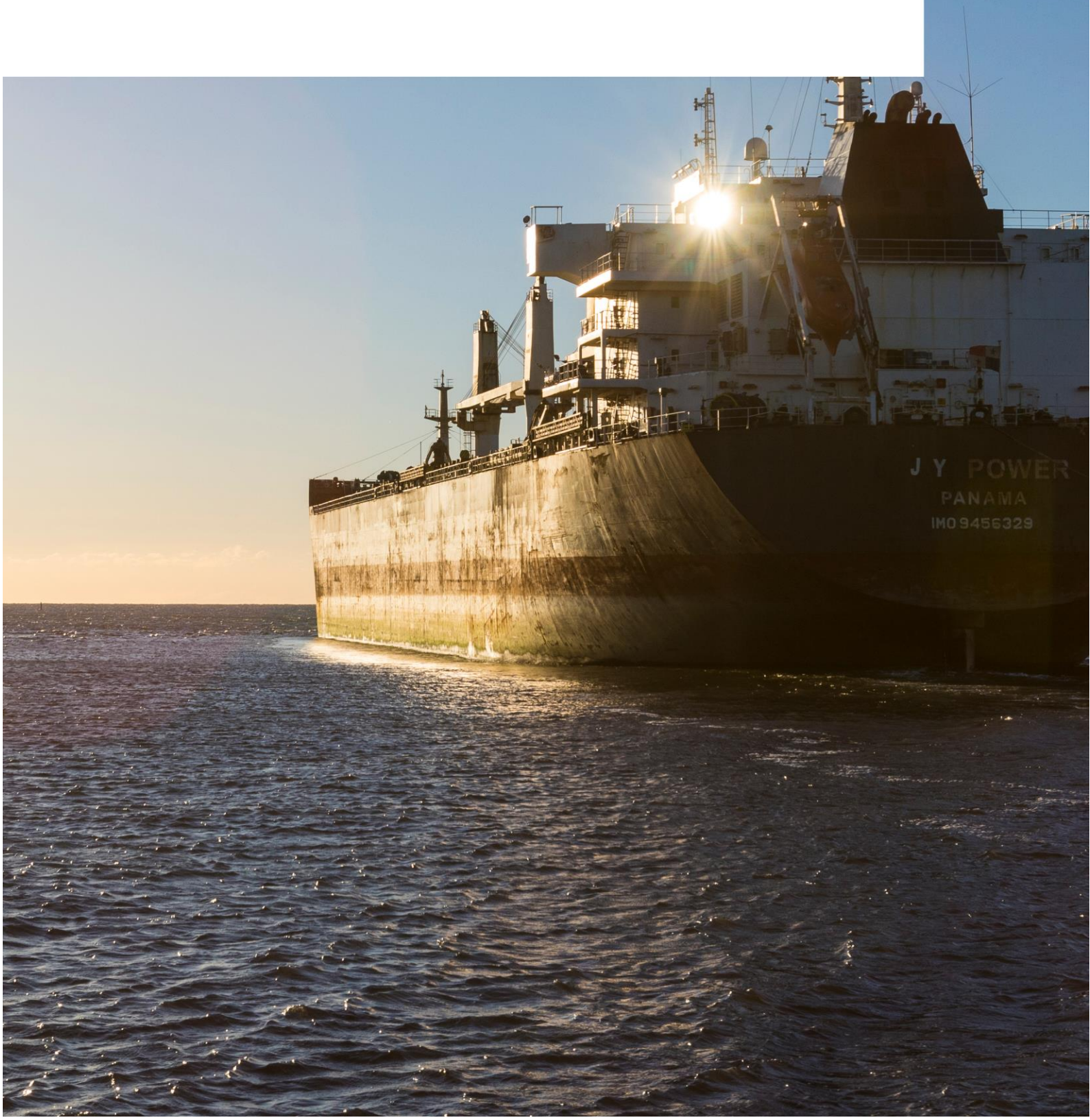


Kunskapsunderlag och arbetsmaterial - juli 2023

Logistikläge Halland



Innehållsförteckning

INLEDNING	3
1 NYA LOGISTIKYTOR 2017-2024.....	4
2 LOGISTIK- OCH TRANSPORTFÖRETAG	5
3 GODS- OCH TRANSPORTINTENSIVA FÖRETAG.....	5
4 ETABLERINGSOMRÅDEN	7
5 INFRASTRUKTUR.....	9
5.1 DAGENS INFRASTRUKTUR.....	9
5.2 NATIONELL INFRASTRUKTURPLAN OCH LÄNSTRANSPORTPLAN.....	10
6 GODSFLÖDEN.....	11
6.1 INRIKES VARUFLÖDEN TILL, FRÅN OCH INOM HALLAND	11
6.2 LASTBILSTRANSPORTER	11
6.3 SJÖFARTSTRANSPORTER	12
6.4 JÄRNVÄGSTRANSPORTER.....	13
6.5 TERMINALER	14
6.6 ILLUSTRATIONER OCH INFOGRAFIK	14
7 LOGISTIKKOMPETENS I HALLAND	16
7.1 SPECIALISERING OCH TILLVÄXT	16
7.2 UTBILDNINGAR & FORSKNING	18
7.3 NÄTVERK	19
8 KOMMUNALA STRATEGIER OCH FÖRETAGSKLIMAT	20
8KOMMUNALA STRATEGISKA HANDLINGAR	20
<i>Kungsbacka.....</i>	<i>21</i>
<i>Varberg.....</i>	<i>21</i>
<i>Falkenberg.....</i>	<i>22</i>
<i>Hylte</i>	<i>22</i>
<i>Halmstad.....</i>	<i>22</i>
<i>Laholm.....</i>	<i>23</i>
<i>Sammanfattning etablering logistik</i>	<i>23</i>
9 ÖVRIGT	24
BEFOLKNINGSUTVECKLING	24
FAST FÖRBINDELSE UNDER FEHMARN BÄLT.....	24
KLIMAT OCH TRANSPORTER I HALLAND.....	26
10 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER.....	26
LOGISTIK PÅ TVÅ AMBITIONSNIVÅER	26
HALLAND SOM ETABLERINGSREGION FÖR LOGISTIKVERKSAMHETER	27
TRENDER SOM KAN PÅVERKA HALLAND SOM ETABLERINGSREGION	29

Inledning

Detta är en kartläggning av Halland som etableringsområde för logistikverksamheter. Det ska betonas att rapporten utgör ett kunskapsunderlag med syfte att användas och utvecklas vidare av Region Halland och de halländska kommunerna. Inslaget av analys är begränsat i rapporten.

Kartläggningen ger en ögonblicksbild och är genomförd hösten 2022 och vintern 2023.

1 Nya logistiktor 2017–2024

I Tabell 1 finns tillkommande logistiktor/-verksamheter de senaste åren. Sökningar med Google har gjorts på varianter av formuleringen ”bygger/etablerar/öppnar lager/logistikcenter i Halmstad/Laholm/Varberg/etc”. Byggfaktas förteckning över aktuella byggnadsprojekt har studerats. Intervjuer med kommuner, HallandsHamnar AB och Falkenbergs Terminal AB har kompletterat bilden.

Tabell 1. Identifierade, tillkommande logistiktor 2016–2024.

År	Företag/verksamhet	Beskrivning	Yta (kvm)	Kommun
2016	Biltema Logistics AB	Lager i hamnen klart 2016	48 000	Halmstad
2017	Santa Maria	Europeiskt distributionscenter (Utökning 5 000 kvm redan 2021/-22)	33 000	Falkenberg
2020	Carlsberg	Nytt lager	20 000	Falkenberg
2021	Biltema Logistics AB	Lager i hamnen klart 2021	7 500	Halmstad
2021	Venture Design	Lagertält klart 2021. Sökt bygglov för två till.	5 000	Laholm
2021	Purefun Group	Nytt lager	5 600	Hylte
2022	Biltema Logistics AB	Nytt lager öppnar dec 2022	17 000	Falkenberg
2022	Biltema Logistics AB	Nytt lager vid E6 öppnar dec 2022	83 000	Halmstad
2022	Eleiko	Nytt logistikcenter klart 2022	18 000	Halmstad
2022	Aimn	Nytt lager i Getinge	6 000	Halmstad
2022	Halmstads Delivery	Nytt logistikcenter	6 000	Halmstad
2023	HMS Industrial Networks	Nytt logistikcenter klart juni 2023	1 200	Halmstad
2024	Engelsons	Nytt logistikcenter klart 2024	Oklart	Falkenberg

Intelligent Logistik har identifierat 119 000 kvm tillkommande logistiktor under år 2022.¹ Tidskriften inkluderar bara anläggningar över 10 000 kvm. Biltema Logistics nya lager i Falkenberg och Halmstad svarar tillsammans för 100 000 kvm. Eleikos lager i Halmstad tillför ytterligare 18 700 kvm.

Under perioden 2017–2021 har Intelligent Logistik identifierat 83 400 kvm tillkommande logistiktor. Santa Maria svarar för 33 000 kvm och Carlsberg för 20 000 kvm. Resterande 30 000 kvm har inte kunnat lokaliseras.

Planerade och pågående utbyggnader som ska stå klara inom de närmaste åren avser galler Apotea i Varberg (40 000 kvm), HMS Industrial Networks i Halmstad om 1 200 kvm samt Engelsons i Falkenberg (oklar yta). I Laholms kommun har betydande markreservationer gjorts, bland annat 25 000 kvm plus 60 000 kvm verksamhetsyta i Mellbystrand/Mellby Industriområde. Involverade företag är Muscle Fastigheter² och Abreco³. InfraHubs har köpt 5,4 ha mark för ett e-handelslager.⁴

¹ <https://intelligentlogistik.com/logistiklagen/>

² <https://www.hallandsposten.se/nyheter/laholm/industritomt-i-mellby-ska-v%C3%A4ckas-ur-tr%C3%A4dan-1.4368333>

³ <https://www.hallandsposten.se/hallands-aff%C3%A4rer/stort-e-handelslager-skapar-upp-till-100-nya-jobb-1.13896580>

⁴ <https://www.hallandsposten.se/hallands-aff%C3%A4rer/stort-e-handelslager-byggs-i-halland-1.27319001>

2 Logistik- och transportföretag

Tabell 2. Tillkommande logistik- och transportföretag sedan år 2016.

Företag	Bransch	Kommun	Registrerings- /etableringsår	Kommentar
GN Åkeri AB	Vägtransport, godstrafik	Halmstad	2016	Betydande lagerverksamhet
Halmstad budtjänst AB	Vägtransport, godstrafik	Halmstad	2018	
Halmstad Logistik o Transport Aktiebolag	Vägtransport, godstrafik	Halmstad	2016	
Martin & Servera Logistik AB	Magasinering och varulagring	Halmstad	2017	Betydande lagerverksamhet. Lagerytorna etablerades dock tidigare.
Emotion Logistics	Magasinering och varulagring	Varberg	2019	Förvärvade Logit Europe AB år 2019
LTS Laholms Åkeri AB	Vägtransport, godstrafik	Laholm	2020	
Purefun Logistics AB	Magasinering och varulagring	Laholm	2016	Lager 5 500 kvm

3 Gods- och transportintensiva företag

Tabell 3. Tillkommande gods- och transportintensiva företag sedan år 2016.

Företag	Bransch	Kommun	Etableringsår	Kommentar
Nord365 AB	Icke specialiserad partihandel med livsmedel, drycker och tobak	Halmstad	2016	
Martin & Servera Restauranghandel AB	Icke specialiserad partihandel med livsmedel, drycker och tobak	Halmstad	2017	45 000 kvm logistikanläggning klar 2009. ⁵
Aktiebolaget Hanson & Möhring	Partihandel med kemiska produkter	Falkenberg	2017	Flyttade från Halmstad
Modexa	Tillverkning av inredning för kök och badrum	Varberg	2021	Förvärv av befintlig produktions- och

⁵ <https://www.axfast.se/nyheter/serveras-lager-i-halmstad-vaxer-fram>

logistikanläggning.⁶
Ombyggnad försenad.⁷

Venture Design	Möbelförsäljning	Laholm	2021	Lagertält om 5 000 kvm klart 2021. ⁸
----------------	------------------	--------	------	---

Nedan följer flera infografiska illustrationer över större transport- och godsintensiva företag i Halland. Det vill säga de företag som finns tillgängliga under flik 2 och flik 3 i bifogad excelfil.

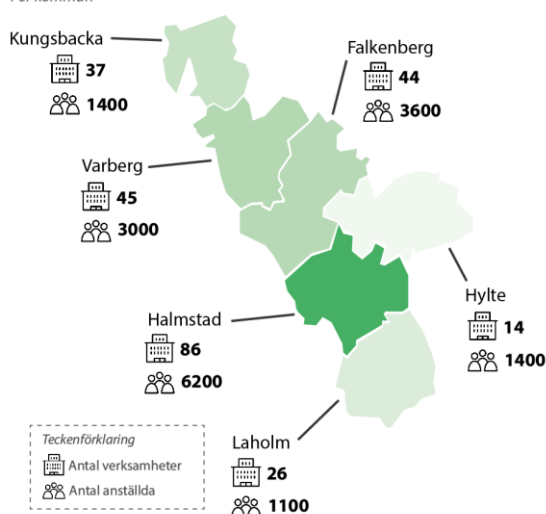
⁶ <https://www.mynewsdesk.com/se/modexa-ab/pressreleases/modexa-foervaervar-produktions-och-logistikanlaeggning-i-soedra-sverige-3076681>

⁷ <https://www.hn.se/hallands-aff%C3%A4rer/modexas-fabrik-i-kungs%C3%A4ter-%C3%A4rf%C3%B6rsenad-1.68871232>

⁸ <https://www.hallandsposten.se/hallands-aff%C3%A4rer/m%C3%B6belf%C3%B6retag-v%C3%A4xer-s%C3%A5-det-knakar-1.66027241>

Större transport- och godsintensiva verksamheter i Halland (2020)

Per kommun

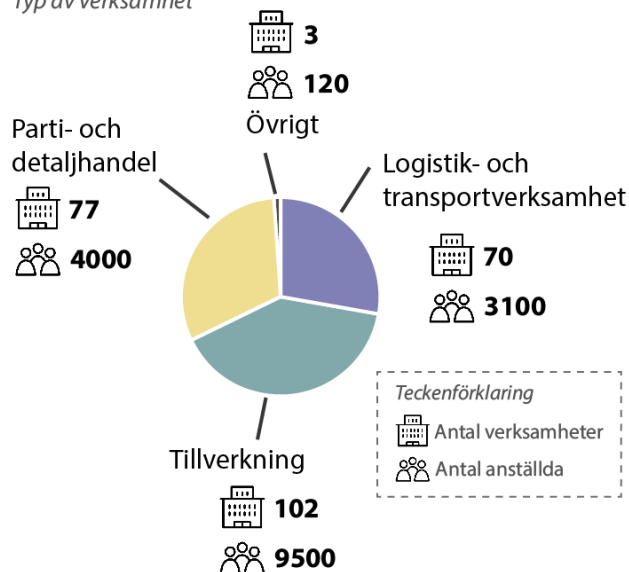


Figur 1.

Logistik- och transportföretag samt större transport- och godsintensiva verksamheter (över cirka 100 Mkr i omsättning) i Halland år 2020 uppdelat per kommun. Livsmedelsaffärer ej inkluderade. Data: Dun & Bradstreet/Bisnode, Region Halland.

Större transport- och godsintensiva verksamheter i Halland (2020)

Typ av verksamhet



4 Etableringsområden

Generellt sett finns begränsat med stora planlagda områden för försäljning i Halland. Flera kommuner har dock nya översiktsplaner med utrymme för transportintensiv verksamhet framåt, främst utmed E6:an. Detaljplanearbete pågår i flera kommuner som möjliggöra nya områden.

Falkenberg och Halmstad utmärker sig med stora nya områden utmed E6. I Varberg finns också möjlighet för framtiden men med relativt gamla översiktsplaner så är flesta planerade

områdena ianspråktaga. Laholm och Hylte har flera områden men relativt små fastigheter. I Laholm har dock relevanta markreservationer gjorts, se kapitel 1. Kungsbacka har få områden för volymkrävande verksamhet.

Kommunernas olika områden för kommande verksamheter och etableringar är framtagna från respektive kommuns hemsida avseende etableringar samt planer för kommunövergripande översiktsplaner (ÖP) och fördjupningar av översiktsplanen (FÖP) avseende huvudorten med omgivningar eller annat område. Finns känd detaljplan har detta markerats (DP). Underlaget är avstämt och justerat genom intervjuer med respektive kommunföreträdare under vecka 47 2022.

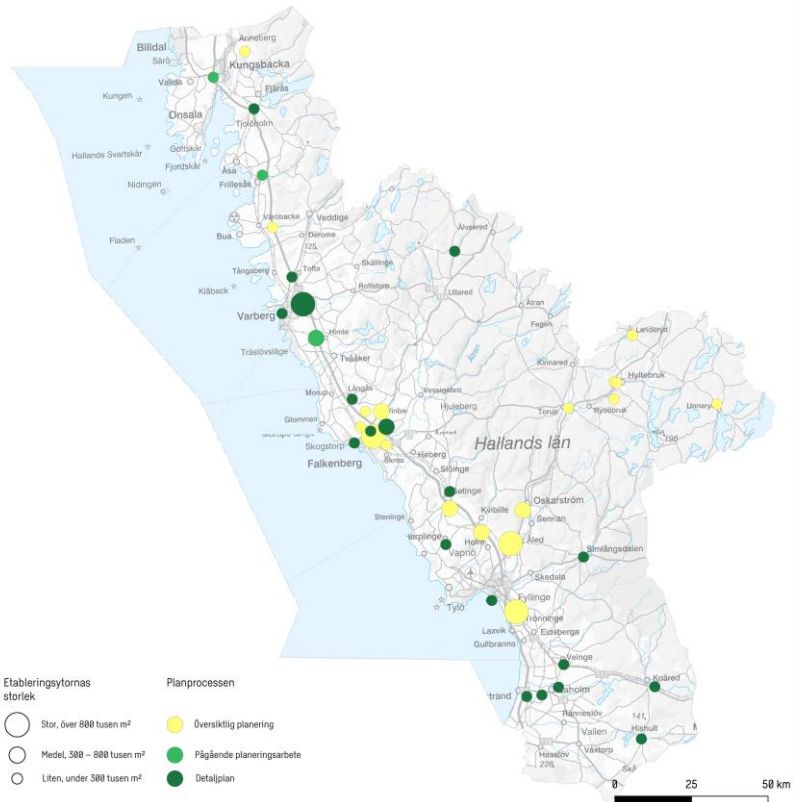
Flertalet av områdena är generella verksamhetsområden och inte specifikt för logistik eller transportintensiv verksamhet. Områden som specifikt benämnts som lämplig för transportintensiv verksamhet eller logistik har **markerats särskilt** (ljusgrön färg) i bifogad excelfil. En summering av hela tabellen för att beskriva yta för logistikverksamhet är därför inte lämplig.

Redovisade ytor är hela planområden dessutom och inte specifikt byggbar yta. Flera planer har begränsningar i exploateringsgrad. Ett uppskattat markpris är angivet i den mån det har varit möjligt.

De **markerade platserna** i listan över verksamhetsområden i Halland har studerats vidare och dessa bedöms ha förutsättningar för etablering av logistikverksamhet. Urvalet baseras på gällande detaljplan för området, pågående planering för området såsom påbörjat detaljplanearbete eller planprogram och slutligen områden i översiktsplan som är utökning av etablerade verksamhetsområden. I **Fel! Hittar inte referenskälla.** visas ett utdrag ur GIS. För varje punkt/etableringsområde finns ytterligare mer detaljerad information i datalager.

Figur 2.

Identifierade verksamhetsområden med möjlighet till etablering för företag med koppling till transport och logistik i Halland. Gula cirklar visar etableringsområden som enbart omnämns i kommunala översiktsplaner, ljusgröna visar områden där planering pågår och mörkgröna där detaljplaner är framtagna. Områdena är indelade i tre storleksklasser, där de största är över 800 000 kvm och de minsta under 300 000kvm. Observera att vissa av områdena har förskjutits för läsbarhet, varför exakt position inte anges.



5 Infrastruktur

5.1 Dagens infrastruktur

Väg E6 är den mest betydelsefulla korridoren för transporter av gods längs västkusten. Utöver E6 finns viktiga vägförbindelser in i landet via främst Väg 15, 25, 26 och 41.

Västkustbanan är dubbelspårig genom Halland, med undantag för en delsträcka genom Varberg. Hela banan är elektrifierad. Västkustbanan är en del av det transeuropeiska järnvägsnätet (TEN-T). Trafiken domineras av persontåg i regionaltrafik, men trafikeras även av ett antal godståg varje dygn.

Markarydsbanan ansluter till Södra stambanan vid Markaryd. Banan är enkelspårig och elektrifierad. På Markarydsbanan går framför allt godståg. Viskadalsbanan mellan Varberg och Borås är en elektrifierad enkelspårig bana, som främst trafikeras av persontrafik.

I Halmstad, Falkenberg och Varberg finns kortare godsspår. Dessa är ej elektrifierade, och har andra infrastrukturägare än de huvudsakliga stråken, som ägs av Trafikverket.

5.2 Nationell infrastrukturplan och länstransportplan

Ett antal investeringsobjekt i Halland tas upp i Nationell infrastrukturplan 2022–2033, se Tabell 4.

Tabell 4. Objekt i Nationell Plan i Halland, urval.

Objekt	Tidplan	Omfattning
Västkustbanan, dubbelspår, inklusive resecentrum	Byggstart 2019, byggperiod fem år, öppning för trafik på nya dubbelspåret december 2024.	Ca. 7,8 miljarder kr. Medfinansiering av Varbergs kommun, Region Halland och Jernhusen.
E6, Getinge–Falkenberg, motorväg	Ej före 2025.	300 mnkr
Västkustbanan, Halmstad C/bangård	Byggstart 2028–2033	922 mnkr
Markarydsbanan/Knäred mötesspår	Byggstart 2027	124 mnkr
Västkustbanan, Väröbacka station	Trafikstart 2026	153 mnkr
Väg 26 Halmstad – Oskarström, 2+1-väg	Byggstart 2028–2033	376 mnkr
E6, Getinge–Falkenberg, motorväg (betongväg med körfält i två körriktningar)	Byggstart 2025–2033	Cirka 1,8 miljarder kr
Lund–Göteborg–Öxnered, hastighetshöjning 250 km/tim på befintlig bana		

Utöver de namngivna satsningarna i Nationell plan fördelas även medel till regionen i form av en planeringsram för den regionala infrastrukturplanen. Planeringsramen rör investeringar i statlig infrastruktur som inte ingår i nationell plan. Regeringen fastställde den summan till 1 405 miljoner kronor för planperioden, cirka 35 miljoner högre än Trafikverkets preliminära planeringsram för Halland: 1 370 miljoner kronor. Regionen prioriterar och fördelar dessa medel i sin regionala planering⁹. Därutöver finns även en kommunal medfinansiering för cykelnät, vilket placerar den totala ramen på 1 532 miljoner kronor.

⁹ Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033

6 Godsflöden

6.1 Inrikes varuflöden till, från och inom Halland

I syfte att beskriva hur varor transporteras i Sverige sammanställer Trafikanalys statistik som visar landets varuflöden för branscher som är betydande transportköpare.

Varuflödesundersökningen finns för tre år, år 2021, år 2016 och år 2009. I detta avsnitt görs en kortfattad sammanfattning av det sammanställda dataunderlaget.

Totalt uppgick flödet av varusändningar som ingår i Trafikanalys undersökning till, från och inom Halland till strax över 13 miljoner ton år 2016 och strax under 14,5 miljoner ton år 2021. Mellan år 2016 och år 2021 har det totala varuflödet per år därmed ökat med cirka 1 miljon ton. Det är ett större flöde av varor till Halland än från Halland och gapet har växt något från år 2016 till år 2021. Totalt skickas cirka 7% av varuflödet (mätt i vikt) mellan svenska län¹⁰ till Halland. Andelen av det totala inrikes varuflödet som skickas från Halland har minskat från cirka 5,5% till strax under 4% mellan år 2016 och år 2021.

De största varuflödena till och från andra län (mätt i transporterad godsmängd) går mellan Halland och Västra Götaland, Skåne och Jönköping. Sammantaget går cirka tre fjärdedelar varuflödet till och från Halland från och till dessa län tre län. Stockholm står ut något i statistiken eftersom varuflödet mätt i godsmängd är relativt lågt sett till varuvärdet. Den officiella statistiken inkluderar ingen information om flöden av olika varugrupper inom och mellan län. I rapporten "Godskartläggning i Halland" från 2013 har uppskattningar av flöden på varugruppnivå gjorts i form av modellberäkningar. Rapporten redogör att de fem klart största varugrupperna sett till godsmängd i Halland är:

- Jordbruk, skog, jakt, fisk
- Trä, massa, papper
- Malm, gruvor, stenbrott, torv
- Livsmedel
- Icke-metalliska mineralprodukter

6.2 Lastbilstransporter

Det framgår inte av officiell statistik hur mycket av godsflödena till och från Halland som går med olika transportslag men i rapporten "Godskartläggning i Halland" från 2013 görs uppskattningar genom modellberäkningar. I rapporten framgår att en stor majoritet (cirka 80%) av all transporterad godsmängd transporteras på lastbil. Siffrorna stämmer även väl in på hur fördelningen mellan transportslag ser ut nationellt. Lastbilstransporter kan därmed antas vara av stor vikt för samtliga varuflöden till från och inom Halland.

Trenderna i statistikunderlaget för lastbilstransporter följer i stora drag de trender som presenterats för varuflöden under avsnitt 0. Strax under 80% av de transportflödena inrikes med lastbil till och från Halland går från och till Västra Götaland, Skåne och Jönköping. Flödena

¹⁰ Siffrorna mellan län inkluderar inte gods som skickas inom samma län utan enbart flöden som startar i ett län och slutar i ett annat.

varierar lite år till år under den studerade fem årsperioden men är ändå relativt konstanta. Totalt är inflödet av lastbilstransporter (mätt i godsmängd) större än utflödet. Precis som den generella trenden för varuflöden har gapet mellan in- och utflöde blivit större mellan 2017 och 2021.

Förutom flödet till, från och inom Halland så visar rapporten ”Godskartläggning i Halland” att Halland är ett viktigt transitlän för lastbilstransporter. I rapporten uppskattas bland annat att strax under hälften av lastbilsflödet på E6:an är transittrafik. En stor del av lastbilstrafiken till Skåne och delar av den europeiska kontinenten från bland annat Västra Götaland, Värmland, Dalarna och Jämtland antas passera Halland. Även lastbilstrafik till och från Norge passerar Halland. Den stora mängden transittrafik innebär fördelar för halländska företag som skickar delpartier¹¹ eftersom utbudet av ledig lastbilskapacitet sannolikt är stort.

Hallands geografiska läge innebär också att Halland utgör en viktig delmålpoint för lastbilstransporter avseende exempelvis rast och dygnsvila. Branchorganisationen ACEA¹² sammanställde år 2021 data från GPS-koordinater tillhörande cirka 400 000 lastbilar under ett år för att kunna analysera stoppmönster hos lastbilarna. I underlaget framgår att flera större platser för lastbilsuppehåll (både korta och långa) finns lokaliserade i Halland, både vid rastplatser och vid flera verksamheter och verksamhetsområdet i länet. Exempel på rastplatser som framgår av analysen är trafikplats Varberg Norra och Trafikplats Himle söder om Varberg, Vissa av dessa platser kommer sannolikt att bli aktuella som laddhubbar när lastbilar inom kommande år elektrifieras.

6.3 Sjöfartstransporter

I Halland finns tre hamnar; Halmstad, Falkenberg och Varberg. Hamnarna i Halmstad och Varberg ingår i samma koncern, HallandsHamnar AB. Hamnarna erbjuder regelbundna fartygsavgångar till/från viktiga hamnar i Europa (som bland annat Antwerpen och Hamburg) samt destinationer i Norden och utanför Europa. De halländska hamnarna erbjuder dessutom tjänster och fartygsavgångar i flera olika produktsegment och med olika typer av lastbärare, bland annat containertransporter, flytande bulk, bulk och RoRo.

Av statistiken är det tydligt att de halländska hamnarna står för en relativt liten andel av det totala godsflödet som lastats och lossats i Sverige årligen. Dock är det missvisande att enbart beakta totala godsflöden, då de halländska hamnarna är viktiga och synnerligen viktiga för vissa varugrupper. För en del varugrupper står de halländska hamnarna för en stor andel av den årligen nationellt lastade eller lossade godsmängden. I tabellen nedan sammanställs de viktigaste varugrupperna som lastas och lossas i det geografiska hamnområdet Halmstad-Varberg. I Tabell 5 görs en bedömning av hur viktig hamnen är för lastning respektive lossning ur ett nationellt perspektiv. Bedömningen är baserad på andelen av den nationella godsvolymen som lastats och lossats i hamnen de senaste fem åren samt på vilken plats (vilken ranking) som det geografiska hamnområdet Halmstad-Varberg placerar sig i förhållande till andra hamnområden i den officiella statistiken.

¹¹ Godsmängder som inte fyller upp en lastbil.

¹² European Automobile Manufacturers' Association

Tabell 5. De mest betydande varugrupperna som lossas och lastas i hamnområde Halmstad-Varberg (d.v.s. inklusive Falkenberg).

Varugrupp	Lossning (Import)	Lastning (Export)
Avfall och returråvaror	Viktig hamn	Mycket viktig hamn
Livsmedel, drycker och tobak	Viktig hamn	Mycket viktig hamn
Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	Mycket viktig hamn	Viktig hamn
Transportutrustning	Viktig hamn	
Trä samt varor av trä och kork (exkl möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker - totalt		Viktig hamn
Trä samt varor av trä och kork (exkl möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker – därav pappersmassa		Mycket viktig hamn
Trä samt varor av trä och kork (exkl möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker – därav sågade och hyvlade trävaror		Mycket viktig hamn

6.4 Järnvägstransporter

Det publiceras ingen officiell statistik för godstrafik på järnväg med tillräcklig detaljeringsgrad för att göra analyser på regional och kommunal nivå. För att ändå få insikter om godstrafik på järnväg till, från och genom Halland har underlag samlats in från flera källor:

- Ett utdrag ur en dag ur tidtabellen för 2023 har gjorts för att få en ögonblicksbild kring trafikmängd samt tågens start- och slutdestinationer.
- Trafikverkets prognos för 2024 (kallad bangods 2024) har använts för att indikera medeldygnstrafik samt få en uppfattning av tågtyper och varugrupper som transporteras på järnvägen. Trafikverkets prognos för 2024 är data från en modellkörning som baseras på statistik och underlag på verkligt, utfört tågtrafikarbete.
- Underlag från hamnarna har också använts för att få en bild av tågens destinationer.

Den största trafikmängden godstrafik finns utmed Västkustbanan. Den sträcka med mest trafik trafikeras i genomsnitt av 30–40 godståg per dygn. Viskadalsbanan mellan Borås och Varberg har ingen regelbunden godstrafik på järnväg. Markarydsbanan och järnvägen mellan Halmstad-Nässjö trafikeras av ett par godståg per dygn.

Halland trafikeras av framför allt fjärrtåg och så kallade systemtåg. På några delsträckor, bland annat Värö-Varberg samt Halmstad-Torup finns även omfattande lokaltågstrafik (tåg som kör korta sträckor inom regionen). De stora varugrupperna som transporteras på järnväg i regionen är:

- Trä, massa och papper
- Rundvirke
- Transportutrustning (ex bilar, lastbilar etcetera)
- Returmaterial
- Kemi, gummi och plast

De absolut största målpunkterna för godstågstrafiken är Värö. Halmstad och Varberg. Från de halländska hamnarna finns regelbundna tågförbindelser till och från flera destinationer inom

Sverige, Norge men även till Lübeck och Antwerpen. En studie av en trafikdag i januari visar att Halland trafikeras av godståg utmed cirka 30 olika linjesträckor varav den absoluta majoriteten av godstågen har ett längre uppehåll i Halland för lastning och/eller lossning av gods. Bara en mindre andel av den planerade tågtrafiken passerar Halland utan uppehåll i regionen, dvs är så kallad transittrafik.

På järnvägssträckan mellan Kungsbacka och Halmstad transporteras 2–3 miljoner ton årligen. Mellan Halmstad och Båstad transporteras 1,5–2 miljoner ton årligen. Detta kan jämföras med att det lastas respektive lossas cirka 2 miljoner ton gods i de Halländska hamnarna varje år samt att det transporteras cirka 7 miljoner ton till, 10 miljoner ton inom samt 6 miljoner ton från Halmstad med lastbil årligen.

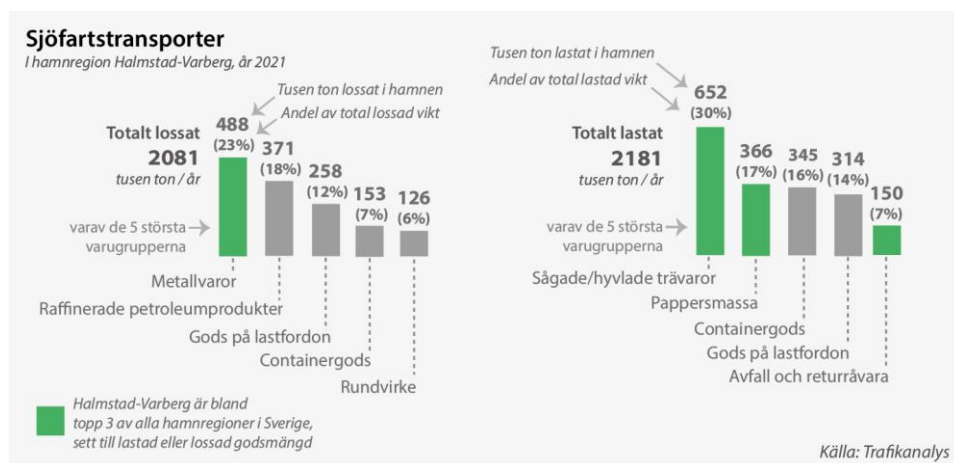
6.5 Terminaler

Utöver hamnarna finns det inga kombiterminaler i regionen som erbjuder omlastning mellan lastbil och tåg. De närmaste kombiterminalerna för omlastning mellan lastbil och tåg (utöver hamnarna) ligger i Göteborg, Helsingborg, Jönköping, Nässjö samt Skillingaryd.

Vad gäller större lastbilsterminaler har ett flertal terminaler identifierats i regionen. Analysen har fokuserat på större terminaler. Det finns ett flertal åkerier i länet varav vissa kan ha mindre lager/terminaler inom sina fastigheter. Analysen inkluderar dock inte mindre terminaler samt åkerier. De största och flesta terminalerna som identifierats kan hittas i Halmstad. I Halmstad har DB Schenker, DHL, Postnord, GN Transport terminaler som kan betraktas som större. Även Transportcentralen i Halland, GDL och Delivery Halmstad har mellanstora terminaler i Halmstad. I Falkenberg, Varberg och Kungsbacka har Postnord så kallade Företagscenter, vilka kan betraktas som mindre till mellanstora terminaler med omlastning och distribution. I Kungsbacka har även Blondie logistics en mellanstor lastbilsterminal och lager.

6.6 Illustrationer och infografik

Nedan följer flera infografiska illustrationer över godstransportflöden till och från Halland.



Figur 3. Sjötransporter i hamnregion Halmstad-Varberg, år 2021.

Järnvägstransporter

I Halland (Prognos 2024)



* Trafikmängd på delsträckan med mest trafikmängd per bana

Källa: Trafikverket

Figur 4.
Järnvägstransporter
i Halland enligt
prognos 2024.

Lastbilstransporter

Till, från och inom Halland

Källa: Trafikanalys

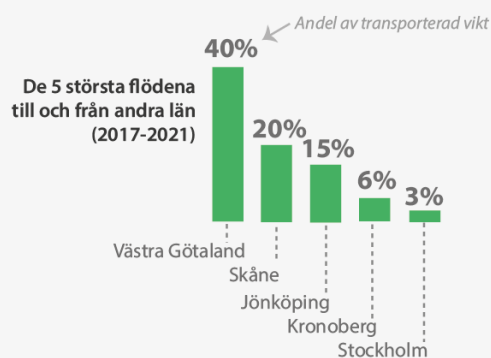
Transporterad vikt (2021)

Till Halland
7530

Från Halland
6040

Inom Halland
10560

tusen ton / år



Figur 5.
Lastbilstransporter
till, från och inom
Halland.

7 Logistikkompetens i Halland

7.1 Specialisering och tillväxt

För att översiktligt analysera näringslivsstrukturen i Halland är två begrepp centrala, specialisering respektive tillväxt.

Specialisering avser om en bransch är mer eller mindre vanligt förekommande i Halland eller i någon av länets kommuner än i riket som helhet. Så kallade profilnäringar har en högre närvaro i Halland än i Sverige generellt. Om en bransch är starkare i länet eller någon av dess kommuner än vad man kan förvänta sig utifrån genomsnittet i riket indikerar det att näringsgrenen har goda förutsättningar där.

Profilnäringar har definierats som att de har över 10 procent fler anställda i länet eller kommunen än vad som kan förväntas utifrån rikssnittet. Om branscherna har mellan 90 och 110 procent så många anställda som i riket anges att de har en ”närvaro i nivå med riket”. En bransch med färre än 90 procent anställda anges ha en ”svag närvaro”.

Tillväxt handlar om utvecklingen av olika näringsgrenar. Även om en bransch är mer förekommande i Halland än i riket innebär det inte nödvändigtvis att framtidsutsikterna är goda. Branschen kan vara stagnerande i länet eller kommunen och/eller riket generellt. För att belysa potentialen kan man studera hur antalet anställda i olika branscher har utvecklats de senaste tio åren och relatera utvecklingen i Halland till Sverige.¹³

Förändringen av antal anställda har beräknats för perioden 2009–2020. En bransch som har utvecklats över 10 procent bättre än riket anges som ”Bättre än riket”. Kategorin ”sämre än riket” innebär att branschen i Halland har utvecklats 10 procent svagare än riket eller sämre. Kategorin däremellan benämns ”i nivå med riket”.¹⁴

Specialisering och tillväxt kan kombineras i en matris med en övergripande bedömning av branschernas utvecklingspotential, se Tabell 6. **Fel! Hittar inte referenskälla.**För en mer djupgående bedömning bör data kompletteras med en kvalitativ analys av respektive bransch och även mellan branscher. Inte desto mindre fångar den statistiska analysen viktiga förutsättningar och trender.

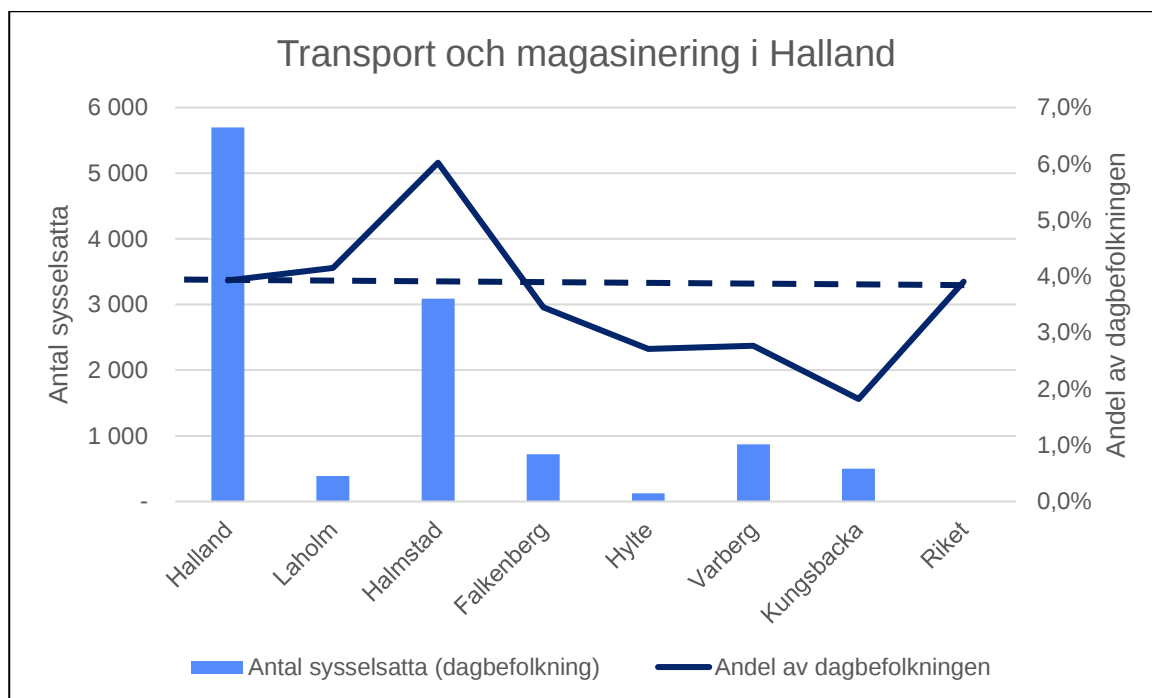
¹³ Analysen är en förenkling. Inom exempelvis tillverkningsindustrin är utvecklingspotential nära förknippad med automation, vilket kortsiktigt reducerar antalet jobb. En mer fullständig analys fokuserar på förädlingsvärde per anställd. Detta är dock svårt att göra för olika branscher på kommunnivå. Vår analys ger alltså bara en övergripande bild av Hallands näringsliv.

¹⁴ Det kan betonas att en positiv siffra ändå kan innebära att branschen tappat sysselsatta i Halland, men att den relativa nedgången varit mindre än i riket i stort.

Tabell 6. Matris som kombinerar specialisering och tillväxt och därmed indikerar branschernas utvecklingspotential.

Tillväxt 2010– 2020	Bättre än riket	God potential för tillväxt	God potential för tillväxt, möjlig profilnäring?	Profilnäring med mycket god tillväxtpotential
	I nivå med riket	Viss potential för tillväxt, ingen profilnäring?	Bransch med potential att växa	Profilnäring, god tillväxtpotential
	Sämlre än riket	Mycket låg potential för tillväxt?	Låg potential för tillväxt?	Profilnäring, oklar tillväxtpotential
		Svag närvaro	Närvaro i nivå med riket	Profilnäring
Specialisering 2020				

I Sverige är 3,9 % av arbetskraften sysselsatt inom transport och magasinering. I Halland arbetar cirka 5 700 personer inom transport och magasinering, se Figur 6. Det är i princip exakt samma andel av arbetskraften som i riket. Transport och magasinering generellt framstår alltså inte som någon profilnäring för länet som helhet.



Figur 6. Antal sysselsatta (dagbefolkning) samt andelen i Halland, dess kommuner samt riket.

Antalet sysselsatta har ökat med drygt 800 personer sedan år 2010, en ökning som har skett i Halmstad, Falkenberg och Laholm. Övriga kommuner har minskat antalet sysselsatta. Det är enbart i Halmstad som andelen sysselsatta inom transport och magasinering är högre än i riket. I Tabell 7 redovisas specialisering och tillväxt.

Tabell 7. Analys av branschen transport och magasinering i Halland. Källa: Statistiska Centralbyrån, bearbetat av Sweco. Det första talet anger andelen sysselsatta inom branschen i relation till andelen i riket. Den andra siffran anger utvecklingen av antalet anställda relativt riket.

Tillväxt 2010–2020	Bättre än riket	Falkenberg (88 %; 2,9)		Halmstad (154 %; 11,7)
	I nivå med riket			
	Sämre än riket	Hylte (69 %; -3,2) Varberg (71 %; -3,5) Kungsbacka (47 %; -5,9)	Laholm (106 %; 0,73)	
		Svag närvaro	Närvaro i nivå med riket	Profilnäring
Specialisering 2020				

I Hylte har transport och magasinering en svag närvaro med en specialiseringskvot om 0,69. Branschen sysselsatte år 2020 cirka 130 personer, vilket är en minskning med ungefär 25 personer jämfört med tio år tidigare.

I Halmstad utgör branschen en tydlig profilnäring med en specialiseringskvot om 1,54. Det innebär att det finns drygt 50 % fler anställda i branschen i Halmstad än det gör i riket generellt. Nära 3 100 personer arbetar i branschen, en ökning med över 1 000 personer sedan 2010. Detta är en mycket stark tillväxt, nära tolv gånger så stor som i riket generellt.

I Laholm är knappt 400 personer sysselsatta i branschen, vilket är en något högre andel än i riket. Antalet sysselsatta är relativt stabilt med en svag ökning som inte matchar riket.

I Falkenberg är cirka 720 personer sysselsatta, vilket är cirka tio procentenheter lägre än i riket. Branschen har dock haft en god tillväxt med nära 100 fler anställda år 2020, vilket är en nästan tre gånger högre tillväxt än riket.

I Varberg arbetar ungefär 870 personer inom transport och magasinering. Detta är en minskning med ungefär 200 personer sedan år 2010. Minskningen är något förvånande och kan bero på exempelvis en omklassificering av något företag.

I Kungsbacka arbetar 500 personer inom transport och magasinering, vilket är ungefär hälften av vad det kunde förväntas om Kungsbacka hade samma andel som riket. Antalet har dessutom minskat med över 200 personer sedan 2010.

7.2 Utbildningar & forskning

Halland ligger uppkopplat mot flera relevanta utbildningar i direkt närhet till länet. Utbildningar i Göteborg, Borås, Helsingborg mm är därför upptagna då dessa ligger inom det området som Halland helt eller delvis verkar inom, genom kommunal eller regional samverkan. Dels genom Business Region Göteborg, Sjuhärads kommunalförbund och samverkan med Greater Copenhagen och Skåne.

Utöver kartlagda utbildningar i Halland med omnejd finns ytterligare utbildningar inom goda kommunikationsavstånd i bland annat Växjö, Jönköping, Malmö och Örebro.

Vidare innehåller flik 7b uppgifter om relevant forskning inom akademien i Halland och grannlänerna.

SCB har tagit fram regionala utbildnings- och arbetsmarknadsprognoser med sikte mot år 2035.¹⁵ Avseende transportutbildningar bedöms Halland, i likhet med större delen av landet, ha ett överskott av utbildningar.



Figur 7.

I princip samtliga län bedöms ha ett överskott av transportutbildningar år 2035. Källa: SCB 2022.

Region Halland (2022) har en djupare analys kring utbildningar inom fordon och logistik.¹⁶ Analysen sammanfattas på följande vis:

- Utbildade inom fordon- och logistik har idag en stark ställning på arbetsmarknaden.
- Många inom utbildningsgruppen är i sysselsättning och har ett yrke som matchar sin utbildning.
- Bland personer med eftergymnasial transportutbildning och gymnasial fordonsutbildning är antalet förväntade pensionsavgångar fler än antalet unga med utbildningen.
- Fler män än kvinnor har en utbildning inom fältet.
- Efterfrågan på utbildade väntas öka för samtliga utbildningar inom fordon- och logistik.
- 2035 bedöms det finnas risk för brist på personer med gymnasial fordonsutbildning.

7.3 Nätverk

I arbetet har två nätverk för yrkesverksamma inom logistik identifierats med tydlig koppling till Halland:

¹⁵ <https://www.scb.se/contentassets/7ac16d89bdce4ee5bba4bfb9d9437a5/sammanfattning-av-regionala-utbildnings-och-arbetsmarknadsprognoser.pdf>

¹⁶ <https://www.regionhalland.se/app/uploads/2022/04/Fordonochlogistik.html>

- TEK Kompetens organiserar ett nätverk som benämns ”Inköp och lager- och logistik”.¹⁷ TEK Kompetens är en förening vars överskott bland annat återinvesteras i utrustning på gymnasieskolorna i Varberg, Falkenberg, Halmstad och Laholm. Nätverket omfattar cirka fyra träffar per år. TEK Kompetens finns lokaliserat i Halmstad och Varberg.¹⁸
- HallandsHamnar arrangerar träffar med sina kunder, till vilka även andra företag bjuds in. Syftet för HallandsHamnar är primärt kundvårdande, men utbytet och nätverkande mellan företag uppskattas av deltagarna. Även Halmstads och Varbergs kommuner bjuds in till träffarna.¹⁹

På nationell nivå finns flera relevanta nätverk. Silf²⁰ (Sveriges Inköps- & Logistikförbund, bransch- och medlemsorganisation) anordnar både utbildningar och träffar, dock utan något specifikt regionalt nätverk kopplat till Halland. Closer är en gemensam samverkansplattform för transportbranschen med fokus på att bidra till ett transporteffektivt samhälle.²¹ Closer är baserat på Lindholmen Science Park i Göteborg.

8 Kommunala strategier och företagsklimat

8 Kommunala strategiska handlingar

Stöd för utveckling och etablering av gods- och logistikverksamhet kan finnas i kommunernas kommunövergripande översiktsplaner, fördjupningar av översiktsplaner, i näringslivsstrategier eller strategiska dokument avseende mark för näringslivet. Utifrån tillgängligt material på respektive kommuns hemsida görs här en sammanfattning av respektive kommun i Halland. Det kan finnas ytterligare underlag men sammanställningen speglar det som relativt enkelt kan hittas av externa aktörer med fokus på gods- och logistiketableringar.

En kommun måste ha en kommuntäckande översiktsplan. För övriga studerade handlingar finns inga krav på att det ska finnas.

Tabell 8. Översikt över Hallands kommunala handlingar och år för upprättande eller antagande.

	Översiktsplan kommun	FÖP centralort	Näringslivsstrategi eller liknande
Kungsbacka	2022	Pågår arbete (2009)	2020
Varberg	2010	2010	
Falkenberg	2014	2022	2016
Hylte	2019		
Halmstad	2022		2019
Laholm	2014		2015

¹⁷ <https://www.tek.se/natverk/4460-inkop-och-lager-och-logistik/>

¹⁸ <https://www.tek.se/om-tek-kompetens/>

¹⁹ HallandsHamnar, samtal 2022-11-24.

²⁰ <https://www.silf.se/>

²¹ <https://closer.lindholmen.se/>

Kungsbacka

Kungsbacka har en nyligen framtagna översiktsplan från 2022²². I översiktsplanen nämns inte logistik specifikt utan att områden ”lämpliga för verksamheter som är transportintensiva, störande eller med annan omgivningspåverkan” finns med i översiktsplanen.

Inom Kungsbacka stad finns idag logistikverksamhet. Fördjupning av översiktsplanen pågår för just Kungsbacka stad varför det inte är möjligt att sammanställa den kommunala viljan att vilja utveckla logistikytorna norr om centrum mer eller ej.

I den kommunala näringslivsstrategin från 2020²³ står att ”Kungsbacka bedriver mark- och lokalförsörjning med god insikt om näringslivets etablerings och expansionsbehov.” Gods och logistik nämns inte specifikt. Kungsbacka har en hemsida för etableringar avseende verksamhetsmark²⁴ samt kartläggning av verksamhetsmark via Business Region Göteborgs gemensamma sida²⁵.

I denna analys bedöms två områden vara möjliga för nya etableringar för logistik, Fjärås och Frillesås Rya. Båda är lokaliserade söder om Kungsbacka stad utmed E6:an.

Varberg

Varberg har en äldre översiktsplan från 2010²⁶ som inte särskilt adresserar logistik men områden för transportintensiva verksamheter. I planen står generellt om ”Större verksamhetsområde med störande eller skrymmande verksamhet, inga bostäder tillåts” att befintliga områden ska ”nyttjas för befintlig och kompletterande verksamhet”. Det framgår också att ”nya verksamhetsområden utvecklas vid E6:ans trafikplatser Värö och Varberg Nord samt avfarten till Himle/Björkäng. Dessa områden reserveras för störande samt transportintensiva verksamheter.”

Det finns även en fördjupning över just Varberg från 2010²⁷ där det står att ”Utbyggnadsområde för störande eller skrymmande verksamheter som inte är lämpligt att blanda med bostäder. Handel med skrymmande varor kan förekomma. För nya verksamhetsområden i anslutning till E6:an behöver trafikförsörjning till och från E6:an och påverkan på landskapsbilden studeras.” Varberg Nord och Himle/Björkäng ingår i det området som omfattas av fördjupningen.

Kommunen har en hemsida för etableringar avseende verksamhetsmark²⁸. Någon särskild näringslivsstrategi finns inte utifrån ett strategiskt beslut.

Utöver områdena vid Himle och kring Varbergs hamn finns få områden för logistik i Varbergs kommun idag.

²² [Översiktsplan - Vårt framtida Kungsbacka](#)

²³ [Kommunens mål och strategier för näringslivsarbetet | Kungsbacka kommun](#)

²⁴ [Mark och lokaler för näringslivet | Kungsbacka kommun](#)

²⁵ [Business Region Göteborg \(businessregiongoteborg.se\)](#)

²⁶ [Översiktsplan | Varbergs kommun](#)

²⁷ [Gällande fördjupade översiktsplaner | Varbergs kommun](#)

²⁸ [Plats för nya verksamheter | Varbergs kommun](#)

Falkenberg

Falkenbergs översiktsplan är från 2014²⁹. Planen adresserar logistik och kombiterminal och då särskilt kopplat till områdena kring Långås. I Falkenbergs översiktsplan finns en extra tydlighet kring Långås med ställningstaganden och avvägningar.

Den finns en fördjupad översiktsplan³⁰ för Falkenbergs centralort från år 2022. Där lyfts flera områden fram som ”Område för ytkrävande verksamheter och industri inom produktions-, tjänster och/eller logistiksektorn.” Främst är det olika etapper och delområden kring Falkenbergsmotet.

Falkenberg har en hemsida som visar verksamhetsmark³¹ för etableringar i kommunen och har ett näringslivsprogram från 2017³². I näringslivsprogrammet står att kommunen ska ”Utreda möjligheterna för en framtida omlastningsplats via järnväg utmed västkustbanan.” Det som avses är området vid Långås och översiktsplanens ambitioner om en kombiterminal.

I Falkenberg finns flera möjligheter för etableringar avseende logistik och likande verksamheter. Både i det utpekade områdena vid Långås och Falkenbergsmotet men även och söder om Falkenberg vid Skrea backe.

Hylte

Hylte har en kommunövergripande översiktsplan från 2019³³. Gods och logistik beskrivs utifrån sin roll i planeringen och samhället men något särskilt fokus finns inte i planen och inte heller några större områden för logistikverksamhet.

Hylte har på sin hemsida³⁴, i samarbete med privata fastighetsägare, lediga större lokaler, kontorsplatser eller industrimark för verksamheter. I denna analys har inga specifika områden lämpliga för logistikverksamhet identifierats.

Halmstad

Halmstad har en ny översiktsplan från 2022³⁵. I planen framgår att ”Halmstad har också ett bra läge för logistik då flera trafikslag återfinns i kommunen, såsom hamn, järnväg, motorväg, flera riksvägar och flygplats.” Vidare står att ”det goda logistikläget tas tillvara för etablering av verksamheter och såväl Kistinge som Trönninge växer med verksamhetsområden. Trönninge kommer därför att växa ihop med staden.” Satsningen motiveras genom att det för näringslivet är fördelaktigt att ytor tillkommer ”i områden med god tillgänglighet till transportsystemet för ytkrävande verksamhet som är i behov av goda logistiklösningar.”

Sen 2019 finns en näringslivsplan. Planen är inte tillgänglig på hemsidan men på det framgår att Halmstad ska erbjuda ”attraktionskraft för nyetableringar”.³⁶ På kommunens hemsida finns uppdaterad information om ledig mark för verksamheter³⁷.

²⁹ Översiktsplan 2.0 - Falkenbergs kommun

³⁰ Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad antagen 220830.pdf

³¹ Tomter och mark - Falkenbergs kommun

³² Näringslivsprogram 2017-2020.pdf (falkenberg.se)

³³ Gällande översiktsplan - Hylte kommun

³⁴ Lediga lokaler och industrimark - Hylte kommun

³⁵ Framtidsplan 2050 – kommunens översiktsplan - Halmstad växer - Halmstads kommun

³⁶ Ett starkt näringsliv är viktigt för Halmstad - Företagare - Halmstads kommun

³⁷ Verksamhetsmark till salu - Halmstads kommun

Laholm

Laholm har en översiktsplan från 2014³⁸. Logistikverksamhet lyfts inte specifikt utan kopplat till näringsliv står att ”beträffande verksamheter är kommunen mån om att satsa på en utveckling av tjänste- och servicesektorn samtidigt som den industriella verksamheten som pågår kan bibehållas och utvecklas. Nya verksamhetsområde föreslås främst i tätorter med god tillgänglighet till en övergripande infrastruktur”.

Kommunen har en näringslivsstrategi från 2015 som beskriver att kommunen ”ska sälja minst 50 000 kvm mark för industri och annan verksamhet varje år”. På kommunens hemsida finns tomter för verksamhetsmark³⁹ kopplat till en interaktiv karta. Det finns ett par lediga tomer i strategiska lägen i Laholm men inga som vi i denna analys identifierat som särskilt utpekade eller lämpliga för logistikverksamhet.

I Laholm finns industrimark för etableringar i förts hand i Nyby direkt öster om stationen utmed Västkustbanan. Marken är detaljplanlagd och finns som ledig på kommunens hemsida⁴⁰.

Sammanfattning etablering logistik

Områden för omgående etablering med färdiga detaljplaner finns i första hand i Falkenberg och Laholm. I den långsiktiga planeringen är det i främst Falkenberg och Halmstad som adresserar logistikverksamhet som strategisk i planeringen av markanvändningen.

Utifrån granskning av strategiska handlingar och intervjuer med Hallands kommunernas näringslivsstrateger eller liknande konstateras att kommunerna adresserar och värderar logistikverksamhet olika. De allra flesta kommuner ser att det lokala befintliga näringslivet är grunden och utgångspunkten för kommunala satsningar och prioriteringar. Krävs logistikytor för det befintliga näringslivet blir logistikytor prioriterat.

³⁸ [Översiktsplanering - Laholm](#)

³⁹ [Tomter för verksamhet - Laholm](#)

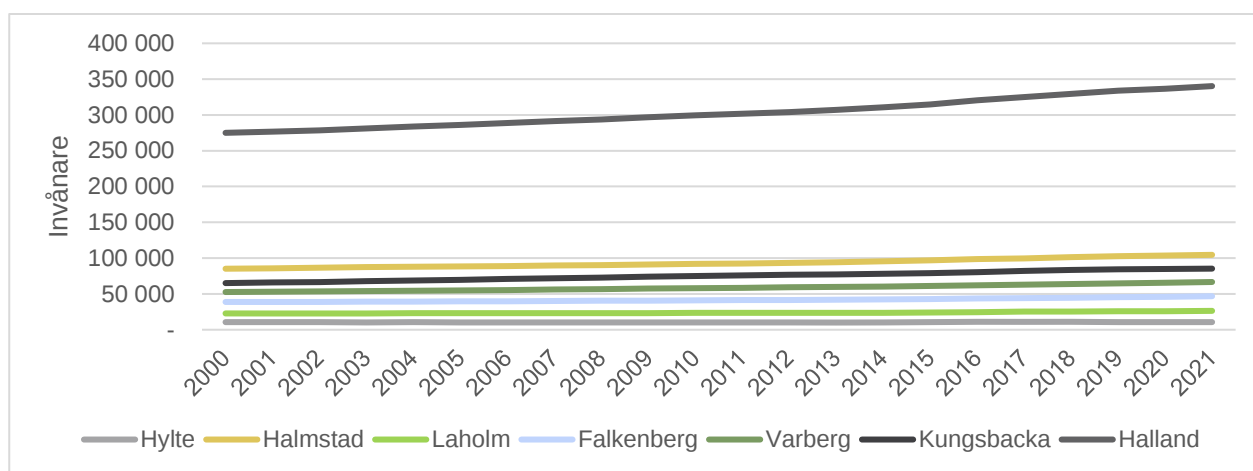
⁴⁰ [Tomter för verksamhet - Laholm](#)

9 Övrigt

I detta kapitel berörs befolkningsutveckling, den kommande fasta förbindelsen under Fehmarn Bält samt klimat och transporter.

Befolkningsutveckling (flik 9)

Sedan 2000 har Hallands befolkning ökat med 65 000 personer och uppgår i dag till drygt 340 000 invånare. Halland har därmed ökat sin andel av Sveriges befolkning från 3,10 % till 3,26 %. Samtliga halländska kommuner har haft en positiv utveckling under perioden, men merparten av ökningen har skett i Kungälv, Halmstad och Varberg.



Figur 8. Befolkningsutveckling i Halland. Källa: SCB

Fast förbindelse under Fehmarn Bält

Bygget av tunneln under Fehmarn Bält pågår och ska vara klart år 2029. Den fasta förbindelsen innebär att tågtrafiken mellan Sverige och Tyskland och övriga kontinenten blir 160 km kortare. Även vägtrafiken kommer närmare Tyskland genom att den fasta förbindelsen är betydligt snabbare än färjetrafiken. Sweco har i en tidigare studie för Sydsvenska Industri- och Handelskammaren illustrerat hur tillgängligheten förändras.⁴¹

I Figur 9 visas tillgängligheten inom 3 och 4 timmar restid till och från Malmö i dag respektive med den fasta förbindelsen. Den största förändringen sker inom 4 timmar restid, då stora delar av Hamburgregionen nås. För Malmös del ökar tillgängligheten från cirka 9,5 miljoner människor till nära 13 miljoner.⁴² Även Halland får en betydande tillgänglighetsökning.

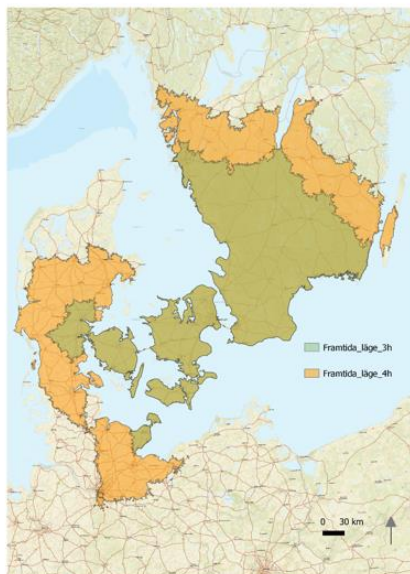
⁴¹ Sweco för Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (2021). Sydsvensk tillgänglighetsanalys

⁴² Beräkningen är gjord med dagens befolkningstal.

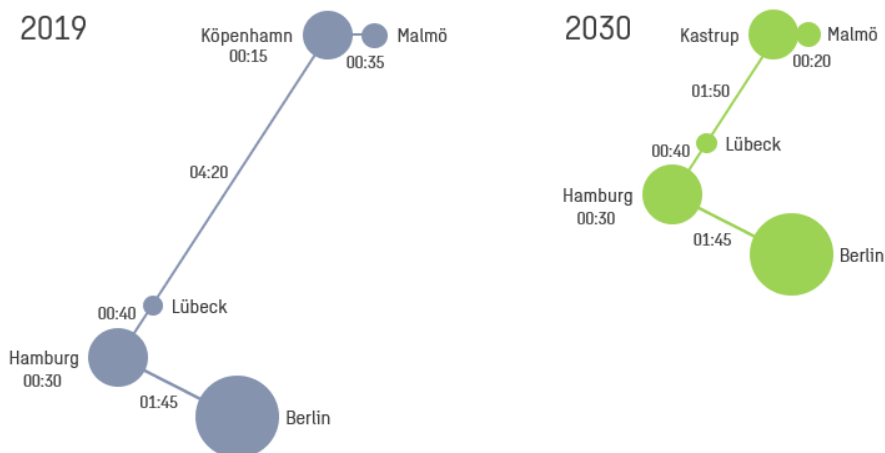
Dagens tillgänglighet inom 3 respektive 4 timmar



Med fast förbindelse Fehmarn Bält



Figur 9.
Tillgänglighet med personbil
till och från Malmö i dag
respektive med den fasta
förbindelsen under Fehmarn
Bält. Källa: Sweco



Figur 10.
Restider med tåg i dag
respektive med den fasta
förbindelsen under Fehmarn
Bält. Källa: Sweco

För Halland ska restiderna till Malmö adderas, se Tabell 9.

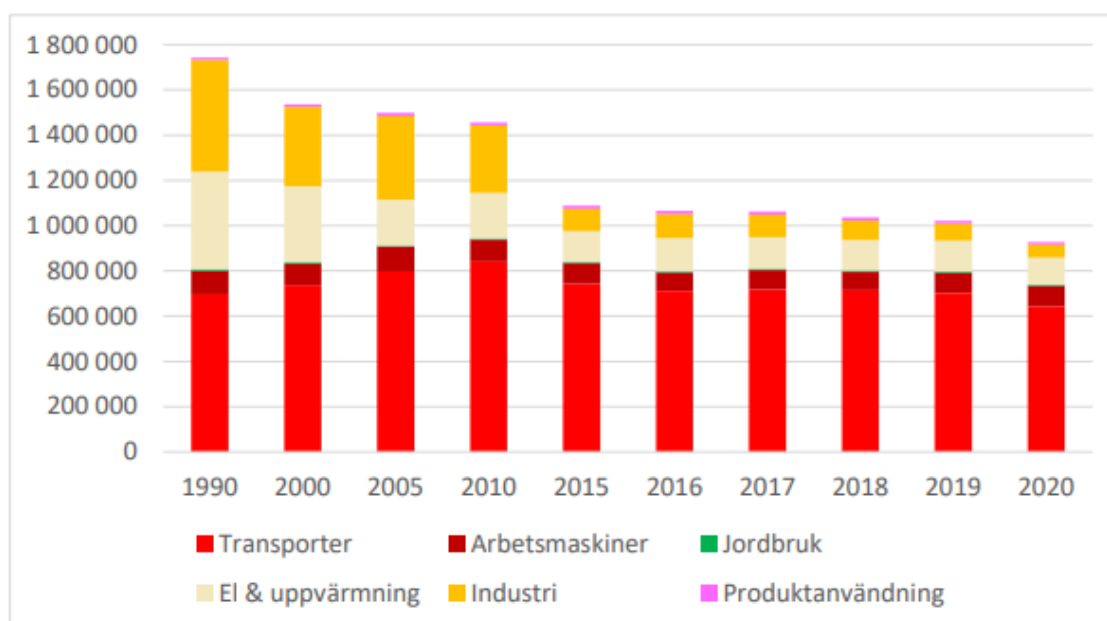
Tabell 9. Restider till/från Halland till Hamburg. Källor: Sweco, SJ

Kommun	Restid till Hamburg	
	I dag	Med Fehmarn Bält
Laholm	7:25	4:25
Halmstad	7:10	4:10
Hylte	9:00	6:00
Falkenberg	7:55	4:55
Varberg	8:10	5:10
Kungsbacka	8:40	5:40

Klimat och transporter i Halland

Förutom för näringslivet och dess utveckling är transporter och logistik av stor vikt för Halland utifrån klimatsynpunkt. Nästan hälften av regionens utsläpp av klimatgaser per invånare är kopplat till transporter i och genom regionen.⁴³

2022 tog Länsstyrelsen i Halland län fram en ny rapport om energi och klimat i Halland.⁴⁴ I rapporten framgår att 69 procent av koldioxidutsläppen i Halland kom från transportsektorn 2020. Om utsläppen från arbetsfordon inkluderas ökar andelen till 79 procent. Över tid har utsläppen av koldioxid i Halland minskat med 47 procent mellan 1990 och 2020. Detta motsvarar en minskning av årliga utsläpp per invånare från 6,8 till 2,8 ton. Men samtidigt noteras att industrins utsläpp minskade med 88 procent och energisektorns med 72 procent, medan utsläppen från transporter endast minskade med 8 procent.



Figur 3 Utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung i Halland 1990–2020 (ton CO₂)

Källa: Nationella emissionsdatabasen.

Figur 11. Från Länsstyrelsen i Hallands rapport om Energi och klimatläget i Halland från 2022

10 Slutsatser och rekommendationer

I detta kapitel görs en övergripande analys av Halland som etableringsplats för logistikverksamheter. Vidare ges ett antal rekommendationer för hur Region Halland och kommunerna kan arbeta vidare med branschen.

Logistik på två ambitionsnivåer

Logistikbranschen i Halland kan ses på två nivåer:

⁴³ Klimatpåverkande utsläpp per invånare - Regionfakta

⁴⁴ Energi- och klimatläget i Halland 2022 | Länsstyrelsen Halland (lansstyrelsen.se)

- Nivå 1: Logistik för "självförsörjning". På denna nivå bidrar logistikverksamheter med att stödja och utveckla länets företag och organisationer med lager- och transporttjänster. Branschen ger ett positivt tillskott till arbetsmarknaden, men utgör inte ett eget prioriterat utvecklingsområde.
- Nivå 2: Logistik som strategiskt profilområde. Logistik prioriteras som ett eget utvecklingsområde. Region Halland och kommunerna avsätter resurser för att stärka branschen utifrån länets geografiska läge.

De båda nivåerna har likheter vad gäller såväl positiva nyttor som utmaningar kopplat till exempelvis den omfattande transittrafiken (Tabell 10). I senare avsnitt framgår det hur behovet av samverkan mellan kommunerna och Region Halland i hög grad är gemensamt för de båda nivåerna.

Tabell 10. Två nivåer av logistik som utvecklingsområde i Halland.

	Positiva nyttor/värden	Utmaningar
Nivå 1: Logistik för självförsörjning	• Stödjer andra näringsgrenar • Erbjuder arbetstillfällen	• Negativ lokal miljöpåverkan, • Slitage på infrastrukturen • Klimatpåverkan och erbjudande av fossilfritt bränsle • Konkurrens om mark, i synnerhet värdefull jordbruksmark men även för bostäder
Nivå 2: Logistik som strategiskt profilområde	Samma som i nivå 1, men dessutom: • Ger fler företag, sysselsatta och ökade skatteintäkter • Underlag för utbildningar och utvecklingsprojekt	Samma som för nivå 1, men i flera fall i större omfattning. I en del fall även ökade möjligheter att påverka i positiv riktning (t.ex. avseende klimatpåverkan.)

Halland som etableringsregion för logistikverksamheter

Nedanstående analys tar utgångspunkt i nivå 2 ovan, det vill säga belyser Hallands förutsättningar att utveckla logistik som ett strategiskt profilområde.

Halland har följande styrkor som etableringsplats för logistikverksamheter:

- Stark infrastruktur för samtliga transportslag. Bland annat erbjuder HallandsHamnar ett brett utbud av tjänster inom flera godssegment och tillhör de ledande hamnregionerna i landet inom ett flertal av dessa.
- Hög koncentration och tillväxt av branschen i Halmstad. God tillväxt i Falkenberg.
- Transportflöden på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Det skapar ett potentiellt stort marknadsunderlag för exempelvis lagerverksamheter och minskar samtidigt sårbarheten för exempelvis företagsnedläggningar eller omstruktureringar.
- Flera profilsatsningar och etableringar (Biltema m fl).
- Kombinerar en relativt liten, sammanhållen region utmed ett stråk mellan två storstadsregioner.

- Länet erbjuder en pärlbandsstruktur med relativt stora kommuner förhållandevis nära varandra, vilket skapar förutsättningar för samverkan och anpassade erbjudanden.

Halland har följande svagheter:

- Med undantag för Halmstad är logistik ingen stor bransch i länet. Därmed saknas mer specialiserade tjänster och kompetenser, vilka dock kan hämtas från Göteborgsområdet respektive Skåne.
- Logistik är inte ett uttalat profilområde för någon kommun, även om samtliga kommuner resonerar kring positiva effekter av logistiketableringar.
- Halland saknar en kombiterminal. Sweco har tidigare bedömt marknadspotentialen för en sådan i Halmstad som god⁴⁵, men även Falkenberg kan vara en möjlig lokalisering.
- Tillgången till mark har varit en utmaning för länet och även om arbete pågår är utbudet begränsat.

Halland har följande möjligheter:

- Det korta avståndet till Göteborg respektive Skåne är huvudsakligen en möjlighet för Halland. Det ger en närhet till storstadsområden med betydande konsumtion och produktion och tillhörande flöden av gods. Många verksamheter kan föredra en lokalisering utanför storstadsregionerna, vilket ger möjlighet till prisvärd service och mark. Möjligheten kräver dock att Halland tydliggör sin nisch/profil inom logistik för att visa hur länet kompletterar storstadsregionerna.
- Ett logistikkluster i Halland har sannolikt en kärna bestående av Halmstad och Falkenberg med primära kopplingar till Varberg och Laholm. Halmstad och Falkenberg ligger tillräckligt långt från storstäderna och har samtidigt tillräcklig kritisk massa för att utgöra en egen logistiknod. Varberg kompletterar med sin starka hamn inom trävaror. Laholm kan erbjuda närhet till Halmstad med lägre markpriser.
- Ett starkt logistikkluster ger samtidigt fördelar för samtliga kommuner, dels genom att stödja det tillverkande näringslivet, dels genom att kommunerna kan erbjuda boende för arbetskraft inom sektorn.

Halland har följande hot/utmaningar:

- Logistikbranschen präglas av skalfördelar, vilket leder till koncentration av resurser. Halland måste därför fokusera på delar av logistikbranschen för att nå tillräcklig kritisk volym med begränsade resurser.
- Hallands logistiksektor har vuxit organiskt men utan tydlig profil. Om länet vill prioritera logistik som utvecklingsområde krävs en tydligare bild av vilka (del-) branscher som är mest intressanta.
- Vill Halland arbeta med logistik som ett strategiskt utvecklingsområde? Det är inte säkert, sektorn är i hög grad frånvarande i strategiska planer. Det kan vara fullt möjligt att arbeta på nivå 1, det vill säga med logistik för självförsörjning. Om logistik däremot ska vara en prioriterad bransch måste detta tydliggöras i en strategi som kan kommuniceras gentemot omvärlden.

⁴⁵ Sweco för Halmstad kommun (2020). Samhällsnyttan av infrastruktur.

Trender som kan påverka Halland som etableringsregion

I Tabell 11 beskrivs kortfattat trender inom logistiksektorn och samhället. I tabellen kommenteras i vilken mån trenden påverkar möjligheterna att utveckla Halland enligt nivå 2, Logistik som strategiskt profilområde.

Tabell 11. Trender med möjlig påverkan på Halland som etableringsregion för logistikverksamheter.

Trend	Innebörd	Konsekvens för Halland som etableringsplats
Elektrifiering av fordon	Ökade behov av elektrisk energi och effekt. Behov av att stanna mer frekvent och med längre stopp.	Kan omställningen inom godstransportsektorn från fossila drivmedel till elektrifierade fordon stärka Hallands attraktivitet? Hur ser det ut med tillgång till effekt? De kommande tio åren står godssektorn inför en betydande omställning, vilket kommer förändra dess struktur i grunden. Det är viktigt att följa med i utvecklingen med ledningsnät och laddplatser. Halland utgör ett stråk mellan storstadsregioner med E6 som viktig transportled vilket skapar möjligheter men även utmaningar. Utveckla en strategi för elektrifiering mht godstransporternas behov och regionala miljömål.
Ökat fokus på hållbarhet inklusive klimathänsyn	Gynnar sjöfart, järnväg och kombitransporter	Västkustbanan utvecklas till genomgående dubbelspår, men hamnarna i länet kan även avlasta Göteborgsregionen och den skånska infrastrukturen.
Ökande återvinning och cirkulära flöden	Dubbelriktade, balanserade flöden är gynnsamt för logistikstrukturer	Stena recycling och besläktade verksamheter kan tillsammans bilda ett återvinningskluster som drar nytta av de olika flödena på regional, nationell och internationell nivå.
Ökande e-handel och mer citylogistik	Små fordon, snabba leveranser, fragmenterade transporter, regionala lager nära storstäder	Regionala lager kan vara aktuellt i norra delen av länet för vissa branscher med leverans över dygnet. Så kallade mikrofulfillmentcenter med snabbare leveranser lokaliseras däremot närmare storstäderna. Fler verksamheter inom citylogistik som mindre omlastnings- och samlastningscentraler (kommunala). Pärlbandsstrukturen med relativt stora/lika städer gör att aktörer enkelt kan bygga samverkansstrukturer.
Från just-in-time till just-in-case?	Ökat behov av lager och mellanlagring	Vissa branscher återgår till lite större lager och säkerhetsmarginaler. Ökande behov av lager där Halland kan erbjuda mark utifrån sitt strategiska läge.
Ökad osäkerhet i omvärlden	Starkare fokus på beredskap för kris och krig	Halland kan erbjuda samtliga transportslag. Krav på ökad självförsörjning kan leda till stigande efterfrågan på lokal lagerhållning. Det finns en tydlig konflikt mellan logistikverksamheter och behovet av att värna jordbruksmarken.
Digitalisering	Bättre förutsättningar för kombitransporter	Kanske liten nackdel, digitaliseringen följer stora företag som i högre grad finns i storstäderna.
Automatisering	Reducerade kostnader, reducerad personaltäthet	Färre inträdesjobb. Minskade incitament att satsa på logistik som "arbetsmarknadsåtgärd". Mer specialiserad arbetskraft kan vara svårare att tillgodose i Halland, men kompenseras av närheten till Göteborg (framför allt).

Sammantaget innebär flera trender olika möjligheter för Halland. För att realisera dessa är det centralt att fastställa vilken ambitionsnivå som kommunerna och Region Halland har för logistik som utvecklingsområde.