

Årsrapport 2024



nyeveier.no



Innhold

Årsrapport 2024

Administrerende direktør: Vi kan enda bedre	3
Om Nye Veier	4
Porteføljestyling	5
Drift og vedlikehold	6
Planlegging, bygging og drift for framtiden	8

Styrets årsberetning 2024

Styret i Nye Veier	38
--------------------	----

Årsregnskap 2024

Noter	45
Revisors beretning	55

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse	56
---	----

Forside: Grenlandsbrua, E18 Rugtvet–Langangen
Foto: Nils Bernt Rinde, Nye Veier

Denne siden: E6 Kvithamar–Åsen
Foto: Hæhre Entreprenør AS

Portretter side 3, 39 og 40: Liv-Unni Tveitane

Vi kan enda bedre

Nye Veier skal bidra til at samfunnet får mer for pengene. Vi skal samtidig redusere fotavtrykket i våre prosjekter både når vi skal bygge nytt, og når vi skal gjenbruke mer av dagens vei. Gjennom systematisk arbeid skal vi være en premissgiver for raskere miljøomstilling i norsk samferdsel.

Vår visjon er «Flytter grenser, skaper endring». Vi skal være endringsvillige, utfordre og flytte grensene for hva som er mulig å få til.

Våre verdier er fornye, forbedre og forsikre.

FORNYE handler om innovasjon, infrastrukturen og å bygge fremtidens veier. Ulike former for bestemmelser kan være et hinder for fornuftige og robuste løsninger. Helt siden oppstarten har vi utfordret veinormaler, etablerte standarder og håndbøker. Der det gir bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet og smartere løsninger søker vi fravik i våre prosjekter. Et eksempel er reduksjon av fartsgrense fra 110 til 100 kilometer i timen. Dette enkle grepet muliggjør mer gjenbruk av dagens veier. Det er et svært tidkrevende og omfattende arbeid å utarbeide fraviksknader. I 2024 har vi derfor forenklet og digitalisert dette arbeidet ved at all dokumentasjon er digitalisert. På denne måten legger vi også til rette for effektivisering og digital samhandling med andre aktører.

FORBEDRE handler om å være en effektiv byggherre-organisasjon. Vi skal lære av erfaringer i hele kjeden fra systematisk arbeid i tidlig fase for å finne smarte løsninger, hvordan vi utformer kontraktene, utfordrer entreprenørene til å ta i bruk nye løsninger og drifter og vedlikeholder veiene. Vi arbeider på flere måter for å redusere fotavtrykket, og bidra til klima- og miljøomstilling. I 2024 var vi særlig opptatt av at bærekraftsarbeidet skal bli en enda mer integrert i våre styringssystemer. Vi setter av mye ressurser til metodeutvikling for å kunne måle og synliggjøre ikke-prissatte konsekvenser i de samfunnsøkonomiske



analysene. Vi har utviklet et arealregnskap for selskapets prosjekter og kan mer systematisk følge opp våre klima- og miljøresultater. Dette vil igjen gi et bedre beslutningsgrunnlag og mer bærekraftig forvaltning av samfunnets ressurser.

FORSIKRE handler om å være pålitelige, levere kvalitet, gjøre det tryggere å bruke veiene og ivareta person- sikkerhet på arbeidsplassene. Vi har en nullvisjon for personsikkerhet: Ingen personskader, ingen drepte eller hardt skadde i trafikken og ingen miljøskader. I 2024 besluttet vi å forsterke innsatsen for at selskapet skal bidra til et sikkert, helsefremmende og seriøst arbeidsliv. Dette legger føringer for oss i Nye Veier og vår leverandørkjede. Som stor statlig byggherre skal vi gjennom samarbeid og dialog være pådrivere i bransjen.

Vi har åpnet nye og trafikk sikre veier. Ved utgangen av 2024 pågår utbygging på E6 i Trøndelag og Innlandet, E18 i Telemark og på E39 i Agder. Vår modell for helhetlig porteføljestyling gjør at vi kan sortere og prioritere prosjekter. For å ha ferdig planlagte prosjekter som er klare for utbygging, jobber vi med planer for flere strekninger og prosjekter samtidig. Gjennom porteføljestyling skaper vi forutsigbarhet for framtidig utbygging og utnytter handlingsrom og likviditet.

I 2015 vedtok Stortinget å opprette Nye Veier. Vi startet opp i 2016 og er i 2025 altså inne i vårt tiende år. Oppdraget vårt står fast og vi har forutsigbar finansiering. Vi skal fortsatt være en utfordrer, fornyer og premissgiver i sektoren, for også vi kan enda bedre og ruste oss for fremtiden.



Anette Aanesland
administrerende direktør

Om Nye Veier

Nye Veier skal bidra til at samfunnet får mer for pengene gjennom å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for vei- og banestrekningene vi har ansvaret for.

Siden oppstarten har Nye Veiers portefølje blitt mer enn doblet, målt i veilengde. Vi har nå ansvaret for å utvikle ca. 12 prosent av det samlede riksveinettet i Norge. Selskapets planleggingshorisont er med dette utvidet til år 2044. Oppdraget står fast, Nye Veier har forutsigbar finansiering og skal være en utfordrer som fornyer og forbedrer sektoren.



Kontraktsignering og anleggsstart E6 Berkåk–Vindåsliene, mai 2024.

Vi skal øke nytten for trafikanten, og samtidig oppnå minst mulig konsekvenser for natur, miljø og klima.

Foto: Truls Johnsen, Nye Veier

Porteføljestyling – mer for pengene

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

Strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres foran strekninger med negativ eller lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Selskapets styre godkjenner prioriteringene. Dette er kjernen i selskapets styringsmodell og sikrer at vi oppnår mest mulig samfunnsøkonomiske lønnsom utbygging.

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

Nettonytteberegninger i planporteføljen

For å sikre at selskapet kan opprettholde et stabilt høyt aktivitetsnivå, jobbes det med planer for flere strekninger samtidig. Hensikten er til enhver tid å ha prosjekter som er ferdig planlagte og klare for utbygging. Helhetlig utbygging ivaretas gjennom planarbeidet, og er et viktig premiss i utforming av de forskjellige prosjektene.

Vi starter tidlig med streknings- og prosjektanalyser og setter krav til hvilke gevinster som skal oppnås.

Vi skal øke nytten for trafikanten, og samtidig oppnå minst mulig konsekvenser for natur, miljø og klima. Kost- og nyttevurderinger er en sentral del av beslutningsgrunnlaget for realisering av prosjekter. Nytteverdiene og kostnadene som er tallfestet i kroner inkluderer for eksempel reduserte reisekostnader, økt trafikksikkerhet, investeringer i veibygging, drift og vedlikehold, klimagassutslipp, støy og omdisponering av jordbruksarealer.

Planarbeid og endringer i et prosjekt vil kunne føre til at rekkefølgen til prosjektene i figur 1 justeres. Slike endringer er en sentral del av porteføljestylingen, og vil kunne skje helt frem til styret beslutter igangsetting av prosjektene. Eksempler på faktorer som kan påvirke, og få betydning for NNB og rekkefølgen i tabellen, er optimaliseringer og endringer i løsningene, endringer i kostnadsbildet, oppdaterte trafikkberegninger og konsekvensutredninger av ikke-prissatte verdier.

Tabellen viser de prosjektene som foreløpig ikke er prioritert for utbygging, men som per nå score høyest på nytte-kost brøken. Tabellen er sortert etter nettonytte per budsjettkrone (NNB). Tabellen viser også modenhet, altså hvilke prosjekter og strekninger der det foreligger vedtatt reguleringsplan og en veg-utbyggingsavtale med Staten.

NNB viser kun deler av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i et prosjekt. I tillegg til nytte-kostnadsanalysen består samfunnsøkonomien også av ikke-prissatte virkninger som for eksempel miljø- og naturpåvirkning, arealbeslag av dyrkamark, myr og annen natur, samt påvirkning på samfunnssikkerhet. Både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser inngår i vurderingene når styret prioriterer i hvilken rekkefølge prosjektene skal bygges ut. Utbedringsstrekningene rv. 13 og E136 og fellesprosjektet E16 Ringeriksbanen inngår ikke i tabellen.

Figur 1 Prosjektene som har høyest netto-nytte per budsjettkrone

Prosjekt	NNB	Vedtatt reguleringsplan	Vegutbyggingsavtale/ bompengevedtak	Ikke-prissatte vurderinger
E6 Ulsberg–Berkåk	0,95	✓	✓	
E6 Sjøa–Otta	0,33			
E39 Blørstad–Lyngdal	0,29	✓	✓	
E6 Selli–Asp	0,17			
E39Eigersund–Bjerkreim (Haugtjørn–Storshei)	0,07			
E18 Ytre Ringvei	0,06			
E18 Bamble–Kragerø	-0,13		✓	
E39 Moi–Ualand (Bilstad)	-0,18			
E6 Elstad–Frya	-0,2			
E6 Moelv–Roterud	-0,22		✓	

Nye Veier arbeider med å utvikle metoder som gjør at de ikke-prissatte virkningene kan inngå i den samlede samfunnsøkonomiske analysen. Dette vil komme ved en senere oppdatering av porteføljeplanen.

nyeveier.no

Drift og vedlikehold

Selskapet legger vekt på å planlegge og gjennomføre drift og vedlikehold på en måte som gir høy trafiksikkerhet, god fremkommelighet og lavest mulig livsløpskostnader.

Vi tar i bruk innovative løsninger og digitale verktøy for å optimalisere arbeidet. Vi inngår langsiktige kontrakter med entreprenører for å sikre forutsigbarhet og kvalitet over tid. Bærekraft og miljøhensyn er viktige elementer i vår tilnærming til drift og vedlikehold.

Drift og vedlikehold blir utført gjennom driftskontrakt med driftsentreprenører. Unntaket er strekningen E6 Kvål–Melhus som Statens vegvesen drifter midlertidig på vegne av Nye Veier.

E6 Kvæangsfjellet skal tilbakeleveres Statens vegvesen, som drifter strekningen frem til overlevering. Dagens driftskontrakt løper til september 2025, etter at første opsjonsår ble utløst. Det skal inngås ny drifts- og vedlikeholdskontrakt som dekker strekningene E39,

E18 og E6 Innlandet, for perioden 2025–2030 med inntil 3 års opsjon. Det skal ut en konkurranse på en elektro- og automasjonskontrakt for de samme strekningene og periode. Når det gjelder våre strekninger i Trøndelag vil nye kontrakter på veidrift og elektro inngås i 2026. Nye Veier er i dialog med Statens vegvesen for å finne midlertidige og gode løsninger for effektiv drift av disse strekningene i Trøndelag.

Siden våre veier er nye vil det de første årene være lite behov for vedlikehold utover veimerking som følge av slitasje fra kjøretøy og brøyting. På delstrekningene E18 Tvedestrand–Arendal og E18 Rugtvet–Dørdal utløper totalentreprenørens reklamasjonsansvar i 2024. Funn etter hovedinspeksjon av konstruksjoner i 2023 er utbedret av totalentreprenørene via reklamasjon. Det er utført hovedinspeksjon hvert 5 år av skjæringer på strekningene, samt tunneler på strekningen E18 Tvedestrand–Arendal. Det er rettet reklamasjonskrav mot de respektive totalentreprenørene på avvik på skjæringer. Det ble ikke avdekket avvik på tunnelinspeksjonen.

Nye Veier har etablert og åpnet ny driftsplass på Lonelier vest for Kristiansand, tett på E39. Dette bidrar

til rask responstid i forbindelse med beredskap, og kort påkjøring ved brøyting. Her vil vei- og elektro-entreprenør bli samlokalisert, som tilrettelegger for et godt miljø for samhandling knyttet til planlegging av drifts- og vedlikeholdsarbeidet, med tanke på sikker utførelse og høy oppetid. Strekningen E39 Kristiansand til Mandal fungerer godt.

På strekningen E6 Kolomoen–Moelv har vilt i veibanen vært et problem. Alt av viltgjerder på strekningen er innsisert og feil og svakheter er rettet. Det er etablert ekstra viltgjerde ved Åkersvika for å hindre at vilt kommer inn via naturreservatet. Dette er utført i dialog og enighet med Statsforvalter.

Vårt arbeid med drift og vedlikehold viser at veiene våre fungerer bra.

Nye Veier har anskaffet et digitalt drifts- og vedlikeholdssystem. Dette systemet berikes gjennom at vi legger inn alle objekt for eksempel skilt, skjæringer, konstruksjoner og utstyr i tunneler, som selskapet skal drifte og vedlikeholde. Inspeksjon- og vedlikeholdsplaner kobles til aktuelle objekt slik at vi i fremtiden får varsel når det enkelte objekt skal kontrolleres. Ved kontroll knyttes eventuelle avvik til objektet. Det etableres også digital samhandling

via integrasjoner med databaser som for eksempel BRUTUS (Nasjonal brudatabase) og NVDB (Nasjonal vegdatabank), samt mot fagsystemer entreprenører benytter for å utføre og dokumentere sine oppgaver. Vi er kommet langt med etablering, konfigurasjon og innleggelse av informasjon i digitalt drifts- og vedlikeholdssystem.

Driftsansvar

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

- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder (åpnet juli 2019)
- E18 Rugtvet–Dørdal i Telemark (åpnet desember 2019)
- E6 Kolomoen–Moelv i Innlandet (åpnet hele strekningen desember 2020)
- E39 Mandal–Mandal (delåpning i desember 2021)
- E39 Kristiansand–Mandal i Agder (åpnet desember 2022)
- E6 Kvål–Melhus (åpnet juli 2022). Strekningen driftes midlertidig av Statens vegvesen
- E6 Kvæangsfjelltunnelen (åpnet desember 2023). Strekningen driftes av Statens vegvesen)

Nye Veier drifter 124 kilometer vei

Vi utfordrer standarder for innovasjon, bærekraft og økonomisk effektivitet på drift av veiene.

Magnus Johansen leder drift og vedlikehold i Nye Veier.

Foto: Nils Bernt Rinde, Nye Veier



Planlegging, bygging og drift for framtiden

Vår virksomhet påvirker omgivelsene og berører flere av FNs bærekraftsmål og delmål. Vi arbeider for å redusere negative virkninger og øke de positive virkninger på ulike bærekraftstema. Stortingsmelding nr 40 (2020–2021) Mål med mening, beskriver Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030.

Av FNs bærekraftsmål har vi vurdert at disse målene berøres mest av vår virksomhet: Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst, Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur og Mål 13: Stoppe klimaendringene. I tillegg er følgende mål identifisert som betydningsfulle for Nye Veier: Mål 3, 5, 12, 14 og 15.

Vesentlighetsanalyse

Arbeidet med bærekraft følges opp som del av selskapets mål- og resultatstyring, og Nye Veier har fastsatt mål og indikatorer. Vi har vurdert hvilke effekter selskapet har på omverdenen, og omverdens antatte påvirkning på selskapet i årene som kommer – såkalt dobbel vesentlighet. Dette kreves for å imøtekomme kommende EU-regelverk om rapportering på bærekraft, og er også god faglig praksis for arbeid med bærekraft, uavhengig av formelle rammer.

Fra regnskapsåret 2025 er Nye Veier i utgangspunktet pliktig til å rapportere i henhold til EUs direktiv for bærekraftsrapportering, CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), og tilhørende standarder for bærekraftsrapportering, ESRS (European Sustainability Reporting Standards). Dette kan bli en viktig ramme for arbeidet i årene som kommer. I arbeidet med dobbel vesentlighetsanalyse har selskapet fulgt metoden som er definert i CSRD.



Pilotprosjekt på E39 gjennom Lyngdal

Bruk av sirkulære materialer er en viktig del av arbeidet med å øke bærekraften i veibygging. På deler av nye E39 gjennom Lyngdal tester vi ut SiGS, som er et biprodukt fra et smelteverk.

Foto: Lisa Ravna Rørmoen,
Screen story/Nye Veier

I februar 2025 la EU-kommisjonen frem en rekke forslag til og forenklinger og oppmykninger av CSRD. Forslagene er samlet i den såkalte «Omnibus»-pakken. I forslagene som er lagt frem, ligger det blant annet to års utsettelse av rapporteringskravene for selskaper som Nye Veier. Forslagene er ikke vedtatt, og forslaget kan bli endret gjennom videre forhandling og bearbeiding i EU. Per dato vet vi derfor ikke implikasjonene av de nye forslagene for Nye Veier. Arbeidet med rapportering av bærekraft skrider uansett frem, selv om det akkurat nå er uavklart hvordan de formelle rammene for rapporteringen for regnskapsåret 2025 vil bli.

I arbeidet med bærekraft har vi løpende dialog med våre interessenter og deltar aktivt i bransjenettverk som for eksempel Grønn anleggssektor. Vi har forlenget samarbeidet med Miljøstiftelsen Zero hvor dialog med bransjen om ulike bærekraftstema er sentralt. I 2023 ble Nye Veier medlem av Grønn byggallianse, og vi har i 2024 gjennom dette medlemskapet fulgt opp et større prosjekt om bærekraft i anleggsbransjen i samarbeid med Statens vegvesen og Bane NOR.

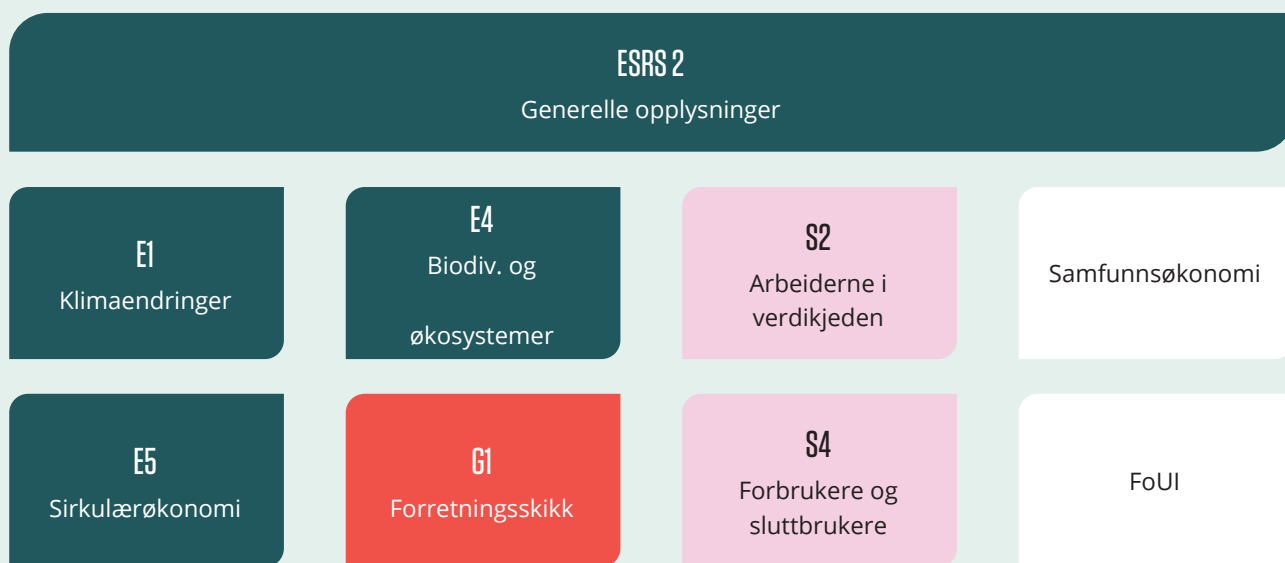
Et hovedformål med en vesentlighetsanalyse er å finne ut hvilke bærekraftstema som er mest relevante for virksomheten. Nye Veiers vesentlige bærekraftstema er listet opp under. Noen av bærekraftstemaene er

merket med «ESRS». Betegnelsen ESRS brukes i EUs direktiv for bærekraftsrapportering. De temaene som har «ESRS» foran seg er predefinert av EU, og som ble vurdert som vesentlige for Nye Veier. De to siste temaene på listen, er vesentlige bærekraftstema for selskapet som ikke står på EUs predefinerte liste, se figur 2.

- ESRS E1: Klimaendringer
- ESRS E4: Biologisk mangfold og økosystemer
- ESRS E5: Ressursbruk og sirkulær økonomi
- ESRS S2: Arbeiderer i verdikjeden
- ESRS S4: Forbrukere og sluttbrukere
- ESRS G1: Forretningsskikk
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI)

Temaene ble identifisert etter en omfattende prosess med interessentdialog, vurderinger og analyser av risiko, verdikjede og faktiske og potensielle positive og negative virkninger av selskapets arbeid. Det ble også vurdert hvilken finansiell betydning disse påvirkningene kan få for selskapet i årene som kommer. Fra og med årsrapporten for 2025 vil selskapet beskrive prosess og funn fra vesentlighetsanalysen, og hvordan de vesentlige temaene følges opp i selskapets arbeid.

Figur 2 Nye Veiers vesentlige bærekraftstema



FNs bærekraftsmål 8:

Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Bærekraftsmål 8 handler om å fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, og om å oppnå full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.

Nye Veier har store muligheter til å påvirke disse temaene ved å bidra til en seriøs og trygg anleggsbransje, blant annet gjennom å stille høye krav til våre leverandører og til oss selv.

Helse, miljø og sikkerhet

Personsikkerhet er en integrert del av arbeidet i alle prosjektfaser. Nye Veier har en nullvisjon: Ingen personskader, ingen drepte eller hardt skadde i trafikken og ingen miljøskader.

Selskapet gjennomfører opplæring for ansatte i arbeid med sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Det øker kunnskapen om vår rolle som byggherre, og ansvaret vi har for koordinering av aktiviteter i sikkerhetsarbeidet. Vi setter krav til leverandørene, og følger opp at målene oppnås. Alle som arbeider for, eller på vegne av, Nye Veier, er forpliktet til å prioritere sikkerhet for mennesker og miljø foran andre faktorer.

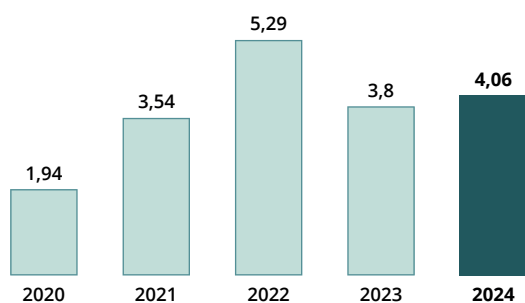
Vårt ansvar som byggherre er å påse at våre entreprenører ivaretar sikkerhet, arbeidsmiljø og helse i prosjektene. Målet er ingen personskader og ingen skade på tredjeperson i utbygging og drift. Nye Veier skal bidra til at HMS-standarder i bransjen heves. Vi jobber kontinuerlig med utvikling for å nå målet om en sikker og trygg bransje. I 2024 startet vi utprøving av kunstig intelligens for mer effektive analyser av årsak til alvorlige hendelser.

Det er utført en rekke ledelsesinspeksjoner med toppledelse fra Nye Veier og våre totalentreprenører. Tema i ledelsesinspeksjonene er prosjektenes sikkerhetstilstand og hvordan den kan forbedres. Inspeksjonene består av en felles gjennomgang innendørs, deretter befaring ute på anlegget, sikkerhetssamtaler med medarbeidere og ledere, og til avslutning med en oppsummering. Vi har gode erfaringer i at vi deler oss i små grupper på ca. 3 personer. Da får vi gode samtaler om sikkerhet med medarbeidere i anleggene.

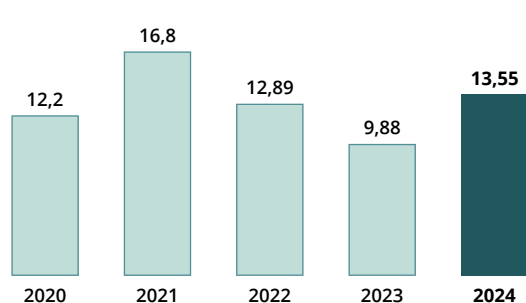
Rapportering bidrar til forbedring

Vi oppfordrer til mer rapportering av uønskede hendelser fordi det sikrer systematisk håndtering av disse hendelsene. Som en del av selskapets risikostyring har vi systemer for registrering og oppfølging av uønskede hendelser. Tiltak blir identifisert og iverksatt basert på

Figur 3 Fraværshfrekvens (H1)



Figur 4 Personskadefrekvens (H2)



registreringer av hendelser. Rapporteringen inkluderer antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H1), antall arbeidsrelaterte personskader uten fravær (medisinsk behandling og redusert arbeidsevne) per million arbeidede timer (H2). Det rapporteres også på frekvensen av alle rapporterte skader, nestenulykker, farlige forhold og handlinger per million arbeidede timer (H5).

Rapporteringsfrekvensen (H5) er en indikator på at det er en åpen rapporteringskultur og en høy verdi er ønskelig. Tallene inkluderer arbeid som er utført i og i nærhet til anleggene og inkluderer totalentreprenører og underentreprenører. Basis for klassifisering av skader og hvem som er omfattet av rapporteringen er henholdsvis OSHAS 1904.7 og ISO 45001.

I løpet av 2024 var det rapportert 12 skader som medførte fravær og 28 skader uten fravær. Det har vært gjennomført undersøkelser/granskning etter disse hendelsene. Også alvorlige nestenulykker eller tilfeller er undersøkt. Målet er å finne frem til forebyggende tiltak for å forhindre at noe liknende skal skje igjen.

For å sikre rapportering av personskader som ikke medfører fravær, rapporterer entreprenørene på H2-indikator. Det er fortsatt mange hendelser i prosjektene, men det er positivt å registrere god rapportering og åpen rapporteringskultur på H5-verdi.

Etikk og samfunnsansvar

Nye Veier har prosedyrer og krav til etikk og samfunnsansvar internt og overfor selskapets leverandører. Vi har en egen dedikert compliancerolle med ansvar for vårt antikorrupsjonsprogram som favner risikovurderingsprosesser, opplæring, varsling, dokumentasjon, vurdering av interessekonflikter og rådgiving. Målet for arbeidet med antikorrupsjon i Nye Veier er at det ikke skal skje korrupsjonshendelser. Det er tilfredsstillende å registrere at det i 2024 ikke skjedde bekreftede korrupsjonshendelser.

Nye Veier har en fungerende varslingskanal og prosedyre for varsling er en del av selskapets styrende dokumenter. Vi skal ha en åpen ytringskultur. Ansatte, leverandører og samfunnet rundt oss skal oppleve det som trygt å si ifra om kritikkverdige forhold.

Risikostyring og internkontroll

Nye Veier har et helhetlig rammeverk for risikostyring, basert på faglig beste praksis. Dette er i tråd med anbefalinger fra DFØ (Direktoratet for forvaltning og økonomistyring) og IIA Norge (The Institute of Internal Auditors avd. Norge). Selskapets risikovilje på ulike risikoområder er fastsatt av styret, og disse føringene inkorporeres i den løpende risikostyringen. For å høste gevinster av dette arbeider vi kontinuerlig med å operasjonalisere og integrere risikostyring i den operative virksomheten innen plan, utbygging og drift.

Hvert kvartal gjennomfører vi en risikovurdering av virksomheten. I tillegg gjennomfører ledelsen en halvårlig samlet risikovurdering for selskapets totale risikobilde sett fra et forretningsperspektiv. Hensikten er å kartlegge risiko som har betydning for strategien, måloppnåelse, finansene, driften og Nye Veiers omdømme.

Risikostyring skal bidra til å optimalisere verdiskaping og vekst. Risikovurderinger skal fange opp et helhetlig bilde knyttet til endringer i eksterne rammer, og til intern drift og utvikling av virksomheten. Vi følger systematisk opp overordnede risikoer. Operative risikoer fra prosjektene rapporteres og håndteres gjennom fastsatte regler og eskalering til ledelse og styret i selskapet. Risikovurderinger og risikostyring er en del av nye rapporteringsregler under EUs direktiv for bærekraftsrapportering. Risikovurdering i forbindelse med bærekraftsrapportering vil bli integrert i selskapets systemer for risikostyring.

Revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale avtaleparter. Disse aktivitetene settes opp i et årlig revisjonsprogram og resultatet av revisjonene rapporteres til styret i Nye Veier. Styret beslutter revisjonsplanene for selskapet ut fra risikovurderingene i selskapet.

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

Seriøsitet

Nye Veier gjennomfører grundige vurderinger i forbindelse med prekvalifisering av entreprenører til prosjekter innen utbygging og drift. Dette skal bidra til å sikre at vi velger seriøse og solide kontraktsparter som kan løse oppdraget innenfor kravene til mennesker, økonomi og miljø. Kravene våre i kontraktene omfatter blant annet arbeiderrettigheter, antikorrupsjon, ryddige lønns- og arbeidsforhold, krav til minimum femti prosent faglærte og syv prosent lærlinger. Det stilles krav om at det skal være maksimalt to ledd med kontraktsmedhjelpere under våre kontraktsparter som jobber innenfor bygg og anlegg. Dette kravet bidrar til å motvirke økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet.

For å forsterke arbeidet vårt med seriøsitet har vi inngått samarbeidsavtaler med flere aktører for eksempel Skatteetaten og LO. Siden 2017 har vi hatt LO-koordinatorer i totalentrepriseprosjektene våre.

Vi har utviklet et verktøy for oppfølging av seriøsitet. Dette hjelper oss i å identifisere hvor «skoen trykker», jobbe med tiltak og måle forbedringer fra måned til måned. Nye Veier deltar i seriøsitetsforum sammen med andre offentlige oppdragsgivere som blant annet Statens Vegvesen, Bane NOR og Avinor. Vi deler erfaringer og kunnskap, verktøy og metoder om hvordan Nye Veier systematisk jobber for å oppnå forbedringer både hos våre kontraktsparter og i leverandørkjeden.

Sjåførere er en utsatt gruppe både med hensyn til egen og andres sikkerhet. Vi har derfor oppmerksomhet på risiko når det gjelder transport i de store utbyggingsprosjektene. Nye Veier har tidligere bedt om veiledning fra Arbeidstilsynet. Det er avklart hvilket regelverk som skal gå foran ved utførelse av veitransport i tilknytning til våre veianlegg. Når det gjelder veitransport legger Arbeidstilsynet til grunn at de særlige bestemmelsene i «Forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innen vegtransport» (FATS) om gjennomsnittsberegning går foran arbeidsmiljølovens alminnelige bestemmelser. Dette vil i all hovedsak innebære at den alminnelige arbeidstiden i løpet av en periode på høyst ett år, ikke kan overstige 10 timer i løpet av 24 timer.

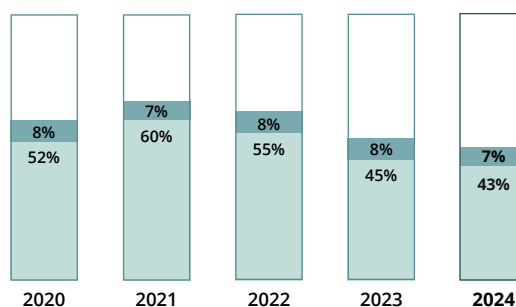
Vi er forpliktet til å legge til grunn gjeldende regelverk ved kontroll av arbeidstid ved våre veianlegg. For de tilfeller der det påberopes gjennomsnittsberegning av arbeidstid for arbeidstakere som driver med veitransport underlagt reglene om kjøre- og hviletid, skal FATS

§ 10 legges til grunn. Siden utfordringen gjelder en hel bransje, har vi samarbeidet med de store offentlige oppdragsgiverne og fagforeninger for økt bevisstgjøring om regelverk og oppfølgingen av FATS.

Prosjektene rapporterer andel faglærte med fagbrev og lærlinger månedlig. Andelen skal beregnes ut fra arbeidete timer innenfor bygg- og anleggsganene. Mål for seriøsitetskrav: 50 prosent andel faglærte med fagbrev. Syv prosent andel lærlinger. Resultat: 43 prosent faglærte med fagbrev. Krav til andel faglærte gjelder i hele prosjektperioden. Resultatet vil når vi ser på ett år av gangen kunne gå under kravet på 50 prosent slik det er for 2024. Det betyr ikke at ikke prosjektene når kravene som er satt for hele prosjektperioden.

Figur 5 Andel faglærte og lærlinger

Faglærte Lærlinger



Inkluderende organisasjon

Nye Veier har siden 2023 hatt sertifisering innen Likestilt arbeidsliv, en sertifisering gjort i regi av Agder Fylkeskommune.

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

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

Informasjonssikkerhet

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



Trygg arbeidsplass

Nye Veier gjennomfører ledelsesinspeksjoner ute på anleggene våre sammen med totalentreprenøren. Dette er en del av vårt systematiske arbeid med helse, miljø og sikkerhet. Dette er fra en ledelsinspeksjon på et av våre E18-prosjekter

Foto: Imi Vegge, Nye Veier

FNs bærekraftsmål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur

Bærekraftsmål 9 handler om å bygge solid infrastruktur, og om å bidra til ny bærekraftig industri og nyskaping.

Nye Veier påvirker dette bærekraftsmålet direkte gjennom rollen som statlig infrastrukturbygger, og har også store muligheter til å bidra positivt gjennom effektiv ressursbruk og innovasjon.

Metodeutvikling

Bygging av infrastruktur har et betydelig klima- og miljøfotavtrykk. Vi arbeider på flere måter for å redusere dette fotavtrykket, og bidra til klima- og miljøomstilling, både når vi skal bygge nytt, og når vi skal gjenbruke mer av dagens vei. I 2024 tok vi nye viktige skritt og initiativ for at arbeidet med klima og miljø skal bli en enda bedre integrert del av selskapets styringssystemer. Vi stiller krav og legger inn insentiver i våre anskaffelser, utfordrer krav og regelverk for å skape handlingsrom for bedre klima- og miljøløsninger, gjennomfører målrettede aktiviteter innen forskning, utvikling, innovasjon og pilotprosjekter og utvikler bedre metoder for å inkludere miljø og klima i analyser, styringssystemer og beslutninger.

Nye Veier setter av betydelige ressurser til metodeutvikling for bedre å kunne måle og synliggjøre ikke-prissatte konsekvenser i de samfunnsøkonomiske analysene. Dette inngår i våre vurderinger og prioriteringer av prosjekter. Vi har utviklet et arealregnskap for selskapets prosjekter. Med slike verktøy kan vi på en mer systematisk måte følge opp utviklingen av selskapets klima- og miljøresultater, og bli bedre i stand til å føre systematisk oversikt over konsekvensene av selskapets aktiviteter. Dette gir et bedre beslutningsgrunnlag og en mer bærekraftig forvaltning av samfunnets ressurser. I 2024 utarbeidet vi en håndbok for beregning av arealregnskap som inngår i vårt styringssystem. Denne håndboken er en veileder for arealberegninger på virksomhetsnivå.

Nye Veier har utviklet og tatt i bruk en metode for ikke-prissatte miljøtema i forbindelse med utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser. Vi vurderer virkninger på arealbeslag, fordelt på beslag av natur, jordbruk, andre arealer og særlig viktige naturområder. I 2024 videreutviklet vi metoden for porteføljeprioritering, slik at denne nå tydeligere inkluderer ikke-prissatte tema. Metoden ble benyttet i vår leveranse til Nasjonal transportplan 2025–2036.

Infrastruktur – trafiksikkerhet

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

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

Ivaretagelse av trafiksikkerhet i plan, utbygging og drift er en del av vårt styringssystem. Det er viktig å få rask læring fra hendelser. Nye Veier har krav til intern gjennomgang av alvorlige hendelser og ulykker for strekninger i drift og i utbyggingsprosjekter hvor en alvorlig hendelse eller ulykke skjer innenfor et arbeidsvarslingsområde.

For strekninger i drift er det viktig å få kunnskap om hvilke hendelser som skjer på veinettet, også de hendelsene som ikke fører til en ulykke. Selskapet rapporterer årlig internt på hendelser og ulykker. Når nye strekninger åpnes blir trafikken flyttet over på ny trafiksikker vei og antall ulykker blir betydelig redusert. Det er gledelig å kunne registrere en positiv trend for ulykker på avlastet vei.

MÅL:

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

RESULTAT:

- Offisielle ulykkestall for 2024 blir tilgjengeliggjort sommeren 2025. Rapporteringen er derfor basert på foreløpige tall.
- For alle strekninger i byggefasen og innenfor arbeidsvarslingsområde er det ikke registrert ulykker med drepte/hardt skadde i 2024.
- For alle strekninger i drift er det registrert en ulykke med antatt skadegrad hardt skadd i 2024.

Innovasjon

«Grønn plattform» – storskala innovasjon i verdikjedene våre – «Grønn plattform» er en satsing og støtteordning til forsknings- og innovasjonsdrevet grønn omstilling i næringslivet. Sammen med 16 partnere, har vi fått støtte til å utvikle mer bærekraftige verdikjeder og materialer med mindre klima- og miljøfotavtrykk til veibygging. Målet er å teste innovative løsninger som kan tas i bruk av bransjen. Prosjektet startet opp i 2023 og har et totalbudsjett på 123 millioner kroner. I 2024 startet vi de første pilotprosjektene under dette prosjektet på våre anlegg.

Eksempler på vårt arbeid med innovasjon:

SIRKULÆR ASFALT PÅ E39 – Nye E39 Lyngdal øst-Lyngdal vest er under utbygging og åpner i 2025. På deler av denne veien tester vi bruk av sirkulær asfalt. Denne asfalttypen består kun av produkter og materialer som er brukt tidligere, restprodukter fra ikke-fossile kilder og steinmasser som ellers ville blitt plassert i deponier og fyllinger. Asfalten har dermed et betydelig mindre fotavtrykk enn normal asfalt. Forskere på SINTEF som er involvert i prosjektet kan ikke finne at et slik produkt er testet på motorvei andre steder i verden. Vår samarbeidspartner Vælde Asfalt har utviklet det nye produktet og testet det i laboratorier og på lokale veier. Forsøket følges opp slik at man kan høste kunnskap og læring om hvordan asfalten fungerer over tid. Testforsøket er mulig gjennom prosjektet «Bærekraftig verdikjede og materialbruk i veibygging».

TESTER BIPRODUKT FRA MANGANPRODUKSJON PÅ E39

– Silica green stone (SiGS) er et biprodukt fra produksjonen av mangan ved Eramet i Kvinesdal. Nå testes dette som forsterkningslag på en 200 meter lang del av E39 Lyngdal øst-Lyngdal vest. SiGS legges vanligvis i deponier. Ved å bruke SiGS i veibygging, gir vi ny verdi til et biprodukt fra industrien. Testingen er en del av prosjektet «Bærekraftig verdikjede og materialbruk i veibygging».

ELEKTRISK KNUSEVERK PÅ E6

– I prosjektet E6 Storhove-Øyer testes et elektrisk knuseverk. Det elektriske knuseverket skal knuse stein og grus, som senere skal brukes i veibyggingen. Til nå har slik produksjon av knust masse stort sett vært gjort med maskiner som går på diesel. Prosjektet har mottatt støtte fra Samferdselsdepartementet.



Ny E39 gjennom Lyngdal

Høsten 2021 startet Nye Veier byggingen av ny E39 gjennom Lyngdal. Veien bygges som firefelts motorvei med fartsgrense 110 kilometer i timen. Veien åpner i 2025.

Anita Enebakk, prosjektsjef for E39 Lyngdal i Nye Veier.

Foto: Nils Bernt Rinde, Nye Veier

FNs bærekraftsmål 13: Stoppe klimaendringene

Bærekraftsmål 13 handler om å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem. Utvikling av infrastruktur fører til klimagassutslipp.

Nye Veier arbeider derfor for å redusere utslippene fra våre prosjekter. Vi jobber også for å sørge for infrastrukturen vi utvikler er godt tilpasset et klima i endring. Nye Veiers arbeid med andre miljøtema enn klima presenteres også under dette bærekraftsmålet.

Nye Veier har høye ambisjoner for reduksjon av klimagassutslipp fra både utbygging og drift. Vi følger opp klima- og miljøambisjonene som fastsettes i Nasjonal transportplan og har vedtatt egne mål. Som en del av dette arbeidet tester vi nye materialer og løsninger med lavere fotavtrykk. Slik bidrar vi til at Norge kan gjennomføre infrastrukturbygging med lavest mulig fotavtrykk. I tråd med våre klima- og miljøstrategier jobber vi systematisk for å redusere klimagassutslipp, påvirkningen på areal og naturmangfold, friluftsliv, jordvern og lokal forurensning.

Gjeldende fra januar 2024 kom nye skjerpede krav til 30 prosent vektning av klima og miljø i offentlige anskaffelser. Dette er et egnet virkemiddel for økt måloppnåelse og vi har benyttet ulike tildelingskriterier i flere konkurranser. Tildelingskriteriene bidrar til at vi velger den tilbydereren som er best i stand til å sikre ivaretagelse av krav og mål.

I selskapets klimastrategi er målet å redusere klimagassutslippene med 50 prosent fra bygging, og 75 prosent fra drift innen 2030, sammenlignet med basisåret 2005. Med støtte fra Samferdselsdepartementet har vi i 2024 drevet to større pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser. Vi har også levert tre nye rapporter under vårt kunnskapsprogram om samme tema, og har dermed levert totalt 7 rapporter som gir kunnskap for hele bransjen. Kunnskapsprogrammet gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen og Bane NOR. Dette startet opp i 2022 og nye analyser ventes ferdigstilt i 2025. I 2024 har vi arbeidet for at klimagassrap-

porteringen skal være i tråd med nye rapporteringskrav fra EU (CSRD). Vi har også satt i gang et større prosjekt for bedre rapportering av klima- og miljødata for å effektivisere rapporteringen, og gjøre den klar for revisjon.

Klimarisiko

Som eier av viktig infrastruktur må vi ta høyde for dagens og fremtidens klimaendringer. Sammen med anleggsbransjen arbeider vi for å kutte klimagassutslipp og tilpasse infrastrukturen til et endret klima. I 2024 ble det treårige innovasjonsprosjektet «KlimaVei» avsluttet. Det har gitt kunnskap om klimarisikovurderinger og hvordan klimaendringer kan påvirke allerede eksisterende naturfarer langs veiene våre. Det er beskrevet metoder for å kunne vurdere klimatilpasningstiltak i våre samfunnsøkonomiske analyser.

I tillegg til fysiske risikoer som følge av et endret klima, kan klimarisiko også omhandle hvordan rammebetingelser og økonomi endres som følge av at politikken og samfunnet endrer syn på klimautfordringen og iverksetter klimatiltak. Eksempler på slik overgangsrisiko kan være

- Økte kostnader som følge av økende CO₂-prising dersom man fremdeles lener seg på fossile løsninger i anleggsvirksomhet.
- Økonomiske konsekvenser som følge av nye krav og reguleringer, for eksempel endringen i anskaffelsesforskriften fra 1. januar 2024 og krav om at klima- og miljøhensyn skal vektes minimum 30 prosent.
- Overgang til en mer sirkulær tankegang og styring av kapital i retning av mer bærekraftige investeringer (EUs taksonomi).

Omstillingen til lavutslippssamfunnet gir også muligheter for selskaper som har omstillingsevne i tråd med

nye rammebetingelser knyttet til natur og klima. Som en oppfølging av «KlimaVei»-prosjektet og i tråd med rapporteringskrav i EUs bærekraftsdirektiv (CSRD), vil selskapet i 2025 starte arbeidet med en helhetlig kartlegging av Nye Veiers klimarisiko som kan deles inn i fysisk risiko, ansvarsrisiko og overgangsrisiko.

Klimamål og klimagassutslipp

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

RESULTAT 2024: Prosjektene er i forskjellige faser av gjennomføring. Målet er at prosjekter som avsluttes i 2030 skal oppnå 50 prosent utslippsreduksjon. Måloppnåelse skal fases inn frem mot 2030.

For prosjekter som er avsluttet i løpet av de 24 siste månedene (2023–2024) er det oppnådd en utslippsreduksjon på 20 prosent sammenlignet med referanseberegningene. Tallene blir løpende oppdatert i forbindelse med selskapets kvartalsrapporter.

Vi fører klimagassregnskap for flere nivåer i vår verdikjede, ofte omtalt som «Scope 1, 2 og 3». I figur 6 vises både direkte og indirekte utslipp fra drift av egen organisasjon, pågående anleggsprosjekter og drift og vedlikehold av åpne veistrekninger. Utslippene er noe redusert i 2024, sammenlignet med 2023. Det er krevende å peke på enkeltgrunner til dette, da anleggsprosjekter løper over flere år, og klimagassutslippene

fordeler seg ujevnt over disse årene. Antall prosjekter i byggefase er også en viktig variabel for årlige utslipp.

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

Utslipp fra arealendring er basert på Nye Veiers arealregnskap. For enkelte utslippskategorier kan årlig rapportering være en utfordring og enkelte tall er basert på en blanding av regnskap og prognoser. Dette gjelder utslipp fra materialbruk og arealendring. For en detaljert oversikt over hvilke innsatsfaktorer som er med i klimabudsjetter og klimaregnskap, og standard utslippsfaktorer som benyttes med mindre leverandører dokumenterer andre faktorer, viser vi til vårt beregningsverktøy for klimagassutslipp for anleggsprosjekter, som er tilgjengelig på nyeveier.no.

GHG-protokollen er en internasjonal standard for klimagassberegninger. Tallene for alle år er oppdatert med beregninger i henhold til GHG-protokollen og avviker noe fra tall i tidligere årsrapporter. Dette gjelder utslippstallene fra egen virksomhet, ikke Nye Veiers prosjekter.

Tabellen dekker både direkte og indirekte utslipp fra Nye Veiers portefølje. Det er også av interesse å vite mer spesifikt hva utslippene forbundet med forbrenning av diesel er. Disse utslippene er mest direkte relevant for norsk transportsektor og er oppsummert i figur 7.

Figur 6 Totale klimagassutslipp fra Nye Veiers virksomhet og prosjekter (tonn CO₂)

	2024	2023	2022	2021	2020
Scope 1	13	31	35	33	40
Scope 2	41	40	39	48	43
Scope 3	214 992	221 146	245 226	215 234	203 847

Tallene for alle år er oppdatert med beregninger i henhold til GHG-protokollen og avviker noe fra tall i tidligere årsrapporter. Dette gjelder utslippstallene fra egen virksomhet, ikke Nye Veiers prosjekter. GHG-protokollen er en internasjonal standard for klimagassberegninger.

I rapporteringen for 2022 testet Nye Veier for første gang en indikator for klimaintensitet. I årene fremover kan vi på denne måten få en indikasjon på om vi forbedrer vårt eget klimafotavtrykk fra egne kontorer og egen reisevirksomhet. Klimaintensitet for drift av egne kontorer regnes ut som tonn CO₂ per årsverk, se figur 8.

Miljøstrategi og miljømål

Vi skal oppnå miljømålene våre gjennom å redusere negativ påvirkning, sikre etterlevelse, og å være en pådriver for utvikling i bransjen. Vi har tre miljømål:

- Areal og naturmangfold: Vi skal redusere den negative påvirkningen på verdifulle arealer og naturmangfold i våre prosjekter.
- Sirkulærøkonomi: Vi skal øke gjenbruk i den totale prosjektporteføljen.
- Forurensning: Vi skal sikre etterlevelse av krav knyttet til forurensning, redusere negative konsekvenser og bidra til standardisering av praksis og krav.

Naturrisiko

Naturen er i endring blant annet på grunn av menneskelig påvirkning. Ny politikk får betydning for

hvilke prosjekter som skal gjennomføres og forventninger til tiltak for å redusere negative konsekvenser. Dette innebærer både risiko og muligheter for mennesker og bedrifter.

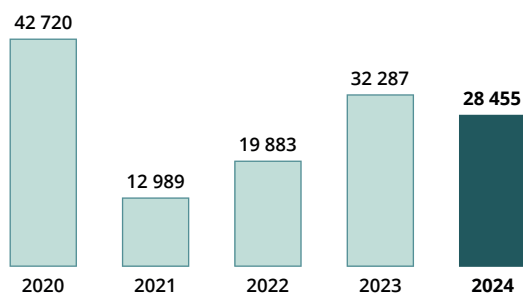
I 2024 har vi deltatt i prosjektet «Trilemma» i regi av Miljøstiftelsen ZERO, PWC og Sabima for å se på hvordan hensynene til klima, natur og næringsutvikling kan avveies. Vi planlegger ytterligere analyser av naturrisiko i 2025. På same måte som for klimafeltet, kan man på naturfeltet vurdere overgangsrisiko som for eksempel kan være strengere krav til naturhensyn i forbindelse med planarbeid, eller forbud mot bygging på myr.

Kartlegging av selskapets fotavtrykk på natur og miljø er en viktig del av arbeidet med naturrisiko. Det helhetlige arealregnskapet for hele Nye Veiers portefølje, viser hvor store arealer og hvilke typer arealer som er påvirket av infrastruktur som allerede er bygget. Arealregnskapet viser permanente arealbeslag fra prosjekter under planlegging og bygging, samt ferdigstilte prosjekter. Se figur 9 for en overordnet oversikt over arealregnskapet.

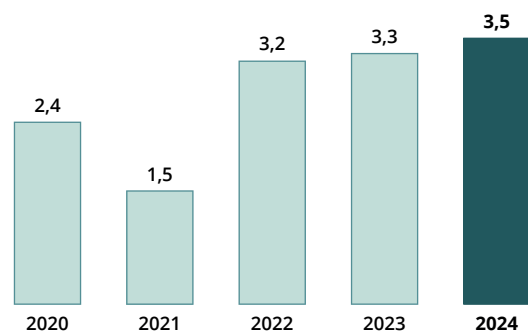
Arealbeslag og naturmangfold

Det er flere utviklingsmuligheter for arealberegninger og bruken av disse, både på porteføljenivå og prosjektnivå, som bedre kan inkludere og synliggjøre

Figur 7 Direkte klimagassutslipp, forbrenning av drivstoff på anlegg og i drift, tonn CO₂



Figur 8 Direkte klimagassutslipp per årsverk, klimaintensitet, drift av egen organisasjon, tonn CO₂



Tallene for alle år er oppdatert med beregninger i henhold til GHG-protokollen og avviker derfor noe fra tall i tidligere årsrapporter.

påvirkning på ulike typer areal i beslutningsgrunnlag på ulike nivåer. I 2024 utarbeidet Nye Veier en veileder for gjennomføring av arealberegninger på virksomhetsnivå. Dette gjorde vi i samarbeid med Statens vegvesen, Bane NOR, Avinor og Kystverket. Veilederen konkretiserer metodikk utarbeidet i forbindelse med NTP 2025–2036. Vi har etablert en versjon som er tilpasset bruk i Nye Veier.

Dette arbeidet bygger på at vi våren 2022 etablerte første versjon av arealregnskap for prosjektene i porteføljen. Metoden er videreutviklet og i 2023 ble den, gjennom forarbeidet til NTP 2025–2036, etablert som en standard metode for arealberegninger for transportvirksomhetene. Metoden er utviklet med utgangspunkt i FN og EUs standarder og er tilpasset prosjekter i ulike faser og tilgjengelig kartgrunnlag. Arealberegningene benyttes til å si noe om hvilke typer areal, som dyrket mark, skog, myr og bebyggelse, prosjektene berører ut fra NIBIOS arealbrukskart AR5. Arealberegningene anvendes også for å få kunnskap om i hvilken grad prosjektene berører verdifulle naturlokaliteter gjennom «naturmangfoldsindikatoren», og for å beregne klimagassutslipp fra areal som for eksempel myr.

Høsten 2023 etablerte selskapet en KPI for arealbeslag på virksomhetsnivå. KPI-en inkluderer alle prioriterte prosjekter i porteføljen i planlegging, utbygging og drift, og gir en indikasjon på den samlede arealpåvirkningen for våre prosjekter og utviklingen av denne. Indikatoren gjelder beslag av antall dekar jordbruk (fulldyrka, overflatedyrka og innmarksbeite) og natur (skog, myr og vann) per kilometer hovedvei for hele

porteføljen. KPI-en er totalt for Nye Veiers portefølje og beregnes ut fra arealregnskapet; arealbeslag av natur og jordbruk per km hovedvei (dekar/km). KPI-en måler på en forenklet måte beslaget av verdifulle arealer, i denne sammenhengen ikke-utbygde arealer. KPI-en er relativ og sier noe om arealeffektiviteten. Tallene blir fortløpende oppdatert i selskapets kvartalsrapporter.

I tillegg til arealregnskapet som måler planlagt og gjennomført arealbeslag, er det nødvendig i større grad også å måle arealer av natur og jordbruk som restaureres og kompenseres. Per i dag er grunnlaget for denne informasjonen ikke basert på kartanalyser, men innhenting av informasjon fra prosjektene. Totalt for prosjektene i porteføljen, i henhold til figur 9, er totalt areal for økologisk kompensasjon (gjennomført eller planlagt) 1650 dekar, som inkluderer både og restaurering av natur og utvidelse av verneområder. Gjennomført eller planlagt nydyrking av jordbruksarealer er 1370 dekar. Beslag av særlig viktige naturområder (naturmangfoldindikator) er totalt 188 dekar.

Vi arbeider dessuten med å utvikle systematikk for å få bedre oversikt over vurderinger som gjøres gjennom tiltakshierarkiet. I 2024 har vi tatt i bruk metodikk for synliggjøring av tiltakshierarkiet gjennom prosjektfasene. Vurderinger og avveininger i henhold til dette tiltakshierarkiet er del av dagens praksis i konsekvensutredninger, men det har vært behov for forbedring av systematisk og enhetlig dokumentasjon på tvers av prosjektfasene. Metodikken er et supplement til arealregnskapet med tanke på positive tiltak for å unngå, avbøte, restaurere og kompensere.



Sikkerhet i alle ledd

Boring av forankring i fanggjerd i krevende terreng i området Kleiva på prosjekt E6 Kvithammar–Åsen.

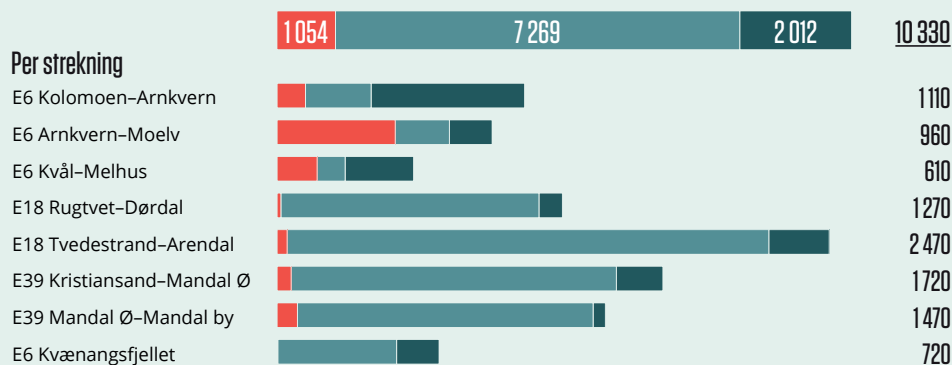
Foto: Hæhre Entreprenør AS

Figur 9 Arealpåvirkning fra åpnete prosjekter, prosjekter i utbygging og prosjekter med reguleringsplan

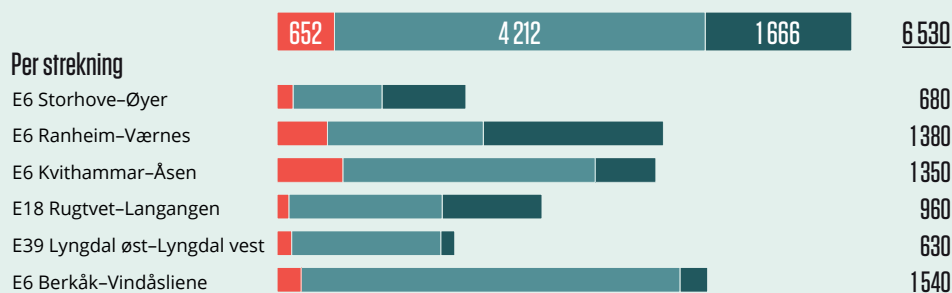
■ Jordbruk (sum fulldyrka + overflatedyrka + innmarksbeite) [dekar]
■ Natur (sum skog + myr + vann) [dekar]
■ Annet (sum åpen fastmark + bebyggelse + samferdsel) [dekar]

Areal-KPI:
 Mål: 50 dekar (natur + jordbruk) per km hovedvei.
 Resultat per des. 2024: 60 dekar/km (des. 2023: 60 dekar/km)

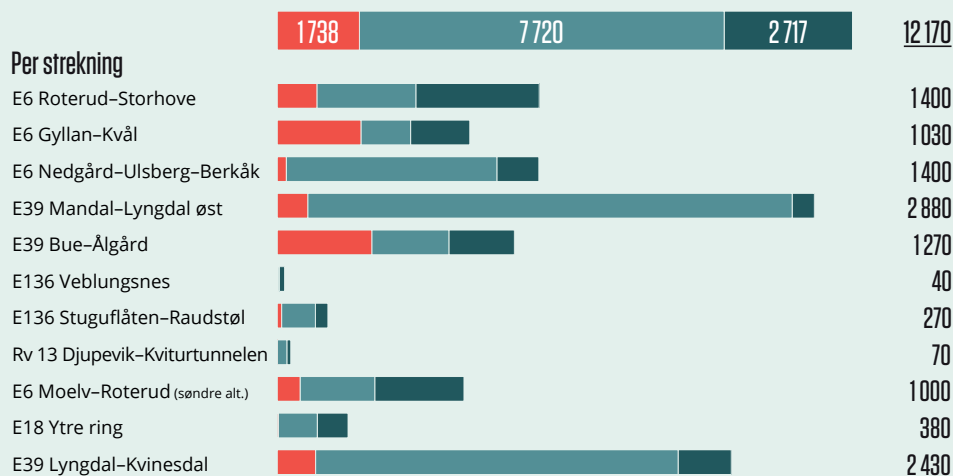
Sum prosjekter åpnet og i drift (dekar)



Sum prosjekter under utbygging (dekar)



Sum prosjekter med vedtatt eller forslag til reguleringsplan (dekar)



Oppfølging av uønskede miljøhendelser

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

Dataflyt for rapportering av miljøhendelser

I forbindelse med bærekraftsrapportering (CSRD) og etterlevelse av internkontrollforskriften har vi i 2024 rustet opp dataflyten for rapportering av miljøhendelser. Dette vil gjøre oversikten mer komplett. Det innebærer at også hendelser og avvik fra driftsfase og planfase er en del av statistikken, og det har blitt arbeidet med mer fullstendig rapportering og bedre dataflyt. Økt oppmerksomhet om rapportering av miljøavvik fra hele porteføljen innebærer et noe økt antall innrapporterte hendelser, noe som er synlig i statistikken som vist i figur 10. Antall hendelser klassifisert som M1 og M2 fra 2024, 2023 og 2022 er gjennomgått og statistikken for disse årene er korrigert.

Se figur 10 for frekvens og antall miljøhendelser de siste årene.

Vi registrerte fire alvorlige miljøhendelser i 2024. Dette er etterregistreringer av hendelser som har skjedd tidligere. Hendelsene har vært kjent og fulgt opp en tid, men i forbindelse med forbedring av rapporteringsrutiner er de inkludert i statistikken for 2024. En hendelse gjelder terrenginngrep i naturreservatet Frierflogene som grenser til anleggsområdet for prosjektet E18 Langangen–Rugtvat. To hendelser gjelder funksjonsfeil på renseanlegg for tunnelvaskevann ved flere tunneler på to prosjekter, E18 Tvedestrand–Arendal og E18 Kristiansand–Mandal. En hendelse gjelder en vannforekomst (Vennevann) som er negativt påvirket som følge av utbyggingen av E18 Tvedestrand–Arendal i 2017–2019.

Avfall og sorteringsgrad

Det er krav til sorteringsgrad for avfall i utbyggingsprosjekter og fra drift. Som del av utviklingsarbeidet innen miljø er det viktig å få bedre, mer systematisert og samlet oversikt over påvirkning på ulike tema, deriblant avfall. Avfallsmengder blir derfor rapportert i årsrapporten. Samlet sorteringsgrad er 91 prosent og total avfallsmengde i 2024 er 7 300 tonn, hvorav 29 tonn er fra drift. Dette basert på rapportering fra syv prosjekter i utbygging samt tre driftsstrekninger. I 2023 var sorteringsgrad 89 prosent og total avfallsmengde 5120 tonn.

Figur 10 Frekvens og antall miljøhendelser

	Måltall	2020	2021	2022	2023	2024
Miljøskader M1, frekvens (per millioner arbeidstimer), mål og resultat	0	1,13	0	1,1	0,4	1,3
Miljøskader M1, antall	0	3	0	3	1	4
Uønskede miljøhendelser M2, frekvens (per millioner arbeidstimer)	<35	43	38	50	49	41
Rapporteringsfrekvens M3, frekvens (per millioner arbeidstimer)	>400	389	475	533	480	459

Bærekraftsertifisering

I 2019 innførte Nye Veier krav om bærekraftsertifisering i selskapets prosjekter. Det innebærer at alle nye prosjekter over 500 millioner kroner skal sertifiseres, mens det for prosjekter under 500 millioner kroner skal vurderes om det skal gjennomføres sertifisering. Vi har pågående eller ferdigstilt sertifisering i 18 av våre prosjekter. Totalt er 10 sertifikater mottatt, alle med oppnådd score «excellent». Fire prosjekter er ferdigstilt med fullført sertifisering, to som «whole

project». I 2024 oppnådde prosjektet E6 Kvænangs-fjellet excellent score med 89,35 prosent score. Dette var per 2024 ny norsk rekord for anleggsprosjekter. Sertifiseringen gjennomføres etter krav fra Nye Veier i 16 prosjekter. To prosjekter er sertifisert etter totalentreprenørens initiativ. Se figur 11.

For å bidra til systematisk miljøarbeid i egen organisasjon er alle Nye Veiers permanente lokasjoner, inkludert hovedkontoret, sertifisert som Miljøfyrtårn.

Figur 11 Status for sertifisering på bærekraft per desember 2024

■ Sertifisering planlagt
 ■ Sertifisering pågår
 ■ Sertifisering Award oppnådd

Prosjekt	Strategi	Design	Konstruksjon	Oppnådd score	Årstall	
Ferdigstilt						
E6 Arnkvern-Moelv *)			✓	Excellent	2022	Construction (TE)
E6 Kvænangsfjellet *)		✓	✓	Excellent	2021 2024	Interim Whole project
E18 Rugtvet-Dørdal *)			✓	Excellent	2022	Whole project
E39 Mandal Ø-Mandal by *)			✓	Excellent	2023	Construction (TE)
Utbygging						
E6 Kvithamar-Åsen						
E6 Ulsberg-Vindåsliene + E6 Berkåk-Vindåsliene		✓		Excellent	2022	Interim
E6 Storhove-Øyer						
E18 Rugtvet-Langangen		✓		Excellent	2024	Interim
E39 Lyngdal øst-Lyngdal vest						
Planfase						
E6 Gyllan-Kvål		✓		Excellent	2024	Interim
E6 Roterud-Storhove						
E6 Selli-Asp						
E6 Moelv-Roterud						
E16 Kløfta-Kongsvinger *)		✓		Excellent	2023	Interim
E18 Kragerø-Bamble						
E18 Ytre ring						
E39 Mandal-Lyngdal øst		✓		Excellent	2023	Design
E39 Lyngdal-Kvinesdal						

*) Ferdigstilt sertifiseringsprosess

Oppsummering:

13 prosjekter

med pågående sertifisering

4 prosjekter

med ferdigstilt sertifisering

1 prosjekt

avsluttet med interim sertifisering

10 prosjekter

med mottatte sertifiseringssertifikat (interim/ferdigstilt) med score excellent

4 prosjekter

er sertifisert av totalentreprenør

16 prosjekter

er sertifisert som del av kontrakten med Nye Veier

Styrets årsberetning 2024

E6 Berkåk-Vindåsliene
Foto: Marit Jermstad, Nye Veier

Om selskapet

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

Ved utgangen av 2024 har selskapet seks store vei-prosjekter under utbygging. Styret er tilfreds med aktivitetsnivået og ser det som viktig at Nye Veier utnytter sine likviditetsmessige rammer og øvrige ressurser fullt ut. Gjennom analyse av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vektlegges også den samfunnsøkonomiske nytteverdien slik at prosjektene også bidrar til å øke trafikksikkerheten, korte ned reisetiden og legge til rette for verdiskaping over hele landet.

For å kunne sortere og prioritere prosjekter bruker Nye Veier en metode for helhetlig porteføljestyring. Dette skal sikre at selskapet bygger ut riktige prosjekter til riktig tid, med en god utnyttelse av sitt finansielle handlingsrom. God porteføljestyring er avgjørende for selskapets planlegging og ressurssetting, og gjør det mulig for selskapet å kommunisere vurderinger og planer på en tydelig måte. Nye Veier skal til enhver tid ha prosjekter som er ferdig planlagte og klare for utbygging.

På nyeveier.no publiseres det en oversikt over prosjekter med høyest netto nytteberegninger (NNB). Denne oversikten oppdateres to ganger årlig. Planarbeid og endringer i et prosjekt vil kunne føre til at rekkefølgen på disse prosjektene justeres. Dette er en naturlig del av Nye Veiers strekningsutvikling og porteføljestyringen, og kan skje helt frem til styret beslutter igangsetting av prosjektene. I tillegg til NNB kommer ikke-prissatte virkninger, som for eksempel miljø- og naturpåvirkning, arealbeslag av dyrka mark, myr og annen natur, og påvirkning på samfunnsikkerhet. Både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser inngår i vurderingene, når styret i Nye Veier prioriterer i hvilken rekkefølge prosjektene skal bygges ut.

Nye Veier skal bidra med innovasjon og nytenkning i transportsektoren. Selskapet har foreslått tiltak som viser at det er mulig å oppnå redusert arealbeslag, klima- og miljøfortavtrykk og kostnader, uten at trafikantnyttens reduseres vesentlig. Selskapet

kan dokumentere at det gjennom målrettede tiltak i mange tilfeller er mulig å utvikle strekninger uten å måtte bygge helt ny vei. Selskapet planlegger for mer gjenbruk av eksisterende vei på flere strekninger, for eksempel for ny E39 Lyngdal vest–Kvinesdal, E18 Kragerø–Bamble og E6 Moelv–Roterud.

Hensynet til trafikksikkerhet er sentralt i planlegging og bygging av selskapets prosjekter. Nye Veier har bidratt til å nå mål for trafikksikkerhet satt i Nasjonal transportplan og nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei for perioden 2018–2021.

Virksomhetsstrategi

Nye Veier er en viktig aktør innen infrastruktur-utbygging i Norge. Selskapet har opparbeidet seg et godt omdømme basert på verdiene fornye, forbedre og forsikre. I et strategisk perspektiv har Nye Veier etablert en skjerpene målestokkonkurranse for fremtidsrettet utvikling og bygging av infrastruktur i Norge. Forventningene til selskapet er derfor høye.

Nye Veier har fire strategiske prioriteringer:

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

Styret har i 2024 særlig fulgt opp strategi- og styringsdokumenter for selskapets arbeid med klima- og miljøspørsmål.

Gjennom 2024 ble det arbeidet i hele selskapet for å sikre eierskap til gjeldende strategi. De overordnede målene er operasjonalisert gjennom mål og tiltak i alle enheter. Dette skal sikre at organisasjonen jobber i tråd med de strategiske prioriteringene. Selskapet har igangsatt et arbeid for å videreutvikle virksomhetsstrategien. Dette arbeidet vil bli ferdigstilt i løpet første kvartal 2025.

Optimalisering av strekninger og prosjekter

For å utvikle samfunnsøkonomisk lønnsomme strekninger og prosjekter starter Nye Veier tidlig med å gjennomføre ulike typer analyser. Dette arbeidet er en sentral del av selskapets gjennomføringsmodell og inkluderer å identifisere utfordringer, muligheter og løsninger på en strekning eller i et prosjekt.

Nye Veier skal bygge for fremtiden og vurderer robustheten til ulike løsninger sett opp mot mulige endrede rammebetingelser i fremtiden. Målet er å utvikle reelle alternativer og ikke begrense seg for tidlig til enkelte løsninger eller kombinasjoner av løsninger. Noen ganger er det mest hensiktsmessige å anbefale full utbygging av ny vei. I andre tilfeller er forbedring av eksisterende vei, rassikring eller tiltak for gående og syklende, tilstrekkelig. Eksempler på ulike tiltak kan også være å redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel, bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer, mindre eller større ombyggingstiltak eller bygging i ny trasé.

Selskapet beskriver de forventede positive og negative virkningene av de ulike løsningsforslagene. Det lages et forenklet kostnadsoverslag, en forenklet nytte-kostnadsanalyse, og en beskrivelse av de ikke-prissatte konsekvensene. I lys av dette vurderes muligheten for måloppnåelse og effekten av løsningene på utfordringene og problemene som er identifisert.

I 2024 la Nye Veier fram tre forslag til reguleringsplaner. Disse reguleringsplanene illustrerer nettopp det systematiske arbeidet selskapet gjør i tidlig fase for å oppnå samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter.

E6 Moelv–Roterud

Forslaget til reguleringsplan for ny E6 Moelv–Roterud 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. Reguleringsplanen inneholder to alternative forslag. Nye Veier anbefaler det sørlige alternativet som gir størst samfunnsøkonomisk nytte blant annet fordi det innebærer cirka to kilometer kortere reisevei mellom Hamar og Gjøvik. Forslaget til reguleringsplan har vært på høring og offentlig ettersyn. Det pågår arbeid med å gjennomgå innspill og innsigelser som ble fremmet til planen.

E39 Lyngdal vest–Kvinesdal

Det er planlagt for en firefelts vei på om lag 24 kilometer og med fartsgrense 110 km/t. Det er lagt opp

til gjenbruk av om lag 6,5 km av dagens E39. Tiltakene i planen bidrar til å unngå vann- og myrområder og minimere påvirkningen på bebyggelse, kjente naturverdier, kulturminner og jordbruksområder. Det tilrettelegges for reetablering av matjord nært eksisterende jordbruksdrift. Det blir omfattende gjenbruk av steinmasser langs veien som er et eksempel på samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser. Vollene vil fungere som støydempere og skjerme bebyggelse og naturområder. Reguleringsplanen ble vedtatt i Kvinesdal og Lyngdal kommuner i henholdsvis oktober og november 2024.

E18 Kragerø–Bamble

Forslaget til reguleringsplan for ny E18 Kragerø–Bamble ble oversendt kommunene november 2024. Den nye firefeltsveien er om lag 18 kilometer og planlegges for fartsgrense 100 km/t. Det er lagt til rette for betydelig grad av gjenbruk av dagens vei, som reduserer arealbeslaget og får ned klimagassutslippene. De foreslåtte løsningene vil redusere kostnadene og prosjektet er gjennom planarbeidet forbedret på netto nytte. Kommunene har organisert sitt planarbeid i et interkommunalt plansamarbeid. Styret i dette plansamarbeidet fattet i januar 2025 vedtak om å legge planen ut til høring og offentlig ettersyn.

Nye Veiers portefølje

Nye Veiers portefølje per 31. desember 2024 består av 1 269 kilometer riksvei og 40 kilometer jernbane. Total utbyggingskostnad for porteføljen er estimert til 297 milliarder kroner (2024-kroner). I Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036, ble det lagt til grunn at Ringeriksbanen, både vei – og banedelen, beholdes i og finansieres som en del av Nye Veiers ordinære portefølje. Prosjektet er avhengig av tilleggsfinansiering for å kunne gjennomføres. Nye Veiers veiprosjekter i nord, E6 Sørrelva–Borkamo, E6 Nordkjøsbottnen–Hatteng og E6 Olderdalen–Langslett og E6 Kvænangsfjellet, er overført til Statens vegvesen. Driftsporteføljen består per 31. desember 2024 av 135 km nybygd vei.

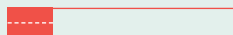
Selskapet har hovedkontor i Kristiansand, regionskontorer i Rogaland, Innlandet, Telemark, Oslo/Sandvika og Trøndelag i tillegg prosjektkontorer i tilknytning til utbyggingsprosjektene.

Porteføljestatus pr. 31.12.2024

Nye Veier har åpnet 128 kilometer trafiksikker riksvei siden oppstarten i 2016.

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

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 Selli-Asp

E6 Åsen-Steinkjer

E6 Ulsberg-Melhus

E6 Øyer-Otta

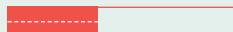
E6 Otta-Dombås

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-Kvitertunnelen
(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 Rugtvet-Langangen

E39 Lyngdal øst-Lyngdal vest

Drift



E6 Kvænangsfjellet

E6 Kvål-Melhus sentrum

E6 Kolomoen-Moelv

E18 Rugtvet-Dørdal

E18 Tvedestrand-Arendal

E39 Kristiansand-Mandal

Hendelser og milepæler

Nasjonal transportplan 2025–2036

Nye Veier ble stiftet som selskap i 2015 med operativ oppstart 2016. Etter styrets vurdering er Nasjonal transportplan 2025–2036 den mest betydningsfulle for selskapet. En av grunnene til det er at selskapets betydning for utviklingen i sektoren i denne NTP-en er grundig belyst. Det konkluderes med at Nye Veier har bidratt til mer for pengene i veisektoren. Selskapets planleggingshorisont er utvidet med tre år til 2044 og er dermed fortsatt 20 år. Nye Veier skal fortsette å utfordre slik at det blir mer vei for pengene, med en stadig forbedret klima- og miljøprofil. Den langsiktige og forutsigbare finansiering beholdes og er viktig for Nye Veiers planleggings- og utbyggingsmodell.

Offisiell åpning på Kvæangsfjellet

Kvæangsfjelltunnelen ble åpnet for trafikk 15. desember 2023 om lag ni måneder foran skjema. På den offisielle åpningen gratulerte og takket samferdselsministeren Nye Veier og entreprenør for vel utført arbeid. Den resterende delen av Nye Veiers prosjekt på Kvæangsfjellet ble ferdigstilt august 2024.

Sirkulær asfalt – testes for første gang i verden?

Ny E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest er under utbygging og åpner i løpet av 2025. I dette prosjektet tester vi sirkulær asfalt. Det er en asfalttype som kun består

av produkter og materialer brukt tidligere som for eksempel restprodukter fra ikke-fossile kilder og steinmasser som ellers ville blitt plassert i deponier og fyllinger. Nye Veiers samarbeidspartner i prosjektet har utviklet produktet og testet det i egne laboratorier. Forskere fra SINTEF skal følge opp hvordan asfalten oppfører seg slik at man kan få læring ut av dette pilotprosjektet. SINTEF kan ikke finne at dette er gjort på denne måten andre steder i verden. Testingen av sirkulær asfalt er mulig gjennom prosjektet «Bærekraftig verdikjede og materialbruk i veibygging».

Miljøstiftelsen ZERO og Nye Veier forlenger klimasamarbeidet

Det skjer mye på klimafeltet, men det er et stort behov for å øke tempoet i omstillingen. Det trengs ny kunnskap om nye løsninger, raskere iverksetting av tiltak og tydelige klimakrav.

Siden 2018 har Nye Veier samarbeidet med ZERO. Et resultat av dette samarbeidet er en sjekkliste for klimatiltak i veiprosjekter og kunnskapsformidling til anleggsbransjen. Det er store utslipp forbundet med bygging og drift av infrastruktur, men også store muligheter for utslippskutt. Staten og veibyggere må stille strenge klimakrav, og fremme innovasjon og klimaløsninger i hele verdikjeden. ZERO og Nye Veier vil i årene framover gjennomføre enda flere prosjekter som skal øke kunnskap om, og vilje til, klimaomstilling.



Anleggsstart på Riksvei 13

I februar 2025 kunne Nye Veier markere oppstart av arbeidet med å forbedre riksvei 13 mellom Djupevik og Kviturtunnelen i Ullensvang kommune. Prosjektet vil gi en tryggere og mer effektiv vei for alle trafikanter. På bildet ser vi varaordfører i Ullensvang kommune Inger Synnøve Vestheim, samferdselsminister Jon Ivar Nygard, ordfører i Ullensvang kommune Roald Aga Haug og administrerende direktør i Nye Veier Anette Aanesland.

Foto: Kristoffer Skogheim

Kontrakter, konkurranseutlysninger og marked

Med endelig åpning av Kvæangsfjellet 17. juli 2024 har Nye Veier pr. 31. desember 2024 følgende prosjekter i utbygging: E6 Kvithammer–Åsen, E6 Ranheim–Sveberg, E6 Berkåk–Vindåsliene, E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest, E18 Rugtvet–Langangen og E6 Storhove–Øyer.

E6 Ranheim–Sveberg

Konkurransen ble utlyst i desember 2023 og juni 2024 ble Hæhre Entreprenør AS tildelt oppdraget. Nye Veier og Hæhre Entreprenør AS er i en samhandlingsfase med sikte på kontraktsignering første kvartal 2025. Rambøll Norge AS er med som rådgiver og skal blant annet stå for prosjekteringen. Ny E6 Ranheim–Sveberg skal være klar for trafikk i løpet av 2027.

E6 Hommelvikbroa

I juni 2024 ble det klart at Contur AS skal bygge ny bro i sørgående felt mellom Trondheim og Værnes. Broa får to kjørefelt med en lengde på 228 meter fordelt på fire brospenn. Det var byggestart i august 2024 og broa skal stå ferdig mot slutten av 2025.

E39 Mandal–Blørstad

I 2022 åpnet nye E39 Kristiansand vest–Mandal øst. Konkurransen for bygging av ni kilometer vei på E39 videre vestover fra Mandalskrysset ble utlyst i juni 2024. Januar 2025 ble kontrakten tildelt Hæhre Entreprenør AS. Det skal gjennomføres en samhandlingsfase mellom Nye Veier og entreprenøren før endelig kontraktsignering.

Riksvei 13 Djupevik–Kviturtunnelen

Konkurransen for rassikrings- og utbedringstiltak ble lyst ut i 2023. Delstrekningen er en viktig del av hovedveien for nærings- og persontransport i Vestland fylke. Prosjektet består av 1,2 kilometer ny vei i dagen, gang- og sykkelvei langs veitraséen og ulike skredsikrings-tiltak. I september 2024 ble det besluttet å tildele Risa AS oppdraget som inkluderer tiltak for å gi økt trafikk-sikkerhet og redusere sjansen for stengt riksvei som følge av steinsprang.

Konkurranse om drift og vedlikehold

Konkurransen om en av de største kontraktene på drift og vedlikehold av veier i Norge, ble utlyst før sommeren 2024. Trafikantene trenger åpne og sikre veier hele året. Nye Veier skal fornye, forenkle og utfordre hvordan veier kan driftes og vedlikeholdes. Dette skal samtidig gi positive effekter for klima og ytre miljø. Den økonomiske modellen, digitale

løsninger og krav til målrettede planer skal bidra til dette. Det økonomiske oppgjøret for vinterdrift har historisk sett vært krevende. Vi tar i bruk en ny modell som motiverer til å levere høy kvalitet og effektiv drift, og det er lagt inn bonusordninger for å premiere god måloppnåelse.

Driftsentreprenøren kan søke midler fra Nye Veiers innovasjonsfond som et ytterligere bidrag til utvikling og forbedring. Varigheten på kontrakten er fem år med mulighet for inntil tre års forlengelse. Kontrakten gjelder E18 Arendal–Tvedestrand, E18 Dørdal–Langangen, E39 Kristiansand–Lyngdal, E6 Kolomoen–Moelv og E6 Roterud–Øyer.

E6 Roterud–Storhove

I februar 2025 besluttet styret i Nye Veier å starte byggingen av ny E6 langs Mjøsa fra Roterud i Gjøvik forbi Lillehammer til Storhove. Prosjektet er tildelt AF Gruppen. Når veien er ferdig, vil den være et viktig bidrag til en trygg og forutsigbar hovedvei gjennom landet.

Kontrakten omfatter bygging av 23 kilometer firefelts motorvei fra Roterud nord for Biri i Gjøvik kommune til Storhove i Lillehammer kommune og får fartsgrense på 110 km/t. Det skal bygges en 4,2 kilometer lang tunnel forbi Lillehammer, ny bro over Lågen og tre kryss. Veien skal åpnes i løpet av sommeren 2030.

Måloppnåelse

Kostnadsbesparelser og økt nytte

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

Gjennom redusert reisetid og reduksjon i ulykkestall er det oppnådd betydelig økt nytte på strekningene selskapet har åpnet. Den samlede reduksjonen i reisetid er på om lag 51 minutter. For hele selskapets portefølje tilsvarer den samfunnsøkonomiske effekten av økt nytte for trafikantene 9 milliarder kroner, beregnet i henhold til EFSEKT, som er standardisert metodikk. Effekten for de reisende oppstår når veiene blir sikrere, reisetiden går ned og løsningene mer kostnadseffektive.

Mål og resultat – kostnadsbesparelser og økt nytte

Prognoser (inkl. mva):	Mål	2024
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	17 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje	46,5 mrd.	20 mrd.
Prognose omfangsjustert ¹ kostnadsreduksjon	46,5 mrd.	31 mrd.
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (ekskl. mva):		
Forbedret nytte		9 mrd.
+ Besparelser ²		11,5 mrd.
= Forbedret netto nytte		20,5 mrd.
Andre måleparametre:		
Åpnet vei		144 km
Vei under bygging ³		94 km
CO ₂ -reduksjon i bygging ⁴	30 %	20 %
Arealbeslag; jordbruk + natur ⁵	50	60
Sikker utbygging H2-verdi ⁶	< 10	13,6
Oppetid på veiene	99,5%	99,3 %
Administrasjonskostnader av totale inntekter	2,5 %	2,7 %

I prognosene for kostnadsreduksjon inngår strekningene i oppstartporteføljen (strekningene Nye Veier fikk ansvar for i 2016), samt tre strekninger som ble overført til selskapet i 2019. I beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngår oppstartporteføljen, 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 2023-kroner.
3. Veiene som bygges nå er: E6 Ranheim–Værnes 23 km, Kvithamar–Åsen 19 km, E6 Berkåk–Vindåsliene 15 km, E18 Rugtvet–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst–Lyngdal Vest 10 km og E6 Storhove–Øyer 10 km.

4. Reduksjon i CO₂-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2024–2027 er 30 prosent. Hovedmål i 2030 er 50 prosent.
5. Arealbeslag: antall dekar jordbruk + natur (skog, myr og vann) per km hovedvei. Inkluderer prosjekter med vedtatt reguleringsplan, i utbygging og ferdigstilte prosjekter.
6. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
7. Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en systematisk vurdering av alle ulemper og fordeler et prosjekt vil føre til i netto for samfunnet. I selskapets beregninger verdsettes disse fordelene og ulempene i kroner, og beregnes etter standardisert metodikk (EFFEKT). EFFEKT-modellen benyttes av flere aktører i samferdselssektoren.

Helse, miljø og sikkerhet

Sikre et trygt og forsvarlig arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøutvalget har i sine møter behandlet risiko og risikoreduserende tiltak, med mål om å sikre et trygt og forsvarlig arbeidsmiljø for ansatte i selskapet. Resultater av medarbeiderundersøkelsen er fulgt opp med tiltak med sikte på å bevare positive funn og forbedre negative funn. Sykefraværet har vært noe høyere etter pandemien enn det var tidligere. Fraværet i 2024 var på 3,1 prosent. Selskapet gjennomfører flere typer tiltak for å bygge og beholde et godt arbeidsmiljø blant annet inviteres alle ansatte hvert år til en felles samling for å bygge kultur, dele kunnskap og bygge relasjoner på tvers i selskapet.

Selskapet har de senere årene også styrket internkommunikasjonen for eksempel gjennom at ledelsen jevnlig besøker de ulike lokasjonene og informerer på digitale fellesmøter og på Workplace.

Personsikkerhet og forbedringsarbeid

Byggherrens oppfølging av arbeidet med personsikkerhet omtales som SHA (Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø). I 2024 ble det i prosjektene rapportert en frekvens på 4,0 arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H1), og en frekvens på 13,6 arbeidsrelaterte personskader med og uten fravær per million arbeidede timer (H2).

Prosjektene har for 2024 en H5-frekvens på 2 506. H5 er en indikator for antall skader, nestenulykker, farlige forhold og handlinger per million arbeidede timer.

Selskapet jobber kontinuerlig med forbedringsarbeid og i lys av resultatene for 2024, er flere tiltak iverksatt. Nye Veier er særlig opptatt av å prioritere en tett oppfølging av at entreprenørene følger kravene i kontraktene. Særlig gjelder dette krav til vurderinger av risiko og systematisk planlegging for sikker utførelse av aktiviteter som har potensial for skader.

For å oppnå forbedring av resultatene på personsikkerhet, kreves både målrettet forebyggende arbeid og et sterkt engasjement fra ledere. Det er også en forutsetning at byggherren og totalentreprenøren sammen når ut til medarbeidere i det utførende leddet i kontraktkjeden.

Selskapet har i 2024 utarbeidet en rapport med oversikt over hendelser og erfaringer selskapet har hatt siden starten i 2016, Analyse av SHA-data fra gjennomførte prosjekter (Nye Veier, 2024). Rapporten viser at

det er for mange hendelser og nestenulykker hvor ansatte hos våre entreprenører har blitt skadet eller ved andre omstendigheter kunne blitt alvorlig skadet. Selskapet jobber med tiltak for å forbedre dette, gjennom oppfølging av leverandører og entreprenører og i samarbeid med bransjen. I tillegg har vi dialog med samarbeidspartnere utenfor bygg- og anleggsbransjen, for å lære mer om hva andre gjør for å skape et trygt og forsvarlig arbeidsmiljø for alle.

Mer bærekraftig verdiskaping

Som en stor statlig byggherre har Nye Veier et særlig ansvar for å bidra til mer bærekraftig verdiskaping i norsk transport- og anleggsbransje. Fra og med regnskapsåret 2025 er selskapet pliktig til å rapportere i henhold til EUs nye regler for bærekraftsrapportering (CSRD), tilhørende rapporteringsstandarder (ESRS), og EUs taksonomi, et overordnet system for klassifisering av bærekraftige aktiviteter som er lønnsomme. Selskapet arbeider kontinuerlig med å forberede rapporteringen slik at bærekraft i enda større grad er innlemmet i den ordinære virksomhetsstyringen. Styret er tilfreds med dette arbeidet som vil gi selskapet et enda bedre beslutningsgrunnlag for valg og prioriteringer.

Omverdensanalyser og bærekraftsmål

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

I 2024 gjennomførte selskapet en «dobbel vesentlighetsanalyse». Analysen er et viktig grunnlag for selskapets videre strategiarbeid og for å oppfylle kravene i CSRD. Den doble vesentlighetsanalysen ble behandlet av styret i februar 2024. I 2024 jobbet Nye Veier med utviklingsprosjekter innen bærekraft, blant annet:

- Innhentet ny kunnskap om utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren. Selskapet leder et kunnskapsprogram om dette og utfører arbeidet i samarbeid med Statens vegvesen og Bane NOR, med økonomisk støtte fra Samferdselsdepartementet.

- Deltatt i et prosjekt om naturrisiko i regi av Sabima, en miljøorganisasjon etablert for å stanse tapet av naturmangfold, og PWC.
- Videreutviklet vårt arealregnskap og behandlingen av natur- og miljøhensyn i samfunnsøkonomiske analyser slik at miljøfaktorer blir bedre integrert i selskapets interne målstyring.
- I samarbeid med Statens vegvesen, Bane NOR og en rekke andre virksomheter, arbeidet for å standardisere arbeidet med klimagassberegninger i anleggsbransjen. Dette har resultert i en veileder for klimagassberegninger i infrastrukturprosjekter.
- Utarbeidet Håndbok for arealberegninger på virksomhetsnivå. Nye Veier gjør arealberegninger på virksomhetsnivå og prosjektnivå. Håndboken inngår i styringssystemet og er en veileder for selskapets arbeid. Arealberegninger for alle prosjekter i porteføljen basert på denne metoden utgjør vårt arealregnskap.

Arealregnskapet oppdateres kvartalsvis og rapporteres i våre kvartalsrapporter. For å sikre en felles tilnærming og mer sammenlignbare tall, er metoden utviklet i samarbeid med Statens vegvesen, Bane NOR, Avinor og Kystverket, på oppdrag fra samferdselsdepartementet i arbeidet med NTP 2025–2036.

Utfordre og forenkle gjennom digitalisering

Nye Veier utvikler fremtidens veier i tråd med lover, veinormaler og håndbøker. Derfor er selskapet pådriver for mer fleksible håndbøker og veinormaler. Slike bestemmelser kan være et hinder for å oppnå økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet eller å kunne bygge mer bærekraftige veier. Nye Veier utfordrer veinormalene for å fjerne hindringer som står i veien for løsninger som er mer smarte for klima og miljø.

Siden oppstarten har selskapet søkt om en rekke fravik fra veinormaler og håndbøker. Et eksempel på fravik er reduksjon av fartsgrensen fra 110 til 100 kilometer i timen. Dette muliggjør mer gjenbruk av dagens veier som inngår i vår portefølje. Det er et til dels svært omfattende arbeid å utarbeide søknader om fravik i de enkelte prosjektene. Nye Veier har derfor forenklet arbeidet blant annet ved at all dokumentasjon i forbindelse med søknader om fravik er digitalisert. Slik legger vi også til rette for effektivisering og digital samhandling med Vegdirektoratet.

Nye Veier er i gang med å digitalisere deler av klima- og miljørapporteringen som en del av det å bli klar for rapportering etter CSRD.

Vi må redusere fotavtrykket

Selskapets ambisjon er at det ikke skal forekomme noen miljøskade i våre prosjekter. Nye Veier arbeider derfor målrettet for å unngå forurensning og andre uønskede miljøhendelser.

Leverandører til selskapet skal ha planer og systemer for å ivareta ytre miljø. Krav fra myndighetene følges opp med målinger og forbedringstiltak. Nye Veier har også utviklet et arealregnskap, og har vurdert mulighetene for gjenbruk av eksisterende vei i flere prosjekter. Målet er å bidra til en samferdselssektor med et lavere fotavtrykk enn i dag.

Prosjektene rapporterer månedlige tall for miljøhendelser, blant annet antall miljøskader (M1), uønskede miljøhendelser (M2), og mindre miljøhendelser/observasjoner (M3).

Hendelsene rapporteres som antall hendelser per million arbeidede timer. Nye Veier registrerte én M1-hendelse i 2024 og som gjaldt manglende rapportering.

For å sikre høy kvalitet på arbeidet med bærekraft, skal prosjekter med kostnadsramme over 500 millioner kroner sertifiseres etter den anerkjente standarden BREEAM Infrastructure, en sertifiseringsordning for bærekraftsarbeid i anleggsprosjekter. Når det er hensiktsmessig, skal også mindre prosjekter sertifiseres. I 2024 satte prosjektet E6 Kvæangsfjellet norgesrekord i antall poeng oppnådd i sertifiseringen, og oppnådde karakteren «Excellent». Ved utgangen av 2024 pågår sertifisering i totalt 17 prosjekter.

Nye Veier har som mål å redusere utslippene av klimagasser fra byggefasen med 50 prosent innen 2030, og redusere utslippet fra drift med 75 prosent. Dette skal sammenlignes med standardteknologi og metoder i året 2005. Nye Veier har grunnlagsrapporter for beregning av CO₂-utslipp for alle selskapets prosjekter. Kunnskapsgrunnlaget er avgjørende for å kunne utfordre og måle entreprenørene på reell reduksjon av CO₂-utslipp i planleggings-, bygge- og driftsfasen. I 2024 kunne Nye Veier lansere nye funn fra et pågående kunnskapsprogram om dette.



Riksvei 13

Nye Veier utvider arbeidet på riksveien mellom Odda og Tyssedal, og bygger 260 meter ekstra vei, rassikring og gang- og sykkelsti inn mot Odda.

Foto: Nils Bernt Rinde, Nye Veier

Digitalisering effektiviserer arbeidet med drift og vedlikehold

Digitalisering er et verktøy for å effektivisere selskapets arbeid med drift og vedlikehold. Nye Veier ønsker å være ledende i arbeidet med å digitalisere arbeidsprosesser. Dette innebærer for eksempel integrasjon mellom egne systemer og Statens vegvesens ulike databaser, som for eksempel Nasjonal vegdatabank (NVDB), Nasjonalt bruregister (BRUTUS) og Vegtrafikkentralen (VTS). Nye Veier gjennomførte og dokumenterte hovedinspeksjon av skjæringer på E18-strekningene våre i eget driftssystem og tunneler på strekningen E18 Tvedestrand–Arendal.

Avvik fra hovedinspeksjon på konstruksjoner i 2023 er utbedret og lukket i driftssystemet, og i BRUTUS. Ved å legge inspeksjonsplaner inn i driftssystemet får selskapet varsel når pålagte inspeksjoner skal utføres. Avvik og observasjoner synliggjøres i eget system og kan overvåkes eller lukkes.

Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Nye Veier og selskapets leverandørkjede skal følge den Internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) konvensjoner om organisasjonsfrihet, retten til tariffavtaler, forbud mot tvangsarbeid, barnarbeid og diskriminering på arbeidsplassen. Selskapet

og leverandørkjeden skal opptre i henhold til FNs konvensjoner for menneskerettigheter.

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

Allerede i de første utbyggingsprosjektene stilte Nye Veier krav til minimum 50 prosent faglærte og syv prosent lærlinger i gjennomføringen av utbyggingsprosjektene. I 2024 ble det rapportert 43 prosent faglærte og syv prosent lærlinger.

Selskapet arbeider for å redusere risiko for korrupsjon og arbeidslivskriminalitet i selskapet og i leverandørkjeden.

Nye Veier har en varslingskanal og i 2024 mottatt og behandlet selskapet 19 varsler i varslingskanalen. Sakene er behandlet i henhold til selskapets rutiner.

Åpenhetsloven

Se redegjørelse for aktsomhetsvurderinger som er tilgjengelig på nyeveier.no.

Organisasjon

Nye Veier har et kombinert Arbeidsmiljø- og Bedriftsutvalg (AMU/BU). Det er i 2024 avholdt fire ordinære AMU/BU møter. Det er i tillegg gjennomført fem ekstraordinære møter i AMU/BU. I tillegg ble det gjennomført seks møter med de tillitsvalgte i BU. Selskapet gjennomfører medarbeiderundersøkelser hvert år, og disse blir fulgt opp med tiltak.

Likestilling og mangfold

Se redegjørelse tilgjengelig på nyeveier.no.

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer Se retningslinjer og rapport tilgjengelig på nyeveier.no.

Eierstyring og selskapsledelse

Styret legger vekt på å etablere og videreutvikle rutiner og praksis for god eierstyring og selskapsledelse. For å sikre en god dialog og et godt samspill mellom eier, styret og ledelsen, følges «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» (ref. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse som eget kapittel i årsrapporten). Selskapets eierstyring og selskapsledelse er basert på norsk lov og regjeringens til enhver tid gjeldende eierskapspolitikk. Selskapet har i 2024 gjennomført fire kvartalsvise kontaktmøter med Eierstyringsenheten og Vei-, by- og trafikksikkerhetsavdelingen i Samferdselsdepartementet. I tillegg er det gjennomført ulike fagmøter og et felles styre- og eierseminar.

Risikostyring og internkontroll

Styrets revisjonsutvalg (RU) er saksforberedende og skal støtte styret i utøvelsen av sitt ansvar for finansiell rapportering, bærekraftsrapportering, revisjon, risikostyring, internkontroll og etterlevelse av policy for virksomhetens etiske krav. I 2024 har RU gjennomført åtte møter.

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

ISO 9001:2015, Veileder for virksomhetsstyring (IIA) og det integrerte rammeverket for internkontroll utgitt av COSO.

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

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

Operasjonell risiko

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

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

Prosjektenes kompleksitet, størrelse, varighet og risiko vil variere. Det er avgjørende at risiko blir håndtert på en systematisk måte i alle deler av virksomheten og i alle faser av prosjektene. Det arbeides aktivt og kontinuerlig med risikostyring i selskapets prosjekter.

Gjennom 2024 er det dessuten arbeidet særskilt med systemer og rutiner for risikostyring i selskapets utbyggingsportefølje. De viktigste og mest alvorlige risikofaktorene eskaleres og rapporteres til selskapsledelse, styret og eier gjennom faste rapporteringsforløp, og lukkes.

Finansiell risiko

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

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

Strategisk risiko

Selskapet har en prosess som systematisk avdekker og følger opp strategisk risiko knyttet til selskapets overordnede målsettinger og vedtatte strategi. Strategisk risiko og aksjoner følges opp løpende av administrasjonen og rapporteres til styret og eier hvert kvartal. I forbindelse med arbeidet med dobbel vesentlighetsanalyse, er også risiko og muligheter forbundet med ulike bærekraftstema igangsatt.

Styrets arbeid og sammensetning

Styret i Nye Veier arbeider etter vedtatt styreinstruks og basert på anbefalingene fra Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse (NUES). Styret har vedtatt en redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, som er en del av årsrapporten.

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

fratrådte i juni 2024. To nye styremedlemmer ble utpekt henholdsvis i mai og juni 2024. Styret har en kvinneandel på 43 prosent. Av aksjonærvalgte styremedlemmer er andelen kvinner 40 prosent.

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

Styret skal til enhver tid ha oppdatert kunnskap og kompetanse om alle vesentlige forhold rundt Nye Veiers virksomhet og strategiske utfordringer. Det ble i løpet av 2024 avholdt syv styremøter. Styret har i 2024 særlig hatt oppmerksomhet på disse saksfeltene:

- Personsikkerhet og seriøsitet i utbyggingsprosjektene
- Risiko i enkeltprosjekter
- Likviditet og handlingsrom
- Risiko- og usikkerhetsstyring; metodikk, anvendelse og etterlevelse
- Informasjonssikkerhet og etterlevelse av personvernlovgivningen (GDPR)
- Strekningsutvikling i tråd med selskapets porteføljestyringsmodell
- Utvikling av endringskultur
- Gjenbruk og utvikling av eksisterende veinett
- Utvikling av bedre løsninger for bærekraft og reduserte klimautslipp
- Fulldigitale løsninger på drift og vedlikehold
- Forberedelse til bærekraftsrapportering i henhold til CSRD rammeverket

I samspill med administrasjonen er styret opptatt av at Nye Veier har rett kompetanse slik at selskapet fortsatt skal være en nytenkende organisasjon.

Lønnsomhet

Årsresultatet i 2024 var negativt med 859 millioner kroner, og i 2023 positivt med 621 millioner kroner. Årsresultatet påvirkes negativt av betydelige tapsavsetninger i enkelte utbyggingsprosjekter, totalt 1 401 millioner kroner.

Resultatet påvirkes også av at det på tre vegutbyggingsavtaler er endret praksis for beregning av

vederlaget, noe som innebærer at selskapet kan inntektsføre hele vederlaget. Denne effekten har en positiv resultateffekt i 2024 på ca. 1 300 millioner kroner.

For regnskapsåret 2024 har selskapet totalt ni utbyggingsprosjekter, hvorav seks har gitt en positiv resultatmessig effekt og tre utbyggingsprosjekter har gitt en negativ resultatmessig effekt. Tapsavsetning i pågående prosjekter per 31.12 knytter seg til totalt tre ulike prosjekter.

Driftsinntektene var i 2024 på 8 452 millioner kroner, og i 2023 på 8 503 millioner kroner.

Driftskostnadene i 2024 var 9 481 millioner kroner, og i 2023 på 8 037 millioner kroner.

Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var på 7 683 millioner kroner per 31. desember 2024, og per 31. desember 2023 var den på 6 979 millioner kroner. Av totalkapitalen utgjør egenkapitalen 24 prosent, tilsvarende 1 836 millioner kroner. I 2023 utgjorde egenkapitalen 39 prosent, tilsvarende 2 695 millioner kroner.

Etter balansedagen har selskapet reforhandlet Veg-utbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet for strekningen Moelv-Øyer hvilket har medført endrede betingelser for gjennomføringen av prosjektet. Den reforhandlede avtalen vil ha en positiv effekt for prosjektets lønnsomhet.

Videre har selskapet inngått kontrakt med AF Gruppen som entreprenør for gjennomføring av Roterud-Storhove, et delprosjekt i strekningen Moelv-Øyer. Dette bidrar til å sikre fremdrift i prosjektet i tråd med selskapets strategi.

Ingen av hendelsene har påvirket de regnskapsførte verdiene per 31. desember 2024.

Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm i 2024 var positiv med 1 928 millioner kroner, og i 2023 var den positiv med 440 millioner kroner. Kontantstrømmen fra operasjonelle aktiviteter var positiv med 1 757 millioner kroner, mot 288 millioner kroner i 2023. Kontantstrømmen fra

-859 millioner kroner

Årsresultat

8 452 millioner kroner

Driftsinntekter

9 481 millioner kroner

Driftskostnader

7 683 millioner kroner

Totalkapital

1 836 millioner kroner

Egenkapital



E39 gjennom Lyngdal

Kvellandsbrua rager 70 meter over elva Lygna. Brua er en del av utbyggingen av ny E39 gjennom Lyngdal i Agder.

Foto: Nils Bernt Rinde, Nye Veier

finansieringsaktiviteter i form av renteinntekter var i 2024 positiv med 170 millioner kroner, mot 156 millioner kroner i 2024.

Forutsetninger for fortsatt drift

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

Fremtidig utvikling

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

Selskapet har en langsiktig finansiering gjennom rammeavtalen med Samferdselsdepartementet. Denne avtalen har en varighet på 4 år, i tillegg til inneværende år. Avtalen rulleres årlig. Gjennom bompengefinansieringen har selskapet fleksibilitet til å rekvirere midler etter behov, innenfor de avtalte

bompengeproposisjonene. Dette gjør at selskapet kan håndtere variasjoner i årlige utbetalinger til entreprenører og leverandører.

Det heter i forslag til NTP 2025–2036 at bedre kostnadskontroll i statlig veibygging har økt muligheten for å gjennomføre flere av de politisk prioriterte prosjektene innenfor gitte rammer, og at dette har styrket den politiske styringen i sektoren. I lys av at finansieringsmodellen for Nye Veier synes å ha bidratt til mer for pengene, har regjeringen lagt til grunn at denne videreføres i planperioden.

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

Selskapet har et høyt aktivitetsnivå, og en rekke større prosjekter er under utbygging eller i forberedelser til utbygging. Prisveksten de siste årene, sammen med enkelte kostnadsøkninger som følge av grunnforhold og kostnadsdrivende reguleringskrav, bidrar til at den ubenyttede likviditeten er begrenset, og at selskapet må være varsomme med igangsetting av nye prosjekter. I tillegg til den omfattende utbyggingsaktiviteten pågår et kontinuerlig planarbeid for å sikre at selskapet alltid har prosjekter klare for gjennomføring.

Selskapet har en klar porteføljeplan, tilstrekkelig kapasitet og en dyktig organisasjon. Dette gir et

solid grunnlag for å kunne øke aktiviteten ytterligere dersom den årlige finansieringen økes.

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

Kristiansand, 03.03.2025

Styret har benyttet elektronisk signatur

Harald V Nikolaisen
Styrets leder

Eli Marie Giske

Trond Bokn

Dag Morten Dalen

Christine Flataker
Johannessen

Cathrine Murstad

Ole Alexander Turvoll

Anette Aanesland,
administrerende direktør

Styrets erklæring

Styret bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at årsregnskapet for 2024 gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat. Årets negative resultat på 859 millioner kroner reduserer i sin helhet annen egenkapital.

Styret i Nye Veier

Styrets leder Harald V. Nikolaisen



Harald V. Nikolaisen er administrerende direktør i Statsbygg. Han er utdannet siv. ing. fra NTNU og har mastergrad fra BI. Han har omfattende prosjekt- og ledelseserfaring fra Jernbaneverket, Norsk Hydro ASA, Dovre International

AS og Statoil. Han er også styremedlem i Baneservice AS og Helse Sør Øst RHF.

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

Styrets nestleder Eli Giske



Eli Giske er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (nå BI). Hun driver i dag egen virksomhet hvor hun primært engasjerer seg i styrearbeid. Giske er styreleder i Sykehuset Innlandet HF, nestleder i Oslobygg KF, styremedlem i Bane NOR SF, Sparebanken Sør,

Iteam AS og Cloud Connection AS. Hun er også leder av valgkomiteen i Itera ASA. Giske har tidligere styreverfaring fra en rekke selskaper og har vært CFO i flere virksomheter, blant annet EVRY ASA og Posten Norge AS. Giske er i tillegg til å være nestleder i styret også leder av styrets revisjonsutvalg.

Dag Morten Dalen



Dag Morten Dalen er professor i samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI. Han har doktorgrad fra Universitetet i Oslo, og omfattende forsknings- og konsulenterfaring knyttet til offentlig styring og regulering innen sektorer som samferdsel, energi og helse. Dalen var prorektor ved Handelshøyskolen BI i perioden 2010 til 2018. Han har

jobbet som gjesteforsker ved flere utenlandske universiteter, deriblant Institute d'Economie Industrielle (IDEI) i Toulouse og University of California, Irvine, og var i perioden 2014-2022 medlem av det internasjonale rådet til Luiss Business School i Roma. Dalen er medlem i styrets revisjonsutvalg.

Christine Flataker Johannessen



Christine Flataker Johannessen er utdannet jurist fra Universitetet i Bergen. Siden 2009 har Christine innehatt ulike lederstillinger – og frem til 2023 var hun administrerende direktør i mobilitetselskapet Tide Buss AS. I august 2023 tok hun over som administrerende direktør i Frydenbø

Eiendom AS. Flataker Johannessen har også hatt en rekke ulike styreverv. Hun er for øyeblikket nestleder i styret i Coop Hordaland og styremedlem i SAGA Tenix. Videre har hun tidligere blant annet hatt styreverv for Spordrift og Norled AS. Flataker Johannessen er medlem i styrets revisjonsutvalg.

Trond Bokn



Trond Bokn er direktør for global prosjektutvikling i Equinor. Der leder han en organisasjon som er ansvarlig for selskapets prosjekter i plan- og utbyggingsperioden.

Han er utdannet sivilingeniør innen kjemiteknikk fra NTNU. Han har omfattende erfaringer med ledelse av større organisasjoner og prosjekter. Han har arbeidet i Euihor ASA siden 1994, der

han også har vært engasjert i organisasjonsutvikling og strategiarbeid. Han har et utstrakt engasjement inn mot øvrig industri- og leverandørsamarbeid. Han har ledet porteføljer av prosjekter nasjonalt og internasjonalt, innenfor både olje, gass og fornybar energi. Han har vært prosjektdirektør for Johan Sverdrup-prosjektet, samt flere andre utbyggingsprosjekt.

Cathrine Murstad



Cathrine Murstad er ansattvalgt styremedlem. Hun er leder for kontraktsutvikling og mekling og advokat i Nye Veier AS. Hun er utdannet jurist fra Universitetet i Oslo og sertifisert mekler gjennom Advokatforeningen. Murstad har omfattende kontrakts- og prosjekterfaring i og utenfor Norge. Hun har tidligere arbeidet som advokat i Aker

Solutions, Schjødt og PwC, som dommerfullmektig og med skatteinnkreving i Finansdepartementet og Oslo kommune. Murstad er styremedlem i Norsk Meklingssenter og Bedriftsjuristene i Juristforbundet.

Murstad er medlem i styrets kompensasjonsutvalg.

Ole Alexander Turvoll



Ole Alexander Turvoll er ansattvalgt styremedlem. Han er teknisk ansvarlig for E6 Storhove Øyer i Nye Veier AS. Han er utdannet ingeniør innen bygg og anlegg. Turvoll har bred erfaring med

utbygning av samferdselsprosjekter. Han har tidligere erfaring fra Statens Vegvesen og i entreprenørselskapet Lemminkäinen Norge AS.

Årsregnskap 2024

E18 Rugtvet-Langangen
Foto: Nils Bernt Rinde, Nye Veier

Resultatregnskap 01.01–31.12

(tall i millioner kroner)	Note	2024	2023
Driftsinntekter	2,3	8 452	8 503
Sum inntekter		8 452	8 503
Prosjektkostnader	3	9 038	7 602
Lønnskostnader	4,5	277	245
Avskrivning på varige driftsmidler	6	2	2
Andre driftskostnader	4, 8, 13	164	189
Sum kostnader		9 481	8 037
Driftsresultat		-1 029	466
Renteinntekt		170	156
Skattekostnad	1	0	0
Årsresultat		-859	621
Anvendelse av årsresultatet			
Overført annen egenkapital	9	-859	621
Sum anvendelse		-859	621

Balanse

(tall i millioner kroner)

	Note	2024	2023
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Varige driftsmidler			
Maskiner og inventar	6	3	5
Sum anleggsmidler		3	5
Omløpsmidler			
Fordringer			
Forskuddsbetaling entrepriser	11	0	67
Anleggskontrakter under utførelse	3	104	63
Kundefordringer		30	45
Mellomværende med eier	7	2 876	3 951
Andre fordringer		87	193
Sum fordringer		3 097	4 318
Bankinnskudd, kontanter og lignende	10	4 583	2 655
Sum omløpsmidler		7 680	6 973
Sum eiendeler		7 683	6 979

Balanse

(tall i millioner kroner)

	Note	2024	2023
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	9	7	7
Overkurs	9	1 650	1 650
Sum innskutt egenkapital		1 657	1 657
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	9	179	1 038
Sum opptjent egenkapital		179	1 038
Sum egenkapital		1 836	2 695
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Avsetning tap i anleggskontrakter	3	4 715	3 314
Andre avsetninger for forpliktelser	12	105	22
Sum avsetning for forpliktelser		4 820	3 336
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		391	799
Skyldige offentlige avgifter		283	0
Annen kortsiktig gjeld	8	352	148
Sum kortsiktig gjeld		1 027	947
Sum gjeld		5 846	4 283
Sum egenkapital og gjeld		7 683	6 979

Styret i Nye Veier AS

Kristiansand, 03.03.2025

Harald V Nikolaisen
Styrets leder

Eli Marie Giske
Styrets nestleder

Trond Bokn
Styremedlem

Dag Morten Dalen
Styremedlem

Christine Flataker
Johannessen
Styremedlem

Cathrine Murstad
Styremedlem

Ole Alexander Turvoll
Styremedlem

Anette Aanesland,
Administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling 01.01–31.12

(tall i millioner kroner)	2024	2023
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Driftsresultat	-1 029	466
Ordinære avskrivninger	2	2
Endring i kundefordringer	15	16
Endring i leverandørgjeld	-408	342
Endringer i andre kortsiktige fordringer	14	-32
Endring i skyldige offentlige avgifter	375	-97
Endring i andre tidsavgrensningsposter	1 307	732
Endring i avsetninger forpliktelser	1 484	-255
Endring i annen kortsiktig gjeld	-3	-886
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 757	288
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	-4
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	-4
Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		
Innbetaling av renteinntekter	170	156
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	170	156
Netto endring i bankinnskudd, kontanter og lignende	1 928	440
Bankinnskudd, kontanter og lignende 01.01	2 655	2 216
Bankinnskudd, kontanter og lignende 31.12	4 583	2 655

Noter

Note 1 Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger og er satt opp i samsvar med regnskapslov og god regnskapsskikk gjeldende pr. 31. desember 2024. Årsregnskapet gir et rettviseende bilde av eiendeler og gjeld, finansiell stilling og resultat.

Inntektsføringstidspunkt

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

Kostnadsføringstidspunkt

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

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

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

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

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på tidspunktet gjelden ble etablert.

Enkelte poster er i samsvar med regnskapsloven vurdert etter spesielle vurderingsregler. Disse vurderingene beskrives nedenfor, og i de øvrige notene.

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

Valuta

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

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler avskrives lineært over forventet økonomisk levetid.

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

Nedskrivninger

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

Leasing / leieavtaler

Leieavtaler klassifiseres som enten finansielle eller operasjonelle, i samsvar med avtalenes reelle innhold ved inngåelse av kontrakt.

Selskapet har langsiktige leiekontrakter på kontorlokaler og driftsbygninger. Alle leieavtalene er klassifisert som operasjonell leasing. Leiebeløpene kostnadsføres løpende.

Anleggskontrakter

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

Estimert sluttkostnad for prosjekter vurderes løpende, og inntektsføring av anleggskontrakter skjer i takt med fullføringsgrad. Effekten av endringer i estimat for fortjeneste i prosjekter blir resultatført i den regnskapsperioden endringen finner sted. For prosjekter som forventes å gi tap, kostnadsføres hele det beregnede tapet uavhengig av prosjektets fremdrift når Nye Veier AS anser seg forpliktet til å fullføre prosjektet. Det kan enten skje gjennom at kontrakt mot underleverandør blir inngått eller at Nye Veier AS selv vurderer at man er forpliktet til å gjennomføre prosjektet basert på en eller flere hendelser.

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

Forventet utbyggingskostnad og vederlag fra veg-utbyggingsavtalene indeksjusteres med SSB indeksen for «Veganlegg i alt». Estimatenes justeres hvert kvartal basert på siste tilgjengelig tall fra SSB. Tallene pr. 31.12.2024 er justert med siste tilgjengelige indeks.

Fordringer

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

Innskuddsbaserte pensjonsordninger

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

Skatt

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

Bruk av estimater

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

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

Klassifisering av renteinntekter på mottatt forskudd fra Samferdselsdepartementet

Selskapet mottar årlig forskudd, som utbetales annen-hver måned i avdrag gjennom året, fra Samferdsels-departementet for arbeid som skal utføres, i henhold til rammeavtalen. Renter på dette forskuddet klas-sifiseres som finansinntekt og henføres ikke til den enkelte kontrakt.

Kontantstrømoppstilling

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

Tallopstillinger

Alle beløp er i det følgende oppgitt i millioner kroner, dersom ikke annet er oppgitt. Som følge av avrundin-ger vil ikke alle tall i årsregnskapet kunne summeres i totalen.

Note 2 Inntekter

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

I 2024 kommer selskapets inntekter fra planlegging og utbyggingsaktiviteter utført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, og tilsvarende for drift og vedlikehold, se oversikt under.

Per avtaletype:

Tall i millioner kroner	2024	2023
Inntekter fra planleggingsaktiviteter	276	371
Inntekter fra utbyggingsaktiviteter	7 831	7 823
Inntekter fra drift- og vedlikeholdsaktiviteter	346	276
Andre inntekter	0	33
Sum	8 452	8 503

Selskapet har kun omsetning i Norge.

Note 3 Anleggskontrakter pr. 31.12

Tall i millioner kroner	2024	2023
Inntektsført i pågående prosjekter	7 856	6 286
Direkte kostnader og tap knyttet til opptjent inntekt i pågående prosjekter	(6 435)	(4 492)
Netto resultatført i pågående prosjekter	-1 110	440
Tapsavsetninger i pågående prosjekter	4 715	3 314

Prosjektrisiko og usikkerhet

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

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

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

For vegutbyggingsavtalene E39 Ulsberg–Melhus, E6 Moelv–Øyer Sør, E39 Kristiansand Vest–Lyngdal Vest har selskapet endret praksis for beregning av vederlaget. Dette innebærer at selskapet kan innteksføre hele vederlaget.

Selskapet inngår også fastpriskontrakter med entreprenør for utbyggingsprosjekter, der risikoen for kostnadsøkninger er begrenset til avtalte endringer

i entreprenørkontrakten, for eksempel risikofordeling knyttet til grunnforhold og reguleringsendringer. Regnskapsmessig behandling av disse kontraktene er basert på beste estimat for sluttprognosen, vurdert ved slutten av regnskapsperioden. Dersom sluttprognosen overstiger vederlaget i et pågående prosjekt, gjøres det avsetninger for fremtidige tap. Omstendigheter og informasjon kan endre seg i etterfølgende perioder. Endelig utfall kan derfor bli annerledes enn hva vurderingene gjort på tidspunktet for utarbeidelsen av regnskapet tilsa.

Selskapet har i 2024 flere prosjekter basert på utbyggingsavtaler som regnskapsførers i tråd med

NRS 2 – anleggskontrakter. Prosjektene inntektsføres uten margin til man har tilstrekkelig fremdrift til å kunne vurdere kostnads- og inntektsestimater med akseptabel feilmargin.

For regnskapsåret 2024 har selskapet totalt ni utbyggingsprosjekter, hvorav seks har gitt en positiv resultatmessig effekt og tre utbyggingsprosjekter har gitt en negativ resultatmessig effekt.

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

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

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

Tall i millioner kroner	2024	2023
Lønninger	209	187
Arbeidsgiveravgift	37	32
Pensjonskostnader	25	18
Andre ytelser	7	7
Sum	277	245
Gjennomsnittlig antall årsverk	192	180

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

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

Kostnadsført godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:

Tall i tusen kroner	2024	2023
Honorar for lovpålagte revisjonstjenester	1 576	1 507
Honorar for andre tjenester	71	154
Sum	1 647	1 661

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

Note 5 Pensjoner

Innskuddbasert ordning

Selskapet er underlagt lov om obligatorisk tjenestepensjon, og årlig sparing for de ansatte er 7 prosent av lønn mellom 0-12 G, pluss ytterligere 14 prosent av lønn mellom 7,1 G og 12 G. Ordningen er innskuddsbasert og omfatter per 31.12.24 totalt 192 medlemmer.

Avtalefestet pensjon

Selskapet er også tilsluttet AFP-ordningen (avtalefestet pensjon). Ordningen er ytelsesbasert og omfatter 192 personer ved utgangen av 2024. Pensjonsforpliktelsen er ikke balanseført, i tråd med anbefalingen om regnskapsføring fra AFP-ordningen. Premien for tilskudd til ordningen blir i stedet kostnadsført løpende.

Tall i millioner kroner	2024	2023
Totale pensjonskostnader		
Sum innbetalt innskuddsordning	22	16
Sum innbetalt AFP-ordning	3	2
Sum pensjonskostnader	25	18

Note 6 Varige driftsmidler

Tall i millioner kroner	IT-Utstyr	Driftsløsøre, maskiner og inventar	Totalt
Anskaffelseskost 01.01.24	5	5	10
Anskaffelseskost 31.12.24	5	5	10
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01.24	2	3	5
Årets avskrivninger	1	1	2
Avgang ved salg	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 31.12.22	3	4	7
Bokført verdi 31.12.24	3	2	5
Økonomisk levetid	3 år	5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	

Note 7 Transaksjoner med nærstående og mellomværende med eier

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

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

Transaksjoner med nærstående

Tall i millioner kroner	2024		2023	
	Inntekter	Kostnader	Inntekter	Kostnader
Samferdselsdepartementet	8 445	0	8 470	0
Statens vegvesen	1	19	0	18
Bane Nor	0	10	0	15
Kommuner og fylkeskommuner	7	11	17	89
Andre statlige foretak og etater	0	5	0	6
Sum	8 452	45	8 487	127

Mellomværende med eier

Tall i millioner kroner	2024	2023
Kortsiktig fordr. på eier for utført arbeid	3 217	4 291
Forskudd til planaktiviteter ifm. overtakelse Ringeriksbanen	-341	-341
Sum mellomværende med eier	2 876	3 951

Note 8 Annen kortsiktig gjeld

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

Tall i millioner kroner	2024	2023
Feriepenger	30	26
Avsetning garantikostnad for overføring til drift og vedlikehold *	16	20
Annen påløpt kostnad	307	103
Sum	352	148

* Når et utbyggingsprosjekt er ferdigstilt og Nye Veier overtar drift- og vedlikeholdsansvaret for strekningen gjøres det en «garantiavsetning» for etterskuddsvise kostnader som tilhører utbyggingen av veistrekning. Ellers stilles det ingen garantier knyttet til selve veistrekningen ref. note 14.

Note 9 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og egenkapital

Tall i millioner kroner	Aksjekapital	Overkurs	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital pr 01.01.2024	7	1 650	1 038	2 695
Årets endring i egenkapital:				
Årets resultat	0	0	-859	-859
Egenkapital pr 31.12.2024	7	1 650	179	1 836

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

Note 10 Bankinnskudd

Tall i millioner kroner	2024	2023
Bankinnskudd, kontanter o.l	4 583	2 655
Herav bundne skattetrekksmidler	11	9

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

Note 11 Forskuddsbetaling entrepriser

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

Tall i millioner kroner	2024	2023
IB pr 01.01	67	8
Årets endring	-67	58
UB 31.12	0	67

Note 12 Andre avsetninger for forpliktelse, innestående beløp utbyggingskontrakter

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

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

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

Tall i millioner kroner	Innestående	Sum
IB pr 01.01	22	330
Årets endring	83	-308
UB 31.12	105	22

Note 13 Leieforhold

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

Tall i millioner kroner		Kostnad 2024	Gjenstående varighet leieavtaler
Leieavtaler lokaler			
Kristiansand	Kjøita 6	6	5 år
Rugtvat	Herreveien 57	2	2 år
Hamar	Vangsveien 73	1	6 år
Lillehammer	Kirkegaten 74	1	0 år
Trondheim	Sluppenveien 17 a/b	2	5 år
Stavanger	Kanalsletta 2	1	3 år
Sandvika	Malmskriverveien 18-20	4	2 år
Sum leie lokaler		17	
* leieavtalen er avsluttet i 2024			
Andre leieavtaler			
Leie maskiner, inventar og kontormaskin		0	
Leie datasystemer		26	
Leie transportmidler		5	
Sum leie ikke balanseførte driftsmidler		31	

Note 13 Finansielle risikofaktorer

Markedsrisiko

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

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

Kredittrisiko

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

Selskapet har etter vedtektene kun anledning til å ta opp lån gjennom statlige bevilgninger til driftskreditt.

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

Likviditetsrisiko

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

Selskapet har en aktiv tilnærming til likviditetsstyring og likviditetsrisiko, og skal til en hver tid ha tilgjengelig likviditet til å dekke inngåtte forpliktelser neste tre mnd. Selskapet mottar årlig overføringer fra Samferdselsdepartementet, som skal dekke ca. 60 prosent av selskapets likviditetsbehov, mens resterende dekkes inn gjennom rekvisisjon av bompenger. Bruk av bompenger er regulert gjennom bompengeproposisjonene vedtatt i Stortinget for de inngåtte vegutbyggingsavtalene. Mulighet for rekvisisjon av bompengemidler gir selskapet en viss fleksibilitet i likviditetsstyringen. I 2024 har selskapet rekvirert 5,45 mrd. i bompenger, og totalt er det rekvirert 24,06 mrd. Estimert gjenstående bompengemidler i inngåtte vegutbyggingsavtaler er 20 mrd.

Per 31.12.2024 har selskapet inngåtte ikke ferdigstilte vegutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet til forventet utbyggingskostnad på 102 MRD NOK.

Garantier

Selskapet stiller ikke garanti til sine leverandører av entreprisertjenester.

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

Note 14 Hendelser etter balansedag

Nye Veier har reforhandlet Vegutbyggingsavtalen med Samferdselsdepartementet for strekningen Moelv-Øyer, noe som har resultert i endrede betingelser for prosjektgjennomføringen. De nye avtalevilkårene vil bidra til økt lønnsomhet for prosjektet og selskapets egenkapital i 2025.

Nye Veier har inngått kontrakt med AF Gruppen som entreprenør for gjennomføringen av delprosjektet Roterud-Storhove, en del av strekningen Moelv-Øyer. Dette sikrer fremdriften i prosjektet i tråd med selskapets strategi.

Ingen av hendelsene har påvirket de regnskapsførte verdiene per 31. desember 2024.

Til generalforsamlingen i Nye Veier AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Nye Veier AS som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjon

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

Øvrig informasjon

Styret og administrerende direktør (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

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

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for

årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvike selskapet eller virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

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

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Kristiansand, 4. mars 2025
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Espen Fyllingen
statsautorisert revisor

Uavhengig revisors beretning - Nye Veier AS 2024

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Penneo document key: V4QT8-FFA12-02BES-L5104-53OUL-KM1VEM

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Administrasjonskostnader

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

kjenning i styret hvert år. Våre prinsipper avviker fra enkelte punkter i NUES – anbefalingen da Den norske stat er eneeier av selskapet. Vi har beskrevet hvordan selskapet innretter seg der forholdene avviker fra anbefalingen.

Policy og styrende dokumenter gjeldende for ansatte

Følgende policy, prosedyrer og krav/retningslinjer gjelder for ansatte i Nye Veier:

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

Etiske krav til medarbeidere inkluderer også styret og innleide medarbeidere.

Styrende organer

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

Virksomheten

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

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

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

Eierstyring og selskapsledelse

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

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

Pr 31. desember 2024 har vi en utbyggingsportefølje på 1269 kilometer riksvei og 40 kilometer jernbane. Den estimerte utbyggingskostnad er på cirka 297 milliarder kroner (2024-kroner).

Nye Veiers hovedkontor er i Kristiansand. Vi har i tillegg kontorer på Hamar, Trondheim, Forus/Stavanger, Sandvika/Oslo og prosjektkontorer der vi bygger.

Selskapskapital og utbytte

Nye Veiers aksjekapital er på NOK 7 000 000, fordelt på 100 aksjer som hver er pålydende NOK 70 000. Selskapets egenkapitalandel pr. 31. desember 2024 var på 24 prosent. I henhold til selskapets vedtekter § 5, skal et eventuelt overskudd kun anvendes til formålet og kan ikke deles ut som utbytte.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående parter

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

Fri omsettelighet

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

Generalforsamlingen

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

beslutninger dersom vesentlige samfunnsmessige hensyn tilsier det.

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

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

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

Valgkomité

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

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Selskapet har færre enn 200 ansatte selskapet og har dermed ikke krav til bedriftsforsamling. Styret skal til enhver tid ha nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold for å utføre sine oppgaver. Informasjon om styrets medlemmer finnes på nyeveier.no. Alle styremedlemmene er uavhengige av selskapets ledelse og styreinstruksen inneholder habilitetsregler for behandling av saker hvor et styremedlem har særinteresser. Ett styremedlem fratrådte i juni 2024. To nye styremedlemmer ble utpekt henholdsvis i mai og juni 2024.

Styrets ansvar og arbeid

Norsk selskapslovgivning og NUES anbefalinger fastlegger at styrets oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Styret har ansvar for at Nye Veiers policy for virksomheten med instruks for styret og administrerende direktør blir utarbeidet og godkjent.

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

Styrets arbeid følger et årshjul som sikrer en planmessig behandling av relevante tema gjennom året. Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert. Årsplanen omhandler styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av selskapet.

Styret følger opp prosjektene i selskapet i henhold til prosjekteierstyringsmodellen som vedtas av styret. Det ble i 2024 avholdt syv styremøter. Styret foretar årlig en evaluering av sitt arbeid og kompetanse og styret blir evaluert av selskapets eier.

Revisjonsutvalg

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

Styret fastsetter mandat for RU. Styret utnevner minst to av sine medlemmer til RU, og utnevner en av disse til leder av utvalget. RUs medlemmer utnevnes for en

periode på opptil to år av gangen, men fratrer dersom de fratrer fra styret i Nye Veier. RU skal tilfredsstillere krav til uavhengighet og kompetanse som definert i norsk lov og angitt i NUES. Minst ett av medlemmene i RU skal ha kvalifikasjoner innen regnskap eller revisjon. Det ble i 2024 avholdt åtte møter i RU.

Kompensasjonsutvalg

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

Styret fastsetter mandat for styrets kompensasjonsutvalg. Styrets leder er leder av kompensasjonsutvalget. I tillegg velges to medlemmer til utvalget blant styrets øvrige medlemmer. Medlemmene utnevnes for en periode på to år av gangen, men fratrer dersom de fratrer fra styret i Nye Veier. Medlemmene i utvalget skal være uavhengige av selskapets ledelse. Det ble i 2024 avholdt fire møter i kompensasjonsutvalget.

Godtgjørelse til styret

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

Retningslinjer om lønn og godtgjørelse til ledende personer

Selskapet har utarbeidet retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i henhold til statens retningslinjer for lederlønn. Retningslinjene vedtas av generalforsamlingen minimum hvert fjerde år, eller ved endringer. Selskapet rapporterer årlig til generalforsamling om godtgjørelse til ledende personer.

Informasjon og kommunikasjon

Hvert kvartal har Nye Veier møter med eier, hvor finansielle og ikke-finansielle resultater blir presentert, sammen med annen relevant informasjon. Vi er opptatt av å møte informasjonsbehovet til interessenter og samarbeidspartnere, og samfunnet for øvrig, gjennom en åpen interessentdialog. Kvartalsrapportene publiseres på nyeveier.no

Selskapsovertakelse

Den norske stat ved Samferdselsdepartementet er eneeier av aksjene i Nye Veier AS. Bestemmelse om selskapsovertakelse i NUES-anbefalingen anses derfor ikke for å være relevant for selskapet. Av samme grunn er det ikke utarbeidet hovedprinsipper for hvordan selskapet vil opptre ved eventuelle overtagelsestilbud.

Revisor

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

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

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

Internrevisor

Internrevisjonen er en uavhengig og objektiv revisjons- og rådgivningsfunksjon. Internrevisjonen skal bidra til at selskapet har rimelig sikkerhet for at man oppnår sine mål, gjennom en systematisk, disiplinert tilnærming for å evaluere og forbedre effektiviteten og hensiktsmessigheten av vår risikostyring, og av selskapets øvrige kontroll- og styringsprosesser.

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

Internrevisjonen i Nye Veier er satt ut til en ekstern leverandør. Internrevisor rapporterer til styret og er funksjonelt uavhengig av administrasjonen og selskapets øvrige kontrollfunksjoner. Det er Nye Veiers styre som godkjenner internrevisjonsplanen, budsjett for internrevisor og internrevisjonsinstruksen.

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

Riksrevisjonen

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

Vegtilsynet

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

Skal vi komme noen vei, må veiene bygges



HOVEDKONTOR
Kjøita 6
4630 Kristiansand

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

