

Kvartalsrapport

Q4 2024

01 [Mål, prioriteringer og verdiskapning](#)

02 [Hendelser og historier i kvartalet](#)

03 [Bærekraft](#)

04 [Finansiell status](#)

05 [Prosjekter og portefølje](#)

06 [Risikoforhold og fremtidsutsikter](#)



Mål, prioriteringer og verdiskapning

Målet ved opprettelsen av Nye Veier var å realisere flere veiprojekter – 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.

Bildet viser Langangsfjordbrua som er under bygging på E18 Rugtvedt – Langangen. Veien åpner i 2026. Foto: Nye Veier/Nils Bernt Rinde

Kostnadsreduksjoner og økning i samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

Nye Veiers strategiske prioriteringer

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

Prognoser (inkl. mva.)	Mål	Q4 2024
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	17 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje	47 mrd.	20 mrd.
Prognose omfangsjustert ¹ kostnadsreduksjon	47 mrd.	31 mrd.
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (ekskl. mva.)		
Forbedret nytte		9 mrd.
+ Besparelser ²		11,5 mrd.
= Forbedret netto nytte*		20,5 mrd.
Kilometer vei åpnet / under bygging		
Åpnet vei		142 km
Vei under bygging ³		94 km

*Det er utført nye samfunnsøkonomiske beregninger på oppstartsporteføljen i Q4 2024. Oppsummert er forbedret netto nytte noe nedjustert fra forrige beregning. Dette skyldes i hovedsak noe økning i kostnader, mens forbedringen i nytte er opprettholdt.

Forklaring og kommentarer til tabellen:

Prognose for kostnadsreduksjon indeksjusteres hvert kvartal. Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet oppdateres årlig. (Nytteberegninger fra november 2024)

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

1. For å oppnå bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene, har Nye Veier flere ganger valgt høyere veistandard enn hva som var forutsatt. Omfangsjustert kostnadsreduksjon viser hva kostnadsreduksjonen ville blitt om omfanget ikke var blitt endret.
2. Reduksjonen i de samfunnsøkonomiske kostnadene er forskjellig fra prognosen for kostnadsreduksjon fordi den også inkluderer andre kostnader enn investeringskostnader, er oppgitt ekskl. mva., diskontert til et felles prisnivå og oppgitt i 2024-kroner.
3. Veiene som bygges nå er: E6 Ranheim – Værnes 23 km, Kvithammar – Åsen 19 km, E6 Berkåk-Vindåsliene 15 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest 10 km og E6 Storhove – Øyer 10 km.



02

Hendelser og historier i kvartalet

- Fagdag om personsikkerhet
- Planlegging og utbygging på E18 og E39
- Tildeling av kontrakt for drift og vedlikehold

Bildet er fra E6 i Hamar. Mesta AS er nylig tildelt driftskontrakt for Nye Veiers strekninger i Sør-Norge. Foto: Nye Veier

Personersikkerhet, status for planlegging E18, utbygging E39 og drift/vedlikehold

Personersikkerhet – hvordan bli bedre sammen?

Våre kolleger skal komme hjem fra jobb uten skader og anleggene skal være trygge arbeidsplasser. Vi må både redusere antall hendelser og risikoen for å bli skadet. Totalentreprenørene på våre prosjekter er viktige medhjelpere i arbeidet med å øke personersikkerheten ute på anleggene. I februar 2025 inviterte vi dem alle til fagdag for å dele sine erfaringer og beste praksis fra arbeidet med personersikkerhet. Nye Veier vil som byggherre ta sterkere styring særlig knyttet til personersikkerhet på våre anlegg. Vi skal bli en bedre og mer forutsigbar byggherre - for å gjøre hverdagen sikrere. Skal vi som byggherre lykkes trenger vi entreprenørenes hjelp. Arbeidet går i riktig retning, men det er en felles erkjennelse at alle ikke kommer trygt hjem slik det er i dag. Både Nye Veier og entreprenørene skal ha en åpen kultur for å rapportere om hendelser og det skal være trygt å si ifra.

Planarbeid E18

Nye Veier skal bidra med innovasjon og nytenkning i transportsektoren. Selskapet arbeider systematisk med å utvikle og foreslå tiltak som viser at det er mulig å oppnå redusert arealbeslag, klima- og miljøfotavtrykk og kostnader, uten at trafikantnyttens reduseres vesentlig. Gjennom målrettede tiltak er det mulig å håndtere utfordringer for eksempel knyttet til trafikksikkerhet, framkommelighet og veistandard uten å måtte bygge helt ny vei.

Den nye veien som er under planlegging på E18 Kragerø - Bamble er om lag 18 kilometer og planlegges for fartsgrense 100 km/t. Det planlegges for betydelig grad av gjenbruk av dagens vei som reduserer arealbeslaget og får ned klimagassutslippene. De foreslåtte løsningene vil også redusere kostnadene. Gjennom planarbeidet er prosjektet forbedret på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og netto nytte. Forslaget til reguleringsplan ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn i januar 2025 med frist 21. mars for å komme med innspill og synspunkter.

For nye E18 Tvedestrand – Gjerstad er det utarbeidet en konsekvensutredning som ble oversendt kommunene i 2024. Også på denne delstrekningen legges det opp til gjenbruk av dagens vei. På bakgrunn av konsekvensutredningen anbefaler Nye Veier at det utarbeides en kommunedelplan for korridor 20. Styret for det interkommunale E18-plansamarbeidet har fattet et vedtak der de ber Nye veier påbegynne dette arbeidet med kommunedelplan. I planarbeidet for ny E18 mellom Arendal og Grimstad, arbeides det videre med prosjektutvikling og optimaliseringer.

Utbygging E39

Nye Veier har valgt Hæhre Entreprenør AS, med COWI som rådgiver, til å bygge ny E39 fra Mandalskrysset til Blørstad i Lindesnes kommune. Dagens vei er trafikksikker og har dårlig framkommelighet vinterstid. Det skal bygges om lag

8,8 km firefelts motorvei og tre kilometer tilførselsvei. I prosjektet inngår bygging av to større bruonstruksjoner, to tunneler og kryss ved Blørstad. Kontraktverdien er på 2,2 milliarder kroner eks. mva. Prosjektet starter opp i løpet av 2025 og ventes ferdigstilt i 2028. Med dette prosjektet fortsetter Nye Veier byggingen av ny trafikksikker vei på E39 vestover i Agder.

Drift og vedlikehold

Det er besluttet at Mesta AS skal drifte veistrekninger i Sør-Norge. Driftskontrakten, med en varighet på fem år, omfatter Nye Veiers åpnede strekninger på E6 i Innlandet, E18 i Telemark og Agder og E39 i Agder. Kontrakten omfatter også prosjekter som ennå ikke er ferdig utbygd, slik som E39 gjennom Lyngdal og E39 fra Mandal - Blørstad. Det er opsjoner på ytterligere inntil tre år. Benyttes opsjoner og mulige bestillingsarbeid, har kontrakten en samlet verdi på 1,2 milliarder kroner eks. mva.

I konkurransen er det vektlagt oppetid for trafikantene, sikkerhet, løsninger for klima og miljø og innovasjon. Nye Veier har utviklet et digitalt system som gir oversikt over driften av veiene. Selskapet har etablert et innovasjonsfond på 7,5 millioner kroner. Driftsentreprenøren kan søke midler fra fondet, og som skal omfatte prosjekter som bidrar til å utvikle og forbedre drift og vedlikehold. Nye Veier er særskilt opptatt av utvikling av løsninger som gir positive effekter for klima og ytre miljø.



Anette Anesland

Administrerende direktør

03



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.

Illustrasjon: FNs bærekraftshjul

Bærekraft

Endring av rapportering på ytre miljø hendelser.

Selskapet har forbedret rapportering av ytre miljøhendelser (M1 og M2). Dette medfører at et økt antall hendelser har blitt registrert siste kvartal. Nivået på miljøhendelser varierer fra år til år, og 2024-nivået er på nivå med andre år i siste femårs-periode.

Forbedring av CO2-reduksjon i ferdigstilte prosjekter

Kvænanngsfjellet er ferdigstilt og har en CO2-reduksjon i prosjektet på 32 %. Dette medfører en forbedring fra 18% til 20% på prosjekter som er ferdigstilt de siste to årene.

	Mål	Q4 24	Q3 24	Q2 24	Q1 24
Miljø og klima – prosjekter					
M1 ¹	0	1,3	0,4	0	0,4
M2 ²	< 35	41	13	9,8	13,5
Arealbeslag ³	< 50	60	59	59	59
CO ₂ -reduksjon i bygging ⁴	> 30 %	20 %	18 %	18 %	18 %
Helse og sikkerhet – prosjekter					
H1 ⁵	0	4,0	4,7	3,8	3,9
H2 ⁶	< 10	13,6	15,8	14,3	11,2
Oppetid på veiene	> 99,5 %	99,3 %	99,4 %	99,4 %	99,3 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	7 %	8,4 %	8,3 %	8,3 %
Helse og sikkerhet – internt					
Sykefravær ⁷	< 3 %	3,1 %	3,3 %	3,4 %	3,6 %
Antall ansatte		181	181	178	175

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.



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.*

Bilde: Prosjektsjef Anita Enebakk leder arbeidet med utbygging av ny E39 gjennom Lyngdal. Foto: Nye Veier/Nils Bernt Rinde.

Resultatregnskap

4. kvartal 2024

Inntekter er på 2 315 mill., en reduksjon på 129 mill. mot samme periode i fjor. Tall i årets siste kvartal påvirkes positivt av selskapet nå på tre veiutbyggingsavtaler inntektsfører hele vederlaget. Korrigert for engangseffekter så er underliggende aktivitet noe lavere enn for samme periode i fjor.

Prosjektkostnader har økt betydelig i kvartalet som følge av økninger i avsetninger til tapsprosjekter.

Lønnskostnader har i kvartalet økt med 10 mill. sett mot fjorår som følge av økt antall ansatte og årlig lønnsoppgjør.

Finansinntekter er høyere enn for tilsvarende periode i fjor som et resultat av et høyere innestående i bank.

Resultatet for kvartalet er negativt med 847 mill., ned 532 mill. sett mot samme kvartal i fjor.

2024 (fullår)

Inntekter på 8 452 mill,- er tett på samme nivå som fjoråret. Topplinjen påvirkes av effektene beskrevet i forklaringen for 4. kvartal.

Prosjektkostnader har økt betydelig sett mot fjorår i hovedsak som følge samlet sett økte tapsføringer i prosjekter.

Lønnskostnader utgjør 277 mill., en økning på 32 mill. Utviklingen er et resultat av økt antall ansatte for å styrke prosjektoppfølgningen og øke kjernekompetanse i egen organisasjon.

Finansinntekter har økt til 170 mill. som følge av et høyere rentenivå sammenlignet med fjoråret.

Resultatet for året var negativt med 859 mill., mot et positivt resultat i fjor på 621 mill.

Alle tall i mill. kroner	4. kvartal		Fullår	
	2024	2023	2024	2023
Inntekter	2 315	2 444	8 452	8 503
Sum Inntekter	2 315	2 444	8 452	8 503
Prosjektkostnader	3 096	2 681	9 038	7 602
Lønnskostnader	79	69	277	245
Avskrivning på varige driftsmidler	0	1	2	2
Andre driftskostnader	48	47	164	189
Sum kostnader	3 224	2 798	9 481	8 037
Driftsresultat før finans	-909	-354	-1 029	466
Finans	62	40	170	156
Sum Finansposter	62	40	170	156
Resultat	-847	-315	-859	621

Balanse

Eiendeler

Fordringer

Mellomværende med eier er på 2 876 mill., en nedgang på 1 075 mill. siden 31.12.2023. Beløpet påvirkes av utbetalinger av statlige midler (reduserer fordringen) og fakturering av leveranser under avtalene (øker fordringen).

Bankinnskudd

Bankinnskudd har økt med 1 928 mill., til 4 583 mill. siden utgangen av fjoråret. Likvideten til selskapet anses for å være god.

Egenkapital og gjeld

Egenkapital

Egenkapitalen er justert tilsvarende resultatet for perioden. Selskapets egenkapital utgjør 24 %, tilsvarende 1 836 millioner ved årsslutt 2024.

Gjeld

Gjeld består i all hovedsak av avsetning til tap i anleggskontrakter (Andre forpliktelser). Denne avsetningen har i 2024 økt med 1 484 mill. Annen gjeld utgjør samlet sett 1 026 mill., en økning på 79 mill. sett mot fjoråret.

Alle tall i mill. kroner	31.12.2024	31.12.2023
Eiendeler		
Sum anleggsmidler	3	5
Omløpsmidler		
Kundefordringer	30	45
Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer	191	323
Mellomværende med eier	2 876	3 951
Bankinnskudd	4 583	2 655
Sum omløpsmidler	7 680	6 973
Sum eiendeler	7 683	6 979
Gjeld og egenkapital		
Egenkapital		
Innskutt egenkapital	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	1 038	1 038
Udisponert resultat	-859	0
Sum egenkapital	1 836	2 695
Gjeld		
Andre forpliktelser	4 820	3 336
Leverandørgjeld	391	799
Skyldig offentlige avgifter	283	0
Periodiserte kostnader	331	124
Annen kortsiktig gjeld	21	24
Sum gjeld	5 846	4 283
Sum gjeld og egenkapital	7 683	6 979

Kontantstrømoppstilling

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

Netto kontantstrøm for 2024 er positiv og utgjør samlet sett 1 928 mill. Utover resultat for 2024 så består hovedsakelig bevegelsene av endringer i andre tidsavgrensningsposter og endring i avsetning til tap i anleggskontrakter (avsetninger forpliktelses). Utover dette er leverandørgjelden redusert og skyldige offentlige avgifter har økt i 2024.

Bankinnskudd ved utgangen av 2024 utgjør 4 583 mill.

Alle tall i mill. kroner	4. kv		Fullår	
	2024	2023	2024	2023
Resultat	-847	-315	-859	621
Ordinære avskrivninger	0	1	2	2
Endring i kundefordringer	1	8	15	16
Endring i leverandørgjeld	-387	228	-408	342
Endringer i andre kortsiktige fordringer	105	81	14	-32
Endring i skyldige offentlige avgifter	242	-85	375	-97
Endring i andre tidsavgrensningsposter	-752	-1 995	1 307	732
Endring i avsetninger forpliktelses	1 305	307	1 484	-255
Endring i annen kortsiktig gjeld	-4	20	-3	-886
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	-336	-1 751	1 928	444
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0	0	-4
Innbetaling ved salg av driftsmidler	0	0	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	0	0	-4
Netto endring i bankinnskudd	-336	-1 751	1 928	440
IB Beholdning av bankinnskudd	4 919	5 269	2 655	2 216
UB Beholdning av bankinnskudd	4 583	3 518	4 583	2 655



05

Prosjekter og portefølje

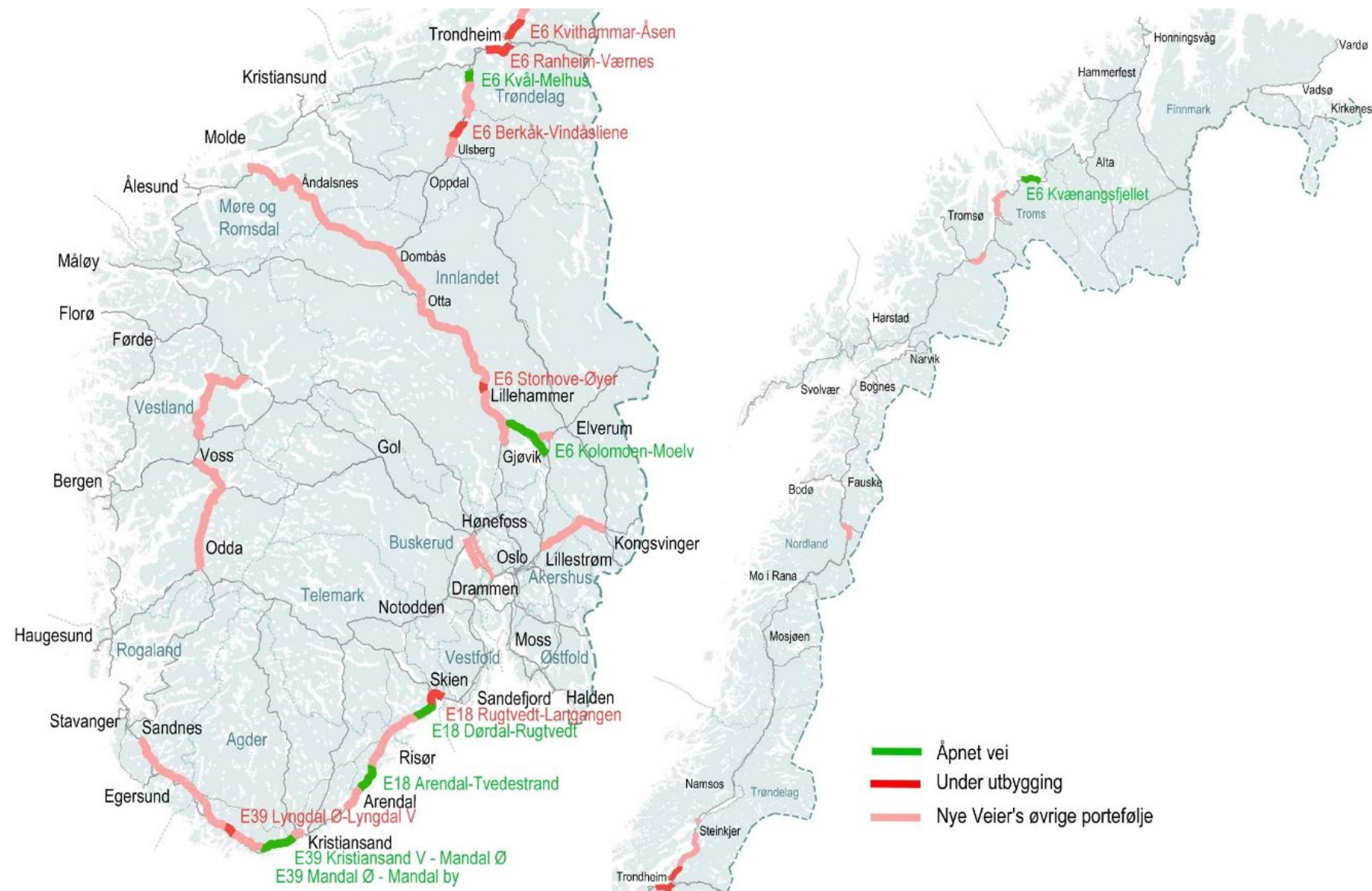
Nye Veier utvikler strekningene gjennom forskjellige faser. Det arbeides på strekningsnivå i de første fasene. Etter fasen «Strekningsutvikling» vil enkelte lengre strekninger deles opp i mindre prosjekter, innenfor en hensiktsmessig kontraktstrategi. Bevegelser fra én fase til den neste foregår etter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

Illustrasjonen viser forslaget til reguleringsplan for ny E18 Kragerø – Bamble. Det legges det opp til betydelig grad av gjenbruk av eksisterende vei som reduserer arealbeslag, og klimagassutslipp.

Strekningsoversikt per Q4 2024

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

- Ingen nye strekninger har endret status ila. Q4 2024.
- 10.01.25 ble Hæhre entreprenør valg til å bygge E39 fra Mandalskrysset til Blørstad i Lindesnes kommune. De skal nå gjennomføre en samhandlingsfase med Nye Veier før prosjektet går over i utbygging.
- 27.01.25 ble reguleringsplanen for E18 Kragerø – Bamble i Telemark sendt ut på høring
- 29.01.25 ble Mesta AS tildelt driftskontrakt for selskapets veistrekniger i Sør-Norge.



- Åpnet vei
- Under utbygging
- Nye Veier's øvrige portefølje

Porteføljestatus

Strekningsutvikling



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 Kragerø–Bamble

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



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.

Bildet viser gruppearbeid på fagdagen "Hvordan bli bedre sammen?" Nye Veier inviterte entreprenører fra våre prosjekter og tema var personsikkerhet i anleggsbransjen. Foto: Nye Veier

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Risikoforhold

Planlegging av ny hovedvei og ny jernbane tar lang tid. Det er ganske mange år siden målet om å bygge ferdig en ny trafiksikker hovedvei med midtdele mellom Stavanger og Oslo ble lansert. Fortsatt gjenstår mye utbygging i både Rogaland og Agder.

For jernbane tar det ofte enda lengre tid. I året 2021 skrev Aftenposten om tidsperspektivene i jernbaneplanleggingen.

En faksimile av en salgsannonse var avbildet. En gård på Ringerike med 350 mål dyrket mark og 1500 mål skog var til salgs. *«ganske i nærheten av den prosjekterede Ringeriksbanen»*. Annonseren sto i Aftenposten i 1886.

Lang tid til planlegging gjør at behovene endrer seg. Samfunnets transportbehov utvikler seg og samfunnets verdier av hva som er viktig i veiplanlegging endrer seg. Kravene til utredninger og vurderinger som skal gjøres i planfasen er vesentlig skjerpet de siste årene.

Naturbeslag og klimaeffekter av utbyggingene vektlegges nå i mye sterkere grad. Ofte enn før kommer valget på spissen. Skal veien legges i uberørt natur, langt fra folk, eller tett på eksisterende bebyggelse, kanskje over dyrka mark.

Når samfunnets verdsetting av arealer endres, må planene endres. Ofte velges dyre løsninger, for eksempel mer bro og lengre tunneler.

Helhetlig porteføljeoversikt og porteføljestyring hjelper Nye Veier med prioriteringene.

Dyre løsninger i et prosjekt medfører mindre penger til andre prosjekt, og risiko for at deler av Nye Veiers portefølje ikke blir bygd ut innen rimelig tid.

For å oppnå best mulig klima, miljø og trafiksikkerhetsgevinst i porteføljen som helhet, utvikler selskapet metoder for å sammenligne utbyggingsprosjektene på tvers av hele Nye Veiers portefølje.

Fremtidsutsikter

Nye Veier har store utbyggingsprosjekt i gang på E18 i Grenland, på E39 i Agder og på E6 både på Innlandet og i Trøndelag.

Selskapet planlegger å igangsette viktige utbedring- og rassikringsprosjekt på rv. 13 og på E136.

I Nord-Norge har selskapet bygget ferdig to tunneler, Kvængsfjell- og Mettevolltunnelen som til sammen sikrer åpen og trafiksikker vei over Kvængsfjellet også vintertid.

Fra årsskiftet 2024/2025 tilbakefører Nye Veier ansvaret for alle utbyggingsprosjekt i selskapets portefølje i Norge-Norge til Statens vegvesen.

Nye Veiers pågående og planlagte utbygginger vil de neste årene legge beslag på alle tilgjengelige midler til planlegging, utbygging og drift. Det gjelder både statlige bevilgninger, bompenger og likviditetsreserver.

Det betyr at selskapet nå er mer eksponert for uventede kostnadsøkninger i prosjektene, og har begrenset muligheter til å starte opp nye utbyggingsprosjekter i de nærmeste årene.

Siden selskapet per dato ikke har muligheter til å etablere en driftskreditt, må selskapet derfor vurdere å utsette prosjekter for å kunne ha en tilstrekkelig likviditetsbuffer til å håndtere endringer.

Nye Veier planlegger oppstart av store utbygginger på Innlandet, i Trøndelag og i Agder.

Alle utbyggingene planlegges gjennomført mest mulig rasjonelt innenfor selskapets tilgjengelige finansiering.

Nye Veier må i samarbeid med eier vurdere hvordan selskapet kan sikre mest mulig effektiv drift innenfor Stortingets bevilgningsramme på til enhver tid inneværende år og fire år frem.



nyeveier.no

Fornye. Forbedre. Forsikre.