

Kvartalsrapport

Q2 2025

01 Mål, prioriteringer og verdiskapning

02 Hendelser og historier i kvartalet

03 Bærekraft

04 Finansiell status

05 Prosjekter og portefølje

06 Risikoforhold og fremtidsutsikter



Mål, prioriteringer og verdiskapning

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

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

Nye Veier prioriterer utbyggingene basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Bildet: Nye Veier og Hæhre Entreprenør AS har signert avtalen som markerer byggestart for utbygging av E39 fra Mandalskrysset og til Blørstad i Lindesnes kommune. Foto: Nye Veier

Kostnadsreduksjoner og økning i samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

Nye Veiers strategiske prioriteringer

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

Resultat ferdigstilte prosjekter (inkl. mva.)	Mål	Q2 2025
Redusert kostnad (% i parentes)	7,8 mrd. (20 %)	6,7 mrd. (17 %)
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet oppstartsportefølje (ekskl. mva.)		
Forbedret nytte ¹		9 mrd.
+ Besparelser ²		11,5 mrd.
= Forbedret netto nytte		20,5 mrd.
Kilometer vei åpnet / under bygging		
Åpnet vei		152 km
Vei under bygging ³		126 km

Forklaring og kommentarer til tabellen:

Kostnadsreduksjon for ferdigstilte prosjekter indeksjusteres hvert kvartal. Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet oppdateres årlig. (Nytteberegninger fra november 2024)

I beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngår oppstartsporteføljen, samt E6 Kvæangsfjellet.

1. Nytte er estimert verdi av i hovedsak redusert reisetid og reduserte ulykker som følge av en ny og forbedret veistrekning.
2. Reduksjonen i de samfunnsøkonomiske kostnadene er forskjellig fra prognosen for kostnadsreduksjon fordi den også inkluderer andre kostnader enn investeringskostnader, den viser prognose for hele oppstartsporteføljen, er oppgitt ekskl. mva., diskontert til et felles prisnivå og oppgitt i 2024-kroner.
3. Veiene som bygges nå er:
E6 Ranheim – Værnes 23 km, **E6** Kvithammar – Åsen 19 km, **E6** Berkåk-Vindåsliene 15 km, **E6** Storhove – Øyer 10 km, **E6** Roterud – Storhove 23 km , **E18** Rugtvedt–Langangen 17 km, **E39** Mandal-Blørstad 12 km, **Rv.13** Djupevik-Kviturtunnelen 1,5 km og **E136** Veblungsnes og Stuguflåten – Raudstøl 5km.



Hendelser og historier i kvartalet

- Første spadetak E6 Roterud - Storhove
- Kontraktsignering E6 Ranheim - Sveberg
- Byggestart for E39 Mandal - Blørstad
- Inngått kontrakt for drift og vedlikehold av elektrotekniske installasjoner

På bildet fra venstre: Anette Aanesland, administrerende direktør Nye Veier, Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister og Espen Almlid, utbyggingsdirektør Nye Veier. Bildet er fra markeringen av første spadetak på E6 Roterud – Storhove 16. mai. Foto: Nye Veier/Elisabeth Sandberg

Første spadetak, byggestart, kontraktsinngåelser og organisasjonstilpasning

Første spadetak E6 Roterud – Storhove

I midten av mai kunne samferdselsminister Jon-Ivar Nygård ta det første symbolske spadetaket for E6 Roterud – Storhove. E6 er en av landets viktigste hovedveier og knytter landet sammen fra nord til sør. Når veien står ferdig, kommer folk frem raskere og tryggere. Kontrakten mellom Nye Veier og AF Gruppen ble signert februar i år. AF Gruppen har engasjert Norconsult som sin rådgiver i prosjektet. Den nye veien skal stå ferdig i 2030.

Ferdigstilling av E6 Ranheim-Sveberg

Nye Veier og Hæhre Entreprenør AS har signert kontrakt for utbyggingen av ny E6 fra Ranheim til Sveberg i Trøndelag. Hæhre Entreprenør AS har engasjert Rambøll som deres rådgiver. Når den nye veien åpner vil det blir bedre fremkommelighet på en svært trafikkert strekning. Anleggsarbeidet kommer i gang for fullt tidlig i høst. Det vil bli delåpninger i 2027. Hele veien fra Ranheim til Sveberg skal være klar for trafikkpåsetting sommeren 2028.

Byggestart for ny E39-strekning

Nye Veier og Hæhre Entreprenør AS har signert avtalen som gir grønt lys for neste etappe av E39 i forlengelsen fra Mandalskrysset og til Blørstad i Lindesnes kommune. Med dette er Nye Veier i gang med å fornye enda et stykke av E39 mellom Kristiansand og Stavanger. Hæhre Entreprenør AS, som også har stått for utbyggingen E39 Mandal øst – Mandalskrysset, har engasjert COWI som deres rådgiver i prosjektet. Anleggsarbeidene starter opp tidlig høst.

Styret i Nye Veier har besluttet å prioritere E39 fra Blørstad – Lyngdal. Det betyr at Nye Veier gjør prosjektet klart for markedet i løpet av 2026. Når også den veien står ferdig vil det være sammenhengende firefelts vei fra Kristiansand til Lyngdal.

Traftec skal drifte elektro

Nye Veier har inngått driftskontrakt med Traftec. Kontrakten omfatter strekningene Nye Veier har bygd på E6 i Innlandet, E18 i Telemark og Agder og E39 i Agder, inkludert strekninger som ikke er ferdig

utbygd, men som åpner i løpet av kontraktsperioden. Kontrakten omfatter drift, vedlikehold og beredskap for alle elektrotekniske anlegg, inkludert tunnelinstallasjoner, veibelysning og trafikksignalanlegg. Traftec har lang erfaring med drift og vedlikehold av elektrotekniske anlegg på norske veier, inkludert Nye Veiers, og har vist at de tar i bruk ny teknologi og digitale verktøy. Kontrakten gjelder fra 1. september i år og i fem år framover, med mulighet for forlengelse i inntil tre år.

Styrking av organisasjonen

Nye Veier har ansvar for å drifte og vedlikeholde de veiene vi har åpnet, som nå utgjør 152 kilometer. Oppgavemengden og ressursbruken øker og selskapet har derfor tilpasset organiseringen og etablert en egen portefølje for utbedring og drift. Benedichte Limmesand Hellestøl er ansatt som direktør. Utbedringsstrekningene rv. 13 i Vestland og E136 i Møre og Romsdal inngår også i den nye porteføljen.



Anette Aanesland

Administrerende direktør

03



Illustrasjon: FNs bærekraftshjul

Bærekraft

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

Bærekraft

Nærmer seg måltall på HMS-hendelser

Trenden med nedadgående antall personskadehendelser fortsetter også dette kvartalet. For personskadehendelser uten fravær (H2) er vi nesten på måltallet. Samtidig fortsetter for fullt det viktige arbeidet med å redusere antall hendelser ytterligere.

Selv med høy aktivitet i juli måned var det ingen personskadehendelser på anleggene!

Økt reduksjon i klimagassutslipp i bygging

De to siste prosjektene som er ferdigstilt har hatt en reduksjon som er over etappemålet⁴ for perioden. E6 Kvæangsfjellet og E39 Lyngdal øst – Lyngdal vest har hatt reduksjoner på henholdsvis 32% og 35%. Store prosjekter som har åpnet tidligere i måleperioden (siste 24 mnd.), trekker det totale snittet noe ned under dagens etappemål.

	Mål	Q2 25	Q1 25	Q4 24	Q3 24
Miljø og klima – prosjekter					
M1 ¹	0	1,5	1,6	1,3	0,4
M2 ²	< 35	27	35	41	13
Arealbeslag ³	< 50	60	60	60	59
CO ₂ e –reduksjon i bygging ⁴	> 30 %	23 %	20 %	20 %	18 %
Helse og sikkerhet – prosjekter					
H1 ⁵	0	2,7	3,2	4,0	4,7
H2 ⁶	< 10	10,3	12,5	13,6	15,8
Oppetid på veiene	> 99,5 %	99,1 %	99,3 %	99,3 %	99,4 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	7,9	7,3 %	7 %	8,4 %
Helse og sikkerhet – internt					
Sykefravær ⁷	< 4 %	2,7 %	3,1* %	3,1 %	3,3 %
Antall ansatte		184	183	181	181

*Q1-tall for sykefravær er noe justert pga. etterregistrering av timer (det var 2,9% ved forrige rapportering).

1. M1: Antall miljøskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
2. M2: Antall uønskede miljøhendelser - per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
3. Arealbeslag: antall dekar jordbruk + natur (skog, myr, vann) per km hovedvei. Inkluderer prosjekter med vedtatt reguleringsplan, prosjekter i utbygging og ferdigstilte prosjekter.
4. Reduksjon i klimagassutslipp fra bygging. CO₂e = CO₂ ekvivalenter. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2024–2027 er 30 % reduksjon. Hovedmål i 2030 er 50 %.
5. H1: Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer– 12mnd rullerende.
6. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
7. Sykefravær – 12mnd rullerende.



Finansiell status

Finansieringen av selskapets virksomhet består av faste statlige overføringer og av bompenger knyttet til pågående utbyggingsprosjekter. Selskapet fakturerer kunden (Samferdselsdepartementet) hver måned i henhold til gjennomførte leveranser for de ulike avtalene. Faktureringen avregnes mot de forskuddsbetalte overføringene. De største endringene i balansen er knyttet til disse bevegelsene. Regnskapet som presenteres her er ikke revidert. Måle- og innregningsprinsipper følger NRS (Norsk Regnskapsstandard) 11 punkt 20. Delårsregnskapet samsvarer i stor grad med NRS 11. Resultatføring av inntekter skjer i takt med fullføringsgraden av et prosjekt jf. NRS 2.

Bildet:: Nye Veier har etablert en ny portefølje for utbedring og drift. Benedichte Limmeland Hellestøl er ansatt som direktør for den nye porteføljen og tiltrer i august. Foto: Liv-Unni Tveitane

Resultatregnskap

Inntekter

Inntekter for 2. kvartal 2025 er på 2 177 mill., en økning på 78 mill. mot samme periode i fjor. Inntekter kommer i all hovedsak fra utbyggingsprosjekter.

I kvartalet har det vært stor produksjon på flere prosjekter slik som E18 Rugtvedt – Langangen og E6 Kvithammar - Åsen.

Prosjektkostnader

Prosjektkostnader for kvartalet er redusert med 183 mill. mot samme periode i 2024. Kostnadene påvirkes negativt av prognosevekst på enkeltprosjekter, men motvirkes av reversering av tidligere tapsavsetninger.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene for 2. kvartal 2025 utgjør 55 mill., på nivå med samme kvartal i fjor. Utviklingen i kvartalet reflekterer i hovedsak det årlige lønnsoppgjøret.

Finans

Finansinntekter for kvartalet har økt sett mot samme kvartal i fjor, i hovedsak som følge av bedre betingelser, og høyere inntående bankbeholdning gjennom første halvår 2025.

Resultat

For 2. kvartal 2025 rapporteres et negativt resultat på 231 mill., som i all hovedsak skyldes prognosevekst i enkeltprosjekter
For første halvår 2025 rapporteres et negativt resultat på 152 mill.

Alle tall i mill. kroner	2. kvartal		Hittil i år		Året
	2025	2024	2025	2024	2024
Inntekter	2 177	2 099	4 186	4 123	8 452
Sum Inntekter	2 177	2 099	4 186	4 123	8 452
Prosjektkostnader	2 358	2 541	4 210	4 308	9 038
Lønnskostnader	55	53	135	121	277
Avskrivning på varige driftsmidler	0	1	1	1	2
Andre driftskostnader	44	43	98	83	164
Sum kostnader	2 457	2 638	4 445	4 513	9 481
Driftsresultat før finans	-280	-538	-259	-390	-1 029
Finans	49	30	107	65	170
Sum Finansposter	49	30	107	65	170
Resultat	-231	-508	-152	-325	-859

Balanse

Eiendeler

Fordringer

Fordring på eier er på 4 211 mill., en økning på 1 335 mill. mot 31. desember 2024. Fordring på eier pr. 2. kvartal 2025 er på nivå med same periode i fjor.

Balansen påvirkes av utbetalinger av statlige midler og bompengerekvisisjoner (reduserer fordringen). Et høyere aktivitetsnivå og forhold som reforhandling av vegutbyggingsavtaler påvirker også (øker fordringen).

Bankinnskudd

Bankinnskudd utgjør 3 183 mill., og er redusert med 1 400 mill. siden utgangen av fjoråret.

Egenkapital og gjeld

Egenkapital

Egenkapitalen er redusert med 152 mill. for første halvår 2025, til en samlet egenkapital på 1 684 mill. pr. 2. kvartal 2025.

Gjeld

Andre forpliktelser er på 4 891 mill., en økning på 71 mill. sett mot 31. desember 2024. Balansen gjelder i hovedsak avsetning til tap i enkelte anleggskontrakter.

Annen gjeld i selskapet er på 1 320 mill., hovedsakelig knyttet til leverandørgjeld og annen påløpt kostnad i forbindelse med prosjekter.

Alle tall i mill. kroner	30.06.2025	30.06.2024	31.12.2024
Eiendeler			
Sum anleggsmidler	3	4	3
Omløpsmidler			
Kundefordringer	12	25	30
Forskuddsbetalte kostnader og korts. fordr.	399	201	191
Fordring på eier	4 211	4 005	2 876
MVA til gode	88	0	0
Bankinnskudd	3 183	2 983	4 583
Sum omløpsmidler	7 894	7 213	7 680
Sum eiendeler	7 896	7 217	7 683
Gjeld og egenkapital			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	179	1 038	179
Udisponert resultat	-152	-325	0
Sum egenkapital	1 684	2 370	1 836
Gjeld			
Andre forpliktelser	4 891	3 753	4 820
Leverandørgjeld	948	681	391
Skyldig offentlige avgifter	16	12	283
Periodiserte kostnader	335	376	331
Annen kortsiktig gjeld	21	25	21
Sum gjeld	6 211	4 847	5 846
Sum gjeld og egenkapital	7 896	7 217	7 683

Kontantstrømoppstilling

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

Kontantstrømmen for 2. kvartal 2025 påvirkes negativt av resultat i kvartalet, samt endring i andre tidsavgrensningsposter hvor en økning i fordring på eier på 1 222 mill. påvirker mest. Økt leverandørgjeld i kvartalet har en positiv effekt på kontantstrømmen.

Bankinnskudd pr. 2. kvartal 2025 er 3 183 mill.

Alle tall i mill. kroner	2. kvartal		Hittil i år		Året
	2025	2024	2025	2024	2024
Resultat	-231	-508	-152	-325	-859
Ordinære avskrivninger	0	1	1	1	2
Endring i kundefordringer	16	533	17	20	15
Endring i leverandørgjeld	500	-143	557	-118	-408
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-27	-6	-64	0	14
Endring i skyldige offentlige avgifter	24	-83	-354	104	375
Endring i andre tidsavgrensningsposter	-1 526	-218	-1 475	228	1 307
Endring i avsetninger forpliktelser	95	533	71	417	1 484
Endring i annen kortsiktig gjeld	0	1	0	1	-3
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	-1 148	111	-1 399	327	1 928
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0	0	0	0
Innbetaling ved salg av driftsmidler	0	0	-1	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	0	-1	0	0
Netto endring i bankinnskudd	-1 148	111	-1 400	327	1 928
IB Beholdning av bankinnskudd	4 331	2 872	4 583	2 656	2 655
UB Beholdning av bankinnskudd	3 183	2 983	3 183	2 983	4 583

05

Prosjekter og portefølje

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

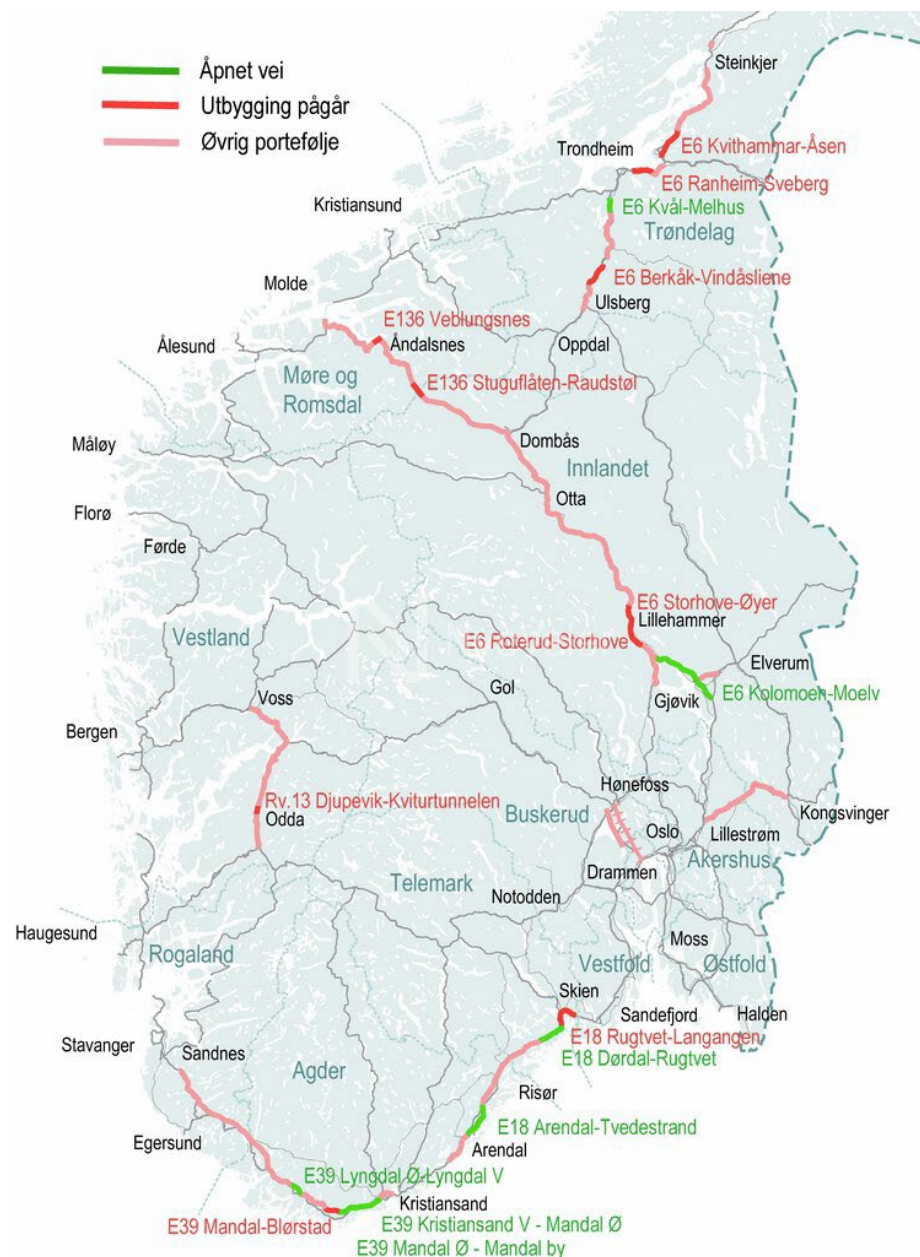
Bildet: Nye Veier og Hæhre Entreprenør AS har signert kontrakt for utbyggingen av ny E6 fra Ranheim til Sveberg i Trøndelag. Foto: Tor Kleiven/Hæhre Entreprenør AS.



Strekningsoversikt per Q2 2025

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

- 19.05.25 signerte Nye Veier og Hæhre Entreprenør avtale om å bygge 9 km firefelts hovedvei og 3,5 km tilførselsvei på E39 Mandal – Blørstad.
- 02.06.25 åpnet 9,5 km firefelts hovedvei for trafikk på strekningen E39 Lyngdal øst – Lyngdal vest.
- 24.06.25 besluttet styret i Nye Veier å prioritere E39 Mandal – Blørstad. Det betyr at Nye Veier gjør prosjektet klart for markedet i løpet av de neste 12 til 18 månedene
- 25.06.25 signerte Nye Veier og Hæhre Entreprenør avtale om å ferdigstille arbeidet med 12,5 km firefelts hovedvei på E6 Ranheim – Sveberg.



Porteføljestatus

Strekningsutvikling



Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua
Rv. 13 Skare–Voss
Rv. 25 Hamar–Løten

E136 Dombås–Vestnes

Ringeriksbanen og
E16 Skaret–Hønefoss
E16 Kongsvinger–E6

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 Selli–Asp
E6 Ulsberg–Berkåk

E6 Øyer–Otta
E6 Moelv–Roterud

E18 Kragerø–Bamble
E18 Ytre ringvei

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

Kontrahering og forberedelse for utbygging



Utbygging



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

E6 Storhove–Øyer
E6 Roterud–Storhove

E136 Veblungsnes
og Stuguflåten–Raudstøl (del
av Dombås–Vestnes)
Rv. 13 Djupvik–
Kviturtunnelen (del av Skare–
Sogndal)

E18 Rugtvedt–Langangen
E39 Mandal–Blørstad

Drift



E6 Kvænangsfjellet
E6 Kvål–Melhus sentrum

E6 Kolomoen–Moelv

E18 Rugtvedt–Dørdal
E18 Tvedestrand–Arendal

E39 Kristiansand–Mandal
E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest

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

06

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Selskapet har et sektorpolitisk formål. En sunn selskapsøkonomi er en forutsetning for at selskapet kan bygge ut de riktige samferdselsprosjektene til riktig kost og til riktig tid og dermed oppfylle eiers mål for selskapet. Rammeavtalen med staten sikrer selskapet langsiktig og forutsigbar finansiering. Selskapet har veiutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet. Avtalene regulerer også bompengefinansieringen av veiene. Fellesprosjektet E16 Skaret - Hønefoss og Ringeriksbanen har egen rammeavtale og skal ha egen finansiering over statsbudsjettet, med delvis bompengefinansiering av veidelen av prosjektet.

Bildet: En prat over en kopp kaffe kan av og til bidra til løse saker. Foto: Liv-Unni Tveitane

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Risikoforhold

Kostnadsutvikling i prosjektporteføljen

Med mange prosjekter under gjennomføring samtidig og en portefølje som preges av høy kompleksitet og avanserte tekniske løsninger, er det en vesentlig risiko knyttet til kostnadsutviklingen. Inflasjon, økte priser på materialer, energi og transport samt press i entreprenørmarkedet forsterker denne risikoen ytterligere.

I prosjekter med krevende grunnforhold, spesialiserte konstruksjoner eller innovative løsninger kan selv mindre avvik i forutsetninger gi betydelige økonomiske konsekvenser. Når dette kombineres med et høyt aktivitetsnivå i porteføljen, kan kumulative effekter av kostnadsøkninger i flere prosjekter samtidig få stor innvirkning på selskapets samlede økonomiske rammer og handlingsrom. For å redusere denne risikoen har selskapet et sterkt fokus på kostnadskontroll, systematisk håndtering av usikkerhet og tett oppfølging av de mest komplekse prosjektene. Målet er å sikre at porteføljen kan gjennomføres på en kostnadseffektiv og forutsigbar måte.

Likviditetsrisiko og begrenset handlingsrom

Nye Veier har 9 utbyggingsprosjekter under bygging, noe som legger betydelig beslag på selskapets finansielle handlingsrom. Det høye aktivitetsnivået kombinert med risiko for økte kostnader og komplekse prosjekter øker risikoen for press på likviditeten. For å håndtere dette arbeider selskapet med tydelige prioriteringer, stram prosjektstyring og aktiv likviditetsoppfølging for å sikre nødvendig robusthet og handlefrihet fremover.

Geotekniske forhold og risiko for skredhendelser

Felles for mange av utbyggingsprosjektene er at det er fare for skred- og rashendelser i forbindelse med utbyggingen.

Nye Veier har stor oppmerksomhet på denne faren, og arbeider for å redusere risiko for skredhendelser både i forbindelse med planlegging og ved utbygging.

I Trøndelag og Møre og Romsdal går flere av utbyggingsprosjektene gjennom områder hvor deler av grunnen består av kvikkleire. Også andre utbyggingsprosjekt har utfordringer med «ustabile masser» som må håndteres.

Selskapet er videre også særlig oppmerksomme på fare for skred som følge av bygging i og nærhet til bratt sideterreng. I noen tilfeller er bratt og rasutsatt sideterreng årsaken til at det må bygges ny vei, og ofte er skredfare fra bratt sideterreng en lokal utfordring som må håndteres som en risiko ved selve utbyggingen.

Vegtilsynet hadde tilsyn i Nye Veier med sak «2024-08 Håndtering av skredfare i utbyggingsprosjekter» med tilsynsrapport i Q2. Ingen avvik eller observasjoner ble funnet, men noen innspill til forbedring ble gitt.

Fremtidsutsikter

Selskapet har fullt utnyttet sitt finansielle handlingsrom og har 9 prosjekter under bygging. Alle midler er forpliktet de neste tre til fire årene, og kapasiteten til nye prosjekter er begrenset.

Prosjektporteføljen er fastlagt til 2028/2029. Prosjektene er ferdig planlagt, og entreprenør er valgt. Hovedvekten ligger på store prosjekter med usikkerhet knyttet til endelige kostnader

Styring, kostnadskontroll og effektiv prosjektgjennomføring vil være avgjørende framover.

Finansieringsmodellen med flerårig budsjett for planlegging, utbygging og drift gir et robust grunnlag og muliggjør helhetlige løsninger med mer effektiv ressursbruk.



nyeveier.no

Fornye. Forbedre. Forsikre.

