

# Kortversion Halmstad Utvecklar Logistik

2008-12-03

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?" Denna version är en kortversion av den slutliga förstudien där endast sammanfattning, tabeller och andra grundläggande uppgifter samt SWOT analys redovisas.



## **INNEHÅLL**

<b>1. Sammanfattning och slutsatser</b>	<b>3</b>
<b>2. Företag och lokalisering</b>	<b>6</b>
2.1 Befintliga företag/arbetsgivare i Halmstad kommun	6
2.2 Logistikföretag och logistikberoende företag	8
<b>3. SWOT-analys</b>	<b>10</b>
3.1 Styrkor	10
3.2 Svagheter	11
3.3 Möjligheter	11
3.4 Hot	12
<b>Bilagor</b>	<b>13</b>

## **Bilagor**

1. Vikt i 1000 ton transporterat gods fördelade på väg och län
2. Passagerare och fraktgods per flygplats, och Landningsfrekvenser (2 sidor)
3. Trafikflöden vid och runt Halmstad
4. Företag med fler än 100 anställda i Halmstad kommun
5. Hamnar – jämförelsetal
6. Industriområden och Industriella jämförelsetal (2 sidor)
7. Gods över kaj i svenska hamnar

# 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 nordvästpassagen 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
- Transportkluster i Vilhelmsfält
- Grossistkluster 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 avseende 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 Väst kustbanans 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 rulljansen. 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. Företag och lokalisering

### 2.1 Befintliga företag/arbetsgivare i Halmstad kommun<sup>1</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 ej offentliga 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
Villmanstrand	3 företag (GNtp etabl efter 2006)
Söndrum/Flygstaden	3 företag
Getinge	1 företag
Oskarsström	2 företag
Vilhelmsfält	11 företag
Sannarp	1 företag
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

---

<sup>1</sup> Källa: UC 2006

Getinge	4 företag
Oskarsström	1 företag
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
Kristinehed	1 företag

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
Getinge	5 företag
Oskarsström	4 företag
Trönninge	3 företag
Simlångsdalen	2 företag
Vilhelmsfält	3 företag
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.

## 2.2 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
<b>Hamnen:</b> Tp & Magasin Grossister Återvinning Tillverkning	Hst Hamn, Retlog, Swebus  Celsa, HMS	Green Cargo, Poståkeriet  Höganäs, Ruukki	 1 1 4
<b>Villmanstrand</b> Tp & Magasin Grossister Tillverkning		GN transport Solar	 2 1 1
<b>Flygstaden</b> Tp & Magasin Grossister Tillverkning	Albany Int, Nordifa	Heléns	 2 4 6
<b>Stenalyckan</b> Tillverkning Grossister			 1 1
<b>Getinge</b> Grossister Tillverkning	Getinge Sterilization	Getinge AB NMC	 2
<b>Oskarsström</b> Tp & Magasin Tillverkning	Rossing Nitator	Johns Manville. Ruukki	 1
<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



Område	Företag >100 anställda	Företag >50 anställda	20 - 50
<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

## 3. SWOT-analys

### 3.1 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.

## 3.2 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 utmed 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

## 3.3 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.

### **3.4 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.

# Bilagor

## Bilaga 1

### Vikt i 1000 ton transporterat gods fördelade på väg och län

Transportvikt (1000 ton)									
Väg	Halland	V:a Götaland	Skåne	Krono- berg	Jön- köping	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	625.036	618.175	1.243.211	1.549.117	1.560.976	3.110.093
Malmö/Sturup	566.545	563.712	1.130.257	360.997	376.483	737.480
Ängelholm/Helsingborg	192.879	193.162	386.041	4.392	4.497	8.889
Växjö/Kronoberg	64.984	65.396	130.380	19.616	19.516	39.132
Jönköping	73.766	74.895	148.661	12.650	12.796	25.446
Halmstad City Airport	55.766	55.680	111.446	1.634	1.784	3.418

Flygplats	Fraktgods (ton)					
	Inrikes trafik			Utrikes trafik		
	Ank	Avg	Summa	Ank	Avg	Summa
Göteborg/Landvetter	382	1.339	1.721	30.918	27.411	58.330
Malmö/Sturup	128	197	325	20.177	22.808	42.985
Ängelholm/Helsingborg	11	25	34	2	0	2
Växjö/Kronoberg	24	54	77	0	1	1
Jönköping	54	31	85	220	1.596	1.815
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	21.911	903	22.814	8.804	139	20
Malmö/Sturup	5.722	342	6.064	7.872	520	111
Ängelholm/Helsingborg	107	3	110	3.306	32	57
Växjö/Kronoberg	235	2	237	2.045	4	23
Jönköping	648	25	673	2.291	49	326
Halmstad City Airport	42	0	42	1.535	37	45

Flygplats	Arial work	Privat flyg	Skol flyg	Militär luftfart	Summa totalt
Göteborg/Landvetter	85	283	13	13	32.171
Malmö/Sturup	489	2.634	2.279	71	20.079
Ängelholm/Helsingborg	5	2.559	741	13	6.823
Växjö/Kronoberg	10	1.056	418	24	3.817
Jönköping	79	2.629	1.028	88	7.163
Halmstad City Airport	221	2.480	202	385	4.947

Källa: Luftfartsstyrelsen

**Trafikflöden<sup>2</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>2</sup> Källa: Vägverket region Väst, Joakim Elfving



**Bilaga 4****Företag/arbetsställen med fler än 100 anställda i Halmstad kommun<sup>3</sup>**

Offentliga arbetsgivare ingår ej i sammanställningen

<b>Företag</b>	<b>Bransch/Huvudnäring</b>	<b>Lokalisering</b>
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 Suport	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
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
Waco Jonsereds AB	Tillverkning	Flygstaden

---

<sup>3</sup> Källa: UC 2006

## Bilaga 5

### Hamnar – jämförelsetal<sup>4</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%	1.180 -21%	868 -6%	3883 +/-0	3.522 -10%	12.000
Olja	11.157 +23%	201 +4%	-	165 +12%	1295 -13%	2.000
Antal fordon	159.125 -4%	33.464 +4%	-	1.139 (0 2007)	552 -57%	-
TEU	575.868 -1%	5.306 +27%	27.041+2%	281.143 -1%	22.728 -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

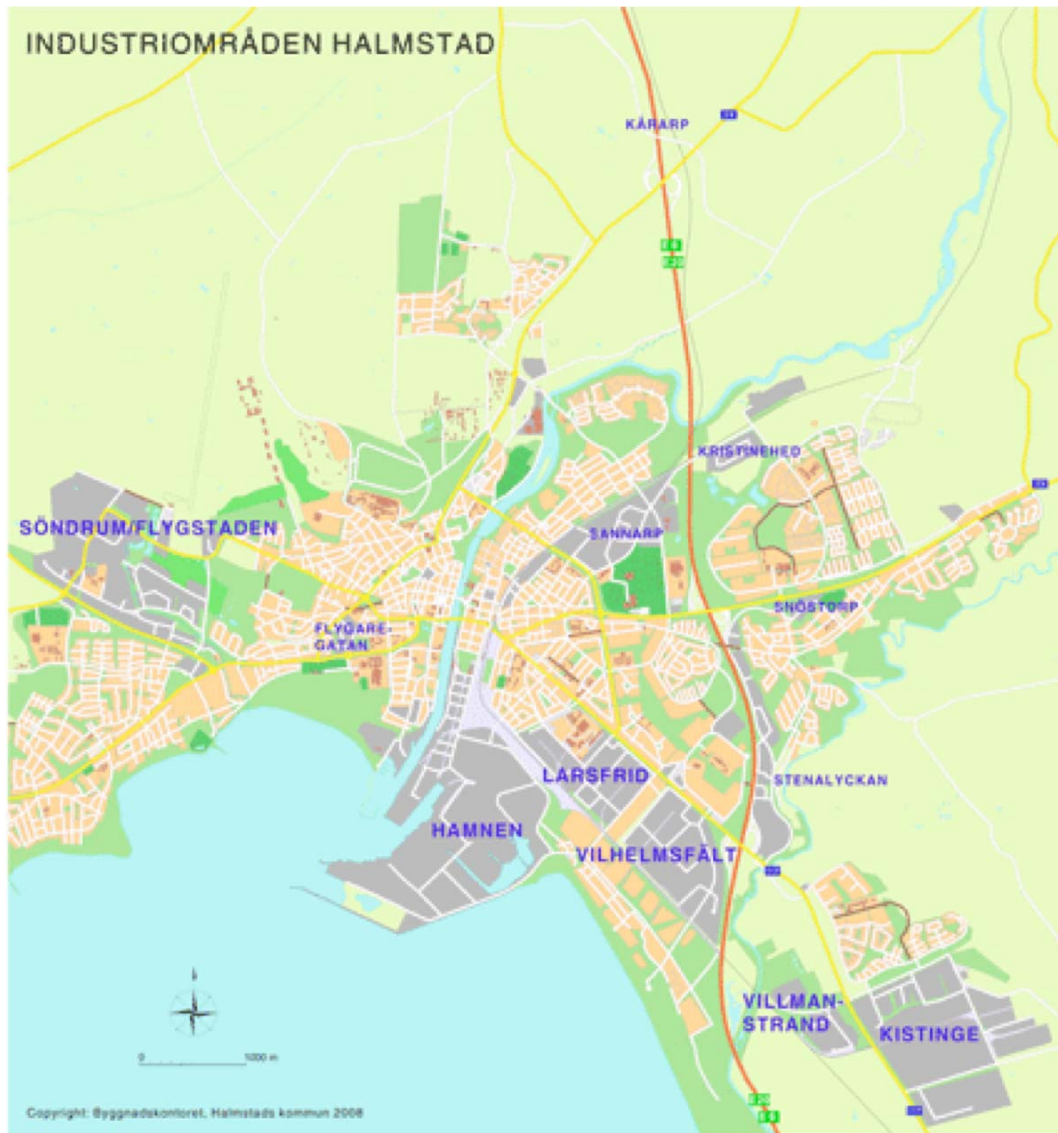
Antal TEU (enkelt uttryckt antal 20´containers) OBS: för svenska hamnar halvårsredovisning, för Århus helår.

<sup>4</sup> Källa: Respektive hamns hemsida och Transportgruppens hemsida

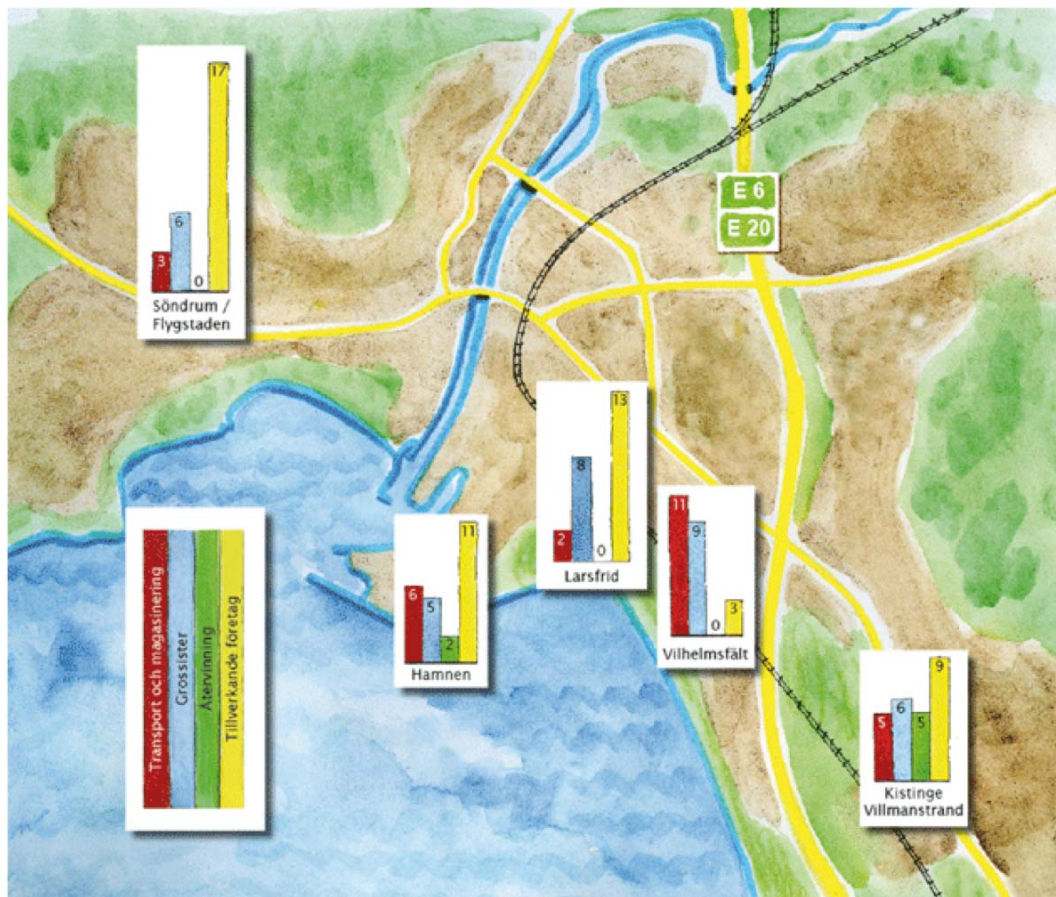
<sup>xx</sup> Gbg hamn har ingen egentlig kombiterminal, det är omlastning mellan järnväg och båt. Hamnterminalen har fem spår om vardera 300 m och är en integrerad del av Containerhamnen.

<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.

Industriområden



### Industriella jämförelsetal



## Bilaga 7, Gods över kaj i svenska hamnar

