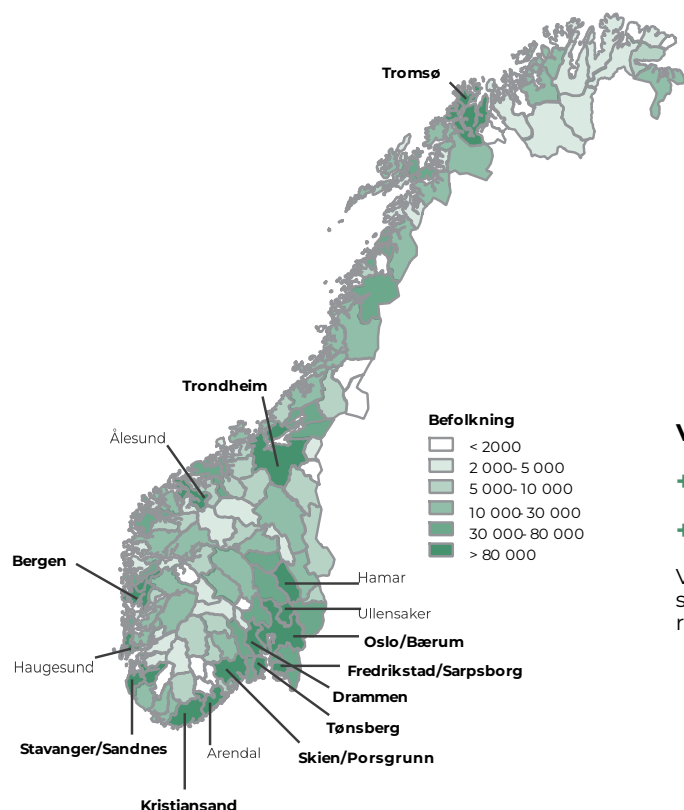


Byområder i vekst: De store blir større



Hovedtendenser i utvalgte områder



75 %

av verdiskaping
i Norge



x 2

Befolknings-
vekst



x 2

Vekst i
sysselsetting

Vekst i arbeidsmarkedet

+19 % i utvalgte BA-regioner (2010-2023)

+7 % i øvrige regioner (2010-2023)

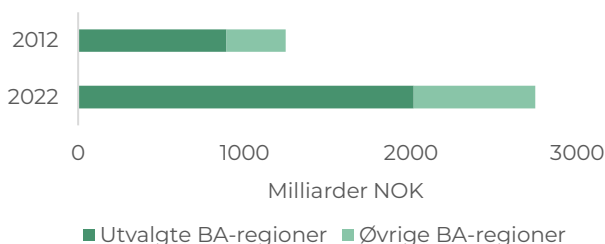
Veksten i arbeidsmarkedet er størst i sekundær- og tertiærnæringene for alle regioner.



Kilde: SSB



75 % av verdiskapingen i privat sektor skjer i de ti utvalgte BA-regionene



Kilde: Dun og Bradstreet (2022), og Statens Vegvesen.

+ 126 % vekst i utvalgte BA-regioner (2012-2022)

+ 106 % vekst i øvrige regioner (2012-2022)

BA-regioner med større yrkesaktiv befolkning tenderer til å ha **høyere produktivitet**.

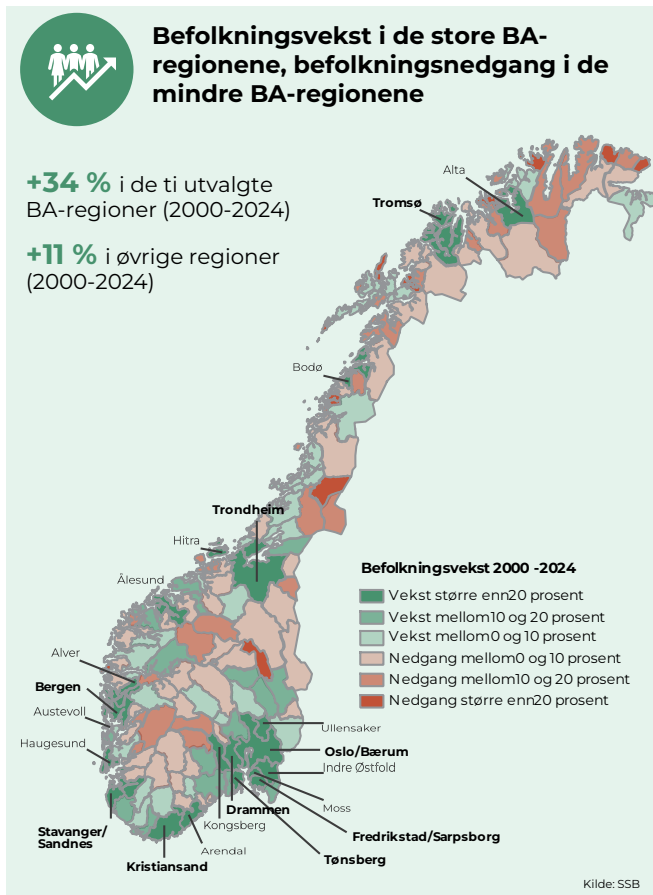
De store blir større framover

Gitt at dagens utvikling fortsetter, uten vesentlig trendbrudd eller disruptionsjoner, viser prognosene mot 2050:

Store byer vil vokse, tiltrekke seg arbeidskraft og investeringer, og oppleve press på boligmarkedet og infrastruktur.

Mange små regioner opplever befolkningsnedgang kombinert med eldrebølge.

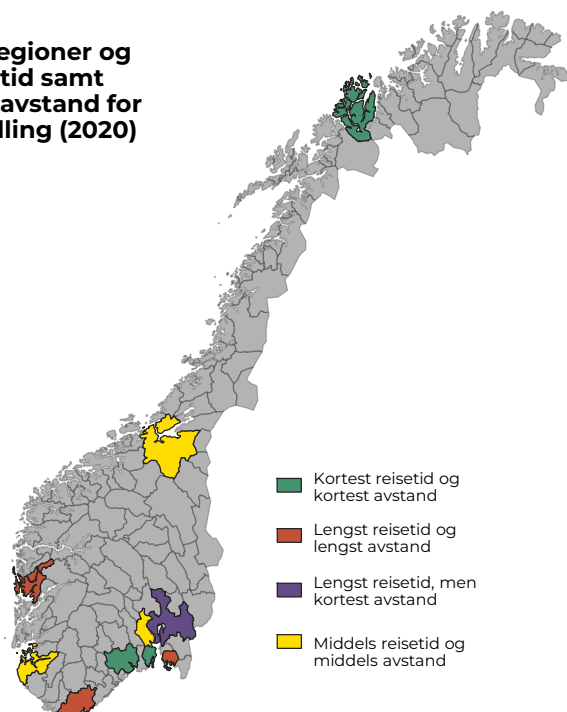
For å håndtere befolkningsveksten i byene, trengs det mer **effektive og samordnede transportsystemer** som kan bidra til fortsatt vekst i verdiskapingen.



Kilde: SSB

De fleste i Norge pendler kort til jobb

BA-regioner og reisetid samt reiseavstand for pendling (2020)



Pendlere bruker mer reisetid på å komme seg til jobb i de ti utvalgte BA-regionene enn ellers i landet

Pendlere i BA-region Oslo bruker mer enn **dobbelt så lang tid** på jobbreisen som pendlere i Tønsberg – selv om reiseavstanden er nesten lik.

x 2

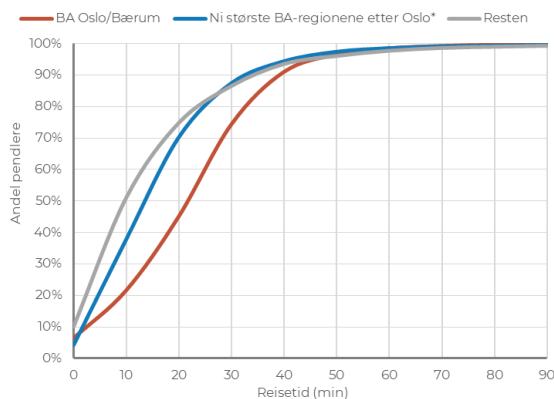
90 %

I Tønsberg, Trondheim, Tromsø og Skien/Porsgrunn bruker **mer enn 90 % mindre enn 30 minutter** til jobb.

60 %

I Oslo er det **kun 60 % som bruker mindre enn 30 minutter** til jobb.

Figur: Reisetid for pendlere (hvor stor andel reiser mer enn x minutter, ulike arbeidsmarkeder)



*Stavanger/Sandnes, Trondheim, Kristiansand, Drammen, Tønsberg, Fredrikstad/Sarpsborg, Tromsø, Skien/Porsgrunn

Bruken av **kollektivtransport** og **kø i bysentrum** reduserer effektiviteten i reiseveien, og resulterer i økt tidsbruk på jobbreisen.

Hvorfor er dette viktig?

For det første bruker de fleste kortere tid på arbeidsreisen enn man skulle tro, og det andre er at ansatte i storbyer bruker lengere tid på jobb en utenfor de store byene. Det er altså en korrelasjon mellom størrelse på bo- og arbeidsmarkedsregionen og hvor lang tid man bruker på pendling.

I mange analyser er 45 minutter satt til akseptabel reiseavstand for arbeidspendling. Grafen viser at om lag 95 prosent av sysselsatte reiser kortere enn 45 minutter. I de ti utvalgte bo- og arbeidsmarkedsregionene pendler nesten halvparten kortere enn 20 minutter. For resten av landet har halvparten ti minutter eller kortere til jobb. Dette kan peke i retning at en akseptabel reiseavstand er kortere enn 45 minutter.

Trafikken i Norge øker, også i de fleste byer

Trafikkmengden i Norge har økt nesten hvert år siden 2000. Trafikkveksten har vært 36 prosent fra 2000 til 2023.

Selv om flere av byene i **byvekstområdene** viser positive tendenser mht. å redusere bilførerandel og øke andelen som bruker kollektiv, gang og sykkel – så har kun to lyktes med å redusere trafikkarbeidet og oppnå nullvekst de siste årene.

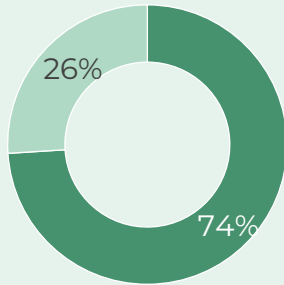


2018-2023	Trafikk-arbeid	Kollektiv, gang og sykkel
Bergen	4 %	5 %
Nord-Jæren	8 %	3 %
Oslo	0 %	4 %
Tromsø	-11 %	13 %
Trondheim	15 %	8 %

Mange av de store byene gjør mye godt arbeid for å redusere biltrafikk, men det gjenstår mye for å fremme alternative fremkomstmidler. Eksempler på dette er blant annet restriktive tiltak for bil, forbedringer i kollektivtrafikktilbudet, gjøre det mer attraktivt å gå og sykle, mm.

Sjømat dominerer i veibasert eksport

Sjømatnæringen dominerer i eksportverdi på vei for de utvalgte regionene langs Vestlandskysten og Nord-Norge



■ Fisk ■ Annet

Kilde: Nasjonal godsmodell

“ Sjømatnæringen er basert på ressurser i havet og langs hele kysten, og ligger dermed i sin natur utilgjengelig til. Jobb- og verdiskaping i disse næringene er helt avhengig av gode veier

- Representant fra NHO Nordland

Produksjonsområder er avhengige av et velfungerende transportsystem



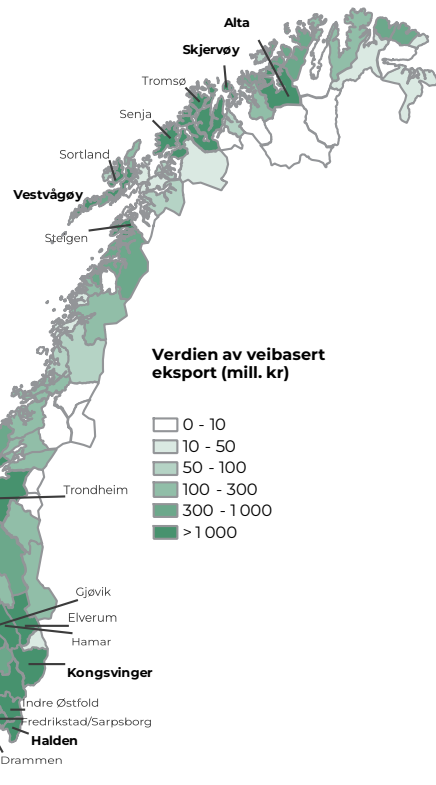
Sjømatnæringen eksporterer varer av høy verdi som avhenger av et raskt og pålitelig transportsystem i eksporten, der lastebiler brukes selv på lange transportdistanser.



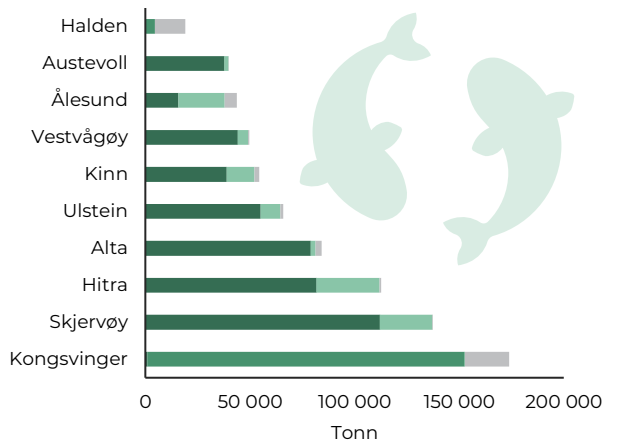
Veien tilrettelegger for at arbeidsplasser kan overleve i mindre områder. Gode veiforbindelser bidrar til å øke det geografiske området for å rekruttere relevant kompetanse.



Veksten i verdiskapingen i sjømatnæringen har firedoblet seg i perioden 2012-2022 i de utvalgte regionene

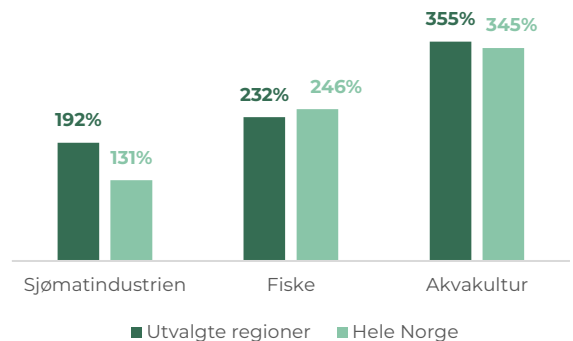


Det eksporteres store mengder fisk på vei i de utvalgte regionene, (2020 som normalår, NGM)



Kilde: Nasjonal godsmodell

De utvalgte regionene har hatt en stor vekst i verdiskaping i sjømatnæringen (2012-2021)



Kilde: Dun & Bradstreet (2022)

Veien er den røde tråden fra nord til sør

- Sammenkobling av regioner
- Økt innpendling og sysselsetting
- Reduserte avstandsulemper
- Utvidede arbeidsmarkeder
- Mer attraktivt å bo og jobbe i regionene
- Muliggjort bedriftsetableringer

**BINDER
OMRÅDER
TETTERE
SAMMEN OG
BIDRAR TIL
VEKST**



Lofast har hatt større trafikkvekst enn forventet

+ 57 %

Avvik fra forventet ÅDT

Veien er sentral for å få næring ut til hele regionen.



- Visit Lofoten



1 mrd kroner i sparte transportkostnader hvert år

Modulvogntog og økt tillatt totalvekt øker produktiviteten i næringen og gir mer godstransport per ansatt.



- Lastebileierforbundet

Lakseveien har gjort det lettere å transportere fisk fra Hitra å Frøya

Langt sterkere utvikling på Hitra og Frøya enn i Nærøysund.



+ 32 %

Sterkere befolkningsvekst enn Norge for øvrig

Større trafikkvekst i Eiksund-tunnelen enn i resten av fylket siden 2010



Et større bo- og arbeidsmarked har gitt store ringvirkninger i Ulstein BA-region

- NHO Møre og Romsdal

-21 min

Reisetids-
besparelse på
strekningen
Hareid til Volda

BA-regionen har blitt tettere integrert



Høyere innpendling enn forventet

Rask tilgang til E6 og videre vei til Europa bidrar til at næringslivet trekker seg mot kommunene som har gode veiforbindelser med E6



+ 148 %

Økning i innpendling fra Moss BA-region

Trafikkveksten i Ryfylke-tunnelen og Hundvågtunnelen har hhv. vært 32 % og 40 % høyere enn prognosene indikerer.

Case 1: Oslo-Svinesund

SAMMENVOKSING AV FLERE REGIONER OG ØKT VEKST

- Mindre avstandsulemper gjennom mange ulike transporttiltak gir sammenvoksing av flere BA-regioner.
- Innpendling til og fra BA Oslo har økt betydelig, og tyder på at arbeidsmarkedet i regionene har blitt utvidet.
- Intervju og statistikk belyser effekter som økt befolkning, sysselsetting og verdiskaping. Gode veiforbindelser tiltrekker seg bedriftsetableringer som bidrar til økt verdiskaping.

Vi mener veiltak har bidratt vesentlig til verdiskaping i regionen.



+ 19-40 %

Befolkningsvekst i BA-regionene



+ 148 %

Økning i innpendling til BA-Oslo fra Moss



+ 58-155 %

Vekst i verdiskaping i BA-regioner



Østfold konkurrerer i større grad om arbeidskraft med Oslo.

- Østfold fylkeskommune



Investeringskostnader i veiltakene, 2024-kroner

E6 fra Oslos grense til Svinesund (2001-2009): sammenhengende firefelts motorveg fra Oslo til riksgrensen. Økt trafikksikkerhet, økt kapasitet og redusert reisetid

Follobanen (2015 – 2022): ny jernbanetunnel mellom Oslo og Ski. Økt kapasitet og kortere reisetid med tog mellom Ski (og Østfoldbyene) og Oslo

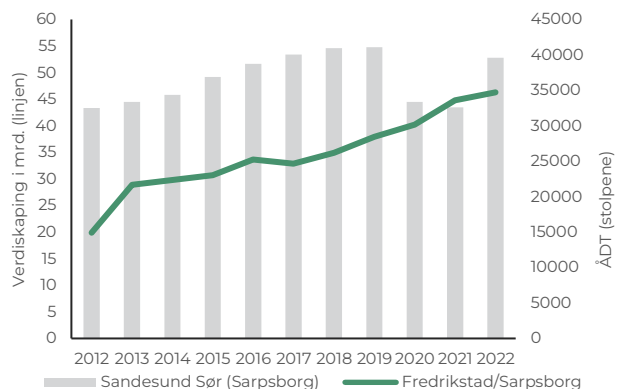
Forbedringer i togtilbudet: blant annet økt frekvens på regiontoget mellom Oslo og Moss

Samlede kostnader for tiltakene er høyere enn 50 mrd.

Lite avvik i observert ÅDT fra prognose

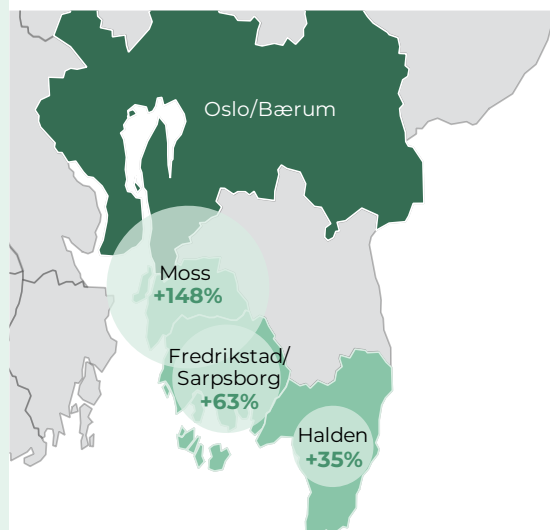
Målepunkt ved	Forventet ÅDT 2023*	Avvik fra forventet ÅDT 2023
Moss	~ 45 016	-4 %
Råde	~ 39 477	0 %
Sarpsborg	~ 41 941	-3 %
Halden	~ 25 684	-9 %
Ny Svinesund Bro	~ 16 482	-19 %

Vekst i trafikkmengde og verdiskaping i Fredrikstad/Sarpsborg BA-region



Kilde: Dun & Bradstreet (2022), Statens vegvesen (2024)

Økning i innpendling til Oslo/Bærum BA-region fra nærliggende BA-regioner, 2000-2023



Kilde: SSB, Tabell 03321

*I prosjektplasseringen til E6 Østfold antok de en årlig vekst mellom 1,4 og 2 prosent. Forventet ÅDT 2023 er her beregnet ut ifra midt på dette

Case 2: Nord-Jæren

VEILTILTAK HAR BIDRATT TIL VERDISKAPNING I REGIONEN

- Kortere reisevei og reisetid gjennom mange ulike transporttiltak gir sammenkobling av hele regionen.
- Økning i innpendling til kommunene, samt økt befolkning, sysselsetting og verdiskaping tyder på at arbeidsmarkedet har blitt utvidet og at regionen har utviklet seg som et attraktivt område å jobbe og bosette seg i. Gode veiforbindelser tiltrekker seg bedriftsetableringer som bidrar til økt verdiskaping.

Vi mener veiltak har bidratt vesentlig til verdiskaping i regionen.



+16%

Høyere befolkningsvekst enn gjennomsnittet ellers i landet (2000–2024)



43% - 98%

Økning i innpendling til kommunene i Stavanger/Sandnes BA-region (2000–2023)



+42%

Vekst i verdiskaping i Nord-Jæren (2012–2022)*



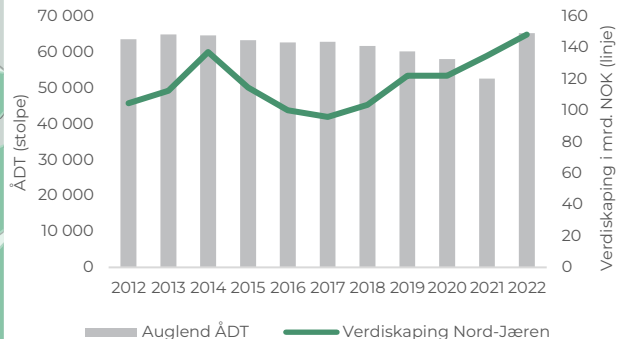
Ryfast gjør det mer attraktivt å flytte hjem til Strand og samtidig beholde nettverk i Stavanger.

- Strand Kommune

Reduserte avstandulemper via flere ulike transporttiltak



Veksten i biltrafikken begrenses i byområder. Velfungerende bytransport er viktig for videre verdiskapingsvekst



Kilde: Dun og Bradstreet (2022).

Investeringskostnader i veiltakene, 2024-kroner

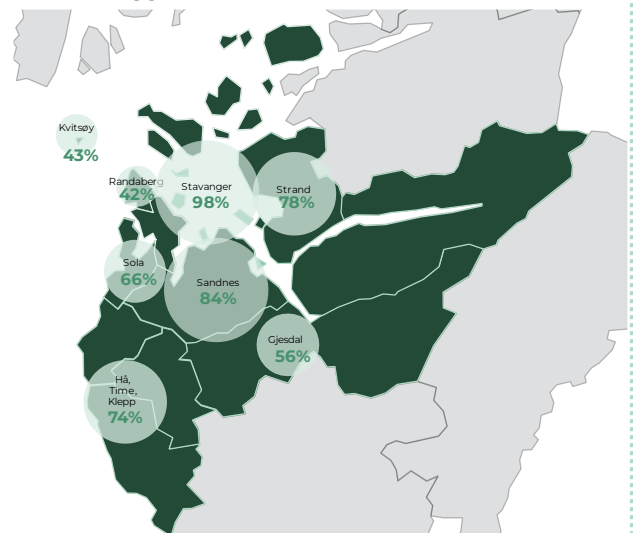
- Ryfast og Eiganestunnelen** (2012–2020): Ryfylketunnelen, Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen erstatter ferje og hurtigbåt **16,2 mrd.**
- Solasplitten** (2009–2012): ny veiforbindelse mellom Sola lufthavn og E39 **0,9 mrd.**
- Dobbeltspor Jernbane** Stavanger – Sandnes (2006–2009): Økning i antall holdeplasser og kapasitet til opptil 20 tog i timen i hver retning **3,6 mrd.**
- Finnfast** (2006–2009): Fastlandsforbindelse med undersjøisk tunnel mellom Finnøy, Talgje og Rennesøy **1,0 mrd.**

Virkemidler for å begrense trafikkveksten i Nord-Jæren motstrider et positivt avvik i trafikkvekst fra prognosene for Ryfast (2023)

Tiltak	Prognose 2023	Avvik observert ÅDT fra prognose, 2023
Ryfylketunnelen	~ 4 300	+ 32 %
Hundvågtunnelen	~ 9 700	+ 40 %
Eiganestunnelen	~ 36 700	- 30 % / - 32%**

Kilde: Statens vegvesen

Økning i innpendling til kommunene i regionen fra andre nærliggende kommuner, 2000–2023



Kilde: SSB, Tabell 03321

*Næringskode «06 Utvinning av råolje og naturgass» er ikke tatt med i beregningen av verdiskaping

**Avhenger av utvalgt tellepunkt på Statens Vegvesens trafikkdata.

Case 3: Hålogalandsveien

REGIONEN HAR BLITT KNYTTET NÆRMERE SAMMEN

- Viktige tiltak har knyttet regionene nærmere sammen mht. reisetid og tilgjengelighet – og ytterligere tiltak er planlagt.
- Intervjuer belyser veiens sentrale rolle mht. næring og turisme.
- Regionen har hatt varierende utvikling i befolkning, sysselsetting og verdiskaping – og har alt fra kraftig vekst til nedgang.

Vi mener det er sannsynlig at tiltaket har bidratt positivt til verdiskaping i regionen, men funnene spriker.



+ 3 %

Kun Fastlands-Lofoten har hatt positiv vekst i folketall (2000-2024)



-1,7 % | + 7,6 %

Utvikling i antall sysselsatte i ulike områder i regionen (2010-2023)



+ 92-228 %

Vekst i verdiskaping i regionene (2012-2022)



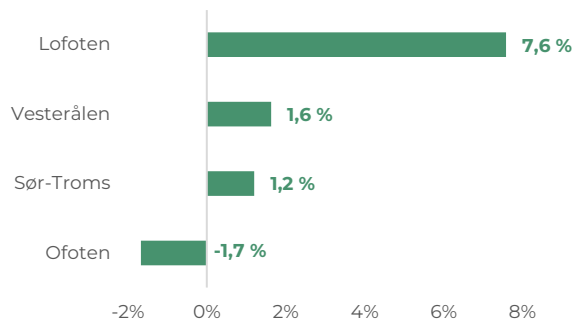
Veien er sentral for å få næring ut til hele regionen.

- Destination Lofoten

Viktige og store tiltak har knyttet regionen nærmere sammen



Regionen har hatt variert utvikling i sysselsetting i perioden 2010 - 2023



Kilde: SSB, Tabell 13470

Investeringskostnader i veiltakene, 2024-kroner

E6 Hålogalandsbrua (2013-2018): en bro som krysser Rombaken, mellom Narvik og Bjerkvik, og er en del av E6. **5,5 mrd.**

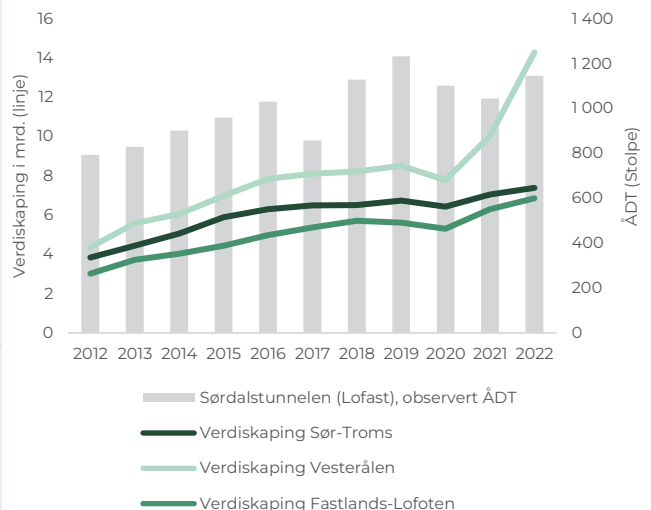
Lofast (1998- 2007): Fergefri fastlandsforbindelse til Lofoten og går fra Fiskebøl i Nordland til Gullsfjordbotn i Troms. **2,3 mrd.**

Avvik i ÅDT fra prognosene kan tilsi at nytten av veiltakene er større enn det lagt til grunn i foranalysene

Tiltak	Prognose 2023	Avvik observert ÅDT fra prognose, 2023
Sørdalstunnelen (Lofast)	~ 790	+ 57 %
E6 Hålogalandsbroa	~ 2 990	+ 29 %

Kilde: Statens vegvesen

Vekst i verdiskaping i regionene og ÅDT for Lofast



Kilde: Dun og Bradstreet (2022), og Statens Vegvesen.

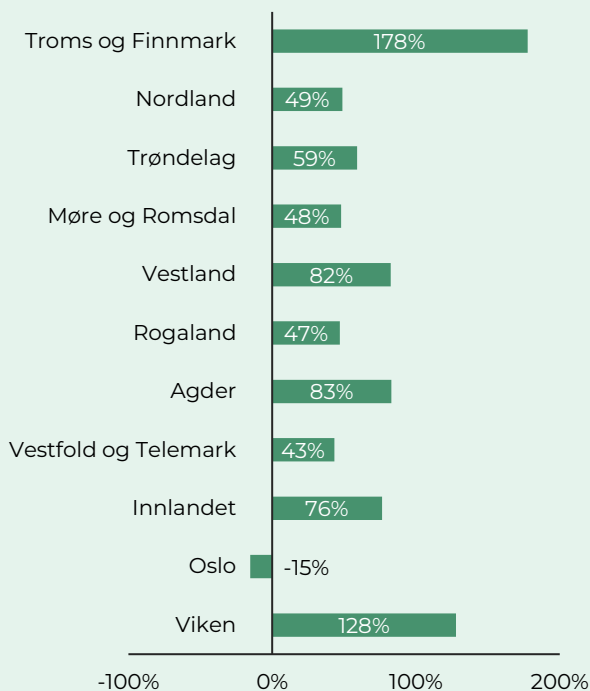
Case 4: Mer last per kjøretøy

MER LAST PER KJØRETØY REDUSERER TRANSPORTKOSTNADER

- Store deler av riksveinettet er bygd ut for modulvogntog
- Ulike **regelverkseendringer** (2008-2020) har gjort det mulig å kjøre lengre og tyngre vogntog
- **Nye og forbedrede veier** har også bidratt til å legge til rette for mer effektiv godstransport

Tiltaket har bidratt positivt til verdiskaping i hele landet.

Vekst i innenlands transportarbeid med lastebil etter region for pålessing, 2003-2023, prosent



Kilde: SSB

Positive virkninger av økt last per kjøretøy



Effektiviseringsgevinster - klarer å utnytte både arbeidskraft og kapital (trekkvogn) mer effektivt.



Sparte kostnader - digitale veilister er spesielt nyttige i avviks-situasjoner og avgjørende for å hente ut gevinstene av økte kjøretøylengder og økt tillatt totalvekt.



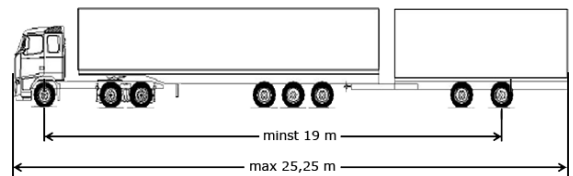
Tiltaket er bedre for miljø, framkommelighet og sikkerhet. Færre biler på veien har positive effekter på framkommelighet og sikkerhet.



Modulvogntog og økt tillatt totalvekt øker produktiviteten i næringen og gir mer godstransport per ansatt.

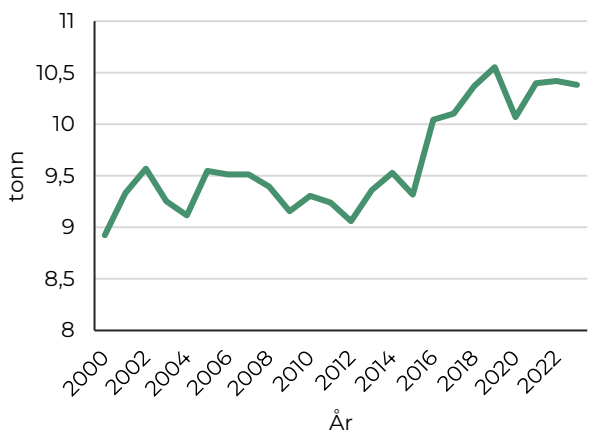
- Lastebileierforbundet

Modulvogntog



1 mrd. kroner i sparte transportkostnader hvert år

Tonn transportert per kjøretøykilometer, 2000-2023



Kilde: SSB

Case 5: Eiksundsambandet

KNYTTER SAMMEN BO- OG ARBEIDSMARKEDSREGIONER

- Næringslivet (bl.a. industri og maritime næringer) har fått tilgang til et større arbeidsmarked. Viktigheten av tiltaket fremheves i intervjuer.
- Tidligere evalueringer peker på at tiltaket har vært vellykket.
- Sterk vekst i årene etter åpning – ellers har befolkning, sysselsetting og verdiskaping hatt svak vekst eller nedgang.

Vi mener det er sannsynlig at tiltaket har bidratt til verdiskaping, men funnene i regionen spriker.

INVESTERINGS-
KOSTNAD

1,9
mrd.



Eiksundsambandet har ført til store ringvirkninger for Søre Sunnmøre

- NHO Møre og Romsdal



Sterk vekst etter åpning, deretter avtagende vekst eller nedgang for befolkning, sysselsetting og verdiskaping



21 min

Reisetids-
besparelse på 21
minutter på
strekningen
Hareid til Volda



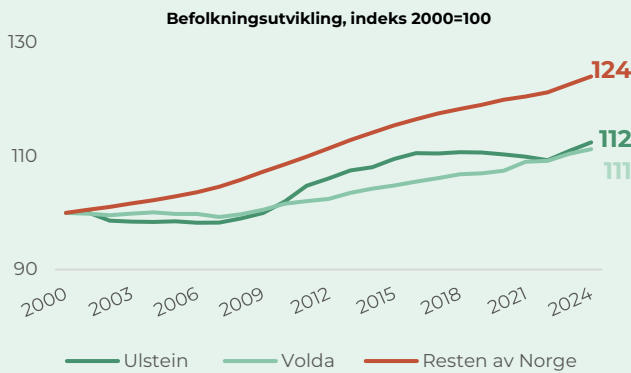
x 2

Trafikken i
Eiksundtunnelen
har mer enn
doblet seg siden
åpningen i 2008

Sprikende tall for befolkning, arbeidsmarked og verdiskaping



Befolkningsvekst: Befolkningen i Ulstein bo- og arbeidsregion tok seg betydelig opp i perioden etter veiforbindelsen til fastlandet åpnet. Deretter stanset veksten opp, og har samlet sett ikke vært spesielt sterk de siste 25 årene.



Arbeidsmarked: Det er relativt store svingninger i antall arbeidsplasser. Det var sterk vekst i både Volda og Ulstein i årene etter åpningen. Deretter var det en dramatisk nedgang i Ulstein og svak vekst for Volda. Fra 2008 har antall sysselsatte i Ulstein vokst med 4 %, Volda med 6,5 % og resten av Norge med 13 %.



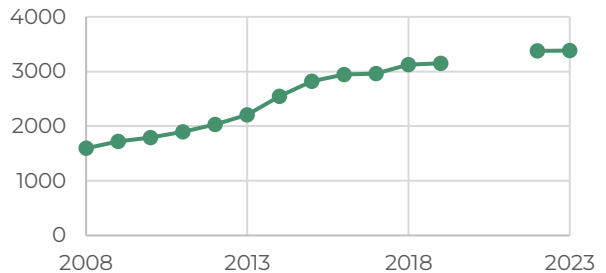
Verdiskaping: Utviklingen i verdiskapingen i private bedrifter i de to bo- og arbeidsmarkedsregionene viser lik utvikling som for sysselsatte. Sterk vekst frem mot 2013, deretter fall frem til 2017. Fra 2017 har det vært sterkere vekst i Ulstein enn i Volda. Samlet sett har bedriftene i regionen hatt lavere vekst i verdiskapingen enn i landet for øvrig.

Meget sterk trafikkvekst i Eiksundtunnelen



Trafikkvekst: Siden åpningen av Eiksundtunnelen har trafikken vokst markant og har mer enn doblet seg siden 2008. Bompenger ble fjernet i 2014, som var ni år før enn forutsetningene la til grunn.

Trafikkmengde Eiksundtunnelen (ÅDT)



Sterkere vekst enn i fylket: Årlig gjennomsnittlig trafikkvekst i Eiksundtunnelen har vært vesentlig høyere enn i Møre og Romsdal siden 2010.

+ 6 %

Trafikkvekst i
Eiksund-
tunnelen

+ 1,2 %

Trafikk-
vekst i Møre
og Romsdal

Tidligere evalueringer peker på suksess



Vi kan konkludere med at Eiksundsambandet mest sannsynlig har medført en produktivetsgevinst, men konklusjonen er beheftet med noe usikkerhet knyttet til næringsdynamikken.

Produktivitet	5 / 6
Måloppnåelse	6 / 6
Andre virkninger	5 / 6
Relevans	5 / 6
Levedyktighet	5 / 6
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	5 / 6

Kilde: Menon, 2014

Case 6: Lakseveg sør

VIKTIG BIDRAG TIL VEKST LANGS KYSTEN

- Hitra og Frøya har fått utbedret veien til europaveinettet, og dermed bedre tilgang til markedene. Nærøysund har ikke fått tilsvarende utbedringer.
- Analysen av de to områdene viser at Hitra og Frøya har hatt en langt sterkere utvikling enn Nærøysund mht. befolkningsvekst, antall arbeidsplasser og verdiskaping.

Vi mener funnene peker mot av at Lakseveg sør har bidratt betydelig til verdiskaping og vekst.



+ 32 %

Hitra og Frøya har hatt sterkere befolkningsvekst enn Norge for øvrig



+ 50 %

Veksten i antall arbeidsplasser har vært 50 % på Hitra og Frøya, mot 16 % på Nærøysund.



+++

Høyere vekst i omsetning og verdiskaping på Hitra og Frøya



Både Hitra og Frøya kommune har større vekst i boligpriser enn gjennomsnittet i Norge i perioden 2002–2023.



Laksevegen har gjort det enklere å frakte laksen til markedene

**INVESTERINGS-
KOSTNAD**
3,7 mrd.

Mellom 2010 og 2021 ble Lakseveg sør bygget ut. Veiutbedringene har redusert reisetiden, gitt bedre fremkommelighet for lastebiler, gitt økt forutsigbarhet og redusert risikoen for ulykker.

Langt sterkere utvikling på Hitra og Frøya enn i Nærøysund



Befolkningsvekst: Hitra og Frøya har hatt en sterk vekst i befolkningen fra 2006 og frem til i dag. Økningen på 32 prosent er betydelig sterkere befolkningsvekst enn i Norge for øvrig, noe som er svært sjeldent for utkantkommuner. Samtidig har Nærøysund ikke hatt vekst i det hele tatt.



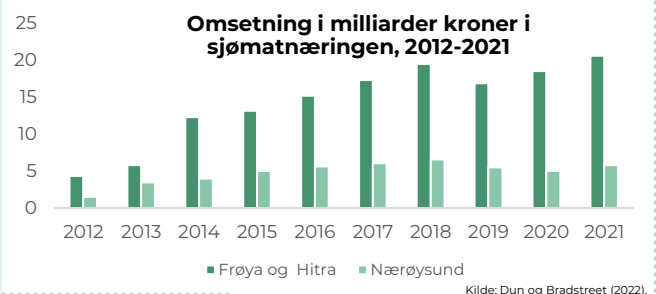
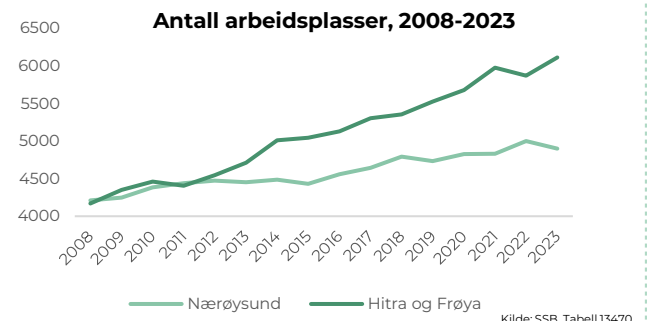
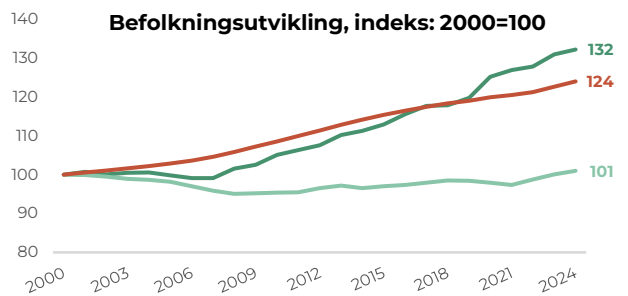
Arbeidsmarked: Hitra og Frøya samlet har hatt en vekst i antall arbeidsplasser på 50 prosent fra 2008, mens veksten i Nærøysund har vært på 16 prosent.



Verdiskaping: Både omsetning og verdiskapingen fra næringskjeden for havbruk har vokst betydelig mer på Hitra og Frøya enn i Nærøysund.

Hitra/Frøya har hatt langt sterkere vekst i sysselsatte, innbyggere og verdiskaping i havbruk enn tilfellet for Nærøysund.

Ikke bare det, de har også gode tall sammenlignet med Norge. Det er grunn til å tro at veiinvesteringene har bidratt betydelig til veksten på Hitra/ Frøya.



Behov for nye tiltak

TA VARE PÅ DET VI HAR, UTVIKLE DER VI KAN, BYGGE NYTT DER VI MÅ

- Tiltak i de største bo- og arbeidsmarkedsregionene må prioriteres for å motvirke redusert fremkommelighet og negative virkninger for eksisterende bo- og arbeidsmarkeder.
- Samtidig er det særdeles viktig for næringslivet og produksjonsområder i distriktene at man prioriterer effektiv, forutsigbar og trygg transport.

Veien må bidra til effektiv og pålitelig transport både i travle byområder og for å støtte bosetting og næringsliv i distriktene.

Først bevare, så utvikle



Ta vare på det vi har



Utbedre der vi kan



Bygge nytt der vi må

Ta vare på det vi har og utvikle der vi kan:

Prioriter vedlikehold og optimalisering av eksisterende infrastruktur for effektiv og pålitelig drift. Gjennomfør nødvendige oppgraderinger og utvidelser. Mindre inngrep gir raskere fordeler og er mindre utsatt for fremtidige endringer i transportbehov.

Bygge nytt der vi må:

Planlegg og bygg ny infrastruktur der det er klart at eksisterende løsninger ikke vil være tilstrekkelige, eller der hvor store infrastrukturinvesteringer kan spille en ønsket og viktig rolle for verdiskapingsvekst og samfunnsutvikling.

Hva indikerer stort behov for nye tiltak?



Mange påvirkes

Tiltak som treffer mange er viktigere enn tiltak som treffer få.



Stor påvirkning på hver enkelt

Prioritere tiltak som i stor grad påvirker folks liv. F.eks. en stor reduksjon i reisetid.



Høy enhetsverdi

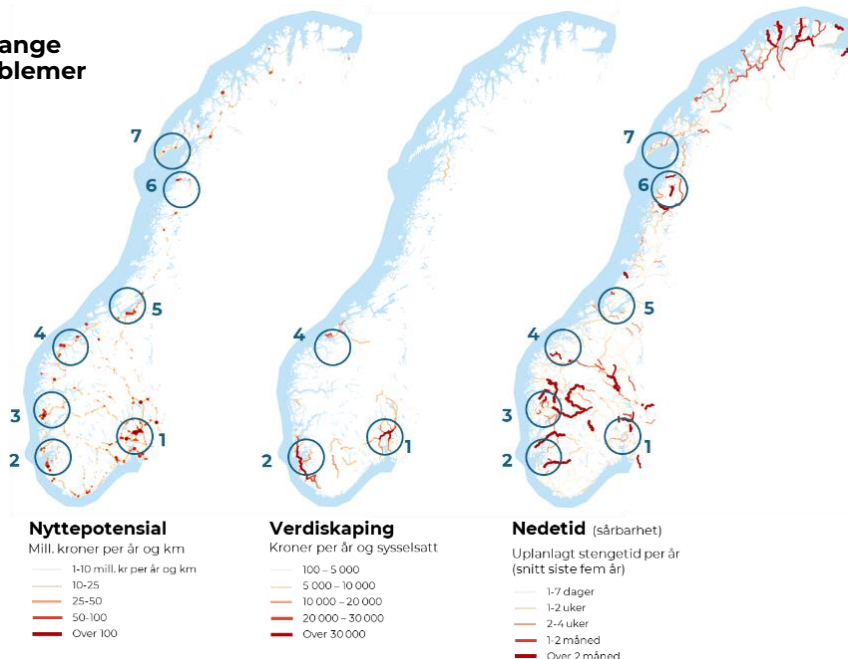
Reiser har ulik verdi. F.eks. har godskjøretøy som transporterer fersk fisk særlig høy verdi, da det er en tidskritisk vare.

Størst nyttepotensiale rundt byene - mange påvirkes og det er større kapasitetsproblemer

I tillegg til de store BA-regionene er det viktige produksjonsområder rundt omkring i hele Norge som er avhengige av et godt veinett for å få varene sine fram til markedene.

Vi har gjennomført flere ulike analyser for å se hvor det er behov for nye tiltak. Særlig følgende områder peker seg ut som særlig interessante for videre studier:

- 1) **Osloregionen**
- 2) **Nord-Jæren**
- 3) **Bergen**
- 4) **Møre og Romsdal**
- 5) **Trondheim**
- 6) **Bodø/Fauske og Saltfjellet**
- 7) **Lofoten**



Kombinasjoner av tiltak kan bidra til fremkommelighet og vekst i byene

I og rundt de største byene er det ikke nødvendigvis store veitbygginger som skal til, men det kan være andre tiltak som ITS-tiltak, dynamisk prising, samt samspill med andre transportformer - for å utnytte kapasitet best mulig.



Forutsigbarhet er viktigst for næringslivet

For å sikre effektiv transport av høyverdige varer, som f.eks. sjømat, er forutsigbarhet fra A til Å viktigere enn firefelts motorvei fra A til B. Ferger er avgjørende for mobilitet i distriktene.

