

# Stadig lavere avkastning fra nye vei-prosjekter

Morten Welde (NTNU) og Eivind Tvetter (Høgskolen i Molde)



Norge investerer hvert år milliarder i nye veiprojekter. Likevel viser en ny studie fra Concept-programmet ved NTNU (Welde og Tvetter, 2025) at den samfunnsøkonomiske avkastningen har falt betydelig over tid – og at mange av dagens prosjekter gir negativ avkastning for samfunnet.

## KREVENDE Å FINNE GODE PROSJEKTER

Privatpersoner og næringstransport kan med rette irritere seg over forsinkelser, køer og ulykker. Likevel er både mobilitet og veistandard vesentlig bedre i dag enn tidligere. Reiser som før kunne ta dager å gjennomføre, tar nå timer. Riktignok vil et prosjekt som eksempelvis E39 Rogfast redusere reisetiden med nesten tre kvarter, men generelt er det sjelden nye veier gir en merkbar reisetidsreduksjon.

Forklaringen ligger i matematikkens verden: Når veinettet når en viss standard, blir den prosentvise gevinsten av høyere hastighet mindre. Å øke farten fra 30 til 40 km/t gir en reisetidsreduksjon på 25 prosent, mens en økning

fra 100 til 110 km/t knapt gir 9 prosent spart tid. Jo høyere hastighet – desto mindre gevinst per ekstra kilometer i timen. Det skyldes den inverse sammenhengen mellom tid og hastighet. Selv store og dyre prosjekter gir ofte små utslag. Når man allerede kjører i 90–100 km/t, finnes det rett og slett lite tid igjen å spare.

Dermed krymper også nytten av nye veiinvesteringer. Når de store gevinstene allerede er tatt ut, blir det stadig vanskeligere å finne prosjekter der samfunnsnyttien overstiger kostnaden.



## STUDIENS DATAGRUNNLAG

Studien var basert på 360 nytte-kostnadsanalyser av prosjekter enten vedtatt av Stortinget eller presentert i ulike planer fra perioden 1973 til 2024. Hensikten var å undersøke om veiprojekter har blitt mindre samfunnsøkonomisk lønnsomme over tid og i tilfelle hva som kan forklare endringen.

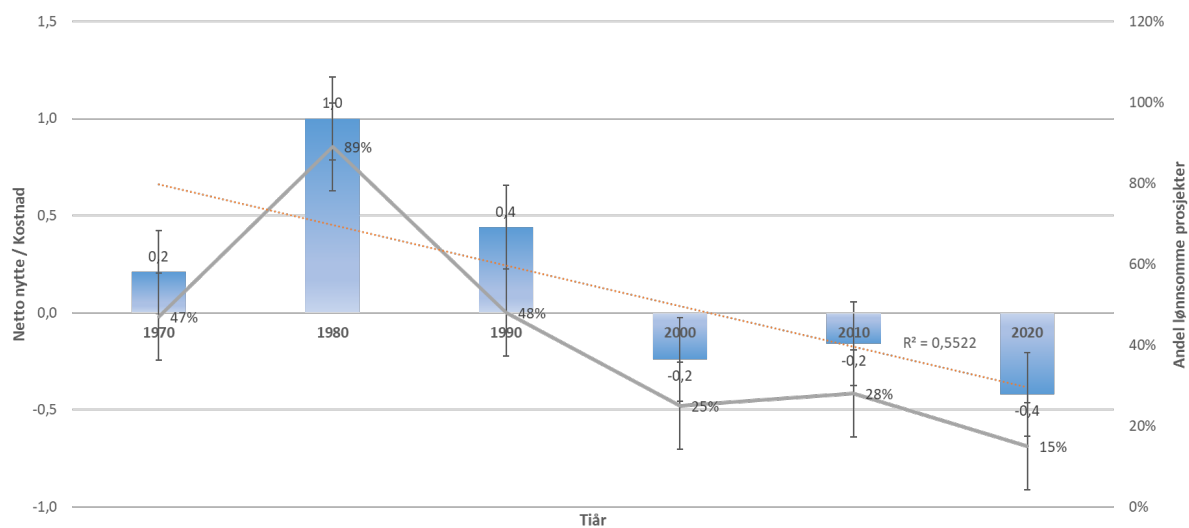


## RESULTATER

Studien avdekket et tydelig mønster: Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske veiprojekter har falt dramatisk. Til tross for lavere trafikk var veiprojekter ofte lønnsomme frem til årtusenskiftet. Siden da har gjennomsnittlig avkastning vært negativ. I gjennomsnitt ga nye veiprojekter en samfunnsøkonomisk avkastning for samfunnet på nærmere 50 øre per investert krone i tiårene frem til år 2000. Siden da har nye veier gitt et gjennomsnittlig tap for samfunnet på om lag 25 øre per investerte krone.

### Utvikling i lønnsomhet

Figur 1 illustrerer utviklingen i samfunnsøkonomisk lønnsomhet målt ved netto nytte over kostnad og andel lønnsomme prosjekter. Trendlinjen viser at det var mange prosjekter med et positivt nytte-/kostnadsforhold frem til 1990, men at det har vært et tydelig fall i andelen lønnsomme prosjekter de siste tre tiårene. Fallet i lønnsomhet har vært spesielt markant siden årtusenskiftet – en periode hvor investeringsnivået har økt markant.



Figur 1: Utvikling i samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### Årsaker til synkende lønnsomhet

Gjennom regresjonsanalyse forsøkte vi å kartlegge årsakene til den synkende lønnsomheten. Resultatene pekte i retning av to hovedforklaringer.

#### 1. De beste prosjektene er allerede tatt ut

De store, lavhengende fruktene – korte broer, enkle omkjøringer, strekninger med svært lav standard – er allerede bygget. Det betyr at hvert nytt prosjekt gjerne er mer komplekst, dyrere og gir mindre nytte i form av spart tid.

#### 2. Kostnadene skyter i været

Materialkostnader og byggekostnader har økt betydelig raskere enn prisveksten ellers i samfunnet. Fra 2000 til 2024 steg byggekostnadsindeksen for veianlegg med mer enn 150 prosent, mens konsumprisindeksen økte med 77 prosent. Samtidig har kravene til kvalitet, sikkerhet og miljøutforming blitt strengere. Mange av disse forbedringene gir liten eller ingen utslag i den målte samfunnsnyttens – men kostnadene øker like fullt.



### PRAKTISKE IMPLIKASJONER

Dagens investeringsnivå i transportinfrastruktur gir lav samfunnsøkonomisk avkastning. Dette reiser viktige spørsmål om ressursallokering.

- Bør pengebruken dreies mot andre sektorer?
- Bør større deler av samferdselsbudsjettet gå til drift og vedlikehold?
- Eller bør staten redusere den samlede pengebruken snarere enn å fortsette å investere i stadig mindre lønnsomme prosjekter?

Norge er blant landene med den høyeste andelen samferdselsinvesteringer av sammenliknbare OECD-land. Derfor gir resultatene fra denne studien grunn til ettertanke. Hvis tanken bak et høyt investeringsnivå er økonomisk vekst, vil trolig investeringer i stadig mer ulønnsomme prosjekter bidra i feil retning.

Skal dagens ressursbruk videreføres, kreves trolig nytenkning. En start kan være at drift og vedlikehold i større grad gjøres gjenstand for lønnsomhetsanalyser og settes opp mot investeringstiltak. Videre bør det vurderes om det finnes typer prosjekter eller teknologier som kan gi høyere avkastning enn tradisjonell veibygging. Dette kan inkludere økt bruk av midtdelere, digital infrastruktur, intelligente transportsystemer eller andre tiltak som gjør utnyttelsen av dagens infrastruktur tryggere og mer effektiv.

Det er lite trolig at veibygging skal være motoren for økonomisk vekst fremover. Kanskje bør hovedfokuset i større grad rettes mot å sikre god standard på eksisterende infrastruktur, fremfor å utvide veinettet ytterligere. Dersom de mest lønnsomme prosjektene allerede er gjennomført, vil videre investeringer trolig gi lavere avkastning, med mindre andre teknologier eller behov oppstår. Dette krever nytenkning i transportpolitikken og en mer kritisk vurdering av hvordan nye prosjekter gir verdi for samfunnet.

Utviklingen vi dokumenterer i denne studien, står ikke alene. Finanspolitisk utvalg, som nylig la frem sin uttalelse for 2026, trekker frem samferdselssektoren som et område med særlig svak prioriteringsevne. Utvalget viser til at investeringene har økt kraftig de siste to tiårene, samtidig som samfunnsøkonomisk lønnsomhet har falt markant – en utvikling som i stor grad bekreftes av våre data.

Dersom Norge skal sikre både bærekraftige statsfinanser og et effektivt transportsystem, må fremtidige investeringer i større grad styres av dokumentert nytte – ikke av tradisjon eller politiske ønsker.



## REFERANSER

Rådgivende utvalg for finanspolitiske analyser (2026). *Uttalelse om langsiktig bærekraft i statsfinansene*.

Welde, M. og Tveter, E. (2025). *Fra gevinst til tap: Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske vegprosjekter 1973–2024*. Concept-rapport nr. 80. Trondheim: Ex ante akademisk forlag.