

# Kvartalsrapport

# Q2 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



# 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.

## Reduserte kostnader og bedre 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	Q2 2023
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	17 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje <sup>1</sup>	45,5 mrd.	23 mrd.
Prognose omfangsjustert <sup>2</sup> kostnadsreduksjon	45,5 mrd.	31 mrd.
Nytteøkning – oppstartsportefølje <sup>1</sup>		10,5 mrd.
Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet		33,5 mrd.
Åpnet vei		121 km
Vei under bygging <sup>3</sup>		83 km

Forklaring til tabellen:

Reduserte kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet – oppdateres årlig (Nytteberegninger fra desember '21).

1. Oppstartsporteføljen er de strekningene som ble avtalt overført til selskapet ved opprettelsen i 2016, samt tre strekninger som ble overført i 2019.
2. For å oppnå bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet, har Nye Veier flere ganger planlagt å benytte høyere veistandard enn hva som var utgangspunkt for måling av kostnadsutviklingen. 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, Kvævangsfjellet 14 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km og E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest ti km



## Hendelser og historier i kvartalet

## Viktige hendelser

### E6 forbi Lillehammer kan bygges

E6 forbi Lillehammer kan bygges i planlagt trasé.

I midten av juni besluttet Regjeringen endring av verneforskriften for Lågendeltaet, slik at ny E6 forbi Lillehammer kan bygges.

Regjeringen besluttet flere tiltak som skal bedre forholdene for fugl, fisk og andre verneverdier i og ved Lågendeltaet. I tillegg ble verdifull natur i nye Rykkhustjønnin naturreservat (793 dekar) vernet, som økologisk kompensasjon. Hele Lågendeltaet naturreservat blir nå på 7 080 dekar.

Nye Veier skal gjennomføre flere tiltak for å kompensere endringen av verneforskriften for Lågendelta naturreservat. Som grunnlag for regjeringens beslutning leverte Nye Veier i mai en grundig vurdering og utredning av ytterlige miljøforberedende tiltak for ny E6 forbi Lillehammer.

Denne viktige avklaringen gjør at Nye Veier nå kan planlegge for gjennomføring av miljøforbedrende tiltak og kan jobbe videre med å utvikle prosjektet for bygging.

### Grønn plattform

Til sammen har 17 aktører innen samferdsel fått nær 70 millioner av Grønn plattform til prosjektet "Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging". Nye Veier leder arbeidet.

De neste tre årene skal det gjennomføres minst ti store pilotprosjekter med nye og mer bærekraftige materialer og løsninger.

De deltakende virksomhetene dekker verdikjeden. Eierne av infrastruktur, byggherrer, entreprenører, forskningsinstitutter og leverandører deltar. Grønn plattform-prosjektet er viktig, og Nye Veier prioriterer arbeidet høyt.

Behovet for å utvikle alternative grønne løsninger er stort. Risikoen med pilotering har fram til nå vært for høy for mindre aktører i industrien.

Med støtte fra Grønn plattform blir det mulig å teste ut nye modeller for samarbeid. Nye måter å dele risiko på blir testet ut gjennom pilotering i stor skala.

### Avbestilte resterende kontraktsarbeider på deler av E6

Nye Veier avbestilte i starten av juli resterende kontraktsarbeider på bygging av ny E6 mellom Ranheim og Værnes i Trøndelag.

Nye Veier og vår totalentreprenør Acciona er enige om at deres gjenværende arbeid på ny E6 mellom Ranheim og Værnes avsluttes. Konkurransen om å bygge E6 på denne strekningen vil bli lyst ut i løpet av høsten 2023.

Nye Veier planlegger å gå ut i markedet med et justert prosjekt i løpet av høsten i år. Markedsdialog med mulige tilbydere vil begynne i september i år.

### Hvordan sprengning påvirker fuglelivet

Nye Veier bygger ny E6 mellom Kvithamar og Åsen i Stjørdal og Levanger kommuner.

Statsforvalteren i Trøndelag har gitt tillatelse til utslipp av vann fra anleggsarbeidene ved Vassmarka.

De stilte krav om å gjennomføre forskning på hvordan fuglelivet i området reagerer på sprengninger.

Studien viser at det er spesielt viktig å være forsiktig når avstanden mellom fuglene og stedet for sprengningene er under 1 000 meter, og når det er sårbare arter i nærheten.

Rapporten påpeker også at det er klokt å legge sprengning til tidspunkter hvor vinden blåser bort fra et fugleområde, for å minimere støy.

# Vi fornyer og forbedrer norsk vei- og baneutbygging

## Mer for pengene

Nye Veier AS ble opprettet for å få mer vei for pengene. Behovet for å gjøre endringer var tydelig. Selv om flere regjeringer over lengre tid hadde økt bevilgningene til samferdsel, ble det ikke bygd mer vei. Kostnadsveksten ble grundig dokumentert i NTP 2018-2029. Prisjustert kostnadsvekst mellom to NTP-perioder ble dokumentert å være omlag 40 prosent på vei og 30 prosent på bane.

Et statlig utbyggingselskap for riksveier var ett av tre tiltak for å få kontroll på kostnadene. Tanken var at en annen finansieringsmodell og større fristilling fra årlige budsjetter ville gjøre det mulig å bygge ny vei raskere, og med bedre resultater på kostnader og samfunnsnytte.

Nye Veier satte tidlig et ambisiøst mål om å redusere kostnadene til veibygging med 20 prosent og samtidig øke nytten for veibrukeren. Det målet har vi nesten nådd. De fire siste årene har vi åpnet 120 km ny hovedvei, og vi har redusert kostnadene med 18 prosent.

Nye Veier har vist at modellen fungerer.

## Fortsatt mye å endre på

Nye Veier har i stort fått kontroll på kostnadsveksten, men det er langt igjen til norske veier bygges og driftes på en bærekraftig måte.

Vår oppmerksomhet retter seg nå i stor grad mot å utvikle bedre løsninger for å kunne ta vare på miljøet og redusere klimautslippene når vei og bane skal bygges. Nye Veier har bygget en kultur for endring, og med korte beslutningslinjer kan vi oppnå resultater raskt.

Ny Nasjonal transportplan (NTP) lages nå. Vi skal i større grad ta vare på det vi har og utvikle eksisterende veinett. Klima- og miljø blir stadig viktigere. I Nye Veiers mai-leveranse til NTP svarer selskapet på hvordan selskapets aktivitet bidrar til måloppnåelse på alle de fem NTP-målene.

## Politisk styring

Nye Veiers utbyggingsportefølje er politisk bestemt. Selskapets utbyggingsportefølje bestemmes i Nasjonal transportplan, og selskapets økonomiske rammer vedtas

gjennom vedtak i statsbudsjettet. Dette gir ikke bare politisk styring på **hva** som skal bygges ut - det gir også god kostnads-kontroll. Selskapets prioriteringer er transparente, og prioriteringsmodellen offentlig tilgjengelig.

Nye Veiers tydelige mål om å redusere kostnadene har satt i gang viktige endringsprosesser også hos de andre transportvirksomhetene. Når vi nå utvikler grønn teknologi for veibygging, får vi også med oss de andre virksomhetene. Når vi utvikler arealregnskap for å dokumentere arealeffektene av veibyggingen, så blir det gjennomført for alle transportvirksomhetene i NTP.

Vi i Nye Veier tror at det fortsatt er svært store effektiviseringsgevinster å ta ut. På drift og vedlikehold er det store muligheter. Riksrevisjonen viser i sin gjennomgang at kostnadene har økt mye, uten at vedlikeholdet har blitt bedre.

Fulldigitale løsninger på registreringer av hendelser, systematisk oppfølging og tilstandsbasert vedlikehold er viktige stikkord.



Anette Aanesland

Administrerende direktør



Maarten Lohne van der Eynden, Fagansvarlig bærekraft i Nye Veier

## 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 årsrapporter.

## Bærekraft

### Økt kvalitet på rapportering av ytre miljøhendelser

Nye Veier har forbedret kvaliteten på rapportering og klassifisering av ytre miljøhendelser. Dette medfører samtidig omklassifisering av enkelte tidligere hendelser, slik at M1-frekvensen øker både for dette og tidligere kvartaler.

### Antallet arbeidsrelaterte personskader reduseres ytterligere

Vi registrerer en videre bedring i antall H2-hendelser (se note 5), og det gjør oss trygge på at flere av tiltakene det siste året har hatt effekt. Selskapet arbeider kontinuerlig med forbedringsarbeid for å redusere antall hendelser ytterligere.

	Mål	Q2 23	Q1 23	Q4 22	Q3 22
<b>Miljø – prosjekter</b>					
M1 <sup>1</sup>	0	0,7	0,7	1,1	1,2
M2 <sup>2</sup>	35	39,5	44,6	44,6	42,6
CO <sub>2</sub> –reduksjon i bygging <sup>3</sup>	20 %	27 %	27 %	28 %	28 %
<b>Helse og sikkerhet – prosjekter</b>					
H1 <sup>4</sup>	0	4,0	4,4	5,3	4,4
H2 <sup>5</sup>	< 12	9,9	11,0	12,9	13,5
Oppetid på veiene	99,5 %	99,4 %	99,8 %	99,7 %	99,4 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,3 %	8,2 %	8,0 %	8,1 %
<b>Helse og sikkerhet – internt</b>					
Sykefravær <sup>6</sup>	< 3 %	3,8 %	3,9 %	3,7 %	3,3 %
Antall ansatte		167	169	187	186

Forklaring til tabellen:

1. M1: Antall miljøskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende
2. M2: Antall uønskede miljøhendelser - per million arbeidede timer – 12mnd rullerende – Mål for M2 hendelser er under utarbeidelse
3. Reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2021–2023 er 20 prosent. Hovedmål i 2030 er 50 prosent.
4. H1: Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer- tolv måneder rullerende
5. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – tolv måneder rullerende
6. Sykefravær – tolv måneder 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 gjennomføres som en avregning mot de forskuddsbetalte innbetalingene. 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.

# Resultatregnskap

## Inntekter

Inntektene er vesentlig høyere enn i samme kvartal i 2022. Økningen skyldes økt aktivitet, og at selskapet har reforhandlet vilkårene i enkelte vegutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet. Engangseffekter som følge av reforhandling av avtalene utgjør ca. 1 mrd.

## Prosjektkostnader

Prosjektkostnadene i kvartalet påvirkes også av reforhandlede avtalevilkår, ved at tidligere tapsavsetninger reverseres. Effekten av de reverserte tapsavsetningene er cirka en milliard i perioden.

## Underliggende aktivitetsnivå

Den underliggende aktivitetsnivået, justert for effektene som omtales over, er cirka 0,5 milliarder høyere enn i tilsvarende periode i 2022.

Det underliggende resultatet, korrigert for engangseffekter, er minus 0,3 milliarder. Resultatet inkluderer tapsavsetninger gjennom perioden på totalt 0,7 mrd.

## Lønnskostnader

Lønnskostnader er i kvartalet og hittil i år noe lavere enn i samme periode i foregående år. Dette skyldes færre antall ansatte i inneværende år.

## Skatt

Selskapet er unntatt skatt, det vises til beskrivelse i årsrapport 2022, note 1.

Alle tall i MNOK / Ikke revidert	2. kvartal		HIÅ pr. 30.06		Hele
	2023	2022	2023	2022	2022
Inntekter	2 678	1 533	4 284	4 223	7 185
<b>Sum inntekter</b>	<b>2 678</b>	<b>1 533</b>	<b>4 284</b>	<b>4 223</b>	<b>7 185</b>
Prosjektkostnader	1 011	1 353	2 414	2 683	6 802
Lønnskostnader	45	47	105	111	245
Avskrivinger	0	1	1	2	3
Andre driftskostnader	61	57	112	107	221
<b>Sum kostnader</b>	<b>1 116</b>	<b>1 457</b>	<b>2 623</b>	<b>2 903</b>	<b>7 270</b>
<b>Driftsresultat før finans</b>	<b>1 562</b>	<b>76</b>	<b>1 653</b>	<b>1 320</b>	<b>-85</b>
Finans	36	12	61	17	74
<b>Sum finansposter</b>	<b>36</b>	<b>12</b>	<b>61</b>	<b>17</b>	<b>74</b>
<b>Resultat</b>	<b>1 598</b>	<b>87</b>	<b>1 714</b>	<b>1 337</b>	<b>-11</b>

Tall i MNOK - Ikke revidert

# Balanse

## Totalkapitalen

Totalkapitalen er økt mot samme kvartal i 2022. Økningen kommer fra økt resultat i perioden grunnet reforhandlede avtaler.

## Fordringer

Fordring på eier er økt sammenlignet med samme kvartal i 2022, men er redusert hittil i år som følge av innbetaling av statlige midler, og rekvirerte bompengemidler.

## Bankinnskudd

Bankinnskudd er på tilsvarende nivå som samme kvartal i 2022. Statlige overføringer til selskapet utbetales i første halvår, og som et resultat av dette reduseres normalt bankinnskudd gjennom andre halvår.

Det er rekvirert bompengemidler i perioden. Bompengemidler skal sammen med statlige overføringer finansiere selskapets pågående utbyggingsprosjekter. Bompenger rekvireres normalt to til tre ganger gjennom siste halvår.

## Egenkapital

Egenkapitalen er økt sammenlignet mot samme periode i 2022 som følge av positivt resultat i perioden.

## Gjeld

Annen kortsiktig gjeld er i sin helhet knyttet til avsetninger for tap i anleggskontrakter under utførelse. Denne er redusert i kvartalet som følge av reforhandlede avtaler med SD.

Alle tall i MNOK / Ikke revidert	30.06.2023	30.06.2022	31.12.2022
<b>Eiendeler</b>			
<b>Sum anleggsmidler</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Kundefordringer	53	27	61
Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer	952	1 643	292
Fordring på eier	1 114	-58	4 933
Bankinnskudd	5 602	5 431	2 216
<b>Sum omløpsmidler</b>	<b>7 721</b>	<b>7 043</b>	<b>7 501</b>
<b>Sum eiendeler</b>	<b>7 726</b>	<b>7 046</b>	<b>7 503</b>
<b>Gjeld og egenkapital</b>			
<b>Egenkapital</b>			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	416	427	416
Udisponert resultat	1 714	1 337	0
<b>Sum egenkapital</b>	<b>3 787</b>	<b>3 422</b>	<b>2 074</b>
<b>Gjeld</b>			
Andre forpliktelser	164	334	330
Leverandørgjeld	1 071	789	457
Skyldig offentlige avgifter	152	8	5
Periodiserte kostnader og tidsavgr. poster	111	30	467
Annen kortsiktig gjeld	2 441	2 464	4 171
<b>Sum gjeld</b>	<b>3 939</b>	<b>3 624</b>	<b>5 429</b>
<b>Sum gjeld og egenkapital</b>	<b>7 726</b>	<b>7 046</b>	<b>7 503</b>

# Kontantstrømpstilling

## Bankinnskudd

Bankinnskudd er økt gjennom perioden som følge av innbetalinger fra statlige overføringer og rekvirering av bompenger. Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter er 0,6 milliarder lavere enn i samme periode i fjor og skyldes i hovedsak netto nedbetaling av kortsiktig gjeld i perioden.

## Fordringer

Statlig del av finansieringen utbetales i sin helhet første halvår og forklarer endringen på 3,8 milliarder i fordring på eier. Fordring på eier akkumuleres i andre halvår, og utbetales første halvår. Dette gjenspeiles i bankbeholdningen gjennom året.

Alle tall i MNOK / Ikke revidert	30.06.2023	30.06.2022	31.12.2022
Resultat før skattekostnad	1 714	1 337	-11
Ordinære avskrivninger	1	2	3
Endring i kundefordringer	8	2	-32
Endring i leverandørgjeld	614	21	-311
Endring i forskuddsbetalte kostnader	-661	228	295
Endring i fordringer på eier	3 819	3 913	-1 078
Endringer i andre kortsiktige fordringer	0	-1 215	69
Endring i skyldige offentlige avgifter	147	30	27
Endring i periodiserte kostnader og andre tidsavgrensingsposter	-345	-325	99
Endring i annen kortsiktig gjeld	-1 907	14	1 730
<b>Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>3 390</b>	<b>4 007</b>	<b>791</b>
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-3	0	0
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto endring i bankinnskudd</b>	<b>3 387</b>	<b>4 007</b>	<b>791</b>
IB Beholdning av bankinnskudd	2 216	1 425	1 425
<b>UB Beholdning av bankinnskudd</b>	<b>5 602</b>	<b>5 431</b>	<b>2 216</b>

Tall i MNOK - Ikke revidert



## 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.

# 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 Øyer–Otta  
E6 Otta–Dombås  
**E6** Ulsberg – Melhus  
E6 Åsen–Steinkjer  
E6 Sellli–Asp  
E6 Nordkjøsbotten–Hatteng  
E6 Olderdalen–Langslett

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

E39 Lyngdal – Ålgård

## Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



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

E6 Sørrelva–Borkamo  
**E6** Nedgård - Berkåk  
**E6** Moelv–Roterud

Ringeriksbanen og E16 Skaret  
- Hønefoss

E18 Ytre Ring

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

## Kontrahering og forberedelse for utbygging



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

**E6** Storhove–Øyer  
**E6** Roterud–Storhove  
**E6** Berkåk–Vindåsliene

**E39** Mandal–Blørstad

## Utbygging



**E6** Kvænangsfjellet  
**E6** Kvithammar–Åsen  
**E6** Ranheim–Værnes  
  
**E18** Rugtvedt–Langangen  
(parsell 2)  
**E18** Rugtvedt–Langangen  
(parsell 1 og 3)  
**E39** Lyngdal øst–Lyngdal vest

## Drift



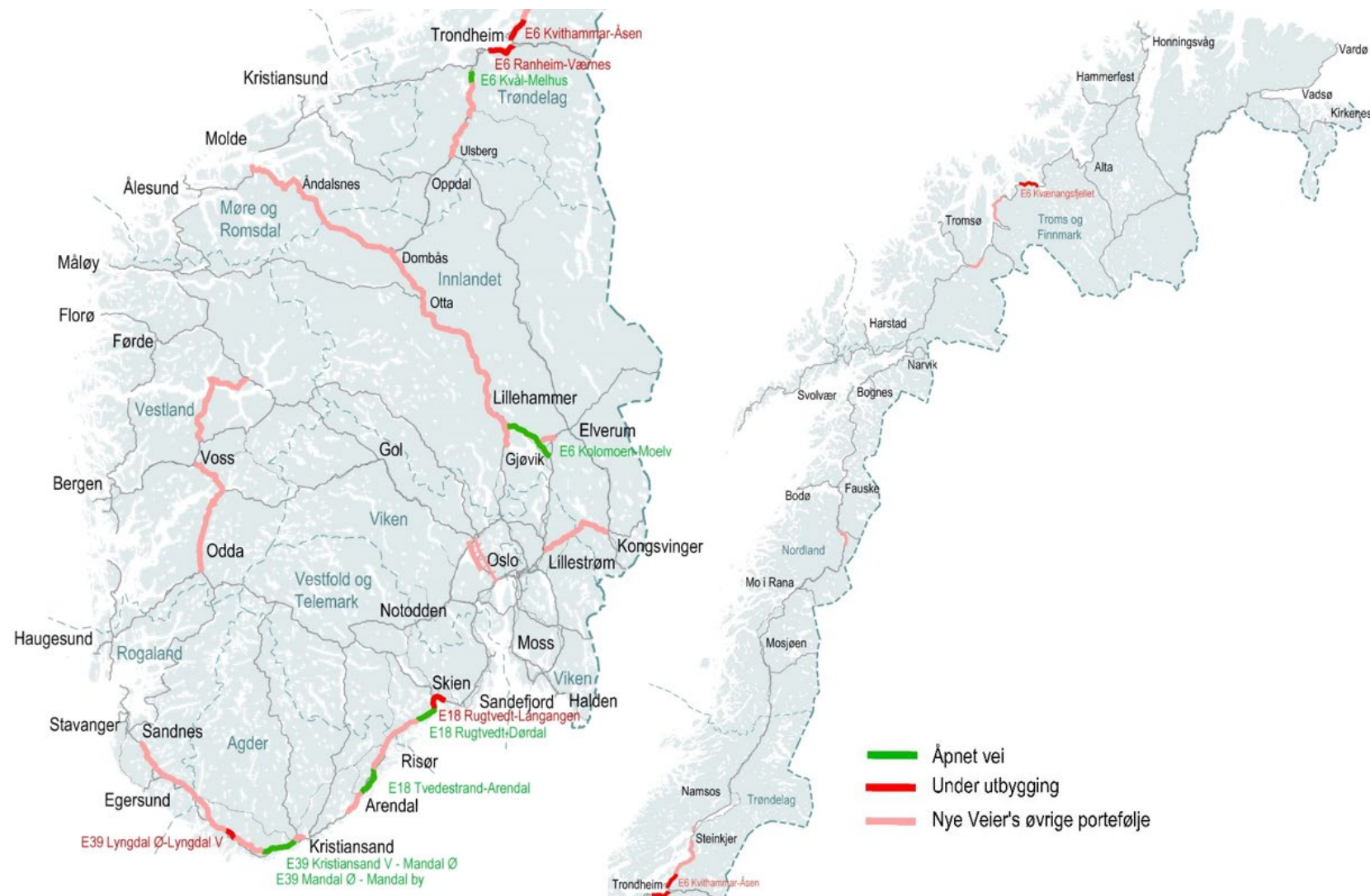
**E6** Kvål–Melhus sentrum  
**E6** Kolomoen–Arnkvern  
**E6** Arnkvern–Moelv  
  
**E18** Rugtvedt–Dørdal  
**E18** Tvedestrand–Arendal  
  
**E39** Kristiansand vest–Mandal  
øst  
**E39** Mandal øst–Mandal by

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

# Oversikt over Nye Veiers portefølje ved utgangen av Q2 2023

Kartet viser status for de ulike strekningene  
Viktige endringer i Q2:

- E39 Mandal – Blørstad forberedes for markedet.
- Ny reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud er under utarbeidelse. Planmaterieell ble gjort tilgjengelig i Ringsaker og Gjøvik kommuner i slutten av juni.
- Strekningsutvikling er igangsatt på Rv. 4 Hunndalen – Mjøsbrua, Rv. 25 Hamar – Løten og E6 Otta – Dombås.
- Rv. 13 Djupevik – Kviturtunnelen (del av Skare – Sogndal) forberedes for markedet, og forventes å bli kunngjort i løpet av høsten.



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

## 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. Gjennom veiutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet med tilhørende bompengeproposisjoner settes rammebetingelsene for utbygging, hvor brukerfinansiering også er et viktig element.

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

Nye Veier har full produksjon og utnytter tilgjengelige midler

Nye Veier har full produksjon og flere store byggeprosjekter i gang. Nå når de økonomiske rammene er fullt utnyttet, må selskapet vie mye oppmerksomhet til sin likviditetsstyring.

Det ser ut som at markedet nå stabiliserer seg, og Nye Veier planlegger neste halvår å gå ut i markedet med flere større og mindre utbyggingsprosjekt.

Beslutningen om å avbestille resterende arbeider i kontrakten med Acciona for utbygging av E6 Ranheim – Værnes gir oss muligheter til å håndtere uavklarte reguleringsmessige forhold og usikkerhet om grunnforholdene.

Ved å inngå nye utbyggingskontrakter ønsker selskapet å få bedre kontroll både på fremdrift og økonomi i dette store og viktige samferdselsprosjektet.

Statens vegvesen og Nye Veier har i felleskap sendt brev til Samferdselsdepartementet for å få avklart tidspunkt for overtakelse av drift- og vedlikeholdsansvaret for veistrekningene Rv13 Skaret-Sogndal og E136 Dombås-Vestnes. Nye Veier forventer at den eksisterende finansieringen av drift og vedlikehold følger oppgavene.

Regjeringens beslutning om å justere grensene for verneområdet i Lågendeltaet har gitt forutsigbarhet for gjennomføring av dette viktige utbyggingsprosjektet på E6 på Innlandet. Vernevedtaket inneholder flere avbøtende tiltak og utvidelse av verneområdet som i sum har gitt mer vern. Nye Veier har bidratt sterkt i arbeidet med å foreslå avbøtende tiltak, og selskapet vil få ansvar for å gjennomføre flere av disse.

Med stabile rammebetingelser kan vi fortsatt fornye og forbedre sektoren

Nye Veier har stabile rammebetingelser med et tydelig oppdrag. Det er politisk bestemt hvilke strekninger som selskapet skal bygge ut, og selskapets økonomiske rammer fornyes årlig gjennom budsjettbehandlingen i Stortinget.

Selskapet deltar i arbeidet med nasjonal transportplan på lik linje med øvrige transportvirksomheter. Gjennom NTP-arbeidet og i eierrapporteringen synliggjør Nye Veier hvordan selskapet arbeider for å nå de transportpolitiske målene.

NTP-arbeidet gir viktige bidrag til vårt arbeid med å videreutvikle vår modell for prosjektutvikling og prioriteringer.

Samfunnet tillegger klima- og miljøhensyn stadig større vekt. Nye Veier arbeider kontinuerlig med å forbedre våre verktøy for å vurdere lønnsomheten av utbyggingene. Et eksempel på dette er arealbeslagsvurderinger som nå blir integrert i vår prioriteringsmodell.

Utbedring av vei, som alternativ til å bygge ny, blir viktigere. I siste porteføljeutvidelse fikk selskapet ansvar for å utvikle flere utbedringstrekninger, og vi vil arbeide for å utvikle løsninger hvor bedre drift og vedlikehold kombineres med viktige utbedringstiltak.

Ny Veiers finansieringsmodell med en felles ramme for planlegging, utbygging og drift, er godt egnet for å utvikle mer effektive løsninger også på dette området.



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

Fornye. Forbedre. Forsikre.

