



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



RAPPORT

FKB - Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

2012-06-08

Analys & Strategi

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: FKB - Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning

Redaktör: Moa Berglund

WSP Sverige AB

Besöksadress: Arenavägen 7

121 88 Stockholm-Globen

Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99

Email: info@wspgroup.se

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

www.wspgroup.se

Foto:

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING OCH BAKGRUND	5
2 PROJEKTBEKRIVNING.....	6
3 DATAINSAMLING	7
3.1 Intervjuer med näringslivsföreträdare.....	7
4 FRAMTAGNING AV METODEN.....	11
4.1 Förutsättningar för metoden	12
4.2 När ska en FKB genomföras?.....	13
4.3 Nationell eller regional FKB	14
4.4 Urval av respondenter	14
4.5 Bransch- och intresseorganisationer.....	15
4.6 Frågeformulär och kostnader.....	16
4.7 Övriga aspekter	17
5 RESULTAT OCH REKOMMENDATIONER.....	19
6 VIDAREUTVECKLING AV METOD OCH VERKTYG	20
REFERENSER	23

Sammanfattning

Trafikverkets beslutsunderlag vid infrastrukturåtgärder ska förbättras vad gäller kunskapen om konsekvenser för näringslivet, genom ett arbete i sex delar varav detta projekt ingår i den första. Projektet har tagit fram en metod, kallad FKB – Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning, med tillhörande verktyg för att beskriva de företagsekonomiska effekterna av en åtgärd. Metodutvecklingen har baserats på tidigare utfört arbete inom Trafikverket samt intervjuer med näringslivsrepresentanter och experter. I intervjuerna avhandlades företagets transportsituation, huruvida olika åtgärder påverkar företagets verksamhet och kostnader och på vilket sätt, samt tankar om utformningen av FKB.

FKB kompletterar beslutsunderlaget jämte den samhällsekonomiska bedömningen och skiljer sig från exempelvis den samhällsekonomiska kalkylen genom att inte vara generaliserande utan i stället bidra med belysande exempel. Metoden utgår från att åtgärdens påverkan på ett antal grundläggande transportparametrar är känd. I en inledande analys avgörs huruvida det för varje enskild åtgärd finns behov av en FKB, genom att anta att både påverkan på transportparametrarna och koppling till godsrelevant stråk eller nod måste föreligga för att betydande företagsekonomiska effekter ska uppstå till följd av åtgärden. I de fall FKB ska genomföras, bedöms också huruvida effekterna blir främst regionala eller nationella och FKB:s utformning beror på utfallet av denna bedömning.

De företagsekonomiska effekterna beskrivs utifrån kartläggning av ett antal kompletta transportkedjor som berörs av åtgärden. Urvalet av transportkedjor är ett centralt problem, som angrips bland annat via transportörerna. Information samlas in från avsändare och mottagare av godstransporter och transportörer med hjälp av frågeformulär, vars yttersta syfte är att ta reda på hur åtgärden bedöms påverka varuägarnas kostnader. Olika intresseorganisationer, exempelvis branschorganisationer eller sammanslutningar av transportköpare, involveras i processen för att komplettera bilden som ges av varuägare och transportörer.

I samband med genomförandet av FKB tas lämpligtvis tillfället i akt att samla in annan användbar data och all insamlad data bör lagras på ett strukturerat sätt för att senare kunna användas till att utvärdera och vidareutveckla både FKB och andra metoder och verktyg. FKB-verktyget består av en Excel-fil med formulär och sammanställningar som fylls i av användaren och tillhörande instruktioner i ett separat dokument. Innan verktyget vidareutvecklas bör pilottestning och utvärdering ske. Sist i rapporten presenteras ett antal förslag på hur verktyget, efter att inledande testning och eventuella anpassningar gjorts, kan vidareutvecklas.

Rapporten, verktyget och instruktioner till verktyget har tagits fram av Nina Modig, Patrik Benrick, Olle Arwidsson och Moa Berglund. Även Mona Pettersson, Jonas Waidringer, Pia Sundbergh, Håkan Berell, Camilla Byström, Kristina Schmidt och Carina R Nilsson på WSP har medverkat i projektet. Kontaktpersoner på Trafikverket har varit Petter Hill och Petter Wikström. Även Erik Norlin, Pär Ström, Agnes von Koch, Peter Palholmen och René Braune har bidragit med information.

1 Inledning och bakgrund

Trafikverkets beslutsunderlag vid infrastrukturåtgärder ska förbättras vad gäller kunskapen om konsekvenser för näringslivet, genom ett arbete i sex delar varav detta projekt ingår i den första.

Trafikverket påbörjade under 2010 ett arbete med att förbättra beslutsunderlaget vid infrastrukturåtgärder gällande konsekvenserna för näringslivet. Arbetet sammanfattas i PM:et ”Företagsekonomiska effekter i samband med samhällsekonomiska bedömningar av investeringar – PM 1” (Hill, 2011). Bakgrunden är den att de samhällsekonomiska bedömningarna fått kritik för att inte fånga näringslivets kostnader och nyttor i tillräcklig utsträckning. Detta ska åtgärdas genom ett projekt i sex delar, varav den första delen handlar om att ta fram ”en deskriptiv metod som dels sammanväger information från näringslivet på ett objektivet sätt och som dels säkerställer ett adekvat slutresultat som harmonierar väl med det övergripande målet för den samlade effektbedömningen” (Hill, 2011). I nämnda PM presenteras ett utkast på en sådan metod, som benämns ”Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning” (FKB). Metoden består av fem steg:

- 1) Bedömning av om åtgärder fordrar en FKB. En FKB behöver endast genomföras om åtgärden väntas få betydande konsekvenser för företagen. Detta kan bedömas bland annat genom påverkan på följande sju parametrar:
 - Transporttid
 - Transportsträcka
 - Robusthet och tillförlitlighet i transporttid
 - Kapacitet
 - Godsskador
 - Tillgänglighet
 - Lastning/lossning/transfer
- 2) Planera hur intressenter ska involveras i processen. Om bedömningen i steg 1) varit att åtgärden får betydande konsekvenser på företaget, görs i steg 2) ett urval av vilka företag eller andra organisationer som berörs och ska få lämna sina synpunkter.
- 3) Mål och redovisningsverktyg. I detta steg sker insamling av synpunkterna och dessa struktureras.
- 4) Genomför analysen. Utifrån den insamlade informationen görs bedömningar med det valda verktyget.

- 5) Sammanställ resultatet och dra slutsatser som förs in i den samlade effektbedömningen.

I PM:et skissas idéer för de olika stegen upp. WSP:s uppdrag har varit att utifrån detta underlag ta fram en praktisk tillämpbar metod med tillhörande verktyg inklusive manual, som resulterar i en beskrivande bild av de företagsekonomiska konsekvenserna av en infrastrukturåtgärd.

2 Projektbeskrivning

Projektet har tagit fram en metod, kallad FKB – Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning, med tillhörande verktyg för att beskriva de företagsekonomiska effekterna av en åtgärd.

Syftet med projektet är att vid infrastrukturåtgärder ge beslutsfattarna bättre kunskap om konsekvenserna för näringslivet. Projektets mål har varit

- En metod med tillhörande verktyg för att beskriva företagsekonomiska effekter för näringslivet på ett jämförbart sätt.
- Dokumenterad handledning för användningen av metoden/verktyget.

Tillämpning av verktyget ska resultera i en företagsekonomisk konsekvensbeskrivning (FKB). ”På ett jämförbart sätt” innebär här att olika FKB:er ska vara jämförbara. Metoden ska användas i samband med den samlade effektbedömningen (SEB) och innefatta en deskriptiv och en kvantitativ del. Resultatet skall bidra med input till den samhällsekonomiska bedömningen vad gäller företagsekonomiska effekter. Metoden skall ses som ett komplement till den samhällsekonomiska bedömning som görs idag och en början på en framtida komplett bedömning.

Resultatet kommer eventuellt att vara intressant för att utveckla de företagsekonomiska bedömningarna i Samgods eller TAPAS men det ligger längre fram i tiden och omfattas inte av detta projekt. Det har dock funnits med som en tanke genom projektet då metoden har utvecklats.

Metoden kan tillämpas på alla typer av åtgärder i alla steg i fyrstegsprincipen, men dess omfattning och utformning kan anpassas till åtgärdens karaktär och storlek. Utvärdering och testning av metoden har inte ingått i projektet. De företagsekonomiska konsekvenserna bedöms endast utifrån effekter på godstransporterna – näringslivets övriga transporter behandlas inte.

3 Datainsamling

Metodutvecklingen har baserats på tidigare utfört arbete inom Trafikverket samt intervjuer med näringslivsrepresentanter och experter.

Framtagningen av metoden har baserats på det arbete som gjorts tidigare av Trafikverket, som sammanfattas i PM:et "Företagsekonomiska effekter i samband med samhällsekonomiska bedömningar av investeringar – PM 1" (Hill, 2011) samt en underlagsrapport till detta arbete, "Företagsekonomiska värdering av infrastrukturprojekts effekter, en förstudie" (Jensen, 2011). Utöver detta har 11 intervjuer med näringslivsföreträdare genomförts, med syfte att samla in information om hur företag i dagsläget påverkas av och hanterar effekter av infrastrukturåtgärder samt hur ett bra tillvägagångssätt för att utvärdera företagsekonomiska effekter skulle kunna se ut. Intervjupersonerna är

- representanter för logistik- och transportföretag inom både industri och handel
- representanter för varuägare inom transportintensiva branscher
- erfarna experter inom transport och logistik

Nedan presenteras de viktigaste slutsatserna från intervjuerna samlat.

Då projektet berör många olika aspekter så som samhällsekonomi, företagens logistik och ekonomi, politiska beslutsunderlag med mera, har flera personer som jobbar med infrastrukturplanering på olika sätt inom WSP involverats i projektet.

3.1 Intervjuer med näringslivsföreträdare

I intervjuerna avhandlades företagets transportsituation, huruvida olika åtgärder påverkar företagets verksamhet och kostnader och på vilket sätt, samt tankar om utformningen av FKB.

Intervjuer har genomförts med följande organisationer/personer:

- Schenker
- NextPart
- SSAB
- SCA Transforest
- Green Cargo
- Scania
- Sören Belin
- PostenNord
- Stora Enso
- Coop Logistics

- Volvo Logistics

Dessutom har ett antal intresseorganisationer för transportörer och transportköpare kontaktats. Under intervjuerna, som varade under 1-2 timmar, avhandlades ett brett spektrum av frågor relaterade till företagsekonomiska konsekvenser av olika faktorer i företagens logistiknätverk/transportlösningar. Först diskuterades företagets transportupplägg och logistik generellt, för att få en uppfattning om vilka stråk som är viktiga, hur styrande varuägare respektive transportör är i utformningen av transportererna, vilka problem som finns i infrastrukturen, vilka varor och volymer det rör sig om, etc. Därefter diskuterades olika åtgärder i infrastrukturen – vilka som påverkar verksamheten och kostnaderna mycket respektive lite, vilka effekterna blir, och så vidare. De sju parametrar som en åtgärd väntas kunna påverka (transporttid, tillförlitlighet, lastning/lossning/transfer, transportsträcka, kapacitet, godsskador, tillgänglighet) diskuterades och vilka av dem som är viktigast för företagets kostnader och varför. Även företagets marginaler och flexibilitet i tid och transportsätt diskuterades. Slutligen fick respondenterna berätta om hur kommunikation med Trafikverket fungerar i dagsläget och hur man skulle önska att få lämna synpunkter i en FKB, samt vilka företag de anser ska tillfrågas.

Infrastrukturåtgärder som påverkar företagen

Många av näringslivsrepresentanterna vi talat med har svårt att nämna enskilda åtgärder som haft stor positiv eller negativ betydelse för deras transporter. Ett återkommande svar är i stället att det som påverkar dem mest är det som *inte* görs. Många organisationer har även tydliga åsikter om vilka åtgärder som skulle få stor påverkan på deras kostnader, både direkt och indirekt, exempelvis genom förbättrade eller försämrade konkurrenskraft och kundrelationer. Det handlar överlag framför allt om robusthetsåtgärder, storstadsproblematik och utbyggnad av kapacitet på järnvägen. Störningar och upplevd störningsfrekvens i järnvägstrafiken orsakar både stora direkta och indirekta kostnader, och leder till att lastbilstransporter används i större utsträckning. I flera fall har även styrmedel och restriktioner nämnts som något som haft eller skulle kunna ha stor påverkan, exempelvis ökad flexibilitet i viktrestriktioner på skogsvägar eller tillstånd att distribuera varor nattetid i staden. I vissa fall har företag samarbetat med Trafikverket i genomförandet av åtgärder som har varit extra viktiga för dem. De intervjuade företagen är också eniga om att önskade, stora åtgärder är allmänt kända, exempelvis Marieholmsbron och infrastruktur ”Väster om Väner”. Det bör dock påpekas att detta inte nödvändigtvis medför att näringslivet är helt överens om vilka de önskade åtgärderna är.

Transportkriterier

I bakgrunden nämns sju parametrar som identifierats som kostnadsdrivare för företagens logistikrelaterade kostnader och som i olika utsträckning förväntas påverkas av olika åtgärder. Dessa är:

- Transporttid
- Transportsträcka
- Robusthet och tillförlitlighet
- Kapacitet
- Tillgänglighet
- Godsskador
- Lastning/lossning/transfer

Då intervjupersonerna tillfrågats om vilka av dessa som är viktigast för deras verksamhet eller för näringslivets transporter i Sverige (i de fall då respondenten inte företräder ett företag), har robusthet och tillförlitlighet alltid nämnts som en viktig faktor. I många fall uttrycks att det viktigaste inte är hur lång tid transporten tar, utan att man vet när godset kommer fram. Faktorn benämns också som ”planerbarhet”.

En annan faktor som återkommer är systemtänkande och ett långsiktigt arbete med åtgärder som hänger ihop med varandra. Nyttan som kan uppstå av vissa åtgärder kan inte utnyttjas fullt ut förrän andra åtgärder genomförs – om företagen tryggt ska kunna anpassa sig efter åtgärderna behöver man veta att det finns en plan för återstående åtgärder som kompletterar systemet.

Flera respondenter menar att åtgärder som ökar kapaciteten, genom att tillåta längre och tyngre fordon, har stor inverkan på deras kostnader. Men även kapacitet som skapas genom bra informationssystem och effektiviseringar nämns som betydelsefull. Kapacitetsfrågan hänger också ihop med parametern tillgänglighet, i meningen att få tillräcklig tillgång till det trafikslag (ofta järnväg) man önskar använda sig av, för att minska sina kostnader.

Fasta kostnader genom avgifter och andra styrmedel nämns också som en parameter som har inverkan på kostnaderna, liksom regler för exempelvis kör- och vilotider. Detta kan inte sorteras in under någon av ovanstående parametrar utan får betecknas som en övrig kostnadsdrivare.

För järnvägstransporter nämns lastning/lossning/transfer som en viktig kostnadsdrivare, till exempel då åtgärder medför att växling kan ske utan omkoppling till diesellok.

Förutom parametern tillförlitlighet, som nämns av alla respondenter, beror svaren mycket på bransch och typ av gods som fraktas. Föga förvånande orsakar exempelvis godsskador större kostnader för ett företag som fraktar högvärdigt och känsligt gods än för de som fraktar bulkbetonade råvaror. Dock har samtliga parametrar

diskuterats i åtminstone en intervju, vilket tyder på att samtliga av parametrarna är relevanta att ta hänsyn till i en FKB.

Metod för FKB

Många näringslivsrepresentanter tycker att de i dagsläget har en bra kommunikation med Trafikverket och menar att Trafikverket vet vilka åtgärder som är viktiga för företagen. Det bör dock påpekas här att intervjuerna har skett med företrädare för stora företag som köper mycket transporter och det är antagligen de företagen som lägger mest kraft på att göra sin röst hörd.

På samma sätt menar flera att det redan gjorts många utredningar av vilka stråk och noder som är viktiga för flödena genom Sverige och det är känt vilka åtgärder som skulle innebära en stor nytta. Kapacitetsutredningen med tillhörande remissvar nämns ofta, liksom andra utredningar. Detta bidrar ytterligare till det ståndpunkten att det bör vara känt huvudsakligen vilka åtgärder som är av stor betydelse för näringslivet.

I princip alla respondenter hänvisar till intresse- och branschorganisationer, som exempelvis Näringslivets Transportråd, för att föra näringslivets talan eller som kanal för att hitta rätt urval för insamling av information vid en FKB. De intresseorganisationer vi talat med har dock svårt att göra generella uttalanden för sina medlemmar om olika åtgärder, förutom för ett fåtal fall. Däremot använder de gärna sitt nätverk för att förmedla kontakter, samla in information från eller sprida information vidare till sina medlemmar.

Även länsstyrelser och regionala godstransportråd nämns som bra forum för att hitta information om hur godstransporterna påverkar olika företag och branscher. Sammanfattningsvis verkar de näringslivsföreträdare vi talat med vara av uppfattningen att det inte är svårt att hitta rätt organisationer och företag att kontakta vid genomförandet av en FKB, eftersom majoriteten av de svenska transportköparna finns representerade i flera forum som kan användas som kanaler. En annan väg för att hitta ”rätt” varuägare är att gå via speditörerna och transportörerna, som hantlar en stor del av godset som fraktas.

Andra vägar som nämns till att dra slutsatser om vilka branscher som bör tillfrågas vid en FKB är regional statistik om omsättning för olika branscher i olika regioner eller analysera geografien och kartor för att förstå vilka branscher som är viktiga i regionen.

4 Framtagning av metoden

FKB kompletterar beslutsunderlaget jämte den samhällsekonomiska bedömningen och skiljer sig från exempelvis den samhällsekonomiska kalkylen genom att inte vara generaliserande utan i stället bidra med belysande exempel.

De samhällsekonomiska kalkylerna har fått kritik för att inte täcka alla kostnader och nyttor som kan uppstå för företagen vid åtgärder i infrastrukturen. En FKB ska kunna komplettera den bild som en samhällsekonomisk kalkyl ger, med ett annat perspektiv som kan ge detaljerade exempel på hur en åtgärd påverkar en transportrelation. Det finns några viktiga skillnader i utgångspunkterna för en samhällsekonomisk kalkyl respektive en FKB. En samhällsekonomisk kalkyl ska bygga på generella, objektiva beräkningar om kostnader och nyttor, medan en FKB med nödvändighet kommer att innehålla bedömningar av mer subjektiv natur. En samhällsekonomisk kalkyl utgår från genomsnittliga värden som skalas upp för att motsvara hela effekten på hela den del av samhället som berörs av åtgärden, medan en FKB utgår från ett fåtal exempel på transportrelationer som kan beröras av åtgärden – dessa exempel måste vara relevanta men kan inte generaliseras till alla berörda parter.

Anledningen till dessa skillnader är flera. Kännedomen om hur företagen värderar olika transportparametrar är idag begränsad. Många transportupplägg är komplexa med transportkedjor i flera delar där förändringar i en del av kedjan kan ge icke-linjära effekter i den totala transporten. Ett exempel på det skulle kunna vara att transporttiden förkortas med en timme i ett led av transporten, men följdeffekten blir att man hinner med en färja samma dag istället för nästa och den totala transporttiden kan därmed förkortas med ett helt dygn. För transportköparen är det avgörande hur hela transporten från dörr till dörr påverkas, inte bara den del som den aktuella åtgärden berör. För en utomstående part är det mycket svårt att förutsäga hur olika företag lägger upp sina transporter utifrån dels sin bild av infrastrukturen och dels interna processer före och efter själva transporten. Därför är det i dagsläget i princip omöjligt att dra generella slutsatser om de totala företagsekonomiska effekterna av åtgärder. Denna bild har förstärkts genom de intervjuer som genomförts under det här projektet. Då bör påpekas att intervjuurvalet ändå bara täcker in en delmängd av alla typer av transportköpande företag i Sverige. Då kvarstår att gå till de enskilda fallen och för varje FKB välja ut ett par företag och fråga dem specifikt hur de påverkas. Efter att ett stort antal FKB:er genomförts kan den insamlade datan sammanställas och analyseras och eventuella mönster som upptäcks kan användas för att i framtiden göra mer generella analyser.

Det är en stor bredd av åtgärder som ska kunna behandlas i en FKB, allt från mindre lokala ombyggnader till exempelvis Förbifart Stockholm. Utformningen av en FKB måste vara tillräckligt variabel för att kunna hantera dessa skillnader, samtidigt som den ska erbjuda ett konkret verktyg för att ta sig an varje fall. Efter att ett

större antal FKB:er har genomförts, kan tydligare riktlinjer dras upp för olika typer av åtgärder, kanske genom att helt olika varianter av FKB:er som är mer tydligt definierade i form av kontaktlistor, frågeformulär, etc. tas fram. Innan dess måste dock den enda FKB-formen kunna täcka in alla typer av åtgärder. Oundvikligen kommer vissa steg behöva innebära visst ”detektivarbete”, men användaren ska aldrig hamna i ett läge där det inte finns instruktioner om hur han/hon ska gå vidare i arbetet.

4.1 Förutsättningar för metoden

Metoden utgår från att åtgärdens påverkan på ett antal grundläggande transportparametrar är känd.

För att kunna göra en rimlig bedömning av effekterna av en åtgärd krävs viss kunskap om åtgärden. De grundläggande uppgifterna så som en kort beskrivning av åtgärden, vilket stråk, länk, nod eller geografiskt område samt trafikslag som berörs direkt av åtgärden, investeringsbeloppet samt syftet med åtgärden antas vara givna. Utöver detta förutsätts att effekterna på transportparametrarna som beskrivits ovan kvantifierats för godstrafik så långt som möjligt innan FKB påbörjas. Vissa av dessa parametrar, till exempel eventuell förändring av transportsträckan, kommer i de fall de påverkas vara givna av själva beskrivningen av åtgärden och kan direkt kvantifieras. I vissa andra fall kommer det vara uppenbart att en del parametrar inte kommer förändras av åtgärden, till exempel förändras risken för godsskador rimligtvis inte av en ny mötesstation på en bandel. I återstående fall är det svårare att direkt kvantifiera påverkan på parametrarna. Hur påverkas kapaciteten för gods transporter av ett nytt körfält, eller transporttiden av ett nytt signalsystem? Sådana frågor måste vara besvarade innan FKB påbörjas. Förslag på hur det ska göras ingår i instruktionerna till FKB. I de flesta fall kommer inte varje parameter kunna kvantifieras exakt. Exempelvis finns inget fastslaget mått på tillförlitlighet. I de fallen måste påverkan kunna beskrivas mer kvalitativt, exempelvis genom att syftet med åtgärden är att betydligt minska antalet signalfel på en järnvägssträcka. Syftet med att specificera påverkan på dessa parametrar är att företagen som tillfrågas ska kunna göra en så bra bedömning som möjligt av sina kostnader och nyttor förknippade med åtgärden och beskrivningen av påverkan på parametrarna bör göras med det i åtanke.

De sju parametrar som listas ovan har definierats inom ramen för det arbete som tidigare gjorts inom Trafikverket. Som tidigare nämnts, har i intervjuerna var och en av parametrarna diskuterats som en kostnadsdrivare minst en gång, vilket tyder på att alla sju är relevanta. Utöver dessa sju parametrar har utrymme för övriga kostnadsdrivare lagts till i verktyget. I vissa fall kan en åtgärd innebära att yttre omständigheter förändras, som påverkar företagets kostnader men som inte kan sorteras under de sju fördefinierade parametrarna. Exempel på detta kan vara regler

för kör- och vilotider eller andra restriktioner, fasta avgifter på sträckor så som trängselavgifter eller en kilometerskatt.

4.2 När ska en FKB genomföras?

I en inledande analys avgörs huruvida det för varje enskild åtgärd finns behov av en FKB, genom att anta att både påverkan på transportparametrarna och koppling till godsrelevant stråk eller nod måste föreligga för att betydande företagsekonomiska effekter ska uppstå till följd av åtgärden.

Enligt förutsättningarna ska en FKB genomföras då betydande konsekvenser för företagen föreligger. Det kräver att två aspekter undersöks. För att företagens kostnader ska påverkas, förutsätts att åtminstone någon av ovanstående parametrar påverkas av åtgärden. Om så inte är fallet, antas effekterna för företagen inte vara betydande. För det andra måste åtgärden beröra någon typ av betydande godsflöde. Även om flera av ovanstående transportparametrar förändras drastiskt, påverkas inte företagen om ingen godstrafik trafikerar platsen där åtgärden genomförs (denna bedömning bör i den mån det är möjligt också innefatta eventuell framtida godstrafikering). Analysen för om en FKB ska genomföras eller ej, görs därför i två steg. I det första tas påverkan på ovanstående transportparametrar fram. I det andra undersöks om den aktuella länken eller noden uppfyller något av ett antal kriterier. Om inget av kriterierna uppfylls, bedöms påverkan på företagens kostnader inte vara betydande. Kriterierna utgår i de flesta fall från befintligt material, som exempelvis det utpekade strategiska nätet för godstransporter eller regionala systemanalyser, så att användaren inte ska behöva göra egna utredningar för att kunna svara. I några fall kan användaren behöva ta någon kontakt för att ta reda på om länken till exempel utgör en anslutning från befintligt vägnät till ett industriområde, om detta inte framgår från åtgärdsbeskrivningen. Om åtgärden både förväntas ge påverkan på minst en av transportparametrarna samt berör en länk eller nod som uppfyller minst ett av kriterierna, bedöms det finnas sannolikhet att effekterna för företagen blir tillräckligt stora för att det ska vara befogat att genomföra en FKB. Det bör dock påpekas att utfallet av en FKB mycket väl kan bli att de tillfrågade företagen bedömer att konsekvenserna för dem blir försumbara, men det kan inte alltid förutses innan FKB har genomförts.

Efter att ett större antal FKB:er genomförts, skulle det kunna visa sig att en viss typ av åtgärder alltid resulterar i bedömningen att de företagsekonomiska effekterna är försumbara, trots att åtgärden uppfyllt de givna kriterierna. I så fall kan det hända att vissa kriterier kan strykas, eller att kraven ändras så att vissa kombinationer av kriterier måste uppfyllas för att en FKB ska bli aktuell.

4.3 Nationell eller regional FKB

I de fall FKB ska genomföras, bedöms också huruvida effekterna blir främst regionala eller nationella och FKB:s utformning beror på utfallet av denna bedömning.

Alla möjliga åtgärder som ska kunna täckas in av en FKB kan grupperas och klassificeras på en mängd olika sätt. Att börja göra detta i det här läget skulle skapa ett ohanterligt antal olika FKB-varianter utan att man kan säga vad som motiverar skillnaden i behandlingen av olika åtgärder. Förutom de delar som beror på vilket trafikslag som berörs samt storleken på åtgärden, som mäts genom investeringsbeloppet, har endast två varianter av FKB:er utformats, nämligen en nationell eller regional FKB. Det är nödvändigt att göra åtskillnad mellan dessa eftersom urvalet av företag bör göras på så olika sätt beroende de förväntade effekterna av åtgärden. Transporter som sträcker sig över stora delar av landet, som till exempel de stora exportindustriernas transporter, använder sig av vissa stråk som är relativt väl utpekade. En åtgärd på ett av dessa stråk kan få stor påverkan på företag som kan finnas i princip var som helst i Sverige. Om åtgärden däremot berör ett stråk eller nod utanför dessa nationella godsnätverk, finns de företag som berörs av åtgärden med större sannolikhet i närheten av åtgärden rent geografiskt. Vid en nationell FKB bör relevanta transportkedjor kunna hittas via de stora transportörerna. Huruvida en nationell eller regional FKB bör genomföras avgörs i den inledande analysen som utgår från de kriterier som beskrivits i föregående avsnitt. Många åtgärder kommer att uppfylla kriterierna för både en nationell och en regional FKB. Metoden är i nuläget upplagd så att i de fallen ska en nationell FKB genomföras, det vill säga nationell FKB prioriteras framför regional FKB. Man kan dock tänka sig man i de aktuella fallen genomför båda typerna, eller en kombination av dem.

4.4 Urval av respondenter

De företagsekonomiska effekterna beskrivs utifrån kartläggning av ett antal kompletta transportkedjor som berörs av åtgärden. Urvalet av transportkedjor är ett centralt problem, som angrips bland annat via transportörerna.

Ett centralt problem är hur de företag som ska tillfrågas ska väljas ut. För att kunna täcka in alla kostnader som kan påverkas av en åtgärd måste en hel transportkedja undersökas. Det innebär att en avsändare av gods, en mottagare och minst en transportör behöver kontaktas. I vissa fall kan två eller tre av dessa parter utgöra samma företag, men i många fall kommer detta innebära tre olika kontakter för en transportkedja, som kommer kunna bidra med olika uppgifter till den heltäckande bilden. Varuägaren (ofta avsändaren) vet exempelvis vad kapitalkostnaderna och lagerkostnaderna för varorna är, transportören känner till transport- och omlastningskostnader och mottagaren vet exempelvis vad kostnaderna blir om varan inte kommer fram i tid och vad det kostar att hålla reservlager. Dessa kontakter kommer

vara tidskrävande, och om en FKB ska kunna genomföras med rimlig resursåtgång måste antalet undersökta transportkedjor hållas relativt litet. I instruktionerna ges rekommendationer om antalet transportkedjor som ska täckas in av olika typer av FKB:er. Dessa baseras på en bedömning av hur stora resurser en FKB får ta i anspråk. Vi har utgått ifrån att en FKB får ta mellan 50 och 200 timmar att genomföra, beroende på typ (nationell eller regional, respektive stor eller liten). Om det under arbetets gång framkommer att det skulle tillföra mycket att inkludera fler transportkedjor, och resurser till detta finns att tillgå, finns det inget i själva metoden som hindrar detta.

Transportrelationer som berörs av åtgärden kan antingen vara sådana som i dagsläget trafikerar den länk/nod som ska åtgärdas, eller sådana som potentiellt skulle kunna trafikera den om åtgärden genomförs. I dagens läge finns inga tillförlitliga kartläggningar om vilka godsflöden som finns på enskilda länkar. Nyckeln till den kunskapen finns hos enskilda personer och organisationer i branschen. Den lättaste vägen att hitta rätt kontakter och få del av kunskapen är via transportörerna. De hanterar en stor del av transportererna i Sverige och vet hur rutterna ser ut och varför. Ett viktigt steg till ett urval av respondenter blir därför att kontakta transportörerna. Vilka beror på åtgärden, vilket trafikslag som är aktuellt, var i landet åtgärden planeras och om påverkan förväntas bli nationell eller mer regional eller lokal.

I vissa fall kommer det finnas ”genvägar” att ta till urvalet, exempelvis via tågägesansökningar om det är en järnvägsåtgärd. Metoden utgår dock från ett läge där man har minsta möjliga kunskap om vilka som trafikerar länken/noden.

Vilka branscher som ska tillfrågas beror också mycket på den specifika åtgärden. Är det en nationell FKB som ska genomföras, hamnar fokus på de stora transportörerna och de stora transportköparna inom industri och handel. Är åtgärden mer regional eller lokal beror urvalet mer på vilka branscher som är viktiga i det geografiska närområdet.

4.5 Bransch- och intresseorganisationer

Olika intresseorganisationer, exempelvis branschorganisationer eller sammanslutningar av transportköpare, involveras i processen för att komplettera bilden som ges av varuägare och transportörer.

Många av de näringslivsrepresentanter vi talat med i det här projektet hänvisar till intresseorganisationer där de finns representerade, som till exempel branschorganisationer eller sammanslutningar av transportköpare. Intresseorganisationer i sin tur behöver förankra sina ståndpunkter hos sina medlemmar och kan ofta inte svara direkt på frågor om enskilda åtgärder, förutom kanske för ett mindre antal som medlemmarna enats om att prioritera. I de fall intresseorganisationerna har någon åtgärd på sin agenda, nås beslutsfattarna i regel av den informationen även i dags-

läget. I en FKB ska konsekvenserna för företagen belysas, och då är den bransch-känedom och det kontaktnät som intresseorganisationerna besitter värdefull. Dessutom är det positivt ur transparensynpunkt om all information som når beslutsfattarna kan samlas i ett enda underlag. Ur det perspektivet är det önskvärt att på något involvera intresseorganisationerna i genomförandet av en FKB och inte bara samla information direkt från företagen. Däremot kan inte samma frågor ställas till intresseorganisationerna som till företagen, då de inte har samma detaljkunskap om enskilda företags kostnader. Vid urvalet av företag bör intresseorganisationernas kontaktnät kunna utnyttjas, till exempel för att säkerställa att man i sitt ursprungliga urval inte missat en bransch som utgör en viktig användare på infrastrukturen som berörs. På samma sätt kan transportörernas branschorganisationer användas för att exempelvis hitta lokala åkerier. Utöver själva urvalet, kan intresseorganisationer också tillfrågas om mer allmänna frågor som exempelvis hur en åtgärd påverkar hela branschens konkurrenskraft, och dylikt.

4.6 Frågeformulär och kostnader

Information samlas in från avsändare och mottagare av godstransporter och transportörer med hjälp av frågeformulär, vars yttersta syfte är att ta reda på hur åtgärden bedöms påverka varuägarnas kostnader.

Som beskrivet ovan kommer uppgifter samlas in per identifierad transportkedja. För varje transportkedja finns frågeformulär utformade för avsändare/mottagare, samt för transportören/transportörerna. Utgångspunkten för frågeformulären är beskrivningen av åtgärden och vilken påverkan den bedöms få på de sju transportparametrarna som beskrivits ovan.

Inledningsvis får företagen bedöma vilken inverkan de tror att åtgärden får på de sju parametrarna, fast där Trafikverket i den inledande analysen bara kan bedöma vad effekten blir direkt på det stråk eller den nod som åtgärden berör (av naturliga skäl, då man i det läget inte har kännedom resten av transportrelationen), utgår företagets bedömning från hela transportkedjan, från startpunkt för godset till dess slutdestination. Det är detta som påverkar företagets kostnader. Genom att jämföra dessa två bedömningar ökar också kunskapen om vilka förändringar olika typer av åtgärder i praktiken skapar för olika typer av transportkedjor.

Därefter får företagen göra en bedömning av hur stor procentuell förändring åtgärden väntas få på kostnaderna förknippade med den aktuella transportkedjan och även på summan av företagets alla logistikrelaterade kostnader. Anledningen till att båda dessa bedömningar är intressanta är att det är påverkan på alla företagets kostnader som är utgör de företagsekonomiska effekterna av åtgärden och det är det som metoden ska ge en bild av, men de övriga bedömningarna utgår från den enskilda transportkedjan. Om kunskapen om hur enskilda kostnadsposter påverkas ska kunna ökas, och värderingarna som görs i en FKB i framtiden ska kunna gene-

raliseras och skalas upp till en högre nivå, måste de utgå från en så detaljerad nivå som möjligt och gå att härleda till olika typer av transportkedjor.

Med kostnader menas här alla kostnader som kan sparas in helt eller minskas på grund av åtgärden, såväl som alla nya eller ökade kostnader. Det är den totala påverkan på ekonomin, förknippad med den enskilda transportrelationen respektive hela företagets transport och logistik, som ska bedömas.

Stora delar av de frågor som ställs är desamma för olika parter i transportkedjan. Detta hjälper utföraren att validera svaren från de olika parterna, i den mån som de olika parterna kan bedöma kostnader som faller på de övriga parterna. Bedömningarna av kostnadspåverkan behöver motiveras utförligt. Den totala kostnaden ska brytas ned på olika kostnadsposter. I verktuget finns exempel på vilka dessa kostnadsposter kan vara, men formatet måste hållas öppet så att det blir lättare för företagen att svara. Detta är det andra sättet för utföraren att rimlighetskontrollera svaren. Genom utförliga motiveringar och härledningar kan användaren också avgöra i vilken utsträckning olika parter i samma transportrelation tar med samma kostnadsposter i bedömningarna. Den informationen kan eventuellt ge en förklaring till orsaken i de fall olika bedömningarna går isär, samt ge en uppfattning om huruvida olika kostnadsuppskattningarna kan adderas eller är alternativa bedömningar av samma sak.

Metoden utgår från varuägarens kostnader. Vem som är varuägare varierar från fall till fall. Transportören ska ändå vara involverad i datainsamlingen, dels för att det är den lättaste vägen för att hitta de andra aktörerna och dels för att transportören är den part som har överblick över transportkostnaderna. Om en åtgärd exempelvis medför att transportören kan genomföra sitt uppdrag till lägre kostnader, är det dock inte säkert att varuägaren erbjuds ett lägre pris för transporten. Men det är omöjligt att veta på förhand och man får anta att priserna på sikt anpassas till kostnaderna. En aspekt som bör övervägas är i fall konkurrenssituationen företag emellan kan påverka möjligheten och viljan att svara på frågor om sina kostnader och ifall företag som medverkar bör anonymiseras eller ej.

4.7 Övriga aspekter

I samband med genomförandet av FKB tas lämpligtvis tillfället i akt att samla in annan användbar data och all insamlad data bör lagras på ett strukturerat sätt för att senare kunna användas till att utvärdera och vidareutveckla både FKB och andra metoder och verktyg.

I kontakten med transportörerna bör utföraren också ställa mer allmänna frågor om vilka branscher som använder den berörda infrastrukturen och huruvida åtgärden kan leda till nya användare av infrastrukturen och vilka dessa potentiella användare är. Detta finns med i frågeformulären och beskrivs i instruktionerna.

Ett problem med metoden är att många infrastrukturåtgärder är mycket långsiktiga och en samhällsekonomisk kalkyl visar effekterna över hela kalkylperioden. De flesta företag har dock en planeringshorisont på ett par år. Med vissa undantag kan de flesta branscher inte säga mycket om hur deras verksamhet ser ut om tio år. Bedömningarna av de företagsekonomiska effekterna kan därför endast göras utifrån hur företagens kostnader och transportupplägg ser ut i dagsläget. Detta är något som bör betonas i beslutsunderlaget.

När en FKB genomförs och företag involveras för att dela med sig av sina kostnader, bör Trafikverket passa på att samla in så mycket information som möjligt, även om inte all information används för utvärdering av de företagsekonomiska effekterna av den aktuella åtgärden. Exempelvis kan den insamlade datan sparas förknippad med typen av transportkedja som undersöks och, då en större mängd data samlats in, användas för att validera parametervärden i Samgods och andra modeller. För detta ändamål finns i metoden ett förslag på ett kompletterande frågeformulär som utgår från kostnadsposterna i Samgods. En separat databas bör i så fall utvecklas där denna typ av data kan lagras på ett strukturerat sätt.

Vissa delar av de kostnadsuppskattningar som görs inom ramen för en FKB täcks möjligtvis redan in av den samhällsekonomiska kalkylen. Det kan exempelvis gälla en uppskattning av förändrade kostnader för kapitalbindning av godset under transport. Men resultatet av en FKB kan av flera skäl, som redan diskuterats ovan, inte jämföras med en samhällsekonomisk kalkyl och kommer heller inte kunna användas för att helt täcka bristerna i en samhällsekonomisk kalkyl. När ett större antal FKB:er genomförts kan dock de kostnadsposter som angetts som dominerande i FKB:erna analyseras för att undersöka i hur stor del av fallen som de uppskattade kostnaderna är sådana som redan inkluderas i den samhällsekonomiska kalkylen eller inte. Utifrån detta skulle slutsatser kunna dras om både FKB:s och den samhällsekonomiska kalkylens resultat.

I FKB sätts de uppskattade effekterna på företagens kostnader inte i relation till åtgärdens investeringsbelopp. Som diskuterats ovan görs heller ingen uppskalning av resultatet för att dra slutsatser om effekterna för hela näringslivet utöver de företag som ingår i de aktuella transportkedjorna. Båda dessa aspekter bidrar till att resultatet av FKB inte bör användas till att jämföra olika åtgärder sinsemellan, utan snarare att genom ett stickprov försöka validera den bild av åtgärdens effekter som ges av andra delar av det samlade beslutsunderlaget.

5 Resultat och rekommendationer

FKB-verktyget består av en Excelfil med formulär och sammanställningar som fylls i av användaren och tillhörande instruktioner i ett separat dokument. Innan verktyget vidareutvecklas bör pilottestning och utvärdering ske.

Verktyget levereras i form av en Excelfil, där varje steg motsvaras av en eller flera flikar. Instruktioner till hur verktyget ska användas finns i ett separat dokument som ger dels en inledande beskrivning av helheten, dels en detaljerad beskrivning för varje steg.

Upplägget för verktyget är i dagsläget sådant att det består av tabeller som skall fyllas i på olika sätt. Användaren hänvisas till vilket steg som är det nästa genom skriftliga instruktioner. Sammanvägning av resultatet och analysen görs manuellt av användaren. Vissa av dessa steg skulle kunna automatiseras i ett senare skede, men innan dess bör metoden ha testats och utvärderats.

I samband med de intervjuer som genomförts i projektet och andra kontakter med olika organisationer har processen att förankra metoden inom näringslivet påbörjats. Fokus har legat på att göra metoden så okomplicerad som möjligt för att undvika att skapa distans till företagets praktiska verklighet. I valet mellan finesser för mer avancerade analyser i metoden och praktisk användbarhet, har den avgörande aspekten varit att metoden ska gå att testa på ett verkligt fall direkt. Efter hand kommer metoden att kunna förfinas och analysmetoderna utvecklas. Detta utvecklingsarbete blir enklare om man från början har en simpel metod än om en redan avancerad analysmodell tagits fram teoretiskt, som visar sig inte fungera som tänkt i verkligheten.

Mycket i metoden skulle kunna förenklas med en godstransportmodell som kan ge mer detaljerad information om godsflöden i de olika transportnäten, både regionalt och nationellt. Med en sådan modell skulle exempelvis urvalet av företag som tillfrågas i en FKB kunna göras mer säkert och snabbare. Dessutom skulle resultatet av FKB tillsammans med resultaten av en sådan modell kunna användas för att dra mer generella slutsatser om konsekvenserna för hela näringslivet. Å andra sidan skulle resultaten av en FKB kunna användas för att validera både resultat av godsmodellen och dess indataparametrar. Dagens modellsystem fungerar ännu inte på den detaljerade nivå som krävs. Tillsvidare bör resultaten av en FKB, inklusive den eventuella extra data som kan samlas in från företagen, lagras efter hand som FKB:er genomförs och då en större datamängd samlats ihop, sammanställas och analyseras för att kunna användas i utvecklingen av godsmodellssystemet.

I nästa kapitel ges förslag på vidareutveckling av metod och verktyg. En del mindre åtgärder bör dock genomföras redan i samband med pilottestning av metoden, då

de starkt underlättar för genomförandet av en FKB och är ett oundvikligt steg åtminstone första gången metoden tillämpas. Dessa är:

- Ett av de tillräckliga kriterierna för att en åtgärd ska motivera genomförandet av en FKB, är att åtgärden berör ett stråk som lyfts fram som kritiskt för godstransporter i remissvar till Kapacitetsutredningen. Detta beskrivs i instruktionerna till verktyget. För att kontrollera om så är fallet bör därför en lista extraheras ur Kapacitetsutredningens remissvar, med alla stråk och åtgärder som lyfts fram som viktiga för godstransporter av företag, intresseorganisationer för godstransportörer och godstransportköpare, myndigheter och andra parter som anses kunna bidra med viktig information. Den listan kan sedan återanvändas till dess att den ska uppdateras. För varje punkt i listan bör också anges vilka organisationer som lyft fram just det objektet.
- Urvalet av företag som ska tillfrågas om synpunkter i en FKB görs delvis genom kontakt med olika transportörer. I instruktionerna till verktyget förutsätts att en lista transportörer och tillhörande kontaktuppgifter finns tillgänglig i Trafikverkets system. Denna lista behöver sammanställas och då kontakterna kan bli frekvent återkommande i de perioder som FKB:er ska genomföras, föreslås att transportörerna i förväg väljs ut, informeras och ges tillfälle att godkänna eller avböja medverkan. Samma sak gäller även de bransch- och intresseorganisationer som tros bli viktiga informationskällor i FKB-arbetet. Som ett alternativ eller komplement till detta kan man tänka sig ett system där användarna av FKB-verktyget för dagbok över sina kontakter och för in uppgifterna i ett gemensamt system. På så sätt uppdateras och utökas kontaktdatabasen löpande.

6 Vidareutveckling av metod och verktyg

Ett antal förslag presenteras på hur verktyget, efter att inledande testning och eventuella anpassningar gjorts, kan vidareutvecklas.

Verktyget är i sin nuvarande form färdigt att pilottestas och vidare utveckling bör planeras först efter testningen. Test kan ske dels på en presumtiv åtgärd men också på ett antal redan genomförda åtgärder. Det senare eftersom mer indata redan finns framme vilket underlättar och snabbar upp processen och dessutom finns då i viss mån redan kunskap om effekterna, så att resultatet av metoden kan valideras. Aspekter som kan utvecklas genom testning är till exempel skalor på vilka olika storheter mäts, storleken på urvalet av företag som tillfrågas, resursåtgången för att genomföra FKB, vilka kontakter som ska tas för att snabbast hitta rätt respondenter samt funktionaliteten och genomförbarheten av den avslutande analysen.

Om metoden inte hinner testas och utvärderas innan skarp användning, bör utvärdering ske parallellt med användningen och en översyn genomförs direkt efter första användningsomgången.

Utöver detta finns flera delar av metoden som kan förfinas och detaljer som behöver utformas. Följande lista ger ett antal förslag på hur metoden kan vidareutvecklas, på både kort och lång sikt.

- **Samråd med näringslivet:** För att en FKB ska vara ett verktyg som är transparent och accepterat, bör det fånga in alla åtgärder som på något sätt tros ha en stor betydelse för företagen i Sverige. Detta bör kunna göras i de allra flesta fall genom dagens utformning. Dock kan det finnas åtgärder som företag och andra intressenter för fram som viktiga men som av olika anledningar inte prioriteras i olika planer och utredningar och kanske inte uppfyller några av de kriterier som satts upp som villkor för FKB i den nuvarande versionen. Dessa bör också fångas upp av en FKB, dels eftersom det skapar acceptans för FKB som metod, men framför allt för att åtgärdernas relevans testas på samma sätt som för övriga åtgärder och beslutsfattarna därmed får en mer heltäckande bild. I dagens version av metoden försöker man fånga dessa åtgärder genom att ett tillräckligt kriterium för FKB är att åtgärden berör ett stråk som lyfts fram i ett remissvar till Kapacitetsutredningen. På längre sikt föreslås denna källa ersättas av ett löpande samråd mellan Trafikverket och representanter för näringslivet, där en begränsad, rangordnad prioritetslista för åtgärder som är viktiga för näringslivet tas fram, exempelvis årligen.
- **Kvantifiering av indataparametrar:** Vissa av de sju transportparametrarna som används för att beskriva de direkta effekterna av en åtgärd, saknar en inom Trafikverket etablerad skala att mäta på. Det viktigaste exemplet är parametern tillförlitlighet/robusthet. Detta påverkar transparensen av bedömningarna i en FKB negativt och att en sådan skala tas fram, exempelvis inom ramen för arbetet med Samgods, skulle underlätta för genomförandet av FKB:er.
- **Förfinna bedömningsskalor och FKB-varianter:** I nuläget görs i princip alla bedömningar av olika storheter i en FKB genom att endast ange huruvida storheten påverkas eller inte, samt i vissa fall om påverkan är stor eller liten. Skalan för dessa bedömningar skulle med fördel kunna förfinas genom att specifika gränser införs. Detta bör göras då FKB har testats på ett större antal åtgärder, så att gränserna kan sättas på ett meningsfullt sätt. Samma sak gäller utformning av flera varianter av FKB till olika typer av åtgärder. Hur åtgärder ska klassificeras bör avgöras av en analys av resultaten av genomförda FKB:er.

- **Koppling till samlad effektbedömning:** Olika varianter av FKB:er kan också utformas beroende på vilket skede av samlad effektbedömning (SEB) som åtgärden befinner sig i. Detta skulle bero på hur FKB ska kopplas till SEB. Vilka underlag för åtgärden som finns att tillgå i olika skeden av SEB, vilken information som är intressant för FKB i detta skede och vilka frågor som bör ställas till företagen i de olika fallen kan variera och bör utredas.
- **Använda företagsregistret:** För regional FKB skulle analysen kunna utvecklas genom uttag ur företagsregistret för det geografiska närområdet som berörs av åtgärden och slutsatser om regionala effekter dras.
- **Automatisering:** Verktuget bör till viss mån automatiseras för att underlätta för användaren. Detta bör göras efter pilottestning och anpassning till en första officiell version.
- **Komplettering av kriterier i den inledande analysen:** Efter hand som nya utredningar och analyser av godstransporter i Sverige görs av olika myndigheter, bör den inledande analysen, som avgör huruvida FKB ska genomföras eller ej, i verktuget utökas med kriterier för att kunna förfinas analysen. Ett exempel på detta skulle kunna vara mer detaljerade prognoser för godstransporter, så att åtgärder på stråk och noder som bedöms vara viktiga i framtiden kan bli föremål för FKB på ett mer pricksäkert sätt. Ett annat exempel är om man kan hitta eller ta fram ett bra underlag för att avgöra på vilka väglänkar som trängselsituationen drabbar godstransporter (exempelvis hårt belastade leder in till storstäderna), då FKB skulle vara mycket relevant att genomföra för åtgärder på dessa länkar.
- **Lagring av data:** Den information som samlas in i samband med FKB skulle kunna komma till vidare användning om den lagras och struktureras på lämpligt sätt. En databas där olika värden som till exempel kostnader och effekter av åtgärder sparas kopplat till typ av åtgärd, transportkedja, företaget branschtillhörighet, varugrupp med mera skulle kunna komma till stor användning i exempelvis utvecklingen av Samgods eller framtagningen av samhällsekonomiska kalkylvärden. Lagringen skulle även kunna göras automatiskt ifall FKB-verktuget automatiserades.

Referenser

Trafikverket, Petter Hill: *Företagsekonomiska effekter i samband med samhällsekonomiska bedömningar av investeringar – PM 1*, 2011

Arne Jensen: *Företagsekonomiska värdering av infrastrukturprojekts effekter, en förstudie*, 2011

Trafikverket: *Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*, 2011:067

Trafikverket: *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2010-2021*, 2009:97

Trafikverket: *Godstransporter, Underlagsrapport*, 2012:119

Trafikverket: *Prognos över svenska godsströmmar år 2050, Underlagsrapport*, 2012:112

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.