Antalet högsta tillåtna störningar nattetid regleras också. Uppfylls inte villkoren tvingas Halmstads flygplats AB och ytterst kommunen att vidta olika bullerdämpande åtgärder på bostadshus och andra fastigheter.

### **3.3.4 Hamn**

Halmstads Hamn och Stuveri AB ägs från 1 januari 2009 i sin helhet av Halmstads kommun. Hamnen är en fullservicehamn där hamnen och stuveriet är integrerad i samma organisation.

Hamnen har 3 km kaj med ned till 12 m vattendjup, krankapacitet upp till 102 ton, 4 ro-ro ramper och stora lagerutrymmen nära kajer.

Nissankajen är avsedd för torrbulk, framför allt råmaterial till glasproduktion och sågade trävaror.

Östra hamnen har pappersterminal, maltfabrik och sågade trävaror.

Oljehamnen kan lossa fartyg upp till 215 m och har en nyinstallerad oljeledning.

Kattegatthamnen har en container och ro-ro terminal.

Oceanhamnen betjänar oceangående fartyg med bulklast. Omfattande lagringsytor finns tillgängliga samt en nybyggd automatisk siloanläggning.

I hamnen finns flera logistikaktörer lokaliserade såsom Franck & Tobiesen, AB Th. Schele, Forestwood, K-Line och Lindholm Shipping. Biltema har nyligen etablerat sitt centrallager i hamnen.

Expansionsmöjligheterna bedöms som goda. Ca 15 ha yta<sup>10</sup> finns tillgängligt i närheten av kajer där industri och/eller logistikföretag har möjlighet att etablera sig.

Halmstad hamn ligger, mätt i vikt lastat/lossat gods, på fjortonde plats bland Sveriges hamnar. Under 2007 lastades/lossades totalt 2 833 000 ton gods i Halmstad hamn. 942 000 ton lossades från utrikes ort och 1 342 000 ton lastades

---

<sup>10</sup> Källa: Förste Exploateringsingenjör Tommy Andersson, Hst kommun Fastighetskontor

till utrikes ort. 457 000 ton lossades från inrikes ort och 143 000 ton lastades till inrikes ort<sup>11</sup>.

Skogsprodukter är det största varuslaget där papper från Stora Enso i Hyltebruk samt trävaror från småländska sågverk har en dominerande ställning. Därutöver är det främst bulk i form av spannmål, olja och stålprodukter<sup>12</sup>.

I hamnen har investeringar i en ny container- och ro-ro terminal gjorts. Planer finns att bygga nya järnvägspår till hamnen samt en kombiterminal i hamnområdet där det skapas ytterligare möjligheter att växla transportsätt mellan tåg, bil och fartyg.

Möte med VD Birgitta Johansson 2008-07-02 som inleder med att Biltema var en drömkund när de etablerade sin verksamhet i Halmstads hamn. En *modern kund* med unika lösningar, där containern kommer direkt in till centrallagret i hamnen via hamnbolagets försorg, packas om och direkt ut till butikerna. VD anger vidare att Halmstads hamn var Sveriges första miljöklassade hamn. Att nästa stora projekt är att få till en ny djuphamn och full utbyggnad av hamnspåret till alla kajer. Därefter i prioriteringen är att södra infarten byggs ut för smidigare förbindelse med E 6.

En möjlig utökning av verksamheten kan vara att få till stånd ett samarbete med Rostock med fast trailerfärja Halmstad – Rostock cirka tre gånger per vecka. En annan utvecklingsmöjlighet ligger i att varuägarna förlägger sin containertrafik till Halmstad där varuägare och rederier kan mötas. Vidare anser Birgitta att en logistisk Knutpunkt Halmstad borde förläggas till hamnen eller dess närområde och att entreprenörsregionens kommuner skulle kunna vara möjliga potentialer. Containertrafiken är den störst växande godsmängden där fartyget är det billigaste transportsättet räknat utifrån tonkilometer. En given slutsats av det är att försöka utöka kundkretsen till Halmstads hamn med fler varuägare som driver containertrafik. Ett problem med utökning av verksamheten i Halmstads hamn är dock att "ytan håller på att ta slut". VD avslutar med att på min fråga angående kombiterminalbehovet konstatera "Halmstads hamn är redan en kombiterminal".

### **3.3.5 Industriområden**

Enligt "Översiktsplan 2000 – Halmstad kommun", vilken vann laga kraft 2002-12-12, finns sex disponibla områden för verksamheter. Dessa utgörs enligt översiktsplanen av Kistinge, Hamnen, Stenalyckan, Söndrum (under planläggning), Villmanstrand och Kårarp.

---

<sup>11</sup> Källa: SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys)

<sup>12</sup> Källa: Godsflöden i Halland, 2007-02-20

Enligt Halmstads Näringslivs AB hemsida finns följande Industri- och handelsområden.

### **Hamnen**

Hamnen har ett ej reserverat utbyggnadsområde om ca 15 hektar<sup>13</sup>. Området är naturligtvis särskilt lämpligt för företag som vill ha närhet till sjöfart, men det finns även goda möjligheter till kommunikationer med bil och tåg. Anslutande vägar är Stålverksgatan, södra delen av Stationsgatan, Västervallsvägen. I framtiden blir det en ny infart till E 6/20, Södra infarten, där planering pågår. Hamnområdet har tillgång till industrispår.

Kända företag på området är t ex Höganäs, Halmstads Hamn & Stuveri AB, Ruukki och Viking Malt.

### **Kistinge**

Kistinge är lämpligt för olika typer av industriverksamheter, även av tyngre slag. Här finns goda kommunikationer med både bil och tåg. Idag är bl. a Pilkington Floatglas produktion och LIDL centrallager förlagd till området. Området är på ca 40 hektar och är beläget 5 km sydost om centrum, i anslutning till väg 117. Ca 1 km norr om området finns E6 och inom 4 km ligger hamnen.

### **Villmanstrand**

Ett nytt område, Villmanstrand, är under utbyggnad i anslutning till Kistinge. Solar och Transflex är nya företag inom området. Läget gör det lämpligt för industrier som är i behov av goda transportmöjligheter. Närhet till hamnen, järnvägen och vägnätet är en stor fördel. Området är på ca 40 hektar och är beläget 5 km sydost om centrum, i anslutning till väg 117. Ca 1 km norr om området finns E6 och inom 4 km ligger hamnen. I detaljplanearbetet har kommunen avdelat en yta om cirka 250 x 40 meter utefter dagens spårdragning till Kistinge för att möjliggöra byggnation av kombiterminal.

### **Söndrum/Flygstaden**

Detta område är delvis befintligt, men är även under utbyggnad. Det är tänkt att passa kunskapsintensiv verksamhet, handelsföretag samt små industrier. Närheten till flygplatsen (ca 500 m) är en fördel för denna typ av företag. Området är beläget 3 km väster om centrum, anslutande vägar är kustvägen (610) och Karlsrovägen. Några kända företag i området: Nordifa AB, Albany International AB och Heléns Rör AB .

---

<sup>13</sup> Källa: Förste Exploateringsingenjör Tommy Andersson, Hst kommun Fastighetskontor

### **Kårarp**

Området är under planering och är beläget ett par kilometer nordost om centrum. Här kommer att finnas tillgång till stora och små tomter, en del med utmärkt skyltläger. Kommunikationerna är bra tack vare den omedelbara närheten till E6 och riksväg 26. (AJ Produkter och Servera under etablering, min anm.)

### **Stenalyckan**

Stenalyckan är ett område under planering. Området är lämpligt för verksamheter med behov av reklamläge samt för sällanköpsvaror. Stenalyckan ligger öster om centrum och i anslutning till E6 östra infart och riksväg 25. En mindre tomt återstår.

Bilema, Jysk, On Off, och EKO ett exempel på företag som är belägna på området. Affärscentrat Eurostop gränsar till Stenalyckan.

### **Getinge**

Getinge ligger ca 2 mil norr om Halmstad och har fördelar av närheten till E6/E20. Området lämpar sig för tillverkningsindustri, precis som det största företaget på orten: Getinge AB.

### **Oskarström**

Oskarström är beläget ca 2 mil nordost om Halmstad med riksväg 26 som anslutande väg. Här finns god tillgång på mark för eventuell utbyggnad. Några nya områden är inte planerade i Oskarström för närvarande.

Stora verksamheter på orten är Johns Manville AB och Nitator AB.

### **Trönninge**

Trönninge ligger utmed den gamla och nya sträckningen av väg 117, ca 8 km sydost om Halmstad. Tillgång på mark finns på två områden inom orten. Största industrin är National Gummi AB.

### **Simlångsdalen**

Simlångsdalen är beläget ca 2 mil öster om Halmstad med anslutning via riksväg 25. Nya områden för verksamheter planeras ligga i anslutning till de redan befintliga. Det mest kända företaget är Leco, som är grossist av fest- och skämtartiklar.

### **Vilhelmsfält**

Vilhelmsfält industriområde ligger ca 3,5 km sydost om Halmstads centrum. Områdets placering längs Laholmsvägen underlättar förbindelserna norrut och söderut samt ger goda förbindelser med hamnen. Här finns verksamheter inom

transport och handel, exempelvis Schenker AB, DHL Express, Stålrör AB och Lantmännen/Granngården AB. Området är fullt utbyggt.

#### **Sannarp**

Sannarps industriområde ligger ca 1,5 km nordöst om Halmstads centrum. Placeringen ger goda förbindelser med Växjövägen och Laholmsvägen vidare till E6/E20. Inom området finns många bil- och byggföretag, t ex Rejmes Bil AB, Bendt Bil AB, NCC och Optimera. Området är fullt utbyggt.

#### **Kristinehed**

Kristineheds industriområde med Furuviksringen ligger ca 4,5 km nordväst om Halmstads centrum. Området är fullt utbyggt.

#### **Larsfrid**

Larsfrids industriområde är beläget ca 2 km sydost om Halmstads centrum. Läget utmed Laholmsvägen underlättar förbindelser med hamnen och samt E6/E20. Exempel på större företag i området är Tylö AB, Dormer Tools AB, HDF-bolagen och Servera. Området är fullt utbyggt.

### **3.3.6 Befintliga företag/arbetsgivare i Halmstad kommun<sup>14</sup>**

Inom Halmstads kommun är 6146 företag/arbetsgivare etablerade. Arbetsställen med tio eller fler anställda inom kommunen inklusive offentliga arbetsgivare utgörs av 494 företag. Av dessa är 97 tillverkande företag, 48 ägnar sig åt transporter och magasinering, 52 är grossister, medan nio har återvinning som näring. I Halmstad kommun finns 28 företag med 100 eller fler anställda vilka är listade i bilaga 4.

#### **Logistikkluster i Halmstad**

Med logistikföretag avses i denna förstudie företag med inriktning Transport & Magasinering, Grossister och Återvinning. För att komplettera logistiklevererande företag som nyttjar dessa tjänster anges även nedan de tillverkande företagen i Halmstads kommun med fler än tio anställda.

#### **Transport & Magasinering**

I Halmstad kommun finns 42 företag med >10 anställda och inriktning Transport & Magasinering. Dessa är lokaliserade till:

Hamnen	6 företag
Kistinge	2 företag

---

<sup>14</sup> Källa: UC 2006

Villmanstrand	3 företag (GNtp etabl efter 2006)
Söndrum/Flygstaden	3 företag
Stenalyckan -	
Getinge	1 företag
Oskarsström	2 företag
Trönninge	-
Simlångsdalen	-
Vilhelmsfält	11 företag
Sannarp	1 företag
Kristinehed	-
Larsfrid	2 företag
Flygaregatan	2 företag

Övriga är utspridda i ej etablerade industriområden.

#### **Grossister**

I Halmstad kommun finns 52 företag med >10 anställda och inriktning Transport & Magasinering. Dessa är lokaliserade till:

Hamnen	5 företag
Kistinge	4 företag (Rowico etabl efter 2006)
Villmanstrand	2 företag
Söndrum/Flygstaden	6 företag
Stenalyckan	2 Företag
Getinge	4 företag
Oskarsström	1 företag
Trönninge	-
Simlångsdalen	1 företag
Vilhelmsfält	9 företag
Sannarp	1 företag
Kristinehed	2 företag
Larsfrid	8 företag (Cycle Europé etab senare)
Flygaregatan	1 företag
Slottsmöllan	1 företag

Övriga är utspridda i ej etablerade industriområden.

#### **Återvinning**

I Halmstad kommun finns 9 företag med >10 anställda och inriktning Återvinning. Dessa är lokaliserade till:

Hamnen	2 företag
Kistinge	5 företag

Villmanstrand	-
Söndrum/Flygstaden	-
Stenalyckan	-
Getinge	-
Oskarsström -	
Trönninge	-
Simlångsdalen	-
Vilhelmsfält	-
Sannarp	-
Kristinehed	1 företag
Larsfrid	-
Flygaregatan -	
Slottsmöllan -	

Ett företag finns i centrum (HEM)

#### **Tillverkande företag**

I Halmstad kommun finns 97 företag med >10 anställda och inriktning Tillverkning. Dessa är lokaliserade till:

Hamnen	11 företag
Kistinge	6 företag
Villmanstrand	1 företag
Söndrum/Flygstaden	17 företag
Stenalyckan	-
Getinge	5 företag
Oskarsström	4 företag
Trönninge	3 företag
Simlångsdalen	2 företag
Vilhelmsfält	3 företag
Sannarp	-
Kristinehed	7 företag
Larsfrid	13 företag
Flygaregatan	2 företag
Slottsmöllan	1 företag
Snöstorp	4 företag

Övriga är utspridda i ej etablerade industriområden. Däribland Arla Food i Kvibille, Krönleins bryggeri i Centrum och Lundgrens gjuteri vid Nässjögatan vilka särskilt bör noteras.

### 3.3.7 Logistikföretag och logistikberoende företag

Företag i Halmstads kommun med fler än >100 anställda, respektive fler än >50 anställda samt antal företag med 20 - 50 anställda.

Område	Företag <100 anställda	Företag <50 anställda	20-50 Antal
<b>Hamnen:</b>			
Tp & Magasin	Hst Hamn, Retlog, Swebus	Green Cargo, Poståkeriet	
Grossister			1
Återvinning			1
Tillverkning	Celsa, HMS	Höganäs, Ruukki	4
<b>Villmanstrand</b>			
Tp & Magasin		GN transport	2
Grossister		Solar	1
Tillverkning			1
<b>Flygstaden</b>			
Tp & Magasin		Heléns	2
Grossister			4
Tillverkning	Albany Int, Nordifa		6
<b>Stenalyckan</b>			
Tillverkning			1
Grossister			1
<b>Getinge</b>			
Grossister		Getinge AB	2
Tillverkning	Getinge Sterilisation	NMC	
<b>Oskarsström</b>			
Tp & Magasin	Rossing		1

Tillverkning	Nitator	Johns Manville. Ruukki	
<b>Trönninge</b> Tillverkning	National Gummi		1
<b>Simlångsdalen</b> Tillverkning			1
<b>Sannarp</b> Tp & Magasin		Halmstads Bärarelag	
<b>Kristinehed</b> Grossister Tillverkning			1 2
<b>Larsfrid</b> Tp & Magasin Grossister Tillverkning	Servera Dormer Tools, Tylö AB	Posten Meddelande Hembergs Hst Gummifabrik, Atria, Depend Cosmetic, Hafa	1 1 4
<b>Flygaregatan</b> Tp & Magasin Tillverkning	Box Delivery		1 1
<b>Slottsmöllan</b> Grossister Tillverkning			1 1
<b>Snöstorp</b> Tillverkning			3

Halmstad har en väl utvecklad struktur av företag som levererar logistiktjänster. En sammanställning av de större företagen framgår av bilaga 4.

En central frågeställning i sammanhanget är då huruvida det råder balans i tillgång och efterfrågan med avseende på logistiktjänster?

### **3.3.8 Telekommunikationer**

Halmstad har ett kommunalt bolag, Halmstad IT-nät AB vars uppgift är att bygga ut kommunens IT-nät (Hitnet).

Hitnet är en leverantör av Halmstads Stadsnät - lokal infrastruktur för datakommunikation. Hitnet verkar för att alla boende i Halmstads kommun ska få tillgång till såväl befintliga som kommande kommunikationstjänster på lika villkor.

Hitnet levererar inga egna tjänster utan låter övriga, på marknaden förekommande, tjänsteleverantörer marknadsföra och sälja sina produkter i kommunikationsnätet. På detta sätt uppnås full konkurrens mellan de olika leverantörerna vilket gynnar de kunder som är anslutna till Halmstads Stadsnät genom lägre priser och bättre tjänsteutbud.

Syftet med det lokala IT-nätet är att skapa en interaktiv mötesplats, som karakteriseras av oberoende och valfrihet. Hitnet ska bidra till att alla invånare, offentliga förvaltningar och företag inom Halmstads kommun får tillgång till nätet på lika villkor samtidigt som tjänsteleverantörer får tillgång till nätet för att därigenom sälja tjänster till dem som ansluter sig.

### **3.3.9 Miljöpåverkan**

Nuvarande planering för hur en realistisk utveckling av kombitrafik, klusterbildningar för att utveckla rationella logistikkoncept bygger i stor utsträckning på antagande att nuvarande kostnadsläge för transportsektorn kommer att gälla framgent. En försiktig bedömning håller det dock för troligt att utvecklingen av skatter och avgifter för att styra utsläpp av miljöfarliga ämnen, främst de som påverkar den globala uppvärmningen, kommer att förändra kostnadsbilden för transportsektorn på ett avgörande sätt inom den närmaste 10-års perioden. Detta indikeras av den dramatiska förändring som skett i attityden från det politiska etablissemanget i dessa frågor bara under de senaste två åren. Hur detta kommer att påverka val av transportsätt för godstransporter är för närvarande för tidigt att sia om, men att en förändring är förestående råder det ingen tvekan om – det är en förutsättning för att uppnå regeringens åtaganden beträffande miljömål.

Banverket, Energimyndigheten, Luftfartsstyrelsen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket och Vägverket har gemensamt utarbetat "Strategi för effektivare energianvändning och transporter (EET), rapport 5777 nov 2007", skall vara ett underlag till Miljömålsrådets fördjupade utvärdering av miljökvalitetsmålen.

Strategin skall föreslå vilka styrmedelsförändringar som krävs för att begränsa transport- och energisektorernas miljöpåverkan så att antagna miljömål kan

uppnås. Rapporten beskriver ett 50-tal förslag till nya eller förändrade styrmedel. Grovt kan de indelas i följande kategorier:

- Ekonomiska styrmedel, t.ex. skatter, avgifter och handel med utsläppsrätter.
- Normativa styrmedel, t.ex. lagar och regler.
- Information, dialog och frivilliga överenskommelser som t.ex. miljömärkning och miljöledningssystem.
- Forskning, utveckling och demonstration.
- Fysiska styrmedel, som t.ex. infrastrukturinvesteringar.

Ägare av styrmedlen kan vara internationella organisationer, EU, staten eller kommuner.

Slutsatserna i utredningen, EET, är att åtgärder inom transport- och energisektorerna är avgörande för att uppnå miljömålen.

### **3.4 Myndigheter och Utbildning**

#### **3.4.1 Halmstads kommun**

##### **En stad, tre hjärtan och 700 år**

Lägg sedan till nästan 90 000 ambassadörer som dyrkar sin hemstad. Med den ekvationen är Halmstad redo att ge vilken storstad som helst en match!

Halmstad ligger mitt på sköna västkusten, i en av Sveriges mest expansiva regioner. Här råder ett positivt företagsklimat och en god entreprenörsanda, mycket tack vare det framgångsrika samarbetet mellan näringslivet och högskolan.<sup>15</sup>

Svenskt Näringsliv genomför varje år enkätundersökningar där minst 200 företagare i varje kommun får frågor om företagsklimatet i hemkommunen. Svaren från företagen är tillsammans med statistiska data grunden för en årlig kommunranking. Avseende 2007 kom Halmstad på plats 91 vilket är en förbättring med 35 platser jämfört med året innan.

Möte med Utvecklingschef Tommy Palm 2008-08-19<sup>16</sup>.

Halmstad ingår tillsammans med elva kommuner längs Nissan och Lagan i entreprenörsregionen.

---

<sup>15</sup> Källa: Halmstad kommun hemsida

<sup>16</sup> Mötet genomfördes före Infrastrukturpropositionens presentation

*De elva kommunerna i Entreprenörsregionen har starka traditioner som en kreativ industribygd med framgångsrika företag och aktiva entreprenörer. De har insett behovet av utveckling av metoder och medarbetare samt samarbete inom och utom det egna företaget.*

*Men för att möta dagens och morgondagens utmaningar krävs en samlad strategi, där regionens roll bedöms bli central och beröra områden som utbildning, arbetsmarknad, teknik, FoU och näringspolitik.*

*Kluster inom varu- och tjänsteproduktion samt innovationssystem och regionala kunskapsmiljöer är där viktiga verktyg.*

*Samarbete samhälle - näringsliv - utbildning - forskning för samordnade insatser är även viktiga faktorer för framtida tillväxt.*

*Den funktionella region som här bildats har grundmurade värderingar, som ligger väl i linje med allmänna strategier för dagens tillväxtpolitik, där entreprenörskap skall finnas med som en självklar del i verksamhet och utbildning.*

*Syfte: Entreprenörsregionen SW ekonomisk förening har till ändamål att främja medlemmarnas gemensamma intressen genom att ta initiativ till:*

- samverkan som stärker medlemmarnas miljö för utveckling av medborgare och företag*
- ökad intern och extern kunskap om regionen och dess näringsliv*
- mötesplatser för olika kategorier av regionens medborgare, företag och organisationer*
- utvecklingsprojekt i nätverksform*

*Allt detta för att stärka Entreprenörsregionens identitet, attraktionskraft och tillväxt och därmed också stärka dess konkurrenskraft, ekonomiska utveckling och internationella förankring.*

*Vision: Entreprenörsregionen är fortsatt Sveriges företagsrikaste område med hög kompetens, stor bredd och högsta sysselsättningsnivån.*

*Strategi: Vi främjar regionens identitet, attraktionskraft och tillväxt genom att utveckla, stärka och profilera:*

- entreprenöriellt synsätt som en naturlig del i utbildning och arbetsliv*
- livslångt lärande för grund- och spetskompetens i nära samverkan med näringsliv och offentlig verksamhet.*
- attraktivt företagsklimat*
- effektiva kommunikationer*

- utmärkt livsmiljö med god samhällsservice
- inomkommunalt strategiarbete för tillväxt
- internationalisering
- marknadsföring och intressebevakning<sup>17</sup>

Genom Entreprenörsregionen har en kvalitativ stråkstudie avseende Halmstad – Nässjö banan genomförts med slutrapport 2008-06-18. Sammanfattningsvis har studien tydliggjort att förbättringar av järnvägsstråket Nässjö/Jönköping – Värnamo – Halmstad har stor framtida betydelse genom att ge möjlighet till avlastning och alternativ transportväg för gods i det nationella järnvägssystemet och möjligheter till hantering av företagens godsströmmar inom regionen. Vidare att ge möjlighet till en betydligt ökad dagspendling i regionen för arbete och studier som bidrar till en differentierad arbetsmarknad. Studien fastställer även att i ett längre perspektiv ger förbättringarna i samspel mellan regionala och nationella trafiksystem att godstransporterna i stråket effektiviseras, vilket innebär att storregionens produktions- och exportvärden blir långsiktigt konkurrenskraftiga.

Tommy Palm konstaterar även att Halmstads kommun har samma uppfattning som Region Halland avseende Västkustbanans utbyggnad till dubbelspår längs hela sträckningen för att bland annat underlätta arbetspendlingen, något som även vissa företag i Halmstad önskar. I detta avseende finns även en studie<sup>18</sup> för att öka kollektivtrafikutnyttjandet i Halland. Studien har utarbetat en vision för kollektivtrafiken: *"Kollektivtrafik – bästa resvalet, år 2020 är kollektivtrafiken i Halland en naturlig del av människors vardag. Kollektivtrafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet för resor till arbetsplatser, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken bidrar till att stärka Hallands attraktivitet för boende och företag och stimulerar en dynamisk arbetsmarknad genom att erbjuda en trafik med hög kvalitet som binder samma kommuner i Halland."* Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken bygger på *koncentration till stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda*. En enkel slutsats som kan dras ur denna ambition är att företag i Halmstad får större förutsättningar att rekrytera kvalificerad arbetskraft då tillgängligheten till allmänna arbetsresor blir bättre. Studien är för närvarande uppe för beslut i berörda kommuner och landstinget.

För Halmstad kommun är varumärket turiststad viktigt men där företagande och samarbetet mellan näringsliv och övriga aktörer fått en allt större betydelse. Kommunen har därför upplåtit nya områden för nyetablering av företag och så

---

<sup>17</sup> Källa: Entreprenörsregionens hemsida

<sup>18</sup> Källa: Hallands kollektivtrafikstrategi, slutrapport 5 maj, 2008

långt möjligt försökt tillmötesgå deras enskilda önskemål. Till exempel var det ett starkt önskemål från AJ-produkter att få tillgång till mark i anslutning till E 6 i Halmstad där företagets logga är väl synlig. Kårap avstämde för detta ändamål dit även Servera flyttar sitt centrallager för södra Sverige. För AJ-produkter är tågtransporter inte möjligt med läget väster om E 6 medan det till Servera öster om E 6 skulle vara möjligt att ansluta med ett spår till Västkustbanan.

Halmstad som alltid varit framträdande inom transportbranschen har nu även uppmärksamats av flera grossister som Solar, Lidl, Retlog (Biltema) och senast, som nämnts, AJ-produkter och Servera där infrastrukturen och det goda vägnätet varit avgörande faktorer. För Biltema har även de miljömässiga frågorna varit viktiga och kan därför även tjäna som ett bra exempel vid val av plats.

Beslut har tagits om att Halmstad kommun övertar de återstående 18 % privat ägande av Halmstads hamn och därmed blir ensam ägare av hamnen vilket främjar främst de långsiktiga besluten och inriktning. Beträffande den s.k. Birgerssonska utredningen är denna inte en jätteviktig fråga men där kommunen yttrat sig över de förslag som presenterats i denna. Man finner det märkligt att utredaren inte är konsekvent från diskussion till förslag och som exempel nämner Tommy Palm att utredaren konstaterar att alla hamnar är miljöcertifierade varför det inte borde vara någon skillnad i hamnarna i den frågan och den andra konstigheten är att utredaren kommer fram till att det torde vara cirka 20 strategiska hamnar men föreslår tio? Som strategisk hamn finns vissa statliga medel avsatta för infrastruktur och viss skötsel som t ex muddring genom Sjöfartsverkets ansvar. Därför har kommunen utöver yttrandet även besökt Näringsdepartementet och framfört att "varje hamn borde leva på sina egna meriter och inte på statligt stöd". "De statliga stödresurser som finns för hamnarna borde i stället fördelas efter behov."

Halmstads hamn är en viktig resurs som alltid funnits med i planeringen av staden. Redan 1912 konstaterades att hamnen har för lite mark varför piren sedermera kom till som en långsiktig strategisk planering. Efterhand har även anslutande markområden avsatts för hamnens behov och expansionsmöjligheter. Med den gamla riksvägens dragning genom de centrala delarna var det även naturligt att de lite mer perifert belägna områdena längs Laholmsvägen sträckning avsattes som industriområde varför Larsfrid och Vilhelmsfält har vuxit ut till stora industriområden som i dag är centralt belägna i kommunen. Idag ser kommunen hellre att nyetableringar sker längre ut från själva stadskärnan varför de nya industriområdena söder om centrum avsatts för de tyngre industrierna och deras behov. Tommy Palm ser en möjlighet att dessa områden, Kistinge, Villmanstrand och Trönninge en dag växer ihop.

Andra strategiskt viktiga frågor för kommunen är vägplaneringen och de besvärliga frågorna med infarter för den tunga trafiken och kommunikationen till hamnen. Högst i prioritet är södra infarten som skulle tillgodose hamnens behov men även Kistinge och Villmanstrand. Andra lägre prioriterade nybyggnationer är en länk i norr till Flygstaden och ny överfart över Nissan.

Tommy Palm avslutar med att "entreprenörsregionen kan utvecklas mer genom att vara mindre diskussionsforum, övriga kommuner som ingår i regionen och alla är mindre än Halmstad vänder sig gärna västerut vilket Halmstad borde dra mer nytta av".

Tommy Palm påpekar även att denna förstudie bör ta upp den systemanalys avseende framtidens transportsystem i Hallands län som genomförts under ledning av Region Halland. De för denna förstudie viktigaste slutsatserna är:

*På uppdrag av regeringen har nu Region Halland genomfört en systemanalys "Framtidens transportsystem i Halland - en regional systemanalys".*

*Region Halland anser att systemanalysen är ett inriktningsdokument och därmed ett underlag för framtida planering av åtgärder i transportsystemet. För regionens del blir den ett viktigt underlag för de prioriteringar av åtgärder som kommer att ske i samband med arbetet med ny Länstransportplan.*

*Den analys som genomförts i Halland understryker kraftigt Kuststråkets centrala roll för transportsystemet i Halland. I förslaget till kollektivtrafikstrategi för Halland utpekas Kuststråket som huvudstråk. Stråket är även ett huvudstråk för gods-transporter. För att minska klimatpåverkan och utveckla arbetsmarknadsregionerna i Västsverige på ett hållbart sätt är det viktigt att skapa förutsättningar för öka andelen arbetsresor och godstransporten på järnväg. På kort sikt är möjligheterna till en sådan utveckling begränsade i Kuststråket beroende på att det saknas kapacitetsutrymme på Västkustbanan. Förseningen av utbyggnaden av Västkustbanan genom Varberg är till nackdel för tågtrafikens konkurrenskraft ett hinder för utvecklingen i Varberg, bland annat avseende etablering av ett resecentrum och bebyggelseutveckling mellan stadskärnan och hamnen. De kapacitetsbrister som uppstår i högtrafik på Göteborgs central har en stor negativ inverkan på resorna till och från Halland. Därför är utbyggnaden av Västlänken en viktig åtgärd. Region Halland anser att den regionala systemanalysen för Halland ytterligare förstärkt argumenten för att ombyggnad till prioriteras i den nationella planen för investeringar i infrastruktur under perioden 2010- 2020.*

*Systemanalysen har också visat att det behövs andra investeringar i järnvägsinfrastrukturen såsom utbyggnad av resecentrum och nya stationslägen för att kollektivtrafiken i Halland ska kunna utvecklas. Det fraktas en stor mängd gods på E6:an genom Halland. Ur ett klimatperspektiv anser Region Halland att mer*

*gods måste transporteras på järnväg. För att detta ska vara möjligt behövs utöver ett färdigställande av Västkustbanan en utbyggnad av kombiterminaler och av industrispår så järnvägsinfrastrukturen kan utnyttjas mer effektivt.*

*E6:an genom Halland har en mycket hög standard. På de övriga nationella vägarna, väg 26 Halmstad - Jönköping och väg 25 Halmstad - Kalmar, finns det största åtgärdsbehovet i anslutning till Halmstad.*

*Systemanalysen har tydliggjort att det finns ett stort behov av åtgärder som främjar kollektivtrafiken i Halland. Busstrafiken har en viktig roll som komplement till tågtrafiken i huvudnätet för kollektivtrafik. Infrastrukturinvesteringar kommer att behövas i de vägar som ingår i huvudnätet. Det kan till exempel vara utbyggnad av cykelvägar/parkeringar samt handikappsanpassningar av hållplatser. I arbetet med nästa Länstransportplan kommer hänsyn att tas till dessa behov. I systemanalysen görs inte någon prioritering av åtgärder på länsvägarna utan detta förutsättes ske i arbetet med nästa Länstransportplan.*

*Förslag till Regionstyrelsen 2008-09-17 dubbelspår på hela Västkustbanan samt genomförande av Västlänken måste*

### **3.4.2 Region Halland**

Region Halland är ett kommunalförbund som sedan 2003 har uppdraget att verka för fortsatt utveckling och tillväxt i Halland. Det är ett hedersuppdrag som vi utför tillsammans med våra medlemmar - Landstinget Halland och de sex halländska kommunerna - och i nära samarbete med företag och andra regionala aktörer.

Som grund för vårt utvecklingsarbete finns den regionala utvecklingsstrategin med den högt satta visionen "Halland - bästa livsplatsen". Det innebär att det är i Halland du ska kunna förverkliga dina bodrömmar och att det är här du ska ges bästa möjliga förutsättningar för utbildning, arbete och företagande.

Vår ledstjärna i arbetet för tillväxt är det regionala tillväxtprogrammet. Här pekar vi ut fyra tillväxtområden:

- Upplevelsenäringen
- Hälsoteknik
- Livsmedel
- Miljöteknik/Hållbar energi

Arbetet inom tillväxtområdena sker i nära samarbete med företag och andra lokala och regionala aktörer.

Andra viktiga utvecklingsområden för Region Halland är:

- Infrastruktur
- Folkhälsa
- Välfärdsservice
- Kultur
- Boende
- Kompetensutveckling/Arbetskraftsutbud
- Entreprenörskap/Nyföretagande
- Företagsutveckling/Innovationer

Nytt från 2007 är att Halland har möjlighet att söka pengar ur EU:s strukturfonder. Dessa är avsatta för att förstärka regioners attraktivitet och tillväxt och för att öka samarbetet mellan regioner i olika länder. För Region Halland innebär det en möjlighet att arbeta med våra utvecklingsområden på ett nytt och bredare sätt och att vår projektverksamhet kommer att utökas kraftigt.

Josefin Selander, Utvecklingsledare infrastruktur och kollektivtrafik tillägger *"Inom infrastrukturområdet är Region Halland ansvarig för att ta fram en Länstransportplan för Halland. I nu gällande Länstransportplan för 2004-2015 prioriterades åtgärder på länets vägar samt bidrag till ökad trafiksäkerhet och bättre miljö. Under år 2009 kommer en ny Länstransportplan att tas fram. Enligt infrastrukturpropositionen ska planeringen denna gång ske med ett transportslagsövergripande synsätt. Detta innebär en större frihet att diskutera hela transportsystemet i Länstransportplanen. Ett viktigt underlag kommer den nyligen framtagna regionala systemanalysen för transportsystemet i Halland att vara"*.

### **3.4.3 Länsstyrelsen i Hallands län**

I varje län i Sverige finns en länsstyrelse, en statlig myndighet som främst är riksdagens och regeringens förlängda arm och genomför deras beslut.

År 1634 reformerades den svenska statsförvaltningen av Axel Oxenstierna och länsstyrelserna inrättades. Som chef tillsattes en landshövding i varje län.

Under alla år som länsstyrelsen funnits som myndighet har dess roll och uppgifter förändrats genomgripande.

#### **Verksamheten spänner över stort område**

Länsstyrelsens viktigaste arbetsuppgifter har blivit att främja länets utveckling på invånarnas villkor utifrån uppdraget från regeringen och den av svenska folket valda riksdagen. Verksamheten berör många sakområden och spänner över hela samhällsbredden, allt från körkortstillstånd till regionala frågor.

Länsstyrelsen har bl a uppgifter inom följande områden:

- \* Civilt försvar, fredstida krishantering och räddningstjänst
- \* Social omvårdnad
- \* Kommunikationer
- \* Livsmedelskontroll, djurskydd och allmänna veterinära frågor
- \* Lantbruk
- \* Fiske
- \* Jämställdhet mellan kvinnor och män
- \* Kulturmiljö
- \* Regional utveckling
- \* Hållbar samhällsplanering och boende
- \* Planväsande och hushållning med naturresurser
- \* Naturvård och miljöskydd
- \* Mottagande av skyddsbehövande som beviljats uppehållstillstånd m.m.

På Länsstyrelsen Halland är vi ca 190 medarbetare som arbetar med de här frågorna. Länsstyrelsens högste chef är landshövdingen.<sup>19</sup>

#### **3.4.4 Vägverket**

*Vägverket arbetar för att ge medborgare och näringsliv bra förutsättningar att göra resor och genomföra transporter.*

*Vägverkets arbete ska leda till att vägtransportsystemet har god standard, att det är samhällsekonomiskt effektivt och tillgängligt för alla människor. Det ska vara säkert, miljöanpassat, jämställt och bidra till regional balans.*

*Vägverket är en statlig myndighet med bred verksamhet och vitt skilda arbetsuppgifter. Riksdag och regering bestämmer vilken inriktning Vägverkets arbete ska ha. Det görs bland annat genom de långsiktiga målen för transportpolitiken i Sverige och genom det årliga regleringsbrevet från regeringen.<sup>20</sup>*

Möte med Vägverket i Halmstad, sektionschef Sven Olof Johansson och sektionschef Claes Carlstedt, båda arbetar med samhällsplanering, 2008-09-01.

Utvecklingen av vägnätet i Halland har varit god och därför föreligger det inte några större behov och satsningar på vägnätet i Halland. Avseende de större vägarna finns det i planerna endast en utbyggnad av riksväg 26 med avbärarvajer mellan körbanorna och omväxlande två och en körbana mellan Halmstad och Oskarsström. Beträffande södra infarten till Halmstad med trafikplats söder om Eurostop föreligger det en detaljplan som är ute för samråd varefter utstäl-

---

<sup>19</sup> Källa: Lst i Halland hemsida

<sup>20</sup> Källa: Vägverkets hemsida

lelse och beslut följer. Själva trafikplatsen på E 6 är Vägverkets ansvar medan anslutande vägar är kommunens ansvar.

De båda samhällsplanerarna har en önskan att "komma in i kommunen" för att vara behjälpliga med sina expertutlåtanden för vägplaneringen, samtidigt efterlyste de trafikplanen för Halmstad, hur den ser ut eller om den överhuvudtaget finns?

Totaltrafiken på E 6 vid Halmstad är sammantaget i båda riktningarna 15 – 20 000 fordon per dygn varav cirka en femtedel är tung trafik som redovisas för respektive väg enligt bilaga 3.

### **3.4.5 Banverket**

*Banverket är den myndighet som ansvarar för järnvägen i Sverige*

*Det innebär att vi följer och driver utvecklingen inom järnvägssektorn, bistår riksdag och regering i järnvägsfrågor, ansvarar för drift och förvaltning av statens spåranläggningar, samordnar den lokala, regionala och interregionala järnvägs-trafiken samt ger stöd till forskning och utveckling inom järnvägsområdet.*

*Banverket bildades 1988 när SJ delades och tågtrafiken avreglerades. Banverket har kontor i Luleå, Gävle, Borlänge, Sundbyberg, Göteborg och Malmö.*

**Transportpolitiska mål:** *De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål och sex delmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.*

*De sex delmålen är: ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö, en positiv regional utveckling, ett jämställt transportsystem.*

**Banverkets vision:** *Järnvägen är en självklar del i person- och godstransporterna.<sup>21</sup>*

Möte med Banverket i Göteborg 2008-09-11, deltagare Regionaldirektör Bengt Rydhed, Anders Ekmark leverans och marknad samt Per Rosqvist utredningar som även har ansvaret för Banverkets kontakter med Halmstad avseende Resecentrum. Syftet med mötet var att höra Banverkets principiella ställning till kombi-terminal och en sådan utbyggnad på av Banverket ägda spår. "Många vill lasta på järnväg men har för exakta krav som järnvägen inte kan möta, till exempel tid/volymer/exakthet, logistikupplägget för landsväg är sällan applicerbart på järnväg" inleder Anders Ekmark.

---

<sup>21</sup> Källa: Banverkets hemsida

Banverket anser att en viktig aspekt är att kombiterminaler planeras så att diesel-lok inte behöver användas, elektrifierade lok ska kunna "knuffa in" vagnarna för omlastning även om området i övrigt inte är elektrifierat vars ledningar försvårar omlastning. Vidare att logistiken till och runt området är sådan att både vägar och järnvägar är planerade så att all trafik kommer till samt att terminalen är öppen dygnet runt. En viktig aspekt vid planering av kombiterminaler är att staten inte kan, eller får, ta de tunga investeringskostnaderna varför det är av betydelse att den som bygger och driver kombiterminalen har tillräckligt stora volymer för att bli bärande. Ett sätt att få upp volymerna kan vara att skapa mervärden som t ex containerunderhåll eller andra kringtjänster. "Att Göteborgs hamn är så framgångsrik beror på de stora volymerna och med flera avgående godståg varje dag."

Representanterna från Banverket anser att sannolikt torde hamnen vara den lämpligaste platsen för en kombiterminal i Halmstad men att det kan finnas andra alternativ. Ett sådant alternativ kan vara delar av rangerbangården. Andra mindre gynnsamma alternativ är längs något av de industrispår som ansluter till Väst-kustbanan vid Larsfrid och Vilhelmsfält. Oaktat var den byggs ska den vara konkurrensneutral och vara en lösning för alla aktörer.

Bengt Rydhed uttalar Banverkets syn som: "Mycket positiva men den som står som ansvarig måste vara mycket uppmärksam på finansieringen."

Beträffande dubbelspår längs hela Väst-kustbanan är det något som Banverket arbetar på men om beslut tas i år kan utbyggnaden vara klar tidigast år 2015.

### **3.4.6 Tullverket**

*Tullverket är en statlig myndighet som kontrollerar flödet av varor in och ut ur Sverige, bidrar till ett säkert samhälle och konkurrensneutral handel. Vi förenklar den legala handeln och förhindrar den illegala genom att erbjuda smidiga tullrutiner för utrikeshandeln, en enkel gränspassage för resande och ett effektivt gränsskydd. Vårt uppdrag kommer från Sveriges riksdag och regering. Tullverket grundades 1636. Karin Starrin är generaltulldirektör i Tullverket.*

*Varje dag passerar hundratusentals människor och varor de svenska gränserna. Sverige exporterar nästan två tredjedelar av sin samlade industriproduktion. Företag och privatpersoner importerar varje dag produkter som vi upplever som nödvändiga i vår vardag – hemma, på jobbet och i skolan. Vi är med andra ord beroende av en väl fungerande export och import. Därför arbetar Sverige för öppna, enkla och rättvisa villkor för internationell handel och investeringar. Det bidrar till tillväxt, sysselsättning och hållbar utveckling.*

*Tullverket har ett uppdrag från Sveriges riksdag och regering. Vårt uppdrag är att kontrollera varuflödet, säkerställa konkurrensneutral handel och bidra till ett*

säkert samhälle. Vi hjälper dig med information om vilka regler som gäller när du handlar i eller med länder utanför EU och vi ska ta in tull, skatt och andra avgifter. Genom att hjälpa dig att göra rätt från början förenklar vi flödet av varor. Vi ska utföra vårt uppdrag på ett effektivt, rättssäkert och tryggt sätt. Vi ska vara tillgängliga för information och service, som ska vara lätt att nå och lätt att förstå.<sup>22</sup>

Tullverket har ingen fast bemanning i Halmstad, verksamhet sköts med mobila team från Göteborg.

### **3.4.7 Luftfartsstyrelsen**

Den 1 januari 2005 delades Luftfartsverket och den nya centrala förvaltningsmyndigheten Luftfartsstyrelsen bildades. Luftfartsstyrelsen har ett samlat ansvar, sektorsansvar, för den civila luftfarten. I Luftfartsstyrelsens uppgifter ingår att ansvara för regler, tillstånd och tillsyn, särskilt flygsäkerhetstillsyn, inom svensk luftfart, övervaka, analysera och utvärdera luftfartssektorns utveckling samt vara expert i frågor som rör bl.a. fysisk planering, miljö- och beredskapsplanering.

I Luftfartsstyrelsen ingår Luftfartsverkets tidigare avdelningar Luftfartsinspektionen, Luftfart och Samhälle. Luftfartsverket är numera ett renodlat affärsverk och fortsätter att driva de statliga flygplatserna för civil luftfart och flygtrafiktjänsten.<sup>23</sup>

### **3.4.8 Högskolan i Halmstad**

*För utveckling av verksamhet, produkter och livskvalitet*

Högskolan i Halmstad är en populär högskola. Högskolan är känd för sitt rika utbildningsutbud och små studentgrupper. Också forskningen är framstående och internationellt välrenommerad. Högskolan deltar aktivt i samhällsutvecklingen genom omfattande samverkan med näringsliv och offentlig sektor.

*Högskolans profil utgörs av tre sammanflätade styrkeområden som kan sammanfattas som utveckling och studiet av verksamhet, produkter och livskvalitet. För att främja samspel mellan styrkeområdena genomförs de av tre teman: innovation, samverkan och välbefinnande.*

*Högskolans i Halmstad rika utbud av kurser och utbildningar attraherar studenter från hela Sverige, och från andra länder, vilket märks tydligt på campus. Inom styrkeområdena finns både traditionella program och utbildningar med unika inriktningar. Högskolan utvecklas ständigt med nya kurser, utbildningar, forskning och växande campusområde. De många utbytesstudenterna ger Högskolan en internationell karaktär.*

---

<sup>22</sup> Källa: Tullverkets hemsida

<sup>23</sup> Källa: Luftfartsstyrelsens författningssamling

*Men Högskolan är mer än en plats för utbildning. Högskolan är en mötesplats för olika kulturer och människor i olika åldrar. Högskolan är en kunskapsbank för näringsliv och samhälle.*

*För dig som vill veta mer om Högskolan i Halmstads olika sidor, och vad Högskolan kan innebära för din egen del, finns flera ingångar till mer information: Utbildning, Forskning, Samverkan.*

*Högskolan i Halmstad firar 2008 25-årsjubileum som självständig högskola med egen rektor. De första eftergymnasiala utbildningarna påbörjades redan 1973. Nu har Högskolan i Halmstad ett 50-tal program, 10 000 studenter och cirka 550 anställda, varav 37 professorer.<sup>24</sup>*

Möte med Avdelningschef Tommy Svensson som är ansvarig för externa relationer 2008-09-05.

Högskolan i Halmstad bedriver för närvarande ingen utbildning eller forskning inom området logistik vad avser materiallogistik men har inriktningar som kan vara stödjande för denna. Som exempel nämns ekonomi, marknadsföring, teknikområden inom IT eller arbetsorganisationsforskning. En högskola kan inte ha alla inriktningar och för Högskolan i Halmstad har logistik aldrig varit särskilt högt prioriterat, lärarutbildning och andra utbildningar inom samhällsvetenskap, ekonomi och teknik har haft större betydelse för högskolan.

Högskolan i Halmstad hade inför intagningarna till hösten 2008 störst ökning i hela landet av antalet sökande per plats, en ökning med 25 % per plats mot riksgenomsnittet om 12 – 13 %.

Högskolan i Halmstad ger stöd till innovativa lösningar där exempelvis framgångsrika företag som HMS, Free2Move m fl. kan nämnas som har sina ursprung i högskolan och med dess stöd etablerat sig på företagsmarknaden som framträdande företag inom respektive branscher. Högskolan i Halmstad är även hälftenägare, tillsammans med Halmstads Näringslivsbolag, av Science Park. Dock är det viktigt att påpeka att högskolan som myndighet har som uppgift att bedriva utbildning och forskning och varken kan eller får konkurrera med näringslivet. Samverkan är dock möjlig och sker bland annat genom Science Park.

Högskolan i Halmstad ingår även i ett samarbete med Växjö Universitet och Högskolan i Jönköping som i nära samverkan med näringslivet, bland andra Electrolux, Strålfors, IKEA och Getinge, skapat ett centrum för informationslogistik i Ljungby. Även denna inriktning kan vara stödjande för företagandet inom logistik då informationshanteringen blir allt viktigare för att samordna övrig logistik.

---

<sup>24</sup> Källa: Högskolan i Halmstad hemsida

*Centrum för Informationslogistik (CIL) i Ljungby är ett unikt samarbete mellan universitet/högskola, näringsliv och offentlig sektor.*

*Vår akademiska utbildning och forskning backas upp av ett engagerat nätverk av ett 20-tal Partnerföretag med världsledande positioner och produkter samt av Ljungby Kommun.*

*Informationslogistik är en utbildning som inte finns någon annanstans i Norden.*

*CIL bygger upp sin verksamhet på sex grundpelare: Utbildning. Forskning. Seminarieverksamhet. Partnerföretag. Kunskapsbank. Nyföretagande.*

*Centrum för Informationslogistik, CIL, är ett aktiebolag med en styrelse som består av representanter från de företag och organisationer som var med och grundade CIL.*

*Utbildningen drivs av Växjö universitet, Internationella Handelshögskolan i Jönköping samt Högskolan i Halmstad.<sup>25</sup>*

### **3.4.9 Gymnasieutbildningar med logistikinriktning**

Vid gymnasieskolorna i Halmstads kommun finns två program<sup>26</sup> som kan anses ha logistikinriktning. Dessa utgörs främst av Fordonsprogrammet men i viss mån även av Teknikprogrammet. **Fordonsprogrammet** vänder sig till de ungdomar som vill arbeta med fordons underhåll och service och som yrkesförare.

Programmet erbjuder inriktningar inom:

- Maskin- och lastbilsteknik
- Personbilsteknik
- Transport

Minst 15 veckor av utbildningen sker i samarbete med företag i form av arbetsplatsförlagd utbildning.

**Teknikprogrammet** ger bland annat insikter i hur det går till att starta och driva ett eget företag och erbjuder inriktningar inom:

- Formgivning
- Informationsteknik
- Produktutveckling och entreprenörskap

---

<sup>25</sup> Källa: CIL hemsida

<sup>26</sup> Källa: Halmstad Gymnasieskola, 6:e upplagan av gymnasiekatalogen

## 3.5 Företagsbesök

### 3.5.1 Stena Recycling AB

Möte med Anders Pålsson, platschef Stena Recycling AB i Halmstad och förevisning av anläggningen i Kistinge industriområde. Syftet med mötet var att få en bild av en av de större aktörerna i kommunen och som även återfinns över hela Sverige. Antalet anställda i Halmstad är cirka 100 medan det i Sverige totalt är cirka 650 anställda. Koncernen Stena är mångdubbelt större. Stena Recycling är marknadsledande inom sitt gebit i Skandinavien där köparna av processad metall finns över hela världen.

De kontakter som Stena Recycling idag har med Halmstads kommun och länsstyrelsen är frågor av mer praktisk betydelse som tillståndsgivning och miljöfrågor. Större frågor och förhandlingar av olika natur med kommunen sköts från företaget centralt.

Stena Recycling ägnar sig i huvudsak åt partihandel, fragmentering och återvinning av metall och metallskrot samt demontering av metallföremål som kylskåp mm. Huvudsakliga kunder (leverantörer) utgörs av de stora bildemonteringarna, kommuner och industri. Stena har fem egna tågset, fem lok och ett sjuttiotal vagnar som vardera lastar tre containrar, vilka samlar upp metallskrotet över hela Sverige efter en planlagd rutt och transporterar det till fyra olika bearbetningsprocesser varav en anläggning är lokaliserad till Halmstad.

Anläggningen i Halmstad har tillstånd att processa 230 000 ton per år. Skrotet anländer till Kistinge tre till fyra gånger per vecka med nämnda tågset eller med lastbil. Tågtransporter står idag för cirka 25 % av inlevererad volym men är ständigt ökande. Skrotet processas om cirka 1000 ton dagligen och transporteras därefter som *fraggjärn* till hamnen i Halmstad med lastbil eller tåg. Fraggjärnet läggs upp i hamnen i avvaktan på lastning på båt som angör Halmstad cirka var 20:e dag. Tågen går tomma i retur. Halmstad hamn medger endast tolv meters djupgående vilket medför att anlöpande fartyg lastas endast till hälften av sin kapacitet där resten fylls på i Malmö med fraggjärn processat vid anläggningen i Malmö vars hamn om 13,5 meters djup kan tillgodose ett större behov.

Icke magnetiska metaller levereras mest i containers till Asien och Europa medan det till Sverige och Danmark huvudsakligen levereras med lastbil.

Ett starkt önskemål från företaget är att hamnen byggs ut med järnvägsspår direkt ut till kaj samt att, eftersom man eftersträvar endast ett stopp under transporten, även en större uppläggningsyta direkt på kaj i hamnen för att kunna lossa från tåg direkt på kaj och därefter när en båtlast lagts upp, idag efter cirka 20 dagar, kunna lasta direkt på båt. En klar förbättring vore även om djupgåendet i Halmstads hamn utökas till 13,5 meter varvid allt fraggjärn skulle kunna trans-

porteras härifrån (vilket innebär en fördubbling). Det uttalades vid besöket att så kommer att ske om hamnen muddras vilket innebär en klar effektivisering då vidaretransport till Malmö inte behövs. Detta är även ett led i företagets affärsidé där navet är transporter och där klimatsmarta lösningar alltid eftersträvas.

Sammanfattningsvis är Stena Recycling nöjda med Halmstad som värdkommun men önskar en djupare hamn, större yta direkt på kaj i hamnen och expansionsmöjligheter i Kistinge, allt för att tillgodose de kostnadseffektivaste och klimatsmartaste lösningarna för transporter av obearbetat och färdigbehandlat material.

### 3.5.2 Dormer Tools

Besök Dormer Tools Halmstad 2008-08-13, VD Erling Gunnesson och sex medarbetare.

*Dormer Tools<sup>27</sup> är en av världens största tillverkare av skärande verktyg i solid hårdmetall och snabbstål. Som en viktig medlem i Sandvik-gruppen har Dormer en vision och ett åtagande att alltid vara den ledande leverantören till produktionsindustrin såväl som till underhållsindustrin.*

*Dormer har fem tillverkningsenheter i Sverige, Italien, Brasilien och Frankrike. Stora kapitalinvesteringar i varje enhet har lett till en varaktig och överlägsen produktkvalitet.*

*Dormer är en betydande internationell leverantör som strävar efter att överträffa alla förekommande produktionsstandarder, även i krävande industrier som t ex flygindustrin, där toleranskraven är mycket höga. Standarder som ingår i Dormers skärande verktygsprogram är DIN, ISO, BS och ANSI.*

*Miljötänkande ingår som en naturlig del i Dormer Tools totala affärsverksamhet bestående av tillverkning och försäljning av skärande verktyg. Hänsyn till miljön tas alltid med i de överväganden som görs i samband med utvecklingen av nya produkter, förändringar av processer och tillverkningsmetoder samt vid investeringar.*

*Våra beslut gällande verksamhet som påverkar miljön skall vägledas av vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.*

- *Genom ständiga förbättringar och genom förebyggande miljöarbete skall vi hela tiden minska vår relativa miljöpåverkan med avseende på bl. a hantering av avfall och kemikalier, utsläpp till luft och energibesparing.*

---

<sup>27</sup> Källa: Dormer Tools hemsida

- *Vi skall med aktiva insatser uppfylla tillämplig miljölagstiftning samt föreskrifter och övriga nationella och internationella krav som vi berörs av. Dessa regler betraktar vi som minimikrav för vår verksamhet.*
- *Säkerställa att vi har nödvändig miljökompetens inom företaget.*

Vid besöket framkom att till fabriken i Halmstad inkommer en till två transporter per vecka med råvara och fem till sex transporter går ut med färdig produkt. Transporterna sker alltid med lastbil, vanligtvis med DHL eller Schenker. Färdig produkt transporteras i huvudsak till centrallager i Holland för vidaretransport till kund alternativt till de två övriga centrallagren i Singapore eller i USA. Värdet av varorna är så stort att det krävs snabb omloppstid där det inte kan accepteras att varorna blir liggande i t ex en godsvagn i flera dygn. Av denna anledning sker transporterna med lastbil, dörr till dörr, där kravet är att transporten är framme i Holland dagen efter. Företaget har ett trettio-tal fabriker över hela världen vilkas produkter transporteras på likartat sätt till närmsta centrallager. De flesta av transpottjänsterna sker genom upphandling vid koncernen, Sandvik.

Vad gäller infrastrukturella frågor togs bland andra upp en utbyggnad av södra infarten som inte ansågs som avgörande, då är en ny överfart över Nissan med anslutning till norra länken viktigare. Även om Dormer idag inte använder järnväg för godstransporter (vilket kan ändras om möjligheten till snabbare transporter medges) anses utbyggt dubbelspår på hela västkustbanan som en framgång, inte minst ur persontrafiksynpunkt. Som en del i en stor koncern har fabriken i Halmstad ett stort antal resor såväl inom som utom Sverige. I huvudsak används flyg och då har tidtabellen stor betydelse även om priset har en betydelse för om Halmstad, Ängelholm, Landvetter eller Kastrup används. För internationella flygtransporter används i huvudsak Kastrup liksom då Halmstadsfabriken får besök. Besvärande i detta sammanhang är att det saknas tågförbindelse med Halmstad efter klockan 2000. Vidare att det är för få avgångar längs Västkustbanan och ofta behäftade med besvärande förseningar vilka sannolikt kan ha ett samband med den begränsade framkomligheten på banan. Ett starkt önskemål är utbyggnad av snabbtågbanan Stockholm – Malmö som skulle kunna vara ett alternativ till flyg för både besökare och egen personal. Det kanske starkaste önskemålet är annars en bättre utbyggt tågtrafik inom Halland med stopp vid de mindre orterna. Den skulle ge större förutsättningar att rekrytera personal från hela länet. I samband med detta är även ett resecentrum en förutsättning för persontransporterna och de anställdas resor till och från arbetet. Ett väl utbyggt industribuss system är likaledes en framgångsfaktor.

Dormer Tools har idag tillräcklig yta för att bedriva avsedd verksamhet och även för någon expansion. Om förutsättningarna däremot av någon anledning ändras kan en radikal försämring uppstå, som exempel nämndes utbyggnad av Hög-

skolan i Halmstad och dess elevbostäder. Det som har varit det största problemet hittills har varit strömavbrott med stopp i fabriken som följd. Detta har skett vid två tillfällen de senaste fyra åren och innebär en tillverkningsförlust om upp till en miljon kronor per dag och ytterligare upp emot två miljoner per dag i utebliven försäljning. Eventuellt kan en dubbel matning från två av varandra oberoende ställverk avhjälpa problemet. IT supporten från kommunen är tillfyllest.

Ibland kan man uppleva att Halmstad profilerar sig inom upplevelsenäring och turism och mindre till industrin. Besökare till Dormer tycker däremot att Halmstad är trevligt att besöka just på grund av denna satsning.

Sammantaget anser Dormer Tools i Halmstad att samarbetet med kommunen fungerar mycket bra. "Det är ju etablerat sedan gammalt" avslutar Erling Gunnesson.

### **3.5.3 Albany International**

Besök vid Albany International i Halmstad 2008-08-20, möte med Platschef, Björn Linde. Ingår sedan 1969 i Albany International vars europadelar styrs från Schweiz och med huvudkontor i USA. Företaget har knappt 600 anställda i Halmstad. Tidigare namn var Nordiska filt och beläget i centrala Halmstad vid Nissans östra sida. Tillverkar filt för pappersindustrin. Låg som nämnts tidigare i centrala Halmstad men bytte mark med kommunen till nuvarande läge i Flygstaden som är helt perfekt för verksamheten. Anses ha tillräckligt område och kan, om behov skulle uppstå, sannolikt fördubbla fabriksytan på nuvarande mark. Anser sig vara ett miljömedvetet företag med litet utsläpp från processen, "vi återvinner allt vi kan". Av samma anledning försöker man även begränsa flygtransporter men här är även de dyra flygkostnaderna en viktig faktor. Har endast ett fåtal transporter med gods in till fabrik, och två lastbilar med färdig vara ut per dygn. Transporttjänsten köps av främst Danzas åkeri för transport till centrallager i Holland för vidare transport ut till kund. För transporter inom Sverige används även vissa svenska åkerier som Dhl m fl. För tillverkningsprocessen åtgår inte särskilt mycket råvaror eller annan materiel vilket förklarar de få transporter in. Färdig vara är en långt paket, en rulle med specialeballage, vilken även kräver viss hantering och kan svårligen omlastas, gå på järnvägsvagn eller i container. Det är därför mindre sannolikt att man ändrar dessa rutiner även om en kombi-terminal eller förändringar i hamnen kommer till stånd. Transporter med bil anses dessutom som billigare jämfört med tåg.

En mindre del av färdig vara exporteras utanför Europa och då kan flyg eller båt nyttjas, varvid Göteborgs hamn används. Företaget använder sällan Halmstads flygplats, endast för resor till Sthlm, vilka utgör cirka 10 % av resorna, övriga 90 % är internationella varvid Kastrup flygplats används, samma gäller för besökare

till företaget. Tågförbindelserna med Kastrup anses däremot vara mindre bra och är en begränsning, en utökning av avgång, främst på sena kvällar är ett starkt önskemål.

Som nämnts ovan används lastbil för transporter av gods såväl in till fabrik som ut till lager eller kund. Härvid används Karlsrovägen vilket inte är helt optimalt. "En utbyggnad av norra länken med förbindelse till nya kustvägen skulle underlätta men är ingen stor sak för företaget då vi har förhållandevis få transporter." Eftersom Halmstads hamn inte ingår i transportplanerna är en eventuellt ny överfart över Nissan inget som påverkar företagets transporter.

#### **3.5.4 Green Cargo**

Se även kap 3.3.2 Järnvägar.

*Green Cargo AB<sup>28</sup> är ett svenskt helägt statligt aktiebolag som kör godstransporter med tåg in- och utrikes (utrikes i samarbete med utländska förvaltningar).*

*Green Cargo AB bildades vid bolagiseringen av Statens Järnvägar den 1 januari 2001. Green Cargo gick tidigare under namnet SJ Gods. Bolaget har 75-90 % av marknaden vad gäller godstransporter på järnväg. Företaget har även en stark lastbilssida under namnet Green Cargo Road, f.d. Svelast.*

*Utöver åkeri- och järnvägsverksamheten är man även stora på tredjepartslogistik samt lagerhållning. Företaget förfogar över sammanlagt 180 000 kvadratmeter lageryta.*

*Green Cargo<sup>29</sup> är ett nationellt och internationellt logistikföretag som arbetar för en hållbar utveckling, för att leverera logistiklösningar som möter kundernas behov. Green Cargo har drygt 3 000 medarbetare på över 100 platser i Sverige. 94 procent av transportererna sker med eldrivna tåg och hela Green Cargo verksamhet är märkt Bra Miljöval.*

*Green Cargo kör tåg så långt det går och med lastbil för att nå ända fram. Green Cargo tar hand om kundens samlade transport- och logistikbehov genom miljömärkta transporter med tåg och bil samt tjänster inom tredjepartslogistik.*

*Av utrikestransporterna går de flesta till Tyskland, Norge och Italien. Ungefär 80 procent av intäkterna kommer från järnvägstransporter och 13 respektive 7 procent av biltransporter och tredjepartslogistik.*

*Green Cargo har 3 115 anställda och omsätter 6 111 miljoner, förfogar över 433 lok och 6 805 vagnar samt 153 lastbilar (dessutom samarbete med 250 externa åkerier) och fem logistikcentra.*

---

<sup>28</sup> Källa: Wikipedia, den fria encyklopedin

<sup>29</sup> Källa: Green Cargo hemsida

Möte med Platschef Per Svensson 21 augusti.

Vid mötet framkom bland annat att spårområdet vid Halmstad rangerbangård ägs huvudsakligen av Banverket men även Halmstad kommun har spår till bland annat hamnen.

Green Cargo i Halmstad rangerar vagnar till och från hamnen men hanterar inte själva godset, endast hamnbaserat gods förmedlas. Detta beror på att det saknas en kombiterminal där gods, containers eller trailers kan omlastas. På rangerbangårdens nuvarande område kan med relativt enkla åtgärder en kombiterminal uppföras på den del som ägs av Banverket. Det finns sex spår i bredd, med anslutning i båda ändarna till västra stambanan, tillgängliga och ytor mellan dessa för uppställning, omlastning av gods och övrigt som behövs för att tillgodose behoven. Mest kostnadskrävande åtgärder är asfaltering av området och en för verksamheten anpassad truck. För att få lönsamhet för kombiterminalen (kommunen förutsätts som ägare) torde ett antal kunder göras intresserade för nya transportlösningar. Dessa skulle, enligt Per Svensson, kunna vara Biltema, Dhl eller Krönleins m fl. Mervärdet för Halmstads kommun vid upprättandet av en kombiterminal är miljöanpassade transporter som dessutom är konkurrenskraftiga. Som exempel nämndes även att Stora Ensos utgående gods transporteras till 60 % på järnväg genom Green Cargo, vidare att Servera i maj 2008 ställde frågan om containertrafik men Green Cargo saknade då lastningsområde för att tillgodose behovet.

Vid samtalet framkom även att Green Cargo kör ner de vagnar som ska till hamnen tidigt på morgonen men att spåren i hamnen endast nyttjas mellan klockan 7 och 17 vilket förefaller vare ett resursslöseri då de kan utnyttjas i stort sett dygnet runt. Som det är nu står vagnarna och väntar på att lossas.

### **3.5.5 GN Transport i Halmstad AB**

Möte med VD Pelle Nilsson 2008-08-28.

*GN Transport är ett modernt transportföretag som arbetar med transporter, logistik och lagring och som har specialiserat sig på transporter mellan Skandinavien och Frankrike<sup>30</sup>. GN Transport etablerade sig i Halmstad under 2007 då företaget erbjöds en bra tomt i Villmanstrand i anslutning till E 6 och med löfte om att den nya södra infarten skall uppföras vilket var en stor anledning till*

---

<sup>30</sup> Källa: GN Transport hemsida

etableringen i Halmstad. Situationen idag med den tunga trafiken vid nuvarande avfart Eurostop är en trafikpropp och ohållbar för företaget i ett längre perspektiv.

Företaget har 66 anställda och ytterligare ett antal underleverantörer med cirka 70 anställda varför den totala arbetsstyrkan uppgår till 120 -130 personer varav cirka 25 har administrativa uppgifter, huvuddelen av arbetsstyrkan är chaufförer. Som nämnts har företaget specialiserat sig på transporter till Frankrike med sex expressavgångar varje vecka där godset når Frankrike inom 24 timmar, och ytterligare knappt 100 veckovisa transporter med tider om 48 – 72 timmar. Till dessa kommer cirka 30 transporter dagligen inom södra och västra Sverige. Idag transporteras godset med lastbil på grund av att järnvägsalternativ saknas då det inte finns en kombiterminal i Halmstad. GN Transport försökte redan för sju år sedan i samverkan med Laholms kommun få till stånd ett koncept med snabbtåg till Frankrike men då var tiden inte mogen för detta, därefter har utvecklingen gått snabbt och idag finns operatörer med motsvarande lösning till bland annat Tyskland.

GN Transport har som högsta önskemål att få till stånd en kombiterminal i Halmstad med närhet till hamnen, och skulle vid en sådan etablering i stor utsträckning övergå till järnvägstransporter. Företagets idé är godshantering, inte lastbilstrafik. Man äger till exempel endast cirka 20 % av nyttjade fordon. Övriga fordon hyrs eller köps in som transporttjänst.

Problemen med landsvägstransporterna utgörs främst av att det är svårrekryterat med nya chaufförer vars arbetsmiljö är svår, medelåldern på Europas chaufförer är över 50 år, och att trafiksituationen på Europas vägnät är hårt överbelastad. Till detta kommer även skenande kostnader för drivmedel och annat varför järnväglösningen är både kostnadseffektiv och miljösmygare. Beträffande tidsförlusterna ser Pelle Nilsson dessa inte som särskilt stora då det med nya effektiva lösningar går att finna tillräckligt snabba transportmöjligheter med tåg. Vid en etablering av en kombiterminal i Halmstad skulle GN Transport nyttja denna i stor omfattning och, utöver transporter till Frankrike, särskilt för sina täta transporter till Eskilstuna och Malmö.

Ett andra önskemål från GN Transport är utveckling av Halmstads hamn med en terminal för containers och trailers. En sådan utveckling skulle möjliggöra snabbtransporter med båt till Frankrike.

Vid etableringen i Halmstad 2007 gick hanteringen av bygglov mm enligt önskemål och verksamheten kunde startas upp enligt plan. Redan idag, efter ett år, är företaget något trångbott och söker lösningar för utvidgning av markområdet. Diskussion förs med en privat markägare men även med kommunen om köp av angränsande mark. Pelle Nilsson anser att "det är drag i kommunens logistik, men inte i ledningen utan från aktörerna" varför en utveckling av kommunens

profilering i dessa frågor är positivt. "Man kan inte vänta på att kommunen alltid gör något, ibland gör man det själv, en förbättring kan vara att Näringslivsbolaget blir mer lyhört."

Eftersom GN Transport huvudsakligen opererar på den franska marknaden är franska språkkunskaper en nödvändighet vid rekrytering av personal vilket även medför en större geografisk rekryteringsomkrets. Regionaltåg som stannar vid varje ort på sträckan Helsingborg – Varberg skulle underlätta rekryteringen men då krävs även bra förbindelse mellan de nya industriområdena i södra delen av kommunen och resecentrum.

### **3.5.6 Axfood**

Möte 2008-08-19 i Halmstad med Snabbgrosschef, Charlotte Svensson.

Axfood är i samma koncern som Dagab men med olika inriktning. Axfood är framför allt ett hämtlager där kunderna kommer till Snabbgrossen och hämtar sina varor. Kunderna utgörs främst av restauranter, föreningar, kommun och landsting. Livsmedelsleveranser till Snabbgrossen i Halmstad kommer med lastbil från Örebro tre gånger i veckan genom Friggoskanidas försorg. Transporterna samordnas centralt. Charlotte anser att lokaliseringen söder om stadskärnan är helt perfekt och med närhet till E 6 och Laholmsvägen. Ser inga fördelar med etablering av en ny södra infart som sannolikt inte påverkar verksamheten. Den yta Axfood förfogar över idag är tillfyllest och ser inget behov av ytterligare mark.

Samarbetet med Halmstads kommun är begränsat till Miljö & Hälsa och fungerar bra, har större samarbete med Livsmedelsverket.

Önskar en bättre skyltning från Laholmsvägen in till industriområdet och dess olika verksamheter.

### **3.5.7 Servera**

*Servera är den ledande grossisten på den svenska restaurangmarknaden. Serveras affärsidé - att erbjuda den professionella måltidsmarknaden ett komplett sortiment av varor och tjänster i kombination med mycket hög effektivitet - ska bidra till ökad lönsamhet för Serveras kunder. Därför står effektivisering alltid högt på dagordningen hos oss. Exempelvis pågår ett omfattande utvecklingsarbete inom inköp och logistik, för att förbättra affärsvillkoren, i allt större utsträckning tillhandahålla det kunderna vill ha samt effektivisera logistiken. Inom IT pågår förbättringar för e-handel.*

*Våra kunder finns över hela måltidsmarknaden i form av storkök, restauranger, snabbmatsställen och butiker. Sortimentet omfattar allt som dessa kunder vill ha i*

*form av livsmedel, drycker och köksutrustning. Dagligen sker leveranser till ca 6000 kunder vilket ställer mycket höga krav på Servera som leverantör.*

*Vår strävan är att växa på marknaden och fortsätta vara det företag som leder utvecklingen i branschen. Servera har en mycket bra plattform för fortsatt offensiva satsningar och vi kommer framöver att ytterligare förbättra kunderbudandet med både varor och tjänster. Omfattande insatser sker för miljö och samhälle genom införandet av en uppförandekod. Strategin för att uppnå tillväxt är att vara en bra affärspartner för våra kunder och leverantörer och därmed också bidra till en förbättrad tillväxt och lönsamhet för hela branschen.*

*Nyckeltal 2007 Servera inkl dotterbolag*

*Omsättning: 6 193 Mkr, Antal artiklar: c:a 27 000 (12500 i lager), Antal säljkontor: 14 st, Antal kunder: c:a 15 000, Antal årsanställda: c:a 1300 personer<sup>31</sup>*

Möte, 2008-09-08, med Driftschef Mikael Kempe och några av hans medarbetare samt på besök från Stockholm Inköps- och Logistikutvecklare Per-Erik Kanström som även är ansvarig för utveckling av den nya verksamheten vid Vrangelsro (öster E 6 vid norra infarten).

Servera har under tidigare olika namn varit verksamma som grossist i Halmstad sedan början av 1900-talet, ursprungligen i hamnområdet men sedan 1974 i Larsfrid och då under namnet Dagab. Från 1 januari 1994 är namnet Servera och ingår i samma koncern som Axfood och Dagab men med något olika ägarförhållanden. Servera finns med leveranslager på fem orter i Sverige och med ett rikslager (centrallager) i Norrköping varav det sistnämnda har alla varor samt vissa specialvaror som alkohol och tobak.

Varorna kommer till lagren i huvudsak med lastbil medan några varuslag kommer med båt utifrån övriga Europa och anlöper då Göteborgs hamn. Transporttjänsterna köps i allt väsentligt och transportsätt bestäms utifrån tillgänglighet och pris men eftersom Servera önskar en miljövänlig profil ser man gärna att transporterna där så är möjligt går på järnväg.

Servera flyttar inom kort till nya lokaliteter i Vrangelsro och utökar i den nya lokaliseringen omfattningen av verksamheten. Förutom tidigare distributionslager för södra Sverige kommer lagret i Halmstad även att tjäna som ett inleveransnav för bland annat importpolymer.

Huvudanledning till flytten från Larsfrid till Vrangelsro är trångboddheten på nuvarande plats. "Vi har byggt ut kåken till tomtgränsen i alla riktningar." Eftersom man bestämt att verksamheten skulle fortsätta i Halmstad var det ett krav att

---

<sup>31</sup> Källa: Serveras hemsida

få tillgång till tillräckligt stor tomt vilket erbjöds i Vrangelsro. Grundvalarna för beslutet var att 1) kompetensen fanns i Halmstad, 2) nya lagret skulle vara i södra Sverige och 3) tillgång till hamn och tåg. Närheten till Västkustbanan ger även en möjlighet att ansluta med ett stickspår vilket dock inte är något som företrädarna vid detta möte tror är något som Banverket vill investera i liksom det sannolikt blir för dyrt för Servera att ombesörja i förhållande till den last som skulle kunna omfattas. Intresset för tågtrafik är dock stort även om detta får ske med containers som lastas vid tåggrängingen på Halmstad station.

Vid etableringen av det nya lagret i Vrangelsro har kontakterna och samarbetet med Halmstads kommun och dess företrädare skötts på ett mycket professionellt sätt, fått ett mycket bra bemötande vid kontakter rörande detaljplaner mm och haft "lite stolpe in" i arbetets fortskridande. Även tidigare kontakter med Halmstad kommun har varit mycket goda även om det då inte rört sig om några tätare kontakter. Servera har hittills inte haft några problem vid rekrytering av personal trots att konkurrensen är stor från flera konkurrenter med samma inriktning.

Många av de nuvarande medarbetarna cyklar till arbetet varför utbyggd infrastruktur, inklusive cykelbanor, vid och till Vrangelsro är det främsta önskemålet vid sidan om en utökad verksamhet i Halmstads hamn i linje med Serveras verksamhet.

### **3.5.8 DHL Express**

Möte, 2008-09-08, med Platschef Sven Berkenäs som är ansvarig för DHL verksamhet i Halmstad.

Halmstad kommun avsatte på 1970-talet det som då var åkermark i stadens södra delar längs Laholmsvägen för etablering av transportverksamhet, industriområdet benämndes Vilhelmsfält. Området anses av näringen med flera stora aktörer som optimalt placerat med närhet till E 6 men även till Wangelsleden, Järnvägsleden och nya Kustvägen mot Flygstaden. DHL verksamhet i Halmstad är uppdelad på två verksamhetsställen med terminalverksamhet och cirka 50 anställda på Fräsaregatan och med lagerverksamhet i Lantmännens lokaler med ytterligare åtta anställda. DHL har i Halmstad fullt tillräcklig markyta och även en viss expansionsmöjlighet. Förutom närhet till vägnätet så störs ingen annan av all den tunga trafiken med placeringen i Vilhelmsfält.

DHL Halmstad är en av företagets 25 terminaler för distribution av gods i Sverige och distribuerar till och från hela Halland med undantag av Kungsbacka men även delar av Båstads kommun. Företaget förmedlar gods med en vikt upp till 39000 kg och där sändningar under 1000 kg produceras via terminalnätet från en dag till nästa med turbilar ända upp till terminalen i Sundsvall, norr därom krävs ytterligare ett till två dygn. För transport till Mälardalen och norrut eftersträvas

järnvägslösningar där så är möjligt. I södra Sverige används i huvudsak lastbilar men i viss mån transporteras gods från Halmstad till Helsingborg för att där omlastas till tåg.

Sven Berkenäs påpekar att det är mycket gods som skulle kunna transporteras från Halmstad direkt på järnväg men i avsaknad av en kombiterminal är det i nuläget inte möjligt. "Även om DHL är oerhört miljömedvetna är det dock ytterst kunden som till viss del avgör transportsätt vilka i huvudsak baseras av pris." Transporterna sker idag som nämnts i huvudsak med lastbil och genom inhyrda åkare, DHL äger endast ett hundratal mindre lastbilar främst för flygfrakt. DHL är ägare av världens femte största flygplansflotta men nyttjar inte dessa på Halmstads flygplats. "Flyggodset transporteras markbundet till och från Halland för omlastning på Kastrup eller Landvetter."

Utbyggnad av en kombiterminal i Halmstad ser Sven Berkenäs som en stor förbättring både för företaget och för kommunen och kombitrafiken är helt i linje med företagets vilja att producera med så liten miljöpåverkan som möjligt. "Dock behöver den inte ligga i hamnen utan kan med fördel vara placerad på nuvarande rangerbangård där även den nya leden från södra infarten kommer att passera. Södra infarten kommer för övrigt även att underlätta för all trafik även om det inte är en stor sak för verksamheten på Vilhelmsfält, det är främst hamnen som kommer att dra fördel av den nya leden."

DHL har hittills haft en problemfri dialog med kommunen vilket i och för sig inte är särskilt ofta, avslutar Sven Berkenäs.

### **3.5.9 HMS Networks**

HMS<sup>32</sup> är en världsledande leverantör av kommunikationsteknologi för industriell automation. HMS utvecklar, tillverkar och marknadsför flexibla, innovativa och pålitliga kommunikationslösningar för att koppla samman produktionsutrustning med industriella nätverk samt för att koppla samman olika industriella nätverk med varandra.

*HMS makromiljö utgörs av marknaden för industriell automation, vilken har till syfte att höja effektivitet och kvalitet i tillverkningsprocesser. Detta uppnås genom att ersätta manuellt arbete med automationsenheter samt använda avancerade styrnings- och övervakningssystem. För att på ett effektivt sett sammankoppla automationsenheter med varandra används industriella nätverk, vilket utgör en delmarknad inom industriell automation. HMS har en kundbas på över 1 000 företag. De viktigaste geografiska marknaderna är Japan, USA och Tyskland*

---

<sup>32</sup> Källa: HMS Networks hemsida

*som tillsammans står för 59 procent av HMS totala försäljning.*

*Försäljningen uppgick år 2006 till 227 MSEK med mer än 90 procent utanför Sverige. Vid huvudkontoret i Halmstad bedrivs all utveckling och huvuddelen av tillverkningen.*

*Företaget grundades 1988 och har idag 155 personer anställda över hela världen där 30 % arbetar med forskning och utveckling. HMS har de senaste tio åren haft en genomsnittlig organisk tillväxt på 35 procent per år och har under flera år utsetts till bästa elektroniska företag. Företaget utsågs nyligen till Årets Exportföretag för 2008 som tilldelades genom HM Konungen. HMS börsintroducerades på OMX 2007.*

Kort telefonintervju med VD Nicolas Hassbjer 2008-10-22 som anger att företaget köper alla varuleveranser av transportföretag, främst Dhl. Företaget planerar dock för hur dessa ska utföras vid beställning.

Nicolas Hassbjer anger vidare att den viktigaste logistikfrågan för företaget i Halmstad är persontransporter för dels den egna personalens arbetsresor och dels för alla affärsresor för såväl personal och för besökare. Nicolas anser att tillgången till regionaltrafik norrut längs Västkustbanan är tillfyllest men behöver utökas i sydlig riktning. Det mest besvärande med kollektivtrafiken på Västkustbanan både i närområdet och även med förbindelse till Göteborg och Köpenhamn/Kastrup är den bristande pålitligheten med både förseningar eller totalstopp. Det är även besvärande med den låga turtätheten och att det inte finns någon förbindelse med Halmstad från Kastrup på kvällen. Västkustbanan bör därför byggas ut med det snaraste för att kvalitetssäkra resorna alternativt att transportören anordnar fast förbindelse med snabbtåg via Hässleholm vidare till Kastrup. Denna fråga bör prioriteras av beslutande politiker.

Beträffande flygförbindelsen med Stockholm från Halmstad anser Nicolas att det är bra att den finns men inte något avgörande, då är goda förbindelser med Kastrup viktigare. Betydligt fler resor för såväl egen personal som besökare är internationella.

### **3.5.10 Sveriges Åkeriföretag**

Möte med Sveriges Åkeriföretag Halland, VD Arne Lindén som ger sin syn på transportnäringens utveckling och även viss fakta.

*År 2007 transporterades 430,5 miljoner ton gods i inrikes trafik, varav 353 miljoner ton med lastbil (järnväg 40,6 och sjöfart 12.6 milj. ton). 82 % av allt inrikes gods transporterades således med lastbil. Lastbilen behåller sin ledande ställning på marknaden. Utländska lastbilars transportarbete på svensk mark ingår inte i denna statistik. Transportarbetet uttryckt i tonkm (antalet km x mängd*

den gods) som utförs med lastbil har ökat under 90-talet. Mer än hälften av det utförda transportarbetet utförs numera med lastbil.<sup>33</sup> Ytterligare statistik och fakta finns i faktafoldern.

Arne Lindén menar att debatten kring godstransporternas miljö är helt fel. Den i alla ögons stora miljöbov, tung trafik, står för cirka 7 % av koldioxidutsläppen av de 20 % som är för hela transportsektorn. Branschen har alltid tvingats vara miljömedveten av ekonomiska skäl, varvid man alltid strävar efter fullastade fordon, använder miljövänligare bränsle och bränslesnålare motorer. Det är näringslivet som tjänar på bättre infrastruktur med korta förbindelser som t ex ny överfart över Nissan medan åkerinäringen tjänar på längre kringvägar vilket ökar transportkostnaden för köparen. "Det borde alltså vara näringslivet som är pådrivande i utbyggnad av goda kommunikationer."

I debatten har det ibland framförts att även Sverige borde gå över till kortare fordon, Europastandard om 16,5 m, något som egentligen gagnar åkarna då det med mindre last åtgår fler fordon för att transportera samma mängd gods. Arne Lindén menar att vi istället för de långväga transporterna som går på landsväg borde köra med dubbla trailersläp om 13,5 m vardera samt dragbil varvid totallängden blir 31,5 m. Dessa långa fordon går mellan omlastningscentralerna som ligger lättillgängliga med närhet till de större vägarna där de omfördelas för närtransporterna med varsin dragbil. Detta är inget som åkarna tjänar på, hälften så många fordon, chaufförer mm kommer att minska åkerinäringens omsättning, medan utsläppen nära nog halveras. Trailerns kapacitet skall vara anpassad efter containers storlek om 40' vilket kommer att underlätta kombitrafiken.

Även Arne Lindén förespråkar att fler av de längre transporterna ska ske med järnväg och pekar särskilt på de utländska transporterna som kommer till Sverige med gods. Problemet är att järnvägen redan idag har kapacitetsproblem och kan med nuvarande utbyggnad inte ta särskilt stora andelar av den landsvägsbundna trafiken. Som framgår av statistiken ovan transporteras drygt 80 % av allt gods på landsväg, av dessa transporter är cirka 80 % kortare än 30 mil. "Det är de längre transporterna som borde omfördelas till järnväg."

"Ingen inom transportbranschen motverkar järnväglösningar men då måste även konsekvenserna belysas av de åtgärder som måste vidtagas. Det vill säga är investeringarna kostnads- och miljöeffektiva. Med rådande konkurrens om spåren vore det kanske bättre att avlasta den arbetspendling som idag sker med personbil med bättre utbyggd kollektivtrafik. Man måste bestämma sig för vad spåren ska användas till."

---

<sup>33</sup> Källa: Sveriges Åkeriföretag, fakta om åkerinäringen utgåva 2008

Eftersom spårkapaciteten är begränsad är Arne Lindén även tveksam till utbyggnad av kombiterminaler i större omfattning. Men med ökad spårkapacitet ökar även behoven av kombiterminaler. Det största behovet för kombiterminaler är för att, som nämnts ovan, avlasta de långa transportererna och främst de från kontinenten, och då behöver dessa kombiterminaler inte nödvändigtvis vara belägna i hamnområden som Arne Lindén annars ser som den naturligaste platsen dit mycket gods kommer och alltid kräver en omlastning. Det väsentligaste för en kombiterminal är att den har tillräckligt stora godsflöden för att bära de stora investeringskostnaderna avslutar Arne Lindén.

### 3.5.11 Heléns

Heléns<sup>34</sup> lager hanterar årligen mer än 100 000 ton rör för kunder inom byggnads-, verkstads- och processindustrin, samt inom fordons-, möbel- och maskintillverkningen. Rören fördelar sig på tusentals artiklar inom produktgrupperna. Samtliga leveranser sker när du *behöver dem och i önskat utförande. Något vi lyckas med tack vare att vårt stora rörlager ligger i direkt anslutning till våra produktionscenter - lättillgängligt för olika former av vidareförädling. Heléns Rör AB ägs dels av Benteler AG Tyskland, familjeägd industrikoncern med 23 000 anställda. Ledande inom stål, rör, maskiner, komponenter och handel vars omsättning 2007 var 6,3 MD Euro. Den andre ägaren är Ruukki Finland, Nordens största stålproducent och en av Europas största rörproducenter. Börsnoterat företag med 14 700 anställda. Omsättningen för 2007 var 3,9 MD Euro.*

Möte med Koncernchef, Anders Ivarsson, 2008-10-24 som inleder med att redan 2001 var det på gång med en södra infart då Heléns (nuvarande Ruukki) såg över möjligheten att utöka verksamheten i hamnen. Heléns har cirka 40 transporter varje dag till och från Halmstad eller som på månadsbasis blir 1000 transporter vilka alla utgörs av lastbil. Dessa är ungefär lika fördelade på leveranser in till företaget och sker då genom leverantörens försorg och varuleveranser ut vilka oftast köps av transportföretag, vanligtvis Schenker. Produkterna är, som nämns ovan, rör av alla de slag vilka kapas eller på annat sätt anpassas för kundens behov, denna anpassning sker i Söndrum eller i företagets fabrik i Knäred. Mellan Söndrum och Knäred går endast en transport dagligen. Oaktat vilka transporter det gäller går dessa alltid genom rondellen i centrum, som Koncernchefen uttrycker det, vilket han även finner märkligt. Att all tung trafik ska behöva gå genom centrum och längs Laholmsvägen och vidare utefter Tylösandsvägen till den nya rondellen vid Lidl eller för norrifrån kommande transporter från norra infarten över Magnus Stenbocks väg ut till Söndrum. "Problemet är att många av

---

<sup>34</sup> Källa: Heléns hemsida

transporterna kommer från utlandet och då kör chaufförerna efter GPS som anger dessa vägar. Om jag rent egoistiskt för företaget får önska skulle en utbyggd motorväg rakt till lagret i Söndrum vara att föredra." Södra infarten täcker behoven för industriområdena söder om centrum men löser inte behoven för Söndrum/Flygstaden varför en anslutning i norr från E 6 kan vara ett alternativ. Ytterst är det ändå transportören som gör vägval utifrån beställning och pris. Som nämnts sker alla transporter med lastbil där de största leverantörsländerna utgörs av Finland, Tyskland, Frankrike och Italien. Anders Ivarsson ser svårigheter i alternativa transportsätt med järnväg eftersom det dels är långsammare men framför allt att godset oftast är känsligt för omlastningar. "Flera hanteringar med gaffeltruckar kan lätt skada rören." Dessutom går 90 % av varorna ut till Sverige varav 80 % inom 30 mils radie och då främst till Småland.

Inget gods transporteras via Halmstads flygplats men vissa persontransporter sker från Halmstad till Stockholm. Men det är lika vanligt att vi åker från Ängelholm, det är tid, pris och tidtabell i nämnd prioriteringsordning som avgör. Men Halmstads flygplats är ingen stor fråga för företaget då det handlar om endast ett par resor till Sthlm i månaden. Då är förbindelsen med Kastrups flygplats mycket viktigare dit företaget oftast åker med bil. Samma gäller för de många utländska besökarna som kommer till företaget och hämtas med bil. Orsaken är den bristande tillförlitligheten till järnvägsalternativet. Dubbelspår längs hela Västkustbanan är därför i detta sammanhang viktigt för ökad turtäthet samt större och tillförlitligare framkomlighet. Beträffande utbyggd kollektivtrafik på Västkustbanan påverkar denna sannolikt inte företaget då huvuddelen av de anställda bor i Halmstad och företrädesvis på den norra sidan. Anders Ivarsson tror heller inte att rekryteringsunderlaget skulle öka med större möjligheter till arbetspendling från mer perifera orter.

Koncernchefen ser Halmstad kommun som god samarbetspartner och förstår skillnaderna i beslutsvägar som är mellan offentlig verksamhet och privat näring. Kontakterna är inte särskilt många men de som är finns inget att klaga på. Företaget anser sig ha tillräcklig yta för nuvarande verksamhet men med begränsad expansionsmöjlighet ytmässigt i Söndrum vilket var en av anledningarna till att verksamheten i Knäred startades.

### **3.5.12 Retlog AB**

*"Vi har blivit mycket väl omhändertagna av alla i Halmstads kommun i samband med etableringen av vår verksamhet här. Det gäller såväl kommunledning med fastighetskontor som arbetsförmedling och därtill en hamnledning som vet vad den vill. Birgitta Johansson är fantastisk och håller alltid sin personal, som hon är väldigt stolt över, om ryggen"* inleder logistikchef Kent Frennesson vid Retlog vårt samtal 2008-11-17. Retlog AB är en del av Biltema och svarar för lagerhållning

av Biltemas produkter. För fem år sedan inleddes en undersökning av lämpliga orter för den framtida lagerhållningen och man fann Halmstad som lämpligast främst för tillgång till hamnen. Företaget var då utspritt med fem egna lager på fem platser i landet och ytterligare tre tredjepartslager, ICA, Schenker och Dila men fann med studien att en lagerkoncentrering var att föredra. Beslutet innebar att två egna lager och de tre tredjepartslagren avvecklades. Eftersom varorna i huvudsak kommer med båt från Asien och utgör 7 – 10 000 TEU årligen var tillgång till hamn ett ingångsvärde men även att det fanns tillräcklig yta för att bygga erforderliga lagerbyggnader. Verksamheten vid Biltema är dessutom till 70 procent förlagd nära hamnar. Det som motsvarade kraven fann man i Halmstad och det första lagret var klart att tas i drift januari 2007. I planen fanns även att ytterligare koncentrera verksamheten till Halmstad varför projektering av lager 2 påbörjades och är klart att tas i drift i januari 2009. Med detta färdigställt kan lagret i Lammhult urfasas, ett lager som idag försörjs med i huvudsak europagods via lastbil. Eftersom man är så nöjd med Halmstad som värdkommun och det professionella bemötande man mötts av avser Retlog förlägga hela sin verksamhet till Halmstad och önskar därför ytterligare mark för att anlägga lager 3. Beslut härom förväntas under 2009 och är bland annat avhängigt av om önskad mark kan ställas till förfogande.

Varorna kommer, som nämnts ovan, i containers med båt där transporten i allmänhet köps av rederiet men ibland även av tillverkaren. Oceanfartygen angör någon av oceanhamnarna i Europa, vanligtvis Bremerhaven, och därifrån med feederfartyg vidare till Halmstad. Eftersom varorna till Retlog har stor volym har det upprättats en fast färjeförbindelse till Halmstad som anlöper Halmstads hamn varje onsdag. Containerarna transporteras därefter genom Halmstads hamn försorg in till Retlog lager. Varorna läggs upp efter ett visst system tills de plockas och läggs på pall allt utifrån beställningar från de 52 Biltema butikerna spridda i hela Norden. Från Retlog lager transporteras dessa pallar med varor ut till butik med i huvudsak lastbil. För de längre transporter till norra Norge och Finland går de dock vidare med båt. Få transporter går idag med tåg men skulle, i linje med företagets miljöpolicy, få en ökad betydelse för de längre transporter över 40 – 50 mil om det finns tillgänglighet till bland annat en kombiterminal i Halmstad.

Lagringsytorna omfattar i lager 1 50 000 m<sup>2</sup> och ytterligare lika mycket i det nya lager 2. Retlog har 85 anställda för lager 1 men utökar med ytterligare 45 personer för lager 2. Personalen är i huvudsak rekryterade i närområdet varför utbyggnad av pendlingsmöjligheter sannolikt har liten betydelse för företaget. Man har heller inga problem att rekrytera personal som främst utgörs av yngre som ser arbetet som ett genomgångsarbete under några år i avvaktan på studier eller annat.

Samtalet avslutas med något om framtiden där Kent Frennesson anser att *"hamnens nuvarande djup inte är en begränsning för Retlog men sannolikt för hamnen, det underlättar om det finns kapacitet för större fartyg vilket är en möjlighet för hamnen att utvidga sin verksamhet"*. Den annars viktigaste frågan för Halmstad anser Kent Frennesson södra infarten vara. *"Den är nyckeln för att få igång kommunen"*.

För helheten möte med två stora företag som inte är etablerade i Halmstad:

### **3.5.13 IKEA**

Möte med Klas Ekman, globalt transportansvarig för IKEA. Klas är även vice ordförande i Näringslivets Transportråd. Syftet med detta besök var att tillföra utredningen en stor concerns syn på logistik och transporter. Centrala frågor vid mötet var IKEA:s upplägg för varudistribution, krav på leverantörer och något om framtidsutvecklingen. IKEA har, år 2007, 231 varuhus i 45 länder och 118 000 medarbetare i 40 länder. Vidare 31 distributionscentra som behandlar 9500 produkter från 38 egna fabriker och sågverk i elva länder. Dessutom tillkommer 1 350 leverantörer från 50 länder. För att administrera transporter finns cirka 400 medarbetare.

Varorna har sitt ursprung huvudsakligen från Europa som står för 64 % av tillverkningen medan Asien står för 33 %, varav Kina 22 %, samt Nordamerika resterande 3 %. De största inköpsländerna, utöver Kina, är Polen med 16 % samt Italien, Tyskland och Sverige med runt 7 % vardera.

Försäljningen är störst i Tyskland med 16 % följt av USA med 10 %, Frankrike och Storbritannien strax under 10 % samt Sverige med 7 %. Tillverkning och försäljning ger därmed transportbehovet.

IKEA förfogar inte över egna transportmedel, alla transporttjänster köps upp av andra aktörer där grundprincipen är att alltid ha "fulla transporter". Detta innebär att om det är en containertransport som köps upp ska den vara helt fylld eller om det är en skeppslast eller biltrailer så gäller detsamma. Grundplaneringen av transporter görs av IKEA:s organisation som därefter köper upp delkomponenterna, utvecklingen går mot att anlita allt större transportörer som klarar hela transportkedjan. Ett tydligt budskap som vid flera tillfällen betonades var att kedjan aldrig är starkare än dess svagaste länk vilket även präglar hela synen på upphandlingen av transporter.

IKEA förfogar idag över ett 30-tal centrallager, varav två i Sverige (Torsvik och Älmhult), där inget av lagren är fullsortimentslager. Inom koncernen pågår ett arbete att identifiera så kallade högflödesvaror respektive lågflödesvaror, begrepp som svarar mot omsättningen av en viss produkt. Strävan är att det för lågflödesvaror endast skall finnas ett centrallager i Europa respektive Nord-

amerika för dessa produkter och därigenom frigöra ytor vid övriga centrallager som ska ha alla höglödesvaror för att svara upp mot IKEA:s mål att ge bättre service till varuhusen. Målet är att en vara skall finnas på plats inom 24 respektive 48 timmar.

Som nämnts ovan har IKEA två centrallager i Sverige, Torsviksterminalen vid E 4 söder om Jönköping och i Älmhult. Transporterna kommer i huvudsak med båt till Göteborg och fortsätter därefter på järnväg eller landsväg. Strävan är alltid att välja de lösningar som lever upp till de affärskrav som IKEA har på exempelvis precision, ledtid men även miljö. Det kan resultera i olika typer av transportsätt beroende på vad marknaden har att erbjuda. I Sverige, som jämförelsevis med övriga länder undantaget Västeuropa, som har ett förhållandevis väl utbyggt järnvägsnät genomförs transporterna till 35 % på järnväg. Vanligtvis kommer en full container, motsvarande, med "platta paket" av olika slag till ett centrallager där de delas upp till de olika varuhusen och fortsätter med lämpligaste färdssätt. För Torsvik, som även är en av den "Birgerssonska" utredningen föreslagna rikskombiterminalerna (min anm.), saknas för närvarande järnvägsanslutning varför alla transporter till och från denna sker på landsväg.

IKEA strävar efter att öka andelen direktleveranser från fabrik till varuhus utan mellanlagring. Störst förutsättningar för direktleverans är med varor tillverkade i närområdet. Det anses för dyrt att ha varor i lager varför omsättningen av varor kommer att påskyndas framgent. Direktleveranser är en viktig komponent i denna omsättning.

Strategiska frågor inför framtiden är att IKEA alltid söker de mest effektiva transportsätten vilket bland annat kan få som konsekvens för de globala transporterna att fartygen blir större (men inte alltid nödvändigtvis). Detta kräver ökad effektivitet vid lastning/lossning med kranar anpassade för ändamålet. Vidare antas kombiterminalernas betydelse att öka där möjligheterna till omlastning mellan fartyg – järnväg – landsväg är möjlig. Då krävs även järnvägsspår ända ut till kaj för direktlossning där företrädesvis hela tågset kan nyttjas. Åter påtalades vikten av att hela kedjan är lika stark och för Sveriges del anses hamnarna inte tillhöra de mest effektiva varför utvecklingspotential vid dessa finns.

För västkusten skulle ett samarbete mellan kommunerna vara till gagn för alla transportörer där främst hamnkommunerna skulle kunna inleda ett samarbete. Vidare bör en omedelbar satsning göras för att bygga ut hela västkustbanan till dubbelspår och även bygga bort de flaskhalsar som nu återfinns i exempelvis Helsingborg och förbifart över/under Hallandsås.

### **3.5.14 H & M**

H & M finns idag i 29 länder vars 68 000 medarbetare arbetar efter samma filosofi att ge kunden mode och kvalitet till bästa pris. De största marknaderna är i Tyskland följda av Storbritannien och Sverige.

Möte med H & M logistikchef, Danny Feltmann-Espersen i Köpenhamn.

H & M köper alla transporter via sin interna logistikavdelning som är spridd till Stockholm, Hamburg och Hongkong. Den sistnämnda eftersom mycket av transportererna har sitt ursprung i södra Kina. En stor leverantör av transporttjänsterna är Maersk vars fartyg lastas med containrar fyllda med H & M produkter och anlöper storhamnarna för lossning, för den svenska marknaden går dessa till Göteborg för vidare transport till Eskilstuna där centrallagret för Norden är beläget. I allmänhet försörjer ett centrallager en större marknad varför t ex distributionscentret i Polen försörjer övriga Östeuropa, centrallager finns även i Tyskland, England och Belgien m fl, sammantaget är det cirka 15 distributionscenter. Färd-sättet bestäms alltid av H & M som strävar efter klimatsmarta lösningar. Planering utgår från miljö – kostnader – ledtider.

För Skandinavien del kommer som nämnts ovan båttransporterna till Göteborg där de omlastas till tåg och vidare till Eskilstuna där containrarna packas upp och fördelas enligt order ut till butik. Transporterna till lands sker genom Green Cargo försorg. H & M bestämmer dock alltid vilket transportsätt som skall väljas, järnväg eller landsväg.

Danny betonar att det viktigaste i sökandet efter nya lösningar är flexibiliteten och nämner som ett framtida gott exempel Belgien som en viktig komponent för distribution av varor vars tillgång till trimodalitet är av avgörande betydelse. Danny betonar även att tillgång till logistikpark är viktigt. En sådan finns till exempel i Eskilstuna där kommunen avsatt ett markområde vid flygfältet med unika förutsättningar för effektiv logistikverksamhet. Tre transportsystem sammanflätas i området, motorväg (E 20), tåg (Svealandsbanan) och flyg (Eskilstuna flygplats).

För framtiden är de nya stora marknaderna som H & M upprättar i Ryssland och i Japan viktiga och som även kommer att få egna distributionscenter. Andra viktiga framtidsfrågor är miljöfrågorna där H & M som nämnts ovan alltid eftersträvar klimatsmarta lösningar.

## **3.6 Besök andra hamnar**

### **3.6.1 Helsingborgs hamn**

*Helsingborgs hamn är containerspecialisten som genom hög kompetens, ett utmärkt geografiskt läge och som ett nav för sjö-, väg- och järnvägstransporter*

*löser kundernas behov av gods- och informationshantering, stuffing/stripping, magasinering och säkerhet.*<sup>35</sup>

*Helsingborgs hamn har ett landområde om 1 479 000 m<sup>2</sup> och ett vattenområde om 673 600 m<sup>2</sup>. Kajlängden är 4100 m och största vattendjup 13.5 m. Helsingborgs hamn har 9 stycken ramper och ro-ro-lägen och en kombiterminal med 6 spår, ett hamnmagasin om 28 544 m<sup>2</sup> varav 8 900 kvm kylmagasin, 4 st. containerkranar 42 – 65 ton á 50 – 60 mkr/st, 2 st. mobilkranar 40 – 100 ton samt 4 st. andra kranar upp till 30 ton. Till detta kommer ytterligare 18 st. terminaltraktorer, 7 st. lastmaskiner 2 – 20 ton samt 97 st. övriga truckar varav 19 st. är okbärande truckar 16 – 52 ton*<sup>36</sup>.

Besök hos och samtal med Helsingborgs hamn VD Per-Olof Jansson 2008-07-10 som anger att den främsta orsaken till att Helsingborgs hamn utvecklats till en strategisk hamn är att hamnens ledning arbetat för att utveckla hamnen till att bli en storhamn med tydlig inriktning. "Det är bra för staden när politikerna inser att när de logistiska förutsättningarna är goda är det även bra för staden." Då 14 – 15 % av Helsingborgs befolkning är sysselsatt inom transportnäringen och ytterligare 10 % är engagerade på något sätt inom näringen är detta en viktig faktor för Helsingborgs stad vilket även måste samordnas. Det är därför naturligt att styrelsen i Helsingborgs hamn AB valt att satsa på hamnen och dess utbyggnad. Sålunda har en kombiterminal, med en anläggningskostnad om 80 mkr, kommit till genom hamnbolaget och stod färdig 2005. Hamnbolaget äger all infrastruktur i kombiterminalen inklusive spår men arrenderar marken av staden. Med denna har även den viktigaste strategiska frågan för Helsingborgs hamn skapats där samverkan med övrig logistikverksamhet inom kommunen blivit central för att upprätthålla en bra service. Det strategiska läget är den viktigaste faktorn för framgång för Helsingborgs hamn med två korsande europavägar, E 4 och E 6, men även i direkt anslutning till två av landets stambanor. Huvuddelen av den internationella lastbilstrafiken till Sverige går genom Skåne där Helsingborgs hamn tillsammans med Trelleborgs hamn är de stora inkörsportarna till landet. Vidare kommer 15 % av alla containrar till Sverige genom Helsingborgs hamn. Detta gynnsamma läge tillsammans med näringslivet är enligt P-O Jansson de viktigaste faktorerna för en logistikkommun. Men för att uppnå detta krävs det även att det finns företag med den inriktningen menar P-O Jansson.

Från att tidigare ha varit en hamn med flera varuslag, bland annat var Helsingborgs hamn en gång världens största metallagerhållare, har dessa mer eller

---

<sup>35</sup> Källa: Informationsbroschyr Helsingborgs Hamn AB

<sup>36</sup> Källa: Helsingborgs hamn årsredovisning 2007

mindre marginaliserats för att idag ha utvecklats till en näst intill renodlad containerhamn.

Enligt P-O Jansson är Helsingborgs hamn en av Sveriges fyra hamnar med tri-modalitet (fartyg, järnväg, lastbil) vilket även det är en framgångsfaktor. (Se även artikel från Sydsvenskan angående Malmö Norra hamnens utbyggnad, bilaga 7) Med specialiseringen till containerhamn och combiterminalen har man attraherat kunder som IKEA vilket medfört att man idag har ett par tåg om dagen som går till Älmhult.

För framtiden anser P-O Jansson att miljöfrågorna är viktiga för transportsektorn och särskilt nu när oljepriserna är på uppgång. "Då krävs det faciliteter för att möta detta, exempelvis samordnade lösningar för att lasta och lossa fartyg. Samtidigt kommer sannolikt tillväxten att bromsas upp varför det krävs mer noggrann analys för vilka investeringar som det skall satsas på". Vidare "Helsingborg konkurrerar ej om den transoceana trafiken, vi är en utpräglad feederhamn. Denna strategi har sin utgångspunkt i att det framgent kommer att bli en begränsning till ett mindre antal hamnar i Skandinavien, bland annat därför att fartygen idag överlag är tio gånger större än tidigare där de som tidigare var oceanfartyg idag är av storlek feederfartyg". Även P-O ser en utbyggnad av dubbelspår på Västkustbanan som en framgångsfaktor och nödvändighet för samordnade transporter i Skåne och längs västkusten.

### **3.6.2 Karlshamns hamn**

*Offensiv hamn med stor utvecklingspotential och med en smidig, kundorienterad och platt organisation. Hamnen utvecklas och moderniseras ständigt genom investeringar. Flera framtidsprojekt bedrivs framgångsrikt med syfte att förbättra servicen för transportköpare i regionen. Hamnens strategiska läge tillsammans med hamnens stora kapacitet och utbud av tjänster gör framtidsutsikterna för hamnen synnerligen goda. Hamnen har stor betydelse för hela regionen och dess utvecklingsmöjligheter.*<sup>37</sup>

Besök hos Karlshamns hamn ledning, VD Björn Nilsson och strategisk chef, Anders Wiberg, 2008-08-06.

Karlshamns Hamn<sup>38</sup> som ägs av Karlshamns kommun är den största och djupaste hamnen i sydöstra Sverige. Det är den fjärde största hamnen i Sverige och tredje största oljehamnen<sup>39</sup>. Hamnen omfattar sju hamnanläggningar med totalt 3,5 kilometer kaj och en hamnareal om 750 000 m<sup>2</sup>. Vattendjupet är 14

---

<sup>37</sup> Aktiespararnas omdöme om Karlshamns Hamn

<sup>38</sup> Källa: Karlshamns hamn informationsmaterial och intervju

<sup>39</sup> Källa: SCB statistik 2006

meter vilket i princip tillåter att alla fartyg som tillåts gå in i Östersjön kan anlöpna Karlshamn. Karlshamns Hamn är en fullservicehamn med utrustning för hantering av alla godstyper och fartygsstorlekar. För år 2007 redovisades 7776 tusen ton i total godsvoly m där olja/kemikalier är största varuslag följt av bulkvaror/styckegods och skogsprodukter. Antal fartygsanlöp var 2069 med 53 034 gods-enheter och 115 456 passagerare. Hamnbolaget har cirka 100 anställda men man räknar med att hamnen indirekt i kommunen ger ytterligare 7 gånger fler sin inkomst.

De oljedepåer som har sydöstra Sverige som försörjningsområde har i stor utsträckning valt Karlshamn som depåhamn. I oljehamnen finns Preem, Statoil, Shell, Norsk Hydro, Q8, Eon samt Scandinavian Tankstorage AB som kunder. Stora investeringar har gjorts under de tio senaste åren i Karlshamn till följd av myndigheters krav på miljöförbättringar. Dessa investeringar talar för att oljehamnen i Karlshamn även i fortsättningen kommer att vara en betydande oljehamn. Varje år hanteras 2 ½ till 3 miljoner ton olja i Karlshamns hamn. Oljehamnsverksamheten är mycket betydelsefull för Karlshamns hamn inte minst ur ekonomisk synvinkel.

Hamnen har för betjäning av Stillerydshamnen 2 x 35 tons kranar och en 20 tons kran samt tre mindre kranar för betjäning i innerhamnen. Till dessa tillkommer tre mobilkranar 15-4 ton och tre gaffeltruckar. Vidare finns 25 – 130 ton terminalvagnar. Magasinsytan är 43 400 m<sup>2</sup> och därtill 500 000 m<sup>3</sup> lagringskapacitet i bergrum/cisterner.

Hamnen har blivit en central faktor i kommunen och har tillkommit genom en gemensam medveten satsning av kommunen och hamnbolaget. Som ett led i detta tillsattes tidigt en strategisk utvecklare för framtidsfrågor och omvärldsbevakning. Denna nya utveckling tog sin början i slutet av 1960-talet då utbyggnad av en ny hamn, Stillerydshamnen, beslutades och byggdes ut med två ro-ro lägen och järnvägsspår ända ut till kaj. Efter det att Europa förändrades runt 1990 blev Karlshamn en central punkt i Östersjön och de nya marknaderna i Östeuropa. För att bland annat tillmötesgå nya krav på tillgänglig mark och i syfte att stödja Karlshamn som ett modernt transportcentrum avsatte kommunen ett 100 hektar stort område mellan hamnen och staden, där både hamnen och nya verksamheter kan växa tillsammans. Målet är att skapa ett centrum för logistik, distribution, tillverkning, energi och återvinning mm. I området skapas även inom kort en ny järnvägsterminal och nya vägar. Området som avsattes var tidigare en "bergknalle" som sprängts bort och råmaterialet har sålts till Östeuropa.

Parallellt har man även ett etablerat samarbete med Blekinge Tekniska Högskola för utarbetande av smarta lösningar inom IT, transporter och andra mobila lösningar.

Tidigare betjänade hamnen sjötransporter med fördelningen 90 % till Västeuropa och 10 % till Östeuropa men har idag en ungefärlig fördelning om 60 – 40 där framgången varit att behålla de gamla marknaderna samtidigt som nya tillkommit i öst. Det geografiska läget gör att man ser sig som den centrala punkten i Östersjön för transporter mellan Östeuropa och dess ekonomiska utveckling till Västeuropa med Skandinavien vilket även ger en möjlighet för Östeuropeiska företag att etablera sig i Sverige. ”Men för att lyckas med detta krävs det även att vi vänder det tidigare utifrån och in- perspektivet till att se vad vi kan bistå de utländska aktörerna med, främst gäller det att få in aktörer inom transport-, energi- och bioenerginäringarna.”

”En framgångsfaktor för hamnen i förslagen om strategiska hamnar har varit att man lyckades skapa enighet i regionen. På samma sätt borde man även försöka finna regionala lösningar för varje infrastrukturlösning där hamnfrågorna är en.”

För framtida utvecklingar av Sveriges hamnar anser Björn Nilsson det viktigt att det finns en tydlig strategi och inriktning med utgångspunkt från varje hamns förutsättningar och marknad. Helsingborgs hamn kan fungera som ett bra exempel när man lyckades skala bort allt det som inte var tillräckligt stort och lönsamt och där man helt koncentrerat sig på att bli en ledande containerhamn. ”En hamn är idag inte bara en plats där en båt lägger till, hamnarna har utvecklats till en mötesplats för båt – tåg – bil = trimodalitet. En framgångsfaktor då är att det finns en etablerad kombiterminal och för Karlshamns hamn är den planerad.” På fråga om Halmstads hamns framtida utveckling anser Björn Nilsson att man borde satsa på varuslagen skog och bulk. ”Man borde kanske även närma sig Öresundsregionen för att ingå i samarbete.” Ett sådant närmande har inletts i år mellan Karlshamns hamn och Helsingborgs hamn med strategiskt samarbete kring bland annat kompetensutveckling, upphandling och IT.

”De båda hamnarna har många likheter och kompletterar varandra på ett bra sätt. Vi tror att samarbetet kan gynna båda organisationerna och göra båda hamnarna vassare. Det är något både hamnarna och kunderna kommer att få nytta av, säger hamn-VD:arna i Helsingborgs och Karlshamns hamnar.”

### **3.6.3 Århus hamn<sup>40</sup>**

Århus hamn är Danmarks största containerhamn med en marknadsandel av 65 % där antalet närmar sig 1 000 000 TEU (containerenheter) om året. Det lyftes 12 000 000 ton gods över kajerna som har en sammanlagd längd om 13,5 km, markområdet uppgår till 2 270 000 m<sup>2</sup> och inseglingdjupet är upp till 14 meter.

---

<sup>40</sup> Källa: Århus hamn årsrapport och informationsmaterial

Århus hamn är under ständig utveckling/utbyggnad och har redan idag ocean-kapacitet där ytterligare en utbyggnad är projekterad och väntas stå klar till 2015. Hamnen har en ambition att bli en ledande hamn för containergods i Östersjön och med utbyggnaden ges ännu större förutsättningar att bli det ledande navet för norra Europa. Fördelningen av gods för 2007 var:

- Containers 3757 milj. ton
- Fraktfärjor ro-ro 3403 milj. ton
- Styckegods 251 milj. ton
- Bulk 3270 milj. ton
- Tanktrafik 1892 milj. ton

Till dessa siffror tillkommer passagerartrafik med dagliga turer till Sverige och inom Danmark.

Containerhamnen består av 1300 m containerkaj med 14 meters insegldjup, cirka 600 000 m<sup>2</sup> uppställningsyta med plats för 16 000 TEU som lyfts med sex (6) containerkranar varav fem med kapacitet för 90 ton och den sjätte för 50 ton. (Ytterligare 2 containerkranar till ett värde av 100 milj. Dkr. är beställda till 2009). I denna del av hamnen finns lagerbyggnader om 24 000 m<sup>2</sup> samt kyl- och frys-kapacitet.

Utöver ovan nämnda antal kranar finns i hamnen ytterligare två bulkkranar, sex kranar i multiterminalen, en kran vid kaj 129 och två kranar vid kaj 33 samt en tunglyfts kran med kapacitet upp till 182 ton. Till containerhamnen går järnvägsspår och till combiterminalen går järnvägsspåren ända ut till kaj. Närhet till motorväg, E 45, kommer att bli smidigare än idag då det tar cirka 15 minuter för lastbil att nå motorvägen från hamnen, ny anslutning med bättre kapacitet är under byggnation.

Århus hamn är en till fullo kommunalt ägd men självstyrd hamn med en hamnstyrelse tillsatt av Århus byråd där den direkta ledningen genomförs av hamndirektören med stab. Av de som ansvarar för den direkta driften vid hamnen är det endast kranförarna som är anställda av bolaget, övriga är anställda av bemanningsföretag varför Århus hamn sällan har några problem med strejker eller andra arbetstagarfrågor.

Halmstads Näringslivs AB VD, Anders Ekblom, och undertecknad besökte Århus hamn 2008-09-29 med presentation och förevisning av Operative chefen, Claus Holm Christensen. De viktigaste aspekterna som framkom under besöket var att hamnen varit i drift sedan 1930-talet, att fram till mitten av 70-talet var det innerhamnen som ombesörjde färjor och containers. Då påbörjades även utbyggnad

den av Östhamnen som togs i drift som den nya containerhamnen 2001 och som utvecklats i två omgångar fram till 2007 som en renodlad containerterminal. Som beskrivits ovan är etapp tre under projektering med ytterligare en utbyggnad utanför (öster om) dagens kajer som beräknas vara klart år 2015. Hamnbolaget, en dansk lösning benämnd förrättningsbolag men diskussioner pågår om ändrat ägarförhållande till aktiebolag, ansvarar för hela den nya utbyggnaden. Vad gäller utbyggnad av anslutningsvägen till E 45 pågår dock diskussioner med näringsliv och staten om finansieringen.

Århus hamn som har oceanfartygs kapacitet anser sig inte kunna konkurrera med till exempel Hamburgs hamn vad avser mängd gods men jämväl med logistik och utrymmen. Som oceanhamn försörjer Århus hamn hela Östersjön med feedertrafik och flera fasta förbindelser till Baltikum och Finland. Århus hamn har bättre produktionsstäl än Göteborgs hamn och upplever det som om Maersk satsar mer på Århus än Göteborgs hamn. I hamnen finns som framgår ovan i stort sett alla varuslag vilket hamnledningen anser vara en nyckelfråga för att minska sårbarheten. Traditionellt har bulkvaror varit störst men har nu passerats av containertrafiken som den största och viktigaste varan. Andra verksamheter utöver hamnverksamhet förekommer inte i Århus hamn då dansk lag förbjuder produktion i hamnar. Mycket litet av det gods som hanteras i Århus hamn transporteras på järnväg då den relativt långa omlastningstiden visavi de korta avstånden i Danmark gör godståg för kostsamma.

Containertrafiken drivs av två aktörer, Cargoservices och APM (Maersk) som har egna lagerbyggnader och omlastningsterminaler direkt till lastbil. Utöver dessa finns utrymmen om 500 000 m<sup>2</sup> för lagerbyggnader eller annan hantering då den nya utbyggnaden är färdigställd. I den äldre delen av hamnen, innerhamnen, finns ledigt ro-ro läge med ett lagerhus om 30 000 m<sup>2</sup> där ett samarbete med Halmstads hamn skulle kunna etableras.

Hamnsäkerheten är fullt utbyggd och fyller de nya EU kriterierna. Dock är grindar öppna under dagtid för att underlätta transporterna till och från hamnen, detta gäller dock inte containerhamnen som har bevakad in- och utfart. Eftersom hamnen är öppen dygnet runt året om och grindarna är låsta nattetid finns det dels kort för frekventa besökare men även ett antal grindar med telefonförbindelse till vakt som kan öppna grinden. Detta kompletteras med kameraövervakning.

Slutsatser av besöket är att Århus hamn har potential att bli en ledande containerhamn i Norden med stora utvecklingsmöjligheter med utbyggnaden som står klar till 2015. Vidare förefaller det vara en framgångsfaktor att ha två stora privata etablerade aktörer, där Maersk är en av dem, som ombesörjer hela containertrafiken. Halmstads hamn är den hamn som ligger närmst Århus hamn

utanför Danmark och har därigenom med sitt läge, utrymmen och väl utvecklat transportnät bra förutsättningar för att bli den ledande feederhamnen för det oceangods som kommer till Århus för vidare transport till Sverige.

## **4. Strategiska faktorer för framtiden**

(Efter samråd med Halmstads Näringslivsbolag ingår inte detta kapitel i denna förstudie, rubrikerna ligger som grund för kommande arbete där, utöver denna förstudie, även övriga studier som Region Hallands systemanalys och Entreprenörsregionens studier avseende HNJ banan och kollektivtrafiken ingår)

Inledning

Särskilda områden och inriktningar för framtida satsningar

Infrastruktur, vägar – järnvägar – hamn - flygplats

Transporter

Miljö

Sysselsättning – arbetsmarknad

Speditörer och lastbilscentraler

Godsterminaler, Lagerverksamhet, Varuproducenter, Företagstjänster

Utbildning och forskning inom Logistiksektorn

Myndigheter, Nätverk och samarbete

Åtgärder för utveckling, Infrastruktur – Transporter

Utredningar – Stöd/samarbete Region Halland

Utbildning och forskning

## 5. SWOT-analys

### 5.1 Styrkor

**Näringsliv.** Ett väl utvecklat näringsliv där alla inriktningar ur ett logistiskt perspektiv finns representerade. Klusterbildningar kan påvisas inom såväl transportsektorn, grossistverksamhet som tillverkande företag. Klustren finns dessutom geografiskt tämligen väl samlade utefter Västkustbanan söder om centrum, undantaget är Söndrum/Flygstaden industriområde. Det finns ett trettio-tal större företag i Halmstad (år 2006) där närmre hälften är tillverkande företag vilka i huvudsak köper sina transporttjänster. Etableringen av Retlog i hamnen är ett genombrott avseende fast förbindelse till Halmstad hamn och större anlop av containers. Den för Halmstad viktiga upplevelsenäringen är även en styrka för logistikutvecklingen då den påverkar såväl transporter/kommunikationer som infrastrukturen i övrigt. Upplevelsenäringen i Halmstads kommun omsätter årligen 3,5 mdr kronor.

**Infrastruktur.** Ett väl utbyggt vägnät ger goda kommunikationer på landsväg där 80 % av alla godstransporter utförs. Vägnätet har förbindelser i alla geografiska riktningar med undantag av västliga. Från Halmstad finns även tvärförbindelse till ostkusten. Västkustbanan passerar Halmstad med förbindelser till Göteborg och Malmö samt en förgrening i Halmstad till Hässleholm beläget utefter södra stambanan. Därtill finns Halmstad – Nässjö banan (HNJ) för transporter till småindustriäta Jönköpings län och närhet till Torsviksterminalen. HNJ banan ger även goda förutsättningar för arbetspendling till orterna utefter banan. En stor rangerbangård alternativt för ändamålet avdelad tomtmark i Villmanstrand skapar förutsättningar för upprättande av en kombiterminal.

**Hamnen.** En väl utbyggd hamn med flera kajer och magasin. Halmstads hamn är den hamn av jämförda hamnar som ökar mest avseende TEU och införsel av bilar.

**Utbildning.** I Halmstad finns högskola med flera innovativa inriktningar som varit till gagn för industrin i staden. Flera högteknologiska företag har sitt ursprung från Högskolan i Halmstad.

### 5.2 Svagheter

**Näringsliv.** De tillverkande företagen är alla stora exportföretag och därmed känsliga för konjunkturer och penningvärde. Med nedgång i konjunkturen kan efterfrågan av produkter minska och därmed även behovet av arbetskraft. Då de stora tillverkande företagen köper sina transporttjänster kan en nedgång i efterfrågan även påverka transportsektorn som är en stor arbetsgivare i Halmstad.

**Infrastruktur.** Trots sitt goda läge på västkusten är Halmstad den enda staden med större hamn som saknar, med undantag av en veckovis färja, fast förbindelse västerut. Trots det goda vägnätet till och runt Halmstad är vägnätet inom staden näst intill en begränsning. Oavsett från vilken riktning lastbilar kommer till Halmstad tvingas de in i den centrala stadskärnan för att nå de stora företagen och hamnen. Sämst är det för företagen i Söndrum/Flygstaden, som dessutom har flest tillverkande företag i Halmstad.

**Hamnen.** Halmstads hamn har ett begränsat djup vilket medför att viss trafik som skulle kunna angöra hamnen tvingas till andra lösningar. Vid jämförelser med andra hamnar, Helsingborgs och Karlshamns hamnar, förefaller Halmstads hamn sakna en tydlig framtida inriktning från ägarna vilket kan bero på att hamnen till skillnad från de båda andra inte varit helägd av kommunen. Ett förhållande som ändras från årsskiftet 2009 och kan då vändas till en framgångsfaktor med klart uttalad viljeinriktning.

Västkustbanan har begränsad kapacitet i avsaknad av fullt utbyggt dubbelspår längs hela sträckningen vilket främst ger begränsningar för godstransporter. Till detta kommer även att det idag saknas sena förbindelser med Kastrup, ett förhållande som alla tillfrågade påpekar, vilket delvis kan skyllas på avsaknaden av dubbelspår.

Arbetspendlingsmöjligheter i avsaknad av lokaltåg inom Halland anges även som en svaghet vilket medför att rekryteringsmöjligheterna begränsas

### 5.3 Möjligheter

Fler X 2000 motsvarade längs Västkustbanan över Hässleholm skulle delvis kunna avhjälpa bristen på sena förbindelser med Kastrup.

Upprättande av en kombiterminal medför att huvuddelen av de tillfrågade företagen skulle välja ett klimatsmartare transportalternativ. En kombiterminal kan även vara ett tungt argument vid val av framtida etableringar för såväl lager som inkörsport av importvaror. En kombiterminal i kombination med det goda infrastrukturella läget skapar förutsättningar för flera företagsetableringar i Halmstad.

Två stora nya industriområden, Kårarp/Vrangelstro i norr och Kistinge/Villmanstrand i söder, längs E 6 med utomordentliga "skyltlägen" och i direkt anslutning till Västkustbanan borde kunna vara en stor framgångsfaktor vid etablering av nya företag i södra Sverige. Kistinge/Villmanstrand får även med en utbyggd Södra infart nära förbindelse med hamnen.

Utbyggnad av en djupare oceankaj i hamnen ökar alla ovan relaterade möjligheter för företagsetableringar.

Retlog har ett önskemål att etablera sitt tredje centrallager till Halmstad. En förutsättning för detta är att lämplig tomtmark avsätts för ändamålet. Med hela Bilemas import av varor dirigerade över Halmstad finns möjligheter till fler alternativt större fasta färjor som anlöper Halmstad. Detta kan även generera andra aktörer att nyttja Halmstads hamn.

#### **5.4 Hot**

Ej utbyggt vägnät för förbindelse med främst Hamnen och Söndrum/Flygstaden kan medföra att de redan etablerade företagen som anser att såväl trafikplatsen vid Eurostop som förbindelserna till hamnen och eller tvärs igenom hela staden är så besvärande att annan lösning eftersträvas. Samma argument kan anges som negativt vid undersökning av nya etableringar varför annan lösning än Halmstad väljs.

Nya tillkommande stränga miljökrav som medför begränsningar för den tunga fordonstrafiken kan medföra att visst gods inte kan transporteras på landsväg. Att i ett sådant läge inte vara förberedd, utbyggd kombiterminal, kan medföra begränsningar för Halmstads tillverkande företag varvid annan plats väljs.

Ej utbyggd kollektivtrafik inklusive ett ej utbyggt resecentrum kan innebära att det blir svårt för företagen att personalförsörja i tillräcklig omfattning varför annan lösning väljs.

Halmstads hamn har den största ökningen av containertrafik av jämförda hamnar. En medveten satsning från främst Helsingborgs hamn med uttalad profilering mot containertrafik kan ta andelar eller i värsta fall helt konkurrera ut Halmstad avseende dessa. En ej utbyggd kombiterminal förvärrar detta förhållande för såväl hamnen som övriga transportörer.

## **6. Referenser och kontakter**

### **6.1 Referenser**

Vägverkets publikation 2004:93

Godsflöden i Halland, VV 2007-02-20

SIKA statistik 2008:10

UC 2006

Halmstads kommun hemsida

Entreprenörregionens hemsida

Hallands kollektivtrafikstrategi, slutrapport 2008-05-05

Länsstyrelsens i Halland hemsida

Vägverkets hemsida

Banverkets hemsida

Tullverkets hemsida

Luftfartsstyrelsens författningssamling

Högskolan i Halmstad hemsida

CIL hemsida

Halmstads Gymnasieskola, 6:e upplagan av gymnasiekatalogen

Respektive besökt företags hemsida

Eskilstunas kommun hemsida

Sveriges Åkeriföretagare, fakta om åkerinäringen utgåva 2008

Informationsbroschyr Helsingborgs hamn AB

Helsingborgs hamn AB, årsredovisning 2007

Karlshamns hamn AB informationsmaterial

Århus hamn årsrapport och informationsmaterial

SCB statistik hamnar 2006

Transportgruppens hemsida

## **6.2 Företag och personer som kontaktats**

Halmstads kommun, Utvecklingschef Tommy Palm 035-13 71 20

Halmstads kommun, Planarkitekt Johan Thein, 035-13 72 07

Halmstads kommun, 1.e Exploateringsingenjör Tommy Andersson, 035-13 72 09

Halmstads Näringslivsbolag AB, VD Anders Ekblom, 035-13 70 60

Halmstads hamn, VD Birgitta Johansson 035-15 53 00

Halmstads hamn, Emil Vranjancu 035-15 53 30

Halmstads Flygplats, Leif Tillberg 035-18 26 01

Banverket Väst, Regionaldirektör Bengt Rydhed 031-10 32 33

Vägverket region Väst: Joakim Elfving, 031-63 53 51

Vägverket region Väst: Klas Karlstedt: 070-563 52 07

Högskolan i Halmstad, Avdch Tommy Svensson 035-16 71 00

Helsingborgs hamn, VD Per-Olof Jansson 042-10 63 00

Karlshamns hamn, VD Björn Nilsson 0454-30 50 00

Karlshamns hamn, Strategichef Anders Wiberg 0454-30 50 00

Århus hamn, Operationschef Claus Holm Christensen, +45 86 133 266

Albany International, Platschef Björn Linde 035-14 72 30

Axfood, Snabbgrosschef Charlotte Svensson 035-12 10 37

DHL Express Halmstad, Platschef Sven Berkenäs 035-295 77 00

Dormer Tools, VD Erling Gunnesson, 035-16 52 00

Green Cargo, Per Svensson Arbetsledare 035-18 34 25

GN Transport, VD Per-Olof Nilsson 035-22 30 00

H & M, Logistikchef Danny Feltmann-Espersen, 08-796 55 00

HMS, VD Nicolas Hassbjer 035-17 29 00

Heléns Rör AB, Koncernchef Anders Ivarsson 035-14 90 00

Ikea, Transporchef Klas Ekman 042-25 62 26

Retlog, Logch Kent Frennesson, 0765-27 00 00

Servera Halmstad, Driftschef Mikael Kempe 035-18 30 00

Servera R & S AB, Inköps- och logistikutvecklare Per-Erik Kanström 08-672 84 00

Stena Recycling, Platschef Anders Pålsson 035-22 33 31

Stora Enso/Hylte Bruk, Joakim Snygg, 01046-190 00

Sveriges Åkeriföretagare Halland, VD Arne Lindén 0705-27 10 27

Vida Wood, Ingela Hansson 0705-50 66 21

# Bilagor

## Bilaga 1

Vikt i 1000 ton transporterat gods fördelade på väg och län

Transportvikt (1000 ton)									
Väg	Halland	V:a Götaland	Skåne	Kronoberg	Jönköping	Blekinge	Kalmar	Övrigt	Totalt
E6	6 330	9 160	8 010					180	23 680
Väg 26	1 020				1 020			310	2 350
Väg 41	590	680			280		20	310	1 880
Väg 25	470			880		40	270	60	1 720
Väg 153	600			450	390		60	60	1 560
Väg 24	540		610			340		60	1 550
Väg 117	380		680			40		60	860
Väg 150	390				390			60	840
Väg 154	340	190						120	650
Totalt	10 660	10 030	9 000	1 330	2 080	420	350	1 220	35 090

Källa: Godsflöden i Halland, Utredning inom Baltic Tangent- projektet 2007-02-20

## Statistik passagerare och fraktgods per flygplan

Flygplats	Passagerarfrekvens					
	Inrikes trafik			Utrikes trafik		
	Ank	Avg	Summa	Ank	Avg	Summa
Göteborg/Landvetter	625036	618175	1243211	1549117	1560976	3110093
Malmö/Sturup	566545	563712	1130257	360997	376483	737480
Ängelholm/Helsingborg	192879	193162	386041	4392	4497	8889
Växjö/Kronoberg	64984	65396	130380	19616	19516	39132
Jönköping	73766	74895	148661	12650	12796	25446
Halmstad City Airport	55766	55680	111446	1634	1784	3418

Flygplats	Fraktgods (ton)					
	Inrikes trafik			Utrikes trafik		
	Ank	Avg	Summa	Ank	Avg	Summa
Göteborg/Landvetter	382	1339	1721	30918	27411	58330
Malmö/Sturup	128	197	325	20177	22808	42985
Ängelholm/Helsingborg	11	25	34	2	0	2
Växjö/Kronoberg	24	54	77	0	1	1
Jönköping	54	31	85	220	1596	1815
Halmstad City Airport	11	7	18	0	0	0

## Statistik landningsfrekvens

Flygplats	Linjefart och ej regelbunden trafik					
	Utrikes			Inrikes		
	Europa	Övriga	Summa	Inrikes	Taxiflyg	
	trafik	världen	utrikes	trafik	inrikes	utrikes
Göteborg/Landvetter	21911	903	22814	8804	139	20
Malmö/Sturup	5722	342	6064	7872	520	111
Ängelholm/Helsingborg	107	3	110	3306	32	57
Växjö/Kronoberg	235	2	237	2045	4	23
Jönköping	648	25	673	2291	49	326
Halmstad City Airport	42	0	42	1535	37	45

Flygplats	Arial work	Privat flyg	Skol flyg	Militär luftfart	Summa totalt
Göteborg/Landvetter	85	283	13	13	32171
Malmö/Sturup	489	2634	2279	71	20079
Ängelholm/Helsingborg	5	2559	741	13	6823
Växjö/Kronoberg	10	1056	418	24	3817
Jönköping	79	2629	1028	88	7163
Halmstad City Airport	221	2480	202	385	4947

Källa: Luftfartsstyrelsen

### Bilaga 3

#### Trafikflöden<sup>41</sup> avseende tung trafik på några avsnitt kring Halmstad:

Tabellerna anger dygnsmedeltrafiken i båda riktningarna vid respektive mät punkt där den möjliga avvikelsen anges i % samt för mätåret. Trafikbilden i centrum finns ej tillgänglig.

##### E6

N Halmstad norra infarten (Rv 26):	3 710	± 9 %	(2006)
N Halmstad östra infarten (Rv 25):	4 260	± 9 %	(2006)
N Halmstad södra infarten (Lv 117):	4 300	± 9 %	(2006)
S Halmstad södra infarten:	3 850	± 9 %	(2006)

##### Rv 26

N E6:	1 080	± 8 %	(2006)
S Åled: 980 ± 9 % (2006)			

##### Rv 25

Ö E6:	1 190	± 11 %	(2006)
V Skedala:	770	± 10 %	(2006)
Ö Skedala:	570	± 11 %	(2006)

##### Lv 117

N Fyllinge:	1 660	± 11 %	(2005)
S Fyllinge:	1 040	± 7 %	(2005)
N Trönninge:	800	± 8 %	(2005)

##### Växjövägen (6.05)

V E6:	1 090	± 12 %	(2006)
-------	-------	--------	--------

##### Lv 610

Vid Heagård/Onsjö:	280	±16 %	(2004)
--------------------	-----	-------	--------

---

<sup>41</sup> Källa: Vägverket region Väst, Joakim Elfving

Företag/arbetsställen med fler än 100 anställda i Halmstad kommun<sup>42</sup>

Offentliga arbetsgivare ingår ej i sammanställningen

Företag	Bransch/Huvudnäring	Lokalisering
AB Oscar Hansson	Värme & Sanitetsarbeten	Larsfrid
AB Tylösands Havsbad	Hotellverksamhet	Tylösand
Adecco Sweden AB	Personaluthyrning	Centrum
Albany International	Tillverkning	Flygstaden
Box Delivery Hst AB	Transporter	Flygaregatan
Celsa Steel Service	Tillverkning	Hamnen
Dormer Tooling	Tillverkning	Larsfrid
Getinge AB	Tillverkning och Partihandel	Getinge
Heléns Rör AB	Partihandel	Flygstaden
HMS Industrial Networks AB	Tillverkning	Hamnen
Krönleins Bryggeri AB	Tillverkning Transport	Centrum Larsfrid
Lidl Centrallager	Partihandel	Kistinge
Manpower AB	Personaluthyrning	Centrum
Nitator AB	Tillverkning	Oskarsström
Nordifa AB	Tillverkning	Flygstaden
Peab Sverige AB	Byggnation	Larsfrid
Pilkington Floatglas	Tillverkning	Kistinge
Poståkeriet Sverige	Transporter	(Larsfrid)
Rossing Transport AB	Transporter	Oskarsström
Ruukki Sverige AB	Tillverkning	Hamnen
Schenker AB	Transporter	Vilhelmsfält

---

<sup>42</sup> Källa: UC 2006

<b>Företag</b>	<b>Bransch/Huvudnäring</b>	<b>Lokalisering</b>
Securitas Sverige AB	Säkerhetsverksamhet	Larsfrid
Servera R & S AB	Partihandel	Larsfrid
Solar Sverige AB	Partihandel	Kistinge
Stena Recycling AB	Återvinning	Kistinge
Swebus AB	Transporter	Nässjögatan
Tylö AB	Tillverkning	Larsfrid

**Bilaga 5****sid 1 (1)****Hamnar – jämförelsetal <sup>43</sup>**

	Göteborg	Halmstad	Varberg	Helsingborg	Karlshamn	Århus <sup>xxx)</sup>
Total yta	3 600 000 m <sup>2</sup>	600 000 m <sup>2</sup>	690 000 m <sup>2</sup>	1 479 000 m <sup>2</sup>	750 000 m <sup>2</sup>	2 000 000 m <sup>2</sup>
Största djup	19 m	12 m	10 m	13,5 m	14 m	14 m
Total kajlängd	20 km	3 000 m	1370 m	4 100 m	3 000 m	13 km
Ramper/ro-ro	20 st.	4 st.	1 st.	9 st.	3 st	6 st
Kombiterminal	<sup>xx)</sup>	-	-	6 spår, 500m	-	1 spår
Magasin yta	Inga egna	60 000 m <sup>2</sup>	60 000 m <sup>2</sup>	28 544 m <sup>2</sup>	43 400 m <sup>2</sup>	-
Kylmagasin	Inga egna	-	-	8 900 m <sup>2</sup>	-	-
Anlöp handelsftg	3808 -3%	531 -15%	613 -1%	22 711 +3%	873 -12%	~8 000
Gods över kaj	21 272 +8%	1180 -21%	868 -6%	3883 +/-0	3522 -10%	12 000
Olja	11 157 +23%	201 +4%	-	165 +12%	1295 -13%	<sup>2 000</sup>
Antal fordon	159 125 -4%	33 464 +4%	-	1139 (0 2007)	552 -57%	-
TEU	575 868 -1%	5306 +27%	27041 +2%	281143 -1%	22728 -13%	921 000 (2007)
Containerkranar	11 st	-	-	4 st	-	6 st
Anställda	1216	100	86	275	100	150

Antal handelsfartyg jan – jun 2008, förändring i % mot samma tid 2007 (För Helsingborg var helårssiffran 2007 45 280 varav 43 901 utgjordes av färjor)

Gods över kaj i tusen ton, jan – jun 2008, förändring i % mot samma tid 2007

Olja i tusen ton, jan – jun 2008, förändring i % mot samma tid 2007

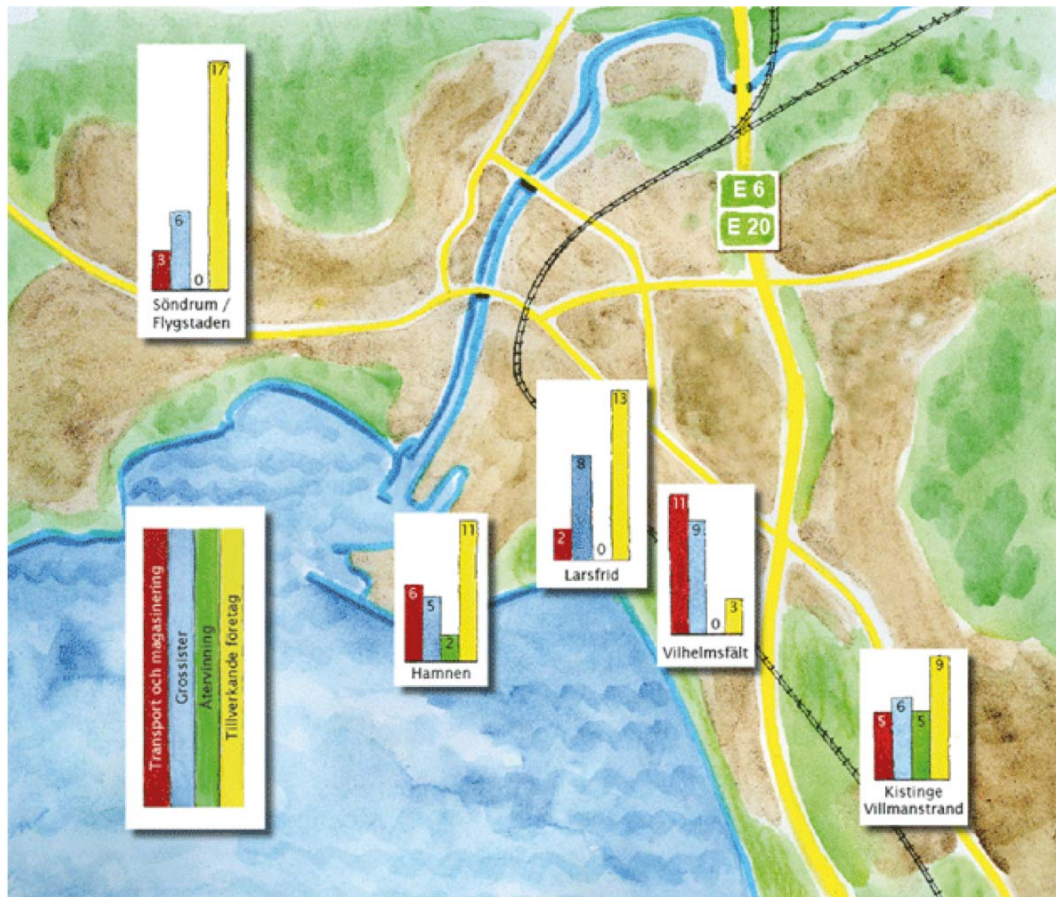
<sup>43</sup> Källa: Respektive hamns hemsida och Transportgruppens hemsida

<sup>xx</sup> Gbg hamn har ingen egentlig kombiterminal, det är omlastning mellan järnväg och båt.

Hamnterminalen har fem spår om vardera 300 m och är en integrerad del av Containerhamnen.

<sup>xxx</sup> För Århus hamn är helårstal angivna. Hamnen har endast en liten kombiterminal medan de båda privata verksamhetsutövarna har egna terminaler, magasin och kylmagasin. Samtliga kajer har spår ända ut till kaj.





**Många nya jobb när Norra hamnen bygger ut<sup>44</sup>**

Av Bo Göran Dahl

Först publicerad: 4 maj 2008 00:01. Senast uppdaterad: 7 maj 2008 02:00

Malmös nordligaste utpost Norra hamnen är på väg att omvandlas från en mindre bulk- och oljehamn till ett modernt transportcentrum som om några år ska kunna hantera fem gånger mer gods än idag.

NORRA HAMNEN. Efter Bron och Citytunneln är exploateringen av Norra hamnen det största enskilda byggprojektet i Malmö sett till geografien. Markområdet som ska exploateras är större än Västra hamnen.

– Norra hamnen ser ut att bli en guldgruva för Copenhagen Malmö Port (CMP), säger Lennart Pettersson, vice vd i CMP. Omvandlingen av hamnen beräknas skapa 3500 nya arbetstillfällen bara i själva hamnområdet – ytterligare 10000 till 15000 i närområdet.

Centralt i omvandlingen är flytten av färjorna och deras godstrafik från Nyhamnen till Norra hamnen. Där ska gods på färja, tåg och lastbil hanteras. Ett logistikcentrum centralt beläget ska fungera som en distributionscentral åt större företag.

När färjeflytten är gjord 2010 kan bygget av bostäder i Nyhamnen startas. Miljöprövningen äger rum i slutet av den här månaden. Efter det är det fritt fram att börja muddra uppemot 800000 ton massor utmed den södra delen av hamnkajen.

Många kommer att vinna på exploateringen av Norra hamnen, enligt kommunens planerare. Gods blir lättare att hantera på ett och samma ställe och därmed kostnadseffektivare. Boende i den gamla stadskärnan slipper utsläppen från färjorna. En annan miljö fördel är att lastbilstrafiken till färjorna leds nordväst från Spillepengens trafikplats till Norra hamnen. Idag går trafiken längs Västkustvägen till Nyhamnen.

Så här har planerarna hos Malmö stad och CMP tänkt sig förändringen: Flytt av färjeläget från Nyhamnen till Norra hamnen med trafik på Tyskland, Polen, Ryssland, Baltikum. Containerhamnen flyttas från Frihamnen till Norra hamnen och byggs ut. Bygge av Logistikcentrum.

---

<sup>44</sup> Artikel Sydsvenskan 2008-08-04

Bulkhamnen byggs ut. Denna kallas idag för Swede Harbour. Där hanteras skrot, flis och kol. Flisen används bland annat till Eons fjärrvärmeverk.

I den sydöstra delen av hamnen vid Hemsögatan etablerar sig Cementa (Heidelberg Cement), som flyttar från Limhamn. Kajen som ställs i ordning blir 250 meter lång. Byggnaderna ska förvara cement som kommer från anläggningarna på Öland och Gotland.

– Hamnens betydelse kommer att öka rejält under de närmaste åren på grund av utvecklingen i Ryssland och Baltikum som gynnat Östersjöhandeln, samarbetet med Köpenhamn i CMP och Öresundsbron, säger Lennart Pettersson.

Mellan år 2000 och 2004 ökade tillväxten i svenska hamnar med 5 procent, i Malmö med 27 procent. Godstransporterna från södra Sverige till Östeuropa beräknas öka med cirka 200 procent fram till år 2020.

Att man låter sjöfart, järnvägstrafik och lastbilstrafik samarbeta i Norra hamnen är ingen tillfällighet. På fackspråk kallas det trimodalitet.

– Om vi ska nå ett hållbart transportsystem på sikt där gods flyttas över från landsväg till järnväg och sjöfart är trimodalitet en nödvändighet, säger Lennart Pettersson.

## Bilaga 8; Gods över kaj, Sveriges hamnar

