

# Kvartalsrapport

# Q3 2024

- 01 Mål, prioriteringer og verdiskapning
- 02 Hendelser og historier i kvartalet
- 03 Bærekraftsrapportering
- 04 Finansiell status
- 05 Prosjekter og portefølje
- 06 Risikoforhold og fremtidsutsikter

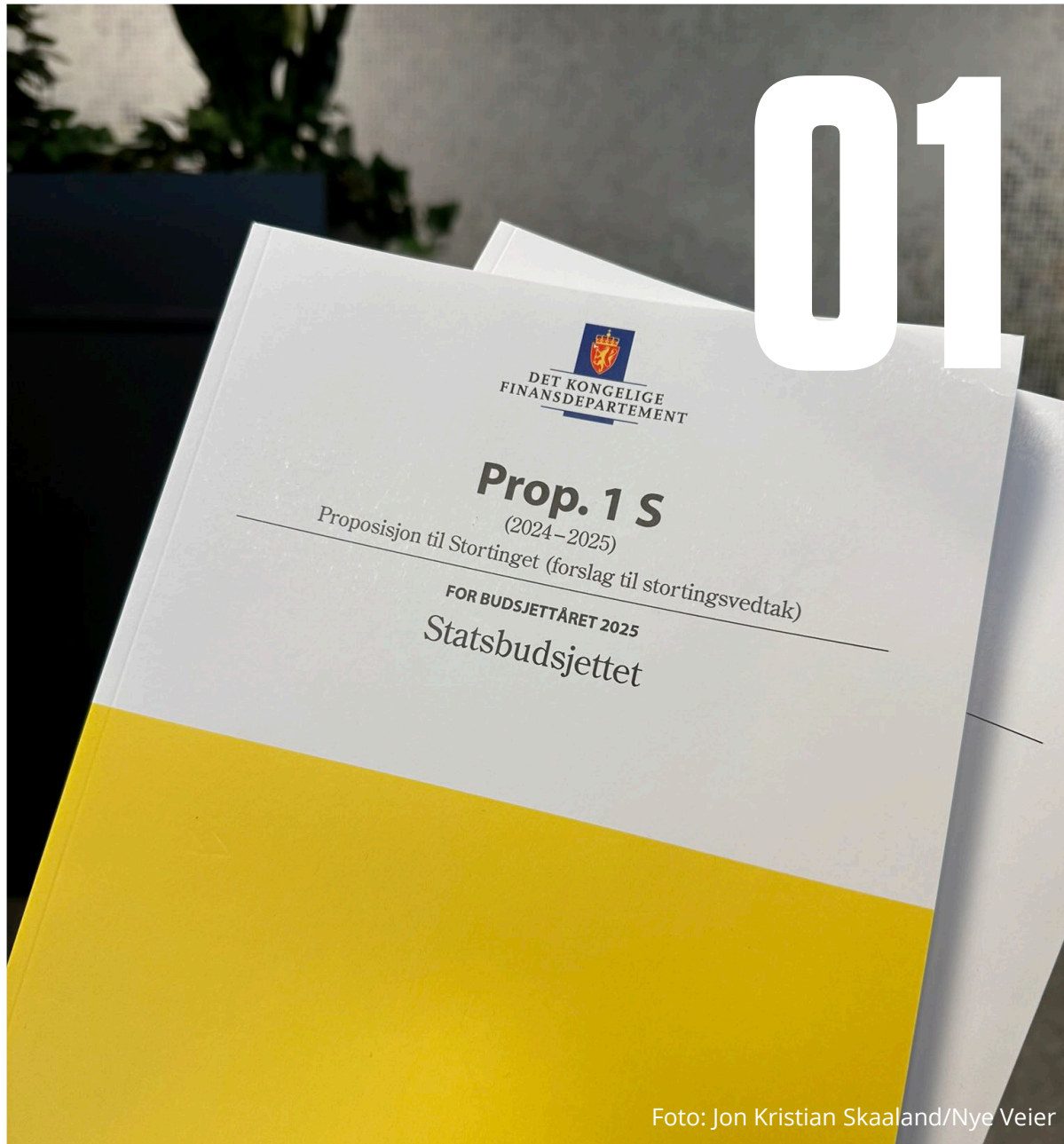


Foto: Jon Kristian Skaaland/Nye Veier

# Mål, prioriteringer og verdiskapning

Målet ved opprettelsen av Nye Veier var å realisere flere veiprosjekter – bedre, raskere og billigere.

Hovedgrepet for å oppnå dette målet var at selskapet fikk et helhetlig planleggings- og utbyggingsansvar med påfølgende ansvar for drift og vedlikehold, sammen med langsiktig og forutsigbar finansiering.

Nye Veier prioriterer utbyggingene basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

# Kostnadsreduksjoner og økning i samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Hovedmålet til Nye Veier er høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene som selskapet har fått ansvar for (Meld. St. 6 2022-2023). Dette gjøres gjennom å redusere kostnader og samtidig øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til prosjektene, og ved å bygge ut de mest lønnsomme prosjektene før de mindre lønnsomme.

## Nye Veiers strategiske prioriteringer

- Vi skal oppnå mer vei for pengene og samtidig øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet i alle våre prosjekter
- Vi skal være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel
- Vi skal ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS
- Vi skal ta en lederrolle innen miljø og klima innenfor samferdselssektoren

Prognoser (inkl. mva.)	Mål	Q3 2024
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	17 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje	47 mrd.	21 mrd.
Prognose omfangsjustert <sup>1</sup> kostnadsreduksjon	47 mrd.	32 mrd.
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (ekskl. mva.)		
Forbedret nytte		9 mrd.
+ Besparelser <sup>2</sup>		14 mrd.
<b>= Forbedret netto nytte</b>		<b>23 mrd.</b>
Kilometer vei åpnet / under bygging		
Åpnet vei		142 km
Vei under bygging <sup>3</sup>		94 km

Forklaring og kommentarer til tabellen:

Prognose for kostnadsreduksjon indeksjusteres hvert kvartal. Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet oppdateres årlig. (Nytteberegninger fra september '23)

I prognosene for kostnadsreduksjon inngår strekningene i oppstartsporteføljen (strekningene Nye Veier fikk ansvar for i 2016), samt tre strekninger som ble overført til selskapet i 2019. I beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngår oppstartsporteføljen, samt E6 Kvængangsfjellet.

1. For å oppnå bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene, har Nye Veier flere ganger valgt høyere veistandard enn hva som var forutsatt. Omfangsjustert kostnadsreduksjon viser hva kostnadsreduksjonen ville blitt om omfanget ikke var blitt endret.
2. Reduksjonen i de samfunnsøkonomiske kostnadene er forskjellig fra prognosen for kostnadsreduksjon fordi den også inkluderer andre kostnader enn investeringskostnader, er oppgitt ekskl. mva., diskontert til et felles prisnivå og oppgitt i 2023-kroner.
3. Veiene som bygges nå er: E6 Ranheim – Værnes 23 km, Kvithammar – Åsen 19 km, E6 Berkåk-Vindåsliene 15 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest 10 km og E6 Storhove – Øyer 10 km.



## Hendelser og historier i kvartalet

- Porteføljeplan
- Sirkulær asfalt
- Forlengelse av samarbeidet med Zero
- Nye Veiers håndbok for arealregnskap

Bildet: Silca green stone (SiGS) er et biprodukt fra produksjonen av mangan ved Eramet i Kvinesdal som vi nå tester ut på E39 gjennom Lyngdal. Dette er første gang SiGS testes på en vei med trafikkmengden som er på denne delen av E39. SiGS skal testes som forsterkningslag på en 200 meter lang del av veien. Nå kan vi teste og bruke en ressurs, som i dag ligger på lager i en sirkulær løsning. Foto: Foto: Lisa Ravna Rørmoen Screenstory/Nye Veier

# Porteføljeplan og jakten på gode løsninger for klima og miljø

## Nettonytteberegninger for prosjekter i Nye Veiers planportefølje

For å kunne sortere og prioritere prosjekter bruker Nye Veier en metode for helhetlig porteføljestyring. Dette skal sikre at vi bygger ut riktige prosjekter til riktig tid, med en god utnyttelse av handlingsrommet og tilgjengelig likviditet. God porteføljestyring er avgjørende for vår planlegging og ressurssetting, og gjør det mulig å kommunisere vurderinger og planer på en tydelig måte. Vi skal til enhver tid ha prosjekter som er ferdig planlagte og klare for utbygging. På nyeveier.no har vi publisert en oversikt over prosjekter som per nå har best nettonytteberegninger (NNB). Planarbeid og endringer i et prosjekt vil kunne føre til at rekkefølgen på prosjektene justeres. Dette er en naturlig del av porteføljestyringen, og kan skje helt frem til styret beslutter igangsetting av prosjektene. I tillegg til NNB kommer ikke-prissatte virkninger, som blant annet miljø- og naturpåvirkning, arealbeslag av dyrkamark, myr og annen natur, og påvirkning på samfunnssikkerhet. Både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser inngår i vurderingene, for hvilken rekkefølge prosjektene skal bygges ut.

## Sirkulær asfalt – testes for første gang i verden?

Nye E39 Lyngdal øst – Lyngdal vest er under utbygging og åpner i løpet av 2025. På deler av denne veien tester vi bruk av sirkulær asfalt. Denne

asfalttypen består kun av produkter og materialer som er brukt tidligere, restprodukter fra ikke-fossile kilder og steinmasser som ellers ville blitt plassert i deponier og fyllinger. Asfalten har dermed et betydelig mindre fotavtrykk på klima. Forskerne på asfalt kan ikke finne at dette er gjort på denne måten før andre steder i verden. Velde Asfalt har utviklet det nye produktet og testet det i laboratorier og på lokale veier rundt deres fabrikk i Sandnes. Forskere fra SINTEF skal følge opp hvordan asfalten oppfører seg slik at man kan få læring ut av dette pilotprosjektet. Leggingen av den sirkulære asfalten på E39 gjennom Lyngdal ble mulig gjennom prosjektet "Bærekraftig verdikjede og materialbruk i veibygging".

## Vi forlenger klimasamarbeidet med ZERO

Utslippene av klimagasser fra transport og anleggsarbeid må kuttes de neste årene. Til tross for at det skjer mye på klimafeltet, er det stort behov for å øke tempoet i omstillingen. For å klare det, trenger vi nye løsninger, raskere utrulling av tiltak, tydelige klimakrav og ny kunnskap. Siden 2018 har vi samarbeidet med ZERO om nye klimaløsninger. Vi forlenger samarbeidet og fortsetter jakten på nye utslippskutt i årene som kommer. Vi skal i enda større grad utfordre bransjen for å oppnå utslippskutt, og allierer oss med andre som har samme hårete mål og mentalitet. Som et resultat av

dette samarbeidet har vi blant annet utarbeidet en liste for klimatiltak i veiprosjekter og samarbeidet om å formidle klimakunnskap til anleggsbransjen. Det er store utslipp forbundet med bygging og drift av infrastruktur, men også store muligheter for utslippskutt. For å få utslippene ned, må staten og veibyggerne stille strenge klimakrav, og fremme innovasjon og klimaløsninger i hele verdikjeden. ZERO og Nye Veier vil i årene som kommer gjennomføre flere prosjekter som skal øke kunnskap om, og vilje til, klimaomstilling.

## Nye Veiers håndbok for arealregnskap

Vi gjør arealberegninger både på virksomhetsnivå og prosjektnivå. Den første versjonen av Nye Veiers "kokebok" for arealberegninger er nå klar i vårt styringssystem. Håndboken beskriver en metode for arealregnskap. Denne metoden er utviklet i samarbeid mellom virksomhetene og på oppdrag fra Samferdselsdepartementet som en del av arbeidet med NTP 2025 – 2036. En felles metodisk tilnærming skal sikre mer sammenlignbare tall. Vi har arealberegninger for alle prosjekter i porteføljen basert på denne metoden: Dette utgjør vårt arealregnskap og som oppdateres og rapporteres kvartalsvis. Nye Veier er ledende og i front i dette arbeidet.



Anette Anesland

Administrerende direktør



## Bærekraft

Bygging, drift og vedlikehold av vei og jernbane har stor påvirkning på klima og miljø. Samtidig har byggherrer som Nye Veier også store muligheter til å bidra til positiv endring for klima og miljø i anleggsbransjen, og til å skape sikre og ryddige arbeidsforhold for de som jobber der. Nye Veier jobber for å redusere virksomhetens fotavtrykk, ved blant annet å gjenbruke eksisterende vei. Vi har satt mål for hvordan vi skal forbedre oss på en rekke tema relatert til bærekraft. Vi rapporterer på noen viktige tema i denne kvartalsrapporten, mens en mer komplett oversikt kan finnes i selskapets årsrapporter.

Bildet: Testing av SiGS på nye E39 gjennom Lyngdal. Foto: Lisa Ravna Rørmoen Screenstory/Nye Veier

# Bærekraft

## Negativ trend i SHA-hendelser

I 2024 har vi sett et økt antall hendelser og alvorlige nestenulykker. Vi er over det som er satt som måltall for H2 (<10). Enkelte prosjekter har flere hendelser enn øvrige. Disse følges opp tett av utbyggingsledelsen.

Følgende tiltak er iverksatt:

**Tydelig ledelse og etterlevelse på alle nivå og i alle faser.**

Det skal vi oppnå ved:

- Tett oppfølging av kontraktskrav med tilhørende akseptkriterier og avvikshåndtering
- Forbedret prosess for risikostyring i alle faser.
- Enhetlig operativ oppfølging av SHA i prosjekter.
- Fortsatt tett oppfølging og ledelse i alle utbyggingsprosjekter.
- Erfaringslæring med aktører utenfor bygg- og anleggsbransjen

	Mål	Q3 24	Q2 24	Q1 24	Q4 23
<b>Miljø og klima – prosjekter</b>					
M1 <sup>1</sup>	0	0,4	0	0,4	0,4
M2 <sup>2</sup>	< 35	13	9,8	13,5	19
Arealbeslag <sup>3</sup>	< 50	59	59	59	60
CO <sub>2</sub> –reduksjon i bygging <sup>4</sup>	> 30 %	18 %	18 %	18 %	18 %
<b>Helse og sikkerhet – prosjekter</b>					
H1 <sup>5</sup>	0	4,7	3,8	3,9	3,8
H2 <sup>6</sup>	< 10	15,8	14,3	11,2	9,9
Oppetid på veiene	> 99,5 %	99,4 %	99,4 %	99,3 %	99,3 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,4 %	8,3 %	8,3 %	8,5 %
<b>Helse og sikkerhet – internt</b>					
Sykefravær <sup>7</sup>	< 3 %	3,3 %	3,4 %	3,6 %	4,1 %
Antall ansatte		181	178	175	168

1. M1: Antall miljøskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
2. M2: Antall uønskede miljøhendelser - per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
3. Arealbeslag: antall dekar jordbruk + natur (skog, myr, vann) per km hovedvei. Inkluderer prosjekter med vedtatt reguleringsplan, prosjekter i utbygging og ferdigstilte prosjekter.
4. Reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2024–2027 er 30 %. Hovedmål i 2030 er 50 %.
5. H1: Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer– 12mnd rullerende.
6. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
7. Sykefravær – 12mnd rullerende.



## Finansiell status

Finansieringen av selskapets virksomhet består av faste statlige overføringer og av bompenger knyttet til pågående utbyggingsprosjekter. Selskapet fakturerer kunden (Samferdselsdepartementet) hver måned i henhold til gjennomførte leveranser for de ulike avtalene. Faktureringen avregnes mot de forskuddsbetalte statlige overføringene. De største endringene i balansen er knyttet til disse bevegelsene. Regnskapet som presenteres her er ikke revidert. Måle- og innregningsprinsipper følger NRS (Norsk Regnskapsstandard) 11 punkt 20. Delårsregnskapet samsvarer i stor grad med NRS 11. *Resultatføring av inntekter skjer i takt med fullføringsgraden av et prosjekt jf. NRS 2.*

Bildet: ZERO og Nye Veier har siden 2018 samarbeidet om nye klimaløsninger. Nå forlenges samarbeidet, og vi fortsetter jakten på nye utslippskutt i årene som kommer. Foto: Stig Schjølset, daglig leder i ZERO og Anette Aanesland, administrerende direktør i Nye Veier, Zero/Nye Veier



# Resultatregnskap

## Inntekter

Selskapet har hatt et høyt aktivitetsnivå i utbyggingsprosjektene i løpet av 3. kvartal hvilket reflekteres gjennom et høyere nivå inntektsmessig i forhold til samme kvartal i fjor.

Det er ingen endring i antall aktive utbyggingsprosjekter sammenlignet med fjoråret.

## Prosjektkostnader

Prosjektkostnadene er vesentlig lavere enn i tilsvarende periode i 2023. Dette skyldes i all hovedsak store tapsavsetninger i fjor. Forskjellen forsterkes også ytterligere av at det har forekommet noen mindre reverseringer av tidligere tapsføringer i løpet av 3. kvartal 2024.

## Lønnskostnad

Lønnskostnader er økt som et resultat av selskapet opplever høyere prosjektaktivitet, og har som følge av dette økt antall ansatte for å styrke prosjektoppfølgingen og øke kjernekompetanse i egen organisasjon.

## Finansinntekter

Finansinntektene er noe ned i forhold til 3. kvartal 2023. Det skyldes et totalt sett et gjennomgående lavere nivå på inntående gjennom året.

## Resultat

Resultatet for kvartalet endte på 313 mill., hvilket tilsvarer en økning på 1 091 mill.

Alle tall i mill. kroner	3. kvartal		Hittil i år		Året
	2024	2023	2024	2023	2023
Inntekter	2 015	1 775	6 138	6 059	8 503
<b>Sum Inntekter</b>	<b>2 015</b>	<b>1 775</b>	<b>6 138</b>	<b>6 059</b>	<b>8 503</b>
Prosjektkostnader	1 634	2 507	5 942	4 921	7 602
Lønnskostnader	77	70	199	176	245
Avskrivning på varige driftsmidler	0	1	2	1	2
Andre driftskostnader	33	29	116	141	189
<b>Sum kostnader</b>	<b>1 744</b>	<b>2 607</b>	<b>6 258</b>	<b>5 239</b>	<b>8 037</b>
<b>Driftsresultat før finans</b>	<b>270</b>	<b>-833</b>	<b>-120</b>	<b>820</b>	<b>466</b>
Finans	43	55	108	116	156
<b>Sum Finansposter</b>	<b>43</b>	<b>55</b>	<b>108</b>	<b>116</b>	<b>156</b>
<b>Resultat</b>	<b>313</b>	<b>-778</b>	<b>-12</b>	<b>936</b>	<b>621</b>

# Balanse

## Eiendeler

### Fordringer

**Kundefordringer** har blitt redusert med 14 mill. ned til 31 mill. siden utgangen av i fjor. Endringer i kundefordringer gjelder i all hovedsak rekvirerte bompengemidler. Bompenger rekvireres to til tre ganger gjennom året.

**Fordring på eier** er på 2 251 mill., en nedgang på 1 700 mill. siden 31.12.2023. Beløpet påvirkes av utbetalinger av statlige midler (reduserer fordringen) og fakturering av leveranser under avtalene (øker fordringen).

### Bankinnskudd

**Bankinnskudd** har økt med 2 264 mill., til 4 919 mill. siden utgangen av fjoråret. Likvideten til selskapet anses for å være tilfredsstillende. Årsaken til avvikende nivå i forhold til balansen ved samme periode i fjor er at fra 2024 forekommer de statlige overføringene jevnt over året, i motsetning til tidligere hvor samtlige av overføringene skjedde i løpet av første halvår.

## Egenkapital og gjeld

### Egenkapital

**Egenkapitalen** er justert tilsvarende resultatet for perioden.

### Gjeld

**Gjeld** består i all hovedsak av avsetning til tap i anleggskontrakter (Andre forpliktelser) og skyldig betaling til leverandører (Leverandørgjeld).

Alle tall i mill. kroner	30.09.2024	30.09.2023	31.12.2023
<b>Eiendeler</b>			
<b>Sum anleggsmidler</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Kundefordringer	31	53	45
Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer	293	395	231
Fordring på eier	2 251	1 991	3 951
Bankinnskudd	4 919	4 406	2 655
<b>Sum omløpsmidler</b>	<b>7 493</b>	<b>6 845</b>	<b>6 882</b>
<b>Sum eiendeler</b>	<b>7 496</b>	<b>6 850</b>	<b>6 886</b>
<b>Gjeld og egenkapital</b>			
<b>Egenkapital</b>			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	1 038	416	1 038
<b>Udisponert resultat</b>	<b>-12</b>	<b>936</b>	<b>0</b>
<b>Sum egenkapital</b>	<b>2 683</b>	<b>3 010</b>	<b>2 695</b>
<b>Gjeld</b>			
Andre forpliktelser	3 515	3 029	3 336
Leverandørgjeld	778	571	799
Skyldig offentlige avgifter	41	-6	-92
Periodiserte kostnader	455	243	124
Annen kortsiktig gjeld	25	4	24
<b>Sum gjeld</b>	<b>4 813</b>	<b>3 840</b>	<b>4 191</b>
<b>Sum gjeld og egenkapital</b>	<b>7 496</b>	<b>6 850</b>	<b>6 886</b>

# Kontantstrømoppstilling

Nye Veiers kontantstrømoppstilling består tilnærmet utelukkende av kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter.

Bevegelsene hittil i år består hovedsakelig av endringer i postene Kundefordringer, Fordringer på eier og Annen kortsiktig gjeld. Disse postene er nærmere forklart i kommentarer til balansen på foregående side.

Fra og med 2024 er avtalen om utbetaling av statlige midler til finansiering av virksomheten endret til å skje jevnt over året.

Alle tall i mill. kroner	3. kvartal		Hittil i år		Året
	2024	2023	2024	2023	2023
Resultat	313	-778	-12	936	621
Ordinære avskrivninger	0	1	2	1	2
Endring i kundefordringer	-5	0	14	8	16
Endring i leverandørgjeld	97	-500	-21	114	342
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-91	-112	-91	-112	-32
Endring i skyldige offentlige avgifter	28	-158	133	-11	-97
Endring i andre tidsavgrensingsposter	1 831	-76	2 059	2 727	732
Endring i avsetninger forpliktelser	-238	430	179	-562	-255
Endring i annen kortsiktig gjeld	0	-2	1	-906	-886
<b>Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>1 936</b>	<b>-1 195</b>	<b>2 264</b>	<b>2 195</b>	<b>444</b>
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	-1	0	-4	-4
Innbetaling ved salg av driftsmidler	0	0	0	0	0
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>
<b>Netto endring i bankinnskudd</b>	<b>1 936</b>	<b>-1 196</b>	<b>2 264</b>	<b>2 190</b>	<b>440</b>
IB Beholdning av bankinnskudd	2 983	5 602	2 655	2 216	2 216
<b>UB Beholdning av bankinnskudd</b>	<b>4 919</b>	<b>4 406</b>	<b>4 919</b>	<b>4 406</b>	<b>2 655</b>



## Prosjekter og portefølje

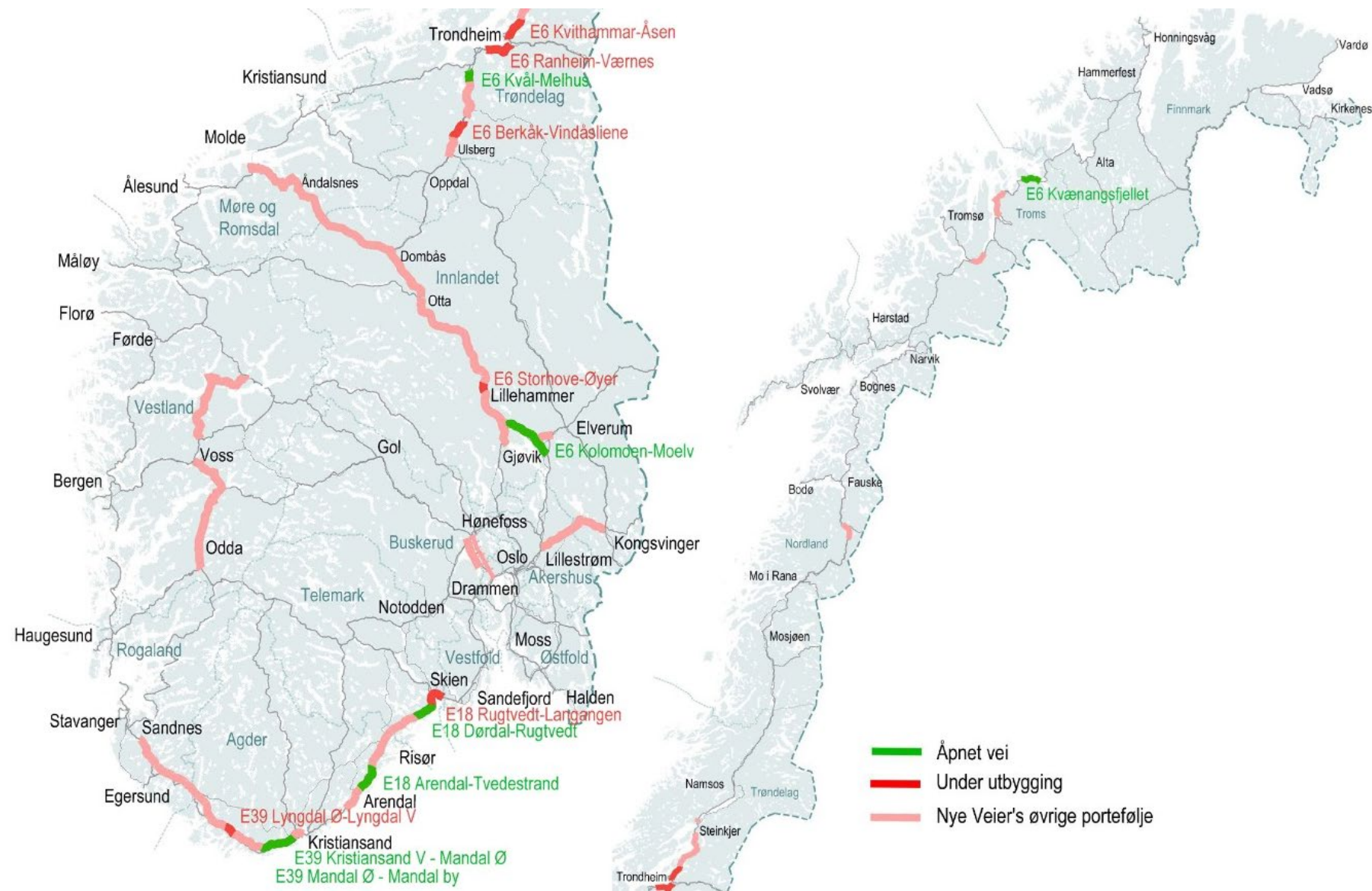
Nye Veier utvikler strekningene gjennom forskjellige faser. Det arbeides på strekningsnivå i de første fasene. Etter fasen «Strekningsutvikling» vil enkelte lengre strekninger deles opp i mindre prosjekter, innenfor en hensiktsmessig kontraktstrategi. Bevegelser fra én fase til den neste foregår etter formelle beslutninger i selskapets eierstyringsmodell. I hver fase må mål og forutsetninger bekreftes før neste fase igangsettes.

Bildet: Arealer utenfor sikkerhetssonen langs veien kan være aktuelle for produksjon av energi. Vi har gått ut i markedet for å kartlegge mulige løsninger. Drivkraften er behov for utvikling av teknologi og løsninger som er bærekraftige. Foto: Nye Veier.

# Strekningsoversikt per Q3 2024

Kartet viser status for de ulike strekningene. Viktige hendelser var som følger:

- Ingen nye strekninger har endret status ilt. Q3 2024. Kvænangsfjellet åpnet for trafikk 17.07, og dette ble også rapportert om i Q2 rapporten.
- 26.09 ble Risa AS valgt som entreprenør på prosjektet Rv. 13 Djupevik – Kviturtunnelen. De skal nå gjennomføre en samhandlingsfase med Nye Veier før prosjektet går over i utbygging.
- 02.10. ble tre entreprenører kvalifisert som tilbydere for prosjektet E136 Veblungsnes og Stuguflåten – Raudstøl i Romsdal. Disse var Bertelsen & Garpestad AS, Johs J. Syltern AS og Anlegg Øst Entreprenør AS.



# Porteføljestatus

## Strekning utvikling



Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua  
Rv. 13 Skare–Sogndal  
Rv. 25 Hamar–Løten  
E136 Dombås–Vestnes

Ringeriksbanen og  
E16 Skaret–Hønefoss  
E16 Kongsvinger–E6

E6 Nordkjøsbotten–Hatteng  
E6 Olderdalen–Langslett  
E6 Sellli–Asp  
E6 Åsen–Steinkjer  
**E6** Ulsberg – Melhus

E6 Øyer–Otta  
E6 Otta–Dombås

**E18** Tvedestrand–Bamble  
E18 Arendal–Grimstad

E39 Lyngdal – Ålgård

## Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



E6 Sørrelva–Borkamo

**E6** Nedgård – Berkåk

**E6** Moelv–Roterud

E18 Ytre ringvei

**E39** Blørstad–Lyngdal øst  
E39 Lyngdal vest–Kvinesdal  
E39 Bue–Ålgård

## Kontrahering og forberedelse for utbygging



**Rv. 13** Djupvik – Kviturtunnelen  
(del av Skare – Sogndal)

**E136** Veblungsnes og Stuguflåten–  
Raudstøl (del av Dombås–Vestnes)

**E6** Roterud–Storhove

**E39** Mandal–Blørstad

## Utbygging



**E6** Kvithammar–Åsen  
**E6** Ranheim–Værnes  
**E6** Berkåk–Vindåsliene

**E6** Storhove–Øyer

**E18** Rugtvedt–Langangen

**E39** Lyngdal øst–Lyngdal vest

## Drift



**E6** Kvænangsfjellet

**E6** Kvål–Melhus sentrum

**E6** Kolomoen–Moelv

**E18** Rugtvedt–Dørdal

**E18** Tvedestrand–Arendal

**E39** Kristiansand–Mandal

For strekninger markert med **fet skrift** er det inngått vegutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet

# 06

## Risikoforhold og fremtidsutsikter

Selskapet har et sektorpolitisk formål. En sunn selskapsøkonomi er en forutsetning for at selskapet kan bygge ut de riktige samferdselsprosjektene til riktig kost og til riktig tid og dermed oppfylle eiers mål for selskapet. Rammeavtalen med staten sikrer selskapet langsiktig og forutsigbar finansiering. Selskapet har veitbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet. Avtalene regulerer også bompengefinansieringen av veiene.

Fellesprosjektet E16 Skaret-Hønefoss og Ringeriksbanen har egen rammeavtale og skal ha egen finansiering over statsbudsjettet, med delvis bompengefinansiering av veidelen av prosjektet.

Foto: Nye Veier



# Risikoforhold og fremtidsutsikter

## Risikoforhold

### SHA-risiko

«Som byggherre i anleggsbransjen er Nye Veier eksponert for risiko for personskader i tilknytning til våre utbyggingsprosjekter. Som byggherre og tiltakshaver har selskapet et stort ansvar for sikkerheten, gjennom å stille krav, legge til rette og drive løpende oppfølging av entreprenørenes arbeid. Etter en periode med fallende skadefrekvens, har det gjennom 2024 vært en negativ utvikling. Selskapet har iverksatt nye tiltak, blant annet har vi skjerpet håndhevingen av kontraktskrav, og vi har forenklet og forbedret vår risikostyring.

### Økonomisk risiko

Nye Veiers finansieringsmodell, med en fast og langsiktig finansiering, gir selskapet et stort handlingsrom og betydelig fleksibilitet i likviditetsstyringen. Siden rammene er faste, bærer imidlertid selskapet også risikoen for at de totale utgiftene ikke overskrider rammene. Risikoen øker når selskapet framover skal ha et høyt aktivitetsnivå. Den største driveren for økonomisk risiko er

utgiftsøkninger i prosjektene. Selskapet søker å forebygge denne risikoen gjennom god estimeringsmetodikk og gjennom kontinuerlig oppmerksomhet på operative risikostyring i prosjektene. Selskapet har også nøye kalkulerte usikkerhetsavsetninger.

### Inhabilitet

Som en statlig eid byggherre med årlig omsetning på omtrent 10 mrd., er Nye Veier eksponert for en betydelig iboende risiko for inhabilitet, interessekonflikter og økonomiske misligheter. Selskapet har gjennom 2024 gjort grundige kartlegginger av relasjoner og forretningspraksis, gjennom bistand fra eksterne rådgivere. Kartleggingen har ikke avdekket noen vesentlige brudd på god praksis. Selskapet har likevel økt sin innsats på forebyggende arbeid, og samlet sett vurderer selskapet at risikoen har blitt noe redusert gjennom året.

## Fremtidsutsikter

Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2025 ble fremlagt 7. oktober. Regjeringen dreier innsatsen mot å ta vare på den samferdselsinfrastrukturen vi har og utbedre den der det er mulig. Regjeringen prioriterer drift og vedlikehold, trafikkisikkerhet, klimatilpassing og bedre militær mobilitet.

Det foreslås å bevilge totalt 96,1 milliarder kroner til samferdsel i 2025. Av dette bevilges 46,9 milliarder kroner til veiformål, og bevilgningene til drift og vedlikehold økes med 1,1 milliarder kroner sammenliknet med budsjettet for 2024. Nye Veiers bevilgning for 2025 foreslås økt til 6,8 milliarder kroner, og som tidligere får Samferdselsdepartementet fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår. Rammen for denne forpliktelsen økes til 27 milliarder kroner.

Budsjettframlegget viderefører selskapets langsiktige og forutsigbare finansiering. Likevel er bevilgningsøkningen ikke tilstrekkelig til å kompensere for virkelig prisvekst på vegbygging, og når selskapets kostnader til drift og vedlikehold fortsatt tas av investeringsrammen vil selskapets vegbyggingsaktivitet bli lavere enn det som var planlagt ved selskapsetableringen.

Forslaget til statsbudsjett viderefører Statens mål som eier av Nye Veier. Målet med selskapet er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbane-prosjektene selskapet har fått ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse Raskere utbygging, lavere utbyggingskostnader, økt nytte for trafikanten, lavere klimagassutslipp fra bygging, mindre arealbeslag og sikker utbygging av trafikkisikre veier er viktige indikatorer.

I samsvar med Stortingets anmodningsvedtak foreslår Regjeringen å videreføre Ringeriksbanen og E16 Skaret Hønefoss som et fellesprosjekt under Nye Veier men fortsatt utenfor selskapets ordinære portefølje. Det settes likevel ikke av midler i budsjettforslaget til videre planarbeid eller oppstart av byggearbeidene.

Nye Veier planlegger å gjennomføre utbedringstiltak både på rv. 13 og på E136 og Samferdselsdepartementet legger opp til at Nye Veier skal overta ansvaret for drift og vedlikehold for strekningen rv. 13 Skare–Sogndal 1. september 2027 og E136 Dombås–Vestnes 1. september 2028.





[nyeveier.no](https://nyeveier.no)

Fornye. Forbedre. Forsikre.