

Kvartalsrapport

Q2 2024

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

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.

Kostnadsreduksjoner og økning i samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

Nye Veiers strategiske prioriteringer

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

	Mål	Q2 2024
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	17 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje ¹	47 mrd.	21 mrd.
Prognose omfangsjustert ² kostnadsreduksjon	47 mrd.	32 mrd.
Nytteøkning – oppstartsportefølje ¹		9 mrd.
Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet		23 mrd.
Åpnet vei		142* km
Vei under bygging ³		94 km

Forklaring og kommentarer til tabellen:

Tall for kostnadsreduksjoner indeksjusteres hvert kvartal. Økt nytte og samfunnsøkonomisk lønnsomhet – oppdateres årlig (Nytteberegninger fra september '23).

1. Oppstartsporteføljen er de strekningene som ble 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.
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.
3. Veiene som bygges nå er:
E6 Ranheim – Værnes 23 km, Kvithammar – Åsen 19 km, E6 Berkåk-Vindåsliene 15 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest 10 km og E6 Storhove – Øyer 10 km.

*Kvæangsfjellet åpnet for trafikk 17.07.



Foto: Nye Veier

Hendelser og historier i kvartalet

- Konkurranser og utbygging
- Reguleringsplan for E6 Moelv - Roterud

Høy aktivitet på utbygging, konkurranser og planarbeid

Konkurranser og utbygging

Med endelig åpning av Kvæangsfjellet 17. juli 2024 har vi nå følgende prosjekter i utbygging: E6 Kvithammer – Åsen, E6 Ranheim – Sveberg, E6 Berkåk - Vindåsliene, E39 Lyngdal øst – Lyngdal vest, E18 Rugtvedt – Langangen og E6 Storhove – Øyer.

Hæhre Entreprenør AS bygger nye E6 Ranheim – Sveberg

Konkurransen ble utlyst i desember 2023. Vi går nå inn i en samhandlingsfase med Hæhre Entreprenør AS. Kontraksverdien er på om lag 2,2 milliarder kroner. Det er mye trafikk på delstrekningen. Den nye veien vil gi bedre trafikkflyt og øke trafiksikkerheten. Entreprenøren skal prioritere trafiksikkerhet og fremkommelighet i anleggsfasen, og ha god dialog med berørte naboer og publikum. Rambøll Norge AS er med som rådgiver og skal blant annet stå for prosjekteringen. Den nye veien skal være klar for trafikk i løpet av sommeren 2027.

Contur AS bygger ny Hommelvikbru sørgående felt mellom Trondheim og Værnes

Prosjektet har en kontraktsverdi på om lag 180 millioner kroner. Brua, stålplatebærer i samvirke med betongdekke, får to kjørefelt med en lengde på 228 m, fordelt på 4 spenn.

Trafiksikkerhet og fremkommelighet skal prioriteres i anleggsgjennomføringen, og med minst mulig ulemper for naboer og berørte. Vi har høye forventninger til arbeidet med seriøsitet og ytre miljø. Brua krysser elva Homla, som er et vernet vassdrag og et populært turområde. Byggestart august 2024. Brua skal stå ferdig desember 2025.

Konkurranse om drift og vedlikehold for 1,4 milliarder kroner

Trafikantene trenger åpne og sikre veier hele året. Vi har nå lyst ut konkurranse om en av de største kontraktene på drift og vedlikehold av veier i Norge. Vi vil fornye, forenkle og utfordre hvordan veier kan driftes og vedlikeholdes, ikke minst ha løsninger med positive effekter for klima og ytre miljø. Den økonomiske modellen, vår digitale plattform og krav til målrettede planer skal bidra til dette.

Historisk sett har det økonomiske oppgjøret for vinterdrift vært krevende. Vi tar i bruk en ny modell som motiverer til å levere høy kvalitet, og effektiv drift. Driftsentreprenøren kan søke midler fra vårt innovasjonsfond som et ytterligere bidrag til utvikling og forbedring. Det er også lagt inn bonusordninger som premierer god måloppnåelse. Kontraksverdien er på inntil 1,4 milliarder kroner, inkludert opsjoner. Varigheten er fem år med mulighet for tre års

forlengelse dersom opsjonene utløses. Kontrakten gjelder E18 fra Arendal til Tvedestrand, E18 fra Dørdal til Langangen, E39 fra Kristiansand til Lyngdal, E6 fra Kolomoen til Moelv og fra Roterud til Øyer. E6 gjennom Trøndelag og E6 Kvæangsfjellet er ikke en del av kontrakten.

Reguleringsplan for E6 Moelv - Roterud

De anbefalte løsningene i forslaget til reguleringsplan gir både høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet og reduserer belastningen på natur, klima og miljø. Den nye Mjøsbrua er helt avgjørende og vil knytte sammen byene rundt Mjøsa på en mer effektiv måte. Planen som nå er ute på offentlig høring og ettersyn inneholder to alternative forslag. Alternativ 2 gir størst samfunnsøkonomisk nytte blant annet fordi det innebærer cirka 2 kilometer kortere reisevei mellom Hamar og Gjøvik. Dette betyr lavere reisekostnader, bedre fremkommelighet og er ikke minst bedre for miljøet. Vår anbefaling er derfor alternativ 2, som er det søndre alternativet. Frist for innspill er 19. september 2024. Det legges opp til bred medvirkning, åpne informasjonsmøter og det er etablert en digital medvirkningsportal som forenkler muligheten til å komme med innspill.



Anette Anesland

Administrerende direktør

Bærekraftig
verdikjede og
materialbruk i
vegbygging

03



Anne Stine Johnson, Nye Veier, Helen Roth, Via og Lillian Uthus Mathisen, Sintef

Foto: Nye

Bærekraft

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

Bærekraft

Negativ trend i SHA-hendelser

I 2024 har vi hatt et økt antall hendelser og alvorlige nestenulykker. Vi er over det som er satt som måltall for H2 (<10)

Følgende tiltak er iverksatt:

Tydlig ledelse og etterlevelse på alle nivå og i alle faser.

Det skal vi oppnå ved å:

- Skjerpe kontraktskrav med tilhørende akseptkriterier og avvikshåndtering
- Forbedre og forenkle vår risikostyring i alle faser
- Forbedre vår operative oppfølging av SHA i prosjekter

	Mål	Q2 24	Q1 24	Q4 23	Q3 23
Miljø og klima – prosjekter					
M1 ¹	0	0	0,4	0,4	0,4
M2 ²	< 35	9,8	13,5 ⁸	19	30,4
Arealbeslag ³	< 50	59	59	60	59
CO ₂ -reduksjon i bygging ⁴	> 30 %	18 %	18 %	18 %	31 %
Helse og sikkerhet – prosjekter					
H1 ⁵	0	3,8	3,9	3,8	3,7
H2 ⁶	< 10	14,3	11,2	9,9	8,9
Oppetid på veiene	> 99,5 %	99,4 %	99,3 %	99,3 %	99,4 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,3 %	8,3 %	8,5 %	8,5 %
Helse og sikkerhet – internt					
Sykefravær ⁷	< 3 %	3,4 %	3,6 %	4,1 %	3,8 %

1. M1: Antall miljøskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
2. M2: Antall uønskede miljøhendelser - per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
3. Arealbeslag: antall dekar jordbruk + natur (skog, myr, vann) per km hovedvei. Inkluderer prosjekter med vedtatt reguleringsplan, prosjekter i utbygging og ferdigstilte prosjekter.
4. Reduksjon i CO₂-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2024–2027 er 30 %. Hovedmål i 2030 er 50 %.
5. H1: Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer– 12mnd rullerende.
6. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
7. Sykefravær – 12mnd rullerende.
8. Q1-tall justert i Q2-rapport fra 12,8 til 13,5 pga. etterregistrering av hendelser.

Langangsfjordbrua
E18 Rugtvedt-Langangen

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 avregnes mot de forskuddsbetalte statlige overføringene. De største endringene i balansen er knyttet til disse bevegelsene.

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

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

Foto: Nils Bernt Rinde, Nye Veier

Resultatregnskap

2. kvartal 2024

Inntekter

Inntektene er på 2 099 mill., en reduksjon på 579 mill. mot samme periode i fjor. Fjoråret inneholdt engangseffekter som følge av reforhandlede veiutbyggingsavtaler.

Prosjektkostnader

Prosjektkostnadene er på 2 541 mill., en økning på 1 531 mill. i forhold til 2. kvartal 2023, delvis som følge av økte tapsavsetninger i utbyggingsprosjekter. Tallene for fjoråret inneholdt reverserte tapsføringer som følge av reforhandlede vegutbyggingsavtaler. Det underliggende nivået på prosjektkostnader er på nivå med fjoråret.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene har økt med 8 mill. til totalt 53 mill., som et resultat av årlig lønnsjustering og en økning i antall ansatte sammenlignet med samme periode i fjor.

Finans

Finansinntektene er omtrent på nivå med fjoråret.

Resultat

Resultatet for kvartalet er på -508 mill. kroner, ned 2 106 mill. kroner i forhold til samme kvartal i fjor.

Hittil i år (HIA) per 30.06.2024

Inntekter

Inntektene på 4 123 mill., er omtrent på samme nivå som tilsvarende periode i fjor. Til tross for noe høyere aktivitet i utbyggingsprosjekter har inntektene gått ned sammenlignet med fjoråret, som inneholdt engangseffekter, jf. kommentarer for kvartalet.

Prosjektkostnader

Prosjektkostnadene har økt med 1 894 mill. til 4 308 mill., målt mot samme periode i fjor. Årsaken til denne betydelige økningen er først og fremst ulikheter i tapsføringene. I fjor ble flere tapsføringer reversert som følge av de reforhandlede utbyggingsavtalene, mens det for året har forekommet flere nye tapsføringer. Det underliggende aktivitetsnivået for året er noe høyere enn i fjor.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene utgjør 121 mill., en økning på 16 mill. fra samme periode i fjor, som følge av økt antall ansatte.

Finans

Netto finans er omtrent på tilsvarende nivå som i fjor.

Resultat

Resultatet endte på -325 mill., ned 2 038 mill. sammenlignet med hva resultatet var per 30.06.2023. Også målt mot underliggende resultat for fjoråret er resultatet noe svakere, på grunn av økte tapsavsetninger.

Alle tall i mill. kroner	2024		2023	
	2. kvartal	Hittil i år	2. kvartal	Hittil i år
Inntekter	2 099	4 123	2 678	4 284
Sum Inntekter	2 099	4 123	2 678	4 284
Prosjektkostnader	2 541	4 308	1 011	2 414
Lønnskostnader	53	121	45	105
Avskrivinger	1	1	0	1
Andre driftskostnader	43	83	61	112
Sum kostnader	2 638	4 513	1 116	2 632
Driftsresultat før finans	-538	-390	1 562	1 652
Finans	30	65	36	61
Sum Finansposter	30	65	36	61
Resultat	-508	-325	1 598	1 714

Balanse

Eiendeler

Fordringer

Kundefordringer har blitt redusert med 20 mill. ned til 25 mill. siden 31.12.2023. Endringer i kundefordringer gjelder i all hovedsak rekvirerte bompengemidler. Bompenger rekvireres to til tre ganger gjennom året.

Fordring på eier er på 4 005 mill., en økning på 54 mill. siden utgangen av 2023. Beløpet påvirkes av utbetalinger av statlige midler (reduserer fordringen) og fakturering av leveranser under avtalene (øker fordringen).

Bankinnskudd

Bankinnskudd har økt med 327 mill., til 2 983 mill. siden 31.12.2023. Likvideten til selskapet anses for å være tilfredsstillende. Årsaken til det lavere nivået sammenlignet med balansen per 30.06.2023 er at fra 2024 forekommer de statlige overføringene jevnt over året, i motsetning til tidligere hvor samtlige av overføringene skjedde i løpet av første halvår.

Egenkapital og gjeld

Egenkapital

Egenkapitalen er justert tilsvarende resultatet for perioden.

Gjeld

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

Alle tall i mill. kroner	30.06.2024	30.06.2023	31.12.2023
Eiendeler			
Sum anleggsmidler	4	5	5
Omløpsmidler			
Kundefordringer	25	53	45
Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer	201	952	231
Fordring på eier	4 005	1 114	3 951
Bankinnskudd	2 983	5 602	2 655
Sum omløpsmidler	7 213	7 721	6 882
Sum eiendeler	7 217	7 726	6 886
Gjeld og egenkapital			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	1 038	416	1 038
Udisponert resultat	-325	1 714	0
Sum egenkapital	2 370	3 787	2 695
Gjeld			
Andre forpliktelser	3 753	2 599	3 336
Leverandørgjeld	681	1 071	799
Skyldig offentlige avgifter	12	152	-92
Periodiserte kostnader	376	111	124
Annen kortsiktig gjeld	25	6	24
Sum gjeld	4 847	3 939	4 191
Sum gjeld og egenkapital	7 217	7 726	6 886

Kontantstrømoppstilling

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

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

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

Alle tall i mill. kroner	2024		2023	
	2. kvartal	Hittil i år	2. kvartal	Hittil i år
Resultat	-508	-325	1 598	1 714
Ordinære avskrivninger	1	1	0	1
Endring i kundefordringer	533	20	18	8
Endring i leverandørgjeld	-143	-118	585	614
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-6	0	0	0
Endring i skyldige offentlige avgifter	-83	104	120	147
Endring i andre tidsavgrensningsposter	-218	227	2 238	2 802
Endring i avsetninger forpliktelser	533	417	-845	-992
Endring i annen kortsiktig gjeld	1	1	-1 146	-904
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	111	327	2 566	3 391
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0	-3	-3
Innbetaling ved salg av driftsmidler	0	0	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	0	-3	-3
Netto endring i bankinnskudd	111	327	2 563	3 387
IB Beholdning av bankinnskudd	2 872	2 656	3 039	2 216
UB Beholdning av bankinnskudd	2 983	2 983	5 602	5 602



Anita Enebakk, prosjektsjef i Nye Veier

Prosjekter og portefølje

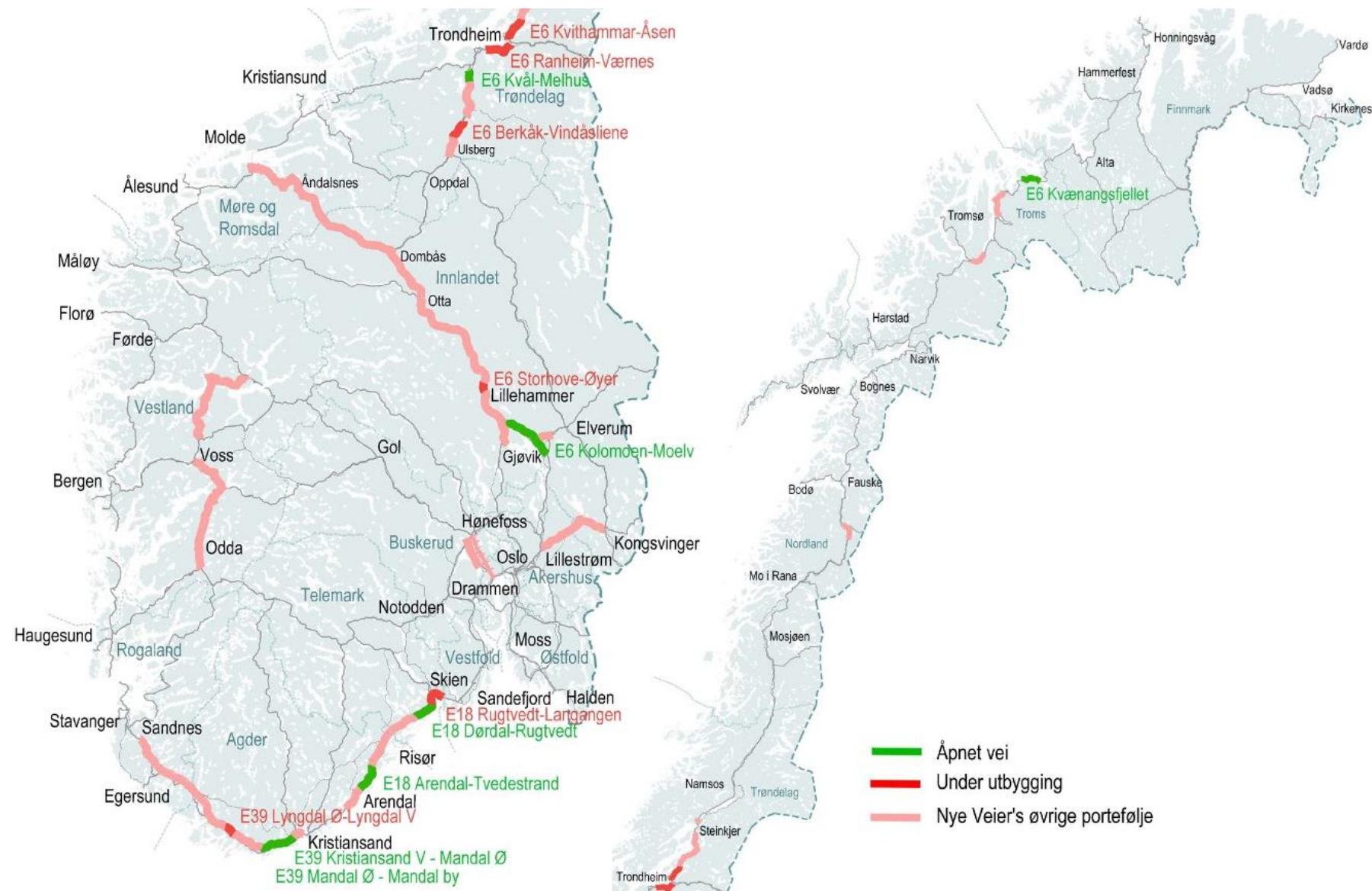
Nye Veier utvikler strekningene gjennom forskjellige faser. Det arbeides på strekningsnivå i de første fasene. Etter fasen «Strekningsutvikling» vil enkelte lengre strekninger deles opp i mindre prosjekter, innenfor en hensiktsmessig kontraktsstrategi.

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 Q2 2024

Kartet viser status for de ulike strekningene. Viktige hendelser i Q2 var som følger:

- 29. april signerte Nye Veier kontrakt med arbeidsfellesskapet Skanska Syltern ANS for utbyggingen av E6 Berkåk-Vindåsliene.
- Hæhre Entreprenør er valgt som entreprenør for prosjektet fra Ranheim til Sveberg.
- Contur AS er valgt som entreprenør for å bygge Hommelvikbrua på strekningen mellom Ranheim og Værnes.
- Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2025-2036 ble behandlet i stortinget i juni. Denne indikerer at det kan komme mindre justeringer av selskapets portefølje.
- Hele strekningen Kvænangsfjellet åpnet for trafikk 17.07.



Porteføljestatus

Strekning utvikling



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

Ringeriksbanen og
E16 Skaret–Hønefoss
E16 Kongsvinger–E6

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

E6 Øyer–Otta
E6 Otta–Dombås

E18 Tvedestrand–Bamble
E18 Arendal–Grimstad

E39 Lyngdal – Ålgård

Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



E6 Sørrelva–Borkamo

E6 Nedgård – Berkåk

E6 Moelv–Roterud

E18 Ytre ringvei

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

Kontrahering og forberedelse for utbygging



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

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

E6 Roterud–Storhove

E39 Mandal–Blørstad

Utbygging



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

E6 Storhove–Øyer

E18 Rugtvedt–Langangen

E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest

Drift



E6 Kvænangsfjellet*

E6 Kvål–Melhus sentrum

E6 Kolomoen–Moelv

E18 Rugtvedt–Dørdal

E18 Tvedestrand–Arendal

E39 Kristiansand–Mandal

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

*Kvænangsfjellet ble åpnet for trafikk 17.07.24.

06

Risikoforhold og fremtidsutsikter

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

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

Foto: Nye Veier



Risikoforhold og fremtidsutsikter

Prisvekst større enn bevilgningsøkning

Nye Veier har helt siden oppstarten hatt langsiktige og forutsigbar finansiering. Selskapets bevilgning blir indeksregulert hvert år i statsbudsjettet og har rullerende fem års horisont. Utgangspunktet for indeksregulering var 5 milliarder 2016-kroner til planlegging og utbygging. Kostnader til drift og vedlikehold var i utgangspunktet ikke en del av rammen.

Til tross for at rammene over statsbudsjettet har økt betydelig, har den virkelige prisstigningen økt enda mer. Prisveksten på veibygging ser nå ut til å stabilisere seg, men på et vesentlig høyere nivå. Nye Veier planlegger derfor nå for et aktivitetsnivå som ligger vesentlig under det det som var forutsatt i 2015.

Aktivitetsnivået reduseres ytterligere ved at selskapets kostnader til drift og vedlikehold fortsatt dekkes av midler som opprinnelig var tiltenkt planlegging og utbygging. Det var ikke forutsetningen i 2016 da selskapet ble etablert.

Dersom Nye Veiers bevilgninger hadde vært justert med virkelig prisstigning på veibygging og selskapet hadde blitt kompensert for kostnadene til drift og vedlikehold, kunne selskapet bygget ut porteføljen raskere.

I 2023 utgjorde indeksforskjellen og kostnader til drift og vedlikehold om lag 1,1 mrd. kroner.

Bompenger er en viktige del av Nye Veiers finansiering og økte statlige bevilgninger ville utløst mer bompenger til veibygging.

Når bompengene tas med i beregningen, ville Nye Veiers årlige omsetning til veibygging vært om lag 1,6 mrd. kroner høyere hvis de statlige bevilgningene hadde vært justert med virkelig prisstigning og selskapet hadde fått dekket kostnadene til drift og vedlikehold.

Eksempel på utbygginger som kunne vært gjennomført raskere er E6 i Trøndelag, E6 på Innlandet og E39 i Agder mot Rogaland.

Likviditet til å gjennomføre utbygging

Nye Veier har nå full produksjon og utnytter alle tilgjengelige midler til planlegging, utbygging og drift og vedlikehold.

Den statlige bevilgingen ligger fast, men selskapet har til nå hatt noe reserve i bompengelopptrekket. Bompengene har blitt rekvirert etter behov, og har gitt selskapet en likviditetsreserve.

Med mange store utbygginger i gang benyttes nå også alle tilgjengelige bompenger til veibygging, og den likviditetsreserven som bompengene tidligere ga, er nå ikke lenger til stede.

Det betyr at selskapet nå er mer eksponert for uventede kostnadsøkninger i prosjektene, eller som har vært tilfelle de siste årene økt prisstigning.

Siden selskapet per dato ikke har muligheter til å ta opp lån, må selskapet derfor til en hver tid ha tilstrekkelig likviditetsbuffer til å håndtere endringer.

Risiko for større skredhendelser

Et mildere og våtere klima gjør at Nye Veier må ha god oversikt over risiko for ras og skredhendelser langs veinettet som selskapet har ansvaret for.

Manglende grunnundersøkelser, feil tolkning, geotekniske/ ingeniørgeologiske vurderinger/beregninger kan ha store konsekvenser. Selskapet må sikre at det blir gjennomført nok grunnundersøkelser selv om kostnadene blir betydelige og planleggingsbudsjettene dermed må økes.

Selskapet har gjennomgått rutiner og prosesser for å verifisere at vurdering av omfang av grunnundersøkelser gjøres på de riktige tidspunkt i prosjektløpet. Videre at korrekt fagkompetanse involveres.

Ny NS8408 vil sannsynligvis endre på ansvarsforholdene rundt grunnforhold som kan medføre økt behov for å gjennomføre grunnundersøkelser mellom regulering og utlysning av konkurranse.



nyeveier.no

Fornye. Forbedre. Forsikre.