

# Årsrapport 2025



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

# Innhold

## Årsrapport 2025

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Om Nye Veier                        | 4  |
| Forord fra Administrerende direktør | 6  |
| Historisk høy utbyggingsaktivitet   | 7  |
| Porteføljestyling                   | 8  |
| Utbedring og drift                  | 10 |
| Bærekraft                           | 11 |

## Styrets årsberetning 2025

|                    |    |
|--------------------|----|
| Styret i Nye Veier | 50 |
|--------------------|----|

## Årsregnskap 2025

|                    |    |
|--------------------|----|
| Noter              | 58 |
| Revisors beretning | 69 |

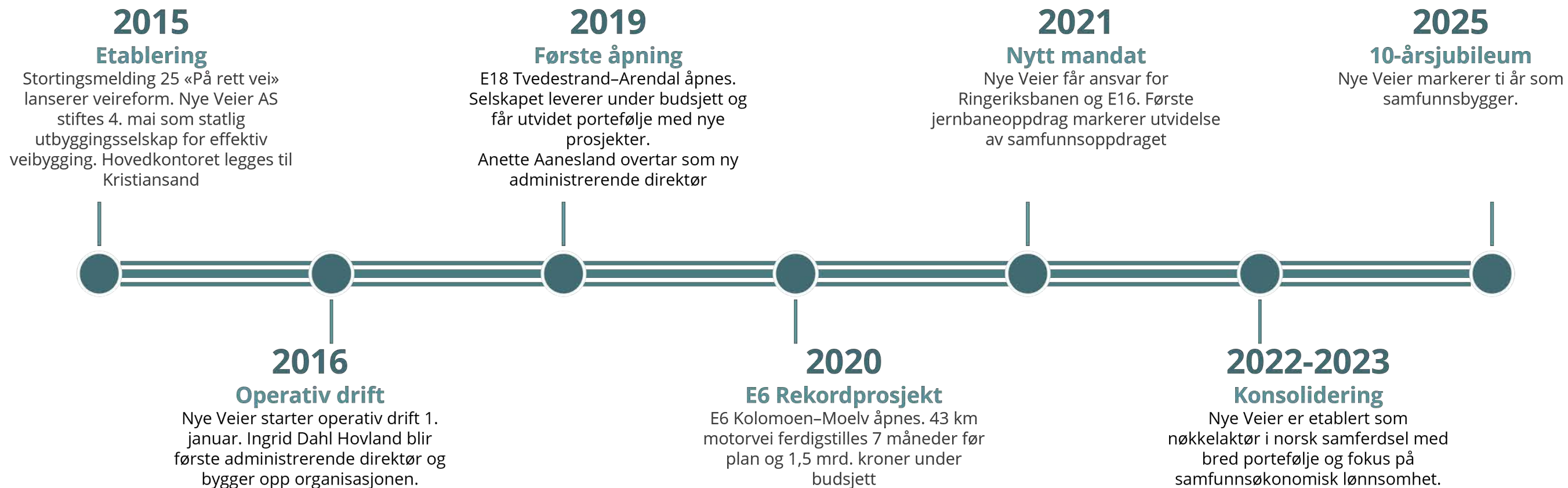
|   |    |
|---|----|
| Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse | 70 |
|---|----|

Forsidebilde: Den nye Grenlandsbrua på E18 Rugtvet - Langangen.

Denne siden: E39 Kristiansand - Mandal. Foto: Nye Veier / Nils Bernt Rinde



# Historien om Nye Veier - 10 år med blikket på veien



FORNYE | FORBEDRE | FORSIKRE

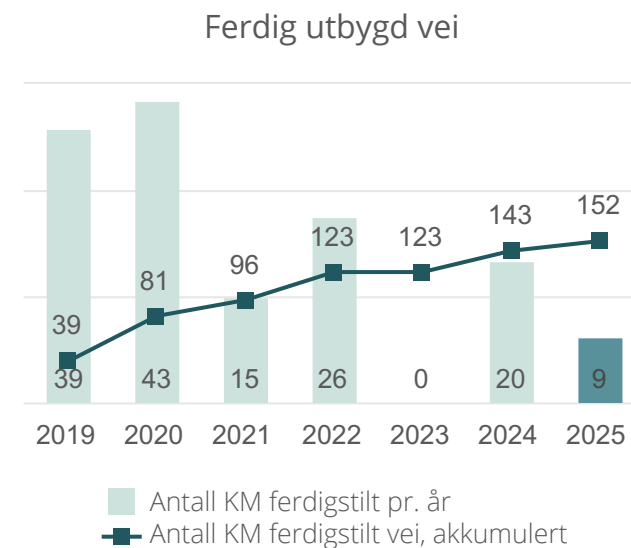
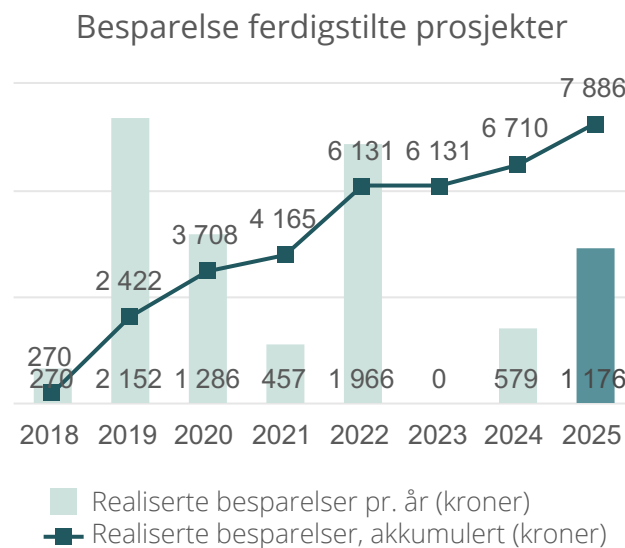
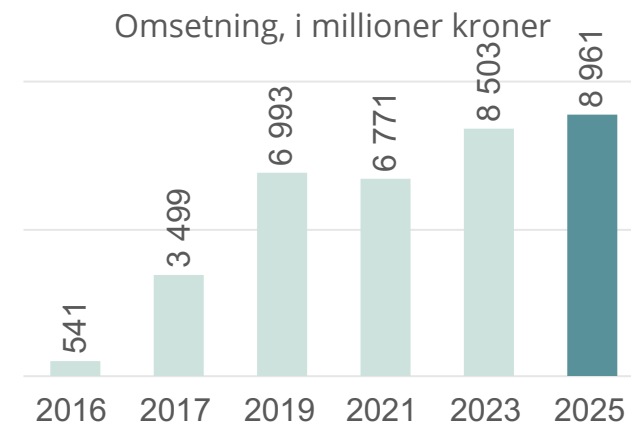
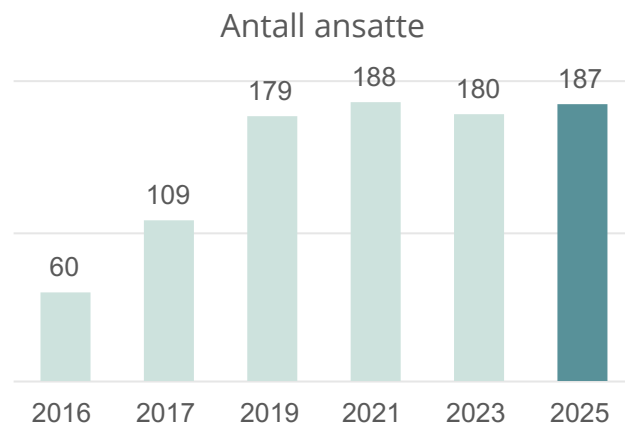
# Om Nye Veier

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. 10 prosent av det samlede riksveinettet i Norge. Selskapets planleggingshorisont er utvidet til år 2044. Nye Veiers oppdrag ligger fast, og selskapet har forutsigbar finansiering og skal være en utfordrer som fornyer og forbedrer sektoren. Selskapets kjernevirksomhet er planlegging, utbygging og drift og vedlikehold.

Realisert besparelser  
ferdigstilte prosjekter:

# 18%



# Med blikket på veien

I 2015 bestemte Stortinget at Norge trengte en ny måte å bygge vei på. 1. januar 2016 startet Nye Veier opp og i 2026 fyller vi ti år. Oppdraget fra Stortinget var tydelig: Nye Veier skulle tenke nytt, utfordre det etablerte og sørge for at samfunnet får mer vei for pengene.

Mye av dette har vi lyktes med. Gjennom ti år har vi åpnet 152 kilometer trafiksikre veier, redusert kostnader og arealbeslag i våre prosjekter og kuttet klimagassutslipp. Vi har utfordret regelverket innen vegbygging, og vært en drivkraft for grønn omstilling, og gjort det enklere å måle og synliggjøre miljø- og naturpåvirkning. Vi bygger firefelts veier, utbedrer der det er tilstrekkelig og har funnet løsninger for gjenbruk av eksisterende veier der det er mulig. Som statlig byggherre har vi satt nye standarder for innkjøp. Vi stiller krav til innovasjon og funksjon, ikke til detaljerte løsninger. Vi gir leverandørene frihet til å utvikle og ta i bruk nye digitale verktøy.

Vår porteføljestyling sikrer at vi bygger riktige prosjekter til riktig tid, og utnytter vårt finansielle handlingsrom. For å sikre at vi til enhver tid har prosjekter som er klare for utbygging, utvikler vi flere strekninger og prosjekter samtidig. Rekkefølgen på utbygging bestemmes av flere faktorer som ses i sammenheng når styret skal prioritere. I tillegg må det foreligge nødvendige formelle vedtak, finansiering og oppstart av utbygging tilpasses selskapets likviditet.

Vårt oppdrag handler om samfunnsutvikling, avveining av hensyn og prioriteringer. Det kan være krevende å forene mange ulike mål og interesser. Vi bestreber oss på å være forutsigbare og ha en god dialog med sentrale aktører underveis i prosjektutvikling og planarbeid. Av og til oppstår uenigheter, misforståelser eller det er forventninger som ikke blir innfridd. Vi skal lære av dette og bli enda bedre på tidlig og god dialog med våre samarbeidspartnere.

Nye Veier startet opp som et innovativt utbyggingsselskap. Framover vil en større andel av vårt handlingsrom gå til utbedring og drift av de veiene vi har åpnet. Dette er en naturlig utvikling av selskapet og vårt kjennetegn skal være endringsvilje og evne til å tilpasse oss forventninger og nye oppgaver. Denne innstillingen tar vi med oss inn i jobben med å ta vare på veikapitalen vi har, og få systematikk og effektivitet inn i veisektoren.

Opprettelsen av Nye Veier har vært et insentiv til utvikling og forbedringer i måten det planlegges, bygges og driftes vei.

Ulike aktører kan jobbe side om side og gjøre hverandre bedre. I 2025 fornyet vi virksomhetsstrategien. Omgivelsene og forventningene endrer seg, da må vi også gjøre det. Strategien bygger på tre prioriteringer; *mer for pengene*, helhetlige vurderinger skal gi mer verdi for hver krone; *forny gjennom handling*, vi utfordrer oss selv og samarbeidspartnere til å tenke nytt; og *ruste for fremtiden*; vi skal kontinuerlig fornye oss. I årene som kommer skal vi fortsette å være en utfordrer, en fornyer og en premissgiver i sektoren. Vi skal flytte grenser og skape endring.



**Anette Aanesland**  
Administrerende direktør

Foto: Liv-Unni Tveitane

# Historisk høy utbyggingsaktivitet

Ved utgangen av 2025 har Nye Veier utbyggingsaktivitet i alle selskapets geografiske områder. Det pågår omfattende utbygging både når det gjelder antall prosjekter, størrelse på prosjektene og målt i omsetning. De nærmeste årene ferdigstilles en rekke prosjekter og nye veistreknings åpnes. Dette vil frigjøre likviditet til å fortsette utbyggingen av nye trafikksikre veier som inngår i selskapets portefølje.

## Trøndelag

E6 mellom Kvål og Melhus ble ferdigstilt i 2022. E6 Berkåk - Vindåsliene er under bygging og åpner i 2027. Nord for Trondheim pågår utbygging av E6 Ranheim til Sveberg, som åpner i 2028, og E6 Kvithammar til Åsen, som åpner i 2027. Selskapet bygger også ny Hommelvik bru i sørgående retning, som forberedelse til neste etappe fra Sveberg til Værnes. Styret besluttet i 2025 å prioritere E6 Ulsberg – Berkåk for utbygging.

## Troms

E6 over Kvænagsfjellet ble ferdigstilt i 2024. Strekning er totalt ca. 20 km, og inkluderer to tunneler som sikrer bedre fremkommelighet og forutsigbarhet, spesielt i vintersesongen.

## Innlandet

Ny E6 Kolomoen–Moelv åpnet i 2022. Nå pågår bygging på E6 fra Roterud til Øyer. Delstrekningen på E6 fra Roterud til Storhove åpner i 2030, mens E6 Storhove–Øyer har planlagt åpning i 2027.

## Agder

Ny E18 mellom Arendal og Tvedestrand åpnet i 2019. Ny firefelts veien mellom Kristiansand og Mandal og E39 gjennom Lyngdal, er åpnet. Byggingen av ny E39 fra Mandal til Blørstad startet i 2025, med forventet åpning i 2028.

## Telemark

Ny E18 Dørdal–Rugtvvet åpnet i 2019. Nå bygges strekningen E18 Rugtvvet–Langangen gjennom Porsgrunn, med planlagt åpning i 2026. Dette er selskapets største prosjekt. Når denne

veien åpner, blir det sammenhengende firefeltsvei på E18 fra Oslo til Bamble.

## Vestland

På Rv. 13 pågår rassikrings- og utbedringsarbeid mellom Djupvik og Kviturtunnelen. Dette ferdigstilles i 2026 og vil gi en tryggere vei og mer forutsigbar framkommelighet.

## Møre og Romsdal

På E136 bygges ny vei ved Veblungsnes og på E136 mellom Stuguflåten og Raudstøl i Rauma kommune. Dette ferdigstilles i 2026.

### Antall kilometer åpnet vei per 31.12.2025

| Strekning    | kilometer |
|--------------|-----------|
| E18          | 38        |
| E39          | 44        |
| E6 Trøndelag | 7         |
| E6 Troms     | 20        |
| E6 Innlandet | 43        |
| Sum          | 152       |

# Porteføljestyling - mer for pengene

For å kunne sortere og prioritere prosjekter anvender Nye Veier en metode for helhetlig porteføljestyling. Dette skal sikre at selskapet bygger ut riktige prosjekter til riktig tid, med en god utnyttelse av selskapets finansielle handlingsrom. God porteføljestyling er avgjørende for selskapets planlegging og bruk av ressurser, og gjør det mulig å forklare og beskrive vurderinger på en tydelig måte.

Nye Veier skal til enhver tid ha prosjekter som er ferdig planlagte og klare for utbygging, og jobber derfor med planer for flere strekninger og prosjekter samtidig. Prosjekter med best samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal som hovedregel prioriteres først. I en samfunnsøkonomisk analyse vurderes alle vesentlige virkninger av prosjektene. Det gjelder virkninger som måles i kroner, som for eksempel investeringskostnader og drift- og vedlikeholdskostnader, og virkninger som ikke kan måles i kroner, som miljøpåvirkning og samfunnssikkerhet. Både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser tas med i vurderingen når Nye Veiers styre bestemmer og prioriterer rekkefølgen på prosjektene.

## Porteføljeplan

På [nyeveier.no](https://nyeveier.no) er det en oversikt over prosjekter som per nå har best samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og vurdert opp mot ikke-prissatte virkninger, som miljø- og naturpåvirkninger. I tillegg kommer vurderinger knyttet til samfunnssikkerhet og transportevne. For å sikre helhetlig utbygging må selskapet ha en plan for å løse utfordringene på en strekning på en effektiv måte, og utrede hva som er riktig standard, omfang og utbyggingsrekkefølge. Dersom deler av dagens veinett har relativt god standard og lang restlevetid, er det i henhold til Nye Veiers oppdrag, og i tråd med Nasjonal Transportplan 2025 - 2036, å utnytte denne restlevetiden så godt som mulig.

Porteføljeplanen oppdateres to ganger årlig. Det er ikke en oversikt over hvilke, eller i den rekkefølgen, prosjekter er prioritert for utbygging. Planarbeid og endringer i et prosjekt kan innebære at rekkefølgen på disse prosjektene justeres. Dette er en naturlig del av arbeidet med strekningsutvikling og porteføljestyling, og kan skje helt frem til styret beslutter igangsetting av prosjekter. Øvrige planprosjekter har per i dag enten lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet, eller for umodent i prosjektutviklingen. For disse prosjektene pågår prosjektutvikling med mål om å kunne bedre den

samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Et godt samarbeid med lokale og regionale aktører er viktig for å finne løsninger som kan forbedre et prosjekt, slik at det kan prioriteres høyere og dermed bygges ut raskere.

## Samfunnsøkonomiske beregninger

Planarbeid og endringer i prosjektene gjør at det med stor sannsynlighet vil bli endringer i samfunnsøkonomisk lønnsomhet og rekkefølgen på prosjektene. Målet er å finne det beste alternativet for hvert enkelt prosjekt. Eksempler på faktorer som kan påvirke rekkefølgen er:

Endringer og forbedringer i konsepter og løsninger ettersom prosjektene utvikles, blir mer utredet og vi får økt kunnskapsgrunnlag om ikke-prissatte klima- og miljøkostnader

Oppdaterte og nye trafikkberegninger som følge av endrede reisevaner, befolkningsprognoser og anslag på fremtidig BNP (bruttonasjonalprodukt) som påvirker samfunnsøkonomisk lønnsomhet

# Prioritering for utbygging

Utbyggingsrekkefølgen bestemmes av flere faktorer og som styret ser i sammenheng ved prioritering av nye prosjekter. Det må foreligge formelle avklaringer i form av vedtatt reguleringsplan og bompengefinansiering, signert veiutbyggingsavtale med Staten, samt at øvrige nødvendige tillatelser foreligger. Det gjøres kontinuerlige vurderinger av selskapets likviditet, og både tidspunkt for oppstart og

utbyggingsrekkefølge vil avhenge av selskapets finansielle handlingsrom.

I juni besluttet styret å prioritere E39 mellom Blørstad og Lyngdal, og i desember besluttet styret å prioritere E6 Ulsberg-Berkåk. Selskapet vil lyse ut konkurransen om å bygge disse strekningene når selskapet har tilgjengelig likviditet. Styret

har tidligere bestemt at E6 Ranheim - Værnes skal bygges ut. E6 mellom Ranheim og Sveberg er under utbygging, og det pågår planarbeid for E6 Sveberg - Værnes. Tidspunkt for konkurranseutsetting vil avhenge av forhold som vedtak av reguleringsplan og selskapets finansielle handlingsrom.

Figur 1: Prosjektene som har høyest netto-nytte per budsjettkrone

| Prioriterte prosjekter          |       |  | Vedtatt reguleringsplan | Vegutb.avtale/<br>bomp.vedtak |
|---------------------------------|-------|--|-------------------------|-------------------------------|
| E39 Blørstad - Lyngdal          |       |  | ✓                       | ✓                             |
| E6 Sveberg - Værnes             |       |  |                         | ✓                             |
| E6 Ulsberg - Berkåk             |       |  | ✓                       | ✓                             |
| Prosjekter ( ikke priroriterte) | NNB   | Ikke-prissatte virkninger<br>påvirkning på rangering   | Vedtatt reguleringsplan | Vegutb.avtale/<br>bomp.vedtak |
| 1 E6 Sjoa - Otta                | 0,18  | → Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangering   |                         |                               |
| 2 E18 Kragerø - Bamble          | -0,11 | ↑ Marginal forskjell i relativ lønnsomhet. Naturmangfold og kulturarv trekker i ulik retning. I sum vurderes E18 prosjektet noe bedre. Lav modenhet for E39 prosjektet tilsier at virkningene kan bli mer neagative ved nærmere kartlegging. |                         | ✓                             |
| 3 E39 Bilstad - Storrshei       | -0,11 | ↓  |                         |                               |
| 4 E39 Øyna - Bilstad            | -0,13 | → Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangering   |                         |                               |
| 5 E18 Ytre Ringvei              | -0,21 | → Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangering   | ✓                       |                               |
| 6 E6 Elstad - Frya              | -0,37 | → Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangering   |                         |                               |
| 7 E6 Moelv - Roterud            | -0,42 | → Ikke-prissatte miljøvirkninger har ikke endret rangering   |                         | ✓                             |

Oversikten i tabellen gir et øyeblikksbilde av de ikke prioriterte prosjektene. Videre utvikling av prosjektene kan påvirke rekkefølgen fram til styret prioriterer neste gang.

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

# Utbedring og drift

Det er høy aktivitet når det gjelder inngåelse og oppfølging av driftskontrakter, digitalisering og fornyelse av måten utbedring og drift utføres på. Etter hvert som Nye Veier åpner flere strekninger, vil arbeidet med utbedring og drift utgjøre en stadig større andel av selskapets virksomhet. I 2025 etablerte selskapet derfor en egen portefølje for dette, som er en del av selskapets kjernevirksomhet på linje med planlegging og utbygging.

## Digitalisering effektiviserer arbeidet

Selskapet har fortsatt sitt arbeid knyttet mot et mer datastyrt drifts- og vedlikeholdsarbeid, samt økt den digitale samhandlingen gjennom et maskin-til-maskin-grensesnitt mot selskapets entreprenører.

Ved etableringen av det helhetlige digitale driftsstøttesystemet (DDS) har selskapet integrert tilstandsdata, informasjon om hendelser og entreprenørens leveranser. Dette gir bedre styringsinformasjon og muliggjør dessuten en enda mer målrettet porteføljestyling. Systemet er koblet mot nasjonale

fellessystemer og entreprenørens fagsystemer, og reduserer rapporteringsbyrden samtidig som kvaliteten på data øker. Nye metoder for tilstandsovervåking og standardisering av datafangst gir grunnlag for fremtidige KI-baserte analyser og mer prediktivt vedlikehold. Dette gir bedre beslutningsgrunnlag og sikrer at vedlikehold utføres der det gir størst nytte for trafikantene.

## Nye driftskontrakter

Selskapet har inngått nye driftskontrakter for veidrift og drift av selskapets elektroinstallasjoner. Kontraktene har en varighet på inntil åtte år, de tre siste årene er opsjoner. Driftskontraktene dekker strekningene på E39 og E18 i Agder og Telemark og E6 i Innlandet. De gjelder også strekninger som er under utbygging, og planlagte strekninger der trafikkpåsetting skjer innenfor for driftskontraktens varighet. Nye Veier har startet forberedelsene til inngåelse av driftskontrakter på veidrift og elektro for Trøndelag som skal bli gjeldende fra høsten 2026. Selskapet arbeider med å finne effektive løsninger for driften av mellomliggende strekninger i Trøndelag, herunder E6 Kvål-Melhus som Statens vegvesen har driftet for Nye Veier siden åpningen.

## Funksjonskrav

Driftskontraktene bygger på funksjonskrav der driftsentreprenørene, blant annet gjennom måling av oppetid, får betalt for åpen og tilgjengelig vei, både for veidrift og elektrosystemer. Kontraktene belønner effektiv veidrift og kostnadseffektivitet, uten at dette går på bekostning av trafikantenes behov for åpen og tilgjengelig vei. Det stilles krav til reduksjon av klimagassutslipp.

## Hovedinspeksjoner

Vegdirektoratet har gjennomført hovedinspeksjon av alle tunnelene på strekningen E18 Tvedestrand- Arendal. Nye Veier ønsker å ha færre entreprenører for å effektivisere kontraktsoppfølgingsarbeidet innen drift og vedlikehold.

# Bærekraft

## Innledning

I denne delen av årsrapporten presenterer vi et oppdatert oppsett for Nye Veiers bærekraftsrapportering. I 2025 har vi styrket arbeidet med bærekraftsdata, fra innsamling og kvalitetssikring til hvordan dataene brukes i styring og rapportering. Målet er å gjøre informasjonen mer tilgjengelig, relevant og enkel å navigere i for lesere som skal vurdere selskapets påvirkning og forbedringsarbeid.

Nye Veier har de siste årene arbeidet ut fra forutsetningen om at selskapet ville bli rapporteringspliktig etter EUs direktiv for bærekraftsrapportering (CSRD) og de tilhørende ESRS-standardene. EU-kommisjonens forslag i den såkalte «Omnibus»-pakken i februar 2025 førte imidlertid til en toårig utsettelse for virksomheter som vår. Det er indikasjoner på at Nye Veier – gitt foreslåtte endringer i terskelverdiene – ikke vil bli omfattet av direktivet fremover. Endelig avklaring er ventet i 2026.

Til tross for dette har selskapet valgt å videreføre det arbeidet som allerede er gjort. Vi har gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med CSRD-prinsippene, og baserer bærekraftsrapporteringen på samme hovedstruktur som rapporteringspliktige virksomheter benytter. Dette valget er gjort frivillig og uten ambisjon om full etterlevelse av regelverket, men bidrar til et felles «språk» for bærekraftsrapportering i næringslivet og til effektiv rapportering i tråd med vårt samfunnsoppdrag. Det gir også en bedre leseropplevelse og økt sammenlignbarhet med andre selskaper som rapporterer i samsvar med CSRD.

### Kort oppsummert

Som utbygger av samfunnskritisk infrastruktur har Nye Veier en betydelig påvirkning på klima, natur og andre samfunnsforhold. Oppdraget innebærer samtidig store muligheter for å redusere negative virkninger i både egen virksomhet og anleggsbransjen, og for å forsterke positive effekter gjennom blant annet effektiv ressursbruk samt arbeid med helse, miljø og sikkerhet.

Bærekraft er integrert i selskapets strategi, mål- og resultatstyring og daglige prosesser, og utgjør ikke et separat system ved siden av kjernevirksomheten

## FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmålene er verdens handlingsplan for en mer bærekraftig utvikling, og utgjør en paraply for arbeidet med bærekraft for både nasjoner og virksomheter.

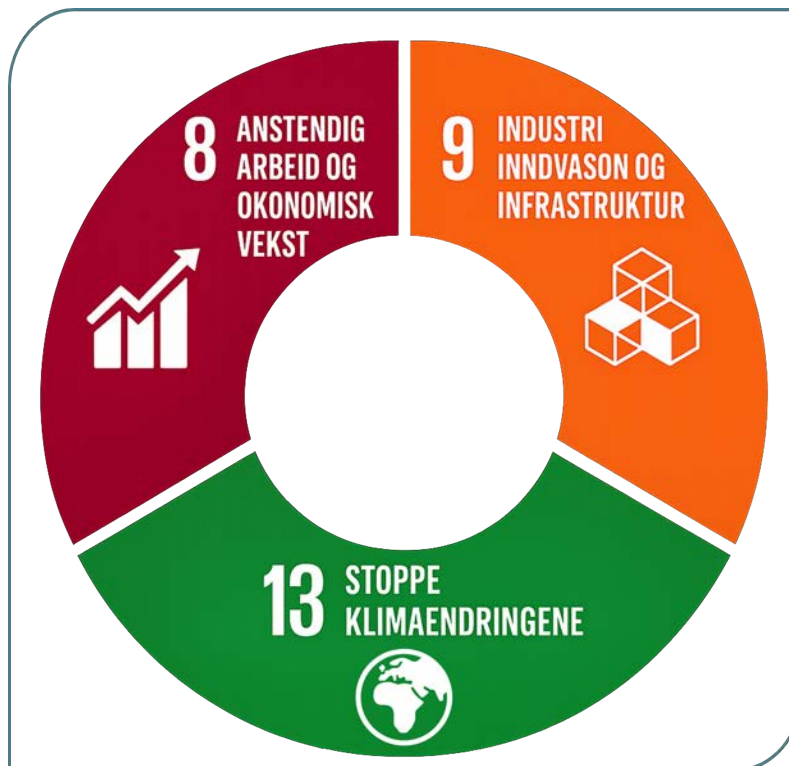
Stortingsmelding nr. 40 (2020–2021) Mål med mening, beskriver Norges plan for å nå bærekraftsmålene innen 2030.

Vår virksomhet berører flere av FNs bærekraftsmål og delmål. Vi arbeider for å redusere negative virkninger og øke de positive virkninger på ulike bærekraftstema.

Vi har vurdert at disse målene berøres mest av vår virksomhet

- Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst.
- Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur.
- Mål 13: Stoppe klimaendringene.

I tillegg til disse tre, er følgende mål identifisert som betydningsfulle for Nye Veier: Mål 3 (god helse og livskvalitet), 5 (likestilling mellom kjønnene), 12 (ansvarlig forbruk og produksjon), 14 (livet i havet) og 15 (livet på land).



## Sertifisering av prosjekter og virksomheten

For å bidra til høy kvalitet på arbeidet med bærekraft i prosjekter og egen virksomhet, benytter Nye Veier blant annet sertifiseringsordninger. Store prosjekter sertifiseres med ordningen BREEAM Infrastructure. Ved utgangen av 2025 pågår sertifisering i totalt 12 prosjekter. Status for sertifiseringsløpene sees i figur 2..

Vår egen virksomhet er sertifisert gjennom ordningen Miljøfyrtårn. Gjennom denne sertifiseringen får vi gjennom jevnlig resertifisering bekreftet at vi har et fungerende miljøledelsessystem.

Vi er også sertifisert etter ordningen Likestilt arbeidsliv. I denne ordningen sertifiseres virksomheter på om de har gode systemer og rutiner for å arbeide med likestilling, mangfold og inkludering.

Figur 2 - Status for bærekraftssertifisering per desember 2025

| Prosjekt                                       | Strategi | Design | Konstruksjon | Oppnådd score | Årstall       | Oppsummering              |
|--|----------|--------|--------------|---------------|---------------|---------------------------|
| <b>Ferdigstilt</b>                             |          |        |              |               |               |                           |
| E6 Arnkvern-Moelv *)                           |          |        | ✓            | Excellent     | 2022          | Construction (TE)         |
| E6 Kvævangsfjellet *)                          |          | ✓      | ✓            | Excellent     | 2021/<br>2024 | Interim/<br>Whole project |
| E18 Rugtvet-Dørdal *)                          |          |        | ✓            | Excellent     | 2024          | Whole project             |
| E39 Mandal Ø-Mandal by *)                      |          |        | ✓            | Excellent     | 2022          | Construction (TE)         |
| E39 Lyngdal øst-Lyngdal vest *)                |          |        | ✓            | Very Good     | 2025          | Design and construction   |
| <b>Utbygging</b>                               |          |        |              |               |               |                           |
| E136 Veblungsnes og Stuguflåten-Raudstøl       |          |        |              |               |               |                           |
| E6 Kvithammar-Åsen                             |          |        |              |               |               |                           |
| E6 Ulsberg-Vindåsliene + E6 Berkåk-Vindåsliene |          | ✓      |              | Excellent     | 2022          | Interim                   |
| E6 Storhove-Øyer                               |          |        |              |               |               |                           |
| E18 Rugtvet-Langangen                          |          | ✓      |              | Excellent     | 2024          | Interim                   |
| E6 Roterud-Storhove                            |          |        |              |               |               |                           |
| Rv. 13 Djupevik-Kviturtunnelen                 |          |        |              |               |               |                           |
| <b>Planfase</b>                                |          |        |              |               |               |                           |
| E6 Gyllan-Kvål                                 |          | ✓      |              | Excellent     | 2024          | Interim                   |
| 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                          |          |        |              |               |               |                           |

12 prosjekter med pågående sertifisering

5 prosjekter med ferdigstilt sertifisering

1 prosjekt avsluttet med interim sertifisering

5 prosjekter er sertifisert av totalentreprenør

17 prosjekter er sertifisert som del av kontrakt med Nye Veier

\*) Ferdigstilt sertifiseringsprosess

# Generelle opplysninger

Det å arbeide med bærekraft er ikke et prosjekt med en sluttdato. Det er en langsiktig del av styringen av selskapet. Nye Veiers styre, revisjonsutvalg og ledergruppe følger opp vesentlige bærekraftstema gjennom ordinære styringsprosesser.

## Styring av arbeidet med bærekraft

Styret har det overordnede ansvaret for selskapets arbeid med bærekraft, inkludert rapportering og måloppnåelse. Oppfølging av vesentlige bærekraftstema er integrert i selskapets generelle systemer for målstyring og risikostyring, og behandles ikke som et separat system ved siden av kjernevirksomheten. Styrets revisjonsutvalg (RU) har en sentral rolle som saksforberedende organ, og støtter styret i utøvelsen av ansvaret for bærekraftsrapportering på linje med andre fagområder. Ledergruppen følger opp mål og resultater på vesentlige bærekraftstema i det daglige. Bærekraft er en del av administrerende direktørs løpende styringsdialog med de ulike fagdirektørene. Ansvaret for faglig utvikling av bærekraftsarbeidet ligger hos direktør for Samfunn og utvikling. Ansvaret for den formelle bærekraftsrapporteringen ligger hos CFO. Arbeidet er tverrfaglig og involverer flere

direktørområder, og er integrert i selskapets ordinære systemer og rutiner.

## Virksomhetsstrategi

Nye Veier har gjennom de ti årene som har gått siden oppstart vært en viktig aktør innen infrastrukturbygging i Norge. Selskapet har utfordret etablerte løsninger og effektivisert veibygging i Norge.

Samtidig endrer omgivelsene seg; Det er knappere ressurser og det er høyere krav og forventninger til selskapet. Nye Veier skal fortsatt utfordre bransjen de neste årene, og i 2025 vedtok selskapet en ny virksomhetsstrategi, bestående av tre strategiske prioriteringer:

1. Mer for pengene: Vi setter standarden for hvordan helhetlige vurderinger gir mer verdi for hver krone – for samfunnet, veibrukerne og fremtiden.
2. Fornye gjennom handling: Vi utfordrer oss selv og samarbeidspartnere til å tenke helt nytt, forbedre og hente ut gevinster på en måte som driver bransjen fremover.

3. Ruste for fremtiden: Vi fornyer oss og organisasjonen kontinuerlig. Vi bruker kraften i samarbeid, mangfold og tverrfaglighet til å fornye og gjøre prioriteringer. Den nye strategien vil være en viktig ramme for selskapets arbeid med bærekraft i årene som kommer.

## Bærekraft i virksomhetsstrategien

Selskapet har ikke en egen, separat bærekraftsstrategi. Vesentlige bærekraftstema er i stedet integrert i selskapets overordnede strategier, systemer og rutiner. Hovedprioriteringene i den nye virksomhetsstrategien legger til rette for et strukturert arbeid med alle vesentlige bærekraftstema. Det pågår et arbeid med å konkretisere hvordan den nye virksomhetsstrategien skal være en del av det daglige arbeidet i de ulike fagområdene, inkludert oppfølgingen av de vesentlige bærekraftstemaene.

## Dobbel vesentlighetsanalyse

Nye Veier gjennomførte sin første vesentlighetsanalyse for bærekraft i 2017–2018. I 2024 ble analysen oppdatert gjennom en dobbel vesentlighetsanalyse i tråd med metodikken i EUs direktiv for bærekraftsrapportering (CSRD) og tilhørende rapporteringsstandarder (ESRS). Analysen omfatter både påvirkningsvesentlighet og finansiell vesentlighet for bærekraftstemaene som omfattes av CSRD. I tillegg har selskapet vurdert om det foreligger relevante bærekraftstemaer for Nye Veier som ikke er eksplisitt omtalt i EU-regelverket.

Målet med analysen er å identifisere:

- Påvirkningsvesentlighet: Hvilke bærekraftstema Nye Veier påvirker mest, faktisk eller potensielt.
- Finansiell vesentlighet: Hvilke bærekraftstema som kan få stor finansiell betydning for selskapet.

### Prosess

Arbeidet fulgte disse hovedstegene:

- 1 Verdikjedevurdering – kartlegging av påvirkninger og avhengigheter i hele verdikjeden, både oppstrøms og nedstrøms.
- 2 Vurdering av påvirkningsvesentlighet – poengsetting av påvirkninger basert på effekt, omfang, uopprettelighet og sannsynlighet.

- 3 Supplerende dokument- og interessentanalyse – gjennomgang av relevante dokumenter og innspill fra interne og eksterne interessenter for å kvalitetssikre og supplere vurderingene.
- 4 Vurdering av risikoer og muligheter – inkludert en vurdering av de finansielle konsekvensene for Nye Veier.

Poengsettingen av påvirkningsvesentlighet fulgte formelen:  
(Effekt (0–5) + Omfang (0–5) + Uopprettelighet (0–5)) × sannsynlighet (%) = påvirkningsvesentlighet.

Skalaen for påvirkningsvesentlighet går fra 0 til 15. En score på 11 eller høyere tilsvarer de øverste 30 prosentene av skalaen, og brukes som terskel for påvirkningsvesentlige påvirkninger. For finansiell vesentlighet ble risikoer og muligheter vurdert etter avhengigheter, finansiell konsekvens og sannsynlighet.

Finansiell konsekvens ble delt inn i tre nivåer:

- Lav: under 100 millioner kroner.
- Medium: mellom 100 og 500 millioner kroner.
- Høy: 500 millioner kroner eller mer.

Dette ble aggregert i en totalscore etter formelen:  
(Avhengigheter (0–5) + Finansiell konsekvens (1–3)) × sannsynlighet (%) = totalscore.

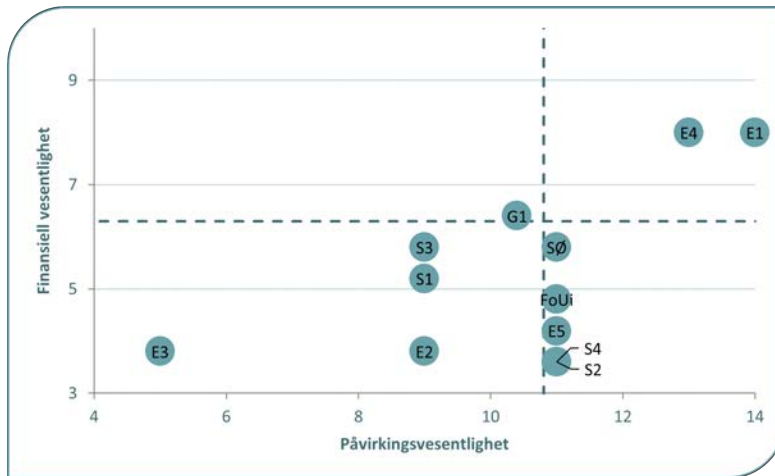
En totalscore på 6,3 eller høyere innebærer at temaet er finansielt vesentlig.

## Oppsummering av funn

Figur 3 under gir en samlet oversikt over funnene fra vesentlighetsanalysen.

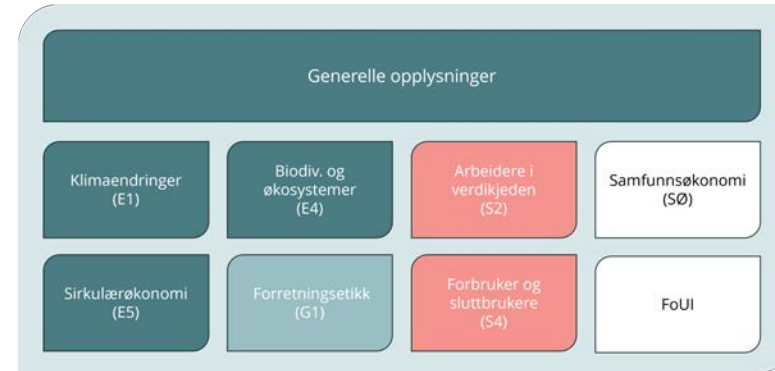
Som figuren viser, er det flere temaer som vurderes som vesentlige for Nye Veier. I de påfølgende kapitlene beskriver vi hvorfor disse temaene er vesentlige for oss, samt hvordan selskapet arbeider systematisk for å styrke positiv påvirkning og redusere negativ påvirkning innen hvert tema.

Figur 3: Påvirkning -og finansiell vesentlighet



Figur 3: Bærekraftstemaer etter påvirknings- og finansiell vesentlighet. Den loddrette linjen viser terskelverdi for påvirkningsvesentlighet, mens den vannrette linjen viser terskelverdi for finansiell vesentlighet. Temaer til høyre for den loddrette linjen anses som påvirkningsvesentlige, og temaer over den vannrette linjen anses som finansielt vesentlige.

En samlet oversikt over Nye Veiers vesentlige bærekraftstema vises i figur 4. Den viser hvilke temaer som vurderes som mest betydningsfulle basert på både påvirkning og finansiell vesentlighet, og gir dermed et helhetlig bilde av de områdene selskapet vil prioritere i sitt videre bærekraftsarbeid.



FIGUR 4: Oversikt over Nye Veier sine vesentlige bærekraftstema.

# Miljø

Omstillingen til et lavutslippssamfunn er krevende, også for infrastrukturbygging. Samtidig ligger det store muligheter i å redusere utslipp og fotavtrykk gjennom smartere design, bedre løsninger og mer sirkulære materialstrømmer.

## Klima

### Vesentlighet

Nye Veiers prosjekter har vesentlig påvirkning knyttet til tema 'klima' gjennom klimagassene som slippes ut under bygging, drift og bruk av infrastruktur, og gjennom å klimatilpasse og utvikle infrastruktur som er godt rustet for å tåle fremtidens klima.

Klima er også et tema som er finansielt vesentlig. Det er for eksempel risiko for at lover og reguleringer knyttet til klimaendringer fører til kostnadsøkninger for infrastrukturprosjekter, sammenlignet med i dag.

Nye Veier har gjennomført analyser av både overgangsrisikoer og fysisk risiko knyttet til klima.

### Risiko og muligheter

Selskapet begynte høsten 2025 på gjennomføringen av en analyse av klima- og naturrisiko. I slike analyser skiller man mellom *fysisk* risiko, altså hvordan selskapets portefølje kan bli påvirket av endringer i det fysiske miljøet i fremtiden, og *overgangsrisiko*, altså hvordan selskapet kan bli påvirket av overgangen til et samfunn med lavere klimagassutslipp og større oppmerksomhet om natur. En analyse av *overgangsrisiko* gjennomføres samlet for klima og natur, mens det i tillegg gjennomføres en analyse av hvordan selskapet kan arbeidet mer strukturert og målrettet med temaet *fysisk klimarisiko*. Analysene vurderer også hvilke muligheter som kan åpne seg i forbindelse med klima og natur i årene som kommer. Arbeidene bygger på de kjente rammeverkene TCFD og TNFD.

I tabell 1 oppsummeres de viktigste overgangsrisikoene og overgangsmulighetene som er identifisert i forbindelse med de pågående risikoanalysene. I FIGUR oppsummeres funnene fra arbeidet om fysisk klimarisiko. I 2026 vil selskapet arbeide med å følge opp funnene i risikoanalysene.

### Policyer

I selskapets nye strategi er klima definert som en faktor som skal vurderes i arbeidet med å 'oppnå mer for pengene' slik at ulike hensyn balanseres. Arbeidet med å redusere klimagassutslipp er forankret både i selskapets klimastrategi og i overordnet policy for virksomheten.

### Tiltak

Nye Veier arbeider for å redusere klimagassutslipp og tilpasse infrastrukturen til et klima i endring.

Gjennom alle faser av prosjektutviklingen gjøres det klimagassberegninger for å vurdere klimakonsekvenser av ulike planalternativer, for å utforme tydelige klimakrav i konkurranser og for å få gjennomført klimatiltak i både utbyggings- og driftsfasen.

I byggefase har vi gjennomført en rekke pilotprosjekter hvor vi tester metoder og teknologi som har lavere klimagassutslipp enn løsninger som vanligvis brukes i vegbygging, og vi deltar i en rekke forsknings- og innovasjonsprosjekter.

Selskapet har tatt viktig skritt for å bli en mer digital byggherre og benytter kunstig intelligens for å effektivisere selskapets ulike aktiviteter. Utviklingen av en mer digital systematikk for

klimarapportering og -regnskap vil effektivisere og øke kvaliteten på oppfølgingen av selskapets klimamål. Slike forbedringer gir mer innsikt i effektene av selskapets klimatiltak og øker muligheten for å få mer klima for pengene.

### Indikatorer

Selskapet gjennomfører vinteren 2025/2026 en analyse av mulige nye klimamål og klima-KPIer for selskapet. Fra og med selskapets årsrapport for 2026, vil selskapet rapportere i henhold til ny målstruktur og nye KPIer på klimafeltet.

For 2025 rapporterer vi i henhold til målstrukturen som har vært brukt de siste årene. Selskapet benytter en indikator for klimagassreduksjon i prosjekter ferdigstilt de siste 24 måneder. I tillegg rapporterer selskapet totale klimagassutslipp, direkte klimagassutslipp i transportsektoren, og klimagassutslipp per årsverk for drift av egen organisasjon.

### Mål og resultater

Selskapet gjennomfører vinteren 2025/2026 en analyse av mulige nye klimamål og klima-KPIer for selskapet. Fra og med selskapets årsrapport for 2026, vil selskapet rapportere i henhold til ny målstruktur og nye KPIer på klimafeltet.

Klimagassreduksjon i prosjekter ferdigstilt siste 24 måneder kan sees i tabell over mål og resultater i styrets årsberetning.

Selskapets totale klimagassutslipp vises i figur 7.

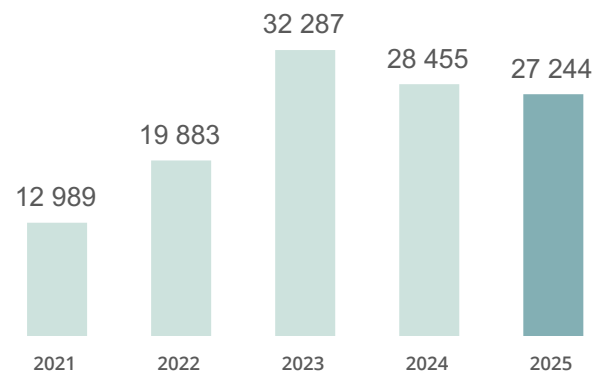
Selskapets direkte klimagassutslipp fra forbrenning av drivstoff i forbindelse med bygging og drift vises i figur 5.

Klimagassutslipp per årsverk for drift av egen organisasjon vises i figur 6.

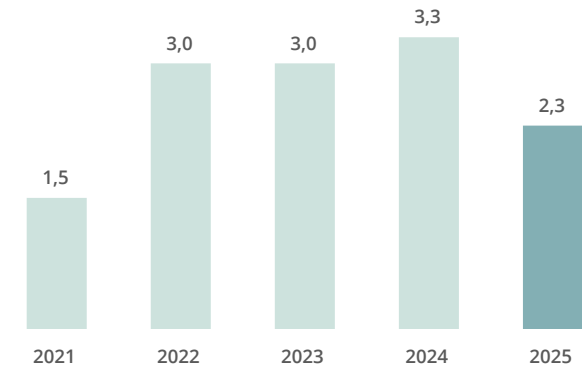
Både de totale klimagassutslippene og direkte utslipp fra drivstoff er relativt stabile i 2025, sammenlignet med 2024. Tallene vil flukture noe fra år til år, da anleggsprosjekter løper over flere år, og klimagassutslippene fordeler seg ujevnt over disse årene. Antall prosjekter i byggefase er også en viktig variabel for årlige utslipp.

Vi registrerer en positiv utvikling når det gjelder klimaintensiteten for drift av egen virksomhet, som faller noe i 2025, sammenlignet med 2024.

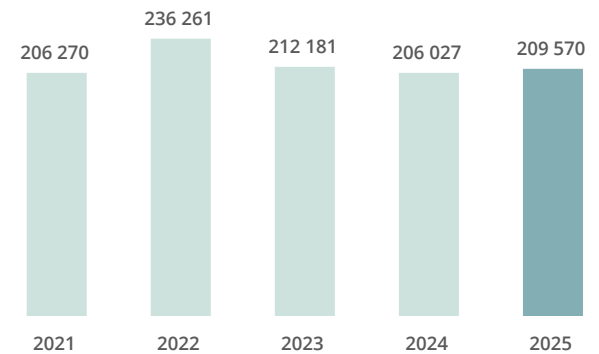
Figur 5: Direkte klimagassutslipp



Figur 6: Klimagassutslipp per årsverk, klimaintensitet, drift av egen organisasjon (tonn CO<sub>2</sub>/ansatt)



Figur 7: Totale klimagassutslipp, tonn CO<sub>2</sub> (scope 1, 2 og 3)



Tabell 1: Oppsummerende oversikt over viktigste identifiserte overgangsrisikoer for klima og natur.

| Risiko   | Beskrivelse   | Mulig påvirkning   | Mulighet   | Beskrivelse  | Mulig påvirkning  |
|--|---|--|--|--|---|
| Økt regulering av arealbruk  | Risiko for strengere regulering av arealbruk, inkludert vern av naturtyper, krav om kompensasjon/restaurering og mulig innføring av prinsipper om arealnøytralitet. | Strengere arealregulering kan føre til at prosjekter forsinkes, må omprosjekteres, ikke kan gjennomføres, eller opplever økte kostnader som følge av behov for alternative løsninger.  | Nye arealkrav kan bidra til mer effektive løsninger  | Økt oppmerksomhet og strengere krav til arealbruk kan bidra til at infrastrukturprosjekter skaleres og utformes mer effektivt.   | Strengere arealkrav kan drive frem optimalisert design, bedre ressursutnyttelse og redusert arealbeslag. Dette kan redusere prosjektkostnader og øke verdiskapning.                               |
| Økt karbonprising og strengere regulatoriske klimakrav                           | Økte CO <sub>2</sub> -avgifter, kvotepriser og grensejusteringsmekanisme (CBAM) forventes å øke klimakostnadene i prosjekter fremover.                              | Økte klimakostnader kan øke behovet for materialer og utstyr med lavere utslipp og høyere investeringskostnad enn tradisjonelle løsninger.   | Økt aksept for utbygging gjennom effektive løsninger for matjordrestaurering                         | Systematisk restaurering av matjord kan øke aksepten for veiutbygging. Enkelte regioner har betydelig potensial for restaurering av matjord.   | Kan styrke prosjektaksept og bidra til at arealreguleringskrav oppfylles på en mer fleksibel måte. Støtteordninger og nasjonal måloppnåelse kan gi økte finansielle rammer.                       |
| Manglende prosjektaksept grunnet klima- og miljøhensyn                           | Prosjekter kan møte motstand dersom natur- og miljøkostnadene oppfattes som for høye, selv om tradisjonelle analyser viser positiv nytte.                           | Prosjekter kan bli stanset, forsinket eller mer komplekse å gjennomføre. Prosessene kan bli mer omfattende, kreve mer dokumentasjon og dialog, og kostnadene til avbøtende tiltak kan øke.   | Økt klimabevissthet kan forenkle vedtak av klimaeffektive veiltak som også reduserer naturpåvirkning | Økt klima- og miljøbevissthet i samfunnet kan gjøre det lettere å få aksept for løsninger med lavere klima- og naturpåvirkning.  | Kan redusere planleggingskompleksitet og kostnader, og forenkle beslutningsprosesser for klimaoptimaliserte løsninger.  |
| Manglende kapasitet i elektrisk infrastruktur grunnet økt kraftbehov i samfunnet | Sterk vekst i elektrifisering, industri og kraftbehov gir press på nettkapasitet og energitilgang.  | Kan gjøre det vanskelig å oppfylle utslippskrav og elektrifiseringsmål uten alternative tekniske løsninger med høy investeringskostnad. Prosjekter kan bli forsinket i påvente av nettilgang eller regelverksendringer, og/eller oppleve økte kostnader. | Muligheter innen natur- og matjordrestaurering gjennom innovative løsninger som fondsløsninger.      | Tidlig satsing på arealregnskap og fondsløsninger gir et godt utgangspunkt for å utvikle effektive restaureringsmodeller.  | Kan styrke omdømme og legitimitet ved at natur og matjord ivaretas på en dokumenterbart effektiv måte. Kan bidra til utvikling av nye finansierings- og kompensasjonsmodeller.                    |
| Kostnadsøkning ved naturkompensasjon   | Økt etterspørsel etter arealer til naturkompensasjon og restaurering kan overstige enkelt/realistisk tilgjengelig areal.  | Kan gi lengre saksbehandlingstid og regulatoriske hindre, samt begrensninger i hva selskapet juridisk kan gjennomføre. Mulig økte prosjektkostnader knyttet til kompensasjonstiltak og arealerverv.  | Økt prioritering av utbedring, drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur                    | Nasjonale føringer peker mot økt prioritering av drift, vedlikehold og oppgradering av eksisterende infrastruktur. Dersom selskapet viser at man gjennomfører slikt arbeid effektivt, kan det gi selskapet økt ansvar og økt portefølje. | Kan gi økt prosjektportefølje innen drift, vedlikehold og levetidsforlengelse av eksisterende vei.  |
| Kostnadsøkning ved kompensasjon/restaurering av matjord                          | Krav om 1:1-erstatning av matjord forekommer, men uten tydelige standarder for gjennomføring.   | Stor operasjonell usikkerhet knyttet til kartlegging, håndtering, lagring og gjenoppbygging av matjord. Kan øke kostnader på sikt.   | Forbedret miljøprestasjon kan øke aksept for virksomhetens prosjekter                                | Evne til å levere løsninger med redusert arealinngrep og bedre miljøprestasjon kan styrke tilliten til selskapet.  | Kan øke samfunnsaksept for utvikling av infrastruktur og redusere konfliktnivå i prosjekter. Kan også bidra til å øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet gjennom redusert arealbehov og lavere utslipp. |
| Rettslig risiko fra berørte parter som motsetter seg prosjektet                  | Motstand fra berørte interessenter kan føre til rettslige prosesser mot selskapet.  | Kan gi betydelige forsinkelser i planlegging og gjennomføring med økte prosjektkostnader. Rettssaker kan trekke ut over mange år og medføre høye kostnader.  |  |  |   |

## Naturmangfold og økosystemer

### Vesentlighet

I nye veiers vesentlighetsanalyse finner vi at temaet naturmangfold og økosystemer er vesentlig på flere måter.

Vi har en vesentlig påvirkning på naturen gjennom arealpåvirkningen i forbindelse med bygging av infrastruktur. Dette gjelder spesielt i prosjekter hvor det bygges ny vei i nye traseer. Arealene veien bygges gjennom påvirkes direkte. Fragmentering av arealer påvirker også naturmangfold og økosystemer utover den direkte påvirkningen fra bygging.

Naturmangfold og økosystemer er også et tema som er finansielt vesentlig. Det er f.eks. risiko for at lov og reguleringer knyttet til naturmangfold og arealbruk fører til kostnadsøkninger for infrastrukturprosjekter, sammenlignet med i dag, eller til at det blir vanskeligere å få vedtatt planer for nye prosjekter.

### Risiko og muligheter

Selskapet begynte høsten 2025 på gjennomføringen av en analyse av klima- og naturrisiko. I slike analyser skiller man mellom *fysisk* risiko, altså hvordan selskapets portefølje kan bli påvirket av endringer i det fysiske miljøet i fremtiden, og *overgangsrisiko*, altså hvordan selskapet kan bli påvirket av overgangen til et samfunn med lavere klimagassutslipp og større oppmerksomhet om natur. En analyse av *overgangsrisiko* gjennomføres samlet for klima og natur, mens

det i tillegg gjennomføres en analyse av hvordan selskapet kan arbeidet mer strukturert og målrettet med temaet *fysisk klimarisiko*. Analysene vurderer også hvilke muligheter som kan åpne seg i forbindelse med klima og natur i årene som kommer. Arbeidene bygger på de kjente rammeverkene TCFD og TNFD.

I tabell 1 oppsummeres de viktigste overgangsrisikoene og overgangsmulighetene som er identifisert i forbindelse med de pågående risikoanalysene. I 2026 vil selskapet arbeide med å følge opp funnene i risikoanalysene.

### Policyer

Arealpåvirkning er definert som et av tre hovedtema for selskapets miljøarbeid i selskapets miljøstrategi.

Miljøstrategien ble vedtatt av styret i 2021. Miljøarbeidet er også forankret i overordnet policy for virksomheten.

### Tiltak

Nye Veier arbeider for å redusere påvirkningen på natur og miljø fra våre prosjekter.

For å redusere påvirkningen, bruker vi arealberegninger i alle faser av prosjektutviklingen. Når vi planlegger prosjekter, brukes beregningene til å vurdere arealkonsekvenser av ulike alternativer, slik at vi kan vurdere disse konsekvensene i sammenheng med andre viktige tema.

Når vi anskaffer prosjekter, stiller vi minimumskrav knyttet til utvalgte miljøtema, og vi vekter ytterligere miljøprestasjon positivt når vi vurderer tilbudene som kommer inn.

Vi deltar også i en rekke forsknings- og innovasjonsprosjekter knyttet til natur, miljø og arealbruk.

### Indikatorer

Vi har utviklet en indikator for arealeffektivitet for porteføljen. Indikatoren beregner et fotavtrykk på natur og jordbruksjord per kilometer hovedvei, noe som forteller oss hvor arealeffektiv porteføljen er. Indikatoren oppdateres når det gjøres oppdaterte arealberegninger i prosjektene, for eksempel når en reguleringsplan vedtas eller et prosjekt er ferdig bygget.

Vi har indikatorer for å kartlegge uønskede miljøhendelser på anleggene våre:

- M1: Antall miljøskader per million arbeidede timer.
- M2: Uønskede miljøhendelser per million arbeidede timer.
- M3: Rapporteringsfrekvens / mindre miljøhendelser / observasjoner per million arbeidede timer.

Vi ønsker M1- og M2-verdiene så lave som mulig, og M3-verdiene høye. Grunnen til at vi ønsker høye M3-verdier, er at denne indikatoren sier noe om gode systemer og rapporteringskultur på anleggene våre.

I tillegg til rapporteringen på M-hendelser og arealeffektivitet, rapporterer selskapet noen arealkategorier som kan være av interesse for omverdenen. Vi rapporterer vår påvirkning på områder av vesentlig nasjonal og regional verdi for naturmangfold. Dette er kjent som "NTP naturmangfoldindikatoren", og vi oppgir også status for utført og planlagt restaurering og kompensasjon av natur- og jordbruksarealer.

### Mål og resultater

Måltall og resultater for M-hendelser og arealeffektivitet er oppgitt i figur 8-11.

Rapportering av utvalgte arealkategorier er oppgitt i tabell 2.

En oppsummerende oversikt over selskapets arealregnskap kan sees i figur 12.

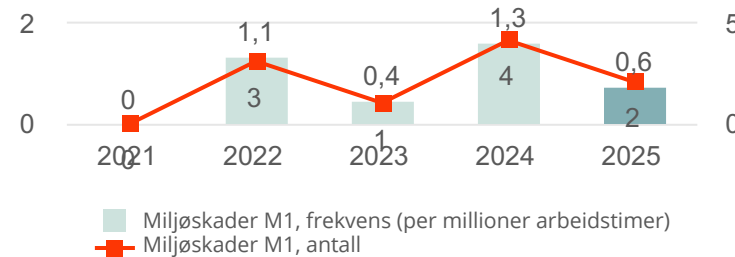
Det er en positiv utvikling fra 2024 til 2025 når det gjelder miljøhendelser. Selskapet arbeider kontinuerlig med å følge opp prosjektene på egnet måte, for å unngå uønskede miljøhendelser.

Indikatoren for arealeffektivitet forbedres noe fra 2024 til 2025. Grunnen til det, er at et nytt prosjekt har utarbeidet en reguleringsplan som er arealeffektiv, og dermed drar totaltallet i riktig retning. Indikatoren oppdateres bare ved store milepæler, og er derfor best egnet til å måle effekter over relativt lang tid, da det må betydelig endringer til for å

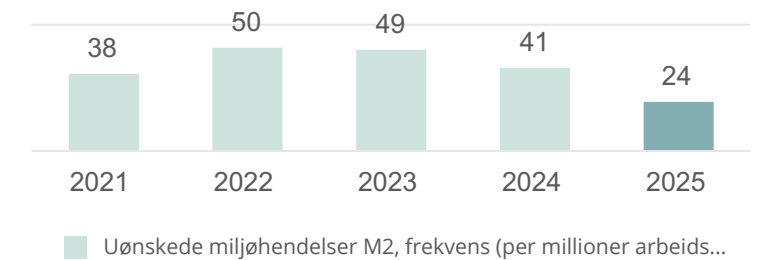
påvirke totaltallet vesentlig. Tall knyttet til arealeffektivitet finnes kun fom. 2024

Det samme gjelder tallene for utvalgte arealkategorier. Fra år til år vil endringen ofte være relativt små, mens trenden over tid i årene som kommer vil være nyttige som en indikasjon på arbeidet med å unngå påvirkning på NTP-indikatoren for naturmangfold, og arbeidet med restaurering og kompensasjon av natur- og jordbruksarealer.

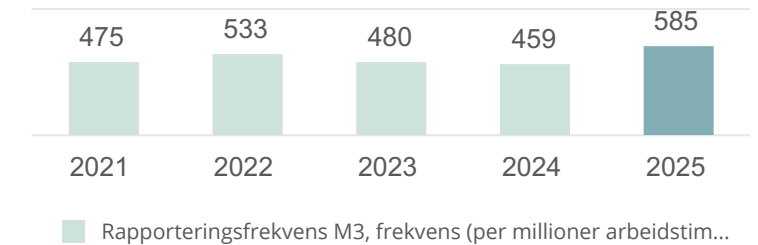
Figur 8: Miljøskader M1. Måltall: 0



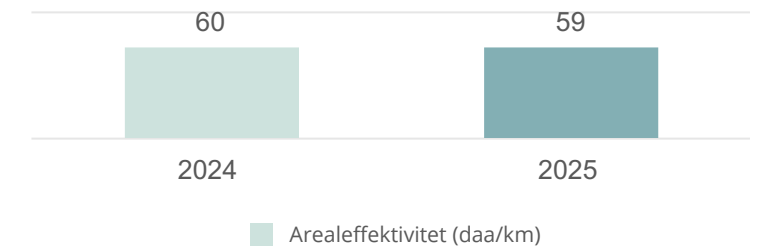
Figur 9: Miljøhendelser M2. Måltall: < 35



Figur 10: Miljøhendelser M3. Måltall: > 400



Tabell 11: Areal effektivitet



**Tabell 2:** Utvalgte arealkategorier.

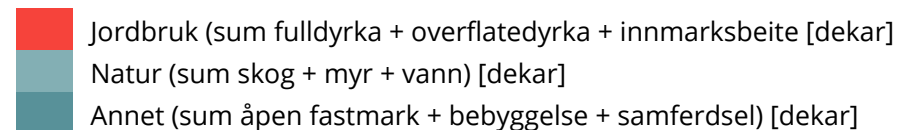
Status i porteføljen per 31. desember 2025. "Naturmangfoldindikator" henviser til påvirkning på NTP-indikatoren for naturmangfold.

|   | 2024 | 2025 |
|---|------|------|
| Naturmangfoldindikator, brutto (daa)                |      |      |
| Ferdigstilte prosjekter                             | 126  | 126  |
| Prosjekter i planfase og i bygging                  | 312  | 433  |
| Natur kompensert/restaurert (daa)                   |      |      |
| Ferdigstilte prosjekter                             | 176  | 176  |
| Prosjekter i planfase og i bygging                  | 1470 | 1470 |
| Jordbruksareal restaurert/kompensert/nydyrket (daa) |      |      |
| Ferdigstilte prosjekter                             | 25   | 25   |
| Prosjekter i planfase og i bygging                  | 1376 | 1376 |



Foto: Anleggsaktivitet på Rv13 der vi bruker lokal stein til støttemurer, Nye Veier / Jens Erik Farsjø

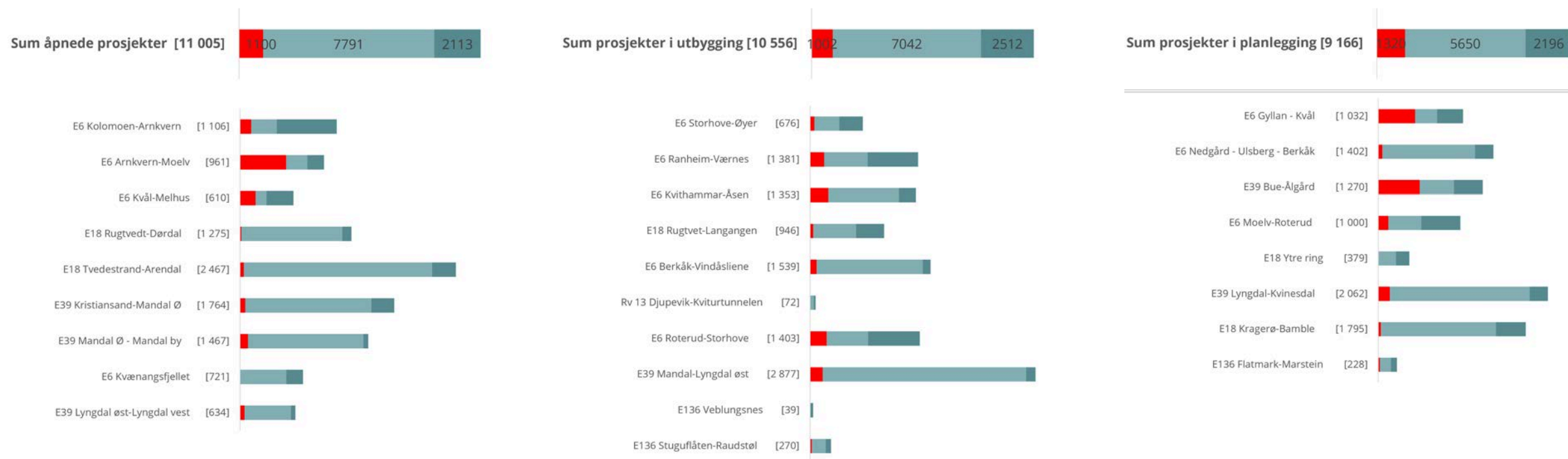
Figur 12: Arealpåvirkning fra prosjektene - åpnete, i bygging og planlagte



**Areal KPI:**

Mål: 50 dekar (natur + jordbruk) per km hovedvei

Resultat per desember 2025 : 59 dekar/km [desember 2024 : 60 dekar/km]



## Sirkulærøkonomi

### Vesentlighet

I vesentlighetsanalysen finner vi at temaet sirkulærøkonomi er vesentlig for Nye Veier. Grunnen til det er at bygging av vei og jernbane innebærer et stort forbruk av ressurser, spesielt i form av produksjon av innsatsfaktorer som for eksempel stål, betong og asfalt, samt utvinning og bearbeiding av masser. Dette er en vesentlig påvirkning selskapet har på omverdenen.

### Risiko og muligheter

I forbindelse med vesentlighetsanalysen identifiserte vi at økt sirkularitet i prosjektene i beste fall innebærer både lavere kostander og lavere fotavtrykk, blant annet gjennom mer effektiv massehåndtering. Selskapet vil arbeide videre med å analyse risiko og muligheter knyttet til sirkulærøkonomi i fremtiden.

### Policyer

Sirkulærøkonomi er definert som et av tre hovedtema for selskapets miljøarbeid i selskapets miljøstrategi. Miljøstrategien ble vedtatt av styret i 2021.

### Tiltak

Selskapet gjennomfører flere tiltak som er relevante for temaet sirkulærøkonomi. Vi stiller krav til sorteringsgrad for avfallet i prosjektene våre, og vi har også benyttet effektiv massehåndtering som et tildelingskriterium i forbindelse med anskaffelser.

Vi har også gjennomført flere innovasjonsprosjekter som tester muligheter for en mer sirkulær anleggsbransje. Vi er prosjekteier for prosjektet *Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging*, og samarbeider med aktører fra hele anleggsbransjen om å utvikle og teste nye og mer sirkulære løsninger i veibygging.

En mer konkret tiltaksplan for temaet sirkulærøkonomi er noe vi ønsker å utvikle i årene som kommer, blant annet på bakgrunn av erfaringene i pilotprosjekter og gjennom dialog med aktører i bransjen.

### Indikatorer

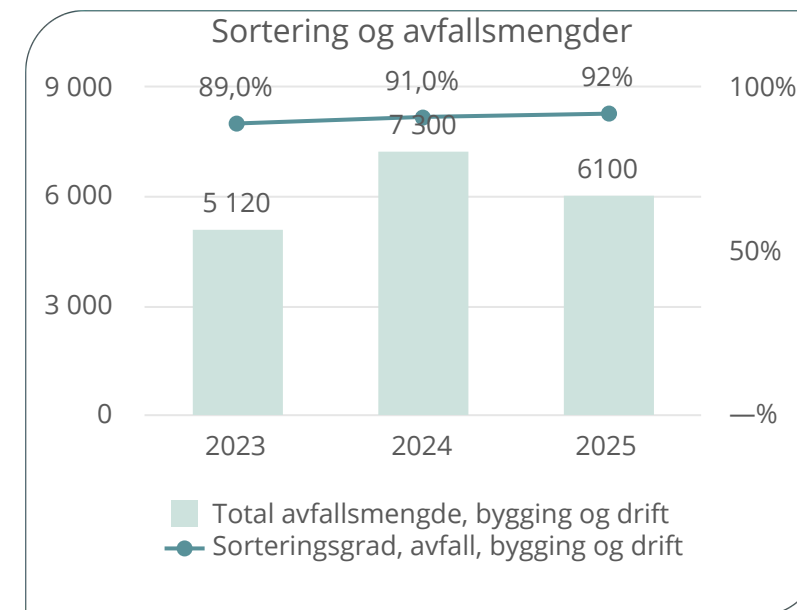
En indikator for temaet sirkulærøkonomi er sorteringsgrad for avfallet som produseres i prosjektene våre. Tallene rapporteres fra entreprenørene. Vi rapporterer også totale avfallsmengder produsert.

### Mål og resultater

Mål og resultater for sorteringsgrad av avfall finnes i figur 13. I samme figur oppgis også total avfallsmengde.

Avfallsmengder varierer fra år til år, grunnet at prosjektene er i ulike faser av gjennomføring. Det er gledelig å registrere en økning i sorteringsgrad. En mulig forklaring på det, er at nyere kontrakter har høyere krav til sorteringsgrad enn eldre kontrakter.

Figur 13: Sortering og avfallsmengder



# Sosiale forhold

For Nye Veier handler sosiale forhold om systematisk arbeid med personsikkerhet og seriøsitet i hele verdikjeden. Anleggsvirksomhet innebærer økt risiko for skade og død. Vi har derfor en tydelig nullvisjon for ulykker både for arbeidere og trafikanter. Vi stiller krav til leverandører, gjennomfører opplæring og ledelsesinspeksjoner, og følger opp uønskede hendelser.

## Arbeidere i verdikjeden

### Vesentlighet

Temaet arbeidere i verdikjeden er vesentlig for Nye Veier. I Nye Veier benyttes begrepet leverandørkjede eller leveransekjede i denne sammenhengen. Selskapet har betydelig påvirkningskraft på seriøsitet og sikkerhet i leverandørkjeden gjennom kontrakter, anskaffelser og andre verktøy og virkemidler. I trafikantgruppen som er sluttbrukere av våre veier, er det også arbeidere som bruker vegen som en del av sin jobb med transport av varer. Dette er nærmere omtalt i neste kapittel om "Forbrukere og sluttbrukere".

### Risiko og muligheter

Anleggsarbeid medfører risiko for skade og død for arbeidere. Drift- og vedlikeholdoppgaver har også risiko for skade og død på arbeidere.

Nye Veier er del av en kompleks leverandørkjede, hvor det kan være risiko knyttet til tema som menneskerettighetsbrudd, sikre arbeidsforhold, anstendige arbeidsvilkår, diskriminering, tvangsarbeid og barnarbeid nært Nye Veier, men også langt ute i leverandørkjeden. Hovedsakelig er denne risikoen knyttet til varer og råvarer.

### Policyer

Arbeidet med seriøsitet, helse, miljø og sikkerhet, og oppfølging av selskapets leverandører er forankret i selskapets overordnede policy for virksomheten. Nye Veier skal bidra til å forebygge uønskede hendelser og arbeidsforhold og fremme et sikkert og helsefremmende arbeidsmiljø. Det er en viktig del av vårt ansvar er forankret i byggherre forskriften og dermed SHA.

Nye Veier har prosesser og krav til etikk og samfunnsansvar internt og overfor selskapets leverandører.

### Tiltak

Vårt ansvar som offentlig oppdragsgiver er å sørge for at våre kontraktsparter ivaretar sikkerhet, helse og arbeidsmiljø og helse i leverandørkjedene. Målet er ingen personskader på arbeidere i utbygging og drift. Nye Veier skal bidra til at standarden i anlegg- og drift og vedlikeholdsbransjen heves. Vi jobber kontinuerlig med utvikling for å nå målet om en sikker og trygg bransje. I 2025 startet vi utprøving av kunstig intelligens for mer effektive analyser av bakenforliggende årsak til alvorlige hendelser. Det gir bedre og raskere informasjondeling innen og mellom prosjekter.

Selskapet gjennomfører opplæring for egne ansatte og innleide 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.

Selskapet har siden 2023 gjennomført 20 fysiske ledelsesinspeksjoner med toppledelse fra Nye Veier og våre største kontraktsparter. Tema er prosjektenes sikkerhetskultur og sikkerhetstilstand, sikkerhetssamtaler i linja, felles evaluering og avklare hva som kan forbedres.

Som en del av selskapets risikostyring har vi systemer for registrering og oppfølging av uønskede hendelser. Tiltak blir identifisert og iverksatt basert på registreringer av hendelser.

Nye Veier gjennomfører grundige vurderinger i forbindelse med prekvalifisering av leverandører innen utbygging, utbedring 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, antikorupsjon, ryddige lønns- og arbeidsforhold, krav til faglærte og lærlinger.

Vi viderefører forskriftskrav om at det skal være maksimalt to ledd med kontraksmedhjelpere under våre kontraktsparter som jobber innenfor anlegg, utbedring og drift. Dette kravet bidrar til å motvirke økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Det er utarbeidet internt kurs for ansatte for å bidra til etterlevelse av dette kravet. Selskapet gjennomfører også aktsomhetsvurderinger og rapporterer i tråd med kravene i Åpenhetsloven.

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 de store prosjektene våre.

### Indikatorer

- Arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer (H1).
- Arbeidsrelaterte personskader med og uten fravær per million arbeidstimer (H2).
- Andel arbeidede timer innen utdanningsprogrammet bygg- og anleggsteknikk utført av faglærte med fagbrev.
- Andel arbeidede timer innen utdanningsprogrammet bygg- og anleggsteknikk utført av lærlinger.

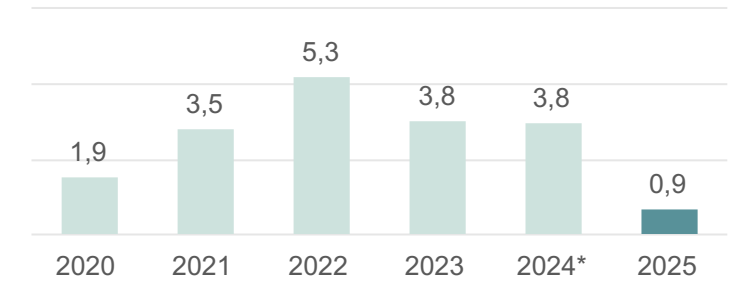
### Mål og resultater

Mål og resultater er presentert i figur 14-16.

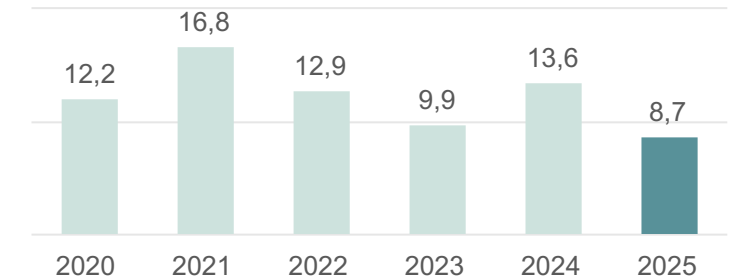
Målet er å oppfylle etterlevelsen av kontraktskrav. I de store totalentreprisekontraktene er kravet at andel timer utført av faglærte skal være minst 50 % innen områder som dekkes av utdanningsprogrammet bygg- og anleggsteknikk og tilsvarende 7% andel lærlinger. Synkende resultater skyldes hovedsakelig at kvalitetssikringen av innrapporterte data er styrket og viser mer realistiske verdier.

Figur 14: Fraværsfrekvens (H1)

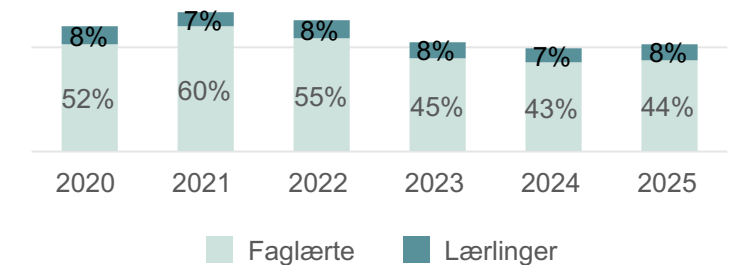
\*H-1 verdien for 2024 er justert fra fjorårets rapport grunnet endringer i timegrunnlaget



Figur 15: Personskadefrekvens (H2)



Figur 16: Andel faglærte og lærlinger



## Forbrukere og sluttbrukere

Forbrukere og sluttbrukere er i hovedsak trafikantene som benytter infrastrukturen vi utvikler, bygger og forvalter. Gjennom vårt samfunnsoppdrag påvirker vi trafikksikkerhet og fremkommelighet i stor skala, og dermed tryggheten og reiseopplevelsen til alle som ferdes på våre veier. I dette kapitlet beskriver vi vårt ansvar, våre styringsrammer og arbeidet vi gjør for å redusere risiko og styrke sikkerheten i hele livsløpet til infrastrukturen.

### Vesentlighet

I vesentlighetsanalysen vurderes temaet forbrukere og sluttbrukere som vesentlig, ettersom vår virksomhet har stor innvirkning på trafikksikkerheten for trafikantene som bruker infrastrukturen vi utvikler. Trafikksikkerhet er et hovedformål ved både nye veiprosjekter og utbedring av eksisterende infrastruktur, og forbedret sikkerhet er en av de mest sentrale positive effektene av selskapets virksomhet.

### Risiko og muligheter

Trafikksikker infrastruktur med god fremkommelighet er kjerneoppdraget vårt. Dette gir betydelige muligheter til å forbedre både sikkerhet og reisehverdagen for forbrukere og sluttbrukere. Samtidig vil det alltid eksistere en restrisiko knyttet til bruk av infrastruktur. Selskapet arbeider derfor målrettet og systematisk for å redusere risikoen for både ulykker og stengte veier, og for å sikre robuste løsninger som tåler et fremtidig trafikknivå.

### Policyer

Nye Veier deler Samferdselsdepartementets nullvisjon og skal bidra til å nå de nasjonale målene for trafikksikkerhet. Vi skal ivareta trafikksikkerhet i planlegging, bygging og drift, og jobber aktivt for å redusere ulykker og farlige situasjoner.

Trafikksikkerhet er integrert i selskapets styringssystem, og er forankret i våre overordnede policyer for virksomheten.

### Tiltak

Det viktigste tiltaket for økt trafikksikkerhet er å utvikle moderne og sikre veitraséer med god fremkommelighet. I tillegg jobber selskapet proaktivt og systematisk for å identifisere og redusere risiko. Læring fra hendelser er avgjørende, og Nye Veier har derfor krav om intern gjennomgang av alvorlige hendelser og ulykker i både drift og utbyggingsprosjekter når disse skjer innenfor et arbeidsvarslingsområde.

For strekninger i drift er det viktig å ha god kunnskap om hendelser som oppstår på veinettet, også de som ikke fører til ulykker. Selskapet rapporterer årlig internt på både hendelser og ulykker, og bruker innsikten til å forbedre sikkerhetstiltak og drift.

### Indikatorer

- Antall drepte og hardt skadde i byggefasen innenfor et arbeidsvarslingsområde.
- Antall trafikkulykker i driftsfasen.
- Oppetid på åpne veistrekninger.

### Mål og resultater

Selskapet har et mål om ingen drepte eller hardt skadde i byggefasen innenfor arbeidsvarslingsområder, i tråd med nullvisjonen. Videre har selskapet som mål å redusere antall trafikkulykker i driftsfasen, i samsvar med nullvisjonen i NTP og den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet. Et tredje mål er oppetid på over 99,5 prosent på åpne veistrekninger.

Selskapet har også et mål om oppetid på veiene på over 99,5 %.

Offisielle ulykkestall for 2025 blir tilgjengeliggjort sommeren 2026. Rapporteringen er derfor basert på foreløpige tall.

- For alle strekninger i byggefasen og innenfor arbeidsvarslingsområde er det registrert null ulykker med drepte/hardt skadde i 2025.
- For alle strekninger i drift er det registrert én ulykke med antatt skadegrad hardt skadd i 2025.
- Oppetiden på veiene var i 2025 99,2%.

# Forretningsetikk og ansvarlig styring

Forretningsetikk handler ofte om hverdagsbeslutninger – ikke bare om ekstraordinære saker. Vi har etablert krav, opplæring, systemer for å forebygge korrupsjon og rutiner for leverandøroppfølging som skal støtte medarbeiderne våre i å ta gode valg. I 2025 hadde vi ingen bekreftede tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser.

## Vesentlighet

Forretningsetikk er identifisert som et vesentlig tema gjennom virksomhetens prosess for dobbel vesentlighet. Dette temaet er finansielt vesentlig og begrunnet i hvordan virksomheten kan påvirke omgivelsene gjennom sin forretningspraksis.

Forretningsetikk vurderes som vesentlig fordi området har stor betydning for virksomhetens troverdighet, legitimitet og evne til å ivareta tillit blant ansatte, leverandører, brukere og offentlige myndigheter. Dette inkluderer temaer som antikorrupsjon, etisk atferd, beskyttelse av varslere, ansvarlig leverandørstyring, samt betalingspraksis.

## Risiko og muligheter

Virksomheten står overfor flere former for etiske risikoer, herunder risiko for korrupsjon og bestikkelser, feilaktig

håndtering av varsler, svak oppfølging av leverandører, manglende etterlevelse av policyer og risiko ved urimelig eller forsinket betalingspraksis. Slike risikoer kan gi betydelig omdømmeskade, rettslige konsekvenser og svekket tillit internt og eksternt.

Samtidig gir arbeidet med forretningsetikk flere muligheter. En robust etikk- og integritetskultur styrker virksomhetens styringssystemer, reduserer sannsynligheten for hendelser og forbedrer relasjoner med leverandører og interessenter. God etterlevelse av interne policyer og retningslinjer kan bidra til mer effektiv risikostyring, økt transparens og styrket konkurranseevne i form av bedre leverandørdialog, mer ansvarlige anskaffelser og en mer bærekraftig forretningsmodell.

## Policyer

Virksomheten har etablert et sett tydelige etiske krav som skal sikre integritet og ansvarlighet i all virksomhet. Kravene omfatter nulltoleranse for korrupsjon og bestikkelser, regler for gaver, representasjon og håndtering av habilitet og interessekonflikter. Det er stilt klare etiske krav både til ansatte og til leverandører og øvrige kontraktsparter, og disse følges opp gjennom etablerte anskaffelsesprosesser der ESG-kriterier inngår.

For å støtte opp under en åpen og ansvarlig kultur har virksomheten også en etablert prosedyre for varslingskanal, som gir både interne og eksterne varslere mulighet til å melde fra om kritikkverdige forhold – også anonymt.

Varslingskanalen er lett tilgjengelig via virksomhetens nettsider og sikrer en trygg, konfidensiell prosess med vern mot gjengjeldelse.

Til sammen skal disse etiske kravene og tilhørende prosesser bidra til å forebygge uønsket adferd, sikre rettferdige og ansvarlige beslutninger og styrke tilliten i hele verdikjeden.

## Tiltak

I rapporteringsperioden er det gjennomført en rekke tiltak for å styrke virksomhetens arbeid med antikorrupsjon. Tiltak og aktiviteter er forankret i virksomhetens «Årshjul for Antikorrupsjon». Nytt obligatorisk e-kurs for ansatte er publisert og tatt i bruk. Det er gjennomført systematiske risikogjennomganger i prosjekter og avdelinger, noe som har økt bevisstheten om sentrale korrupsjonsrisikoer. Det er også gjennomført dilemmatrening med styret, ledergruppen og øvrige ledergrupper.

Arbeidet med habilitet og interessekonflikter er styrket gjennom nye prosesser for obligatorisk rapportering fra spesielt risikoeksponerte roller, formalisering av habilitetsråd

og forbedrede prosesser for registrering og vurdering av roller og verv.

Oppfølging av leverandørkjedens antikorrupsjonsarbeid er gjennomført via kartlegging av utvalgte kontraktsparter, som danner grunnlag for videre systematisk oppfølging.

Informasjon om varslingskanalen er kommunisert bredt internt og til entreprenører, og alle varsler er behandlet av varslingsrådet.

Tiltakene samlet har styrket virksomhetens etterlevelse, risikostyring og kultur for åpenhet og integritet.

#### Mål og resultater

- Det er registrert og behandlet ni varslingssaker i 2025, hvorav ingen (0) er relatert til korrupsjon.
- Gjennomføringsgraden på obligatorisk kurs i etiske krav i 2025 var på 99 prosent.



Foto: Kvellandsbrua på E39 gjennom Lyngdal, Nye Veier.

# Andre vesentlige tema

Nye Veier ble opprettet for å levere bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det krever mer enn intensjoner. Vi arbeider systematisk med samfunnsøkonomiske analyser, prioriteringsmodeller, innovasjonsverktøy og forsknings- og utviklingsprosjekter for å forbedre både kostnader, gjennomføring og fotavtrykk i porteføljen vår.

## Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

### Vesentlighet

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er vesentlig på grunn av temaets viktighet i selskapets vedtekter og påvirkningsmulighetene selskapet har på utformingen og utviklingen av prosjektene i porteføljen.

### Risiko og muligheter

Nye Veiers hovedoppdrag fra Staten er forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet av infrastrukturprosjekter. God måloppnåelse vil kunne føre til at selskapet befester sin posisjon som en endringsagent i samferdselssektoren, med en aktiv og levende portefølje av prosjekter og oppgaver.

### Policyer

Forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet er et tydelig definert hovedformål for selskapet. Dette formålet ble definert av staten da selskapet ble opprettet, og er reflektert i selskapets overordnede styringsdokumenter.

### Tiltak

Selskapet benytter samfunnsøkonomisk analyse til flere formål gjennom eierstyringsmodellen. Samfunnsøkonomiske effekter av ulike konsepter og traseer beregnes i forbindelse med planlegging og prosjektutvikling. Selskapet rangerer prosjektene i porteføljen etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, i tråd med oppdraget fra staten. Som hovedregel bygges prosjektene i porteføljen med høy lønnsomhet ut før prosjektene med lav eller negativ lønnsomhet.

### Indikatorer

Samfunnsøkonomiske virkninger kan være både prissatte og ikke-prissatte. Prissatte virkninger er effekter som kan måles i kroner og øre, mens ikke-prissatte virkninger er effekter som det er mer krevende å verdsette i en kroneverdi.

Selskapets overordnede indikator for forbedring av prissatte virkninger er netto nytte per budsjettkrone.

Selskapet har ikke per i dag én enkelt samleindikator for ikke-prissatte virkninger. I stedet for vurderes de ulike ikke-prissatte virkningene hver for seg, og benyttes aktivt både i prosjektutviklingen og i prioriteringen av prosjekter. Metoden er i 2025 videreutviklet for å være i tråd med veiledning fra Direktoratet for forvaltning og økonomistyring om metode for samfunnsøkonomisk vurdering av ikke-prissatte virkninger.

### Mål og resultater

Selskapet har et overordnet mål om forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet for selskapets portefølje.

- Per desember 2025 har selskapet forbedret lønnsomheten til prosjektene i porteføljen med 20,5 milliarder kroner, målt ved netto nytte.
- Selskapets porteføljeplan, er vist på side 8. Her er prosjektene under planlegging rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

## Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI)

### Vesentlighet

Vesentlighetsanalysen viser at temaet forskning, utvikling og innovasjon (FoUI) er vesentlig på grunn av påvirkningsmulighetene vi har på dette temaet gjennom både anskaffelser og andre verktøy selskapet rår over. Temaet slår ut i vesentlighetsanalysen delvis på grunn av utført og pågående innovasjonsarbeid, men også fordi potensialet for påvirkning vurderes å være høyt.

### Risiko og muligheter

Det ligger betydelige muligheter for Nye Veier i aktivt og vellykket innovasjonsarbeid. Utvikling og innovasjon kan bidra til å effektivisere både Nye Veier og anleggsbransjen når det gjelder kostnader, gjennomføring og samlet miljøfotavtrykk.

### Policyer

Arbeidet med innovasjon er forankret i selskapets kjerneverdier (Fornye, Forbedre, Forsikre) og selskapets nye virksomhetsstrategi som har «Fornye gjennom handling» som en av tre strategiske prioriteringer. Innovasjonsarbeidet er også forankret i selskapets virksomhetspolicy.

### Tiltak

Selskapet stimulerer til FoUI på flere måter. Krav, vekting og insentiver i kontrakter stimulerer til innovasjon hos leverandører. Metodeutvikling og kunnskapsarbeid skaper innovasjon i hvordan beslutningsgrunnlag utarbeides.

Selskapet deltar i flere store og små forskningsprosjekter, og det gjennomføres flere pilotprosjekter på selskapets anleggsplasser.

I 2025 har selskapet arbeidet for å øke kunnskapen om effektene av selskapets innovasjon. Formålet var å kartlegge hvordan ulike deler av selskapet arbeider med innovasjon i dag, og hva potensialet for arbeid videre er. Dette kunnskapsgrunnlaget ble i 2025 brukt som et av flere grunnlag i utarbeidelse av ny virksomhetsstrategi.

### Indikatorer

Selskapet har gjennom hele året arbeidet med FoUI som del av den nye virksomhetsstrategien. Det er utarbeidet forslag til indikatorer som skal gjøre det mulig å følge implementeringen av strategien. Blant indikatorene som har vært diskutert, er en indikator for effekt av FoUI-prosjekter og -initiativer. Selskapet vil framover arbeide videre med gode indikatorer for FoUI.

### Mål og resultater

Selskapet har en rekke pågående prosjekter og initiativer knyttet til FoUI. Prosjektene varierer i omfang og modenhet. Selskapet er involvert i prosjekter som skal fremme mer effektiv og bærekraftig bygging og drift, utvikling av nye metoder, bruk av kunstig intelligens, og har partnerskap som skal bidra til å redusere utslipp, ta i bruk ny teknologi og ny kunnskap.

Det største prosjektet som pågår er Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging, som avsluttes i 2026. Hovedmålet er å utvikle ny norsk bærekraftig teknologi og kompetanse med stort eksportpotensial, som bidrar til at Nye Veier når målet om å redusere klimagassutslipp i byggefasen med 50 % innen 2030. Prosjektet dokumenterer at gjenbruk av biprodukter og avfall er mulig og gir reduserte utslipp i veibygging.



**Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging**

**Prosjekteier:** Nye Veier AS

**Ramme:** 124 millioner

**Prosjektperiode:** 2023 – 2026

**Pilot/konsept:** 10 fullført, 9 pågår.

Foto: Anne Stine Johnson, leder teknologi og fag, Nye Veier.



# Styrets årsberetning 2025

Foto: Vollsevbrua E6 Kvithamar - Åsen. Screen Story / Stein Roar Leite

# Om selskapet

Nye Veiers oppgaver er å gjennomføre planlegging, utbygging, utbedring og drift og vedlikehold av de riksveistrekninger som inngår i selskapets portefølje, og planlegge og bygge ut jernbanestrekninger etter avtale med Samferdselsdepartementet.

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 2025 har selskapet ni prosjekter under utbygging, hvorav to er utbedringsprosjekter. Dette gjenspeiler et høyt aktivitetsnivå. Styret er tilfreds med det høye aktivitetsnivået og ser det som viktig at Nye Veier utnytter det finansielle handlingsrommet og øvrige ressurser fullt ut.

Nye Veier har en rammeavtale med Samferdselsdepartementet, som sikrer finansiering til bygging og drift av veiene våre. Midlene dekker også planarbeid, prosjektutvikling og drift av selskapet. Den totale økonomiske rammen fra statsbudsjettet er i 2026 6,998 milliarder kroner. I tillegg kommer midler fra bompenger. Rammebetingelsene påvirker selskapets aktivitetsnivå både når det gjelder oppstart og gjennomføring av planarbeid, tidspunkt for byggestart og utbygging og utbedring, drift og vedlikehold.

Selskapets hovedkontor er i Kristiansand, og det er regionkontorer i Rogaland, Innlandet, Oslo/Sandvika og Trøndelag og prosjektkontorer i tilknytning til utbyggingsprosjektene.

## Nye Veiers portefølje

Nye Veiers portefølje per 31. desember 2025 består av 1 095 kilometer riksvei og 40 kilometer jernbane. Total utbyggingskostnad for porteføljen er estimert til 316 milliarder kroner (2025-kroner). Driftsporteføljen består per 31. desember 2025 av 128 km nybygd vei.



## Porteføljestatus pr. 31.12.2025

Nye Veier har åpnet 152 kilometer trafikksikker vei siden oppstarten i 2016. Oppdatert status i porteføljen er til enhver tid tilgjengelig på selskapets nettsider.

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– Kløfta

E6 Åsen–Steinkjer

**E6** Korporalsbrua - Gyllan

E6 Øyer–Otta

E6 Otta–Dombås

**E18** Tvedestrand–Bamble

E18 Arendal–Grimstad

E39 Lyngdal–Ålgård

### Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



E6 Sjoa - Otta

E6 Elstad - Frya

**E6** Ulsberg – Berkåk

**E6** Gyllan - Kvål

**E6** Moelv–Roterud

**E18** Kragerø–Bamble

E18 Ytre ringvei

**E39** Blørstad–Lyngdal øst

E39 Lyngdal vest–Kvinesdal

E39 Bue–Ålgård

E39 Bilstad–Bue

E6 Selli–Asp

### Kontrahering og forberedelse for utbygging



**E6** Kvænangsfjellet

**E6** Kvål–Melhus sentrum

**E6** Kolomoen–Moelv

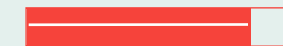
**E18** Rugtvet–Dørdal

**E18** Tvedestrand–Arendal

**E39** Kristiansand–Mandal

**E39** Lyngdal øst–Lyngdal vest

### Utbygging



**E6** Kvithammar–Åsen

**E6** Ranheim–Værnes

**E6** Berkåk–Vindåsliene

**E39** Mandal–Blørstad

**E6** Roterud–Storhove

**E6** Storhove–Øyer

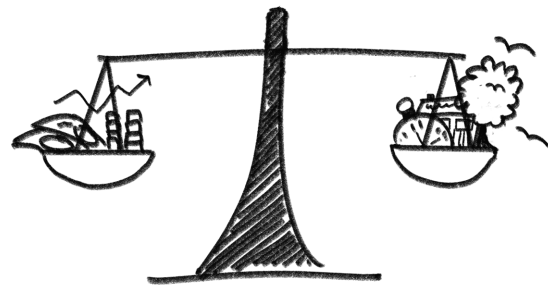
**E18** Rugtvedt–Langangen

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

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

### Drift





Mer for pengene



Fornye gjennom handling



Ruste for fremtiden

# Ny virksomhetsstrategi

Nye Veier har i løpet av de ti årene siden oppstart etablert seg som en sentral aktør innen norsk infrastrukturutbygging. Selskapet har utfordret tradisjonelle løsninger og bidratt til å effektivisere veibyggingen i Norge.

Oppdraget har gradvis utviklet seg og er i dag mer variert enn ved oppstart. Samtidig er handlingsrommet strammere, og likviditeten vil være avgjørende for utbyggingstakten de kommende årene. Kravene og forventningene til selskapet er høye. Vi skal utfordre etablerte løsninger og optimalisere valg.

Porteføljen er omfattende, og det er avgjørende å gjøre tydelige prioriteringer og levere til riktig tid, med høy kvalitet og innenfor budsjett. Dette handler om mer enn kostnadsreduksjon; økonomi, tid, klima, natur og livsløpsløsninger må balanseres mot hverandre. Endrede rammevilkår krever nye strategier, og i 2025 vedtok styret en ny virksomhetsstrategi for selskapet med tre strategiske prioriteringer:

■ **Mer for pengene** – Vi setter standarden for helhetlige vurderinger som gir mer verdi for hver krone, for samfunnet, veibrukerne og fremtiden.

■ **Fornye gjennom handling** – Vi utfordrer oss selv og samarbeidspartnere til å tenke nytt, forbedre og hente ut gevinster på en måte som driver bransjen fremover.

■ **Ruste for fremtiden** – Vi fornyer oss og sikrer kontinuerlig utvikling i organisasjonen, slik at Nye Veier alltid skal være klar for nye oppdrag fra eier.

Gjennom 2025 er det jobbet for å sikre forankring til strategien i hele organisasjonen. De strategiske prioriteringene er operasjonalisert med tiltak i alle enheter. Nye Veier skal fortsatt utfordre og levere mer for pengene i årene som kommer. Dette betyr strategien i praksis:

I *planlegging* skal vi utrede og vurdere hvilke problemer som må løses på strekningen, avdekke eventuelle målkonflikter og finne løsninger på hvordan vi kan håndtere dem. Selskapet skal utfordre etablerte sannheter, bruke erfaringer og ta i bruk kompetanse fra hele organisasjonen og bransjen. Vi skal velge

løsninger som gir mest effekt for de ressursene vi har til rådighet.

I *bygging* skal vi gjøre det med presisjon, følge planen, styre risiko tett og levere trygt og effektivt. Selskapet skal optimalisere innenfor vedtatte rammer og planer, og videreføre, standardisere og effektivisere der vi kan. Vi skal involvere og følge opp fagmiljøer og leverandørene, og levere smartere, tryggere og mer verdiskapende infrastruktur.

I *utbedring og drift* skal vi tenke livsløp i planlegging, valg og gjennomføring av tiltak. Vi oppfordrer leverandørene til å ta i bruk ny teknologi og innovative løsninger for å effektivisere driften, redusere kostnader og forlenge levetiden på det vi har bygget.

Virksomhetsstrategien vil bety at selskapet i større grad, og i tråd med "å ta vare på det vi har", vil vurdere ulike løsningsforslag på strekningene. Strategien vil også innebære at innovasjon, tverrfaglighet, risikobasert oppfølging og livsløpsperspektiv er sentrale føringer for hvordan kjerneoppgavene skal utføres.

# Milepæler, kontrakter og utbygging

## Oppstart planarbeid for ny E39 Bilstad–Bue

Planarbeidet for ny E39 mellom Bilstad og Bue er startet for områdene i Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner. Prosjektet omfatter en trasé på om lag 27 kilometer, og vil redusere reiseveien med nesten 10 kilometer. Utredninger viser at det er mulig å optimalisere denne delstrekningen og oppnå bedre hensyn til natur, dyrket mark og kulturlandskap, som gir både miljømessige og samfunnsøkonomiske fordeler.

## Oppstart E6 Ranheim–Sveberg

Alt er klart for ferdigstilling av E6 Ranheim – Sveberg etter at Nye Veier har inngått kontrakt med totalentreprenør. Denne strekningen er en viktig del av E6-utbyggingen og vil bidra til bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet i regionen. Anleggsarbeidene har startet opp og planen er å åpne vei og kryss i dagsonene for trafikk høsten 2027. I 2028 vil hele veien være klar for trafikkpåsetting. Styret har besluttet at konkurransen for den resterende delen på E6 fra Sveberg til Værnes blir lyst ut når selskapets likviditet og finansielle handlingsrom er tilstrekkelig.

## Oppstart E6 Roterud–Storhove

Kontraktsignering for E6 Roterud – Storhove er en viktig milepæl. Kontrakten omfatter bygging av 23 kilometer firefelts vei og fartsgrense 110 kilometer. Utbyggingen vil gi en mer effektiv og trygg forbindelse på E6 gjennom Innlandet, med redusert reisetid og økt trafiksikkerhet. Den nye veien skal etter planen stå ferdig i 2030.

## Oppstart Riksvei 13 Djupevik–Kviturtunnelen

I februar ble det markert oppstart av prosjektet som inkluderer utbedring og skredsikring, samt etablering av gang- og sykkelsti mot Odda. Prosjektet vil styrke sikkerheten og tilgjengeligheten for både bilister og myke trafikanter. Arbeidene er forventet ferdig høsten 2026. Prosjektet er en del av en større plan for å forbedre sikkerheten og fremkommeligheten på rv. 13.

## Veiåpning E39 Lyngdal vest–Lyngdal øst

I juni åpnet selskapet ti kilometer ny vei, inkludert kryss ved Lyngdal og på Kvinesheia. Det meste av strekningen består av tunneler og bruer, og veien er dermed i hovedsak flyttet bort fra bebyggelsen og inn i fjell. Dette gir bedre trafiksikkerhet og mindre belastning for lokalsamfunnet. Det er gjennomført to pilotprosjekter i prosjektperioden med lovende resultater. Det ene er testing av gjenbruksmaterialer for oppbygging av veikroppen og det andre er bruk av 100% sirkulær asfalt.

## Byggestart E39 Mandal–Blørstad i Lindesnes

Byggingen av E39 Mandal – Blørstad er godt i gang. Det skal bygges 8,8 kilometer firefelts vei og ca tre kilometer tilførselsvei fra Blørstadkrysset til eksisterende E39 i Tredal. Prosjektet består av to større bruer i tillegg til to tunneler og kryss. Prosjektet ventes ferdig i 2028. Prosjektet er en del av den større E39-utbyggingen, vil bidra til bedre fremkommelighet, kortere reisetid og verdiskaping.

## Prioritering E39 Blørstad – Lyngdal

Styret har besluttet at prosjektet E39 Blørstad – Bue skal klargjøres for markedet i løpet av 12–18 måneder. Strekningen blir 15–16 kilometer og bygges som firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Prosjektet omfatter syv bruer og en toløpstunnel. Blørstad blir et sentralt knutepunkt med nye kryss og tilfartsveier. Før anleggsarbeidet starter, skal det gjennomføres arkeologiske undersøkelser og kartlegging av matjord og brønner.

## Oppstart ny driftskontrakt for alle Nye Veiers strekninger i Sør- og Øst-Norge

Den nye driftskontrakten er en av de største kontraktene for drift og vedlikehold av veier i Norge. Avtalen gjelder for veistrekningene selskapet har bygget ut på E6 i Innlandet, E18 i Telemark og Agder, i tillegg til E39 i Agder. og vil bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og mer bærekraftig drift. I løpet av kontraktperioden vil veilengden Nye Veier har ansvar for øke med 70 prosent til 250 kilometer, og mengden tunneler vil øke fra 20 til 74 kilometer. Kontraktene gjelder i fem år, med mulighet for å bli forlenget med inntil tre år.

## Reguleringsplan E18 Kragerø – Bamble skal ferdigstilles

Nye E18 Kragerø – Bamble er ca 17,5 kilometer og planlegges som firefelts vei med fartsgrense 100. Planforslaget legger opp til en vesentlig grad av gjenbruk av dagens E18, som sikrer naturverdier og gir reduksjon i arealbruk og klimagassutslipp. I planforslaget legges det opp til gjenbruk av ca. 35 prosent av eksisterende veikorridor i Kragerø og 100 prosent i Bamble. Reguleringsplanen har vært på høring og offentlig ettersyn og selskapet skal nå ferdigstille planen for sluttbehandling i kommunene våren 2026.

## Kontrakt E136 Veblungsnes – Stuguflåten

Nye Veier har inngått kontrakt for arbeidet med ny E136 ved Veblungsnes og E136 Stuguflåten - Raudstøl i Møre og Romsdal. Arbeidene inkluderer utbedringer av flaskehalsar og tiltak for bedre fremkommelighet, særlig for godstransporten. Veien er en av de viktigste transportårene mellom Nord-Vestlandet og Østlandet og blir gjerne benevnt som «eksportveien». Dette er selskapets første prosjekt i Møre og Romsdal. Prosjektene er en del av helheten for E136 mellom Dombås i Innlandet og Vestnes i Møre og Romsdal.

## Mål og resultat – kostnadsbesparelser og økt nytte

For å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten utvikler Nye Veier løsninger som reduserer kostnader og samtidig øker 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 63 minutter. For selskapets oppstarts-portefølje ( med tillegg for E6 Kvævangsfjellet) tilsvarer den samfunnsøkonomiske effekten av økt nytte for trafikantene 9,0 mrd. kroner, beregnet i henhold til standardisert metodikk. Effekten for de reisende oppstår når veiene blir sikrere, reisetiden går ned og løsningene mer kostnadseffektive. Måloppnåelsen for 2025 viser at selskapet oppnår kostnadsbesparelser i ferdigstilte prosjekter på nivå med selskapets mål om å redusere kostnadene med 20 prosent. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er redusert sammenlignet med tidligere år, noe som i all hovedsak skyldes et høyere kostnadsnivå i sektoren og i selskapets kostnadsprognoser i prosjekter under planlegging og bygging.

|   | Mål   | 2025  |
|---|-------|-------|
| <b>Prognoser (inkl. mva):</b>                                       |       |       |
| Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%) <sup>1</sup>           | 20%   | 18%   |
| Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (mrd. kroner) <sup>1</sup> |       | 7,9   |
| <b>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (ekskl. mva):<sup>7</sup></b>       |       |       |
| Forbedret nytte (mrd. kroner)                                       |       | 9,0   |
| +Besparelser (mrd. kroner) <sup>2</sup>                             |       | 11,5  |
| = Forbedret netto nytte (mrd. kroner)                               |       | 20,5  |
| <b>Andre måleparametre:</b>   |       |       |
| Åpnet vei (km)  |       | 152   |
| Vei under bygging (km) <sup>3</sup>                                 |       | 126   |
| CO2-reduksjon i bygging <sup>4</sup>                                | > 30% | 34%   |
| Arealbeslag: jordbruk + natur <sup>5</sup>                          | < 50  | 59    |
| Sikker utbygging H2-verdi <sup>6</sup>                              | < 10  | 8,7   |
| Oppetid på veiene   | 99,5% | 99,2% |
| Administrasjonskostnader av totale inntekter                        | 2,5%  | 3,0%  |

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 Kvævangsfjellet.

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 2025-kroner.
3. Veiene som bygges nå er: E6 Ranheim–Værnes **23 km**, Kvithammar–Åsen **19 km**, E6 Berkåk–Vindåsliene **15 km**, E18 Rugtvet–Langangen **17 km**, E39 Mandal - Blørstad **12 km** og E6 Roterud - Storhove **23 km**, E6 Storhove–Øyer **10 km**, E39 Mandal - Blørstad **12 km**, RV13 Djupevik - Kviturtunnelen **2 km** og Veblungsnes og Stuguflåten - Raudstøl **5 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 personsikringer per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
7. Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomheter 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. Transportsektoren har opplevd en krevende kostnadsutvikling de siste årene. Nye Veier har igangsatt et arbeid på prosjektporteføljen for å få ned kostnadene og øke nytten. Tallene for 2025 på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er derfor de samme som i 2024.

# Mer bærekraftig verdiskaping

I 2024 gjennomførte selskapet en dobbel vesentlighetsanalyse for bærekraft for å undersøke hvordan selskapets virksomhet på ulike måter påvirker omgivelsene. I 2025 har selskapet strukturert årsrapporten etter funnene i denne analysen.

Analysen har vært en del av grunnlaget for selskapets strategiarbeid. I 2025 er det arbeidet med ytterligere å forbedre hvordan bærekraftsinformasjon samles inn fra selskapets prosjekter, og hvordan denne informasjonen effektivt kan samles, analyseres og brukes i rapportering og beslutningsprosesser.

Nye Veiers ambisjon er at det ikke skal forekomme noen miljøskader i våre prosjekter. Selskapet arbeider 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 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.

Nye Veier har som mål å redusere utslippene av klimagasser fra selskapets virksomhet med 50 % fra bygging og 75 % fra drift. Selskapet bruker klimagassberegninger i alle faser av prosjektutviklingen, og måloppnåelse beregnes ved sentrale milepæler. I 2025 har selskapet startet arbeidet med å utrede oppdaterte klimamål for selskapet. Noen utvalgte tema det er jobbet særskilt med i 2025:

- Utrede nye overordnede klimamål for selskapet
- Gjennomføre et større digitaliseringsløft for innrapportering, analyse og bruk av klima- og miljødata fra prosjektene
- Videreutvikle klima- og miljøkrav og -vektingskriterier til bruk i selskapets anskaffelser
- Omstrukturert selskapets bærekraftsrapportering
- Forskning og innovasjon "Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging"

## Utfordre og forenkle gjennom digitalisering

I 2025 har Nye Veier videreutviklet *Samhandlingsportalen*, som et sentralt verktøy for digital samhandling og rapportering fra

selskapets leverandører. *Samhandlingsportalen* er en standardisert mal for innrapportering av nøkkeldata, status og avvik, som sikrer bedre oversikt, sporbarhet og kvalitet. Portalen forenkler informasjonsflyten mellom Nye Veier og leverandørene og legger til rette for effektiv oppfølging av kontraktskrav innen seriositet, HMS, miljø og fremdrift. Brukervennlighet, datakvalitet og integrasjon med øvrige styringssystemer har vært prioritert, og som gir mer konsistent rapportering og et bedre beslutningsgrunnlag. *Samhandlingsportalen* er et viktig steg mot økt digitalisering og en mer effektiv prosjektstyring, og støtter selskapets ambisjon om å være en nytenkende og datadrevet byggherre.

## Framtidig bærekraftsrapportering

I 2025 besluttet EU gjennom det såkalte Omnibus-vedtaket å utsette ikrafttredelsen av rapporteringsplikten etter EUs direktiv for bærekraftsrapportering (CSRD) for rapporteringsåret 2025 med to år. Med utgangspunkt i de nye foreslåtte terskelverdiene vurderes det at selskapet ikke vil omfattes av regelverket ved ikrafttredelsen. For utfyllende omtale av selskapets arbeid innen klima, miljø og bærekraft vises det til kapittel om bærekraft i selskapets årsrapport.

# Utbedring, drift og vedlikehold

Nye Veier har ansvar for drift og vedlikehold av veiene selskapet har åpnet. Omfanget av denne oppgaven øker stadig. For å møte den økte oppdragsmengden har selskapet tilpasset organiseringen og etablerte i 2025 en egen portefølje med ansvar for drift og utbedring.

Porteføljen for utbedring og drift inngår i selskapets kjernevirksomhet sammen med planporteføljen og utbyggingsporteføljen. I tillegg til drift og vedlikehold omfatter porteføljen mindre utbedringsprosjekter som selskapet har fått, eller er i ferd med å få, tilført gjennom Nasjonal Transportplan blant annet knyttet til riksvei 13 og E136.

## Målestokkonkurranse

Nye Veier har i 2025 ledet et omfattende prosjekt på oppdrag fra Samferdselsdepartementet om utviklingen av målestokkonkurranse for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger. Målestokkonkurranse innebærer en systematisk sammenligning av prestasjoner og ressursbruk mellom aktører i sektoren, med formål å identifisere beste praksis, fremme læring på tvers og øke effektiviteten. Prosjektet ble initiert blant annet på bakgrunn av Riksrevisjonens rapport fra

2023, som dokumenterte en betydelig økning i driftskostnader uten tilsvarende forbedringer i fremkommelighet, sikkerhet eller miljø. Målestokkonkurranse, som tidligere har vist seg effektivt på byggherrenivå gjennom etableringen av Nye Veier, er et velegnet verktøy for å styrke effektiviteten innen drift og vedlikehold. Ved å innføre målestokkonkurranse innen drift og vedlikehold ønsker man å sikre mer verdi for hver krone brukt, styrke sektorens evne til kontinuerlig forbedring og bidra til oppnåelse av målene i Nasjonal transportplan.

## Tverrsektorielt samarbeid

Nye Veier koordinerte arbeidet med målestokkonkurransen med fylkeskommunene og Statens vegvesen. Dette samarbeidet har vært viktig, og alle parter har forpliktet seg til å videreføre arbeidet. Innføringen av målestokkonkurranse skal gi mer for pengene ved å bidra til økt effektivitet, bedre innsikt og ressursutnyttelse gjennom operative indikatorer som måler resultatoppnåelse på NTP-målene, og utviklingsindikatorer som sikrer at sektoren utvikler seg i riktig retning. I forprosjektet, mai 2025, ble det etablert seks delmål for drift og vedlikehold. Forprosjektet anbefalte utviklingsindikatorer og gjennomførte en innledende analyse av mulige operative indikatorer. I neste fase er det lagt vekt på

å klargjøre endelige indikatorer for rapportering fra 2026. Arbeidet inkluderer anbefaling og utforming av en prototype for rapporteringsløsning. I 2026 skal det videreutvikles metodikk for endelig modell for målestokkonkurranse.

## Modernisering av veisektoren

Målestokkonkurranse for drift og vedlikehold innebærer en betydelig satsing på modernisering av veisektoren. Gjennom målestokkonkurransen vil aktørene lære av hverandre, dele beste praksis og sikre at hver krone brukt på drift og vedlikehold gir maksimal verdi for samfunnet og brukerne av veiene. Etter styrets vurdering er det en tillitserklæring at Nye Veier har fått dette koordineringsoppdraget. Det innebærer et tydelig ansvar og en mulighet til å sette en ny standard for hvordan samferdselssektoren kan få mer for pengene til drift og vedlikehold.

# Helse, miljø og sikkerhet

Arbeidsmiljøutvalget i Nye Veier har i sine møter behandlet risiko og risikoreduserende tiltak, med mål om å sikre et trygt og forsvarlig arbeidsmiljø for ansatte i selskapet. Det gjennomføres årlige medarbeiderundersøkelser, og resultatene følges opp med tiltak med sikte på å bevare og forsterke positive funn og forbedre negative funn. Fraværet i 2025 var på 2,4 prosent.

Selskapet gjennomfører flere typer tiltak for å bygge og beholde et godt, trygt og forsvarlig 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. Selskapets ledelse besøker de ulike lokasjonene, informerer på digitale fellesmøter og selskapets intranett.

## Personsikkerhet og forbedring

Byggherrens oppfølging av arbeidet med personsikkerhet omtales som SHA (Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø). I 2025 ble det i prosjektene rapportert en frekvens på 0,9 arbeidsrelaterede personskader med fravær per million arbeidede timer (H1), og en frekvens på 8,7 arbeidsrelaterede

personskader med og uten fravær per million arbeidede timer (H2). Prosjektene har for 2025 en H5-frekvens på 3 410. 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 2025, er flere tiltak iverksatt. Nye Veier er særlig opptatt av å prioritere en tett oppfølging av at entreprenørene følger kravene i kontraktene og lovverk. Det omfatter bedre prosesser for systematisk risiko og barrierestyling samt forbedring av læringsprosesser etter alvorlige hendelser.

## Målføret arbeid

For å oppnå forbedring av resultatene på personsikkerhet, kreves målføret forebyggende arbeid og et sterkt engasjement og oppfølging fra ledere. I 2025 har Nye Veier gjennomført 11 ledelsesinspeksjoner i prosjektene. Disse inspeksjonene inkluderer samtaler og observasjoner i linja sammen med ledelsen hos totalentreprenøren og en påfølgende evaluering av sikkerhetstilstand og ryddighet. Det er en forutsetning at byggherren og totalentreprenøren sammen når ut til medarbeidere i det utførende leddet i kontraktkjeden.

Selskapet har en egen enhet for seriøsitet og forebygging av akrim. I de større kontraktene bidrar seriøstetsrådgivere med samhandling med kontraktspart og støtte til prosjektledelsen i deres oppfølging av kontraktspartene for å bidra til å få leveranse i tråd med krav. Dette bidrar at Nye Veiers risiko holdes innenfor akseptabelt nivå. Arbeidet i avdelingen for seriøsitet er å ansvarliggjøre Nye Veiers kontraktsparter. De må følge opp i egen leverandørkjede og selv avdekke og forebygge useriøse virksomheter på anleggsområdene.

Selskapets compliance-funksjon arbeider systematisk med å overvåke risikoen for korrupsjon og misligheter i selskapets organisasjon, samt at risikoreduserende tiltak settes inn.

# Anstendig arbeid og etterlevelse

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.

## Høye krav til leverandørkjeden

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

I 2025 har Nye Veier jobbet videre med oppfølging av etterlevelse av forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innen vegtransport (FATS). Overordnet hensikt er å sikre

sjåførene, bedre trafiksikkerheten og utjevne konkurransevilkårene.

Allerede i de første utbyggingsprosjektene stilte Nye Veier krav til minimum 50 prosent faglærte og 7 prosent lærlinger i gjennomføringen av utbyggingsprosjektene. I 2025 ble det rapportert 44 prosent faglærte og 7,9 prosent lærlinger. I 2025 har Nye Veier gått dypere i oppfølgingen av kravene for å bidra til å sikre etterlevelsen av faglærte- og lærlingekrav.

## Nordisk samarbeid

Selskapet jobber risikobasert og samarbeider med andre offentlige byggherrer, tiltak 23 i Regjeringens handlingsplan mot arbeidslivskriminalitet for 2025, og samarbeider med tilsvarende nordiske aktører, Trafikverket og Veidirektoratet. Dette skal videreføres med Nordisk samarbeidsmøte i 2026. Vi ser effekten av samarbeidsavtalen med Skatteetaten, som gir tilgang til informasjon om restanser som igjen kan bidra til å sikre Norge skatteinntekter og valg av seriøse aktører i leverandørkjeden.

## Anti-korrupsjon i leverandørkjeden

Selskapet arbeider for å redusere risiko for korrupsjon og arbeidslivskriminalitet i selskapet og i leverandørkjeden. Sommeren 2025 gjennomførte selskapet derfor en kartlegging om arbeidet med anti-korrupsjon hos noen av de største kontraktspartene våre.

## Skjerpende krav

Nye Veier har hatt krav om en viss andel timer utført av lærlinger i store totalentreprisekontrakter, basert på arbeidede timer innen bygg- og anleggsteknikk. På grunn av en forskriftsendring fra 1. august 2025 skjerpes og utvides lærlingekravet til å gjelde flere utdanningsprogram og yrker. Dette vil kreve endringer i rapporteringen og oppfølgingen av kontrakter med Nye Veiers leverandører. Målet er å bidra til flere lære plasser og synliggjøre dette i rapporter, Samtidig innføres det tydeligere plikt til kontroll og sanksjoner ved manglende oppfyllelse både underveis og ved avslutning av kontrakten. Nye Veier vil fortsatt følge opp eksisterende krav i pågående kontrakter, og vurderer tydeliggjøring av rapporteringen også for faglærte på virksomhetsnivå.

## Varslingskanalen

Varsling er en viktig del av Nye Veiers arbeid med integritet og ansvarlig virksomhetsstyring. Den etablerte varslingskanalen sikrer trygg og konfidensiell håndtering av bekymringer og kritikkverdige forhold. I 2025 mottok selskapet ni varsler, som omfattet både interne forhold og forhold i leverandørkjeden. Alle varsler er registrert og behandlet i tråd med selskapets rutiner gjennom Varslingsrådet. Undersøkelser er gjennomført i hvert enkelt tilfelle, og nødvendige tiltak er iverksatt der det har vært grunnlag for det.

## Åpenhetsloven

Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger er tilgjengelig på våre nettsider.

[Offentlige dokumenter | Nye Veier AS](#)

## Organisasjon

Nye Veier har et kombinert AMU/BU (Arbeidsmiljøutvalg/Bedriftsutvalg). I AMU inngår tre representanter fra arbeidstakere, inklusive hovedverneombud og like mange fra ledelsen, totalt seks deltakere. Administrerende direktør er medlem av AMU. Det er i 2025 avholdt fire ordinære AMU/BU møter. I BU deltar en representant fra hver av fagforeningene.

Det er også gjennomført ekstraordinære møter både med AMU og BU. AMU følger opp internkontroll for HMS med risikovurdering og handlingsplan for HMS arbeidet. Medarbeiderundersøkelse er et viktig punkt på handlingsplanen. Denne er fulgt opp med tiltak gjennom året.

## Likestilling og mangfold

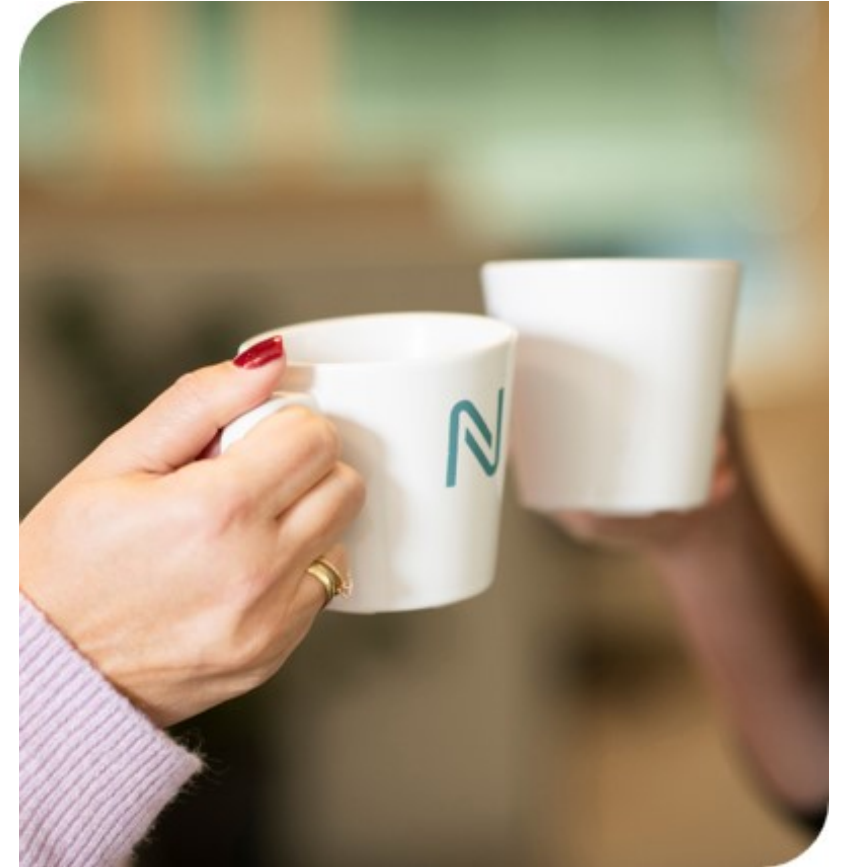
Se redegjørelse tilgjengelig på selskapets nettsider.

[Offentlige dokumenter | Nye Veier AS](#)

## Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer

Se retningslinjer og rapport tilgjengelig på selskapets nettsider.

[Offentlige dokumenter | Nye Veier AS](#)



# 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 ).

Selskapets eierstyring og selskapsledelse er basert på norsk lov og regjeringens til enhver tid gjeldende eierskapspolitikk. I 2025 har selskapet 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

Revisjonsutvalget (RU) forbereder saker og støtter styret i arbeidet med finansiell rapportering, bærekraftsrapportering, revisjon, risikostyring, internkontroll og etterlevelse av selskapets policyer og etiske krav. RU har i 2025 gjennomført sju møter. Risikostyring og internkontroll er sentrale elementer i virksomhetsstyringen. Selskapet følger beste praksis i henhold til ISO 31000:2018, COSO ERM, ISO 9001:2015, IIA-veilederen og COSOs rammeverk for internkontroll. Risiko vurderes løpende innen strategiske,

finansielle og operasjonelle områder, og tiltak for risikoreduksjon legges frem for styret. Det gjennomføres årlig modenhetsvurdering av internkontrollsystemet, med oppfølgingstiltak rapportert til RU og styret.

## Operasjonell risiko

Som byggherre blir Nye Veier eksponert for ulike typer risiko knyttet til HMS, seriøsitet, klimarisiko, kostnadsøkninger og prisvekst. Nye Veier tar kun risiko som selskapet er best egnet til å håndtere. Tilbyders risikoforståelse er et sentralt element i tilbudsevalueringen, og risikofaktorer med tilhørende tiltak for håndtering inngår i konkurransegrunnlaget. Prosjektenes kompleksitet og varighet krever systematisk risikohåndtering i alle faser. I 2025 er det arbeidet særskilt med forbedring av rutiner for risikostyring i utbyggingsporteføljen. Tydeliggjøring av roller og ansvar i selskapets operative risikostyring har vært særlig viktig. Dette gjør selskapet i stand til å identifisere og håndtere risiko på en god måte. Implementering av endringer og opplæring i organisasjonen er sentrale aktiviteter fremover.

## Finansiell risiko

Selskapet finansieres gjennom statlige overføringer og bompenger etter Stortingets vedtak. Langsiktig og forutsigbar finansiering er avgjørende for måloppnåelse. Selskapet har en solid finansiell stilling og er 100% eid av Samferdselsdepartementet. Ved utgangen av 2025 vurderes likviditeten i selskapet som tilfredsstillende. Gitt selskapets høye aktivitetsnivå og prosjektenes kompleksitet vurderer styret at det finansielle handlingsrommet er fullt utnyttet i perioden frem til 2028. Dette innebærer at selskapet må ha en planlagt og forutsigbar håndtering av likviditeten. Styret understreker derfor betydningen av tett oppfølging og god likviditetsplanlegging for å sikre nødvendig finansiell robusthet gjennom denne perioden. Videre vil arbeidet med usikkerhetsstyring i prosjektene fortsatt være et sentralt fokusområde for styret. Nye Veier har etablert retningslinjer for lav risiko ved forvaltning av finansielle midler og skal ikke spekulere i renter, aksjer eller valuta.

## Strategisk risiko

Selskapet har tydelige prosesser for å identifisere og følge opp strategiske risikoer som kan påvirke måloppnåelse og gjennomføring av porteføljen. De største strategiske risikoene inkluderer risiko for prognoseøkninger og tidsforskyvninger i porteføljeplanen, midlertidige likviditetsbegrensninger, alvorlige hendelser, herunder risiko for personskade eller dødsulykker, i prosjektene våre. Videre inngår risiko for alvorlige klima- og miljøhendelser, samt risiko for angrep på selskapets operative teknologisystemer (OT-systemer). Disse risikoene vurderes jevnlig og rapporteres kvartalsvis til styret og eier.

I 2025 er det igangsatt arbeid med videreutvikling av styringen av strategisk risiko, inkludert vurderinger knyttet til selskapets samlede virksomhetsrisiko og hvordan denne best understøtter gjennomføring av strategien. Arbeidet omfatter blant annet videreutvikling av eskaleringsmekanismer, vurdering av tiltak og jevnlig analyse i ledergruppen.

# Resultat og lønnsomhet

Årsresultatet i 2025 var negativt med 312 millioner, og i 2024 negativt med 859 millioner. Årsresultatet i 2025 påvirkes positivt av flere lønnsomme utbyggingsprosjekter, samt god lønnsomhet i selskapets drift- og vedlikeholdsprosjekter. I 2025 har to utbyggingsprosjekter gitt en negativ resultateffekt som følge av økte tapsavsetninger i løpet av året.

Av selskapets totalt ni utbyggingsprosjekter under bygging ved årsslutt 2025, så forventes syv prosjekter å gi et positivt resultatbidrag over prosjektenes levetid.

Driftsinntektene var i 2025 på 8 961 millioner kroner, og i 2024 på 8 452 millioner kroner. Driftskostnadene i 2025 var 9 453 millioner kroner, og i 2024 på 9 481 millioner kroner.

## Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var på 7 506 millioner kroner per 31. desember 2025, mot 7 683 millioner per 31. desember 2024. Av totalkapitalen utgjør egenkapitalandelen 20 prosent, tilsvarende 1 525 millioner. I 2024 utgjorde egenkapitalandelen 24 prosent, tilsvarende 1 836 millioner kroner. Det har ikke oppstått hendelser etter balansedagen som har påvirket de regnskapsførte verdiene per 31. desember 2025.

## Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm i 2025 var negativt med 2 288 millioner kroner, og i 2024 var den positiv med 1 928 millioner kroner. Nye Veiers kontantstrømoppstilling består i hovedsak av kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter. I 2025 påvirkes kontantstrømmen negativt av forhold som årets resultat og en økt mellomværende med eier.

Kontantstrømmen fra finansieringsaktiviteter i form av renteinntekter var i 2025 positiv med 180 millioner kroner, mot 170 millioner kroner i 2024.

Bankinnskudd per 31. desember 2025 er 2 294 millioner kroner, redusert fra 4 583 per 31. desember 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.

**-312** millioner kroner  
Årsresultat

**8 961** millioner kroner  
Driftsinntekter

**9 453** millioner kroner  
Driftskostnader

**7 506** millioner kroner  
Totalkapital

**1 525** millioner kroner  
Egenkapital

# Styrets arbeid

I lys av selskapets strategier og utfordringer har styret hatt særlig oppmerksomhet på utvalgte saksområder, og lagt vekt på å styrke selskapets posisjon som en nytenkende og effektiv organisasjon:

- Forsterket risiko- og usikkerhetsstyring, med særlig fokus på metodikk, praktisk anvendelse og etterlevelse, inkludert tett oppfølging av likviditet og selskapets finansielle handlingsrom.
- Revidering og videreutvikling av selskapets strategi, med vekt på tydeligere prioriteringer, styrket måloppfølging og sikring av langsiktig bærekraft og handlingsrom.
- Optimalisering av porteføljen, der kontinuerlig vurdering av prosjekter skal sikre best mulig samfunnsøkonomisk nytte, kostnadseffektivitet og prioritering av prosjekter med høy verdiskaping for samfunnet.
- Digitalisering av drift og vedlikehold, inkludert innføring av fulldigitale løsninger som skal gi økt effektivitet, bedre ressursutnyttelse og høyere kvalitet i leveransene.
- Styrket seriøsitet i leverandørkjeden, gjennom systematisk oppfølging av byggherreansvar, kvalitet og etterlevelse,

samt tett samarbeid med totalentreprenører for å sikre etisk forsvarlig og bærekraftig praksis.

- Forbedring av personsikkerheten, hvor tiltak for å trygge anleggsplasser, redusere risiko for ulykker og styrke sikkerhetskulturen har stått sentralt gjennom hele året.
- Styrking av sikkerhet og beredskap, i tråd med strategisk prioritering om økt robusthet. Arbeidet har omfattet videreutvikling av beredskapskapabilitet og øvelser på ulike scenarier i drift og prosjekter.
- Videreutvikling av bærekraftsrapporteringen, med vekt på mer effektiv datainnsamling, forbedret systemstøtte og mer presis styring og rapportering innen klima og miljø.
- Kompetanse- og organisasjonsutvikling, hvor styret sammen med administrasjonen har hatt fokus på at selskapet har riktig kompetanse og kapasitet til å være en nytenkende og effektiv organisasjon også fremover.

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. Styret har en kvinneandel på 43 prosent.

Nye Veier har tegnet styreansvarsforsikring som dekker erstatningspliktige krav mot styremedlemmer og ansatte i ledende stillinger i deres virke for Nye Veier. Dekningen omfatter tidligere, nåværende og fremtidige styremedlemmer samt ansatte i ledende stillinger i selskapet. Forsikringen dekker også juridisk bistand i behandlingen av krav.

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 2025 avholdt elleve styremøter.

Etter ti år i rollen har administrerende direktør valgt å søke nye utfordringer. Hun varslet sin avgang i november 2025 og fratrer våren 2026. Styret setter pris på og anerkjenner hennes lange og betydningsfulle innsats for selskapet, og er nå i gang med prosessen for å rekruttere ny administrerende direktør som skal videreføre og utvikle selskapets strategiske retning.

# Fremtidig utvikling

Selskapet har en langsiktig finansieringsramme gjennom avtalen med Samferdselsdepartementet. Avtalen gjelder inneværende år og ytterligere fire år, og rulleres årlig. I tillegg er selskapets aktiviteter delvis finansiert med bompenger. Dette gir fleksibilitet i rekvirering av midler innenfor gjeldende bompengeproposisjoner. Forutsigbare rammebetingelser og langsiktig finansiering gjør det mulig å bruke tilstrekkelig tid på planlegging i tidlig fase, med mål om å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i investeringene.

Aktivitetsnivået i 2025 er historisk høyt, med ni prosjekter under utbygging og forberedelse. Styret forventer at dette høye aktivitetsnivået vedvarer i 2026. Parallelt pågår et kontinuerlig planarbeid slik at selskapet har prosjekter klare for oppstart. Arbeidet med utbedring, drift og vedlikehold vil øke i omfang fra 2026 og gradvis utgjøre en større del av selskapets finansielle handlingsrom.

Selskapet har høy utnyttelse av sitt finansielle handlingsrom. Etter styrets vurdering har selskapet en robust porteføljeplan, tilstrekkelig kapasitet og en kompetent organisasjon. Dette gir et solid grunnlag for ytterligere aktivitetsøkning dersom dette reflekteres i den årlige finansieringen.



# Styrets erklæring

Styret bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at årsregnskapet for 2025 gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat. Årets negativt resultat på 312 millioner kroner reduserer i sin helhet annen egenkapital.

Kristiansand, 03.03.2026

*Styret har benyttet elektronisk signatur*

Harald V Nikolaisen,  
*Styrets leder*

Eli Marie Glske  
*Styrets nestleder*

Christine Flataker Johannessen

Cathrine Murstad

Trond Bokn

Dag Morten Dalen

Ole Alexander Turvoll

# Styret i Nye Veier

## Styrets leder Harald V. Nikolaisen



Harald V. Nikolaisen er CEO i Dovre group. Han er utdannet siv. ing. fra NTNU og har mastergrad fra BI og styreutdanning fra INSEAD. Han har omfattende prosjekt- og toppledelseserfaring fra Statsbygg, Jernbaneverket, Norsk Hydro ASA, Dovre International AS og Statoil. Han er også styremedlem i Baneservice AS og Windport AS.

Nikolaisen er leder av styrets kompensasjonsutvalg.

## 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.

## Styrets nestleder Eli Giske



Eli Giske er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (nå BI). Hun engasjerer seg i dag primært i styrearbeid og er styreleder i Sykehuset Innlandet HF, nestleder i Oslobygg KF, styremedlem i Bane NOR SF, Iteam AS, Cautus Holdco AS og Cloud Connection AS. Hun er også leder av valgkomiteen i Itera ASA og medlem av valgkomiteen i Sparebanken Norge. Giske har tidligere styreerfaring fra en rekke selskaper og har vært CFO i flere virksomheter, både børsnoterte og statlig eide.

Giske er leder av revisjonsutvalget i Nye Veier.

## 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 styremedlem i SAGA Tenix. Videre har hun tidligere blant annet hatt styreverv for Coop, Spordrift og Norled AS.

Flataker Johannessen er medlem i styrets revisjonsutvalg.

Foto: Liv-Unni Tveitane

## 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 Equinor 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.

Bokn medlem i styrets kompensasjonsutvalg.

## Ole Alexander Turvoll



Ole Alexander Turvoll er ansattvalgt styremedlem. Han er teknisk ansvarlig for E6 Roterud Storhove 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.

## 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 Meklingscenter og Bedriftsjuristene i Juristforbundet.

Murstad er medlem i styrets kompensasjonsutvalg.

Foto: Liv-Unni Tveitane

Årsregnskap

2025



# Resultatregnskap 01.01–31.12

| (Tall i millioner kroner)          | Note   | 2025         | 2024          |
|------------------------------------|--------|--------------|---------------|
| Driftsinntekter                    | 2,3    | 8 961        | 8 452         |
| <b>Sum inntekter</b>               |        | <b>8 961</b> | <b>8 452</b>  |
| Prosjektkostnader                  | 3      | 8 966        | 9 038         |
| Lønnskostnader                     | 4,5    | 299          | 277           |
| Avskrivning på varige driftsmidler | 6      | 2            | 2             |
| Andre driftskostnader              | 4,8,13 | 186          | 164           |
| <b>Sum kostnader</b>               |        | <b>9 453</b> | <b>9 481</b>  |
| <b>Driftsresultat</b>              |        | <b>-492</b>  | <b>-1 029</b> |
| Renteinntekt                       |        | 180          | 170           |
| Skattekostnad                      | 1      | 0            | 0             |
| <b>Årsresultat</b>                 |        | <b>-312</b>  | <b>-859</b>   |
| Anvendelse av årsresultatet        |        | 0            | 0             |
| Overført annen egenkapital         | 9      | -312         | -859          |
| <b>Sum anvendelse</b>              |        | <b>-312</b>  | <b>-859</b>   |

# Balanse

| (Tall i millioner kroner)         | Note | 2025         | 2024         |
|-----------------------------------|------|--------------|--------------|
| <b>EIENDELER</b>                  |      |              |              |
| <b>Anleggsmidler</b>              |      |              |              |
| <b>Varige driftsmidler</b>        |      |              |              |
| Maskiner og inventar              | 6    | 1            | 3            |
| <b>Sum Anleggsmidler</b>          |      | <b>1</b>     | <b>3</b>     |
| <b>Omløpsmidler</b>               |      |              |              |
| <b>Fordringer</b>                 |      |              |              |
| Forskuddsbetaling enterpriser     | 11   | 108          | 0            |
| Anleggskontrakter under utførelse | 3    | 173          | 104          |
| Kundefordringer                   |      | 6            | 30           |
| Mellomværende med eier            | 7    | 4 893        | 2 876        |
| Andre fordringer                  |      | 31           | 87           |
| <b>Sum fordringer</b>             |      | <b>5 210</b> | <b>3 097</b> |
| Bankinnskudd                      | 10   | 2 294        | 4 583        |
| <b>Sum omløpsmidler</b>           |      | <b>7 505</b> | <b>7 680</b> |
| <b>Sum eiendeler</b>              |      | <b>7 506</b> | <b>7 683</b> |

| (Tall i millioner kroner)              | Note | 2025         | 2024         |
|--|------|--------------|--------------|
| <b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>            |      |              |              |
| <b>EGENKAPITAL</b>                     |      |              |              |
| <b>Innskutt egenkapital</b>            |      |              |              |
| Aksjekapital                           | 9    | 7            | 7            |
| Overkurs                               | 9    | 1 650        | 1 650        |
| <b>Sum innskutt egenkapital</b>        |      | <b>1 657</b> | <b>1 657</b> |
| <b>Opptjent egenkapital</b>            |      |              |              |
| Annen egenkapital                      | 9    | -133         | 179          |
| <b>Sum opptjent egenkapital</b>        |      | <b>-133</b>  | <b>179</b>   |
| <b>Sum egenkapital</b>                 |      | <b>1 525</b> | <b>1 836</b> |
| <b>GJELD</b>                           |      |              |              |
| <b>Avsetning for forpliktelser</b>     |      |              |              |
| Avsetning tap i anleggskontrakter      | 3    | 4 685        | 4 715        |
| Andre avsetninger for forpliktelser    | 12   | 382          | 105          |
| <b>Sum avsetning for forpliktelser</b> |      | <b>5 067</b> | <b>4 820</b> |
| <b>Kortsiktig gjeld</b>                |      |              |              |
| Leverandørgjeld                        |      | 251          | 391          |
| Skyldige offentlige avgifter           |      | 81           | 283          |
| Annen kortsiktig gjeld                 | 8    | 582          | 352          |
| Gjeld til eier                         |      | 0            | 0            |
| <b>Sum kortsiktig gjeld</b>            |      | <b>915</b>   | <b>1 027</b> |
| <b>Sum gjeld</b>                       |      | <b>5 982</b> | <b>5 846</b> |
| <b>Sum egenkapital og gjeld</b>        |      | <b>7 506</b> | <b>7 683</b> |

Kristiansand, 03.03.2026

*Det er benyttet elektronisk signatur*

Harald V Nikolaisen,  
*Styrets leder*

Eli Marie Glske  
*Styrets nestleder*

Christine Flataker Johannessen

Cathrine Murstad

Trond Bokn

Dag Morten Dalen

Ole Alexander Turvoll

Anette Aanesland  
*Administrerende direktør*

# Kontantstrømoppstilling 01.01–31.12

| (Tall i millioner kroner)                               | 2025          | 2024         |
|---|---------------|--------------|
| <b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>    |               |              |
| Driftsresultat  | -492          | -1 029       |
| Ordinære avskrivninger                                  | 2             | 2            |
| Endring i kundefordringer                               | 24            | 15           |
| Endring i leverandørgjeld                               | -140          | -408         |
| Endringer i andre kortsiktige fordringer                | 53            | 14           |
| Endring i skyldige offentlige avgifter                  | -202          | 375          |
| Endring i andre tidsavgrensingsposter                   | -1 963        | 1 307        |
| Endring i avsetninger forpliktelser                     | 247           | 1 484        |
| Endring i annen kortsiktig gjeld                        | 3             | -3           |
| <b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b> | <b>-2 468</b> | <b>1 757</b> |
| <b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>      |               |              |
| Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler            | -1            | 0            |
| <b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>   | <b>-1</b>     | <b>0</b>     |
| <b>Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>        |               |              |
| Innbetaling av renteinntekter                           | 180           | 170          |
| <b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>  | <b>180</b>    | <b>170</b>   |
| <b>Netto endring i bankinnskudd</b>                     | <b>-2 288</b> | <b>1 928</b> |
| Bankinnskudd 01.01                                      | 4 583         | 2 655        |
| <b>Bankinnskudd 31.12</b>                               | <b>2 294</b>  | <b>4 583</b> |

# 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 2025. 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. Leibeløpene 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 vegutbyggingsavtalene indeksjusteres med SSB indeksen for «Veganlegg i alt». Estimatenes justeres hvert kvartal basert på siste tilgjengelig tall fra SSB. Tallene pr. 31.12.2025 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 skatteloven §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 eiendeler 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 fremdrift og den totale kostnaden som allokteres 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 Samferdselsdepartementet for arbeid som skal utføres, i henhold til rammeavtalen. Renter på dette forskuddet klassifiseres 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 avrundinger 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 2025 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)                       | 2025         | 2024         |
|---|--------------|--------------|
| Inntekter fra planleggingsaktiviteter           | 399          | 276          |
| Inntekter fra utbyggingsaktiviteter             | 8 225        | 7 831        |
| Inntekter fra drift- og vedlikeholdsaktiviteter | 337          | 346          |
| Andre inntekter                                 | 0            | 0            |
| <b>Sum driftsinntekter</b>                      | <b>8 961</b> | <b>8 452</b> |

Selskapet har kun omsetning i Norge.

## Note 3 Anleggskontrakter per 31.12

| (Tall i millioner kroner)                                   | 2025   | 2024   |
|---|--------|--------|
| Inntektsført i pågående prosjekter                          | 8 225  | 7 831  |
| Direkte kostnader og netto tapsføring i pågående prosjekter | -8 824 | -8 941 |
| Netto resultatført i pågående prosjekter                    | -599   | -1 110 |
| Balanseført tapsavsetninger i pågående prosjekter           | 4 685  | 4 715  |

### 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. Vederlaget justeres i tråd med indeksen "Veganlegg i alt". Kostnadsøkninger utover indeksen anses som selskapets risiko. Utover dette så bærer selskapet risiko for økning i prosjektkostnader forårsaket av forsinkelser, kvalitetsmangler eller andre forhold.

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 2025 flere prosjekter basert på utbyggingsavtaler som regnskapsførers i tråd med NRS 2 – anleggskontrakter. For prosjekter hvor vederlaget overstiger sluttprognosen så inntektsføres prosjektene uten margin inntil fremdriften er tilstrekkelig til at kostnads- og inntektsestimater kan vurderes som tilstrekkelig pålitelige.

For regnskapsåret 2025 har selskapet totalt ni utbyggingsprosjekter, hvorav fire har gitt en positiv resultatmessig effekt, tre prosjekter er inntektsført uten margin og to utbyggingsprosjekter har gitt en negativ resultatmessig effekt.

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

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

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

| <i>(Tall i millioner kroner)</i> | 2025       | 2024       |
|----------------------------------|------------|------------|
| Lønninger                        | 225        | 209        |
| Arbeidsgiveravgift               | 37         | 37         |
| Pensjonskostnader                | 26         | 25         |
| Andre ytelser                    | 11         | 6          |
| <b>Sum</b>                       | <b>299</b> | <b>277</b> |
| Gjennomsnittlig antall årsverk   | 187        | 183        |

### (Tall i tusen kroner)

| Godtgjørelse til administrerende direktør |   | Grunnlønn | Andre ytelser | Pensjon     | Sum   |
|---|---|-----------|---------------|-------------|-------|
| Anette Aanesland                          | Adm.dir                                   | 2 902     | 166           | 196         | 3 264 |
| Godtgjørelse til styremedlemmer           |   |           | Styre honorar | Underutvalg | Sum   |
| Harald Vasgaard Nikolaisen                | Styreleder, Leder KU                      |           | 549           | 42          | 591   |
| Eli Giske                                 | Nestleder i styret, Leder av RU           |           | 334           | 85          | 419   |
| Dag Morten Dalen                          | Styremedlem, medlem av RU                 |           | 273           | 49          | 322   |
| Cathrine Murstad                          | Styremedlem, medlem av KU                 |           | 273           | 26          | 299   |
| Ole Alexander Turvoll                     | Styremedlem, (fra 01.09.24)               |           | 273           |             | 273   |
| Christine Flataker Johannessen            | Styremedlem, (fra 08.05.24), medlem av RU |           | 273           | 49          | 322   |
| Trond Bokn                                | Styremedlem, (fra 07.06.24), medlem av KU |           | 273           | 21          | 294   |

RU = Revisjonsutvalg, KU = Kompensasjonsutvalg

Selskapet følger som statlig eid selskap kravene i Allmennaksjelovens § 6-16 a) og b) om retningslinjer og rapportering av godtgjørelse til ledende personer. Det er ikke etablert bonusordninger, insentivordninger, opsjonsordninger eller andre former for aksjebasert avlønning for daglig leder eller øvrige ledende ansatte. Godtgjørelsen består av fast lønn og ordinære naturalytelser i henhold til inngåtte ansettelsesavtaler.

Administrerende direktør har ingen avtaler om etterlønn, sluttvederlag eller andre særskilte ytelser ved opphør eller vesentlig endring av ansettelsesforholdet utover det som følger av ordinær oppsigelsestid i ansettelsesavtalen. Selskapet har dermed ingen vesentlige økonomiske forpliktelser knyttet til opphør eller endring av ansettelsesforholdet for administrerende direktør.

Styremedlemmer mottar godtgjørelse fastsatt av generalforsamlingen. Det foreligger ingen avtaler om kompensasjon, ettergodtgjørelse eller andre ytelser ved fratreden eller endring av styreverv. Selskapet har derfor ingen forpliktelser av vesentlig art knyttet til opphør eller endring av styremedlemmers verv.

Se også «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:

| <i>(Tall i tusen kroner)</i>              | 2025         | 2024         |
|---|--------------|--------------|
| Honorar for lovpålagte revisjonstjenester | 1 762        | 1 576        |
| Honorar for andre tjenester               | 136          | 71           |
| <b>Sum</b>                                | <b>1 898</b> | <b>1 647</b> |

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret.

## Note 5 Pensjoner

### Innskuddbasert ordning

Selskapet er underlagt lov om obligatorisk tjenstepensjon, 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 31.12.2025 totalt 192 medlemmer.

### Avtalefestet pensjon

Selskapet er også tilsluttet AFP-ordningen (avtalefestet pensjon). Ordningen er ytelsesbasert og omfatter 192 personer ved utgangen av 2025. 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)       | 2025      | 2024      |
|---------------------------------|-----------|-----------|
| <b>Totale pensjonskostnader</b> |           |           |
| Sum innbetalt innskuddsordning  | 24        | 22        |
| Sum innbetalt AFP-ordning       | 2         | 3         |
| <b>Sum pensjonskostnader</b>    | <b>26</b> | <b>25</b> |

## Note 6 Varige driftsmidler

| (Tall i millioner kroner)                    | IT-Utstyr | Driftsløsøre,<br>maskiner og inventar | Totalt    |
|--|-----------|---------------------------------------|-----------|
| Anskaffelseskost 01.01.2025                  | 5         | 6                                     | 10        |
| <b>Anskaffelseskost 31.12.2025</b>           | <b>5</b>  | <b>6</b>                              | <b>10</b> |
| Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01.2025 | 3         | 4                                     | 7         |
| Årets avskrivninger                          | 1         | 1                                     | 2         |
| Avgang ved salg                              | 0         | 0                                     | 0         |
| <b>Akkumulerte avskrivninger 31.12.2025</b>  | <b>4</b>  | <b>5</b>                              | <b>9</b>  |
| <b>Bokført verdi 31.12.2025</b>              | 1         | 1                                     | 1         |
| 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 beløpsmessige størrelser vurdert samlet for den enkelte nærstående er lave.

### Transaksjoner med nærstående

| (Tall i millioner kroner)        | 2025         |           | 2024         |           |
|----------------------------------|--------------|-----------|--------------|-----------|
|                                  | Inntekter    | Kostnader | Inntekter    | Kostnader |
| Samferdselsdepartementet         | 8 961        | 0         | 8 445        | 0         |
| Statens vegvesen                 | 0            | 14        | 1            | 19        |
| Bane Nor                         | 0            | 0         | 0            | 10        |
| Kommuner og fylkeskommuner       | 0            | 34        | 7            | 11        |
| Andre statlige foretak og etater | 0            | 5         | 0            | 5         |
| <b>Sum</b>                       | <b>8 961</b> | <b>53</b> | <b>8 452</b> | <b>45</b> |

### Mellomværende med eier

| Mellomværende med eier                                       | 2025         | 2024         |
|--|--------------|--------------|
| Kortsiktig fordr. på eier for utført arbeid                  | 5 041        | 3 217        |
| Forskudd til planaktiviteter ifm. overtakelse Ringeriksbanen | -148         | -341         |
| <b>Sum mellomværende med eier</b>                            | <b>4 893</b> | <b>2 876</b> |

## Note 8 Annen kortsiktig gjeld

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

| (Tall i millioner kroner)  | 2025       | 2024       |
|--|------------|------------|
| Feriepenger  | 41         | 40         |
| Avsetning garantikostnad for overføring til drift og vedlikehold * | 17         | 16         |
| Annen påløpt kostnad   | 524        | 297        |
| <b>Sum</b>   | <b>582</b> | <b>352</b> |

\*Avsetningen gjelder estimert forpliktelse knyttet til kostnader som kan henføres til utbyggingen av veistrekningen, men som først påløper etter at prosjektet er ferdigstilt og Nye Veier har overtatt drift- og vedlikeholdsansvaret. 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 01.01.2025        | 7            | 1 650        | 179                  | 1 836        |
| Årets endring i egenkapital      |              |              |                      |              |
| Årets resultat                   | 0            | 0            | -312                 | -312         |
| <b>Egenkapital pr 31.12.2025</b> | <b>7</b>     | <b>1 650</b> | <b>-133</b>          | <b>1 525</b> |

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)       | 2025  | 2024  |
|---------------------------------|-------|-------|
| Bankinnskudd                    | 2 294 | 4 583 |
| Herav bundne skattetrekksmidler | 11    | 11    |

All tilgjengelig likviditet er plassert på rentebærende bankkonto hos selskapets hovedbankforbindelse. Ved utgangen av året stod 98 millioner kroner på konto med 30 dagers binding i 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)     | 2025       | 2024     |
|-------------------------------|------------|----------|
| Inngående balanse 01.01       | 0          | 67       |
| Årets endring                 | 108        | -67      |
| <b>Utgående balanse 31.12</b> | <b>108</b> | <b>0</b> |

## Note 12 Andre avsetninger for forpliktelser, 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) | 2025       | 2024       |
|---------------------------|------------|------------|
| IB pr 01.01               | 105        | 22         |
| Årets endring             | 277        | 83         |
| <b>UB 31.12</b>           | <b>382</b> | <b>105</b> |

## Note 13 Leieforhold

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

| (Tall i millioner)                             |                        | Kostnad 2025 | Gjenstående varighet leieavtaler |
|--|------------------------|--------------|----------------------------------|
| <b>Leieavtaler lokaler</b>                     |                        |              |                                  |
| Kristiansand                                   | Kjøita 6               | 6            | 5 år                             |
| Rugtvet  | Herreveien 57          | 1            | 1,5 år                           |
| Hamar  | Vangsveien 73          | 1            | 5,5 år                           |
| Lillehammer                                    | Kirkegaten 74          | 1            | 1 år                             |
| Trondheim                                      | Sluppenveien 17 a/b    | 2            | 5,5 år                           |
| Stavanger                                      | Kanalsletta 2          | 1            | 2 år                             |
| Sandvika                                       | Malmskriverveien 18-20 | 4            | 1 år                             |
| <b>Sum leie lokaler</b>                        |                        | <b>16</b>    |                                  |
| <b>Andre leieavtaler</b>                       |                        |              |                                  |
| Leie maskiner, inventar og kontormaskin        |                        | 0            |                                  |
| Leie datasystemer                              |                        | 26           |                                  |
| Leie transportmidler                           |                        | 5            |                                  |
| <b>Sum leie ikke balanseførte driftsmidler</b> |                        | <b>31</b>    |                                  |

## Note 14 Finansielle risikofaktorer

### Markedsrisiko

Selskapets direkte eksponering mot inflasjon er begrenset, ettersom inngåtte avtaler med både kunden og totalentreprenører er indeksregulert i tråd med byggekostnadsindeks for veganlegg i alt, som måler prisutviklingen på relevante innsatsfaktorer i anleggsvirksomhet.

Selskapet er likevel utsatt for indirekte inflasjonsrisiko. Dersom prisveksten i byggekostnadsindeks for veganlegg i alt, overstiger prisjusteringen i de statlige overføringene selskapet mottar, kan dette redusere selskapets økonomiske handlingsrom og påvirke gjennomføring av prosjekter og planlagte investeringer.

### 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, i tillegg til 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 2025 har selskapet rekvirert 2,5 mrd. i bompenger, og totalt er det rekvirert 26,5 mrd. Estimert gjenstående bompengemidler i inngåtte vegutbyggingsavtaler er 25,4 mrd.

Per 31.12.2025 har selskapet inngåtte ikke ferdigstilte vegutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet til forventet utbyggingskostnad på 108 mrd.

### Garantier

Selskapet stiller ikke garanti til sine leverandører av entreprisertjenester.

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

## Note 15 Hendelser etter balansedag

Ingen hendelser har påvirket de regnskapsførte verdiene per 31. desember 2025.

# Revisjonsberetning



Statsautoriserte revisorer  
Ernst & Young AS

Markens gate 13, 4611 Kristiansand  
Postboks 194, 4662 Kristiansand

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA  
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no  
Medlemmer av Den norske Revisorforening

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 2025, 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 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapskikk 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 i 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 regnskapskikk 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

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Shape the future  
with confidence

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. Betyggende 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 regnskapsestimaten 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 2026  
ERNST & YOUNG AS

*Revisjonsberetningen er signert elektronisk*

Espen Fyllingen  
statsautorisert revisor

Uavhengig revisors beretning - Nye Veier AS 2025

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Penneco Dokumentmaker NL:ACE-WNUUB-GUFZ3-RY3T9-3FDT0-959P

Penneco Dokumentmaker NL:ACE-WNUUB-GUFZ3-RY3T9-3FDT0-959P

# Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

## Policy og styrende dokumenter gjeldende for ansatte

Nye Veier har etablert styrende dokumenter som regulerer etikk, habilitet, anskaffelser og varsling. Disse gjelder for styret, ansatte og innleide medarbeidere.

Selskapet har en åpen varslingskanal som gir ansatte og andre mulighet til å varsle om kritikkverdige forhold.

## Eierstyring og selskapsledelse

Prinsippene for eierstyring og selskapsledelse skal legge et godt grunnlag for bærekraftig verdiskaping 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 godkjenning 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.

## 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, som er tilgjengelig på [nyeveier.no](http://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 kostnadseffektiv 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.

## Selskapskapital og utbytte

Nye Veiers aksjekapital er på 7 mill., fordelt på 100 aksjer som hver er pålydende 70 000 kroner. Selskapets egenkapitalandel pr. 31. desember 2025 var på 20 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/Samferd-selsdepartementet 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. Styret anser derfor 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 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.

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. Styret anser derfor 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. Et ansattevalgt styremedlem ble skiftet ut ved valg i 2025.

## 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 2025 avholdt elleve 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 tilfredsstille 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 2025 avholdt sju 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 i utvalget skal være uavhengige av selskapets ledelse. Det ble i 2025 avholdt fire ordinære og ett ekstraordinært møte 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](http://nyeveier.no)

## Selskapsovertakelse

Den norske stat ved Samferdselsdepartementet er eiere 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.

HOVEDKONTOR  
Kjøtta 6  
4630 Kristiansand

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

Med blikket på veien

 NyeVeier