

**Sammendrag:**

## **Statistikk om godstransport**

### **Dagens grunnlag og forslag til prioritering av ny statistikk**

*Det er betydelige mangler ved dagens statistikkgrunnlag for godstransport. Statistikken er ikke konsistent på tvers av transportformer. Informasjonen om innenriks godsstrømmer er mangelfull.*

*Som tiltak for å bedre statistikkgrunnlaget anbefaler vi å gjennomføre en pilotstudie med sikte på en forenklet varestrømsundersøkelse (VFU). Vi anbefaler også at havnestatistikken utvides fra å være en ren terminalstatistikk til å frambringe informasjon om godsets fra/til-relasjoner. Arbeidet med elektronisk datafangst bør intensiveres, og vi anbefaler å begynne med de fire store samlasterne. Deres datasystemer er relativt homogene og vil bidra til verdifull informasjon om terminalbruk i Norge, og dessuten gi informasjon om kommuneinterne transportert som ikke er dekket andre steder i statistikken. Til sist anbefaler vi at lastebilstatistikken gis en bedre dekningsgrad enn i dag, blant annet ved at utenlandske bilers kjøring i Norge inkluderes. Dessuten bør det innføres en periodisk undersøkelse blant godsbiler med nyttelast mindre enn 3,5 tonn. Også informasjon om transportkjeder bør inkluderes i lastebilundersøkelsen, f.eks med spørsmål om terminaltype for gods lastet eller losset.*

## **Bakgrunn**

Den eneste kilden til informasjon om innenriks vare- og godsflyt, som er geografisk stedfestet på fra/til-nivå, er Statistisk sentralbyrås (SSB) Lastebilundersøkelse. For innenriks sjøfart, jernbanetransport og luftfart har man ingen tilsvarende informasjonskilde. For sjø- og luftfart har man i det minste en omlastingsstatistikk, men for jernbanetransport har man ingen statistikk som gir regionalt fordelte transportvolumer. På persontransportsiden har en til sammenlikning nå publisert den 5. nasjonale reisevaneundersøkelsen. Den første reisevaneundersøkelsen ble utført i 1985. Det er derfor et betydelig etterslep å ta igjen, dersom en vil løfte godstransportstatistikken opp til et tilsvarende nivå som for persontransportstatistikk.

## **Statistikkens bruksområder**

Bruksområdene for transportstatistikken spenner vidt, fra å danne grunnlag for å observere trender mht utvikling i omfang og sammensetning av ulike transport-

ytelser på nasjonalt nivå, til å danne grunnlag for modeller for transportørers og vareeieres adferd til hjelp i planleggingen av infrastruktur.

## Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) er en tverretattlig investeringsplan, som innebærer at alle transportformer skal behandles på en konsistent måte. Når statistikkgrunnlaget ikke er konsistent mellom transportformer, berører også dette grunnlaget som NTP-arbeidet bygger på. Transportstatistikken har ikke vært tilrettelagt for det behov transportmodellene, som benyttes i NTP-arbeidet, har for statistisk informasjon. Derfor er det i dag mer tilfeldig hva som er dekket i transportstatistikken og hva en klarer å beregne seg fram til fra andre kilder, der transportformål ikke har vært siktemålet med statistikken. SSB dekker i første rekke brede, nasjonale brukerbehov og Eurostats krav til transportstatistikken, men disse kravene er ikke nødvendigvis lik de behovene en har for planleggingsformål.

Siden det ikke er tilgjengelig noe ensartet informasjonsgrunnlag for de fire transportmidlene lastebil, skip, tog og fly, har man i godsmodellsystemet som anvendes som analyseverktøy til NTP-arbeidet, tatt utgangspunkt i økonomisk statistikk som har detaljert spesifisering av økonomisk aktivitet mht produkt og geografi. Sammenstilling av den økonomiske og transportmiddelspesifikke statistikken, som er gjort i kapittel 4, illustrerer at det er godt samsvar mellom strukturen på utgående og inngående varestrømmer om man sammenlikner disse to datasettene, gitt at kommuneinterne transporter i stor grad er knyttet til lokal distribusjonskjøring (og derved medfører dobbelttelling av godset).

## Regional og lokal planlegging

På regionalt nivå, som f eks i transportetatenes regionkontorer, er det i nyttekostnadsanalyser av alternative utbyggingsalternativer behov for informasjon om antall kjøretøy eller fartøy som benytter aktuelle vegparseller eller farleder i dagens situasjon.

Også knyttet til arealplanlegging i byområder bør statistikken kunne benyttes til å analysere flaskehals i nettverket, identifisere konsekvenser av alternative lokaliseringer av havner, jernbaneterminaler, samlasterterminaler, etc. Til å gjøre dette er det behov for statistikk som dekker lokale behov, som f eks i en by.

## Transportører

Transportørene benytter transportstatistikken til analyser av totalmarkedet for den transportaktiviteten som er deres hovedområde. Aktuelle spørsmål knytter seg til varestrømmer og retningsbalanse. Dette innebærer krav til at transportstatistikken kan inndeles både etter kjøretøy eller fartøystype, etter geografi, varekategori og/eller håndteringstype (stykkgods, partilast, tørr- og våtbulk).

Transportørenes interesseorganisasjoner benytter transportstatistikken til overvåking av transportmidlenes markedsandeler, analyser av utviklingstrender og endringer i markedsandeler mellom hovedtransportmidlene. Derved er det særlig viktig med lange tidsserier som beskriver nivået på ulike transportytelser, og som er konsistente eller i det minste sammenliknbare over tid.

## Forsknings- og utredningssektoren (FoU)

En viktig oppgave for FoU-sektoren i denne sammenheng er å produsere forskningsbasert og beslutningsrelatert kunnskap om sammenhenger i godstransportmarkedet. FoU-sektoren skal bidra til økt kunnskap og gjennomføre analyser som er tilpasset samfunnets behov. Utviklingen av transportmodeller utføres av FoU-miljøene. Til dette arbeidet er det særlig viktig å få fram beslutningsrelevant informasjon. Derved er det denne sektoren som har størst krav til grunnlagsdata, både når det gjelder detaljeringsnivå og mht tverrsnitts- og tidsserieanalyser.

## Viktigste mangler i statistikkgrunnlaget

### Varestrømmer

Informasjon om geografisk leveransmønster mellom innenriks produksjons- og konsumsted mangler. For Norges utenrikshandel er situasjonen en annen, da utenrikshandelsstatistikken har informasjon om vareforsendelser i vekt, verdi, opprinnelses- og destinasjonssted, varegruppe og transportmiddelvalg ved grensepassering. Det betyr at for utenrikstransportene har man et statistikkgrunnlag som er konsistent på tvers av transportsektorene, og som derved er bedre egnet for overordnet transportplanlegging enn grunnlaget man har for innenrikstransportene.

### Sjøfart

Innenriks sjøfart er i hht nasjonale transportytelser (Rideng, 2004) den transportformen som har økt mest mht transportarbeid fra 1995 til i dag. Dette skyldes både en økning i transporterte tonn og i transportdistanse. I denne perioden har man ikke hatt noen undersøkelse som viser leveransestruktur for innenriks sjøfart, som kan verifisere den økte transportdistansen, kun terminalstatistikk.

### Jernbanetransport

For jernbanetransport startet SSB, som følge av en Eurostat-forordning, opp en undersøkelse i 2003 som skal dekke alle godstransportoperatører på jernbane. I henhold til forordningen skal statistikken differensieres etter vare og Nuts2-regioner tilsvarende 7 landsdeler (regionale tall kun periodisk og første gang for 2005). Det er et par problemer knyttet til denne statistikken. Det ene er at det er få aktører og to sterkt dominerende operatører; én for gods- og én for passasjertransport. Dette medfører et anonymitetsproblem mht publiseringnivå. Det andre problemet er at det hovedsakelig bare transporteres containere på jernbane og at vareinnholdet i containerne i liten grad er kjent for jernbaneoperatøren, med mindre innholdet krever spesielle sikkerhetstiltak.

### Flyfrakt

Som for innenriks sjøfart er eneste tilgjengelige innenriksstatistikk for flyfrakt en ren terminalstatistikk. Siden flyfrakt utgjør en helt marginal andel av innenriks godsstrømmer, vil vi i en prioritering av ulike statistikkområder som bør oppgraderes, ikke anbefale å gi flyfrakt en prioritet som overgår noen av de øvrige transportmidlene.

## Lastebiltransport

Lastebiltransport skiller seg fra de andre transportmidlene, da man her har en undersøkelse som har løpt kontinuerlig siden 1993. Før 1993 ble undersøkelsen gjennomført hvert femte år. Lastebilundersøkelsen har informasjon om tur- og sendingsdata som er geografisk stedfestet til kommuner.

Statistikken gir ikke informasjon om utenlandske bilers kjøring i Norge, men dette kan avledes fra de andre EU-landenes lastebilstatistikk. Lastebilstatistikken mangler dessuten informasjon om transportkjeder. Dette gjelder også dersom en forsendelse kun fraktes på veg med minst en omlasting.

## Fraktpriser

Transportbrukers transportkostnader inkluderer transportmiddelspesifikke fraktpriser og omlastingskostnader. Tidligere inkluderte SSBs lastebilundersøkelse informasjon om fraktpris, men erfaringsmessig ble denne variabelen fylt ut i begrenset grad. For andre transportmidler har man ikke statistikk om fraktpris eller omlastingskostnader. Dette er størrelser som varierer med kapasitetsutnyttelse, geografiske forhold, varetype, langsiktige kontrakter og ikke minst tilbyders og/eller kjøpers markedsrett. SSB vil i ett nylig påbegynt prisprosjekt publisere produsentprisindekser for lastebil-, skip- og flyfrakt, samt lagertjenester fra 2007.

## Flaskehalsen i datainnsamlingen

De viktigste flaskehalsen i datainnsamlingen er følgende:

### Kostnader

Skjemabaserte undersøkelser fører med seg mye manuelt arbeid og er derfor svært ressurskrevende både for oppgavegiver og utfører av undersøkelsen. For å redusere kostnadene begrenses gjerne enten utvalgsstørrelsen eller antall spørsmål i spørreskjemaet. Dette fører til at undersøkelsen kan miste regionale dimensjoner og/eller delsegmenter.

### Oppgavebyrde

SSB har et økende fokus på oppgavebyrden hos de som rapporterer dataene. For å holde oppgavebyrden så lav som mulig, er det ved vurdering av datafangstmetoder viktig at eksisterende datakilder og registerdata benyttes så langt som mulig.

### Statistikkloven

For flere av de statistikkene som SSB samler inn, benyttes statistikklovens hjemmel om oppgaveplikt. SSB kan imidlertid bare benytte denne hjemmelen overfor norske selskap.

### Elektronisk datafangst

Ved bruk av elektronisk datafangst er hovedutfordringen knyttet til at bedrifter og transportører har ulike datasystemer, som ikke har som formål å gi opplysninger til offentlig statistikk. Skal markedsaktørene endre på sine systemer, slik at de blir bedre egnet som grunnlagsmateriale for statistikkproduksjon, kan dette kreve at bedriftenes datasystemer må utvikles for dette formålet. Hensynet til offentlig sta-

tistikkproduksjon er neppe tilstrekkelig til at bedriftene gjør dette på eget initiativ. Derved kan det være behov for offentlige tilskudd for å få endret datasystemene til et egnet format for statistikkproduksjon.

### **Konkurranseshensyn**

Problemene med gode data for vareflyt og transportavvikling er at dette er et konkurranseutsatt marked, og at bedriftene kan være skeptiske til å gi fra seg data som er konkurransesensitive. SSB har imidlertid strenge regler for publisering av statistikk, og opplysninger skal ikke offentliggjøres slik at de kan føres tilbake til oppgavegiver eller annen identifiserbar enkeltperson.

Også fraktpris er en variabel som regnes som svært konkurransesensitiv. I fraktprisundersøkelser får men derfor i beste fall rapportert fraktbeløp som ikke er reelle, men frisert for å tjene et statistikkformål.

## **Tiltak for å bedre statistikken**

Det er flere ulike typer av indikatorer som beskriver utviklingen i transportomfanget. De viktigste mål på transportytelsene er:

- Transporterte tonn
- Transportavstand
- Transportarbeid (transporterte tonn \* transportavstand)
- Trafikkarbeid (kjørte km)

En god varestrømsmatrise vil gi svar på de tre første av disse transportytelsene i sum for alle transportmidler gitt at man har korresponderende nettverksinformasjon om transportdistanse. Skal man ha transportmiddelspesifikke transportytelser, trenger man også informasjon om transportmiddelfordelingen.

### **Varestrømmer**

På grunnlag av denne gjennomgangen av ulike statistikkilders svakheter og de viktigste mangler i dagens statistikk, er vårt syn at dersom statistikkgrunnlaget for godstransport skal bedres vesentlig, er det av størst viktighet å få et bedre grep om hvordan varestrømmene går innenriks. En undersøkelse som gir et noenlunde tilsvarende bilde av innenriksleveransene, som utenrikshandelsstatistikken gjør for import og eksport, hadde langt vært å foretrekke, fordi man da får et totalt bilde av varestrømmene som genererer transportbehovet.

### **Sjøfart**

For sjøfart har man ikke hatt noen undersøkelse om godsets leveransestruktur siden 1993. Det er derfor et stort behov for en bedret sjøfartsstatistikk som dekker all sjøverts transport, der leveransestrukturen stedfestes.

En god løsning er å ta utgangspunkt i dagens havnestatistikk og etablere leveransemønsteret for de strømmene som fanges opp der. SSB mener det er mulig å korrigere eksisterende grunnlagsdata slik at en med sikkerhet kan utlede riktige lastelossehavner. Dette kan gjøres ved å sammenstille flere havners rapportering på samme skip ved bruk av kallesignal og IMO-nummer. SSB foreslår å begynne i mindre skala for deler av godssegmentet, f.eks. våt- og tørr bulk, eventuelt med en

geografisk avgrensning. En slik undersøkelse vil gi bedre dekning av godsstrømmene enn en ny sjøfartsundersøkelse basert på oppgaver innhentet fra rederier, fordi en betydelig andel av innenriks godsstrømmer til sjøs fraktes av utenlandske rederier som ikke fanges opp av statistikkloven.

Dersom man for innenriks sjøfart får til arbeidet med å etablere godsstrømsmatrise ved hjelp av eksisterende grunnlagsdata, etableres det koblinger mellom varestrømmer og fartøy. Derved vil man kunne få fram fartøysspesifikt seilingsmønster, som grunnlag for blant annet trafikkarbeid.

### **Veg**

Lastebilundersøkelsen gir ikke informasjon om utenlandske bilers kjøring i Norge. Siden undersøkelsen gjennomføres etter samme opplegg i alle EU-landene, er det gjennom analyser av andre lands statistikk mulig å anslå omfanget av utenlandske bilers aktivitet i Norge.

Lastebilundersøkelsen gir et bilde av transportmønsteret, men mangler informasjon om transportkjeder. Det hadde derfor vært ønskelig, ikke minst fordi intermodale transporter er prioritert område i Norge og EU, at Lastebilundersøkelsen inkluderte ett ekstra spørsmål for gods som er hentet eller levert i en terminal, om type terminal der godset er hentet eller levert i (jernbaneterminal, havn, samlastterminal).

Lastebilundersøkelsen dekker bare godsbiler med nyttelast over 3,5 tonn. I følge Rideng og Strand (2004) utgjør godsbiler med nyttelast under 3,5 tonn 67 prosent av alt trafikkarbeid med godsbiler, men bare 4 prosent av transportarbeidet. Dette understreker behovet for at man, for å få et totalt bilde av trafikkarbeidet for godsbiler, trenger en periodisk undersøkelse også for transporttytelser med godsbiler med nyttelast under 3,5 tonn. En slik undersøkelse bør gjentas regelmessig, f.eks. hvert 5. år.

### **Nettverksbaserte transporttjenester**

For stykkgodsmarkedet, der internasjonale og nasjonale terminalnettverk er avgjørende for konkurranseevnen for konsolideringslaster, foreligger svært lite offisiell statistikk og informasjon. Den eneste undersøkelsen som dekker godsomslag i stykkgodsterminaler er Eidhammer et al (2005). Dette markedet betjenes i hovedsak av fire store samlastere innenriks. Disse samlasterne har relativt homogene systemer for transportavvikling. Testdata fra en av operatørene viser at det i dette systemet ligger lagret informasjon om transportkjeder, terminalbruk og en geografisk spesifisering på postnummernivå. En statistikk basert på denne delen av transportmarkedet vil også kunne være en viktig kilde til informasjon om transportavvikling i byområder, som ikke er dekket av andre kilder.

### **Jernbane**

Regionale data om jernbanetransport er innhentet for 2005. I hvilken form dette skal publiseres er ennå ikke avklart. Det er ønskelig med en regional dimensjon i tabellene, men man har her et anonymitetsproblem.

## Flyfrakt

Siden flyfrakt har sitt største markedspotensial for oversjøiske transporter, og fordi innenriks flyfrakt utgjør en marginal andel av innenriks godsstrømmer, vil vi ikke anbefale å prioritere en forbedring av statistikken for flyfrakt nå.

## Fraktpriser

SSB har startet opp ett større prisprosjekt, der lastebiltransport, sjø- og lufttransport og lagring er de transportnæringene som skal dekkes. Statistikken vil gi indeksserier, men ikke nivåfall.

## Ansvar og rollefordeling

Det overordnede ansvaret for at nødvendig og tilstrekkelig statistikk for transport blir produsert, ligger på Samferdselsdepartementet for landtransport og Fiskeri- og kystdepartementet for sjøtransport. Rollefordelingen om hvem som blir ansvarliggjort hviler på departementet og dets underliggende transportetater. Hvem som bør lage statistikker eller få frem adekvat informasjon er et politisk valg som må foretas av departementets ledelse. I Norge har en valgt en løsning med et Statistisk *sentralbyrå*. I andre land (som f eks Storbritannia) har en valgt andre løsninger, der etatene selv blir ansvarliggjort i å få frem den informasjonen de trenger til å løse sine arbeidsoppgaver.

## Handlingsplan

Vi tar her utgangspunkt i hvilke tiltak som bør iverksettes for at godstransportstatistikken kan forbedres, slik at den tilfredsstillende det behovet som ulike brukere av statistikken har. Alle brukeres behov kan ikke dekkes av offentlige midler, og det er derfor behov for en prioritering. En prioritering av tiltakene ble diskutert med referansegruppen for prosjektet. Til tross for at referansegruppen har vært relativt bredt sammensatt mht transportsektor og type aktør, var det bred enighet i gruppen om hvilke tiltak som bør prioriteres, og rekkefølgen på disse.

*Tiltak i prioritert rekkefølge:*

1. *Det bør gjennomføres en pilotundersøkelse om en forenklet varestrømsundersøkelse for Norge. De fleste brukere av transportstatistikken vil ha nytte av å vite mer om de totale varestrømmene i Norge, fordelt på ulike markedssegment, og ikke bare varestrømmer transportert med lastebil, slik man har informasjon om i dag.*
2. *Det bør etterstrebes en regional dimensjon i jernbanestatistikken.*
3. *For innenriks sjøfart bør det på grunnlag av PortWin-statistikken legges til rette for at man får informasjon om godsets fra/til-relasjoner. Referansegruppen presiserte at alle delmarkeder bør inkluderes og ikke bare bulktransport, som SSB foreslår.*
4. *Arbeidet med elektronisk datafangst innen lastebiltransport bør intensiveres, ved at man starter med de fire store samlasterne, siden deres data-systemer er relativt homogene. Man vil da samtidig kunne få en statistikk over godsomslag i samlasterterminalene og over transportavvikling i by-områder.*

5. Statistikken for godstransport på veg bør få en bedre dekningsgrad enn i dag. En bør fremskaffe informasjon om utenlandske lastebilers aktivitet i Norge, og se denne i sammenheng med lastebilundersøkelsen, som bare fanger opp aktiviteten til norske biler. En bør innføre en periodisk undersøkelse for transportytelser med små godsbiler (dvs med nyttelast under 3,5 tonn), f eks med en frekvens hvert femte år. For å få bedre informasjon om transportkjeder, bør det innføres et ekstra spørsmål i lastebilundersøkelsen om hvorvidt varer er hentet eller levert i en terminal (havn, jernbaneterminal, samlastterminal).

### **Kostnader relatert til handlingsplanen**

*Samlet økonomisk innsats for å løfte informasjon om godstransport har vi anslått til en total kostnad på ca 7 mill kr ekskl mva. Dette er beskrevet mer i detalj nedenfor.*

SSBs kostnadsanslag på pilotundersøkelsen for en varestrømsundersøkelse (VFU) er 450.000 kr eks mva. Kostnader knyttet til en eventuell hovedundersøkelse er det vanskeligere å estimere. Resultatene fra pilotundersøkelsen bør gi svar på om det i det hele tatt lar seg gjøre å gjennomføre en hovedundersøkelse og i hvor utstrakt grad elektronisk datafangst kan benyttes. Den svenske VFU-en var svært kostbar, med en estimert kostnad på ca 8 mill SEK, men der oppgavebyrden ble anslått til en kostnad som var tre ganger så høy. I det tentative utvalget som er foreslått i en hovedundersøkelse, er utvalgsstørrelsen nesten like stor som i den svenske VSU. På den annen side er oppgavebyrden mye større i den svenske VFU-en enn det legges opp til i en norsk undersøkelse, og en stor del av utvalget i den svenske undersøkelsen innrapporterte tre ganger i løpet av undersøkelsesperioden. Derved er også puncharbeidet mye større i den svenske enn i en eventuelt norsk undersøkelse. Med et slikt undersøkelsesopplegg som er foreslått for en norsk undersøkelse, bør en uansett kunne klare å begrense kostnadene til høyst halvparten av hva den svenske undersøkelsen kostet (*dvs høyst fire millioner kr*).

Å få en regional dimensjon i jernbanestatistikken er ikke et tiltak som medfører direkte kostnader til datainnsamling. Den regionale dimensjonen ligger i grunnlagsmaterialet, men her er det mer en administrativ oppgave i departement mht å klargjøre for aktørene at det er viktig for Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet å vite i hvor i jernbanenettet transportene går i hovedsak.

En *sjøfartsundersøkelse*, som ses i sammenheng med havnestatistikken, trenger heller ikke å medføre høye kostnader. Et svært grovt anslag er at man innenfor *en ramme på 500 000 kr* bør kunne få på plass de største bulktransportene, og visse hovedtrekk i stykkgodsmarkedet. Men skal man også ha på plass mønsteret i det viktige stykkgodsmarkedet, er kostnadsrammen om lag den dobbelte (opptil 1 million kr).

En intensivering av arbeidet med elektronisk datafangst, der man starter med en samordning av *sendingsdatabasene til de fire store samlasterne*, er også en oppgave som ikke har så høye direkte kostnader. Den tyngste oppgaven er å få samkjørt alle fire samlasterne, slik at disse vil utlevere den nødvendige informasjonen. Den viktigste bearbeidingen av dataene er å kople de uavhengige databasene på en konsistent måte og dokumentere dette arbeidet. *Direkte kostnader knyttet til bearbeiding og sammenstilling av en slik database anslås til ca 300 000 kr.*



Arbeidet med utnytting av elektroniske data kan med fordel utvides slik at man benytter andre registre i datainnsamlingen i stedet for å basere opplysningene på oppgaveinnhenting. For SSB er det viktig å se på hvordan elektroniske data kan samles inn i lastebilundersøkelsen, slik at den kan erstatte skjemaene etter hvert. Ett eksempel er å basere opplysninger om tømmertransporter på informasjon som i dag samles inn av SkogData i forbindelse med organisering og fakturering. For at SSB skal kunne vurdere flere ulike angrepsmåter anslås det *en tilleggs kostnad på ca 300 000 kr.*

Den siste oppgave om å *få bedre dekningsgrad for lastebilundersøkelsen*, der man starter med å inkludere utenlandske bilers transportytelser i Norge, trenger heller ikke å være en spesielt ressurskrevende oppgave, da SSB alt har de nødvendige rapporter fra Eurostat. Transportytelser med små godsbiler (dvs med nyttelast under 3,5 tonn) er i dag ikke ivaretatt i noen periodisk statistikk. *Kostnader knyttet til en slik undersøkelse anslås av SSB til å utgjøre om lag ett årsverk (dvs 600 000 kr), men en slik undersøkelse trenger ikke å bli gjennomført mer enn ca hvert 5. år.*

Tabell S.1. Oppsummering av kostnader knyttet til ulike tiltak.

Statistikkområde	Tiltak	Anslått kostnad i 1000 kr ekskl. MVA	Anbefalt år for gjennomføring
Varestrømsundersøkelse	Pilotstudie	450	2007
Varestrømsundersøkelse	Hovedstudie	4 000	2008/2009
Jernbanestatistikk	Regional dimensjon	Antatt lav kostnad	2006/2007
Sjøfartsundersøkelse	Leveransemønster for bulktransporter	500	2007
Sjøfartsundersøkelse	Leveransemønster for stykkgodstransporter	500	2007
Intensivere arbeidet med elektronisk datafangst	Samordne sendingsdatabasene til de fire største samlasterne	300	2006/2007
Intensivere arbeidet med elektronisk datafangst	Benytte eksisterende registre i datainnsamlingen	300	2008
Bedre dekningsgrunnlag for lastebilstatistikk	Inkludere utenlandske bilers kjøring i Norge	200	2007
Bedre dekningsgrunnlag for lastebilstatistikk	Gjøre undersøkelsen blant små godsbiler til en periodisk undersøkelse	600	2008
<b>Sum</b>		<b>6 850</b>	<b>2006-2009</b>

TØI-rapport 849/2006

Vi har foreslått å gjennomføre tiltakene i statistikken innenfor perioden 2007 til 2009. Tiltakene kan gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på mellom 2 til 2,5 millioner kroner pr år.