

# Kvartalsrapport

# Q4 2023

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

## 01

# Mål, prioriteringer og verdiskapning

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

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

Nye Veier prioriterer utbyggingene basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Anette Wold Magnussen, seniorrådgiver ingeniørgeologi

# Kostnadsreduksjoner og økning i samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

## Nye Veiers strategiske prioriteringer

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

	Mål	Q4 2023
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	18 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje <sup>1</sup>	46,5 mrd.	22,5 mrd.
Prognose omfangsjustert <sup>2</sup> kostnadsreduksjon	46,5 mrd.	32,8 mrd.
Nytteøkning – oppstartsportefølje <sup>1</sup>		9,4 mrd.
Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet		23,3 mrd.
Åpnet vei <sup>4</sup>		128 km
Vei under bygging <sup>3</sup>		93 km

Forklaring og kommentarer til tabellen:

Økt nytte og samfunnsøkonomisk lønnsomhet – oppdateres årlig (Nytteberegninger fra september '23).

1. Oppstartsporteføljen er de strekningene som ble avtalt overført til selskapet ved opprettelsen i 2016, samt tre strekninger som ble overført i 2019. I beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngår overførte strekninger fra 2016, med tillegg av E6 Kvæangsfjellet. Beløpet er justert til 2023-kroner.
2. For å oppnå bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene, har Nye Veier flere ganger valgt høyere veistandard enn hva som var forutsatt. Bedre veistandard gir mer nytte for veibrukeren. Omfangsjustert kostnadsreduksjon viser hva kostnadsreduksjonen ville blitt om omfanget ikke var blitt endret. Beløpet er justert til 2023-kroner.
3. Veiene som bygges nå er:  
E6 Ranheim – Værnes 23 km, Kvithammar – Åsen 19 km, Kvæangsfjellet 14 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest 10 km og E6 Storhove – Øyer 10 km.
4. Åpnet vei Q4:  
E6 Kvæangsfjelltunnelen (del av E6 Kvæangsfjellet) 7 km vei.

# 02

## Hendelser og historier i kvartalet

- Inngått veiutbyggingsavtale med samferdselsdepartementet for E136 Veblungsnes
- Sendt ut konkurranseutlysning Rv.13 Djupvik – Kviturtunnelen
- Signert sluttavtale med Acciona Construccion S.A. vedr E6 Ranheim – Værnes
- Sendt ut konkurranseutlysning E6 Ranheim – Sveberg

Geir Idar Foshaug og Trond Stenersen Teknisk ansvarlig foto: LNS

Hendelser og historier i kvartalet:

## Konkurransen virker til beste for samfunnet

### Positiv Menon-rapport

Menons rapport knyttet til evalueringen av veisektoren ble levert den 11. desember. Rapporten er laget på oppdrag fra Samferdselsdepartementet som et ledd i evalueringen av reformene i veisektoren, hvor opprettelsen av Nye Veier i 2016 var et viktig grep. Rapporten bruker begrepet målestokkonkurranse som er det norske ordet for benchmarking. Det slås fast at konkurransen mellom Nye Veier og Statens vegvesen har fungert etter hensikten: «Resultatene i form av kostnadsreduksjon er bemerkelsesverdige, og dokumenterer at målestokkonkurransen mellom Nye Veier og Statens vegvesen har fungert etter hensikten», skriver de.

Menon peker på at kulturen i Nye Veier er viktig for resultatene vi skaper, og at denne kulturen ikke uten videre er enkel å kopiere inn i andre virksomheter. Menon skriver: "Statens vegvesen kan ikke uten videre imitere Nye Veiers kostnadseffektive arbeidsmåter..." Et annet sted i rapporten står det: "Uten opprettholdelse av Nye Veier er det lite trolig at effekten av Nye Veiers egenskaper kan videreføres, samt at den positive effekten av målestokkonkurransen videreføres."

### Kvæangsfjelltunnelen åpnet

Nye Veier åpnet den nesten 3400 meter lange tunnelen så fort den var godkjent for trafikk 15. desember. Tunnelen ble klar for trafikk nesten ni måneder foran skjema, og er et resultat av god samhandling mellom byggherre og entreprenør. Prosjektet sikrer fremkommelighet og forutsigbarhet og øker samfunnssikkerheten ved at en unngår mange stengninger som følge av uvær og drivsnø.

E6 Kvæangsfjellet ble overført til Nye Veier sommeren 2019. Prosjektområdet strekker seg fra Oksfjordhamn i Nordreisa kommune til Sørstraumen i Kvæangen kommune i Troms. Fjellovergangen regnes som værhard, og har regelmessig vært stengt om vinteren. Eneste omkjøring er om E8 i Finland på hele 70 mil.

Det bygges to tunneler: Mettevolltunnelen (2460 meter) og Kvæangsfjelltunnelen (3400 meter), i tillegg til 8,6 kilometer ny vei i dagen. Mettevolltunnelen skal sikre trafikken mot skredfare, og vil stå ferdig sommeren 2024. Hele prosjektet skal etter planen ferdigstilles i september.

Der viktig å kunne ta i bruk veien så tidlig som mulig. Vi har derfor i samarbeid med entreprenøren LNS fått åpnet Kvæangsfjelltunnelen for trafikk før vintersesongen 2023/2024. Tunnelen er blitt "stresstestet" flere ganger i vinter, og har vist seg å innfri forventningene.

### Boomi-prisen

Nye Veier fortsetter å fornye og forbedre. I oktober klatret selskapet helt til topps i Boomi Innovation Awards 2023. Prisen har vi fått for vårt arbeid med å forbedre og strømlinjeforme våre prosesser for databehandling og analyse ved bruk av Boomi-plattformen. Boomi er et internasjonalt selskap med over 20 000 kunder verden over, og leverer et integrasjonssystem til Nye Veiers Digitalt driftsstøttesystem (DDS). Hos oss er Boomi navet for sikker kommunikasjon mellom DDS og entreprenørens fagsystemer. Integrasjonsløsningen benyttes også til utveksling av data mot de nasjonale databasene som Nasjonal vegdatabank, bruregisteret Brutus og til Vegtrafikksentralene i Statens vegvesen.



Anette Aanesland

Administrerende direktør



Boomi-pris, Callum Heggi, dataansvarlig

## Bærekraft

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

# Bærekraft

## Reduksjonen i antall miljøhendelser fortsetter

I Q4 er det ikke rapportert miljøskader (M1), og antallet uønskede hendelser (M2) fortsetter å falle. I tillegg ser vi at rapporteringsfrekvensen er høy i prosjektene. Disse tallene sammen viser at det er høy oppmerksomhet på å unngå miljøskader, og at arbeidet har gode effekter.

## Redusert måltall på CO<sub>2</sub> utslipp

CO<sub>2</sub>-reduksjon måles for ferdigstilte prosjekter siste 24 måneder. Et prosjekt med svært gode resultater på CO<sub>2</sub>-reduksjon har gått ut av rapporteringsgrunnlaget for Q4-23, og medfører dermed lavere måloppnåelse denne perioden.

	Mål	Q4 23	Q3 23	Q2 23	Q1 23
<b>Miljø – prosjekter</b>					
M1 <sup>1</sup>	0	0,4	0,4	0,7	0,7
M2 <sup>2</sup>	35	19	30,4	39,5	44,6
Arealbeslag <sup>3</sup>	50	60	59	NA	NA
CO <sub>2</sub> -reduksjon i bygging <sup>4</sup>	20 %	18 %	31 %*	31 %*	27 %
<b>Helse og sikkerhet – prosjekter</b>					
H1 <sup>5</sup>	0	3,8	3,7	4,0	4,4
H2 <sup>6</sup>	< 10	9,9	8,9	9,9	11,0
Oppetid på veiene	99,5 %	99,3 %	99,4 %	99,4 %	99,8 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,5 %	8,5 %	8,3 %	8,2 %
<b>Helse og sikkerhet – internt</b>					
Sykefravær <sup>7</sup>	< 3 %	4,1 %	3,8 %	3,8 %	3,9 %

\* Det er utført en etterregning og justering for CO<sub>2</sub>-reduksjon i bygging. Dette medfører et noe forbedret resultat i Q1 og Q2 2023. Resultatet er justert fra 27% til 31%

1. M1: Antall miljøskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
2. M2: Antall uønskede miljøhendelser - per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
3. Arealbeslag: antall dekar jordbruk + natur (skog, myr, vann) per km hovedvei. Inkluderer prosjekter med vedtatt reguleringsplan, i utbygging og ferdigstilte prosjekter.
4. Reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2021–2023 er 20 %. Hovedmål i 2030 er 50 %.
5. H1: Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer– 12mnd rullerende.
6. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
7. Sykefravær – 12mnd rullerende.

## 04

# Finansiell status

Finansieringen av selskapets virksomhet består av faste statlige overføringer og av bompenger knyttet til pågående utbyggingsprosjekter. Selskapet fakturerer kunden (Samferdselsdepartementet) hver måned i henhold til gjennomførte leveranser for de ulike avtalene. Faktureringen gjennomføres som en avregning mot de forskuddsbetalte statlige overføringene. De største endringene i balansen er knyttet til disse bevegelsene.

Regnskapet som presenteres her er ikke revidert. Måle- og innregningsprinsipper følger NRS (Norsk Regnskapsstandard) 11 punkt 20. Delårsregnskapet samsvarer i stor grad med NRS 11.

Resultatføring av inntekter skjer i takt med fullføringsgraden av et prosjekt jf. NRS 2.

Grunnarbeider på E18 Grenlandsbrua Foto: Eiffage Norge



# Resultatregnskap

## Inntekter

Inntektene i kvartalet og for året er vesentlig høyere enn tilsvarende perioder i 2022. Tallene for både 2023 og 2022 inneholder positive engangseffekter ifm. med reforhandling av vegutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet. Også korrigert for engangseffektene, er inntektene for både kvartalet og året høyere enn samme perioder i 2022. Dette reflekterer at selskapet har hatt et høyere aktivitetsnivå knyttet til utbyggingsaktiviteter enn året før.

## Prosjektkostnader

Som for inntektene, er prosjektkostnadene høyere enn tilsvarende perioder i 2022. Kostnadsnivået for kvartalet og året er påvirket av avsetninger til tapsprosjekter, primært knyttet til grunnforhold og endrede reguleringsforutsetninger. Korrigert for tapsavsetninger, er de underliggende prosjektkostnadene i kvartalet NOK 0,7 mrd. høyere enn samme periode i fjor og for året 2023 NOK 1,8 mrd høyere enn 2022.

## Lønnskostnad

Lønnskostnader er på samme nivå både i kvartalet og for året sammenlignet med tilsvarende periode i fjor.

## Finansinntekter

Finansinntektene er betydelig høyere enn i 2022, både for kvartalet og for året. Dette skyldes betydelig høyere renteinntekter på innestående beløp enn året før, som følge av stigende rentesatser gjennom 2023. Gjennom selskapet bankavtale settes rentesatsen på innestående beløp til NIBOR + et avtalt påslag. Nivået på innestående var forholdsvis likt gjennom året i forhold til fjoråret.

## Resultat

Resultatet for kvartalet er NOK -0,3 mrd. mens resultatet for året er positivt med NOK 0,6 mrd. Resultatet i 2023 påvirkes av endrede engangseffekter og økte tapsavsetninger sammenlignet med 2022, Det skal bemerkes at de fleste prosjektene bidrar med positive resultater.

Alle tall i MNOK	2023		2022	
	4.kvartal	For året	4.kvartal	For året
Inntekter	2 444	8 503	1 155	7 185
<b>Sum Inntekter</b>	<b>2 444</b>	<b>8 503</b>	<b>1 155</b>	<b>7 185</b>
Prosjektkostnader	2 681	7 602	2 284	6 802
Lønnskostnader	69	245	66	245
Avskrivinger	1	2	0	3
Andre driftskostnader	47	189	75	221
<b>Sum kostnader</b>	<b>2 798</b>	<b>8 037</b>	<b>2 425</b>	<b>7 270</b>
<b>Driftsresultat før finans</b>	<b>-354</b>	<b>466</b>	<b>-1 270</b>	<b>-85</b>
Finans	40	156	31	74
<b>Sum Finansposter</b>	<b>40</b>	<b>156</b>	<b>31</b>	<b>74</b>
<b>Resultat</b>	<b>-315</b>	<b>621</b>	<b>-1 239</b>	<b>-11</b>

# Balanse

## Eiendeler

### Fordringer

**Kundefordringer** er redusert sammenlignet mot samme periode i fjor. Dette gjelder i all hovedsak rekvirerte bompengemidler, hvor man i år har fakturert noe mindre og fått betalt tidligere enn i fjor. Bompenger rekvireres normalt to til tre ganger gjennom siste halvår.

**Fordring på eier** er noe lavere sammenlignet mot samme kvartal i 2022. Beløpet påvirkes av utbetalinger av statlige midler (reduserer fordringen) og fakturering av leveranser under avtalene (øker fordringen).

### Bankinnskudd

**Bankinnskudd** er på et noe høyere nivå enn i samme kvartal i 2022. Likviditeten til selskapet anses for å være god. Siden de statlige overføringene i sin helhet overføres i første halvår, vil selskapet normalt ha fallende nivå på bankinnskudd gjennom andre halvår.

## Egenkapital og gjeld

### Egenkapital

**Egenkapitalen** er høyere sammenlignet mot samme periode i 2022 som følge av resultatet hittil i år.

### Gjeld

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

Alle tall i MNOK	2023		2022	
	31.12.2023	30.09.2023	31.12.2022	30.09.2022
<b>Eiendeler</b>				
<b>Sum anleggsmidler</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Omløpsmidler</b>				
Kundefordringer	45	53	61	1 235
Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer	323	395	292	407
Fordring på eier	3 951	1 991	4 933	2 431
Bankinnskudd	2 655	4 406	2 216	3 684
<b>Sum omløpsmidler</b>	<b>6 974</b>	<b>6 845</b>	<b>7 501</b>	<b>7 757</b>
<b>Sum eiendeler</b>	<b>6 978</b>	<b>6 850</b>	<b>7 503</b>	<b>7 760</b>
<b>Gjeld og egenkapital</b>				
<b>Egenkapital</b>				
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	416	416	416	427
<b>Udisponert resultat</b>	<b>621</b>	<b>936</b>	<b>0</b>	<b>1 228</b>
<b>Sum egenkapital</b>	<b>2 695</b>	<b>3 010</b>	<b>2 074</b>	<b>3 312</b>
<b>Gjeld</b>				
Andre forpliktelser	3 336	3 029	3 591	3 188
Leverandørgjeld	799	571	457	277
Skyldig offentlige avgifter	0	-6	5	506
Periodiserte kostnader og tidsavgr. Poster	124	243	467	471
Annen kortsiktig gjeld	24	4	910	6
<b>Sum gjeld</b>	<b>4 283</b>	<b>3 840</b>	<b>5 429</b>	<b>4 448</b>
<b>Sum gjeld og egenkapital</b>	<b>6 978</b>	<b>6 850</b>	<b>7 503</b>	<b>7 760</b>

# Kontantstrømoppstilling

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

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

Alle tall i MNOK	2023		2022	
	For året	4.kvartal	For året	4.kvartal
Resultat	621	-315	-11	-1 239
Ordinære avskrivninger	2	1	3	0
Endring i kundefordringer	16	8	-32	1 174
Endring i leverandørgjeld	342	228	-311	180
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-32	81	69	56
Endring i skyldige offentlige avgifter	-97	-85	27	-502
Endring i andre tidsavgrensingsposter	732	-1 995	-681	-2 446
Endring i avsetninger forpliktelser	-255	307	1 034	403
Endring i annen kortsiktig gjeld	-886	20	693	904
<b>Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>444</b>	<b>-1 751</b>	<b>791</b>	<b>-1 468</b>
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-4	-0	0	18
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-4</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto endring i bankinnskudd</b>	<b>440</b>	<b>-1 751</b>	<b>791</b>	<b>-1 450</b>
IB Beholdning av bankinnskudd	2 216	4 406	1 425	3 666
<b>UB Beholdning av bankinnskudd</b>	<b>2 655</b>	<b>2 655</b>	<b>2 216</b>	<b>2 216</b>



Foto: Nye Veier

## Prosjekter og portefølje

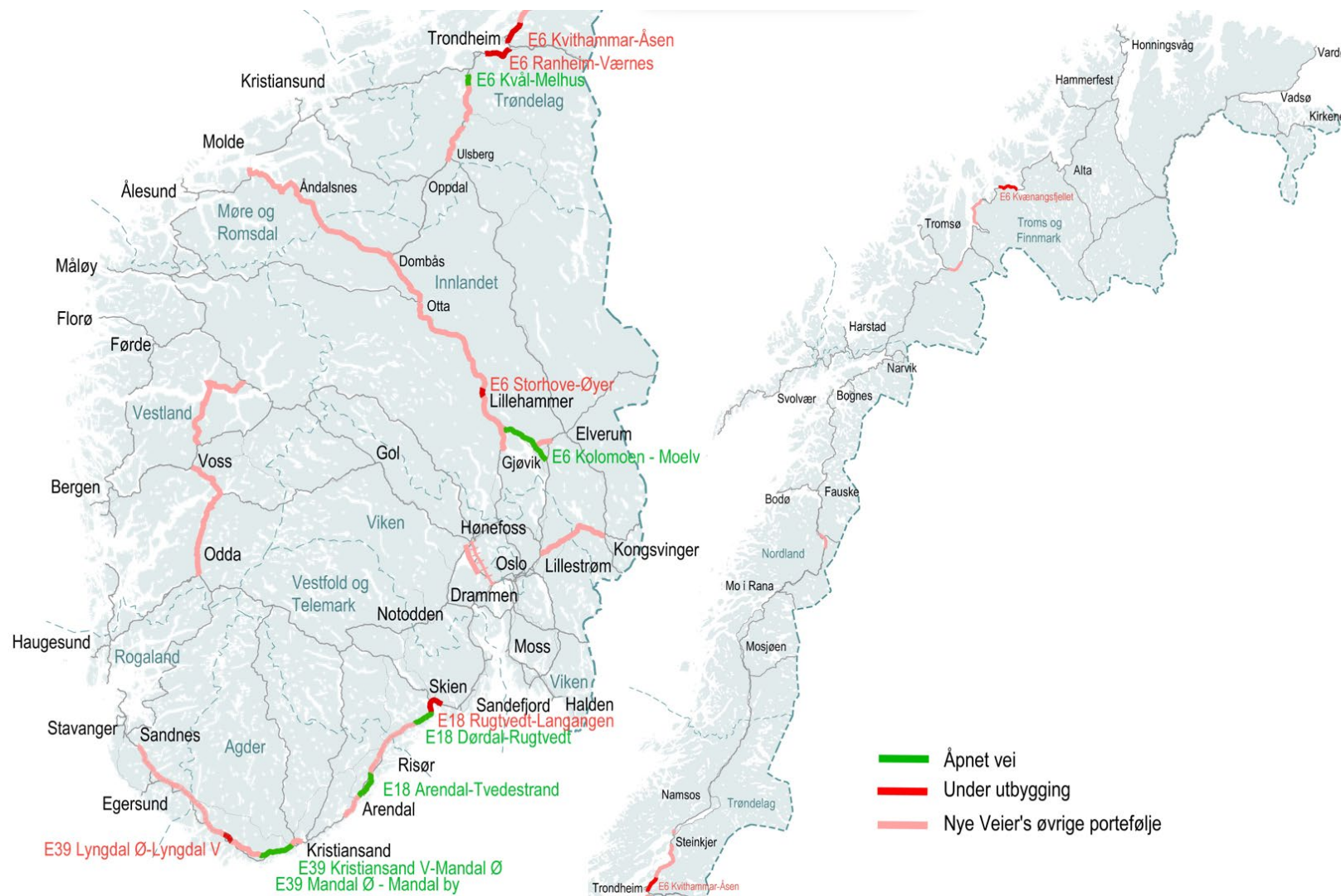
Nye Veier utvikler strekningene gjennom forskjellige faser. Det arbeides på strekningsnivå i de første fasene. Etter fasen «Strekningsutvikling» vil enkelte lengre strekninger deles opp i mindre prosjekter, innenfor en hensiktsmessig kontraktsstrategi.

Bevegelser fra én fase til den neste foregår etter formelle beslutninger i selskapets eierstyringsmodell. I hver fase må mål og forutsetninger bekreftes før neste fase igangsettes.

## Strekninger som har endret status i løpet av Q4 2023

Kartet viser status for de ulike strekningene. Viktige hendelser i Q4 var som følger:

- 20. desember ble det signert vegutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier for strekningen E136 Veblungsnes i Møre og Romsdal og Stuguflåten-Raudstøl i Innlandet. Prosjektet er nå i kontraheringsfase.
- 15. desember åpnet Nye Veier 7 km vei, herunder den ca. 3,4 km lange Kvængsfjelltunnelen for trafikk, nesten ni måneder før opprinnelig planlagt. Tunnelen er en del av prosjektet E6 Kvængsfjellet.
- 30. november ble det signert vegutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier for strekningen rv. 13 Djupvik-Kviturtunnelen i Vestland fylke. Prosjektet er nå i kontraheringsfase.
- 24. november signerte Nye Veier kontrakt med Skanska, i arbeidsfellesskap med Johs J. Syltern AS, om prosjektering og bygging av ny E6 mellom Berkåk og Vindåsliene. Rambøll er med som rådgiver.



# Porteføljestatus

## Strekningsutvikling



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

Ringeriksbanen og  
E16 Skaret–Hønefoss  
E16 Kongsvinger–E6

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

E6 Øyer–Otta  
E6 Otta–Dombås

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

E39 Lyngdal – Ålgård

## Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



E6 Sørrelva–Borkamo

**E6** Nedgård – Berkåk

**E6** Moelv–Roterud

Ringeriksbanen og E16 Skaret  
- Hønefoss

E18 Ytre ringvei

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

## Kontrahering og forberedelse for utbygging



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

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

**E6** Roterud–Storhove

**E6** Berkåk–Vindåsliene

**E39** Mandal–Blørstad

## Utbygging



**E6** Kvænangsfjellet

**E6** Kvithammar–Åsen

**E6** Ranheim–Værnes

**E6** Storhove–Øyer

**E18** Rugtvedt–Langangen

**E39** Lyngdal øst–Lyngdal vest

## Drift



**E6** Kvænangsfjelltunnelen (del  
av E6 Kvænangsfjellet)

**E6** Kvål–Melhus sentrum

**E6** Kolomoen–Moelv

**E18** Rugtvedt–Dørdal

**E18** Tvedestrand–Arendal

**E39** Kristiansand–Mandal

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

## 06

# Risikoforhold og fremtidsutsikter

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

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



# Risikoforhold og fremtidsutsikter

## Grunnforhold kan gi store merkostnader

Ved bygging av store vei- og baneanlegg er det viktig å ha et bevisst forhold til risiko og å ha tilstrekkelig store risikoavsetninger.

Nye Veier har valgt totalentreprise, med eller uten forutgående samhandling, som vår hovedmodell for gjennomføring av veiutbyggingsprosjekt. Totalentreprisemodellen er en god modell for å plassere risiko riktig. Risiko for uventede hendelser søkes plassert hos den parten som kan håndtere risikoen best.

I totalentreprisemodellen plasseres ansvaret for både å prosjektere og bygge anleggene hos totalentreprenørene. Det er den som bygger som har de beste forutsetningene for å sikre at det som prosjekteres lar seg bygge, og at byggverket både er dimensjonert og blir bygget riktig.

Grunnforholdsrisikoen har en total-

entreprenør i mindre grad mulighet til å vurdere og håndtere. Derfor har Nye Veier valgt å beholde ansvaret for kostnader på grunn av endrede grunnforhold. Selv en erfaren entreprenør har dårlige forutsetninger for å kunne prise riktig ukjente grunnforhold, og dersom entreprenøren må ta høyde for verst tenkelige grunnforhold vil prisene i gjennomsnitt bli alt for høye. Det er derfor normalt at byggherren beholder ansvaret for grunnrisikoen.

Nye Veier har mange store utbygginger i gang. Det er store tunnelprosjekt hvor fjellkvaliteten varierer og utbygginger i områder med mye leire. Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til grunnforholdene i pågående utbygginger. I forbindelse med Q4-rapportering og forberedelser til årsoppgjøret er selskapets prognoser og risikoavsetninger gjennomgått, og grunnforholdsavsetningene er økt i enkelte av utbyggingsprosjektene.

## Bærekraftsrapportering, krav og verktøy for forbedring

Nye Veier vil framover som aksjeselskap bli forpliktet til å gjennomføre virksomhetsrapporteringen iht. EUs bærekraftsdirektiv (CSRD).

Rapporteringskravet gjelder fra og med regnskapsåret 2025. Vi har tiden fram til januar 2025 til å få på plass systemer og rapporteringsrutiner, slik at vi kan samle inn data gjennom hele 2025.

CSRD setter klare krav til hvordan bærekraftsrapporteringen skal være, og bærekraftsrapporteringen skal godkjennes av revisor som en del av selskapets formelle årsrapportering.

Arbeidet med å gjøre oss klare til å rapportere etter CSRD startet allerede i 2023. Vi gjennomførte da en dobbelt vesentlighetsanalyse hvor omverdenens

påvirkning på Nye Veier, og Nye Veiers påvirkning på omverdenen, ble analysert og vurdert. Styret godkjente analysen i februar 2024. Analysen danner grunnlag for å bestemme hvilke av EU sine rapporteringsstandarder for bærekraft (ESRS) som selskapet skal rapportere på.

Det er et omfattende arbeid som skal til for å sikre at vi klarer å levere på de nye lovfestede kravene til virksomhetsrapportering, og både styre og ledelse følger arbeidet tett.

Gjennom Statens eierskapsmelding\* setter regjeringen klare krav til hvordan Nye Veier og andre statlige selskap skal arbeide med bærekraft og bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål.

\* Meld. St. 6 (2022–2023) Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap Statens direkte eierskap i selskaper





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

Fornye. Forbedre. Forsikre.