

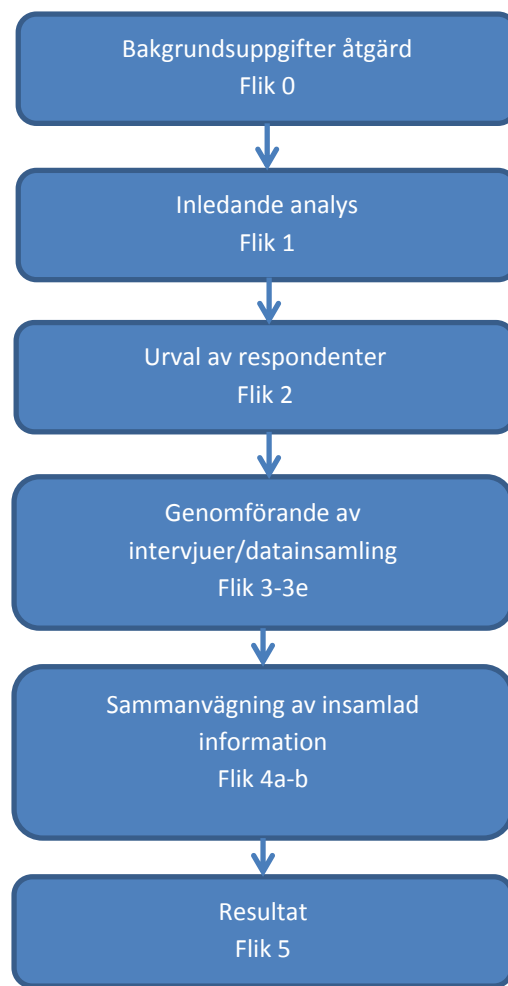
Manual Företagsekonomisk konsekvens beskrivning (FKB)

Introduktion till FKB-metodens delar

Metoden för genomförandet av en Företagsekonomisk konsekvens beskrivning består av ett antal steg med olika syften, se Figur 1.

Metodens första steg (flik 0 – Åtgärdsbeskrivning) består i att sammanställa bakgrundsinformation om den föreslagna åtgärden. Detta innefattar exempelvis uppgifter om syftet med den föreslagna åtgärden, geografisk placering samt transportslag som berörs. *Syftet med detta steg är att samla all viktig ingångsdata inför genomförandet av resterande metodsteg.*

Det andra steget i metoden (flik 1 – Inledande analys) omfattar frågor som rör den planerade åtgärdens förväntade effekter på godstransporter. *Syftet med steget är att besluta om en FKB skall genomföras eller ej samt vilken typ av FKB som i så fall är aktuell.* I det här steget behandlas exempelvis förväntade effekter av åtgärden på grundläggande transportparametrar och vilken del av det svenska godstransportnätverket som berörs.



Figur 1 Steg i FKB-metoden

Om beslut tas att en FKB skall genomföras går man vidare till nästa steg i metoden (flik 2 – Urval). *Syftet i det här skedet av metoden är att identifiera ett relevant urval av respondenter, i detta fall en till flera transportkedjor bestående av en godstransportör, en godstransportköpare samt en kund till denna godstransportköpare.* Dessa skall sedan kontaktas för att samla in den information som krävs för att bedöma de potentiella företagsekonomiska konsekvenserna av den föreslagna åtgärden. Urvalet baserat bland annat på vilket/vilka transportslag som berörs och om åtgärden främst förväntas få regionala eller nationella konsekvenser.

När urval av respondenter har gjorts är det dags att genomföra intervjuer med de berörda parterna (flik 3 – Intervjuer näringsliv, flik 3a – Uppgifter om transportkedjorna, flik 3b – Formulär avsändare/mottagare i transportkedja, flik 3c – Formulär transportörer i transportkedja). *Syftet med detta steg i metoden är att på ett strukturerat sätt samla in information från relevanta företag för att kunna bedöma de företagsekonomiska effekterna av den föreslagna åtgärden.* Till hjälp för datainsamlingsarbetet finns ett antal formulär för sammanställning av grundläggande uppgifter om transportkedjan/transportkedjorna samt den effekt som de ingående företagen bedömer att den föreslagna åtgärden kommer att ha på deras ekonomi. Utöver denna information finns även möjligheter att registrera allmän kostnadsdata för transportrelationen för framtida godsmodellutveckling (flik 3d – Formulär för insamling av allmän kostnadsdata för transportrelationen). Dessutom finns möjlighet att bifoga information från bransch- och intresseorganisationer vars medlemmar kan förväntas påverkas betydligt av den föreslagna åtgärden (flik 3e – Formulär bransch- och intresseorganisationer).

I metodens näst sista steg sammanställs och bearbetas den information som har samlats in både från företag och organisationer och i de initiala metodstegen rörande den föreslagna åtgärdens uppskattade effekt (flik 4a – Resultat transportkedjor och flik 4b – Samlad bedömning). *Syftet med det här steget är att väga samman den information som har fått från olika datakällor till en helhet.*

Slutligen sammanfattas resultatet från FKB:n (flik 5 – Resultat). *Syftet med detta steg är att kortfattat presentera den samlade bedömningen av indata och insamlad information som ligger till grund för FKB resultatet.* Detta resultat, som bland annat omfattar information om förväntad storlek på kostnadspåverkan samt spridning av berörda företag, skall tjäna som indata till SEB:en och göra det enkelt att samla information över tiden om påverkan av olika typer av åtgärder för att möjliggöra kunskapsbyggande och förbättringar av godsmodeller.

Detaljerade instruktioner för FKB metodens genomförande

Nedanstående beskrivning utgår från FKB-verktygets utformning 2014-12-19, som består av en Excel-fil med flera flikar. Varje flik beskrivs under en egen rubrik. Underrubrikerna i kursiv stil beskriver olika sektioner på respektive flik.

Fält som användaren förväntas fylla i är markerade med grön färg. Det finns också fält som ska innehålla information som redan ifyllts i en tidigare flik och därför kan kopieras därifrån. Dessa fält är markerade med ljusgul färg och i instruktionerna nedan anges varifrån användaren kan kopiera informationen.

0 Åtgärdsbeskrivning

A Bakgrund och syfte

A.1 Fyll i benämningen på den potentiella åtgärden. Exempelvis "Dubbelspår Hallsberg – Degerön"

A.2 Ange vilket steg i TRVs fyrstegsprincip som åtgärden tillhör:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

A.3 Ange vad åtgärden omfattar, exempelvis ombyggnation av motorvägspåfart eller initiativ för att korta lastningstider i Göteborgs hamn.

A.4 Ge en kort beskrivning av varför åtgärden föreslås/är aktuell. En möjlig orsak kan t.ex. vara att existerande kapacitet på en tågsträcka bedöms vara för låg för att tillgodose behovet av godstransporter på sträckan.

A.5 Uppge syftet med genomförandet av åtgärden, t.ex. att höja kapaciteten på tågbanan mellan Hallsberg och Degerön för att öka antalet tåg som kan köras på sträckan och minska risken för störningar.

A.6 Notera investeringsbeloppet som åtgärden beräknas kräva. Uppge beloppet i Mkr (kalkylkostnad 50 %).

A.7 Uppge den geografiska placeringen på den nod eller det stråk som åtgärden berör, exempelvis "Mellersta Sverige, Dalarna".

A.8 Fyll i vilken nod eller stråk som åtgärden berör. Exempel på svar är "Dalabanan, sträckningen Borlänge – Krylbo".

A.9 Ange vilket/vilka trafikslag som berörs av den presumtiva åtgärden, till exempel väg eller järnväg/sjöfart.

A.10 Beskriv vad åtgärden innebär. Vad är det som planeras? Exempel på beskrivning kan vara "Norra länken – Ombyggnation av cirkulationen i Roslagstull för att för att ta emot trafiken från Norra länkens tunnlar som kommer ut ur Roslagstullsberget. Två broar byggs för Norralänken- trafiken för/över gå- och cykelvägen som går längs Roslagsvägen/Valhallavägen."

1 Inledande analys

A Berör åtgärden godstransporter?

Här skall anges om åtgärden berör godstransporter, direkt eller indirekt, eller om endast persontransporter berörs.

Exempel på indirekt åtgärd kan vara om en väg utökas med ett körfält för att förbättra förutsättningarna för busstrafik i området. Detta har då även påverkan på godstransporters framkomlighet även om det inte är huvudmålet för åtgärden. Om åtgärden däremot endast berör persontransporter, exv. ombyggnation av cykelbanor eller busshållplatser, skall ingen FKB genomföras. Då avslutas arbetet och handläggaren går direkt till resultatfliken (flik 5).

Om däremot bedöms finnas en sannolikhet att godstransporter påverkas direkt eller indirekt så fortsätter FKB-arbetet med frågorna i sektion B på samma flik.

B Påverkan på logistikrelaterade kostnadsdrivare

I sektion B skall den föreslagna åtgärdens förväntade effekter på ett antal logistikrelaterade kostnadsdrivare uppskattas. I tabellen på nästa sida finns förslag på hur effekterna kan uppskattas om det inte framgår av det befintliga underlaget, åtgärdsbeskrivningen eller är uppenbart utifrån åtgärdens karaktär.

B.1 Uppskatta åtgärdens förväntade effekt på transporttiden. I första hand skall en bedömning göras om någon effekt förväntas på parametern över huvudtaget. Om åtgärden tros ha effekt på transporttiden, skall det uppges hur mycket (antal minuter) och på vilket sätt. Ett exempel kan vara att åtgärden förväntas förkorta transporttiden med 5 min på E6-sträckan mellan Tingstadstunneln och Bäckebol baserat på grund av ändrad hastighetsbegränsning.

B.2 Ange förväntad påverkan på transportsträcka. Samma princip för bedömning som på B.1. Sträcka anges i km eller sjömil.

B.3 Uppskatta om den föreslagna åtgärden kan förväntas påverka robustheten och tillförlitligheten i berört transportnätverk. Svarsalternativen är ja/nej, med önskemål om förtydligande vid ja-svar vad gäller att precisera hur mycket och på vilket sätt åtgärdens förväntas påverka variabeln. Förslag på svar är att åtgärden innebär byggnation av ny bro över Göta Älv vilket skulle minska risken för störningar relaterat till trafikstockningar med 20 %.

B.4 Uppge om åtgärden förväntas ha någon effekt på kapaciteten i berörd nod/stråk. Kapaciteten avser dels lastvikt och dels lastvolym per dygn. Exempel på svar är "Ja, medför möjlighet att öka bruttovikt för vägtransporter med 20 ton" eller "Nej, medför ingen påverkan på kapaciteten".

B.5 Ange om sannolikheten för godsskador förväntas påverkas av åtgärden, exempelvis genom nyinvesteringar som påverkar lastnings-/lossningsförutsättningar i Gävle hamn och därmed reducerar godsskaderisken med 5 %. Om åtgärden inte förväntas påverka denna kostnadsdrivare blir svaret "Nej" och ingen ytterligare förklaring krävs.

B.6 Svara på om åtgärden förväntas ha effekt på tillgängligheten till olika transportslag. Detta kan till exempel ske om en ny vägsträckning, hamn eller järnvägsspår planeras eller om en existerande väg får en ny påfart. Svalternativen är ”Ja” eller ”Nej” med önskemål om motivering och kvantifiering av svar vid val av ja-alternativet.

B.7 Uppskatta om åtgärden väntas påverka lastning/lossning/transfer mätt i tid, kostnad och antal omlastningar. Dessa effekter kan till exempel uppstå om åtgärden innebär att färre lyft krävs i en hamn.

B.8 Förutom de kostnadsdrivare som behandlats ovan finns även andra logistikrelaterade kostnadsdrivare som kan förväntas påverkas av Trafikverkets åtgärder. Exempel på sådana åtgärder kan vara regler för färdskrivare, trängselavgifter och kilometerskatter. Om åtgärden innebär någon dylik påverkan på logistikrelaterade kostnadsdrivare skall detta uppges och förklaras, annars anges ”Nej” som svar.

Parameter	Källa	
Transporttid	Vägåtgärder: EVA/Sampers-körning	Järnvägsåtgärder: Kapacitetsanalys, Trafikverkets projektdokumentation
Transportsträcka	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt	Järnvägsåtgärder: Kapacitetsanalys, Trafikverkets projektdokumentation
Robusthet/tillförlitlighet	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt	Delvis från Kapacitetsanalys, se även beskrivningen av åtgärden
Kapacitet (vikt/volym per fordon eller dygn)	Effektkatalog Nybyggnad och Förbättring (standardvärden per vägtyp)	Järnvägsåtgärder: Kapacitetsanalys, Trafikverkets kapacitetscenter (Splkc)
Godsskador	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt
Tillgänglighet (till transportslag, geografiskt område)	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt
Lastning/lossning/transfer	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt	Bör framgå av åtgärdsbeskrivningen om det är aktuellt

Förutsatt att svaret blir ”ja” i något av fälten B.1 till B.8 fortsätter FKB-utredningen med frågorna i sektion C. Om svaret istället blir ”Nej” på alla frågor i B-fältet skall ingen FKB genomföras och handläggaren hänvisas till flik 5 för att avsluta utredningen.

C Åtgärd på betydande godsstråk/-nod?

I sektion C undersöks om den aktuella länken eller noden bedöms vara strategisk på något sätt för godstransporter, i dagsläget eller i framtiden. Detta görs genom att besvara ett antal ja/nej-frågor, där svaret står att finna i olika tidigare myndighetsutredningar. Sektionen har delats upp efter trafikslag, så att endast den eller de av delsektionerna C.1-C.4 som motsvarar de trafikslag som har bedömts beröras av åtgärden i tidigare steg behöver besvaras av användaren. Om alla punkter i C.1-C.4 besvarats med "Nej", undersöks i delsektion C.5 om det finns andra skäl till att det aktuella stråket eller noden bedöms vara strategiskt viktig för godstransporter.

C.1 Järnvägsåtgärder

C.1.1 Länk är del av det utpekade strategiska järnvägsnätet för godstransporter. Det finns ett av Trafikverket utpekat järnvägsnät som bedöms vara strategiskt för långväga godstransporter. Den i dagsläget senaste versionen av detta nät har använts i Kapacitetsutredningen och en beskrivning av det finns till exempel i underlagsrapporten "Godstransporter" (Trafikverket 2012:119). Om åtgärden ska utföras på en länk som tillhör nätet besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.1.2 Länk utpekad som regionalt/lokalt godsrelevant för transporter på järnväg. I de regionala systemanalyserna beskrivs de godsstråk som är viktiga för regionerna. Om den länk som åtgärden ska utföras på pekas ut som viktig för godstransporter i den senaste regionala systemanalysen för den aktuella regionen, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.1.3 Länk där kapaciteten överskrids 2050 enligt prognos. Godstransportprognosen som gjorts som en del av Kapacitetsutredningen pekar ut ett antal järnvägslänkar där kapaciteten kan överskridas för prognosåret även om det inte är en kritisk länk i dagsläget. Om den länk som åtgärden ska utföras på är en sådan länk, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej". Då nya prognoser görs bör källan uppdateras. I dagsläget finns den senaste prognosen beskriven i underlagsrapporten "Prognos över svenska godsströmmar år 2050" (Trafikverket 2012:112).

C.1.4 Antal godståg per vardagsdygn på banstråk >10. Även om den aktuella länken inte pekas ut som strategisk för gods i de ovan beskrivna dokumenten, kan den ändå vara viktig för godstrafiken i dagsläget. I dokumentet "Kapacitetsutnyttjande och kapacitetsbegränsningar", som Trafikverket uppdaterar årligen, anges antalet godståg som trafikerar banstråket per dygn (i dimensionerande riktning). Om detta antal är större än 10, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.1.5 Kapacitetsbegränsningar på bandel med hög andel godståg. I samma dokument som hänvisas till i punkt C.1.4, anges kapacitetsbegränsningar som små eller inga (grön), medelstora (gul) eller stora (röd) och antalet gods- respektive persontåg som trafikerar bandelen. Om begränsningarna anges som medelstora eller större (gul eller röd) samt andelen godståg är större än 25 %, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.1.6 Länk utgör anslutning från stomnätet till terminal/hamn/flygplats som är utpekad som central för gods. Ett antal terminaler är klassificerade som centrala av Trafikverket. Den i dagsläget senaste listan finns i en underlagsrapport till Kapacitetsutredningen, "Godstransporter" (Trafikverket 2012:119). Om åtgärden ska utföras på en länk som utgör en anslutning till en sådan terminal, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.1.7 Länk utgör anslutning från stomnätet till annan terminal/hamn/flygplats som hanterar gods. Om åtgärden ska utföras på en länk som utgör en anslutning till en annan terminal än de som utpekats som centrala, ska det ändå undersökas om terminalen är betydelsefull för godstransporter i regionen, exempelvis genom att den pekas ut i den regionala systemanalysen. Om terminalen inte pekas ut i den regionala systemanalysen men det ändå finns skäl att undersöka saken närmare, bör kontakt tas med en regional företrädare, exempelvis på kommunens näringslivskontor eller liknande instans. Om åtgärden ska utföras på en länk som utgör en anslutning till en terminal som bedöms vara betydelsefull för godstransporter, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.1.8 Länk utgör anslutning från stomnätet till industriområde/handelsområde. Från beskrivningen av åtgärden tillsammans med en karta över närområdet bör man kunna göra en bedömning om den aktuella länken utgör en anslutning till ett område som genererar mycket godstransporter, exempelvis ett industriområde eller område med mycket handel. Om osäkerhet ändå föreligger, bör kontakt tas med en regional företrädare, exempelvis på kommunens näringslivskontor eller liknande instans. Om åtgärden ska utföras på en länk som utgör en anslutning till ett industriområde/handelsområde, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.2 Vägåtgärder

C.2.1 Länk del av det utpekade huvudvägnätet för långväga godstransporter (HVN-1 + uppdateringar 2012). Det finns ett av Trafikverket utpekad vägnät som bedöms vara strategiskt för långväga godstransporter. Den i dagsläget senaste versionen av detta nät har använts i Kapacitetsutredningen och en beskrivning av det finns till exempel i underlagsrapporten "Godstransporter" (Trafikverket 2012:119). Om åtgärden ska utföras på en länk som tillhör nätet besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.2.2 Länk utpekad som regionalt/lokalt godsrelevant för transporter på väg. I de regionala systemanalyserna beskrivs de godsstråk som är viktiga för regionerna. Om den länk som åtgärden ska utföras på pekas ut som viktig för godstransporter i den senaste regionala systemanalysen för den aktuella regionen, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.2.3 Länk utgör anslutning från stamvägnätet till terminal/hamn/flygplats som är utpekad som central för gods. Ett antal terminaler är klassificerade som centrala av Trafikverket. Den i dagsläget senaste listan finns i en underlagsrapport till Kapacitetsutredningen, "Godstransporter" (Trafikverket 2012:119). Om åtgärden ska

utföras på en länk som utgör en anslutning till en sådan terminal, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.2.4 Länk utgör anslutning från stamvägnätet till annan terminal/hamn/flygplats som hanterar gods. Om åtgärden ska utföras på en länk som utgör en anslutning till en annan terminal än de som utpekats som centrala, ska det ändå undersökas om terminalen är betydelsefull för godstransporter i regionen, exempelvis genom att den pekas ut i den regionala systemanalysen. Om terminalen inte pekas ut i den regionala systemanalysen men det ändå finns skäl att undersöka saken närmare, bör kontakt tas med en regional företrädare, exempelvis på kommunens näringslivskontor eller liknande instans. Om åtgärden ska utföras på en länk som utgör en anslutning till en terminal som bedöms vara betydelsefull för godstransporter, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.2.5 Länk utgör anslutning från stamvägnätet till industriområde/handelsområde. Från beskrivningen av åtgärden tillsammans med en karta över närområdet bör man kunna göra en bedömning om den aktuella länken utgör en anslutning till ett område som genererar mycket godstransporter, exempelvis ett industriområde eller område med mycket handel. Om osäkerhet ändå föreligger, bör kontakt tas med en regional företrädare, exempelvis på kommunens näringslivskontor eller liknande instans. Om åtgärden ska utföras på en länk som utgör en anslutning till ett industriområde/handelsområde, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.3 Sjöfartsåtgärder

C.3.1 Hamn/farled utpekad med kapacitets- och/eller effektivitetsbrist 2012 alt. 2021. I rapporten "Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet" (Trafikverket, TRV 2011/17304, tabell 3.2) pekats ett antal hamnar och farleder ut som har brister i nuläget eller i prognosen. Om den farled/hamn som åtgärden ska utföras på finns med bland dessa, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.3.2 Hamn utpekad som av riksintresse. Om den hamn som åtgärden ska utföras på pekas ut som av riksintresse i "Hamnar av riksintresse" (Trafikverket, 2010-07-02), besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.3.3 Stråk utpekad som regionalt/lokalt godsrelevant för transporter per sjöfart. I de regionala systemanalyserna beskrivs de godsstråk som är viktiga för regionerna. Om den länk som åtgärden ska utföras på pekas ut som viktig för godstransporter i den senaste regionala systemanalysen för den aktuella regionen, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.4 Nodåtgärder

C.4.1 Nod utpekad som central kombiterminal/hamn/flygplats för gods. Ett antal terminaler är klassificerade som centrala av Trafikverket. Den i dagsläget senaste listan

finns i en underlagsrapport till Kapacitetsutredningen, "Godstransporter" (Trafikverket 2012:119). Om åtgärden ska utföras på en sådan terminal, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.4.2 Nod utpekad som regionalt/lokalt godsrelevant kombiterminal/hamn/flygplats. Om åtgärden ska utföras på en annan terminal än de som utpekats som centrala, ska det ändå undersökas om terminalen är betydelsefull för godstransporter i regionen, exempelvis genom att den pekas ut i den regionala systemanalysen. Om terminalen inte pekas ut i den regionala systemanalysen men det ändå finns skäl att undersöka saken närmare, bör kontakt tas med en regional företrädare, exempelvis på kommunens näringslivskontor eller liknande instans. Om åtgärden ska utföras på en terminal som bedöms vara betydelsefull för godstransporter, besvaras punkten med "Ja", annars "Nej".

C.5 Identifiera åtgärder som inte är utpekade i steg C.1-C.4, men som kan ha en betydande företagsekonomisk betydelse baserat på potential för förändrade godstransporter. Det finns åtgärder som har potentialen att påverka företags godstransporter väsentligt, men som riktar sig mot områden som i dagsläget inte utgör en strategisk del av godsnätverket. Exempel på ett sådant område är Bergslagsbanan (Väster om Väneren) där förutsättningarna i dagsläget är begränsade på godstransporter, men som av flera företag och intresseorganisationer har nämnts ha en stor potential för godstransporter.

C.5.1 Granska om åtgärden berör område som nämnts som betydelsefullt av företag som sänt in remissvar på tidigare initiativ från Trafikverket eller i dialog med näringslivet. För att avgöra om det aktuella stråket/noden faller under denna kategori, undersöks huruvida det pekats ut i remissvaren till Kapacitetsutredningen. För att underlätta detta steg bör en lista över alla stråk och noder som pekas ut extraheras ur remissvaren. På sikt bör denna lista uppdateras utifrån andra källor (se rapport "FKB – Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning", WSP 2012).

Om minst ett villkor i sektion C är uppfyllt rekommenderas att en FKB genomförs. Se följande sektion för vägledning om typ av FKB.

D Typ av FKB

Det finns två generella FKB-alternativ: Nationell FKB eller Regional FKB. Den regionala FKB:n avser att utföras på åtgärder som har effekter på ett begränsat geografiskt område i Sverige. Den nationella FKB:n är istället avsedd för att användas då åtgärder förväntas ha systemeffekter och därmed påverkan på situationen för godstransporter i en stor del av Sverige. Vilket alternativ som ska väljas avgörs av hur punkterna i sektion C ovan besvarats, enligt nedanstående guide.

Förutom en åtskillnad i typ av FKB anpassas FKB:ns storlek även till åtgärdens förväntade investeringsbelopp.

Totalt finns alltså 4 olika alternativ för genomförande av FKB, se

Figur 2. Beroende på vilken typ av FKB som ska genomföras, finns i Figur 2 riktlinjer för hur många transportkedjor FKB:n ska omfatta.

<u>Nationell FKB – Liten</u> Investeringsbelopp < 300 Mkr ”Ja” på minst ett av villkoren: C.1.1, C.1.3-C.1.6, C.2.1, C.2.3, C.3.1-C.3.2, C.4.1, C.5.1 ➔ FKB omfattar 2 transportkedjor	<u>Nationell FKB – Stor</u> Investeringsbelopp ≥ 300 Mkr ”Ja” på minst ett av villkoren: C.1.1, C.1.3-C.1.6, C.2.1, C.2.3, C.3.1-C.3.2, C.4.1, C.5.1 ➔ FKB omfattar 3 transportkedjor
<u>Regional FKB – Liten</u> Investeringsbelopp < 150 Mkr ”Ja” på minst ett av villkoren: C.1.2-C.1.5, C.1.7-C.1.8, C.2.2, C.2.4, C.3.2-C.3.3, C.4.2, C.5.1 ➔ FKB omfattar 1 transportkedja	<u>Regional FKB – Stor</u> Investeringsbelopp ≥ 150 Mkr ”Ja” på minst ett av villkoren: C.1.2-C.1.5, C.1.7-C.1.8, C.2.2, C.2.4, C.3.2-C.3.3, C.4.2, C.5.1 ➔ FKB omfattar 2 transportkedjor

Figur 2 Möjliga alternativ för genomförande av FKB

För att en **Nationell FKB** skall vara aktuell krävs minst ett ja-svar på villkoren i fälten C.1.1, C.1.3-C.1.6, C.2.1, C.2.3, C.3.1-C.3.2, C.4.1, C.5.1

- Om investeringsbeloppet dessutom är lika med eller överstiger 300 Mkr rekommenderas genomförandet av en stor, nationell FKB, vilket innebär att tre stycken transportkedjor ska kartläggas.
- Om detta belopp underskrids är istället en liten, nationell FKB aktuell. Det innebär att två stycken transportkedjor ska kartläggas.

För vägledning om genomförandet av den nationella FKB:n, se sektion A och B på flik ”2) Urval” tillsammans med kapitel ”2 Urval” nedan.

Genomförandet av en Regional FKB är aktuell om en nationell FKB **inte** ska genomföras enligt villkoren ovan, men minst ett ja-svar på villkoren i fälten C.1.2-C.1.5, C.1.7-C.1.8, C.2.2, C.2.4, C.3.2-C.3.3, C.4.2, C.5.1 har getts.

- Om investeringsbeloppet dessutom är lika med eller överstiger 150 Mkr rekommenderas genomförandet av en stor, regional FKB. Det innebär att två stycken transportkedjor ska kartläggas.

- Om detta belopp underskrids är istället en liten, regional FKB aktuell, vilket innebär att endast en transportkedja ska kartläggas.

För vägledning om genomförandet av regional FKB, se sektion A och C på flik "2) Urval" tillsammans med kapitel "2 Urval" nedan.

2 Urval

I det här steget av FKB-metoden skall de företag och intressenter identifieras som skall intervjuas för att samla information om den presumtiva åtgärdens företagsekonomiska konsekvenser. Det finns plats för upp till fyra parter (avsändare, mottagare och två transportörer) i varje transportkedja

A Transportslag/nod som påverkas

A.1 – A.4 Bedöm vilket/vilka transportslag/noder som berörs av åtgärden. Denna information kan kopieras från flik "0) Åtgärdsbeskrivning" och finns med på denna flik för att urvalsprocessen är starkt förknippad med detta.

B Nationell FKB

B.1 För att identifiera varuägande företag som kan beröras av den potentiella åtgärden kontaktas transportörer/nodoperatörer som tros använda sig av berört/berörda stråk och/eller noder. Om ingen förhandsinformation finns ska de stora, nationella transportörerna kontaktas. Dessa transportörer/operatörer ombeds ange ett eller flera företag som sänder eller mottar betydande mängder gods via det/de berörda stråken eller noderna. Syftet är att identifiera två eller tre kompletta transportkedjor som bedöms påverkas av åtgärden, beroende på om en stor eller liten nationell FKB är aktuell (se instruktionerna för steg 1, sektion D ovan). Via kontakter med dessa företag identifieras därefter avsändaren eller mottagaren av godset och alla parter i transportkedjan (avsändare, transportör och mottagare) intervjuas, se steg 3 i metoden för handledning om intervjuernas genomförande.

Om sändare eller mottagare av godset befinner sig i utlandet sker ingen intervju med den parten, då FKB:n främst ämnar till att mäta företagsekonomiska konsekvenser för företag i Sverige. I kontakten med de parter som befinner sig i Sverige bör endast de kostnader och nyttor som bedöms påverka den svenska varuägaren uppskattas.

B.1.1 Om åtgärden förväntas ha effekt på järnväg kan tågoperatörer på det berörda stråket identifieras via tåglägesansökningar.

B.2 Verifiera/komplettera företagsurval från B.1 genom kontakt med Näringslivets transportråd (NTR) samt eventuell branschorganisation.

För att underlätta kontakten med transportörer, operatörer och intresseorganisationer, bör en standard-kontaktlista upprättas, sorterad efter transportslag, verksamhet och geografiskt verksamhetsområde, med kontaktpersoner som har godkänt medverkan och är insatta i problematiken. Denna kontaktlista kan sedan användas varje gång en nationell FKB genomförs, och uppdateras löpande.

C Regional FKB

C.1 För att identifiera varuägande företag som kan beröras av den potentiella åtgärden kontaktas i ett första skede relevant regionalt Trafikverkskontor. Dessa kan förhoppningsvis ge en god bild av näringslivet i regionen och varuägare som kan beröras av den presumtiva åtgärden. Syftet med kontakten är alltså att hitta relevanta transportkedjor.

C.2 För att komplettera företagsurvalet från C.1 kontaktas regionens eller kommunens näringslivs- eller transportenhet. Även detta sker i syfte att identifiera relevanta transportkedjor.

C.3 Ytterligare en åtgärd för att identifiera relevanta transportkedjor består i att kontakta transportörernas branschorganisation för att hitta lokala transportörer/nodoperatörer kopplat till berörda trafikslag.

För att underlätta kontakten med transportörernas branschorganisationer, bör en standard-kontaktlista upprättas, sorterad efter transportslag, med kontaktpersoner som har godkänt medverkan och är insatta i problematiken. Denna kontaktlista kan sedan användas varje gång en nationell FKB genomförs, och uppdateras löpande.

Via kontakter med transportörer och utpekade varuägare identifieras relevanta mottagare/avsändare av gods och alla parter i transportkedjan (avsändare, transportör och mottagare) intervjuas, se steg 3 i metoden för handledning om intervjuernas genomförande. För en regional FKB ska en eller två kompletta transportkedjor kartläggas, beroende på om en stor eller liten regional FKB genomförs.

Om sändare eller mottagare av godset befinner sig i utlandet sker ingen intervju då FKB:n främst ämnar till att mäta företagsekonomiska konsekvenser för företag i Sverige. I kontakten med de parter som befinner sig i Sverige bör endast de kostnader och nyttor som bedöms påverka den svenska varuägaren uppskattas.

3 Intervjuer näringsliv

Det är nu dags att genomföra den informationsinsamling/de intervjuer som krävs för att bedöma den företagsekonomiska konsekvensen av åtgärden som utreds.

I kontakten med företagen är frågan om sekretess viktig att ha i åtanke. Svaren från intervjuerna kommer att användas i resultaten av FKB, som i sin tur kan komma att utgöra en del av beslutsunderlaget i Trafikverkets åtgärdsval. Svaren av FKB kommer därför att vara offentlig handling. För respondenten innebär detta:

- 1) Företagets namn kommer att finnas med i förteckningen över svarande företag som har ingått i FKB:n. Den listan kommer att finnas med i dokument som kan komma att publiceras på Trafikverkets hemsida och därmed vara tillgänglig för allmänheten.

- 2) Företagets specifika svar kommer att finnas med i underlaget till FKB:n, som kommer att kunna begäras ut från Trafikverket av intresserade parter.

Det är viktigt att respondenten medvetandegörs om detta, dels så att inte känslig information lämnas ut, dels så att utföraren av FKB får bekräftat att svaren kan användas och publiceras enligt ovan. Förslagsvis stäms detta av i god tid innan intervjun (se punkt A2/B2 eller A3/B3 nedan) eller senast i samband med att intervjun påbörjas (punkt A4/B4).

A Transportkedjor

A.1 Kontakta aktörerna i de transportkedjor som identifierats i steg 2, urval, och identifiera lämplig person för intervju. Lämpligtvis kontaktas först ansvarig person, till exempel logistikchefen, inköpsansvarig eller person på liknande post, som sedan eventuellt kan hänvisa vidare till den som bäst kan svara på frågorna.

A.2 Kontakta identifierad person och boka ca 1-1,5 h tid för telefonmöte. Innan mötesbokning sker sänds förslagsvis ett email med kort presentation av syftet med intervjun och grundläggande information om FKB-metoden.

A.3 När möte bokats sänds basfakta om åtgärden som utreds baserat på informationen som sammanställts i flik 0). Utöver detta bifogas det frågeformulär som intervjun kommer att basera sig på, dvs. flik 3b) eller 3c) samt flik 3d).

A.4 Genomför telefonintervjun. Börja intervjun med att fylla i basfakta om parten i flik 3a). Fortsätt därefter med frågorna i formulär 3b) eller 3c). De frågor som inte kan besvaras direkt markeras och uppföljningsmöte bokas med respondenten. Avsluta med frågorna i formulär 3d).

A.5 Gör uppföljningsintervju enligt procedur i A.4 för att fördjupa och förtydliga kvalitativa data samt samla in kompletterande kvantitativ data.

A.6 Färdigställ informationen i 3a) baserat på företagets svar, om detta inte gjorts tidigare.

A.7 Sammanställ de erhållna svaren från företagen i varje transportkedja i flik 4a) Resultat transportkedjor.

B Bransch- och intresseorganisationer

För att komplettera den bild som getts av de olika parterna i transportkedjorna, kan även ett par relevanta bransch- och intresseorganisationer kontaktas. Dessa kan exempelvis vara branschorganisationer för de branscher avsändare och mottagare i transportkedjan tillhör, transportörernas branschorganisationer, en lokal företagarförening eller handelskammare eller en sammanslutning av transportköpare. Vilka och hur många som kontaktas beror på typen av FKB (exempelvis kontaktas en lokal företagarförening främst för en regional FKB) samt vilken tidsresurs som står till förfogande.

För att underlätta kontakten med de vanligast förekommande bransch- och intresseorganisationerna, bör en standard-kontaktlista upprättas, sorterad efter bransch/medlemsgrupp, med kontaktpersoner

som har godkänt medverkan och är insatta i problematiken. Denna kontaktlista kan sedan användas varje gång en nationell FKB genomförs, och uppdateras löpande.

B.1 Kontakta eventuella branschorganisationer eller andra intresseorganisationer för att identifiera lämplig person för intervju.

B.2 Kontakta identifierad person och boka ca 0,5 timme tid för telefonmöte. Innan mötesbokning sker sänds förslagsvis ett email med kort presentation av syftet med intervjun och grundläggande information om FKB-metoden.

B.3 När möte bokats sänds basfakta om åtgärden som utreds baserat på informationen som sammanställts i flik 0. Utöver detta bifogas det frågeformulär som intervjun kommer att basera sig på, dvs. flik 3e.

B.4 Genomför telefonintervjun enligt flik 3e.

B.5 Sammanställ de erhållna svaren från bransch-/intresseorganisationerna i flik 4b) Samlad bedömning, fält D.1-D.6.

3a Uppgifter – transportkedjor

Avsändare – bransch: Ange här den bransch/branscher som varuägaren tillhör (ange gärna branschkod enligt senaste SNI-klassificering), se bilaga 1.

Avsändare – omsättning: Uppge omsättningen på det sändande företaget. (Om avsändaren är del av ett större företag så ange tal för den sändande organisationsenheten om möjligt.)

Avsändare – antal anställda: Skriv ner antal anställda på det sändande företaget. (Om avsändaren är del av ett större företag så ange tal för den sändande organisationsenheten om möjligt.)

Avsändare – total utleveransmängd: Notera den totala mängd gods som avsändaren sänder ut per år (ton/år).

Mottagare – bransch: Ange här den bransch/branscher som mottagaren tillhör (ange gärna branschkod enligt senaste SNI-klassificering, se bilaga 1).

Mottagare – omsättning: Uppge omsättningen på det mottagande företaget. (Om mottagaren är del av ett större företag så ange tal för den mottagande organisationsenheten om möjligt.)

Mottagare – antal anställda: Skriv ner antal anställda på det mottagande företaget. (Om mottagaren är del av ett större företag så ange tal för den mottagande organisationsenheten om möjligt.)

Ingående varugrupper: Ange vilka varugrupper som sänds i transportkedjan, se bilaga 2.

Varuvärde (kr/ton): Uppge ungefärligt varuvärde på sänt gods i kr/ton (totalt för alla ingående varugrupper).

Godsmängd (ton/år): Fyll i ungefärlig godsmängd/år som sänds via berört stråk/nod mellan parterna i transportkedjorna.

Genomsnittlig sändningsstorlek (ton): Ange uppskattad genomsnittlig sändningsstorlek i ton per transportkedja.

Startpunkt: Notera transportkedjans startpunkt, dvs. var den geografiska punkt som godset sänds från.

Slutpunkt: Uppge transportkedjans slutpunkt, dvs. var den geografiska punkt som godset sänds till.

Transportslag i ingående delsträckor: Ange alla transportslag som används i transportkedjan (gärna med beskrivning av följdordning och i var/när eventuella byten mellan transportslag sker).

Transportörer: Notera de transportörer som utför transporten från godsförsändelsernas startpunkt till slutpunkt.

Omlastningspunkter: Ange var eventuella omlastningspunkter/lagringspunkter finns på väg från godsförsändelsens startpunkt till slutpunkt, gärna kopplat till punkten om transportslag ovan.

Inkluderar farligt gods: Ange om transportkedjan transporterar farligt gods.

3b Formulär avsändare/mottagare

För varje avsändare och mottagare av gods som intervjuas skall flik 3b fyllas i, dvs. det kommer i majoriteten av alla FKB finnas flera ifyllda exemplar av flik 3b.

A Påverkan på kostnadsdrivare i transportkedja

Sektion A handlar om de kostnadsdrivare/transportparametrar som uppskattades av Trafikverket i den inledande analysen i steg 1. Dessa uppskattningar kopieras till de gula fälten. Respondenten får sedan uppskatta vilken effekt åtgärden kommer få på de olika parametrarna *för hela transportkedjan*.

A.1 – A.8 Respondentens uppfattning av hur den presumtiva åtgärden skulle påverka transportkedjans logistiska kostnadsdrivare anges med skalan:

-- stor negativ påverkan, dvs. medför markant försämring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

- liten negativ påverkan, dvs. medför liten försämring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

0 åtgärden förväntas inte medföra någon effekt på den aktuella storheten

+ liten positiv påverkan, dvs. medför liten förbättring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

++ stor positiv påverkan, dvs. medför påtaglig förbättring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

Till varje svar ges en kommentar/motivering av svaret. Det är viktigt att påpeka att bedömningen ska göras för påverkan för hela transportkedjan från start till slutdestination för godset, varför bedömningarna kan skilja sig åt från Trafikverkets inledande bedömning som bara gäller den direkta effekten på den enskilda del av infrastrukturen som åtgärden berör.

B Sammantagen kostnadseffekt

B.1 Respondenten ombeds ange den förväntade sammantagna effekten på kostnaderna för den specifika transportrelationen (anges i %). Svaret baseras på en sammanvägning av den information som lämnats i A-delen ovan och ska exempelvis innefatta åtgärdens eventuella påverkan på flaskhalsar och möjliga dominoeffekter i kedjan.

B.1.1 Svaret från B.1 utvecklas och motiveras för att möjliggöra rimlighetsbedömning av respondentens svar. Den totala bedömda kostnadspåverkan ska fördelas på olika kostnadsposter så långt som möjligt och det är viktigt med en utförlig motivering. Om respondenten har svårt att motivera sin uppskattning och härleda den till olika kostnadsposter, bör den sannolika kostnadspåverkan vara relativt liten. Exempel på kostnader att beakta är kapitalbindningskostnader under transport samt i lager, kostnader för lastning/lossning/transfer, varianser i transporttid, personalkostnader, produktionsstörningar och kostnader för alternativa transportupplägg. Fler exempel ges i formuläret.

B.2 För att få en bild av hur stor påverkan som åtgärden som utreds kan ha totalt på de intervjuade företagen, så ombeds de beskriva hur åtgärden kan förväntas påverka deras totala transport- och logistikkostnader (anges i %).

B.2.1 Be respondenten att motivera svaret från B.2. Den totala bedömda kostnadspåverkan ska fördelas på olika kostnadsposter med utförliga motiveringar. Om respondenten har svårt att motivera sin uppskattning och härleda den till olika kostnadsposter, bör den sannolika kostnadspåverkan vara relativt liten. Motivering av svaret är väsentligt och företagen skall även ombedjas att specificera hur kostnaderna fördelar sig på deras in- och utflöden. Exempel på kostnader att beakta är kapitalbindningskostnader under transport samt i lager, kostnader för lastning/lossning/transfer, varianser i transporttid, personalkostnader, produktionsstörningar och kostnader för alternativa transportupplägg. Fler exempel ges i formuläret.

C Kompletterande frågor

För att få ytterligare information om respondenternas syn på den föreslagna åtgärden och vilken potential den har att påverka företagets situation ställs några kompletterande frågor.

C.1 Be den intervjuade personen att berätta om företaget har några övriga flöden på det stråk/nod som åtgärden berör. Svarsalternativ: ja/nej, med önskemål om motivering av "ja"-svar. Specificera gärna godsvolymer, placering på mottagare etcetera.

C.2 Ange om respondenten anser att den aktuella åtgärden har potential att lösa upp någon utpekad flaskhals eller annat problem i deras transportkedja. Om svaret är "ja" krävs motivering/förtydligande av svar.

C.3 Be respondenten ange om de anser att åtgärden har potential att påverka deras konkurrenskraft. Om svaret är "ja" krävs motivering/förtydligande av svar.

C.4 Vad är respondentens syn på åtgärden som del av ett större system – kräver denna åtgärd att ytterligare någon åtgärd genomförs för att nå planerad effekt fullt ut?

C. 5 Innebär åtgärden att något godsstråk/nod når sin fulla kapacitet (dvs. att en flaskhals i ett existerande system elimineras)? Vid "ja"-svar finns behov av förtydligande av svar.

C.6 Kan åtgärden påverka det intervjuade företaget indirekt, dvs. få konsekvenser för exempelvis företagets marknad eller framtidsplaner? Vid jakande svar bör respondenten ombedjas att utveckla sitt svar.

3c Formulär transportör

För varje transportör som intervjuas skall flik 3c fyllas i.

A Påverkan på kostnadsdrivare i transportkedja

Sektion A handlar om de kostnadsdrivare/transportparametrar som uppskattades av Trafikverket i den inledande analysen i steg 1. Dessa uppskattningar kopieras till de gula fälten. Respondenten får sedan uppskatta vilken effekt åtgärden kommer få på de olika parametrarna *för hela transportkedjan*.

A.1 – A.8 Respondentens uppfattning av hur den presumtiva åtgärden skulle påverka transportkedjans logistiska kostnadsdrivare anges med skalan:

-- stor negativ påverkan, dvs. medför markant försämring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

- liten negativ påverkan, dvs. medför liten försämring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

0 åtgärden förväntas inte medföra någon effekt på den aktuella storheten

+ liten positiv påverkan, dvs. medför liten förbättring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

++ stor positiv påverkan, dvs. medför påtaglig förbättring av den aktuella storheten för de studerade varuflödena i den aktuella transportkedjan

Till varje svar ges en kommentar/motivering av svaret. Det är viktigt att påpeka att bedömningen ska göras för påverkan för hela transportkedjan från start till slutdestination för godset, varför bedömningarna kan skilja sig åt från Trafikverkets inledande bedömning som bara gäller den direkta effekten på den enskilda del av infrastrukturen som åtgärden berör.

B Sammantagen kostnadseffekt

B.1 Respondenten ombeds ange den förväntade sammantagna effekten på kostnaderna för den specifika transportrelationen (anges i %). Svaret baseras på en sammanvägning av den information som lämnats i A-delen ovan och ska exempelvis innefatta åtgärdens eventuella påverkan på flaskhalsar och möjliga dominoeffekter i kedjan.

B.1.1 Svaret från B.1 utvecklas och motiveras för att möjliggöra rimlighetsbedömning av respondentens svar. Den totala bedömda kostnadspåverkan ska fördelas på olika kostnadsposter så långt som möjligt och det är viktigt med en utförlig motivering. Om respondenten har svårt att motivera sin uppskattning och härleda den till olika kostnadsposter, bör den sannolika kostnadspåverkan vara relativt liten. Exempel på kostnader att beakta är drivmedelskostnader, kostnader för lastning/lossning/transfer, varianser i transporttid, personalkostnader och kostnader för alternativa transportupplägg. Fler exempel ges i formuläret.

B.2 För att få en bild av hur stor påverkan som åtgärden som utreds kan ha totalt på de intervjuade företagen, så ombeds transportörerna att beskriva hur mycket åtgärden kan förväntas påverka deras totala transport- och logistikkostnader (anges i %). Här eventuella skillnader mellan påverkan på transportörens egna kostnader och påverkan på det pris som transportköparen erbjuds diskuteras.

B.2.1 Be respondenten att motivera svaret från B.2. Den totala bedömda kostnadspåverkan ska fördelas på olika kostnadsposter med utförliga motiveringar. Om respondenten har svårt att motivera sin uppskattning och härleda den till olika kostnadsposter, bör den sannolika kostnadspåverkan vara relativt liten. Motivering av svar är väsentligt och transportören skall helst även specificera hur kostnaderna fördelar sig på flöden i respektive riktning för det berörda stråket/noden. Exempel på kostnader att beakta är drivmedelskostnader, kostnader för lastning/lossning/transfer, varianser i transporttid, personalkostnader och kostnader för alternativa transportupplägg. Fler exempel ges i formuläret.

C Kompletterande frågor

För att få ytterligare information om respondenternas syn på den föreslagna åtgärden och vilken potential den har att påverka företagets situation ställs några kompletterande frågor.

C.1 Be respondenten ge information om vilka övriga flöden de har på stråket/noden, exempelvis volymer, varutyper och största branscher, import/export eller inrikes transporter, etc.

C.2 Ange om respondenten anser att den aktuella åtgärden har potential att lösa upp någon utpekad flaskhals eller annat problem i deras transportkedja. Om svaret är "ja" krävs motivering/förtydligande av svar.

C.3 Be respondenten svara på om de anser att åtgärden har potential att påverka konkurrenskraften för avsändare och mottagare i transportkedjan. Om svaret är "ja" krävs motivering/förtydligande av svar.

C.4 Vad är respondentens syn på åtgärden som del av ett större system – kräver denna åtgärd att ytterligare någon åtgärd genomförs för att nå planerad effekt fullt ut? Svarsalternativ: ja/nej, med önskemål om motivering av ”ja”-svar.

C.5 Innebär åtgärden att något godsstråk/nod når sin fulla kapacitet (dvs. att en flaskhals i ett existerande system elimineras)? Vid ”ja”-svar finns behov av förtydligande av svar.

C.6 Be respondenten beskriva sin uppfattning om vilka typer av godsflöden som allmänt sker på stråket/noden, exempelvis vad gäller största branscher, varutyper, om det är inrikes transporter (som kan vara lokala, regionala och/eller nationella) eller import/export, etc.

3d Formulär allmän kostnadsdata

För att utnyttja kontakten med respondenterna till fullo samlas förslagsvis information in som kan användas för att utveckla SAMGODS-modellen. Förslag på relevant indata finns på flik 3d. Denna information är dock ej nödvändig för fullföljandet av FKB:n.

3e Formulär bransch- och intresseorganisationer

Bransch- och intresseorganisationer kan bidra med värdefull aggregerad kunskap för grupper av företag. Om möjlighet ges och lämpliga respondenter kunnat identifieras i steg 2, urval, bör följande information efterfrågas.

A Kompletterande frågor

A.1 Be respondenten ange om den presumtiva åtgärden är önskvärd för deras medlemmar och om den finns med på någon officiell eller inofficiell önskelista på åtgärder. Ange något av svarsalternativen ja/nej. Om svaret blir ja bör motivering efterfrågas.

A.2 Fråga respondenten om åtgärden har potential att påverka deras medlemmars konkurrenskraft. Om svaret blir ”ja” krävs motivering.

A.3 Vad är respondentens syn på åtgärden som del av ett större system – kräver denna åtgärd att ytterligare någon åtgärd genomförs för att nå planerad effekt fullt ut? Svarsalternativ: ja/nej, med önskemål om motivering av ”ja”-svar.

A.4 Innebär åtgärden att något godsstråk/nod når sin fulla kapacitet (dvs. att en flaskhals i ett existerande system elimineras)? Vid ”ja”-svar finns behov av förtydligande av svar.

A.5 Kan åtgärden få indirekta effekter på medlemsföretagen, t.ex. få konsekvenser för företagens marknader eller framtidsplaner? Vid jakande svar bör respondenten ombedjas att utveckla sitt svar.

4 Resultat och analys

I steg 4 förs den information som samlats in under steg 3 in på ett strukturerat sätt i flik ”4a) Resultat transportkedjor”. Endast den information som ska användas i analysen sparas här. Övrig information, om till exempel allmän kostnadsdata som eventuellt har samlats in, kan sparas i separata system för

andra ändamål. Därefter görs i flik ”4b) Samlad bedömning” en analys av all samlad information, utifrån flik 4a) men också den inledande analysen i steg 1 (flik ”1) Inledande analys”).

4a Resultat transportkedjor

Syftet med flik 4a) är att strukturera den viktigaste informationen som samlats in under steg 3 för att underlätta analysen i flik 4b). Flik 4a) är i princip uppbyggd av samma delar som frågeformulären 3b) och 3c).

A Åtgärdens påverkan på kostnadsdrivare för transportkedjorna

I sektion A förs de insamlade svaren från alla olika parter i de olika transportkedjorna in i samma formulär. Svaren som ska användas är de som gavs under sektion A i formuläret 3b) (för avsändare och mottagare av gods) respektive 3c) (för transportörerna).

Det finns plats för upp till fyra parter (avsändare, mottagare och två transportörer) i var och en av tre transportkedjor. De kolumner som inte används kan raderas eller ignoreras.

B Åtgärdens påverkan på logistikrelaterade kostnader

I sektion B förs de insamlade svaren från alla olika parter i de olika transportkedjorna in i samma formulär. Svaren som ska användas är de som gavs under sektion B i formuläret 3b) (för avsändare och mottagare av gods) respektive 3c) (för transportörerna). Under B.1 ska bedömningen av påverkan på kostnaderna för den specifika transportkedjan anges och under B.2 bedömningen av påverkan på de totala transport- och logistikkostnaderna, enligt posterna B.1 respektive B.2 i formulären 3b) och 3c).

Under B.3 ska för varje part den kostnadspost som bedöms påverkas mest anges. Detta är en del av motiveringen av bedömningen av kostnadspåverkan och svaren identifieras utifrån punkterna B.1.1 och B.2.1 i flikarna 3b) respektive 3c). Användaren ska här välja ut den viktigaste kostnadsposten, det vill säga den kostnad som står för den största andelen av förändringarna av företagets kostnader till följd av åtgärden. Om det är flera kostnadsposter som påverkas i samma storleksordning, kan flera anges.

Det finns plats för upp till fyra parter (avsändare, mottagare, två transportörer) i var och en av tre transportkedjor. De kolumner som inte används kan raderas eller ignoreras.

C Kompletterande information

I sektion C, punkt C.1 till C.6, förs de insamlade svaren från alla olika parter i de olika transportkedjorna in i samma formulär. Svaren som ska användas är de som gavs under sektion C i formuläret 3b) (för avsändare och mottagare av gods) respektive 3c) (för transportörerna). Det finns plats för upp till fyra parter (avsändare, mottagare, två transportörer) i var och en av tre transportkedjor. De kolumner som inte används kan raderas eller ignoreras.

Under punkt C.7 ”Berörda branscher/typ av handel”, anges vilka branscher som bedöms beröras av åtgärden, det vill säga branschtillhörighet hos avsändare och mottagare av godstransporter, samt typ av handel som kan påverkas av åtgärden, det vill säga import, export och och/eller inrikes handel, vilken kan vara lokal, regional eller nationell. Denna information har samlats in från transportörerna, se formulär 3c), punkt C.1 och C.2.

4b Samlad bedömning

A Åtgärdens koppling till godsrelevanta stråk/noder

Denna sektion knyter an till den inledande analysen i steg 1, närmare bestämt sektion C.1- C.5 i flik 1). Här sammanfattas ifall den länk/nod som åtgärden ska utföras på är relevant för godstransporter och på vilket sätt och enligt vilken eller vilka parter.

A.1 Strategisk länk/nod alt. anslutning till central nod enligt myndighetsutredning eller -instans. Svaret här bör redan vara delvis ifyllt, kontrollera så att det stämmer och fyll i förklaringen. Om svaret "Ja" har angivits för minst en av punkterna C.1.1, C.1.2, C.1.6-8, C.2.1-5, C.3.2-3 och C.4.1-2 i flik 1), anges "Ja", annars "Nej". Under "Förklaring" förtydligas på vilket sätt villkoren uppfylls.

A.2 Godsintensiv länk/nod och/eller länk/nod med kapacitetsbegränsningar för gods i nuläget eller i prognos. Svaret här bör redan vara delvis ifyllt, kontrollera så att det stämmer och fyll i förklaringen. Om svaret "Ja" har angivits för minst en av punkterna C.1.3, C.1.5 och C.3.1 på flik 1), anges "Ja", annars "Nej". Under "Förklaring" förtydligas på vilket sätt villkoren uppfylls.

A.3 Strategisk länk/nod enligt näringslivet Svaret här bör redan vara delvis ifyllt, kontrollera så att det stämmer och fyll i förklaringen. Om svaret "Ja" har angivits för punkten C.5.1 i flik 1), anges "Ja", annars "Nej". Under förklaring förtydligas vilka och hur många organisationer som pekar ut åtgärden.

B Åtgärdens bedömda faktiska effekt

I sektion B sammanfattas de olika bedömningar som gjorts av åtgärdens effekt på de olika transportparametrarna/kostnadsdrivarna. Här finns görs dock ingen sammanvägd bedömning eftersom detta inte är något som tas med i slutresultatet. Dessa parametrar utgör anledningen till att företagens kostnader påverkas, men det är själva kostnaderna som är intressanta i slutresultatet. Under "Åtgärdens effekt enligt initial bedömning TRV" anges de bedömningar som gjordes i den inledande analysen (flik 1), punkterna B.1-B.8) som "Nej" om ingen påverkan föreligger eller i form av en beskrivning av storleken på effekten.

Under "Åtgärdens effekt på hela transportkedjan från avsändare till mottagare" anges hur många parter som gett respektive svar. Informationen hämtas från punkt A.1.1- A.1.8 i flik 4a). Ett exempel på hur resultatet kan se ut ges i tabellen på nästa sida.

Denna jämförelse är intressant eftersom den beskriver skillnaden mellan åtgärdens direkta effekt på den enskilda del av infrastrukturen som berörs och effekten åtgärden får på en hel transportkedja. Dessutom kan den belysa hur Trafikverkets och näringslivets bedömning av effekten av olika åtgärder skiljer sig åt mer generellt.

Tabell 1: Exempel på hur resultatet kan se ut för punkterna B.1-B.3 i flik "4b) Samlad bedömning", i ett fiktivt fall då två transportkedjor kartlagts och information samlats in från sammanlagt fem parter (avsändare, mottagare och transportör).

Kostnadsdrivare	Åtgärdens effekt enligt initial bedömning TRV	Åtgärdens effekt på hela transportkedjan från avsändare till mottagare (antal svar från transportkedjornas parter per svarskategori)				
	Ja+/Nej	--	-	0	+	++
Genomsnittlig transporttid (min)	Minskning med 10 minuter			3	2	
Transportsträcka (km/sjömil)	Nej			5		
Robusthet och tillförlitlighet (uppskattning av risk för störningar och omfattningen av dem)	Trängseln bedöms minska och därmed bedöms även risken för förseningar minska något			2	2	1

C Åtgärdens effekt på logistikrelaterade kostnader

I sektion C sammanfattas de olika bedömningar som gjorts av åtgärdens effekt på varuägarens kostnader. I delsektion C.1 gäller bedömningen kostnaderna för den specifika transportkedjan och i C.2 företagets totala transport- och logistikkostnader.

På samma sätt som i sektion B ovan anges hur många parter som gett respektive svar. Informationen hämtas från punkt B.1 respektive B.2 i flik 4a). Minskade kostnader definieras som något positivt, så en stor minskning anges som "++", och så vidare, i enlighet med kommentarerna som finns inlagda i Excelfilen. Observera de olika skalorna för procentuell påverkan på kostnaderna för transportkedjan respektive för hela företaget.

C.1.1 Samlad bedömning av C.1. Här beskrivs bilden som skapats i C.1 med två parametrar: övervägande riktning och vikt. Bedömningen av övervägande riktning sker per automatik utifrån informationen som angivits för C.1, och kan anges som positiv, negativ, neutral eller ej samstämmig. Utfallen av de olika kriterierna baseras på nedanstående tabell 2 (tabellen bör ses som en riktlinje och avsteg kan vara berättigade men bör i så fall motiveras i en kommentar):

Tabell 2: Bedömning av övervägande riktning av uppskattningar av kostnadspåverkan.

	Tre eller färre svar	Fyra eller fler svar
Alla svar = "0"	Neutral	Neutral
Ett svar = "+", resten = "0"	Positiv	Neutral
Ett svar = "-", resten = "0"	Negativ	Neutral
Alla svar = "++", "+" eller "0"	Positiv	Positiv
Ett svar = "--", resten = "++" eller "+" ¹	Ej samstämmigt	Positiv
Alla svar = "--", "-" eller "0"	Negativ	Negativ
Ett svar = "+", resten = "--" eller "-" ²	Ej samstämmigt	Negativ
Övriga svars kombinationer	Ej samstämmigt	Ej samstämmigt

Bedömningen av vikt sker per automatik utifrån informationen som angivits för C.1, och kan anges som stor, liten, obefintligt eller ej samstämmig. Utfallen av de olika kriterierna baseras på nedanstående tabell 3 (tabellen bör ses som en riktlinje och avsteg kan vara berättigade men bör i så fall motiveras i en kommentar):

¹ Om antalet svar är sju eller fler, kan bedömningen bli "Positiv" även om ett svar angivits som "0".

² Om antalet svar är sju eller fler, kan bedömningen bli "Negativ" även om ett svar angivits som "0".

Tabell 3: Bedömning av vikt av uppskattningar av kostnadspåverkan.

Övervägande riktning angetts som "Neutral"	Obefintligt
Mer än hälften av svaren = antingen "++" eller "--" och inga svar = "0" ³	Stor
Mer än hälften av svaren = antingen "+", "-" eller "0", men övervägande riktning har ej angetts som "Neutral"	Liten
Övriga svars kombinationer	Ej samstämmigt

C.2.1 Samlad bedömning av C.2. Här beskrivs bilden som skapats i C.2 med två parametrar: övervägande riktning och vikt. Övervägande riktning kan anges som positiv, negativ, neutral eller ej samstämmig och vikt anges som stor, liten, obefintligt eller ej samstämmig. Bedömningen sker per automatik och görs enligt samma kriterier som för C.1.1 ovan. Resultaten av C.2.1 kopieras med automatik till flik 5 Resultat.

C.3 Vilken eller vilka är de största kostnadsposter som ligger till grund för bedömningen i C.1 och C.2? Här anges den samlade bilden av motiveringen av kostnadsbedömningarna som beskrivs i C.1 och C.2. Sammanställningen ska baseras på svaren för punkten B.3 i flik 4a), som beskriver vilka kostnadsposter som förändras mest till följd av åtgärden. De mest förekommande svaren ska tas med och svar som hör ihop med bedömningen att den totala kostnadspåverkan kommer bli stor prioriteras framför de som angett att påverkan blir liten.

D Kompletterande frågor

I sektion D sammanfattas de kompletterande frågor som i vissa fall har ställts till både avsändare och mottagare av godstransporter, transportörer och bransch- och intresseorganisationer. Här finns plats för fri text och en aggregerad bild av samtliga svar med tillhörande motiveringar ska ges.

D.1 Finns denna åtgärd med på ev. önskelista (officiell eller informell) över åtgärder i er bransch? Denna fråga har ställts till de eventuella bransch- och intresseorganisationer som kontaktats och som företrädar företag som är avsändare och/eller mottagare av godstransporter. En del sådana organisationer har prioritetslistor på åtgärder som de arbetar för eller hoppas ska genomföras. Om det framkommit att åtgärden finns med på en sådan lista, anges det här, som en sammanställning av svaren som getts för punkten A.1 i formulär 3e).

D.2 Löser denna åtgärd upp någon utpekad flaskhals eller annat problem i er transportkedja? Här sammanställs svaren på frågorna som ställts till avsändare/mottagare av gods och transportörer, i punkten C.2 i formulär 3b) samt C.3 i formulär 3c).

³ Om antalet svar är sju eller fler, kan bedömningen bli "Stor" även om ett svar angivits som "0".

D.3 Kommer denna åtgärd att påverka (positivt eller negativt) konkurrenskraften för berörda företag? Här sammanställs svaren på frågorna som ställts i punkten C.3 i formulär 3b), C.4 i formulär 3c) samt A.2 i formulär 3e).

D.4 För att nå planerad effekt fullt ut, kräver denna åtgärd någon ytterligare åtgärd, på annat håll i infrastrukturen? Här sammanställs svaren på frågorna som ställts i punkten C.4 i formulär 3b), C.5 i formulär 3c) samt A.3 i formulär 3e).

D.5 Innebär denna åtgärd att något stråk/nod når sin fulla kapacitet (d.v.s. att denna åtgärd har varit den felande länken)? Här sammanställs svaren på frågorna som ställts i punkten C.5 i formulär 3b), C.6 i formulär 3c) samt A.4 i formulär 3e).

D.6.1 Kan åtgärden få indirekta effekter, exempelvis på kundrelationer eller framtida lokalisering? Här sammanställs svaren på frågorna som ställts i punkten C.6 i formulär 3b) samt A.5 i formulär 3e).

D.6.2 Vilken typ av godsflöden sker allmänt på stråket/noden? (största branscher och varugrupper, lokal, regional, nationell och/eller export/import)

5 Resultat

FKB-metoden avslutas med att resultatet sammanfattas på flik 5.

Namn på åtgärd – Överst på fliken anges det namn på åtgärden som tidigare fyllts i på flik 0. Denna information kopieras per automatik från flik 0.

Typ av åtgärd – Kopieras per automatik från flik 0 och kräver ingen ytterligare behandling av handläggaren.

Investeringsbelopp – För att sätta åtgärdens effekter i relation till dess storlek anges här investeringsbeloppet för åtgärden. Information kopieras per automatik från flik 0.

Typ av FKB – Här anges om en nationell/regional eller ingen FKB genomförts. Även storleken på eventuell FKB anges. Indata till detta svar hämtas från resultatet av flik 1.

Utpekad godskritisk nod/stråk – I detta fält uppges om den länk eller nod som åtgärden berör av myndigheter utpekats som en kritisk del av det svenska godsnätverket, om näringslivet pekat ut delen som kritisk eller om båda parter anger att det är en kritisk del av godstransportnätverket. Indata hämtas från svaren flik 4b), sektion A.

Antal beskriva transportrelationer – Här anges det antal transportkedjor som kartlagts i FKB:n (1,2 eller 3 stycken). Svaret baseras på resultatet från flik 1.

Berörda branscher – De branscher som transportörerna har uppgett som största användare av aktuell nod/stråk anges här. Svaret hämtas från punkten C.6.1 i flik 4a). De branscher som har representerats av de intervjuade företagen i FKB:n markeras med fet stil. Vilka de är finns sammanställt i flik 3a).

Intervjuade företag – Här anges vilka företag som har intervjuats under FKB:n. Uppgifterna kan hämtas från flikarna 3a, 3b och 3c.

Spridning av berörda företag – I detta fält anges om de företag som främst bedöms påverkas av den presumtiva åtgärden är lokalt koncentrerade/regionalt koncentrerade/nationellt spridda eller internationellt spridda (via import/export). Svaret hämtas från punkten C.6.2 i flik 4a). Spridningen på intervjuade företags lokalisering (se flik 3a) markeras med fet stil.

Övervägande riktning på bedömning av företagens kostnader – Här anges om de intervjuade företagen huvudsakligen har angett att de anser sig påverkas positivt/neutralt/negativt av föreslagen åtgärd eller om svaren ej är samstämmiga. Svaret genereras per automatik och grundar sig på indata från flik 4b, punkt C.2.1 (det vill säga bedömningen som gäller påverkan på företagens hela transport- och logistikrelaterade kostnader).

Storlek på kostnadspåverkan – Här anges om de intervjuade företagen huvudsakligen anser att den presumtiva åtgärden skulle få obefintlig/liten/stor påverkan på deras totala transport- och logistikrelaterade kostnader, eller om svaren ej är samstämmiga. Svaret genereras per automatik och grundar sig på indata från flik 4b, punkt C.2.1 (det vill säga bedömningen som gäller påverkan på företagens hela transport- och logistikrelaterade kostnader).

Som en illustration till de två punkterna ovan – Övervägande riktning på bedömning av företagens kostnader och Storlek på kostnadspåverkan – redovisas fördelningen av svaren som samlats in i ett diagram vid sidan av tabellen. Detta för att läsaren ska kunna skapa sig en egen bild över hur samstämmiga svaren varit och hur många synpunkter som samlats in. Diagrammet genereras automatiskt utifrån indata från flik 4b, punkt C.2.1.

Kostnadsposter som påverkas mest – Här anges de typer av kostnader som bedömts stå för den största andelen av förändringen av de totala kostnaderna. Svaret kopieras per automatik från flik 4b), punkt C.3.

Plats för fri text – Här har handläggaren möjlighet att uppge övrig viktig information/slutsatser från FKB:n som ej täcks av ovanstående svar. Till exempel bör de viktigaste svaren från punkterna D.1-D.6 i flik 4b) tas med (kompletterande frågor). Om betydande osäkerheter föreligger i bedömningarna eller andra svårigheter uppstått kan de också kortfattat nämnas här.

Bilaga 1: Branschindelning SNI 2007

I följande tabell beskrivs den övergripande strukturen för SNI 2007, Standard för svensk näringsgrensindelning 2007, som föreslås användas för att klassificera företag i branscher. Lämpligtvis används det tvåsiffriga numret tillsammans med benämningen. Fördelen med att använda SNI2007 är att mycket av till exempel SCB:s statistik över Sveriges näringsliv är kopplad till denna standard. Tabellen är hämtad från SCB MIS 2007:2, sidor 39-41.

Avdelning	Huvudgrupp	Benämning
A		Jordbruk, skogsbruk och fiske
	01	Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtil
	02	Skogsbruk
	03	Fiske och vattenbruk
B		Utvinning av mineral
	05	Kolutvinning
	06	Utvinning av råpetroleum och naturgas
	07	Utvinning av metallmalmer
	08	Annan utvinning av mineral
	09	Service till utvinning
C		Tillverkning
	10	Livsmedelsframställning
	11	Framställning av drycker
	12	Tobaksvarutillverkning
	13	Textilvarutillverkning
	14	Tillverkning av kläder
	15	Tillverkning av läder, läder- och skinnvaror m.m.
	16	Tillverkning av trä och varor av trä, kork, rotting o.d. utom möbler
	17	Pappers- och pappersvarutillverkning
	18	Grafisk produktion och reproduktion av inspelningar
	19	Tillverkning av stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter
	20	Tillverkning av kemikalier och kemiska produkter
	21	Tillverkning av farmaceutiska basprodukter och läkemedel
	22	Tillverkning av gummi- och plastvaror
	23	Tillverkning av andra icke-metalliska mineraliska produkter
	24	Stål- och metallframställning
	25	Tillverkning av metallvaror utom maskiner och apparater
	26	Tillverkning av datorer, elektronikvaror och optik
	27	Tillverkning av elapparatur
	28	Tillverkning av övriga maskiner
	29	Tillverkning av motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar
	30	Tillverkning av andra transportmedel
	31	Tillverkning av möbler
	32	Annan tillverkning
	33	Reparation och installation av maskiner och apparater
D		Försörjning av el, gas, värme och kyla
	35	Försörjning av el, gas, värme och kyla

(forts.)

Avdelning	Huvudgrupp	Benämning
E		Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering
	36	Vattenförsörjning
	37	Avloppsrening
	38	Avfallshantering; återvinning
	39	Sanering, efterbehandling av jord och vatten samt annan verksamhet för föroreningsbekämpning
F		Byggverksamhet
	41	Byggande av hus
	42	Anläggningsarbeten
	43	Specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet
G		Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar
	45	Handel samt reparation av motorfordon och motorcyklar
	46	Parti- och provisionshandel utom med motorfordon
	47	Detaljhandel utom med motorfordon och motorcyklar
H		Transport och magasinering
	49	Landtransport; transport i rörsystem
	50	Sjötransport
	51	Lufttransport
	52	Magasinering och stödtjänster till transport
	53	Post- och kurirverksamhet
I		Hotell- och restaurangverksamhet
	55	Hotell- och logiverksamhet
	56	Restaurang-, catering- och barverksamhet
J		Informations- och kommunikationsverksamhet
	58	Förlagsverksamhet
	59	Film-, video- och tv-programverksamhet, ljudinspelningar och fonogramutgivning
	60	Planering och sändning av program
	61	Telekommunikation
	62	Dataprogrammering, datakonsultverksamhet o.d.
	63	Informationstjänster
K		Finans- och försäkringsverksamhet
	64	Finansiella tjänster utom försäkring och pensionsfondsverksamhet
	65	Försäkring, återförsäkring och pensionsfondsverksamhet utom obligatorisk socialförsäkring
	66	Stödtjänster till finansiella tjänster och försäkring
L		Fastighetsverksamhet
	68	Fastighetsverksamhet
M		Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik
	69	Juridisk och ekonomisk konsultverksamhet
	70	Verksamheter som utövas av huvudkontor; konsulttjänster till företag
	71	Arkitekt- och teknisk konsultverksamhet; teknisk provning och analys
	72	Vetenskaplig forskning och utveckling
	73	Reklam och marknadsundersökning
	74	Annan verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik
	75	Veterinärverksamhet

(forts.)

Avdelning	Huvudgrupp	Benämning
N		Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster
	77	Uthyrning och leasing
	78	Arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster
	79	Resebyrå- och researrangörsverksamhet och andra resetjänster och relaterade tjänster
	80	Säkerhets- och bevakningsverksamhet
	81	Fastighetsservice samt skötsel och underhåll av grönytor
	82	Kontorstjänster och andra företagstjänster
O		Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring
	84	Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring
P		Utbildning
	85	Utbildning
Q		Vård och omsorg; sociala tjänster
	86	Hälso- och sjukvård
	87	Vård och omsorg med boende
	88	Öppna sociala insatser
R		Kultur, nöje och fritid
	90	Konstnärlig och kulturell verksamhet samt underhållningsverksamhet
	91	Biblioteks-, arkiv- och museiverksamhet m.m.
	92	Spel- och vadhållningsverksamhet
	93	Sport-, fritids- och nöjesverksamhet
S		Annan serviceverksamhet
	94	Intressebevakning; religiös verksamhet
	95	Reparation av datorer, hushållsartiklar och personliga artiklar
	96	Andra konsumenttjänster
T		Förvärvsarbete i hushåll; hushållens produktion av diverse varor och tjänster för eget bruk
	97	Förvärvsarbete i hushåll
	98	Hushållens produktion av diverse varor och tjänster för eget bruk
U		Verksamhet vid internationella organisationer, utländska ambassader o.d.
	99	Verksamhet vid internationella organisationer, utländska ambassader o.d.

Bilaga 2: Varugrupper

Följande varugrupsindelning används i Samgods och föreslås även användas för att beskriva vilka varor som ingår i transportkedjorna. Tabellen är hämtad från metodrapporten för Samgods (Metod Report – Logistics Model in the Swedish National Freight Model System (Version 2), Significance 2010).

Nr	Commodity
1	Cereals
2	Potatoes, other vegetables, fresh or frozen, fresh fruit
3	Live animals
4	Sugar beet
5	Timber for paper industry (pulpwood)
6	Wood roughly squared or sawn lengthwise, sliced or peeled
7	Wood chips and wood waste
8	Other wood or cork
9	Textiles, textile articles and manmade fibres, other raw animal and vegetable materials
10	Foodstuff and animal fodder
11	Oil seeds and oleaginous fruits and fats
12	Solid mineral fuels
13	Crude petroleum
14	Petroleum products
15	Iron ore, iron and steel waste and blast-furnace dust
16	Non-ferrous ores and waste
17	Metal products
18	Cement, lime, manufactured building materials
19	Earth, sand and gravel
20	Other crude and manufactured minerals
21	Natural and chemical fertilizers
22	Coal chemicals
23	Chemicals other than coal chemicals and tar
24	Paper pulp and waste paper
25	Transport equipment, whether or not assembled, and parts thereof
26	Manufactures of metal
27	Glass, glassware, ceramic products
28	Paper, paperboard; not manufactures
29	Leather textile, clothing, other manufactured articles than paper, paperboard and manufactures thereof
30	Mixed and part loads, miscellaneous articles
31	Timber for sawmill
32	Machinery, apparatus, engines, whether or not assembled, and parts thereof
33	Paper, paperboard and manufactures thereof
34	Wrapping material, used
35	Air freight (2006 model)