

Årsrapport 2023

nyeveier.no

Innhold

Årsrapport 2023

Administrerende direktør: Nye Veier for fremtiden	3
Om Nye Veier	4
FNs bærekraftsmål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst	7
FNs bærekraftsmål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur	10
FNs bærekraftsmål 13: Stoppe klimaendringene	12
Slik utvikler selskapet strekninger og prosjekter	18
Drift og vedlikehold	20
Mål og nøkkeltall for Nye Veiers virksomhet	21
Styrets årsberetning 2023	23
Styret i Nye Veier	35
Årsregnskap	37
Noter	42
Revisors beretning	51
Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse	53

Nye Veier for fremtiden



Vi har som ambisjon å ta en lederrolle innen klima og miljø i samferdselssektoren. Dette gjør vi blant annet gjennom å stille krav og insentiver i våre anskaffelser, gjennom å utfordre krav og regelverk for å skape handlingsrom for bedre klima- og miljøløsninger, gjennom målrettet FoUI-aktivitet og pilotprosjekter og gjennom å utvikle bedre metoder for å inkludere miljø og klima i analyser og beslutninger. Gjennom dette er vi en premissgiver for raskere miljøomstilling.

Det å bygge infrastruktur endrer natur, påvirker miljøet og fører til utslipp av klimagasser. Som en stor statlig byggherre har vi et særlig ansvar for å bidra til mer bærekraftig verdiskaping i et samfunnsmessig perspektiv og særlig i norsk transport- og anleggsbransje. Vi var først ute med et helhetlig arealregnskap over inngrep som følge av veibygging. Vi har valgt å vekte klima og miljø med 30 prosent i kommende konkurranser.

I årene som kommer vil det bli stilt enda sterkere krav til dokumentasjon og rapportering på bærekraft. Det skal være en klar sammenheng fra selskapsmålene til hva vi faktisk gjør ute i prosjektene og til at vi rapporterer på en åpen og transparent måte i henhold til krav. Fra og med regnskapsåret 2025 skal vi rapportere i henhold til EUs nye regler for bærekraftsrapportering (CSRD) med tilhørende rapporteringsstandarder (ESRS), og EUs taksonomi. Vi har allerede gjennomført dobbeltvesentlighetsanalyse for bærekraft. Et hovedspørsmål er hvor vi som selskap har stor påvirkning eller potensial for påvirkning. Analyser av «dobbelt vesentlighet» er et verktøy for å kunne imøtekomme CSRD, og et viktig grunnlag for selskapets videre strategiarbeid. Her må vi som organisasjon ligge i forkant. Vi har allerede rustet oss for dette og skal bli bedre.

Helt siden oppstarten av selskapet har vi utfordret. Arbeidet vårt for å forenkle veinormalen har båret frukter. De nye veinormalene som kom i 2023 gir mer handlingsrom for valg av veistandard, som kan bidra til redusert arealbeslag. Vi arbeider målrettet med utvikling av metoder og har måleindikatorer for arealbruk. Kostnader for miljø og klima innen samferdsel inngår i våre samfunnsøkonomiske analyser.

Vi skal bygge for fremtiden. Det fordrer innsats fra alle som jobber i og for Nye Veier. Vi utvikler metoder for å integrere bærekraft i virksomhetsstrategier, styring og beslutninger og vi tar initiativ til og deltar i nettverk og bransjesamarbeid. Vi må fortsette å utvikle løsninger som står seg over tid. Vi bruker klimabudsjetter og klimagassregnskap som verktøy i planlegging, bygging og drift. Det er ikke klimasmart å måtte bygge en vei flere ganger. Med god planlegging sikrer vi at veiene bygges med riktig standard og én gang for alle.

Siden oppstarten har Nye Veiers portefølje blitt mer enn doblet, målt i veilengde. Nye Veier har nå ansvaret for å utvikle ca. 12 prosent av det samlede riksveinettet i Norge. I forslaget til NTP legges det opp til at vår planleggingshorisont utvides til 2044 og dermed fortsatt skal være 20 år. Oppdraget vårt står fast, vi har forutsigbar finansiering og vi skal fortsatt være en utfordrer som fornyer og forbedrer i sektoren.



Anette Aanestad
administrerende direktør

Om Nye Veier

Vi skal bidra til at samfunnet får mer for pengene. Helt siden oppstarten i 2016 har vi arbeidet målrettet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for veistrekningene vi har ansvaret for.

I 2023 har vi jobbet videre med strategier, mål og metoder for å imøtekomme teknologiutvikling, innovasjon og nye krav til miljø og bærekraft.

Lederrolle innen miljø og klima

Vi skal øke bærekraften i våre prosjekter både når vi skal bygge nytt, og når vi skal gjenbruke mer av dagens vei. Vi må utvikle den infrastrukturen som allerede er bygget, men må samtidig unngå løsninger som er for dårlige eller må bygges om igjen

innen kort tid. Som stor statlig innkjøper og premissgiver finner vi løsninger som gir lavere utslipp av klimagasser og bidrar til miljøomstilling. I 2023 har vi ledet og deltatt i flere ulike fagnettverk og prosjekter.

Porteføljestyring og porteføljeprioritering

Porteføljestyring er å planlegge og gjennomføre utbygging slik at midlene vi har til rådighet utnyttes best mulig. Nye Veiers finansieringsmodell setter tydelige rammer for prioriteringene våre og for porteføljestyringen. For å kunne prioritere, må vi ha utbyggingsprosjekter å velge mellom. Enkelt forklart må vi ha en viss grad av «overbooking», men ikke så mye at det synes nytteløst å jobbe med å forbedre prosjektene som skal til utbygging. Det må derfor være en rimelig balanse mellom utbyggingsklare prosjekter og selskapets økonomiske rammer.

Kontraktsignering og anleggsstart E6 Berkåk-Vindåsliene, mai 2024.



Bygge for fremtiden

Bygging av infrastruktur har et betydelig fotavtrykk på klima- og miljøfeltet. Vi arbeider for å redusere dette fotavtrykket, og for å stimulere til klima- og miljøomstilling i anleggsbransjen. Vi har lenge hatt oppmerksomhet om disse temaene. I 2023 tok vi nye viktige skritt og initiativ for at arbeidet med klima og miljø skal bli en enda mer integrert del av virksomhetsstrategien og i arbeidet vårt fra dag til dag i prosjektene.

Hvordan påvirker vår virksomhet omgivelsene?

Vår virksomhet påvirker omgivelsene og berører mange bærekraftsmål og delmål. Noen av disse målene berøres generelt positivt, og andre berøres hovedsakelig negativt. Arbeidet med bærekraft følges opp som del av selskapets mål- og resultatstyring. Det er fastsatt konkrete mål og indikatorer for å følge opp selskapsstrategien.

I 2018 gjennomførte vi en interessent- og vesentlighetsanalyse for bærekraft. Vi vurderte hvilke mål som berøres mest av Nye Veiers virksomhet. Analysen ble brukt i strategiarbeid for å spisse vårt arbeid med samfunnsansvar og bærekraft. Det har betydning for å identifisere rapporteringsindikatorer for bærekraft under standarden Global Reporting Initiative (GRI).

FNs bærekraftsmål består av 17 hovedmål og 169 delmål. Stortingsmelding nr 40 (2020–2021) Mål med mening, beskriver Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030. Følgende bærekraftsmål ble valgt ut som de mest vesentlige for Nye Veier:

- **Mål 8:** Anstendig arbeid og økonomisk vekst
- **Mål 9:** Industri, innovasjon og infrastruktur
- **Mål 13:** Stoppe klimaendringene

I tillegg ble også følgende mål identifisert som vesentlige for vår virksomhet:

- **Mål 3:** God helse og livskvalitet
- **Mål 5:** Likestilling mellom kjønnene
- **Mål 12:** Ansvarlig forbruk og produksjon
- **Mål 14:** Livet i havet
- **Mål 15:** Livet på land

Disse målene var viktige da vi oppdaterte virksomhetsstrategien i 2021. Vi har investert betydelig ressurser i metodeutvikling. Dette har vi gjort for bedre å kunne måle og synliggjøre ikke-prisatte konsekvenser i de samfunnsøkonomiske analysene. Dette gjør oss i stand til å føre et systematisk arealregnskap for selskapets aktiviteter. Dette vil igjen gi et bedre beslutningsgrunnlag og bidra til en mer bærekraftig forvaltning av samfunnets ressurser. I de enkelte prosjektene arbeider vi for å redusere negative effekter og øke positive konsekvenser for ulike bærekraftstema.

Dobbel vesentlighetsanalyse

I 2023 startet vi arbeidet med å gjøre en oppdatert vesentlighetsanalyse for bærekraft. Vi vurderer hvilke effekter selskapet har på omverdenen og omverdens antatte påvirkning på selskapet i årene som kommer – såkalt dobbel vesentlighet. Denne måten å jobbe på kreves for å imøtekomme kommende EU-regelverk om rapportering på bærekraft. Fra regnskapsåret 2025 blir Nye Veier pliktig til å rapportere i henhold til EUs direktiv for bærekraftsrapportering (CSRD), og tilhørende standarder for bærekraftsrapportering (ESRS). Den doble vesentlighetsanalysen ble ferdigstilt i 2024. Analysen blir viktig for vårt strategiarbeid i årene som kommer og skal sikre at vi oppfyller forpliktelsene under CSRD-regelverket.

Vi har løpende dialog med våre interessenter. Innspillene fra interessentene, og fra eksterne parter er en viktig del av vår nylig gjennomførte dobbelt vesentlighetsanalyse. Nye Veier deltar aktivt i bransjenettverk som for eksempel Grønn anleggssektor. Vi samarbeider også med Miljøstiftelsen Zero hvor dialog med bransjen om ulike bærekraftstema er sentralt. I 2023 ble Nye Veier medlem av Grønn byggallianse.

FNs bærekraftsmål

En dobbel vesentlighetsanalyse vurderer hvilke effekter selskapet har på omverdenen og omverdens antatte påvirkning på selskapet i årene som kommer.

Selskapet påvirker særlig disse bærekraftsmålene som er valgt ut som de mest vesentlige for Nye Veier:



I tillegg er følgende mål identifisert som vesentlige for virksomheten:



FNs bærekraftsmål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Vår virksomhet bidrar til økonomisk vekst og anstendig arbeid i bygg- og anleggsbransjen. Sentrale tema for oss er sikkerhet, helse og arbeidsmiljø, seriøsitetskrav og antikorrupsjon, inkluderende organisasjon og sikkerhet.

Helse, miljø og sikkerhet

I 2023 gjennomførte vi HMS-opplæring for alle ansatte i selskapet. Dette gjør vi for å øke kunnskapen om vår rolle som byggherre og ansvaret vi har for koordinering av aktiviteter i sikkerhetsarbeidet. Vi setter krav til leverandørene, og følger opp at målene oppnås. Alle som arbeider for, eller på vegne av, Nye Veier, er forpliktet gjennom Nullvisjonen til å «alltid prioritere sikkerhet for mennesker og miljø først».

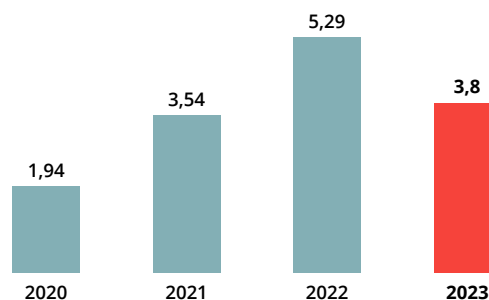
Vårt ansvar som byggherre er å påse at våre entreprenører ivaretar sikkerhet, arbeidsmiljø og helse (SHA) i prosjektene. Målet er ingen personskader og ingen skade på tredjeperson i utbygging og drift. Nye Veier skal bidra til at HMS-standarden i bransjen heves. Vi jobber kontinuerlig med utvikling for å nå målet om en sikker og trygg bransje.

Som en del av risikostyringen i selskapet har vi systemer for registrering og oppfølging av uønskede hendelser. Tiltak blir identifisert og iverksatt basert på registreringer av hendelser. Rapporteringen inkluderer antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H1), antall arbeidsrelaterte personskader uten fravær (medisinsk behandling og redusert arbeidsevne) per million arbeidede timer (H2). Det rapporteres også på frekvensen av alle rapporterte skader, nestenulykker, farlige forhold og handlinger per million arbeidede timer (H5).

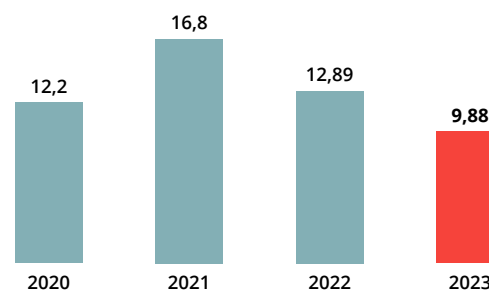
Rapporteringsfrekvensen (H5) brukes som en indikator på en åpen rapporteringskultur der en høy verdi er ønskelig. Tallene inkluderer arbeid som er utført i og i nærhet til anleggene og inkluderer totalentreprenører og underentreprenører. Prosjekteringsarbeid er ikke inkludert. For våre ansatte er det kun utført et lite antall timer arbeid på anleggsplassen. Det er ikke rapportert alvorlige skader for våre ansatte. Basis for klassifisering av skader og hvem som er omfattet av rapporteringen er henholdsvis OSHA 1904.7 og ISO 45001.

I løpet av 2023 var det rapportert 10 skader som medførte fravær. 16 skader uten fravær i løpet av året. Det har vært utført undersøkelser/granskning etter disse hendelsene, og også hendelse/tilløp som kunne ha medført slikt utfall.

Fraværshfrekvens (H1)



Personskadefrekvens (H2)



Entreprenørene rapporterer på H2-indikator, for å sikre at personskader som ikke medfører fravær blir rapportert. Det er for mange hendelser i prosjektene. Det er imidlertid positivt å registrere god rapportering og åpen rapporteringskultur (H5-verdi). Hendelser og nestenulykker hvor det kunne vært fare for liv og helse, følges opp med at totalentreprenør gjennomfører undersøkelse/granskning. Målet er å finne frem til forebyggende tiltak for å forhindre at noe liknende skal skje igjen.

Etikk og samfunnsansvar

Vi har prosedyrer og krav til etikk og samfunnsansvar internt og overfor selskapets leverandører. Vi har opprettet en compliancerolle med ansvar for vårt antikorrupsjonsprogram som favner risikovurderingsprosesser, opplæring, varsling, dokumentasjon, vurdering av interessekonflikter og rådgiving. Nye Veier har en fungerende varslingskanal og prosedyre for varsling er en del av selskapets styrende dokumenter. Vi skal ha en åpen yringskultur og ansatte, leverandører og samfunnet rundt oss skal oppleve det som trygt å si ifra om kritikkverdige forhold.

Risikostyring og internkontroll

Risikostyringen skal bidra til å optimalisere vår verdiskaping og vekst. Det er et mål at risikovurderinger skal fange opp et helhetlig bilde av risiko knyttet både til endringer i eksterne rammer, og til intern drift og utvikling av virksomheten.

Vi gjennomfører en risikovurdering av virksomheten hvert kvartal, og en halvårlig samlet risikovurdering i ledelsen. Denne tar for seg Nye Veiers totale risikobilde sett fra et forretningsperspektiv. Hensikten er å kartlegge risiko som har betydning for strategien, måloppnåelse, finansene, driften og Nye Veiers omdømme. Vi følger systematisk opp de overordnede risikoer. Operative risikoer fra prosjektene rapporteres og håndteres gjennom fastsatte regler for rapportering og eskalering til ledelse og styret i selskapet.

Revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale avtaleparter. Disse aktivitetene settes opp i et årlig revisjons-

program og resultatet av revisjonene rapporteres til styret. Revisjonsplanene for selskapet besluttes av styret ut fra risikovurderingene i selskapet.

Det gjennomføres årlig en modenhetsvurdering av virksomhetens internkontrollsystem som blir fulgt opp med tiltak for å øke internkontrollens modenhet. Resultat av modenhetsvurdering og tiltak blir rapportert til revisjonsutvalget og styret.

Seriøsitet

Vi gjennomfører grundige vurderinger i forbindelse med prekvalifisering av entreprenører. Dette sikrer at vi velger seriøse og solide samarbeidspartnere som kan løse oppdraget innenfor kravene til mennesker, økonomi og miljø. Kravene omfatter blant annet arbeiderrettigheter, antikorrupsjon, ryddige lønns- og arbeidsforhold, krav til 50 prosent faglærte og syv prosent lærlinger.

Det er krav om maksimalt to ledd med kontraktsmedhjelpere under totalentreprenør. Dette kravet bidrar til å motvirke økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Vi har samarbeidsavtaler med flere aktører for å lykkes i dette arbeidet, slik som for eksempel Skatteetaten og Landsorganisasjonen (LO). Siden 2017 har vi hatt LO-koordinatorer i totalentreprenørprosjektene våre. Det første prosjektet med LO-koordinator var utbygging av nye E18 Tvedestrand–Arendal som åpnet i 2019.

Prosjektene rapporterer andel faglærte med fagbrev og lærlinger månedlig. Andelen skal beregnes ut fra arbeidede timer innenfor bygg- og anleggsfagene.

MÅL FOR SERIØSITETSKRAV:

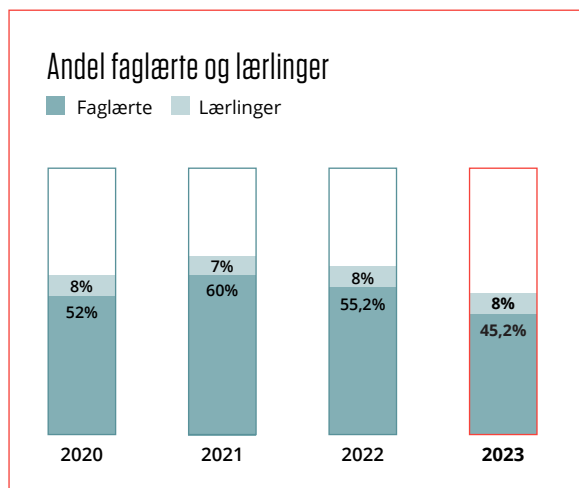
50 prosent andel faglærte med fagbrev. Syv prosent andel lærlinger

RESULTAT:

45,2 prosent faglærte med fagbrev.

KOMMENTAR TIL RESULTAT:

Krav til andel faglærte gjelder i hele prosjektperioden. Resultatet vil når vi ser på ett år av gangen kunne gå under kravet på 50 prosent slik det er for 2023. Det betyr ikke at ikke prosjektene når kravene som er satt for hele prosjektperioden.



Nye Veier er medlem av arbeidsgiverforeningen Spekter og har tariffavtale med SAN (Sammenlutningen av akademikerorganisasjoner i Spekter). Lønnspolitikken skal stimulere medarbeidere til god arbeidsinnsats, engasjement, utvikling og til gode arbeidsforhold, slik at selskapets samlede resultat forbedres. Vi har lokale forhandlinger som ramme for lønnsoppgjøret, lønnsamtaler og individuell lønnsfastsettelse.

Vi er kjent med lovverket rundt universell utforming og har innarbeidet dette i interne retningslinjer og ved anskaffelser. Nye Veier er en IA-bedrift.

MÅL FOR ANTI-KORRUPSJON:

Nye Veiers mål er ingen korrupsjonshendelser.

RESULTAT:

Ingen bekreftede korrupsjonshendelser.

Inkluderende organisasjon

Siden 2021 har vi hatt et program for å utvikle mangfoldet i selskapet. I 2022 startet Nye Veier et arbeid med å bli sertifisert etter ordningen «Likestilt arbeidsliv». Vi oppnådde denne sertifiseringen i 2023.

Informasjonssikkerhet

Nye Veier er eksponert for angrep mot selskapets IT og OT systemer og forsøk på økonomisk kriminalitet. Våre krav til informasjonssikkerhet og forebyggende sikkerhetstiltak er basert på risikovurderinger. Arbeidet med informasjonssikkerhet er forankret i ISO/IEC 27001:2013, og skal oppfylle relevante krav i Sikkerhetsloven:2019 og Personopplysningsloven:2018. Det gjennomføres kampanjer, øvelser og tester i selskapet for å øke de ansattes kompetanse om datasikkerhet.



I 2023 oppnådde Nye Veier sertifiseringen «Likestilt arbeidsliv».

FNs bærekraftsmål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur

Sentrale tema for vårt arbeid under dette bærekraftsmålet er innovasjon, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, effektiv ressursbruk og trafiksikkerhet.

Innovasjon – Grønn plattform

«Grønn plattform» er en satsing og støtteordning til forsknings- og innovasjonsdrevet grønn omstilling i næringslivet. Regjeringen øremerker inntil 750 millioner kroner til denne typen tre-årige samarbeidsprosjekter. Vi har, sammen med 16 partnere, fått støtte for å utvikle mer bærekraftige verdikjeder og materialer med mindre klima- og miljøfotavtrykk til veibygging. Målet er å teste innovative løsninger som kan tas i bruk av bransjen. Prosjektet startet formelt opp i 2023 og har et totalbudsjett på 123 millioner kroner.

Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektiv ressursbruk

Vi starter tidlig med problemanalyser av prosjekter og strekninger i vår portefølje. Kost og nytteverdier inngår som en del av beslutningsgrunnlaget, jfr. Utredningsinstruksens pkt. 2.2.

Nytteverdiene og kostnadene som er tallfestet i kroner inkluderer for eksempel reduserte reisekostnader, økt trafiksikkerhet, investeringer i veibygging, drift og vedlikehold, klimagassutslipp, støy og omdisponering av jordbruksarealer. I tillegg kommer nytteverdier og kostnader som ikke er tallfestet i kroner for eksempel samfunnssikkerhet, arealbeslag og ikke-prissatte miljøtema som naturmangfold, landskap, friluftsliv, naturressurser og kulturarv.

Vi har utviklet og tatt i bruk en metodikk for ikke-prissatte miljøtema i forbindelse med utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser. Vi vurderer også virkninger på arealbeslag, fordelt på beslag av natur, jordbruk, andre arealer og særlig viktige naturområder. I 2023 videreutviklet vi metoden for porteføljeprioritering og inkluderer ikke-prissatte tema. Metoden for ikke-prissatte tema er benyttet i leveransen på prioriteringsoppdraget til NTP.

Trafiksikkerhet

Vi deler Samferdselsdepartementets nullvisjon og skal bidra til å nå nasjonale mål for trafiksikkerhet. Vi skal ivareta trafiksikkerheten i planlegging, bygging og drift og jobbe aktivt for å redusere ulykker og farlige situasjoner. Ulike trafikantgrupper skal møte en sikker vei med god fremkommelighet. Vi skal være en tydelig byggherre, og arbeide proaktivt og systematisk med å redusere risiko, tilpasse prosjektets utfordringer og faser.

Selskapet har en nullvisjon hvor ett av tre punkter er ingen drepte og hardt skadde i trafikken. For prosjekter i utbygging er målet begrenset til områder med arbeid på eller nær vei med tilhørende arbeidsvarslingsplan.

Trafiksikkerhet i plan, utbygging og drift er en del av vårt styringssystem. Det er viktig å få rask læring fra hendelser. Derfor har vi hatt krav til intern gjennomgang av ulykker for strekninger i drift med personskaide eller hendelser med stort potensielt for en alvorlig ulykke. I 2023 ble dette kravet videreført også til utbyggingsprosjekter.

For strekninger i drift har det vært viktig å få kunnskap om hvilke hendelser som skjer på veinettet, også de hendelsene som ikke fører til en ulykke. Avdelingen for drift og vedlikehold i Nye Veier rapporterer årlig internt på hendelser og ulykker. Når nye strekninger åpnes blir trafikken flyttet over på

ny trafiksikker vei og antall ulykker blir betydelig redusert. Vi registrerer dessuten en positiv trend for ulykker på avlastet vei.

MÅL:

- Ingen drepte og hardt skadde i byggefasen innenfor et arbeidsvarslingsområde i tråd med selskapets nullvisjon.
- Redusere antall trafikkuulykker i driftsfasen i tråd med nullvisjon i NTP og nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet.

RESULTAT 2023:

- Offisielle ulykkestall for 2023 blir tilgjengelig gjort sommeren 2024. Rapporteringen er derfor basert på foreløpige tall.
- For alle strekninger i byggefasen og innenfor arbeidsvarslingsområde er det registrert en dødsulykke i 2023.
- For alle strekninger i drift er det registrert to MC-ulykker med antatt skadegrad hardt skadd.



Arbeider på E39 Hårikstad bru i Agder.

Brua er en del av utbyggingen av ny E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest som etter planen blir ferdigstilt i 2025.

FNs bærekraftsmål 13: Stoppe klimaendringene

Vi skal ta en lederrolle innenfor miljø og klima i samferdselssektoren. I tillegg til å følge opp klima- og miljøambisjonene i NTP, har vi vedtatt egne mål.

Vi har høye ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp fra både utbygging og drift. Vi skal pilotere og teste nye materialer og løsninger med lavere fotavtrykk. Slik kan vi bidra til at Norge gjennomfører nødvendig infrastrukturbygging og samtidig bidrar til å oppnå FNs bærekraftsmål.

Vi jobber systematisk med å redusere klimagassutslipp, påvirkningen på areal og naturmangfold, friluftsliv, jordvern og lokal forurensning. Nye Veiers klima- og miljøstrategier fra 2021 er grunnlaget for arbeidet. I 2023 har vi arbeidet systematisk for å ta i bruk virkemidler for å realisere målene.

Klimastrategi

Vårt mål er å redusere klimagassutslippene med 50 prosent fra bygging, og 75 prosent fra drift innen 2030, sammenlignet med basisåret 2005. Vi stiller klimakrav i kontrakter og bruker klimabudsjetter og klimagassregnskap i planlegging, bygging og drift.

Vi skal bli en enda tydeligere utfordrer og endringsagent også på klimafeltet. I 2023 har vi fulgt opp de strategiske ambisjonene på klimafeltet med flere innovasjonsprosjekter. Vi har drevet to større pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser med støtte fra Samferdselsdepartementet. Vi har levert fire rapporter under vårt kunnskapsprogram om samme tema. Kunnskapsprogrammet ledes av Nye Veier, og gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen og Bane NOR. Dette programmet, som startet opp i 2022, er videreført i 2023, og nye analyser ventes ferdigstilt våren 2024.

I 2024 vil vi gjøre en vurdering av egne klimamål opp mot ordningen Science Based Targets Initiative, ofte referert til som Vitenskapsbaserte klimamål på norsk, og arbeide for at selskapets klimagassregnskap følger GHG-protokollen. Denne protokollen er en frivillig internasjonal standard for klimagassregnskap.

Miljøstrategi

Nye Veier har tre miljømål:

- **AREAL OG NATURMANGFOLD:** Vi skal redusere den negative påvirkningen på verdifulle arealer og naturmangfold i våre prosjekter.
- **SIRKULÆRØKONOMI:** Vi skal øke gjenbruk i den totale prosjektporteføljen.
- **FORURENSNING:** Vi skal sikre etterlevelse av krav knyttet til forurensning, redusere negative konsekvenser og bidra til standardisering av praksis og krav.

Vi skal oppnå målene gjennom å redusere negativ påvirkning, sikre etterlevelse, og å være en pådriver for utvikling i bransjen. I 2023 har vi fulgt opp miljøstrategien på flere måter:

1. AREAL OG NATURMANGFOLD

- Videreutviklet metodikk både for intern bruk og felles for samferdselssektoren gjennom NTP-arbeidet.
- Videreutviklet arbeidet med arealregnskap. Som en del av NTP-arbeidet har vi etablert en felles metode for samferdsel i utredningsoppdraget. Indikator for naturmangfold er videreutviklet i samarbeid med de andre transportvirksomhetene. Vi har benyttet metoden i forbindelse med NTP-leveransen, med beregninger, synliggjøring av arealbeslag, og i omtale og vurdering av de enkelte strekningene og porteføljen. Arealregnskap og tilhørende indikatorer gir ny innsikt i

Figur 1 Status for sertifisering på bærekraft per desember 2023

	Prosjekt	Strategi	Design	Konstruksjon	Oppnådd score
Ferdigstilt	E18 Rugtvedt–Dørdal			✓	Excellent
	E6 Arnkvern–Moelv			✓	Excellent
	E39 Mandal Ø–Mandal by				
Utbygging	E18 Rugtvedt–Langangen				
	E6 Kvithammar–Åsen				
	E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest				
	E6 Kvænangsfjellet		✓		Excellent
	E6 Storhove–Øyer				
Planfase	E39 Mandal–Lyngdal øst		✓		Excellent
	E6 Roterud–Storhove				
	E6 Ulsberg–Vindåsliene		✓		Excellent
	E18 Ytre ring				
	E39 Lyngdal–Kvinesdal				
	E6 Gyllan–Kvål				
	E18 Kragerø–Bamble				
	E16 Kløfta–Kongsvinger		✓		Excellent
	E6 Moelv–Roterud				

Oppsummering:

17 prosjekter
med pågående sertifisering

6 prosjekter
med ferdigstilt sertifisering
og oppnådd score excellent

2 prosjekter
er sertifisert av total-
entreprenør, 15 som del av
kontrakten med Nye Veier

hvordan infrastrukturprosjekter påvirker ulike typer arealer.

- Etablert en KPI på virksomhetsnivå som måler arealeffektiviteten totalt for porteføljen. Prosjekter fra forslag til reguleringsplan til ferdigstilte prosjekter er inkludert. Grunnlaget hentes fra arealregnskapet, og enheten er antall dekar jordbruk (fulldyrka, overflatedyrka og innmarksbeite) og natur (skog, myr og vann) per kilometer hovedvei.
- Utarbeidet en systematikk for hvordan tiltakshierarkiet bedre kan synliggjøres gjennom alle prosjektfaser basert på arbeid påbegynt i NTP-utredningsoppdraget.
- Tatt i bruk metodikk for overordnet vurdering av ikke-prissatte virkninger i samfunnsøkonomiske analyser, som ble påbegynt i 2022. Beregnet konsekvens for ikke-prissatte virkninger er inkludert i Nye Veiers porteføljeprioriteringer. Metodikken er benyttet i prioriteringsoppdraget i NTP.
- Gitt innspill til Regjeringens arbeid med Naturavtalen, og pekt på nødvendige virkemidler for å

oppnå denne. Vi har også deltatt i utviklingsprosjekter som Naturpositiv ledelse, Før- og etterundersøkelser av naturmangfold og Naturnøytral vei.

2. GJENBRUK OG SIRKULARITET

- Gjennomført et internt prosjekt med vurdering av potensiale for gjenbruk av eksisterende veiinfrastruktur, med vurderinger av blant annet tekniske og arealmessige konsekvenser.
- En økende del av Nye Veiers portefølje er prosjekter for utbedringer av dagens vei. Utbedrings- og gjenbruksalternativ er utredet og vil bli vurdert i fremtidige prosjekter.

3. ETTERLEVELSE AV KRAV OG Å REDUSERE FORURENSNING

- Videreført arbeidet med å rapportere miljøhendelser fra prosjektene. KPI-er for miljøhendelser er revidert.
- Arbeidet med mer helhetlig og systematisk rapportering er påbegynt innen flere miljøtema.

Sertifisering på miljø og bærekraft

For å sikre høy kvalitet på arbeidet med bærekraft, skal prosjektene sertifisere etter ordningen BREEAM Infrastructure. Vi innførte krav om bærekraftsertifisering i selskapets prosjekter allerede i 2019. Alle nye prosjekter over 500 millioner skal sertifiseres, og prosjekter under 500 millioner skal vurderes med tanke på sertifisering. En oppsummering av arbeidet med sertifisering vises i tabellen under. Vi har nå pågående eller ferdigstilt sertifisering i 17 av våre prosjekter, hvorav 6 prosjekter har en ferdigstilt interim eller avsluttende sertifisering. Alle disse har oppnådd «excellent» score. Sertifiseringen gjennomføres etter krav fra Nye Veier i 15 prosjekter. To prosjekter sertifiseres etter totalentreprenørens initiativ. Se egen tabell

For å bidra til systematisk miljøarbeid i egen organisasjon har vi sertifisert virksomheten som Miljøfyrtårn. Vi fører klimagassregnskap for egen virksomhet og for bygging og drift av våre prosjekter.

Klimarisiko

Klimaendringer og omstillinger i samfunnet fører til at det oppstår ny risiko og nye muligheter. Temperatur, nedbør og vind vil endre seg i fremtiden. Infrastrukturen må bygges på en måte som tar høyde for fremtidens klima. Vi har utviklet et verktøy for å vurdere risiko for flom, skred og andre risikofaktorer, og hvordan risikoen for slike hendelser vil endre seg i fremtidens klima.

Klimarisiko kan for eksempel handle om hvordan rammebetingelser og økonomi endres når samfunnet iverksetter klimatiltak. Dette kalles ofte for overgangsrisiko. I 2022 fullførte vi et prosjekt om klimarisiko i samarbeid med Miljøstiftelsen Zero. Sammen med norsk anleggsbransje gjennomførte vi en overordnet analyse av økonomisk klimarisiko. Det ble utarbeidet en rapport som vi har bygget videre på i vårt arbeid med klimarisikovurderinger.

Eksempler på overgangsrisiko:

- Økende CO₂-prising i samfunnet kan bidra til økte kostnader dersom man fremdeles lener seg på fossile løsninger i anleggsvirksomhet.
- Det kan komme nye krav og reguleringer som kan ha økonomiske konsekvenser for selskapet.

- Staten utreder forbud mot bygging på myr, og en hjemmel for kommuner til å stille krav om fossilfrie eller utslippsfrie anleggsplasser i forbindelse med planarbeid. Slike endringer kan få økonomiske konsekvenser for selskapet. For å unngå negative konsekvenser må selskapet omstille seg til å arbeide i tråd med eventuelle nye rammebetingelser på en effektiv måte.

Naturrisiko

Naturen er i endring blant annet på grunn av menneskelig påvirkning. Ny politikk får betydning for hvilke prosjekter som skal gjennomføres og forventninger til tiltak for å redusere negative konsekvenser. Dette gir både risiko og muligheter for mennesker og bedrifter. I 2023 deltok vi i et prosjekt ledet av Sabima og PwC. Resultatet av prosjektet dokumenteres i rapporten «Naturpositiv ledelse».

Vi planlegger ytterligere analyser av naturrisiko i 2024. På tilsvarende måte som på klimafeltet, kan man også på naturfeltet vurdere overgangsrisiko. På naturfeltet kan overgangsrisiko for eksempel være strengere krav til naturhensyn i forbindelse med planarbeid, eller forbud mot bygging på myr.

Arealbeslag og naturmangfold

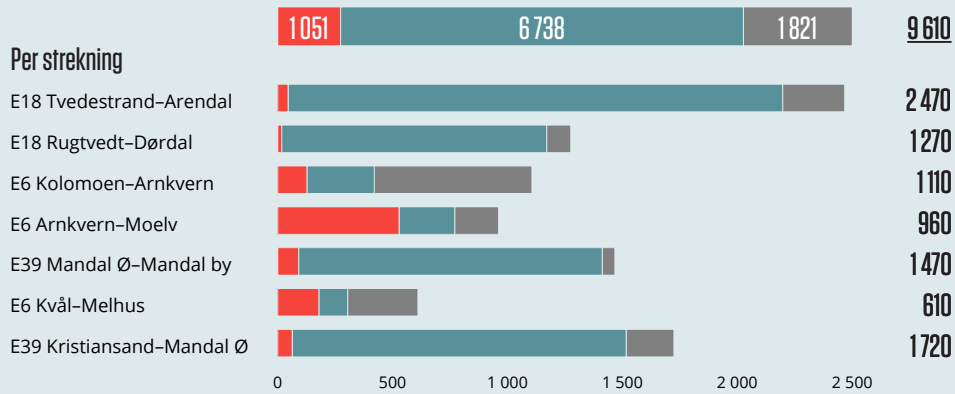
En viktig del av arbeidet med naturrisiko er å sikre enda bedre kartlegging av selskapets fotavtrykk på natur og miljø. Vi har etablert og skal videreutvikle et helhetlig arealregnskap for hele Nye Veiers portefølje. Arealregnskapet viser hvor store arealer og hvilke typer arealer som er påvirket av infrastruktur som allerede er bygget. Arealregnskapet viser hvilke arealpåvirkninger som ligger i prosjekter under planlegging og bygging. Se figur 1 for en overordnet oversikt over arealregnskapet.

I 2023 etablerte vi en ny KPI på virksomhetsnivå for å måle påvirkningen på areal. KPI-en er totalt for Nye Veiers portefølje og beregnes ut fra arealregnskapet; arealbeslag av natur og jordbruk per km hovedvei (dekar/km). KPI-en måler på en forenklet måte beslaget av verdifulle arealer, i denne sammenhengen ikke-utbygde arealer. Den er relativ og sier noe om arealeffektiviteten. Tallene

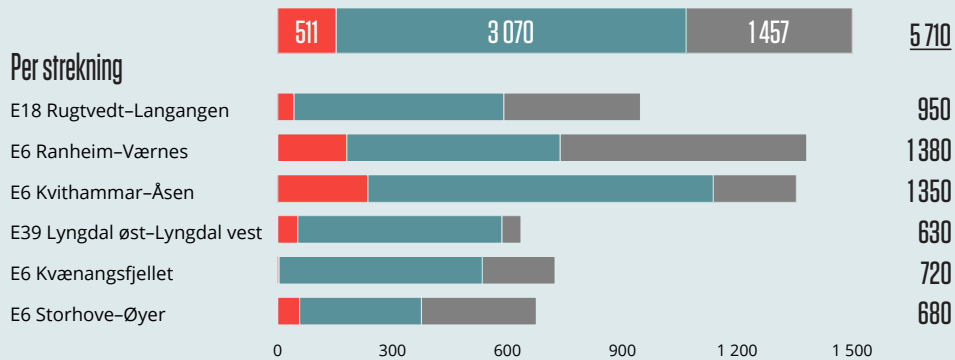
Figur 2 Overordnet oversikt over arealpåvirkning

- Jordbruk (sum fulldyrka + overflatedyrka + innmarksbeite) [dekar]
- Natur (sum skog + myr + vann) [dekar]
- Annet (sum åpen fastmark + bebyggelse + samferdsel) [dekar]

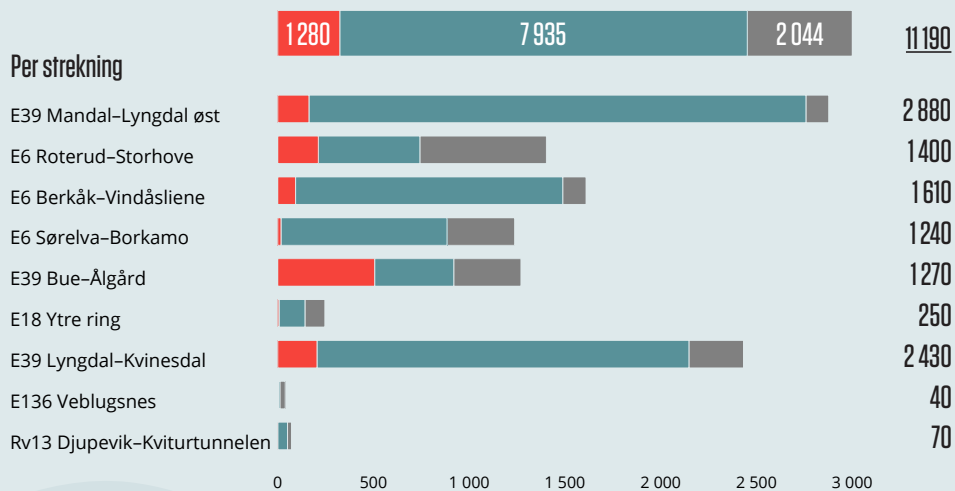
Sum prosjekter åpnet og i drift (dekar)



Sum prosjekter under utbygging (dekar)



Sum prosjekter med vedtatt reguleringsplan (dekar)



blir fortløpende oppdatert i selskapets kvartalsrapporter.

MÅL:

50 dekar (natur + jordbruk) per km hovedvei

RESULTAT PER DES. 2023:

60 dekar/km

I tillegg til arealregnskapet som måler planlagt og gjennomført arealbeslag, er det nødvendig i større grad også å måle arealer av natur og jordbruk som restaureres og kompenseres. Vi arbeider dessuten med å utvikle systematikk for å få bedre oversikt over vurderinger som gjøres gjennom tiltakshierarkiet.

Lokal forurensning

Nye Veiers aktiviteter kan medføre utslipp til vassdrag, luft eller grunn og bidra til lokal forurensning. Vi stiller krav om å minimere disse påvirkningene, og følger opp at entreprenørene oppfyller kravene. Prosjektene rapporterer hver måned på tall om miljøulykker, blant annet antall miljøskader per million arbeidede timer (M1), uønskede miljøhendelser (M2) og rapporteringsfrekvens / mindre miljøhendelser/observasjoner per million arbeidede timer (M3). KPI og måltall for M2 og M3 ble revidert i 2023. Se tabell 1 for frekvens og antall miljøhendelser de siste årene.

Vi registrerte én alvorlig miljøhendelse i 2023. Hendelsen er registrering av manglende/forsinket

rapportering i forbindelse med utslippstillatelse. Hendelsen innebærer altså ikke en faktisk skade på miljøet.

Vi har krav til sorteringsgrad for avfall i utbyggingsprosjekter. Som del av utviklingsarbeidet innen miljø er det viktig å få bedre og mer systematisert og samlet oversikt over påvirkning på ulike tema, deriblant avfall. Avfallsmengder fra utbyggingsprosjekter blir derfor rapportert i årsrapporten.

Samlet sorteringsgrad er 88,7 prosent og total avfallsmengde i 2023 er 5120 tonn. Dette inkluderer seks prosjekt: E18 Rugtvedt–Langangen, E6 Ranheim–Værnes, E6 Kvithammar–Åsen, E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest, E6 Kvænangsfjellet og E6 Storhove–Øyer.

MÅL:

Klimagassutslippene ved bygging av infrastruktur skal reduseres med 50 prosent innen 2030. Klimagassutslippene fra drift og vedlikehold skal reduseres med 75 prosent innen 2030.

RESULTAT 2023:

Prosjektene er i forskjellige faser av gjennomføring. Målet er at prosjekter som avsluttes i 2030 skal oppnå 50 prosent utslippsreduksjon. Måloppnåelse skal fases inn frem mot 2030.

For prosjekter som er avsluttet i løpet av de 24 siste månedene er det oppnådd en utslippsreduksjon på 18 prosent sammenlignet med referanseberegningene. Tallene blir løpende oppdatert i forbindelse med selskapets kvartalsrapporter.

Tabell 1 Frekvens og antall miljøhendelser de siste årene

	Måltall	2023	2022	2021	2020
Miljøskader M1, frekvens (per millioner arbeidstimer)	0	0,4	0,76	0	1,13
Miljøskader M1, antall	0	1	3	0	3
Uønskede miljøhendelser M2, frekvens (per millioner arbeidstimer)	<35	19	45	38	43
Rapporteringsfrekvens M3, frekvens (per millioner arbeidstimer)	>400	480	533	475	389

Tabell 2 Klimagassutslipp i tonn CO₂

	2023	2022	2021	2020
Scope 1	36	41	38	47
Scope 2	92	88	119	95
Scope 3	221 057	245 116	215 129	203 788

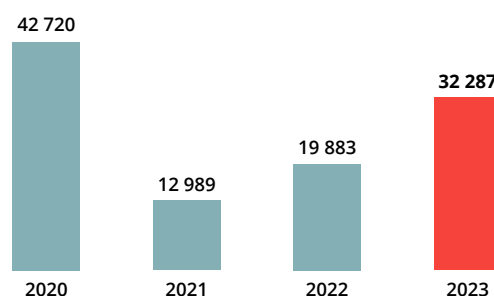
Vi fører klimagassregnskap for Scope 1, 2 og 3. I tabell 2 vises både direkte og indirekte utslipp fra vår egen drift, pågående anleggsprosjekter og drift og vedlikehold. Utslippene er noe redusert i 2023, sammenlignet med 2022. Det er krevende å peke på enkeltgrunner til dette, da anleggsprosjekter løper over flere år, og klimagassutslippene fordeles seg ujevnt over disse årene. Antall prosjekter i byggefase vil også være en viktig variabel for årlige utslipp.

Utslipp forbundet med drift av egen organisasjon hentes fra rapporteringen som gjøres i forbindelse med selskapets Miljøfyrtårnsertifisering. Utslipp fra anleggsmaskiner, materialer til bygging og andre innsatsfaktorer i forbindelse med bygging og drift av veistrekningene, rapporteres fra entreprenørene.

Utslipp fra arealendring er basert på vårt arealregnskap. For enkelte utslippskategorier er årlig rapportering krevende. Enkelte av tallene er derfor basert på en blanding av regnskap og prognoser. Dette gjelder utslipp fra materialbruk og arealendring. For en detaljert oversikt over hvilke innsatsfaktorer som er med i utslippsbudsjetter og utslippsregnskap, og standard utslippsfaktorer som benyttes med mindre leverandører dokumenterer andre faktorer, se vårt [beregningsverktøy for klimagassutslipp for anleggsprosjekter](#).

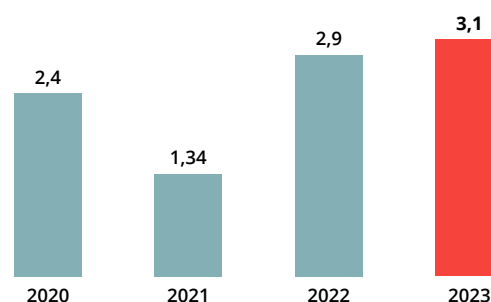
Tabell 2 dekker både direkte og indirekte utslipp fra Nye Veiers portefølje. Det er også av interesse å vite hva utslippene forbundet med forbrenning av diesel er spesifikt, da disse utslippene er mest direkte relevant for norsk transportsektor. Disse utslippene er oppsummert i figur 3.

Figur 3 Direkte klimagassutslipp, forbrenning av drivstoff på anlegg og i drift, tonn CO₂



I rapporteringen for 2022 testet Nye Veier for første gang ut en indikator for klimaintensitet. I årene fremover vil vi på denne måten kunne få en indikasjon på om vi forbedrer vårt eget klimafotavtrykk fra egne kontorer og egen reisevirksomhet. Klimaintensitet for drift av egne kontorer regnes ut som tonn CO₂ per årsverk.

Figur 4 Direkte klimagassutslipp per årsverk, klimaintensitet, drift av egen organisasjon, tonn CO₂



Slik utvikler selskapet strekninger og prosjekter

Vi vurderer hele tiden hvilke planprosjekter som skal starte. Dette ser vi i sammenheng med hva som er en realistisk tidshorisont for byggestart.

Våre prosjekter er i ulike faser fra arbeid med problemanalyser og til prosjekter der forslag til reguleringsplaner er klare for å bli behandlet i de aktuelle kommunene.

Vårt arbeid med streknings- og løsningsutvikling er basert på omfattende problemanalyser. Vi legger stor vekt på muligheter for gjenbruk av eksisterende veikapital og prioritering av tiltak basert på samfunnsøkonomiske analyser. Dette skal sikre at vi gjennomfører de riktige tiltakene med riktig kostnadsramme til rett tid. Vi etablerer tidlig kontakt med berørte kommuner, fylkeskommuner, statsforvalter, innbyggere, berørte grunneiere og andre aktører. Dette er viktig for å opparbeide et godt kunnskapsgrunnlag og avklare forventinger til hva prosjektet skal løse.

Ett døgn før den første vinterstormen setter inn, ble denne tunnelen åpnet



FOTO: DYC: Lisbeth Kåberg står foran i baren da borten inn gikk opp fredag. Hun kom fra Tromsø og var på vei til Alta. Foto: Ole Sjøvang

Faksimile fra Nordlys
16/12-23.

Kvængstunnelen,
Troms

Hvordan ta hensyn til klima og miljø i veiplanlegging?

Hvordan veianlegget påvirker natur og miljø står sentralt når vi planlegger ny vei. Vi arbeider for å redusere den negative påvirkningen på verdifulle arealer og naturmangfold i våre prosjekter. Å bygge vei krever areal. Vi vurderer derfor alltid mulighetene for mer gjenbruk av eksisterende vei.

I våre strekningsanalyser og prosjekter har vi sett at det er både fordeler og ulemper med gjenbruk. Noen fordeler er at det er mulig å redusere arealforbruk, klimagassutslipp, få bedre massehåndtering og mindre omfang av endringer i landskap og terreng. Gjenbruk av eksisterende vei kan imidlertid skape mer ulemper for de som bor langs dagens vei. Man kan også risikere å ta mer verdifullt areal dersom dette ligger inntil eksisterende vei ved utvidelsen.

Eksempler på hvor vi vurderer mer gjenbruk av eksisterende vei er E18 Kragerø–Bamble, E6 fra Moelv–Roterud, E39 Lyngdal vest–Kvinesdal og E6 Åsen–Steinkjer.

Medvirkning

De gode løsningene finnes og skapes ofte gjennom prosessen når kommuner, offentlige etater, organisasjoner og innbyggere deltar i og kommer med forslag, ideer og innspill. Vi samarbeider med kommunene om ulike tiltak for medvirkning, har informasjonsmøter, åpne kontordager og egne opplegg for barn og unge. Siden 2018 har vi benyttet digitale portaler for innspill i alle store planprosjekter. Våre erfaringer så langt er at bruk av digitale portaler senker terskelen for å komme med innspill. Det effektiviserer også arbeidet i etterkant med å systematisere og bearbeide innspillene.



Nye Veier avholder mange informasjonsmøter. Dette er fra et informasjonsmøte i forbindelse med planlegging av ny E18.

Drift og vedlikehold

Vi har ansvaret for drift og vedlikehold av de veiene vi har satt på trafikk.

Drift og vedlikehold av selskapets veier skjer gjennom driftskontrakten selskapet har inngått med Risa AS. Unntaket er strekningen E6 Kvål–Melhus og E6 Kvængstunnelen som midlertidig driftes av Statens vegvesen på vegne av Nye Veier.

Driftskontrakten dekker drift av selskapets elektro- og automasjon anlegg. Driftskontrakten løper til september 2025, og vi planlegger for ny konkurranse om fortsatt drift og vedlikehold av veiene våre.

Våre veier er nye og det vil de første årene være lite behov for vedlikehold utover veimerking som følge av slitasje fra kjøretøy og brøyting. Vi har kontrollert og utført sikringsarbeider av fjellskjæringer på E18-strekningene Tvedestrand–Arendal og Rugtvedt–Dørdal. Det er utført hoved inspeksjon av konstruksjoner som etter regelverket skal utføres hvert 5 år, eller i henhold til plan angitt i risiko- og sårbarhetsanalysen.

På strekningen E6 Kolomoen–Moelv skapte vårflommen utfordringer. Kraftig regn og snøsmelting førte til skader på sideveisanlegg som fordrøyningsbasseng, viltgjerder og elektriske skap. Skadene er utbedret og både vi og entreprenørene må lære av hendelsen slik at det ikke skjer igjen. Vegetasjonsskjøtsel ble gjennomført på høsten for å sikre pollinering og levedyktige bestander av pollinerende insekter.

Vi har anskaffet et drifts- og vedlikeholdssystem. Dette systemet berikes gjennom at vi legger inn alle objekt for eksempel skilt, skjæringer, konstruksjoner og utstyr i tunneler, som selskapet skal drifte og vedlikeholde. Inspeksjon- og vedlikeholdsplaner kobles til aktuelle objekt slik at vi i fremtiden får varsel når det enkelte objekt skal kontrolleres. Ved kontroll knyttes eventuelle avvik til objektet. Det etableres også digital samhandling via integrasjoner med databaser som for eksempel BRUTUS (nasjonal brudatabase) og NVDB (nasjonal vegdatabank), samt mot fagsystemer entreprenører benytter for å utføre og dokumentere sine oppgaver. Vi er kommet lengst i forbindelse med etablering, konfigurasjon og innleggelse av informasjon i et drifts- og vedlikeholdssystem og selskapet «tråkker» dermed opp de «digitale løypene» for effektiv samhandling for andre veieiere.



Markering av gjennomslaget i E6 Forbordstunnelen.

Tunnelen inngår i utbyggingen av ny E6 Kvithammer–Åsen i Trøndelag som forventes ferdigstilt i 2027.

Mål og nøkkeltall

Vi skal bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre hovedveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og styrke og utvide bo- og arbeidsmarkeder. Vi skal prioritere etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres foran strekninger med negativ eller lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Styret i Nye Veier gjør denne prioriteringen. Dette er kjernen i selskapets styringsmodell og sikrer at vi oppnår mest mulig samfunnsøkonomiske lønnsom utbygging.

Vi har utviklet en metode for prioritering av strekningene i porteføljen. Det er særlig samfunnsøkonomiske lønnsomhet, trafikk- og samfunnsikkerhet, og hensyn til helhetlig utbygging som blir vurdert. De siste årene har vi arbeidet mye med utvikling av indikatorer og måleparametere for klima – og miljøfaktorer. Dette er en integrert del av virksomhetsstyringen og et grunnlag for prioriteringer.

Årsrapporten omtaler mål, indikatorer og nøkkeltall, som er under kontinuerlig oppfølging. Dette kan være effekt- og resultatmål for våre leveranser, men også mål og indikatorer for utvikling av organisasjonen og bransjen. Vi lager budsjetter og regnskap for utslipp av klimagasser for alle prosjekter.

Porteføljestatus

Nye Veier har åpnet 128 kilometer med trafikk-sikker riksvei siden oppstarten i 2016.

Drifts- og vedlikeholdsansvar for ferdige strekninger

Vi har driftsansvaret for disse strekningene i vår portefølje og som er åpnet:

- E18 fra Tvedestrand til Arendal i Agder som åpnet juli 2019
- E18 fra Rugtvedt til Dørdal i Vestfold og Telemark som åpnet desember 2019
- E6 mellom Kolomoen og Moelv i Innlandet delåpninger og hele strekningen åpnet desember 2020
- E39 Mandal–Mandal åpnet i 2021
- E39 fra Kristiansand til Mandal i Agder som åpnet desember 2022
- E6 fra Kvål til Melhus som åpnet som åpnet juli 2022. Strekningen driftes midlertidig av Statens vegvesen
- E6 Kvæangsfjell-tunnelen som åpnet desember 2023. Strekningen driftes midlertidig av Statens vegvesen

Administrasjonskostnader

Administrasjonskostnader for 2023 var på 2,9 prosent av totale inntekter.

Tunnelbefaring
på prosjektet
E18 Rugtvedt–Langangen
i Telemark.

Prosjektet består av flere
store konstruksjoner,
bruer og tunneler.
Forventet ferdigstillelse
2026.



Styrende dokumenter

Følgende policy, prosedyrer og krav/retningslinjer gjelder for ansatte i Nye Veier. Etske krav til medarbeidere inkluderer styret og innleide medarbeidere.

- Policy for virksomheten
- Etske krav til medarbeidere i Nye Veier
- Vurdering av habilitet ved anskaffelse og kontraktstildeling
- Etske krav til leverandører og andre kontraktsparter
- Prosedyre for varsling

Utvikling og oppfølging av nøkkelindikatorer

Det arbeides med mange tema innen bærekraft i alle fasene av våre prosjekter. Vi gjør faglige analyser i planprosesser, og stiller høye krav til entreprenørene i anskaffelsene. Entreprenørene må etterleve ambisiøse krav i kontraktene, og rapportere jevnlig på nøkkelindikatorer. I tillegg til å følge opp bestemmelsene i den enkelte kontrakt, er det relevant styringsinformasjon for vår egen rapportering på bærekraft.

Vi etterstreber åpenhet og transparens i virksomhetens påvirkning på mennesker, økonomi og miljø. Som byggherre har vi store muligheter til å påvirke norske anleggsbransje gjennom planlegging, og gjennom valg av entreprenør til utbyggingen av veistrekninger. Vi investerer i utvikling av metoder for å bedre kunne måle og følge opp ulike tema innen bærekraft. Fra 2022 har vi levert et helhetlig arealregnskap for porteføljen. Et arealregnskap gir bedre oversikt over det totale fotavtrykket av infrastrukturen som bygges, og gjør det lettere å følge utviklingen over tid. I 2023 etablerte vi en ny KPI for å måle arealbeslag på virksomhetsnivå. Vi har et kunnskapsprogram for utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren, som gjennomføres i samarbeid med Bane NOR og Statens vegvesen.

Styrets årsberetning

2023

Virksomheten

Nye Veier har ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av de strekningene som selskapet er tildelt. Strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres foran strekninger med lav eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nye Veier bidrar til statens mål om «mer for pengene» gjennom å øke nytten og redusere kostnadene i sin portefølje.

Nye Veier har seks prosjekter under utbygging, fordelt på alle de geografiske områdene i porteføljen, og styret er tilfreds med aktivitetsnivået. Etter styrets vurdering er det viktig at selskapet utnytter de økonomiske rammene og selskapets øvrige ressurser fullt ut. Selskapet prioriterer samfunnsnyttige prosjekter, øker trafiksikkerheten, korter ned reisetiden og legger til rette for verdiskaping over hele landet.

Det høye aktivitetsnivået innen utbygging legger beslag på en stor del av selskapets økonomiske handlingsrom. Parallelt med utbyggingsaktiviteten pågår det arbeid med utvikling og planprosesser

på andre prosjekter og strekninger i selskapets portefølje. Selskapet gjør kontinuerlige vurderinger av omfanget av planaktiviteten, slik at aktivitetsnivået tilpasses likviditeten i selskapet.

Nye Veiers portefølje per 31. desember 2023 består av 1 269 kilometer riksvei og 40 kilometer jernbane. Total utbyggingskostnad for porteføljen er estimert til 295 milliarder kroner (2023-kroner). I regjeringens forslag til NTP 2025-2036, fremlagt 29.03.24, legges til grunn at Ringeriksbanen skal overføres til Bane NOR, men vei-delen av fellesprosjektet skal inngå i Nye Veiers ordinære portefølje, innenfor gjeldende finansiering av denne. NTP-forslaget innebærer også at selskapets vei-prosjekter i nord, E6 Sørrelva-Borkamo, E6 Nordkjosbotten-Hatteng og E6 Olderdalen-Langslett, overføres til Statens vegvesen. Driftsporteføljen består per 31. desember 2023 av 128 km nybygd vei.

Selskapet har hovedkontor i Kristiansand og regionkontorer i Rogaland, Innlandet, Oslo/Sandvika og Trøndelag. I tillegg har selskapet prosjektkontor i tilknytning til utbyggingsprosjektene.

Porteføljestatus

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

Strekningsutvikling



Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua	E6 Selli–Asp
Rv. 13 Skare–Sogndal	E6 Åsen–Steinkjer
Rv. 25 Hamar–Løten	E6 Ulsberg–Melhus
E136 Dombås–Vestnes	E6 Øyer–Otta
Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss	E6 Otta–Dombås
E16 Kongsvinger–E6	E18 Tvedestrand–Bamble
E6 Nordkjøsbotten–Hatteng	E18 Arendal–Grimstad
E6 Olderdalen–Langslett	E39 Lyngdal–Ålgård

Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



E6 Sørrelva–Borkamo	E18 Ytre ringvei
E6 Nedgård–Berkåk	E39 Blørstad–Lyngdal øst
E6 Moelv–Roterud	E39 Lyngdal vest–Kvinesdal
Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss	E39 Bue–Ålgård

Kontrahering og forberedelse for utbygging



Rv. 13 Djupvik–Kviturtunnelen (del av Skare–Sogndal)	E6 Roterud–Storhove
E136 Veblungsnes og Stuguflåten–Raudstøl (del av Dombås–Vestnes)	E6 Berkåk–Vindåsliene
	E39 Mandal–Blørstad

Utbygging



E6 Kvæangsfjellet	E6 Storhove–Øyer
E6 Kvithammar–Åsen	E18 Rugtvedt–Langangen
E6 Ranheim–Værnes	E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest

Drift



E6 Kvæangsfjelltunnelen (del av E6 Kvæangsfjellet)	E18 Rugtvedt–Dørdal
E6 Kvål–Melhus sentrum	E18 Tvedestrand–Arendal
E6 Kolomoen–Moelv	E39 Kristiansand–Mandal

Hendelser og milepæler i året som har gått

Enklere reisehverdag i Troms

Veien over Kvænanngsfjellet har vært hyppig vinterstengt i kortere eller lengre perioder. I desember kunne Nye Veier gjennomføre en delåpning på E6 Kvænanngsfjellet i Troms. Kvænanngsfjelltunnelen ble åpnet for trafikk seks måneder før tiden. Dagen etter åpningen var det storm og snøvær over fjellet, men veien kunne likevel holdes åpen for trafikk. Før tunnelen åpnet var eneste mulighet for omkjøring en 700 kilometer lang omvei, via Finland. Den resterende delen av Nye Veiers prosjekt på Kvænanngsfjellet ferdigstilles etter planen i løpet av september 2024.

Bygge veier med et lavere klima- og miljøfotavtrykk

Nye Veier har i 2023 tatt flere initiativ til bransjesamarbeid for å styrke arbeidet med å redusere klima- og miljøfotavtrykkene av prosjektene:

- Nye Veier startet opp prosjektet «Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging». Målet er å redusere utslipp og styrke grønn konkurransekraft i norsk næringsliv. For å lykkes er det nødvendig å utvikle nye materialer og løsninger med lavere klimafotavtrykk. Nye Veier leder arbeidet som involverer en rekke partnere fra anleggsbransjen. Prosjektet har fått økonomisk støtte gjennom den statlige ordningen «Grønn plattform», en støtteordning for forsknings- og innovasjonsdrevet grønn omstilling i næringslivet. Prosjektet har et totalbudsjett på 123 millioner. I 2023 har prosjektet forberedt en rekke innovative løsninger som skal piloteres på Nye Veiers prosjekter i 2024 og 2025.
- Nye Veier har i lang tid sertifisert arbeidet med bærekraft i selskapets prosjekter. Dette bidrar til å dokumentere hvordan selskapet jobber for økt bærekraft i prosjektene, fra tidlig planfase til utbygging. I 2023 ble Nye Veier medlem av «Grønn Byggallianse». Selskapet ønsker å bidra til økt bruk av bærekraftsertifisering i norsk anleggsbransje gjennom å sertifisere egne prosjekter, og gjennom deltagelse i bransjeinitiativ som Grønn byggallianse.
- Nye Veier gjennomførte et pilotprosjekt om EUs taksonomi. Selskapet publiserte en rapport om dette høsten 2023. Dette er et eksempel på at Nye Veier ikke bare jobber for å nå klima- og

miljømål i egen prosjektportefølje, men for å omstille norsk anleggsbransje for fremtiden.

Nasjonal transportplan 2025–2036

I gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2022–2033 ble Nye Veiers planleggingshorisont utvidet med seks nye år, slik at denne fortsatt er 20 år. Siden oppstarten har Nye Veiers portefølje blitt mer enn doblet, målt i veilengde. Nye Veier har nå ansvaret for å utvikle ca. 12 prosent av det samlede riksveinettet i Norge.

Det omfattende kunnskapsgrunnlaget i Nye Veiers leveranse i innspillet til NTP viser status og utviklingsplaner for porteføljen. Nye Veier dokumenterer også selskapets resultater fra 2016. Selskapet deltar som en fast part i det tverretatlige NTP-samarbeidet. For en utfordrer som Nye Veier er dette en viktig arena. Nye Veiers NTP-leveranse er tilgjengelig på nyeveier.no [Nye Veiers leveranse til prioriteringsoppdrag til NTP.](#)

Kontrakter, konkurranseutlysninger og marked

- **E6 Storhove–Øyer på Innlandet:** I august signerte Nye Veier kontrakt med AF Gruppen for byggingen av ny E6 fra Lillehammer til Øyer i Innlandet. Kontrakten har en verdi på om lag 1,8 milliarder kroner. Det var byggestart i 2023, og forventet veiåpning er innen utgangen av 2026.
- **E6 Berkåk–Vindåsliene i Trøndelag:** I oktober tildelte Nye Veier kontrakten for prosjektering og bygging av ny E6 mellom Berkåk og Vindåsliene til arbeidsfellesskapet Skanska Norge AS og Johs. J. Syltern AS, sammen med rådgiver Rambøll. Kontraktsverdien er på om lag 2,2 milliarder kroner. Byggestart 2024 og forventet veiåpning 2027.
- **Veitbyggingsavtaler signert for Rv.13 og E136:** Mot slutten av året signerte Nye Veier selskapets første veitbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet for utbedringsstrekninger. På utbedringsstrekninger skal det gjennomføres målrettede tiltak rettet mot utvalgte og prioriterte punkter og problemområder. Veitbyggingsavtalene gjelder for Rv.13 Djupevik–Kviturtunnelen, E136 Veblungnes og E136 Stuguflåten–Raudstøl i Lesja og Rauma kommuner. Konkurransen om Rv.13 Djupevik–Kviturtunnelen pågår. Konkurransen for E136-delstrekningene er ikke utlyst.



Styreleder Harald V. Nikolaisen og administrerende direktør Anette Aanesland på befaring på Trysfjordbrua, E39 Kristiansand øst–Mandal vest

■ Konkurransautlysning E39 Mandal–Blørstad:

Nye Veier har utlyst konkurranse for bygging av ni kilometer trafikkikker E39 videre vestover fra Mandalskrysset. Prosjektet omfatter også nesten fire kilometer med tilførselsvei til Tredal nær Vigeland i Lindesnes lengst sør i Agder. Kontraksverdien er om lag 2 milliarder kroner.

■ Forsinkelse på utbygging av E6 Roterud–Storhove:

I 2022 ble det reist klage på dispensasjonen som Statsforvalter Innlandet hadde gitt fra verneforskriften for Lågendeltaet. Miljødirektoratet tok klagen til følge og dispensasjonen ble trukket tilbake. Etter en ny vurdering har Nye Veier kommet med flere anbefalinger om ytterligere miljøforbedringer. I juni 2023 fikk Nye Veier ny tillatelse og er i dialog med kommunen om nedskalering av prosjektet. Endelig kontrakt for utbygging av E6 Roterud–Storhove er foreløpig ikke signert.

■ Utskifting av totalentreprenør i Trøndelag:

I juni ble det besluttet at samarbeidet mellom Nye Veier og totalentreprenør Acciona Construcción S.A. for utbygging av E6 Ranheim–Værnes skulle avsluttes. I oktober ble den endelige avtalen om sluttoppgjør signert av partene. I arbeidet med å avklare ny kontraktstrategi har Nye Veier blant annet avholdt møter med aktuelle tilbydere. Mot slutten av året lyste Nye Veier ut den første nye konkurransen for utbygging av delstrekningen mellom Ranheim og Sveberg.

Måloppnåelse

Kostnadsbesparelser og økt nytte

For å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten utvikler Nye Veier løsninger som reduserer kostnader og samtidig øke nytten i prosjektene. Målet er å redusere kostnadene i prosjektene med 20 prosent, målt mot Statens vegvesens estimater fra 2016.

Styret er tilfreds med at Nye Veier har bidratt til å snu trenden med stor kostnadsvekst for samferdselsprosjekter i Norge. Etter styrets vurdering henger dette sammen med at Nye Veier som organisasjon har stor evne til innovasjon og rask omstilling. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet evaluerte Menon Economics hvilke effekter etableringen av Nye Veier har hatt på veisektoren samlet sett. I rapporten heter det at selskapet har levert godt på samfunnsoppdraget og bidratt til målet om «mer for pengene».

Selskapet skal gi økt nytte for trafikantene. Gjennom redusert reisetid og reduksjon i ulykkestall er det oppnådd betydelig økt nytte på strekningene selskapet har åpnet: E18 Tvedestrand–Arendal, E18 Rugtvedt–Dørdal, E6 Kolomoen–Moelv, E39 Kristiansand–Mandal og E6 Kvål–Melhus. For disse strekningen er reduksjon i samlet reisetid på om lag 48 minutter. For hele selskapets portefølje tilsvarer den samfunnsøkonomiske effekten av økt nytte for trafikantene 9,4 milliarder kroner⁷, beregnet i henhold til standardisert metodikk («Effekt»). Effekten for de reisende oppstår når veiene blir sikrere, reisetiden går ned og løsningene mer kostnadseffektive.

Mål og resultat – kostnadsbesparelser og økt nytte

	Mål	2023
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	18 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølge ¹	46,5 mrd.	22,5 mrd.
Prognose omfangsjustert ² kostnadsreduksjon	46,5 mrd.	32,8 mrd.
Nytteøkning – oppstartsportefølge ¹		9,4 mrd.
Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ⁷		23,3 mrd.
Åpnet vei		128 km
Vei under bygging ³		93 km
CO ₂ -reduksjon i bygging ⁴	20 %	18 %
Arealbeslag; jordbruk + natur ⁵	50	60
Sikker utbygging H2-verdi ⁶	< 10	9,9
Oppetid på veiene	99,5%	99,3 %
Administrasjonskostnader av totale inntekter	2,5 %	2,9 %

1. Oppstartsporteføljen består av de strekninger som ble overlevert til selskapet ved opprettelsen i 2016, og tre nye strekninger som ble overlevert i 2019.

2. Nye Veier har økt veistandarden i enkelte prosjekter for å øke den totale samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Omfangsjustert kostnadsreduksjon viser reduksjonen dersom man sammenligner lik veistandard.

3. Ny E6 mellom Ranheim og Værnes 23 km, ny E6 mellom Kvithamar og Åsen, 19 km, ny E6 over Kvæangsfjellet, 14 km, ny E18 mellom Rugtvedt og Langangen, 17 km, ny E39 gjennom Lyngdal, ti km og ny E6 mellom Storhove og Øyer, ti km.

4. Reduksjon i CO₂-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2021–2023 er 20 prosent. Hovedmål i 2030 er 50 prosent.

5. Arealbeslag: antall dekar jordbruk + natur (skog, myr og vann) per km hovedvei. Inkluderer prosjekter med vedtatt reguleringsplan, i utbygging og ferdigstilte prosjekter.

6. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.

7. Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en systematisk vurdering av alle ulemper og fordeler et prosjekt vil føre til i netto for samfunnet. I våre beregninger verdsettes disse fordelene og ulempene i kroner, og beregnes etter standardisert metodikk (EFFEKT). EFFEKT-modellen benyttes av flere aktører i samferdssektoren. Merk at beregningsforutsetningene i EFFEKT-modellen er annerledes enn i selskapets beregninger av kostnadsreduksjoner, og at EFFEKT-tallene er basert på et annet utplukk av prosjekter. Ovenstående tall for Prognose kostnadsreduksjon og Nytteøkning kan derfor ikke summeres til Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Helse, miljø og sikkerhet

Intern HMS

Arbeidsmiljøutvalget har i sine møter behandlet risiko og tiltak, med mål om å sikre et trygt og forsvarlig arbeidsmiljø for ansatte i selskapet.

Resultater av medarbeiderundersøkelsen er fulgt opp med tiltak med sikte på å bevare positive funn og forbedre negative funn. Sykefraværet har vært noe høyere etter pandemien enn det var tidligere. Fraværet i 2023 var på 4 prosent. Målet er å ha et fravær under 3 prosent.

Indikatorer for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) i prosjektene

Byggherres oppfølging av sikkerhetsarbeidet omtales som SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø). I 2023 ble det i prosjektene rapportert en frekvens på 3,8 arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H1), og en frekvens på 9,9 arbeidsrelaterte personskader med og uten fravær per million arbeidede timer (H2). Prosjektene har for 2023 en H5-frekvens på 2762 (H5 = antall skader, nestenulykker, farlige forhold og handlinger per million arbeidede timer).

Selskapet jobber kontinuerlig med forbedringsarbeid knyttet til SHA. I lys av resultatene for 2023, er flere tiltak iverksatt. Nye Veier er særlig opptatt av å prioritere en enda tettere oppfølging av at entreprenørene følger kravene i kontraktene. Særlig gjelder dette krav til vurderinger av risiko og systematisk planlegging for sikker utførelse av aktiviteter som har potensial for skader.

For å oppnå en god H2-verdi, kreves både målrettet forebyggende arbeid og et sterkt engasjement fra ledere. Det er også en forutsetning at byggherren og totalentreprenøren sammen når ut til medarbeidere i det utførende leddet i kontraktkjeden. HMS-kravene i kontraktene ble revidert i 2021. Målet er å tydeliggjøre og standardisere arbeidet. Ved hendelser og alvorlige nestenulykker deltar selskapets ledelse i granskninger. I 2023 deltok selskapets ledelse på en rekke ledelsesinspeksjoner sammen med entreprenørenes ledelse.

I tillegg til rapportering av faktiske HMS-hendelser, rapporteres også nestenulykker, farlige forhold og

farlige handlinger per million arbeidede timer (H5). Styret mener det er positivt å registrere en økende frekvens i rapportering av H5 fra prosjektene. Det tyder på at selskapet gjennom sitt samarbeid og oppfølging av entreprenørene skaper en mer åpen kultur for rapportering av uønskede hendelser. Slik blir det forebyggende arbeidet bedre og risikoen for ulykker redusert.

Bærekraft

Som en stor statlig byggherre har Nye Veier et særlig ansvar for å bidra til mer bærekraftig verdiskaping i norsk transport- og anleggsbransje. Fra og med regnskapsåret 2025 er selskapet pliktig til å rapportere i henhold til EUs nye regler for bærekraftsrapportering (CSRD), tilhørende rapporteringsstandarder (ESRS), og EUs taksonomi. Det jobbes med å forberede rapporteringen og i enda større grad innlemme bærekraft i den ordinære virksomhetsstyringen. Dette vil gi selskapet et bedre beslutningsgrunnlag for valg og prioriteringer. Styret er tilfreds med at Nye Veier tar en aktiv rolle, og deler erfaringer som andre aktører og bransjer kan ha nytte av.

Nye Veier har i flere runder gjennomført vesentlighetsanalyser for bærekraft, med vekt på områder der selskapet enten har stor påvirkning, eller potensial for påvirkning. I forbindelse med en av disse analysene ble det også gjort en overordnet vurdering av hvilke av FNs bærekraftsmål Nye Veier har størst påvirkning på. Vurderingene viste at Nye Veier har påvirkning på mange av FNs bærekraftsmål, og aller mest på målene om anstendig arbeid og økonomisk vekst (mål 8), innovasjon og infrastruktur (mål 9) og stopp av klimaendringene (mål 13).

I 2023 arbeidet selskapet med å oppdatere vesentlighetsanalysen. Selskapet vurderer effekter på omverdenen og omverdens antatte påvirkning på selskapet i årene som kommer. Denne arbeidsmåten kalles «dobbelt vesentlighet». Metodikken er nødvendig for å imøtekomme CSRD, og et viktig grunnlag for selskapets videre strategiarbeid. Dobbelt vesentlighetsanalyse ble besluttet av styret i februar 2024.

I 2023 har Nye Veier jobbet med en rekke utviklingsprosjekter innen bærekraft, blant annet:

- I samarbeid med sentrale aktører i bransjen har selskapet ledet et pilotprosjekt om rapportering etter EUs taksonomi for veiprojekter.
- Nye Veier har deltatt i et prosjekt om naturrisiko i regi av Sabima og PWC.
- Selskapet har videreutviklet sitt arealregnskap og behandlingen av natur- og miljøhensyn i samfunnsøkonomiske analyser. Dette bidrar til at miljøfaktorer blir bedre integrert i selskapets interne målstyring.

Klima og miljø

Selskapets ambisjon er at det ikke skal forekomme noen miljøskade i prosjektene. Nye Veier arbeider målrettet for å unngå forurensning og andre uønskede miljøhendelser. Leverandører til selskapet skal ha planer og systemer for å ivareta ytre miljø. Krav fra myndighetene følges opp med målinger og forbedringstiltak.

Prosjektene rapporterer månedlige tall for miljøhendelser, blant annet antall miljøskader (M1), uønskede miljøhendelser (M2), og mindre miljøhendelser/observasjoner (M3). Hendelsene rapporteres som antall hendelser per million arbeidede timer. Nye Veier registrerte én M1-hendelse i 2023. Dette var en kvalitetshendelse om manglende rapportering.

For å sikre høy kvalitet på arbeidet med bærekraft, skal prosjekter med kostnadsramme over 500 millioner sertifiseres etter den anerkjente standarden BREEAM Infrastructure. Dette er en sertifiseringsordning for bærekraftsarbeid i anleggsprosjekter. Når det er hensiktsmessig, skal også mindre prosjekter sertifiseres. I starten av 2023 fikk prosjektet E39 Mandal–Lyngdal karakteren «Excellent». Ved utgangen av 2023 pågår sertifisering i totalt 17 prosjekter.

Nye Veiers mål er tilpasset målene i NTP. Selskapets mål innebærer å redusere utslippene av klimagasser fra byggefasen med 50 prosent innen 2030, og redusere utslippet fra drift med 75 prosent, sammenliknet med standard teknologi og

metoder i 2005. Nye Veier har grunnlagsrapporter for beregning av CO₂-utslipp for alle prosjekter i selskapets portefølje. Kunnskapsgrunnlaget er avgjørende for å kunne utfordre og måle entreprenørene på reell reduksjon av CO₂-utslipp i planlegging-, bygge- og driftsfasen.

I 2023 videreførte Nye Veier to pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser. Nye Veier lanserte funnene fra et kunnskapsprogram om samme tema i et webinar.

Drift og vedlikehold

Effektivisering gjennom digitalisering står sentralt i selskapets arbeid med drift og vedlikehold. Nye Veier ønsker å være ledende i arbeidet med å digitalisere arbeidsprosesser. Dette innebærer integrasjon mellom egne systemer og Statens vegvesens ulike databaser, som for eksempel Nasjonal vegdatabank (NVDB), Nasjonalt bruregister (BRUTUS) og Vegtrafikksentralen (VTS). Nye Veier kunne gjennomføre og dokumentere hovedinspeksjon av konstruksjoner på E18 strekningene våre i eget driftssystem. Deretter ble BRUTUS oppdatert automatisk med aktuelle funn. Ved å legge inspeksjonsplaner inn i driftssystemet får selskapet varsel når pålagte inspeksjoner skal utføres. Avvik og observasjoner synliggjøres i eget system og kan overvåkes eller lukkes.

Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Nye Veier og selskapets leverandørkjede skal følge den Internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) sine konvensjoner om organisasjonsfrihet, retten til tariffavtaler, forbud mot tvangsarbeid, barnearbeid og diskriminering på arbeidsplassen. Nye Veier og leverandørkjeden skal også opptre i henhold til FNs konvensjoner for menneskerettigheter.

Nye Veier stiller høye krav til leverandørenes arbeid med sikkerhet og seriøsitet. Selskapet krever oppdaterte planer og systemer for HMS basert på anerkjente standarder. Nye Veier samarbeider med leverandørene og påser at de oppfyller nullvisjonen for skader og ulykker. Dette gjelder både i gjennomføringen av plan- og utbyggingsprosjektene, og når veiene er åpnet for trafikk.

Allerede i de første utbyggingsprosjektene stilte Nye Veier krav til minimum 50 prosent faglærte og syv prosent lærlinger i gjennomføringen av utbyggingsprosjektene. I 2023 ble det rapportert 57 prosent faglærte og åtte prosent lærlinger.

Selskapet arbeider for å sikre at korrupsjon og arbeidslivskriminalitet ikke forekommer, verken i selskapet eller våre prosjekter. Totalentreprenørene gir uttrykk for at de etter påvirkning fra Nye Veier har intensivert sitt arbeid med seriositet og kontroll av lønns- og arbeidsvilkår.

Nye Veier har en fungerende varslingskanal. I 2023 har vi mottatt og behandlet to varsler i varslingskanalen. Sakene er behandlet i henhold til selskapets rutiner.

Åpenhetsloven

Se redegjørelse for aktsomhetsvurderinger som er tilgjengelig på våre [nettsider](#).

Strategi og organisasjon

Selskapet har fire strategiske prioriteringer:

- Oppnå mer vei og bane for pengene og samtidig øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i alle våre prosjekter
- Være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel
- Ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS
- Ta en lederrolle innen miljø og klima innenfor samferdselssektoren

Gjennom 2023 ble det arbeidet i hele selskapet for å sikre eierskap til strategien. De overordnede målene er operasjonalisert gjennom mål og tiltak i alle enheter. Dette skal bidra til at organisasjonen jobber i tråd med de strategiske prioriteringene.

Styret har i 2023 fulgt opp strategidokumenter for selskapets arbeid med klima- og miljøspørsmål.

Nye Veier styrker arbeidet med å skape fornyelse og forbedringer i sektoren.

Nye Veier har et kombinert Arbeidsmiljø- og Bedriftsutvalg (AMU/BU). Det er i 2023 avholdt fire ordinære møter. Det er i tillegg gjennomført fire ekstraordinære møter i AMU/BU. I tillegg ble det gjennomført tre møter med bedriftsutvalget. Selskapet gjennomfører medarbeiderundersøkelser hvert år, og disse blir fulgt opp med tiltak.

Likestilling og mangfold

Se redegjørelse tilgjengelig på våre [nettsider](#).

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer

Se retningslinjer og rapport tilgjengelig på våre [nettsider](#).

Eierstyring og selskapsledelse

Styret legger vekt på å etablere og videreutvikle rutiner og praksis for god eierstyring og selskapsledelse. For å sikre en god dialog og et godt samspill mellom eier, styret og ledelsen, følges «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» (ref. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse som eget kapittel i årsrapporten). Selskapets eierstyring og selskapsledelse er basert på norsk lov og regjeringens til enhver tid gjeldende eierskapspolitikk. Selskapet har i 2023 gjennomført fire kvartalsvise kontaktmøter med Eierstyringsenheten og Vei-, by- og trafikk sikkerhetsavdelingen i Samferdselsdepartementet. I tillegg er det gjennomført ulike fagmøter og et felles styre- og eierseminar.

Risikostyring og internkontroll

Styrets revisjonsutvalg (RU) er saksforberedende og skal støtte styret i utøvelsen av sitt ansvar for finansiell rapportering, bærekraftsrapportering, revisjon, risikostyring, internkontroll og etterlevelse av policy for virksomhetens etiske krav. I 2023 har RU gjennomført syv møter.

Risikostyring og internkontroll er sentrale elementer i virksomhetsstyringen, og selskapets risikostyring og internkontroll skal være i tråd med beste praksis som beskrevet i ISO 31000:2018,

COSO ERM-rammeverket, ISO 9001:2015 og det integrerte rammeverket for internkontroll utgitt av COSO.

Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder. Tiltak og anbefalinger for å redusere risiko blir lagt frem for styret. Nye Veier følger systematisk og enhetlig opp elementene som avdekkes i vurderingene av risiko. Det gjennomføres en årlig modenhetsvurdering av virksomhetens internkontrollsystem. Denne blir fulgt opp med tiltak for å øke internkontrollens modenhet. Resultat av modenhetsvurdering og tiltak blir rapportert til RU og styret.

Nye Veier gjennomfører jevnlig revisjoner innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale avtaleparter. Selskapets internrevisor rapporterer direkte til styret. Internrevisor fremmer i samarbeid med administrasjonen forslag til revisjonsprogram, basert på vurderingene av risiko i selskapet. Program for revisjoner vedtas av styret. Resultatet av revisjonene, og oppfølging av at avvik blir lukket, rapporteres til styret.

Operasjonell risiko

Gjennom prosjektene blir Nye Veier eksponert for ulike typer risikofaktorer. Som byggherre er selskapet eksponert for risiko blant annet knyttet til HMS og seriositet, klimarisiko, kostnadsøkninger i prosjektene og prisvekst i sektoren. Nye Veier søker å kun ta på seg den type risiko som selskapet er best egnet til å håndtere.

I gjennomføringene av konkurransene er tilbyders forståelse av risiko et viktig element når tilbudene evalueres. I konkurransegrunnlaget oppgir Nye Veier de viktigste risikofaktorene som er avdekket i prosjektet. Tilbydere skal beskrive sin plan for å redusere eller eliminere disse risikoene, og tiltakene skal legges inn som kritiske aktiviteter i tilbudet. Tilbydere har også mulighet til å legge inn risikofaktorer de selv identifiserer. Risikofaktorene og håndteringen av disse er en del av vurderingsgrunnlaget i tilbudsfasen.

Prosjektene kompleksitet, størrelse, varighet og risiko vil variere. Det er avgjørende at risiko blir håndtert på en systematisk måte i alle deler av virksomheten og i alle faser av prosjektene.

Det arbeides aktivt og kontinuerlig med risiko-styring i prosjektene. De viktigste og mest alvorlige risikofaktorene eskaleres og rapporteres til selskapsledelse, styret og eier gjennom faste rapporteringsforløp, og lukkes.

Finansiell risiko

Selskapet har i all hovedsak én kunde, Den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Finansieringen skjer gjennom overføringer fra Den norske stat og gjennom innkreving av bompenger etter Stortingets vedtak for de ulike strekningene. Selskapet har forutsigbarhet og langsiktig finansiering, noe som er avgjørende for å realisere selskapets mål. Kredittrisikoen i selskapet er svært begrenset.

Den sterke prisveksten i bygg- og anleggssektoren, fra ca første kvartal 2021 til ca andre kvartal 2023 har bare delvis blitt kompensert gjennom justeringer av de statlige overføringene som sammen med bompenger finansierer selskapets aktiviteter. I løpet av siste del av 2023 har prisveksten gått kraftig ned og har siden vært stabil. Selskapet legger i sine likviditetsbudsjetter derfor til grunn en stabil prisutvikling de kommende årene.

Likviditeten til selskapet anses tilfredsstillende. Det høye aktivitetsnivået betyr imidlertid at god likviditetsstyring er avgjørende. Nye Veier har etablert retningslinjer for å sikre lav risiko knyttet til forvaltning av selskapets finansielle midler. Selskapet skal ikke spekulere i renter, aksjer og valuta.

Strategisk risiko

Selskapet har en prosess som systematisk avdekker og følger opp strategisk risiko knyttet til selskapets overordnede målsettinger og vedtatte strategi. Strategisk risiko og aksjoner følges opp løpende av administrasjonen og rapporteres til styret og eier hvert kvartal.

Styrets arbeid og sammensetning

Styret i Nye Veier arbeider etter vedtatt styreinstruks og basert på anbefalingene fra Norsk

utvalg for eierstyring og selskapsledelse (NUES). Styret har vedtatt en redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, som er en del av årsrapporten.

Styret består av syv medlemmer. Fem medlemmer velges av selskapets generalforsamling. De er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse. To medlemmer er valgt av og blant de ansatte.

Styret har frem til 24.10.2023 hatt tre kvinnelige styremedlemmer, som gir en kvinneandel på 43 prosent. Av aksjonærvalgte styremedlemmer er andelen kvinner 40 prosent. Ett styremedlem fra-trådte i oktober 2023. Nytt styremedlem er utpekt.

Nye Veier har tegnet forsikring for styret som omfatter tidligere, nåværende og fremtidige styremedlemmer og personer i ledende stillinger. Forsikringen dekker det ansvaret disse kan komme i under arbeid for Nye Veier. Forsikringen dekker juridisk bistand og erstatningspliktige krav, oppad begrenset til forsikringssummens størrelse.

Styret skal til enhver tid ha oppdatert kunnskap og kompetanse om alle vesentlige forhold rundt Nye Veiers virksomhet og strategiske utfordringer. Det ble i løpet av 2023 avholdt ni styremøter. Styret har i 2023 særlig hatt oppmerksomhet på disse saksfeltene:

- Personssikkerhet og seriøsitet i utbyggingsprosjektene
- Risiko- og usikkerhetsstyring
- Nye Veiers leveranser på prioriteringsoppdraget til NTP 2025–2036
- Informasjonssikkerhet og etterlevelse av personvernlovgivningen (GDPR)
- Strekningsutvikling i tråd med selskapets porteføljestyrimodell
- Videreutvikling av digitale løsninger
- Mål, avtaler og rutiner for drift og vedlikehold
- Selskapets rolle som pådriver for klimaomstilling i anleggsbransjen og utfordrer på krav og regelverk

- Avslutning av kontraktsforholdet med Acciona Construccion S.A. for utbyggingsprosjektet E6 Ranheim–Værnes. Ny kontraktsstrategi.

Styret har fått kompetansepåfyll og oppdateringer på kommende krav til rapportering på bærekraft. I samspill med administrasjonen er styret opptatt av at Nye Veier har rett kompetanse slik at selskapet fortsatt skal være en nytenkende organisasjon.

Lønnsomhet

Årsresultatet i 2023 var på 621 millioner kroner, og i 2022 på minus 11 millioner kroner. Årsresultatet påvirkes av betydelige tapsavsetninger i enkelte utbyggingsprosjekter, totalt 2 495 millioner. Tapsavsetninger skyldes blant annet økte kostnader som følge av dårligere grunnforhold enn forutsatt, samt krav om uforutsatte reguleringsendringer. Ytterligere informasjon finnes i årsregnskap med noter.

Resultatet påvirkes også av positive engangseffekter knyttet til vederlagsjustering i vegutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet på bakgrunn av omfangsendringer. Dette har gitt en samlet engangseffekt i regnskapet for 2023 på 2 048 millioner kroner, hvor størstedelen av dette er relatert til tidligere år.

Driftsinntektene var i 2023 på 8 503 millioner kroner, og i 2022 på 7 185 millioner kroner. Driftskostnadene i 2023 var 8 037 millioner kroner, og i 2022 på 7 270 millioner.

Engangseffekten knyttet til vederlagsjusteringene bidrar i stor grad til de økte inntektene, dog noe motvirket av de økte tapsavsetningene. Korrigert for engangseffekter er inntektene er likevel vesentlig høyere enn fjoråret, som også inneholdt betydelige engangseffekter på ca. 700 millioner. Inntektsøkningen er et resultat av høyere aktivitet i flere utbyggingsprosjekter.

Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var på 6 979 millioner kroner per 31. desember 2023, og per 31.12. 2022 var den på 7 503 millioner. Av totalkapitalen utgjør

621 mill kr

Årsresultat

8 503 mill kr

Driftsinntekter

8 037 mill kr

Driftskostnader

6 979 mill kr

Totalkapital

2 695 mill kr

Egenkapital

egenkapitalen 39 prosent, tilsvarende 2 695 millioner kroner. I 2022 utgjorde egenkapitalen 28 prosent, tilsvarende 2 074 millioner kroner.

Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm i 2023 var positiv med 440 millioner kroner, og i 2022 var den positiv med 791 millioner kroner. Kontantstrømmen fra operasjonelle aktiviteter var positiv med 288 millioner kroner, mot 717 millioner kroner i 2022. Kontantstrømmen fra finansieringsaktiviteter i form av renteinntekter var i 2023 positiv med 156 millioner kroner, mot 75 millioner kroner i 2022.

Forutsetninger for fortsatt drift

Etter styrets oppfatning gir fremlagt resultatregnskap og balanse, med tilhørende noter, en rettvise oversikt over selskapets økonomiske utvikling og finansielle stilling. I samsvar med regnskapsloven § 3-3 a bekreftes det at forutsetningen om fortsatt drift er til stede, med bakgrunn i langsiktige avtaler med Samferdselsdepartementet som kunde.

Fremtidig utvikling

Selskapet er etter styrets vurdering bemannet med relevant kompetanseprofil. Selskapet er rustet til å gjennomføre utbyggingsprosjektene i porteføljen. Det er selskapets faste likviditetsrammer som avgjør hvor mange og store utbyggingsprosjekter selskapet kan håndtere til enhver tid.

Selskapet har en langsiktig finansiering gjennom en 4-årig rammeavtale med Samferdselsdepartementet. Avtalen rulleres årlig. Gjennom bompengefinansieringen har selskapet fleksibilitet til å rekvirere midler etter behov, innenfor de avtalte bompengeproposisjonene. Dette gjør at selskapet kan håndtere variasjoner i årlige utbetalinger til entreprenører og leverandører.

Det heter i forslag til NTP 2025–2036 at bedre kostnads kontroll i statlig veibygging har økt muligheten for å gjennomføre flere av de politisk prioriterte

prosjektene innenfor gitte rammer, og at dette har styrket den politiske styringen i sektoren. I lys av at finansieringsmodellen for Nye Veier synes å ha bidratt til mer for pengene, har regjeringen lagt til grunn at denne videreføres i planperioden.

Forutsigbare rammebetingelser og langsiktig finansiering gjør det mulig å bruke tilstrekkelig tid til å arbeide med prosjektene i tidlig planfase. Målet er å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i investeringene. Selskapets oppbygging av egenkapital kan kun brukes til selskapets formål.

Selskapet har et høyt aktivitetsnivå, og en rekke større prosjekter er under utbygging eller i forbedelser til utbygging. Prisveksten de siste årene, sammen med enkelte kostnadsøkninger som følge av grunnforhold og reguleringskrav, bidrar også til at den ubenyttede likviditeten er begrenset, og at selskapet må være varsomme med igangsetting av nye prosjekter.

I årene framover kommer selskapet til å intensivere arbeidet med klimaomstilling i infrastruktur-utbygging. Dette skal selskapet gjøre gjennom fortsatt å utvikle metoder for å kartlegge, dokumentere og måle konsekvenser av virksomheten for natur, klima og miljø. Selskapet er en aktiv bidragsyter i ulike nettverk og bransjesamarbeid. Nye Veiers virksomhetsstrategi og overordnede strategier er førende for arbeidet med bærekraft.

Styrets erklæring

Styret bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at årsregnskapet for 2023 gir et rettviseende bilde av selskapets eierdel og gjeld, finansielle stilling og resultat. Årets resultat på 621 millioner kroner overføres i sin helhet til annen egenkapital.

Kristiansand, 24.04.2024

Styret har benyttet elektronisk signatur

Harald V Nikolaisen
Styrets leder

Eli Marie Giske
Kent-Helge Holst
Dag Morten Dalen
Harald Monsen
Cathrine Murstad

Anette Aanesland,
administrerende direktør

Styret i Nye Veier

Styrets leder Harald V. Nikolaisen



Harald V. Nikolaisen er administrerende direktør i Statsbygg. Han er utdannet siv. ing. fra NTNU og har mastergrad fra BI. Han har omfattende prosjekt- og ledelseserfaring fra Jernbaneverket, Norsk Hydro ASA, Dovre International AS og Statoil. Han er også styremedlem i Baneservice AS og Helse Sør-Øst RHF.

Nikolaisen er i tillegg til å være styrets leder også medlem av styrets kompensasjonsutvalg.

Eli Giske



Eli Giske er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (nå BI). Hun driver i dag egen virksomhet hvor hun primært engasjerer seg i styrearbeid. Giske er styreleder i Sykehuset Innlandet HF og Bredvid AS, nestleder i Oslobygg KF, styremedlem i Bane NOR SF, Sparebanken Sør, iteam AS og Cloud Connection AS. Giske har tidligere styreverfaring fra en rekke selskaper og har vært CFO i flere virksomheter, blant annet EVRY ASA og Posten Norge AS.

Giske er i tillegg til å være nestleder i styret også leder av styrets revisjonsutvalg.

Dag Morten Dalen



Dag Morten Dalen er professor i samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI. Han har doktorgrad fra Universitetet i Oslo, og omfattende forsknings- og konsulenterfaring knyttet til offentlig styring og regulering innen sektorer som samferdsel, energi og helse. Dalen var prorektor ved Handelshøyskolen BI i perioden 2010 til 2018. Han har jobbet som gjesteforsker ved flere utenlandske universiteter, deriblant Institute d'Economie Industrielle (IDEI) i Toulouse og University of California, Irvine, og var i perioden 2014-2022 medlem av det internasjonale rådet til Luiss Business School i Roma.

Kent-Helge Holst



Kent-Helge Holst er administrerende direktør i Consto, en landsdekkende bygg- og anleggsentreprenør. Han er utdannet statsautorisert revisor fra NHH. Holst har arbeidet i revisjons- og konsulentbransjen i nærmere 25 år, hvorav 15 år som partner i PwC. Holst har bred erfaring innen områdene revisjon, finans, omstilling, vekst og virksomhetsstyring. Han har vært ekstern revisor og rådgiver for en rekke selskaper i både privat og offentlig sektor.

Holst er også medlem i styrets revisjonsutvalg.

Cathrine Murstad



Cathrine Murstad er leder for kontraktsutvikling og mekling og advokat i Nye Veier AS. Hun er utdannet jurist fra Universitetet i Oslo og sertifisert mekler gjennom Advokatforeningen. Murstad har omfattende kontrakts- og prosjekterfaring i og utenfor Norge. Hun har tidligere arbeidet som advokat i Aker Solutions, Schjødt og PwC, som dommerfullmektig og med skatteinnkreving i Finansdepartementet og Oslo kommune. Murstad er styremedlem i Norsk Meklingscenter og Bedriftsjuristene i Juristforbundet.

Murstad er også medlem i styrets kompensasjonsutvalg.

Harald Monsen



Harald Monsen er prosjektleder plan i Nye Veier AS. Han er utdannet sivilingeniør fra NTNU og bedriftsøkonom fra BI. Monsen har bred erfaring fra ledelse av samferdselsprosjekter i plan- og prosjekteringsfasene. Han har tidligere erfaring fra Jernbaneverket og i konsulentfirmaet Sweco.

Årsregnskap 2023

Resultatregnskap

(tall i millioner kroner)	Note	2023	2022
Inntekter	2, 3	8 503	7 185
Sum inntekter		8 503	7 185
Prosjektkostnader	3	7 602	6 802
Lønnskostnader	4, 5	245	245
Avskrivning på varige driftsmidler	6	2	3
Andre driftskostnader	4, 8, 12	189	221
Sum kostnader		8 037	7 270
Driftsresultat		466	-85
Renteinntekt		156	75
Skattekostnad	1	0	0
Årsresultat		621	-11
Anvendelse av årsresultatet			
Overført annen egenkapital	9	621	-11
Sum anvendelse		621	-11

Balanse

(tall i millioner kroner)	Note	2023	2022
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Varige driftsmidler			
Maskiner og inventar	6	5	2
Sum anleggsmidler		5	2
Omløpsmidler			
Fordringer			
Forskuddsbetaling entrepriser	11	67	8
Anleggskontrakter under utførelse	3	63	196
Kundefordringer		45	61
Fordring på eier	7	3 951	4933
Andre fordringer		193	87
Sum fordringer		4 318	5 285
Bankinnskudd, kontanter og lignende	10	2 655	2 216
Sum omløpsmidler		6 973	7 501
Sum eiendeler		6 979	7 503

Balanse

(tall i millioner kroner)	Note	2023	2022
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	9	7	7
Overkurs	9	1 650	1 650
Sum innskutt egenkapital		1 657	1 657
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	9	1 038	416
Sum opptjent egenkapital		1 038	416
Sum egenkapital		2 695	2 074
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Avsetning tap i anleggskontrakter	3	3 314	3 261
Andre avsetninger for forpliktelser	11	22	330
Sum avsetning for forpliktelser		3 336	3 591
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		799	457
Skyldige offentlige avgifter		0	5
Annen kortsiktig gjeld	8	148	1 377
Gjeld til eier		0	0
Sum kortsiktig gjeld		947	1 839
Sum gjeld		4 283	5 429
Sum egenkapital og gjeld		6 979	7 503

Styret i Nye Veier AS

Kristiansand, 24.04.2024

Harald V Nikolaisen
Styrets leder

Eli Marie Giske
Styrets nestleder

Kent-Helge Holst
Styremedlem

Dag Morten Dalen
Styremedlem

Mari Skjærstad
Styremedlem

Harald Monsen
Styremedlem

Cathrine Murstad
Styremedlem

Anette Aanesland,
Administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling

01.01–31.12

(tall i millioner kroner)	2023	2022
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Driftsresultat	466	-85
Ordinære avskrivninger	2	3
Tap/gevinst salg anleggsmidler	0	0
Endring i kundefordringer	16	-32
Endring i leverandørgjeld	342	-311
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-32	69
Endring i skyldige offentlige avgifter	-97	27
Endring i andre tidsavgrensingsposter	732	-681
Endring i avsetninger forpliktelser	-255	1 034
Endring i annen kortsiktig gjeld	-886	693
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	288	717
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-4	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-4	0
Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		
Innbetaling av renteinntekter	156	75
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	156	75
Netto endring i bankinnskudd	440	791
Bankinnskudd 01.01	2 216	1 425
Bankinnskudd 31.12	2 655	2 216

Note 1 Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger og er avlagt i samsvar med regnskapslov og god regnskapsskikk gjeldende pr. 31. desember 2023. Årsregnskapet gir et rettviseende bilde av eiendeler og gjeld, finansiell stilling og resultat.

Inntektsføringstidspunkt

Prinsipp for inntektsføring er avhengig av hvilken leveranse/oppgave som utføres, og hvilken avtale den leveres under. Inntekt under planleggingsavtalene med Samferdselsdepartementet inntektsføres når de opptjenes, mens inntektsføring i utbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet inntektsføres i takt med fullføringsgrad. For anleggskontrakter inngått med entreprenørene anvendes løpende avregningsmetode, se punktet anleggskontrakter nedenfor. Inntekt under drift- og vedlikeholdsavtalen med Samferdselsdepartementet inntektsføres når de opptjenes.

Kostnadsføringstidspunkt

Utgifter kostnadsføres samtidig med inntektene som utgiftene kan henføres til. Utgifter som ikke kan henføres direkte til inntekter, kostnadsføres når de påløper.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Alle andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen ett år er uansett klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på tidspunktet gjelden ble etablert.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på tidspunktet gjelden ble etablert. Enkelte poster er i samsvar med regnskapsloven vurdert etter spesielle vurderingsregler. Disse vurderingene beskrives nedenfor, og i de øvrige notene.

Selskapet har ikke eiendomsretten til veigrunn og veianlegg som selskapet benytter i sin virksomhet. Dette er statens eiendom. Det gjelder også grunn som erverves på vegne av staten i tilknytning til utbyggingsprosjekter. Selskapets balanse inneholder derfor ikke slike eiendeler.

Valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til NOK basert på transaksjonsdagens kurs.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler avskrives lineært over forventet økonomisk levetid. Normalt vedlikehold kostnadsføres etter hvert som vedlikeholdet utføres. Utgifter til oppgradering balanseføres som en del av kostprisen og avskrives over driftsmidlets gjenværende økonomiske levetid.

Nedskrivninger

Ved indikasjon på verdifall knyttet til varige driftsmidler, estimerer selskapet gjenvinnbart beløp og vurderer dette mot balanseført verdi. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi eller bruksverdi. Bruksverdi er beregnet som en neddiskontert fremtidig kontantstrøm basert på selskapets fortsatte bruk av eiendelen/vurderingsenheten. Er gjenvinnbart beløp lavere enn balanseført verdi, nedskrives anleggsmidlene til gjenvinnbart beløp. Nedskrivningen reverseres i den utstrekning grunnlaget for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

Leasing/leieavtaler

Leieavtaler klassifiseres som enten finansielle eller operasjonelle, i samsvar med avtalenes reelle innhold ved inngåelse av kontrakt. Selskapet har langsiktige leiekontrakter på kontorlokaler og driftsbygninger. Alle leieavtalene er klassifisert som operasjonell leasing. Leiebeløpene kostnadsføres løpende.

Anleggskontrakter

Utbyggingsavtaler under utførelse for utbyggingsprosjekter med lang tilvirkningstid vurderes etter løpende avregningsmetode. Prosjektkostnader omfatter direkte lønn og materiell, innkjøpte varer og tjenester fra underleverandører, og henførbare administrasjonskostnader.

Estimert sluttkostnad for prosjekter vurderes løpende, og inntektsføring av anleggskontrakter skjer i takt med fullføringsgrad. Effekten av endringer i estimat for fortjeneste i prosjekter blir resultatført i den regnskapsperioden endringen finner sted. For prosjekter som forventes å gi tap, kostnadsføres hele det beregnede tapet uavhengig av prosjektets fremdrift, når forpliktelsen mot underleverandør er inngått.

Fullføringsgraden beregnes etter fysisk fremdrift per prosjekt, som baserer seg på påløpte kostnader i forhold til sluttprognose.

Forventet utbyggingskostnad og vederlag fra vegutbyggingsavtalene indeksjusteres med SSB indeksen for «Veganlegg i alt». Estimatenes justeres hvert kvartal basert på siste tilgjengelig tall fra SSB. Tallene pr. 31.12.2023 er justert med siste tilgjengelige indeks.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til eventuelle forventede tap. Avsetning for tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene.

Innskuddsbaserte pensjonsordninger

Kostnader knyttet til innskuddsbaserte pensjonsordninger kostnadsføres i resultatregnskapet når de påløper.

Skatt

Nye Veier AS kommer inn under skattefritaket i skatteloven §2-32, og er følgelig ikke skattepliktig. Denne konklusjonen er i tråd med veiledende uttalelse gitt til selskapet fra Skattedirektoratet 22.04.2016.

Bruk av estimater

Selskapet benytter estimater og forutsetninger som påvirker resultatregnskapet og verdsettelsen av eiendeler og gjeld, og opplysninger om usikre eiendeler og forpliktelser på balansedagen. Betingede tap som er sannsynlige og kvantifiserbare, kostnadsføres løpende.

For Nye Veier AS er bruk av estimater spesielt viktig når det gjelder anleggskontrakter. Estimater brukes blant annet for å fastsette den totale kostnaden som allokteres til en kontrakt, og vil derfor kunne påvirke resultatføring av prosjektinntekter og -kostnader, i tillegg til tapsavsetninger og nedskrivninger tilhørende ulike kontrakter.

Klassifisering av renteinntekter på mottatt forskudd fra Samferdselsdepartementet

Selskapet mottar årlig forskudd, som utbetales i 6 avdrag gjennom første halvår, fra Samferdselsdepartementet for arbeid som skal utføres, iht. rammeavtalen. Renter på dette forskuddet klassifiseres som finansinntekt og henføres ikke til den enkelte kontrakt.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter omfatter utelukkende bankinnskudd.

Taloppstillinger

Alle beløp er i det følgende oppgitt i millioner kroner, dersom ikke annet er oppgitt.

Note 2 Inntekter

Selskapets formål er planlegging, utbygging og drift av den porteføljen som til en hver tid er gitt selskapet fra Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet er også selskapets eier og kunde.

I 2023 kommer selskapets inntekter fra planlegging og utbyggingsaktiviteter utført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, og tilsvarende for drift og veldikehold, se oversikt under.

Per avtaletype:

Tall i millioner kroner

	2023	2022
Inntekter fra planleggingsaktiviteter	371	671
Inntekter fra utbygningsaktiviteter	7 823	6 228
Inntekter fra drift- og vedlikeholdsaktiviteter	276	244
Andre inntekter	33	42
Sum	8 503	7 185

Selskapet har kun omsetning i Norge.

Note 3 Anleggskontrakter pr. 31.12

Anleggskontrakter pr. 31.12:

Tall i millioner kroner

	2023	2022
Inntektsført i pågående prosjekter	7 856	6 286
Direkte kostnader knyttet til opptjent inntekt	(6 435)	(4 492)
Kostnadsført tap i pågående prosjekter	(982)	(1 938)
Netto resultatført i pågående prosjekter	440	(144)
Tapsavsetninger i pågående prosjekter	3 314	3 261

Prosjektrisiko og usikkerhet

Kostnader til entrepriser utgjør størsteparten av de totale prosjektkostnadene i utbyggingsprosjektene i Nye Veier AS.

Selskapets utbyggingskontrakter med Samferdselsdepartementet er konstruert som fastpriskontrakter, hvor vederlaget er avhengig av forventede utbyggingskostnader tillagt et risikotillegg. Dette vederlaget er sammensatt av en statlig finansiert del og en del finansiert med bompenger. Bompengedelen av vederlaget varierer lineært med faktiske utbyggingskostnader innenfor et intervall på +/-10 prosent av den avtalefestede forventede utbyggingskostnaden. Mens for noen av de nyeste vegutbyggingsavtalene kan bompengedelen variere i intervallet opp til +10 prosent uten nedre begrens-

ning. Vederlaget fra den statlige delen er fast med et fastsatt påslag for risiko og reguleres ikke basert på kostnadsendringer, bortsett fra prisjusteringer i henhold til avtalt indeksjustering. Kostnadsøkning utover indeksen «Veganlegg i alt» anses som selskapets risiko. Selskapet bærer dermed risiko for økning i prosjektkostnader forårsaket av forsinkelser, kvalitetsmangler eller andre forhold.

Selskapet inngår også fastpriskontrakter med entreprenør for utbyggingsprosjekter, der risikoen for kostnadsøkninger er begrenset til avtalte endringer i entreprenørkontrakten, for eksempel risikofordeling knyttet til grunnforhold og reguleringsendringer. Regnskapsmessig behandling av disse kontraktene er basert på beste estimat for sluttprognosen, vurdert ved slutten av regn-

skapsperioden. Dersom sluttprognosen overstiger vederlaget i et pågående prosjekt, gjøres det avsetninger for fremtidige tap. Omstendigheter og informasjon kan endre seg i etterfølgende perioder. Endelig utfall kan derfor bli annerledes enn hva vurderingene gjort på tidspunktet for utarbeidelsen av regnskapet tilsa.

Selskapet har i 2023 flere prosjekter basert på utbyggingsavtaler som regnskapsføres i tråd med NRS 2 – anleggskontrakter. Prosjektene inntekts-

føres uten margin til man har tilstrekkelig fremdrift til å kunne vurdere kostnads- og inntektsestimater med akseptabel feilmargin.

For regnskapsåret 2023 har selskapet totalt fire utbyggingsprosjekter som har gitt en negativ resultatmessig effekt og seks utbyggingsprosjekter som har gitt en positiv resultatmessig effekt.

Tapsavsetning i pågående prosjekter per 31.12 knytter seg til totalt tre ulike prosjekter.

Note 4 Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte m.m.

Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte m.m.:

Tall i millioner kroner	2023	2022
Lønninger	187	190
Arbeidsgiveravgift	32	30
Pensjonskostnader	18	19
Andre ytelser	7	5
Sum	245	245
Gjennomsnittlig antall årsverk	180	193

Selskapet følger som statlig eid selskap kravene i Allmennaksjelovens § 6-16 a) og b) om retningslinjer og rapportering av godtgjørelse til ledende personer.

Se «Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer, inkludert godtgjørelsesrapport rapport» offentliggjort på selskapets hjemmeside.

Kostnadsført godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:

Tall i millioner kroner	2023	2022
Honorar for lovpålagte revisjonstjenester	1 507	881
Honorar for andre attestasjonstjenester		
Honorar for skatterådgivning		
Honorar for andre tjenester	154	32
Sum	1 661	913

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

Note 5 Pensjoner

Innskuddbasert ordning

Selskapet er underlagt lov om obligatorisk tjenestepensjon, og årlig sparing for de ansatte er 6 prosent av lønn mellom 0-12 G, pluss ytterligere 12 prosent av lønn mellom 7,1 G og 12 G. Ordningen er innskuddsbasert og omfatter per 31.12.23 totalt 174 medlemmer.

Avtalefestet pensjon

Selskapet er også tilsluttet AFP-ordningen (avtalefestet pensjon). Ordningen er ytelsesbasert og omfatter 174 personer ved utgangen av 2023. Pensjonsforpliktelsen er ikke balanseført i tråd med anbefalingen om regnskapsføring fra AFP-ordningen, premien for tilskudd til ordningen blir i stedet kostnadsført løpende.

Tall i millioner kroner	2023	2022
Totale pensjonskostnader		
Sum innbetalt innskuddsordning	16	16
Sum innbetalt AFP-ordning	2	2
Sum pensjonskostnader	18	19

Note 6 Varige driftsmidler

Tall i millioner kroner	IT-Utstyr	Driftsløsøre, maskiner og inventar	Totalt
Anskaffelseskost 01.01.23	1	4	5
Tilgang kjøpte driftsmidler	4	1	5
Avgang ved salg	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12	5	5	10
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01.23	1	2	3
Årets avskrivninger	1	1	2
Avgang ved salg	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 31.12.22	2	3	5
Bokført verdi 31.12	3	2	5
Økonomisk levetid	3 år	5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

Note 7 Transaksjoner med nærstående og mellomværende med eier

Nye Veier AS er heleid av Den norske stat, ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet er selskapets kunde, og defineres derfor som en nærstående part.

Andre statlige foretak og etater er en samlekategori for transaksjoner med nærstående hvor de beløpsmessige størrelser vurdert samlet for den enkelte nærstående er lave.

Transaksjoner med nærstående

Tall i millioner kroner	2023		2022	
	Inntekter	Kostnader	Inntekter	Kostnader
Samferdselsdepartementet	8 470	0	7 142	0
Statens vegvesen	0	18	9	6
Bane Nor	0	15	0	0
Kommuner og fylkeskommuner	17	89	90	83
Andre statlige foretak og etater	0	6	0	8
Sum	8 487	127	7 241	97

Mellomværende med eier

Tall i millioner kroner	2023	2022
Kortsiktig fordring på eier for utført arbeid under planleggings- og utbyggingsavtaler	3 951	4 933
Sum mellomværende med eier	3 951	4 933

Note 8 Annen kortsiktig gjeld

Selskapet har avsatt for mulige tap i pågående utbyggingsavtaler, jfr note 3.

Tall i millioner kroner	2023	2022
Inntektsperiodisering	0	910
Feriepenger	28	33
Avsetning garantikostnad	20	0
Annen påløpt kostnad	100	434
Sum	148	1 377

Note 9 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og egenkapital

Tall i millioner kroner	Aksjekapital	Overkurs	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital pr 01.01.2023	7	1 650	416	2 074
Årets endring i egenkapital:				
Årets resultat	0	0	621	621
Egenkapital pr 31.12.2023	7	1 650	1 038	2 695

Aksjekapitalen på kr 7 000 000 består av 100 aksjer à kr 70 000. Samtlige aksjer eies av Den norske stat ved Samferdselsdepartementet.

Note 10 Bankinnskudd

Tall i millioner kroner	2023	2022
Bankinnskudd, kontanter o.l	2 655	2 216
Herav bundne skattetrekkmidler	9	10

All tilgjengelig likviditet er plassert på rentebærende bankkonto hos selskapets hovedbankforbindelse.

Note 11 Andre avsetninger for forpliktelse, innestående beløp utbyggingskontrakter

Selskapet har balanseført avsetninger for forpliktelser som er knyttet opp til tilbakeholdt beløp fra utbyggingskontrakter.

I enkelte av selskapets kontrakter har selskapet gjennom hele prosjektet rett til å holde tilbake et innestående beløp fra entreprenøren, som sikkerhet for byggherren under byggeperioden.

Som innestående trekkes det en kontraktsfestet størrelse, som oftest 7,5 prosent av avdragsbeløpet, og dette akkumuleres gjennom byggeperioden. Det beregnes ikke mva. av innestående.

Ved inngåelse av utbyggingskontrakter utbetales et finansielt forskudd til entreprenør. Dette forskuddet amortiseres mot avdragsnota de tolv første månedene av kontrakten.

Tall i millioner kroner	Innestående	Sum
IB pr 01.01.2023	330	310
Årets endring	308	204
UB 31.12.2023	22	330

Note 12 Leieforhold

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

Tall i millioner kroner		Kostnad 2023	Gjenstående varighet leieavtaler
Leieavtaler lokaler			
Kristiansand	Kjøita 6	5	7 år
Rugtvedt	Herreveien 57	1	1 år
Hamar	Vangsveien 73	1	8 år
Lillehammer	Kirkegaten 74	2	1 år
Vågsbygd	Svanedamsveien 10	1	*
Trondheim	Sluppenveien 17 a/b	3	1 år
Stavanger	Kanalsletta 2	1	4 år
Sandvika	Malmskriverveien 18–20	4	8 år
Sum leie lokaler		18	
* leieavtalen er avsluttet i 2023			
Andre leieavtaler			
Leie maskiner, inventar og kontormaskin		0	
Leie datasystemer		22	
Leie transportmidler		4	
Sum leie ikke balanseførte driftsmidler		27	

Note 13 Finansielle risikofaktorer

Markedsrisiko

Selskapets finansielle stilling påvirkes i liten grad direkte av økt inflasjon ved at inngåtte avtaler, både mot selskapets kunde og totalentreprenører, indeksreguleres i tråd med prisveksten.

Selskapet påvirkes i midlertidig ved at handlingsrommet reduseres når prisveksten overstiger prisjusteringen av statlige overføringer.

Kredittrisiko

Selskapet har svært begrenset kredittrisiko knyttet til kunder, da kundemassen til selskapet i all hovedsak utgjør Den norske stat, ved Samferdselsdepartementet, som også er selskapets eier. Videre mottar selskapet i stor grad forskuddsbetaling fra Samferdselsdepartementet knyttet til utført arbeid.

Selskapet har etter vedtektene kun anledning til å ta opp lån gjennom statlige bevilgninger til driftskreditt. Ved utgangen av 2023 har selskapet en ubenyttet trekkfasilitet i Norges Bank, påly-

dende 100 MNOK. Trekkfasiliteten er i sin helhet knyttet til Ringeriksporteføljen.

Selskapets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering A1 – (Moody's)

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at selskapet ikke vil være i stand til å betjene sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller.

Selskapet har en aktiv tilnærming til likviditetsstyring og likviditetsrisiko, og skal til en hver tid ha tilgjengelig likviditet til å dekke inngåtte forpliktelser neste tre mnd. Selskapet mottar årlig overføringer fra Samferdselsdepartementet, som skal dekke ca. 60 prosent av selskapets likviditetsbehov, mens resterende dekkes inn gjennom rekvisisjon av bompenger. Bruk av bompenger er regulert gjennom bompengeproposisjonene vedtatt i Stortinget for de inngåtte Vegutbyggingsavtalene. Mulighet for rekvisisjon av bompengemidler gir selskapet

en viss fleksibilitet i likviditetsstyringen. I 2023 har selskapet rekvirert 4,5 mrd. i bompenger, og totalt er det rekvirert 19,1 mrd. Estimert gjennstående bompengemidler i inngåtte vegutbyggingsavtaler er 30 mrd.

Per 31.12.2023 har selskapet inngått Vegutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet til forventet utbyggingskostnad på 121 MRD NOK.

Garantier

Selskapet stiller ikke garanti til sine leverandører av entreprisertjenester.

Selskapet har heller ikke noe garantiansvar overfor kunde i forbindelse med overlevering av ferdige veistrekninger.

Note 14 **Hendelser etter balansedag**

Det har ikke oppstått vesentlige hendelser etter balansedag som kan ha påvirkning på det avlagte regnskapet.

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Nye Veier AS

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Nye Veier AS som består av balanse per 31. desember 2023, resultatregnskap og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfylder årsregnskapet gjeldende lovkrav og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjon

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og *International Code of Ethics for Professional Accountants* (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og administrerende direktør (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår konklusjon om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere om årsberetningen inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav og hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon eller ikke inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav, er vi pålagt å rapportere det.

Vi har ingenting å rapportere i så henseende, og vi mener at årsberetningen er konsistent med årsregnskapet og inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av og tidspunktet for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen.

Kristiansand, 24. april 2024
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Espen Fyllingen
statsautorisert revisor

Uavhengig revisors beretning - Nye Veier AS 2023

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Perneo document key: EU0CZ-M05E6-WEV15-8OX77-NEZ3V-TCE6U

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Eierstyring og selskapsledelse

Våre prinsipper for eierstyring og selskapsledelse skal legge et godt grunnlag for bærekraftig verdiskapning og bidra til troverdighet og tillit blant medarbeidere, samarbeidspartnere og i samfunnet for øvrig.

Vi følger Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES) for å sikre en høy standard på dialog og samspill mellom eier, styret og ledelsen av virksomheten. Hvordan ansvar og myndighet utøves mellom disse partene, er beskrevet i selskaps policy for virksomhetsstyring, videre underbygget av instruks for styret og administrerende direktør. I likhet med styringssystemet, er temaet eierstyring og selskapsledelse gjenstand for vurdering, diskusjon og godkjenning i styret hvert år.

Våre prinsipper avviker fra enkelte punkter i NUES-anbefalingen da Den norske stat er eieier av selskapet. Vi har beskrevet hvordan selskapet innretter seg der forholdene avviker fra anbefalingen.

Styrende organer

Våre styrende organer beslutter kravene til selskapets virksomhetsutøvelse innenfor gjeldende rammebetingelser. Rammebetingelsene omfatter, utover gjeldende lover og regler, vedtekter og statens generelle eierstyringsprinsipper.

Virksomheten

Vårt formål og virksomhet er beskrevet i vedtektene. Vi har ikke formål om bedriftsøkonomisk lønnsomhet. Våre vedtekter er tilgjengelig på nyeveier.no.

Nye Veier ble etablert av Den norske stat som et heleid aksjeselskap for å kunne gjennomføre utbyggingen av veiinfrastrukturen på en helhetlig og kostnadseffektiv måte, samtidig som sikkerhet og kvalitet blir ivaretatt (Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei).

Vi skal skape merverdi sammenlignet med tradisjonell tilnærming til veiutbygging. Vår oppgave er å gjennomføre planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av de strekninger som omfattes av vår portefølje og som selskapet etter avtale med Den norske stat ved Samferdselsdepartementet har påtatt seg ansvar for, og drive virksomhet som er tilknyttet dette. Strekningene i vår samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres gjennomført foran de med lav eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Pr 31. desember 2023 har vi en utbyggingsportefølje på 1269 kilometer riksvei og 40 kilometer jernbane. Den estimerte utbyggingskostnad er på cirka 295 milliarder kroner (2023-kroner).

Vi har kontorer på Hamar, Trondheim, Forus/ Stavanger, Sandvika/Oslo i tillegg til noen prosjekt-kontorer i nærheten der vi bygger.

Selskapskapital og utbytte

Nye Veiers aksjekapital er på NOK 7 000 000, fordelt på 100 aksjer som hver er pålydende NOK 70 000. Selskapets egenkapitalandel pr. 31. desember 2023 var på 39 prosent. I henhold til selskapets vedtekter § 5, skal et eventuelt overskudd kun anvendes til formålet og kan ikke deles ut som utbytte.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående parter

Vi har kun én aksjeklasse. Den norske stat v/Samferdselsdepartementet eier 100 prosent av aksjene i selskapet og det foregår ikke transaksjoner med aksjene. På grunn av det statlige eierskapet anser derfor styret dette punktet i NUES-anbefalingen som ikke relevant for Nye Veier. Alle transaksjoner med nærstående parter er detaljert og beskrevet i selskapets noter til årsregnskapet.

Fri omsettelighet

Vi kun har én eier. Det er ikke nedfelt i vedtektene at aksjene er fritt omsettelige. På grunn av det statlige eierskapet anser derfor styret dette punktet i NUES-anbefalingen som ikke relevant for Nye Veier.

Generalforsamlingen

Generalforsamlingen i Nye Veier gjennomføres i henhold til Aksjeselskapslovens kapittel 20 del II om statsaksjeselskaper. Det er samferdselsministeren som utgjør selskapets generalforsamling. Gjennom generalforsamlingen utøver eier den øverste myndighet i selskapet. Eier kan overprøve styrets beslutninger dersom vesentlige samfunnsmessige hensyn tilsier det.

Eier står for innkallingen til både ordinær og ekstraordinær generalforsamling. Nye Veiers daglige leder, medlemmer av styret, og selskapets revisor skal innkalles og har rett til å være til stede og til å uttale seg i generalforsamlingen. Styreleder og daglig leder plikter å være til stede. Ved gyldig forfall skal det utpekes en stedfortreder. Dersom eier samtykker, kan det gjøres unntak fra dette.

Riksrevisjonen skal varsles om møter i generalforsamlingen, og har rett til å være til stede. Det skal føres protokoll fra generalforsamlingen.

Eier skal senest en måned etter ordinær generalforsamling oversende til Riksrevisjonen selskapets årsregnskap med revisjonsberetning, styrets årsberetning, generalforsamlingsprotokoll og eiers beretning om forvaltningen av statens eierinteresser i selskapet.

Styret velges av generalforsamlingen. I styret skal begge kjønn være representert. Ved fem styremedlemmer skal hvert kjønn være representert med minst to eiervalgte representanter.

Valgkomité

Generalforsamlingen i Nye Veier består av Den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Generalforsamlingen har ikke formelt oppnevnt en valgkomité. Forarbeidet til valg av styremedlemmer gjennomføres internt i Samferdselsdepartementet og er organisert i form av en intern valgkomité. På grunn av det statlige eierskapet anser derfor styret dette punktet i NUES-anbefalingen som ikke relevant for Nye Veier.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Vi er under 200 ansatte selskapet og har ikke krav til bedriftsforsamling. Styret skal til enhver tid ha nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold for å utføre sine oppgaver. Informasjon om styrets medlemmer finnes på nyeveier.no. Alle styremedlemmene er uavhengige av selskapets ledelse og styreinstruksen inneholder habilitetsregler for behandling av saker hvor et styremedlem har særinteresser. I 2023 ble det ikke valgt inn nye styremedlemmer, og ett medlem gikk ut av styret.

Styrets ansvar og arbeid

Norsk selskapslovgivning og NUES anbefalinger fastlegger at styrets oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Styret har ansvar for at Nye Veiers policy for virksomhe-

ten med instruks for styret og administrerende direktør blir utarbeidet og godkjent.

Styret skal sørge for forsvarlig organisering av virksomheten, fastsette planer og budsjetter for selskapets virksomhet, holde seg orientert om selskapets økonomiske stilling og plikter å påse at selskapets virksomhet, regnskap og formuesforvaltning er gjenstand for betryggende kontroll. Videre skal styret føre tilsyn med den daglige ledelse og selskapets virksomhet for øvrig.

Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert. Årsplanen omhandler styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av selskapet.

Styret følger opp prosjektene i selskapet iht. prosjekterstyringsmodellen som vedtas av styret.

Det ble i 2023 avholdt ni styremøter. Styret foretar årlig en evaluering av sitt arbeid og kompetanse. Styret blir også evaluert av selskapets eier.

Revisjonsutvalg

I henhold til mandat for revisjonsutvalget (RU) er dette et underutvalg av styret. RU skal virke som et saksforberedende organ for styret og støtte styret i utøvelsen av sitt ansvar for finansiell rapportering, revisjon, risikostyring, internkontroll og etterlevelse av retningslinjer for etikk og samfunnsansvar. RU er ansvarlig overfor styret i utførelsen av sitt arbeid. Styret har ansvaret for forvaltningen av selskapet, og styrets ansvar endres ikke som følge av RUs arbeid. RU skal ikke treffe beslutninger på vegne av styret, men fremlegge sine vurderinger og anbefalinger til styret.

Styret fastsetter mandat for RU. Styret utnevner minst to av sine medlemmer til RU, og utnevner en av disse til leder av utvalget. RUs medlemmer utnevnes for en periode på opptil to år av gangen, men fratrer dersom de fratrer fra styret i Nye Veier.

RU skal tilfredsstillende krav til uavhengighet og kompetanse som definert i norsk lov og angitt i NUES. Minst ett av medlemmene i RU skal ha kvalifikasjoner innen regnskap eller revisjon. Det ble i 2023 avholdt syv møter i RU.

Kompensasjonsutvalg

I henhold til mandat for kompensasjonsutvalget (KU) er dette et underutvalg av styret, og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av spørsmål knyttet til bemanning, kompetanse, kapasitet og kompensasjon. Kompensasjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver overfor styret. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Styret fastsetter mandat for styrets kompensasjonsutvalg. Styrets leder er leder av kompensasjonsutvalget. I tillegg velger styret to medlemmer til utvalget blant styrets øvrige medlemmer. Medlemmene utnevnes for en periode på to år av gangen, men fratrer dersom de fratrer fra styret i Nye Veier. Medlemmene i utvalget skal være uavhengige av selskapets ledelse. Det ble i 2023 avholdt tre møter i kompensasjonsutvalget.

Godtgjørelse til styret

Godtgjørelse til styret fastsettes av generalforsamlingen. Styrets godtgjørelse er ikke avhengig av resultatene og det er ikke utstedt opsjoner til styremedlemmer. Årlig godtgjørelse til styret fremgår av noter til regnskapet.

Retningslinjer om lønn og godtgjørelse til ledende personer

Selskapet har utarbeidet retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i henhold til statens retningslinjer for lederlønn. Retningslinjene vedtas av generalforsamlingen.

Informasjon og kommunikasjon

Hvert kvartal har Nye Veier møter med eier hvor finansielle og ikke-finansielle resultater blir presentert, sammen med annen relevant informasjon. Vi er opptatt av å møte informasjonsbehovet til interessenter og samarbeidspartnere, og samfunnet for øvrig, gjennom en målrettet interessentdialog. Det utarbeides kvartalsrapporter som legges ut på selskapets nettside nyeveier.no.

Selskapsovertakelse

Den norske stat ved Samferdselsdepartementet eier 100 prosent av Nye Veier. Dette punkt i NUES-anbefalingen anses ikke for å være relevant for selskapet og det er derfor ikke utarbeidet hovedprinsipper for hvordan selskapet vil opptre ved eventuelle overtagelsestilbud. På grunn av det statlige eierskapet anser derfor styret dette punktet i NUES-anbefalingen som ikke relevant for Nye Veier.

Revisor

Nye Veier har en uavhengig ekstern revisor som velges av generalforsamlingen. Ekstern revisor deltar i styremøter som behandler årsregnskapet og i revisjonsutvalget. Årlig revisjonsplan fremlegges revisjonsutvalget.

Styret har hvert år et møte med revisor uten at daglig leder eller andre fra den daglige ledelsen er til stede. Revisor har minst en gang i året gjennomgang med revisjonsutvalget om resultater av revisjoner på internkontroll knyttet til finansiell rapportering.

Revisor møter på generalforsamlingen. Samlet godtgjørelse til revisor er beskrevet i noter til regnskapet. Godtgjørelsen er fordelt på revisjon og andre tjenester. Selskapet er bevisst på bruken av revisor til andre tjenester enn revisjon.

Internrevisor

Internrevisjonen er en uavhengig og objektiv revisjons- og rådgivningsfunksjon. Internrevisjonen skal bidra til at selskapet oppnår sine mål gjennom

å tilføre selskapet en systematisk, disiplinert tilnærming for å evaluere og forbedre effektiviteten og hensiktsmessigheten av vår risikostyring, kontroll- og styring.

Revisjonsaktivitetene skal gjennomføres i samsvar med regulatoriske krav (R-117) og IIA standardene og de etiske regler for profesjonell utøvelse av internrevisjonen.

Internrevisjonen i Nye Veier er satt ut til en profesjonell leverandør. I 2022 ble Nye Veiers leverandør av denne tjenesten byttet. Vår valgte internrevisor rapporterer til styret og er funksjonelt uavhengig av administrasjonen og selskapets øvrige kontrollfunksjoner. Det er Nye Veiers styre som godkjenner internrevisjonsplanen, budsjett for internrevisor og internrevisjonsinstruksen.

Internrevisjonen skal gjennomføre sitt arbeid i henhold til en risikobasert årlig revisjonsplan. Internrevisor skal utarbeide planen og fastsette prioriteringene til internrevisjonens prosjekter i samsvar med selskapets strategiske mål.

Riksrevisjonen

Riksrevisjonen skal føre kontroll med at samferdselsministeren utøver sin oppgave som forvalter av statens eierskap i Nye Veier forsvarlig og i samsvar med Stortingets vedtak og forutsetninger.

Vegtilsynet

Vegtilsynet er Samferdselsdepartementets fagenhet som skal gjennomføre systemtilsyn overfor Nye Veier når det gjelder sikkerhet knyttet til veiinfrastrukturen.



HOVEDKONTOR

Kjøita 6
4630 Kristiansand

+47 479 72 727
post@nyeveier.no
nyeveier.no

Skal vi komme noen vei,
må veiene bygges