

Innhold

- 05** Adm. direktør har ordet
- 06** Styrets årsberetning 2018
- 16** Om Nye Veier
- 18** Status for strekningene
- 26** Samfunnsansvar
- 36** Årsregnskap
- 40** Noter

Adm. direktør har ordet



Nye Veier skal bygge trafikksikre hovedveier som knytter landet sammen, og utvide bo- og arbeidsregionene. Oppgaven vi har er omfattende, den strekker seg over mange år og medfører både naturinngrep og klimagassutslipp.

Vi har med andre ord et stort ansvar. Høsten 2018 fikk vi en ny rapport fra FNs klimapanel, IPCC. Deres beskjed er at vi slettes ikke har god tid, at vi må iverksette kraftfulle tiltak som gjør oss klimanøytrale raskt.

I likhet med andre aktører har vi krav på oss til å redusere klimagassutslipp. Den nye rapporten fra IPCC sier at vi globalt må halvere utslippene innen 2030. Dette må innebære en forsterket klimapolitikk også i anleggsnæringen.

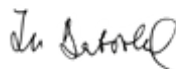
I Nye Veier har vi allerede gjort noen grep: Vi har forstått vårt eget klimaregnskap. Det dreier seg om å identifisere faktorene som er de største og viktigste bidragsyterne til høye CO₂-utslipp. Vi har utarbeidet en baseline for utslipp forbundet med å bygge veiene våre. Det gir oss et startpunkt for arbeidet med å sette målene og finne de rette tiltakene for utslippskutt. Nye Veier samarbeider med industri og leverandørmarked for å optimalisere løsninger, materialforbruk og utvikle nye materialer i veibygging. Et av våre avgjørende grep er å utvikle tydelige og ambisiøse prestasjonsmål i kontraktene vi inngår med entreprenørene.

I konkurransene, legges baseline for det enkelte prosjektet til grunn i konkurransegrunnlaget når vi stiller krav til utslippsreduksjon. Nye Veier har utpekt kutt i klimagassutslipp som en av fem punkter anbyderne vurderes på. Det er ikke lenger bare hvem som kan bygge mest kostnadseffektivt og raskest som teller, kutt i utslipp og nytenkning er vel så avgjørende. Et godt eksempel er utbyggingen av ny E6 mellom

Arnkvern og Moelv i Hedmark. Der leverer Veidekke kutt i utslipp av klimagasser fra veibyggingen på 41% fra utgangspunktet vårt, som er 2016-tall. Pelletsfyrte asfaltverk og gjenbruk av konstruksjoner er noen av virkemidlene.

Også når det gjelder biologisk mangfold benytter vi konkurransene til å finne de beste løsningene. Da vi avgjorde valg av entreprenør for bygging av E6-strekningen lenger sør, på Kolomoen-Arnkvern, var miljøløsningene blant annet for Åkersvika naturreservat viktig. Det ble til slutt miljøløsninger som strakk seg utover de myndighetspålagte som avgjorde konkurransen.

Andre steder i landet er det eksempelvis hubroer, planter eller insekter som må hensyntas. Våre tilbydere sitter med gode løsninger, vi må stille krav for å øke utviklingen og innovasjonen innenfor teknologi og materialer. Dette virker. Utbygging av vei må skje på naturens premisser.



Ingrid Dahl Hovland
Adm. direktør

Styrets årsberetning

VIRKSOMHETEN

Nye Veiers formål er å forestå planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av deler av det norske riksveinettet. Selskapet er 100 % eid av Den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Nye Veier ble stiftet i 2015, og var i operativ drift fra 1. januar 2016. Nye Veier har hovedkontor i Kristiansand og en utbyggingsportefølje per 31.12.2018 på 530 km firefelts motorvei med en estimert utbyggingskostnad på 157 milliarder kroner (2018-kroner).

Nye Veiers portefølje deles inn i følgende fire utbyggingsområder:

E18 Sør-Østlandet fra Langangen til Grimstad.

E39 Sør-Vestlandet fra Kristiansand til Ålgård.

E6 Innlandet fra Kolomoen til Ensby.

E6 Trøndelag fra Ulsberg til Melhus og fra Ranheim til Åsen.

MÅLOPPNÅELSE

Nye Veiers overordnede mål er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprojekter selskapet har fått ansvar for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene, og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere kostnader, økt nytte og sikker utbygging av trafiksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Beregninger ved utgangen av 2018 underbygger en forventning om å realisere 28 milliarder i kostnadsreduksjoner og over 30 milliarder i økt nytte for trafikanten. Kortere veitraseer, økt fartsgrense og

økt trafiksikkerhet er hovedelementene som utgjør nytteøkningen for trafikanten. Det forventes at gjennomsnittlig planleggingstid reduseres med fem år, og selskapet er fullt i gang med planlegging og utbygging i samtlige områder. 49 % av den totale porteføljen er enten under anskaffelse eller i produksjon.

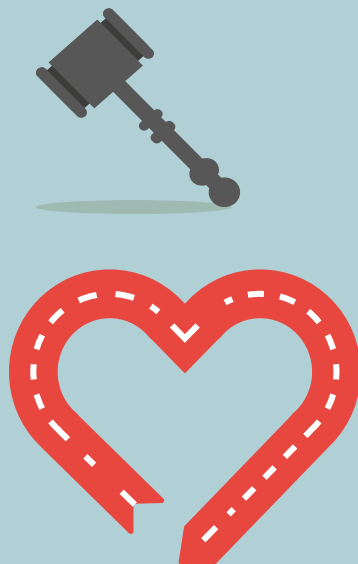
Indikator for prestasjon av sikker utbygging måles i antall skader med og uten fravær per en million arbeidstimer (H2-verdi). H2-verdien ble i 2018 10,42.

METODIKK FOR PORTEFØLJEPRIORITERING

Nye Veier har utviklet en metodikk for porteføljeprioritering hvor strekningenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet, netto ringvirkninger, trafikk- og samfunnsikkerhet, samt hensyn til helhetlig utbygging vurderes. Alle strekningene i porteføljen gjennomgår prioritering, med unntak av allerede påbegynte strekninger.

Faktorene som vurderes er:

- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet:** Det førende kriteriet for prioriteringen av strekninger er samfunnsøkonomisk lønnsomhet, målt i netto nytte per budsjettkrone. På sikt ønsker Nye Veier å utvikle metodikken for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ved blant annet å kvantifisere netto ringvirkninger.
- **Netto ringvirkninger:** Inntil netto ringvirkninger inkluderes i beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vil det vurderes kvalitativt, som et særskilt element.
- **Trafikk- og samfunnsikkerhet:** Nye Veier har en nullvisjon, og ønsker derfor å vektlegge



« Nye Veier skal gi samfunnet mest mulig nytte ut av tildelte økonomiske rammer »

trafiksikkerhet på strekninger med høy ulykkebelastning. I tillegg vil Nye Veier prioritere strekninger som er kritiske for å opprettholde god samfunnssikkerhet.

- **Hensyn til helhetlig utbygging:** Gitt Nye Veiers mandat om mer helhetlig utbygging, vil spesielle hensyn som må tas for å kunne bygge helhetlig vektlegges.

I prosjektgjennomføringen vektlegger selskapet utbygging av lengre strekninger, tidlige planavklaringer, standardisering, livsløpsvurdering knyttet til design og standarder, samt tidlig involvering av entreprenør for å utnytte kompetansen i markedet. Dette fordrer en kompetent byggherreorganisasjon med gjennomføringsevne og med god evne til samhandling internt og eksternt.

Utbygging av strekningen Tvedestrand – Arendal har god fremdrift og forventes ferdigstilt i begynnelsen av juli, tre og en halv måned før planen. Øvrige prosjekter er i henhold til planer for ferdigstilling. I 2018 inngikk selskapet tre nye kontrakter på strekningene E39 Kristiansand vest – Mandal øst, Mandal øst – Mandal by og ny E6 Ranheim – Værnes.

SAMFUNNSANSVAR OG HMS

Nye Veier har et tydelig ansvar for bærekraftig verdiskaping. Nye Veier har utarbeidet en metodikk for rapportering av samfunnsansvar etter GRI-standarden. Ved hjelp av denne er det valgt ut tema og indikatorer som det vil rapporteres på i årene fremover. Temaene er knyttet opp mot FNs globale bærekraftsmål og

illustrerer hvordan Nye Veier bidrar til målene. Nye Veier bidrar særlig til bærekraftsmålene om innovasjon og infrastruktur, anstendig arbeid og økonomisk vekst og stoppe klimaendringer.

INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR

Nye Veier skal gi samfunnet mest mulig nytte ut av tildelte økonomiske rammer. Ved å øke nytte og redusere kostnader for samfunnet oppnår Nye veier økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette er et førende kriterie for prioritering av veistrekningene i Nye Veier.

Nye Veier bidrar til å nå nasjonale mål for trafiksikkerhet satt i nasjonal transportplan og nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021.

Trafiksikkerhet er viktig for Nye Veier og inngår som en integrert del i planlegging og bygging av Nye Veiers portefølje. Selskapets overordnede mål og viktigheten av trafiksikkerhet er videreført inn i våre totalentreprisekontrakter.

I strategien til Nye Veier ligger det en tydelig satsing på innovasjon og FoU. Det er definert fire satsingsområder:

1. Gjennomføringsmodeller
2. Standardisering/Prefabrikkering
3. Klima og Miljø
4. Digitalisering



« Nye Veier stiller høye miljøkrav til entreprenører og har et mål om ingen miljøskader »

Utgifter knyttet til FoUI går til forskningsprosjekter og medlemskap i klynger og nettverk som understøtter satsingsområdene. Nye Veier deltar i forskningsprosjekter sammen med bl.a. Universitetet i Agder, NTNU og Sintef.

ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST

Nye Veier og selskapets leverandørkjede skal følge den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) grunnleggende konvensjoner om organisasjonsfrihet og retten til tariffavtaler, forbud mot tvangsarbeid, barnarbeid og diskriminering på arbeidsplassen. Likedan skal Nye Veier og selskapets leverandørkjede opptre i henhold til FNs menneskerettighetskonvensjoner.

Kravene til sikkerhet og seriøsitet hos selskapets leverandørkjede er høye. Nye Veier stiller krav om at det skal foreligge oppdaterte planer og systemer for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Nye Veier er opptatt av å samarbeide med sine leverandører for å oppfylle nullvisjon for skader og ulykker både i prosjektenes gjennomføringsfase, og når det settes trafikk på de nye veiene. Det stilles også krav til dokumenterte og implementerte prosesser for helse, miljø, sikkerhet og kvalitet (HMSK) basert på anerkjente standarder.

Nye Veier påser at entreprenørene følger opp kravene og rapporterer skader og hendelser. I 2018 ble det rapportert 1,34 arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H1) og 10,42 arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H2). Tallene inkluderer totalentreprenør med underleverandører. I 2018 ble selskapet rammet av en tragisk ulykke, og en ansatt hos en underleverandør omkom. Læring etter ulykken har resultert i tiltak hos underentreprenør, totalentreprenør og Nye Veier.

Selskapet stiller krav til minimum 50 prosent faglærte og 7 prosent lærlinger i gjennomføringen av oppdragene. I 2018 ble det rapportert 41 % faglærte og 6,5 % lærlinger.

Nye Veier arbeider for å sikre at korrupsjon og arbeidslivskriminalitet ikke forekommer i selskapet

eller under utførelse av kontraktsarbeid. Selskapet har nulltoleranse for alle former for korrupsjon og arbeidslivskriminalitet. Viktige virkemidler for å motvirke korrupsjon er våre verdier, etiske retningslinjer, krav i regelverk og kontrollprosesser for anskaffelser. Det ble ikke avdekket noen tilfeller av korrupsjon i 2018. Det har i 2018 vært avholdt revisjoner og kontroller med tema lønns- og arbeidsvilkår og andre seriøsitetkrav, og kontrollene har avdekket avvik. Det er satt inn tiltak for å lukke avvikene og erfaringene vil bli brukt videre i 2019 for etablering av nye tiltak for å forebygge liknende avvik i fremtiden.

Selskapet har etablert varslingskanal og prosedyre for intern og ekstern varsling. Selskapet jobber for en åpen ytringskultur hvor ansatte, leverandørkjeden og samfunnet rundt oss skal oppleve trygghet i å si ifra om kritikkverdige forhold. Selskapet har behandlet en varslings sak i 2018.

STOPPE KLIMAENDRINGENE

Nye Veier stiller høye miljøkrav til entreprenører og har et mål om ingen miljøskader. Entreprenører skal ha planer og systemer for å ivareta ytre miljø. Krav fra miljømyndighetene følges også opp med måling og forbedringstiltak. Ingen alvorlig miljøulykke ble rapportert i 2018.

For å sikre høy kvalitet på arbeidet med ytre miljø har Nye Veier besluttet at hvert kommende prosjekt skal miljøsertifiseres i tråd med CEEQUAL eller lignende. NTP setter ambisiøse mål for klimagassutslippsreduksjon. Nye Veier har satt som mål å redusere klimagassutslipp fra driftsfasen med 40 % innen 2030, og redusere utslippet fra drift med 50 %. Det er utarbeidet grunnlagsrapporter for beregning av CO₂-utslipp for alle prosjekter i selskapets portefølje. Disse benyttes for å kunne utfordre og måle entreprenørene på reell CO₂-reduksjon i både bygge- og driftsfasen. Nye Veier har i pågående utbyggingsprosjekter konkrete eksempler på tiltak som gir slike utslippsreduksjoner. Nye Veier samarbeider med universiteter, miljøorganisasjoner og aktørene i anleggsbransjen for å nå disse målene.

Nye Veier tar hensyn til miljøverdier på en helhetlig måte i alle faser av prosjektene. I 2018 har Nye Veier naturressurser, naturmangfold, landskap, friluftsliv og kulturarv høyt på dagsordenen.

ORGANISASJON

Ved utgangen av 2018 var det 151 fast ansatte i selskapet. Kvinneandelen i selskapet var 32%. I ledergruppen var kvinneandelen 25 %. Det er et definert mål for selskapet å ha mangfold i bemanningen. Vi har derfor også et mål om å øke kvinneandelen i selskapet. Ansatte skal ha like muligheter uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller kulturell bakgrunn. Selskapet praktiserer medarbeidersamtaler som utgangspunkt for utvikling av den enkelte ansatte. Det er utviklet en kompetansemodell som bygger opp under strategien til selskapet slik at man kan utvikle ansatte i samme retning. Selskapet er medlem av arbeidsgiverforeningen Spekter og har tariffavtale med SAN. Lønnspolitikken skal stimulere medarbeidere til god arbeidsinnsats, engasjement, utvikling og til gode arbeidsforhold, slik at selskapets samlede resultat forbedres. Selskapet har lokale forhandlinger om ramme for lønnsoppgjøret, lønnsamtaler og individuell lønnsfastsettelse i en styrt prosess. Selskapet er kjent med lovverket rundt universell utforming og har innarbeidet dette i interne retningslinjer og ved anskaffelser. Selskapet er en IA-bedrift.

Selskapet har et kombinert Arbeidsmiljø- og Bedriftsutvalg (AMU/BU). Det er avholdt 10 møter i løpet av 2018. AMU har blitt løpende orientert om oppbyggingen av selskapet, vedr. rekruttering, oppbygging av styringssystem og administrative bestemmelser. Sommeren 2018 ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse. Undersøkelsen viste gode resultater. Resultatene er fulgt opp med tiltak i avdelingene. Sykefraværet i 2018 var 2,3 %, noe ned fra året før.

KULTUR

Selskapets tre kjerneverdier er *Fornyelse*, *Forbedring* og *Forsikring*. Disse verdiene skal kjennetegne Nye

Veier, og sammen med visjon og forretningsidé, ligge til grunn for overordnede mål, strategier og prioriteringer. Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal prege bedriftskulturen, og bidra til å bygge tilliten til selskapet både internt og eksternt. Nye Veier påvirker samfunnsutviklingen og ønsker å bidra til verdiskapning og god utnyttelse av samfunnets ressurser.

Det arbeides med å bygge en kultur hvor den enkelte tar ansvar, ser helhet og nytte for trafikanten og utvikler effektiv kommunikasjon og samarbeid i selskapet. Vi tar i bruk våre verdier allerede i rekrutteringsarbeidet og inn i oppstartsamlinger i selskapet.

Det er også etablert nettverk på tvers av organisasjonen for å sikre læring og deling av kompetanse.

DISKRIMINERING

Nye Veier arbeider for å fremme lovens formål innenfor vår virksomhet. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering.

LEDERLØNNSERKLÆRING

Selskapet har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16 a og statens retningslinjer for lederlønn. Lederlønnserklæringen fremkommer av note 5 i årsregnskapet. Styret skal sikre at eiers forventninger til lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte blir ivaretatt.

Styret opprettet juni 2016 et kompensasjonsutvalg. Kompensasjonsutvalget har som primærformål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål og skal sikre at styret etterlever eiers forventninger til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte.



EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

Styret i Nye Veier legger vekt på å etablere og videreutvikle rutiner og praksis for god eierstyring og selskapsledelse. For å sikre en god dialog og et godt samspill mellom eier, styret og ledelsen, følges «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse». Nye Veiers eierstyring og selskapsledelse baseres på norsk lov og regjeringens til enhver tid gjeldende eierskapspolitikk.

RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

Styret opprettet i juni 2016 et revisjonsutvalg. Revisjonsutvalget skal virke som et saksforberedende organ for styret og støtte styret i utøvelsen av sitt ansvar for finansiell rapportering, revisjon, risikostyring, intern kontroll og etterlevelse av retningslinjer for etikk og samfunnsansvar. Revisjonsutvalget er ansvarlig overfor styret i utførelsen av sitt arbeid. Revisjonsutvalget har hatt seks møter i 2018.

Risikostyring og internkontroll er sentrale elementer i Nye Veiers virksomhetsstyring. Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder, og vurderer tiltak og anbefalinger som legges frem for styret. Nye Veier følger systematisk opp elementene som avdekkes i risikovurderingene. Selskapet har utviklet risikostyringsprosesser som er godt tilpasset virksomheten. Selskapet arbeider særlig med følgende områder:



Fornyer
Forbedrer
Forsikrer

1. Operasjonell risiko

Gjennom anbudsprosesser og utbyggingsaktiviteter vil Nye Veier bli eksponert for flere typer risiko. Selskapet ønsker ikke å påta seg eksponering mot risiko som selskapet ikke kan påvirke, men den type risiko som selskapet er best egnet til å håndtere. Selskapet er oppmerksom på den risiko selskapet er eksponert for, og har i anbudsfasen lagt til grunn strenge seriøsitetskrav og krav til selskapets egen håndtering av anbuds- og kontraktsarbeid. Standardiserte og handlingsorienterte prosesser for risikostyring skal gi en enhetlig håndtering av risiko i organisasjonen.

Selskapets virksomhet består av store prosjekter. Prosjektene kompleksitet, størrelse, varighet og risiko vil variere og det er derfor avgjørende at risiko blir håndtert på en systematisk måte i alle deler av virksomheten og i alle faser av prosjektene.

2. Finansiell risiko

Selskapet har etablert retningslinjer for finansforvaltning for å sikre lav risiko knyttet til forvaltning av selskapets midler. Selskapet skal ikke spekulere i renter, aksjer og valuta.

Selskapet har kun én kunde, Den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Finansieringen skjer gjennom vederlag fra Den norske stat og gjennom bompengefinansiering. Kredittrisikoen i selskapet er svært begrenset.

Likviditeten til selskapet anses tilfredsstillende. Selskapet mottar et årlig vederlag fra Samferdselsdepartementet, samt opptrekk av bompengefinansiering i henhold til bompengeaftalene.

3. Strategisk risiko

Selskapet har utviklet risikostyringsprosesser som systematisk avdekker og følger opp strategisk risiko i forhold til selskapets overordnede målsettinger og vedtatte strategi. Strategisk risiko og aksjoner følges opp løpende av administrasjonen og rapporteres hvert kvartal til styre og eier.

Forutsigbarhet og langsiktigfinansiering er avgjørende for å realisere selskapets mål.

4. Internkontroll

Revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale avtaleparter. Selskapets internrevisor fremmer i samarbeid med administrasjonen et forslag til revisjonsprogram som er basert på risikovurderingene i selskapet. Forslaget til revisjonsprogram behandles av styret, og resultatet av de vedtatte revisjonene rapporteres til styret.

Nye Veier gjennomførte i 2018 revisjoner knyttet til områdene innkjøp, IT sikkerhet, sluttdokumentasjon, ytre miljø og etterlevelse og oppfølging av kontraktskrav.

STYRETS ARBEID OG SAMMENSETNING

Styret består av fem eiervalgte medlemmer og to medlemmer valgt av og blant de ansatte. De eiervalgte medlemmene velges av generalforsamlingen og er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse.



DRIFTSINNTEKTENE

6 653 ' KR



DRIFTSKOSTNADENE

5 499 ' KR



ÅRSRESULTATET

1 180 ' KR

Styret i Nye Veier har fire kvinnelige styremedlemmer, som representerer en kvinneandel på 57 prosent. Av aksjonærvalgte styremedlemmer er andelen kvinner 60 prosent.

Styret skal til enhver tid ha oppdatert kunnskap og kompetanse om alle vesentlige forhold rundt Nye Veiers virksomhet og strategiske utfordringer. I 2018 har styret vært spesielt opptatt av å;

- videreutvikle selskapet til en kompetent og nytenkende organisasjon hvor måloppnåelse hele tiden står i sentrum, det vil si å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei-prosjekter selskapet har fått ansvar for.
- utvikle en organisasjon som fremstår som profesjonell, transparent og åpen i kontakt med samarbeidspartnere og samfunnet for øvrig.
- utvikle virksomhetsstyringen inklusive seriøsitet og samfunnsansvar. Det har vært viet stor oppmerksomhet på internkontroll i 2018.
- få inngått tilfredsstillende veiutbyggingsavtaler med staten.
- få igangsatt og gjennomført anbudsarbeidet knyttet til utbyggingsprosjektene basert på vedtatte gjennomføringsmodeller og kontraktstrategier.
- sikre god ivaretagelse av HMSK og samfunnsansvar, risikohåndtering, fremdrift og økonomisk styring med selskapets utbyggingsprosjekter.
- utvikle å få gjennomslag for selskapets standardisering av veikroppen «Normalveien»

Det ble i løpet av 2018 holdt elleve styremøter.

LØNNSOMHET

Driftsinntekter og resultat

Driftsinntektene i 2018 ble 6 653 millioner kroner. Driftskostnadene var 5 499 millioner kroner. Årsresultatet ble 1 180 millioner kroner.

Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var på 4 705 millioner kroner per 31. desember 2018, Av totalkapitalen utgjør egenkapitalen 65% (3 078 millioner kroner).

Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm var negativ med 713 millioner kroner. Kontantstrømmen fra operasjonelle aktiviteter var negativ med 706 millioner kroner, hvor forskjellen mot driftsresultat i hovedsak kommer fra endringer i arbeidskapitalen. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter var negativ med 7 millioner kroner.

Forskning og utvikling

Nye Veier ønsker å være en innovativ kraft som bidrar til fornyelse av arbeidsmåter og tankesett. Selskapet skal tenke langsiktig og ha et systematisk FoUI-arbeid. I strategien til Nye Veier ligger det derfor en tydelig satsing på innovasjon og FoU. Det er definert fire satsingsområder: 1. Gjennomføringsmodeller, 2. Standardisering/Prefabrikkering, 3. Klima og Miljø, 4. Digitalisering. Utgifter knyttet til FoUI går til forskningsprosjekter og medlemskap i klynger/nettverk som understøtter de fire satsingsområdene.

Forutsetninger for fortsatt drift

Etter styrets oppfatning gir fremlagt resultatregnskap og balanse, med tilhørende noter, en rettvisende oversikt over selskapets økonomiske utvikling og finansielle stilling. I samsvar med regnskapsloven § 3-3, 3. ledd nr. 1 bekreftes det at forutsetningen om fortsatt drift er til stede, med bakgrunn i langsiktige avtaler med Samferdselsdepartementet som kunde.

Resultatdisponering

Styret foreslår at årets overskudd på 1 180 millioner kroner overføres til annen egenkapital. Egenkapitalen på 65 % ved årets utløp anses som god.

FREMTIDIG UTVIKLING

Selskapet planlegger en vekst i antall ansatte til ca. 160 ansatte ved utgangen av 2019 og med aktivitet i alle fire utbyggingsområder. 2019 vil være et år preget av fortsatt utbygging av strekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal, E18 Kjørholt og Bamble tunneler, E6 Kolomoen – Moelv og E39 Kristiansand – Mandal øst, samt oppstart av utbygging på strekningene E39 Mandal øst – Mandal og E6 Ranheim – Værnes. Videre planlegger selskapet å inngå

ytterligere kontrakter i flere utbyggingsområder. Det vil også være betydelig aktivitet knyttet til optimalisering og planlegging av prosjektene i porteføljen. Aktiviteten i selskapet reguleres i henhold til inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Selskapets omsetning forventes å være på nivå med 2018. I 2019 vil selskapets første utbyggingsprosjekter bli ferdigstilt. Selskapets oppbygging av egenkapital vil brukes til selskapets formål.

STYRETS ERKLÆRING

Styret bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at årsregnskapet for 2018 gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat.

Styret bekrefter at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over selskapets utvikling, resultat og stilling.

Kristiansand, 23.04.2019

Styret har benyttet elektronisk signatur

Harald V Nikolaisen
Styrets leder

Eli Marie Giske

Eva Nygren

Dag Morten Dalen

Mari Skjærstad

Magne A. Buaas Bye

Gry Helle Prytz

Ingrid Dahl Hovland
Adm. Dir.



Om Nye Veier

PORTEFØLJEPRIORITERINGER

Bakgrunn for Nye Veiers porteføljeprioritering

Nye Veier skal bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre riksveier, større kostnads-effektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sektoren, og styrking og utvidelse av bo- og arbeids-markedsregioner¹. Nye Veier skal (i) prioritere etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ved å prioritere strekningene med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og (ii) planlegge og bygge helhetlig, ved å planlegge for lange strekninger mellom knutepunkter, begynne utbygging der man får realisert nytten tidligst, og bygge sekvensielt der det er hensiktsmessig.

Metodikk for porteføljeprioritering

Nye Veier har utviklet en metodikk for porteføljeprioritering hvor strekningenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet, netto ringvirkninger og trafikk- og samfunnsikkerhet, samt hensyn til helhetlig utbygging vurderes. Alle strekningene i porteføljen gjøres til gjenstand for prioritering, med unntak av allerede påbegynte strekninger. Faktorene som vurderes i metodikken er:

- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet:** Det førende kriteriet for prioriteringen av strekninger er samfunnsøkonomisk lønnsomhet, målt i netto nytte per budsjettkrone. På sikt ønsker Nye Veier å utvikle metodikken for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ved å blant annet kvantifisere netto ringvirkninger.

- **Netto ringvirkninger:** Inntil netto ringvirkninger inkluderes i beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil det vurderes kvalitativt, som et særskilt vurderingselement.
- **Trafikk- og samfunnsikkerhet:** Nye Veier har en nullvisjon, og ønsker derfor å vektlegge trafiksikkerhet på de strekningene med høy ulykkebelastning. I tillegg vil Nye Veier ønske å prioritere strekninger som er kritiske for å opprettholde god samfunnsikkerhet.
- **Hensyn til helhetlig utbygging:** Gitt Nye Veiers mandat om mer helhetlig utbygging, vil spesielle hensyn som må tas for å kunne bygge helhetlig kunne vektlegges.

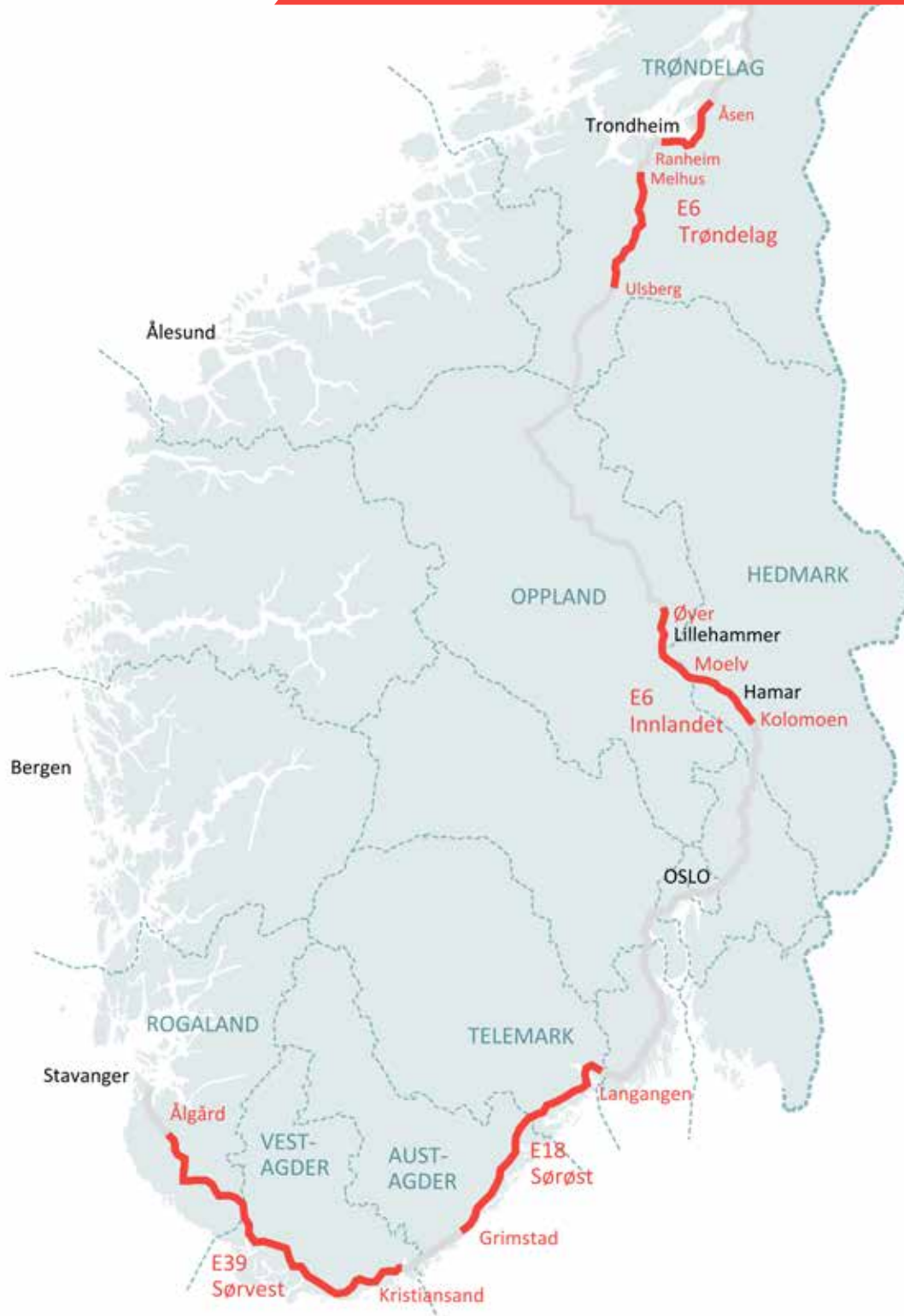
Porteføljeprioriteringen gjennomføres to ganger i året. For å ivareta forutsigbarhet overfor leverandørmarkedet, interessenter og samfunnet for øvrig, bør endringer i prioriteringen for prosjekter som nærmer seg byggestart unngås.

Prioritering av strekningene i Nye Veiers portefølje

Nye Veier fastholder prioriteringen av strekningene E6 Ranheim – Åsen, E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest og E18 Langangen – Dørdal for utbygging. Resterende strekninger i Nye Veiers prosjektportefølje bearbejdes videre med tanke på utbygging. Målet er økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

¹ Meld. St. 25 (2014-2015): På rett vei – Reformen i veisektoren

Kartet viser Nye Veiers utbyggingsportefølje ved årsskiftet



Status for strekningene

E18 SØRØST

E18 Langangen – Dørdal

I mars overleverte Nye Veier planforslaget for strekningen E18 Langangen-Rugtvedt til Porsgrunn og Bamble kommuner for videre administrativ og politisk behandling i. Strekningen E18 Langangen – Dørdal er 35 km og består foreløpig av fire delprosjekter.

Reguleringsplanen for delstrekningen E18 Kjørholt-Rugtvedt som inkluderer bygging av den nye Grenlandsbrua er vedtatt. På grunn av innsigelser knyttet til reststrekningen fra Langangen til Kjørholt, blir det fremmet egen plan for strekningen Langangen – Lanner for sluttbehandling i Porsgrunn kommune. Denne behandles før sommeren 2019. Det pågår dialog om innsigelsene knyttet til strekningen Lanner – Kjørholt. Sluttbehandling av reguleringsplanen på denne strekningen vil være avhengig av resultat av denne dialogen.

Det pågår grunnerverv på strekningen. For Grenlandsbrua er det inngått avtaler om tiltredelse til 83 % av eiendommene, mens det på Langangen – Lanner er inngått kjøpsavtale for 100 % av eiendommene i Langangen og 50 % av eiendommene på Kokkersvold/Lanner.

E18 Kjørholt og Bamble tunneler er ferdig rehabilitert og nye parallelle tunnelløp ferdig utsprengt. Etter en lengre periode med stengt E18 og omkjøringsveier ble tunnelene og Grenlandsbrua gjenåpnet 31. august. Tunnelene blir komplettert i forbindelse med prosjektet E18 Kjørholt-Rugtvedt.

E18 Dørdal-Grimstad

Styret for det interkommunale plansamarbeidet som består av 8 kommuner har vedtatt planprogrammet som ble lagt ut til høring høsten 2018. Arbeid med

utarbeidelse av kommunedelplan pågår for fullt. Målet er vedtatt kommunedelplan høsten 2019. Parallelt med planarbeidet, vurderes det hvorvidt det er delstrekninger en kan starte regulering av for å tydeliggjøre arealbehovet. Det er tatt i bruk digitale verktøy for medvirkning og i to formelle høringsperioder kom det tilsammen mer enn 1000 innspill via Medvirkningsportalen.

E18 Tvedestrand – Arendal

Strekningen E18 Tvedestrand – Arendal er på 23 km og det skal i tillegg bygges 14 km fylkesvei. Strekningen bygges som ny firefeltsvei med 110 km fartsgrense. AF Gruppen er totalentreprenør. Det er god framdrift i prosjektet og ved utgangen av 2018 er det en ferdigstillelsesgrad på mer enn 80 %. Det er forventet at veistrekningen åpnes i sin helhet 2. juli 2019.

E6 INNLANDET

E6 Kolomoen – Moelv

Strekningen E6 Kolomoen – Moelv er 43 km og første prosjekt i utbyggingen av E6 i Innlandet. Strekningen inngår i utbyggingen av Kolomoen – Øyer. E6 Kolomoen – Moelv er under bygging. Hæhre Entreprenør AS bygger 19 km fra Kolomoen til Arnkvern, mens Veidekke Entreprenør AS bygger 24 km fra Arnkvern til Moelv.

Hele strekningen bygges som firefelts motorvei med 110 km/t. Stortinget har vedtatt bompengeproposisjon for strekningen.

Første delstrekning fra Kolomoen til Kåterud (12 km) åpner høsten 2019. Sommeren 2020 åpner Kåterud – Brumunddal (19 km) og i desember 2020 ferdigstilles hele anlegget frem til Moelv.

Grunnervervet på strekningen er godt i gang. For strekningen Kolomoen – Moelv er det oppnådd enighet vedr. tiltredelse med alle eiendommer. Vi inngår endelige avtaler og kjøpekontrakter med de berørte grunneierne på denne parsellen.





For strekningen Arnkvern-Moelv er det også oppnådd enighet om tiltredelse med alle grunneierne og det arbeides nå med å inngå endelige avtaler og kjøpskontrakter.

Skjønn er begjært og behandling er berammet til 13.05.2019 - 14.06.2019.

Det arbeides nå intenst med å inngå flest mulig kjøpskontrakter med grunneierne på begge strekningene for å minimere antallet parter i skjønnen.

E6 Moelv - Øyer

Strekningen E6 Moelv - Øyer er 44 km og andre prosjekt i utbyggingen av E6 i Innlandet. Strekingen inngår i utbyggingen av Kolomoen - Øyer. Prosjektet blir delt i tre store totalentrepriser bestående av strekningene Moelv - Roterud (11 km), Roterud - Storhove (21 km) og Storhove - Øyer (12 km). Det er planlagt prekvalifisering for alle strekningene i 2019.

På strekningen Storhove - Øyer (12 km) er arbeidet med utarbeidelse av reguleringsplan igangsatt. Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning er sendt Lillehammer og Øyer kommuner for førstegangsbehandling. Planprogram forventes vedtatt før sommeren. Endelig planvedtak forventes innen utgangen av 2019.

Arbeidet med bompengeproposisjon pågår. Prosjektet inkluderer ny bru over Mjøsa og Lågen (ved Lillehammer), seks kryss og to tunneler. Ambisjonen er ferdig firefelts motorvei til Øyer i 2025.

Strategiske kjøp av boligeiendommer på strekningen Storhove-Øyer er godt i gang. Det er også gjennomført noen strategiske kjøp på strekningen Moelv - Storhove. Det er også innledet dialog med flere av de største grunneierne på strekningen Moelv - Øyer. Arbeidet med reguleringsplan på strekningen Storhove - Øyer er i gang.

E6 TRØNDELAG

E6 Sør: Ulsberg – Melhus

Nye Veier har optimalisert strekningen for å redusere kostnadene og øke samfunnsnyttene. Dette har ført til behov for å omregulere hele strekningen. Det er startet omregulering på følgende prosjekter:

- Ulsberg – Vindåsliene, vedtak i kommunene (Rennebu og Midtre Gauldal) forventes våren 2019
- Korporalsbrua – Gyllan, vedtak i kommunene (Midtre Gauldal og Melhus) forventes sommeren 2019
- Kvål – Melhus sentrum, vedtatt i juni 2018.

Omregulering av resterende strekninger gjøres i samråd med entreprenør og rådgiver når de er på plass. Store innsparinger og tidsbesparelser er allerede oppnådd med traséendringer, færre kryss, kortere/nye tunnelløsninger og kortere bruer. Da Nye Veier overtok Ulsberg – Melhus-utbyggingen (med to-/trefelts vei) fra Statens vegvesen, var den samlede prosjektkostnaden anslått til ca. 16 milliarder kroner. Dette anslaget er nå redusert til rundt 13 milliarder, med firefelts motorvei for det meste.

E6 Ulsberg – Vindåsliene

Konkurransgrunnlaget for prosjektet Ulsberg – Vindåsliene (25 km) vil bli sendt ut i markedet i løpet av mars 2019. Planlagt byggestart er første kvartal 2020, med ferdigstilling i 2023.

Prosjektene Korporalsbrua – Gyllan (16 km) og Gyllan – Kvål (16 km) vil bero inntil 2022/2023. Det pågår fortsatt optimaliseringsarbeid for å bedre samfunnsnyttene og redusere kostnadene i disse prosjektene.

Reguleringsplan for omregulering til firefelt og 110 km/t oversendes kommunene primo 2019 med forventet vedtak før sommeren. Skogtaksering er bestilt og vil bli gjennomført innen mai 2019. Det pågår forhandlinger om strategisk grunnverv med flere grunneiere, og hittil er fem boliger og en fritidsbolig innløst. Et større skytteranlegg må reetableres. Grunnverv i tidlig fase (å tilby opsjonsavtaler for samferdselstiltak) vil skje frem mot sommeren 2019. Ekspropriasjonsprosess planlegges påstartet sommer 2019.



E6 Kvål – Melhus sentrum

Dette prosjektet vil ha en kontraktsform som er ny for Nye Veier: Integrert Prosjektleveranse (IPL). Det innebærer kontraktsfestet samspill gjennom hele kontraktforløpet. Kontrakten har en ramme på ca. 700 millioner kroner eks. mva.

Konkurransen med prekvalifisering ble utlyst i juni 2018. I september samme år ble tre tilbydere kvalifisert for å konkurrere om IPL-entreprisen.

Strekningen er ferdig regulert og går gjennom Melhus kommune. Byggestart forventes å være høsten 2019. Veien vil være fullført med fire felt og 110 km/t fartsgrense medio 2021. Prosjektets total kostnad: ca. 1,1 milliarder kroner inkl. mva.



Reguleringsplan er vedtatt. Jordbruksfaglig vurdering er gjennomført. Minnelige forhandlinger pågår og ekspropriasjon ble varslet desember 2018. Så langt er det innløst åtte boliger og avtalt reetablering av ett gårdsbruk som er under oppføring. Det er i tillegg inngått kjøpekontrakter og arbeidsavtaler på 14 eiendommer hittil.

E6 Korporals bru – Kvål

Reguleringsplaner for 90 km/t er vedtatt for det meste av strekningen Korporals bru – Kvål, og omregulering til høyere hastighet pågår på deler av strekningen. Det pågår arbeid med strategisk grunnverv og hittil er 17 boliger, tre fritidsboliger og en landbrukseiendom innløst. Strekningen er delt inn i to prosjekter:

Korporals bru – Gyllan

Byggestart: 2023
Ferdig: 2027/2028

E6 Gyllan – Kvål

Byggestart: 2022
Ferdig: 2026

E6 Nord: Ranheim – Åsen

Denne strekningen er vedtatt utbygd av Nye Veier etter optimaliseringsarbeid som har gitt vesentlig høyere samfunnsøkonomiske nytte i prosjektet. I mai 2018 vedtok Stortinget regjeringens forslag om finansiering og utbygging av E6 Ranheim – Åsen. Prosjektet omfatter kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger – og det skal bygges 42 km firefelts motorvei, med fartsgrense 110 km/t i all hovedsak. Byggeoppdraget er delt inn i to kontrakter/prosjekter:

Ranheim – Værnes

I juli 2018 valgte Nye Veier å gå videre med det spanske konsernet Acciona Construcción, og etter en konkretiseringsfase ble kontrakt signert 28.09.18. Dette blir Nye Veiers første kontrakt basert på det som kalles integrert samhandling og tidlig involvering. Byggestart er planlagt i 3. kvartal 2019, med ferdig vei i 2024/2025. Kontraktverdi: ca. 4 mrd., ekskl. mva.

Omregulering for 100 og 110 km/t pågår. Skog- og jordbruksfaglige vurderinger er utført, og forhandlinger med grunneiere om minnelige avtaler pågår. Flere eiendommer er innløst (sju boliger og en landbrukseiendom). Arbeidsavtaler (opsjonsavtaler for samferdselstiltak) og sluttavtaler (kjøpekontrakt) er inngått med ytterligere ca. 20 eiendommer. Ekspropriasjon er vedtatt og klagebehandling avsluttet for fem eiendommer i Trondheim og Malvik. Tiltaksjordskifte er krevd for seks-syv eiendommer i Stjørdal.

Kvithammar – Åsen

Reguleringsplanarbeidet er startet og vil fortsette i samarbeid med valgt entreprenør, når denne er på plass våren 2019. Grunneiermøter er gjennomført i form av folkemøter og enkeltmøter med grunneiere. Skogtaksering er utført. Det pågår forhandlinger om strategisk grunnverv, og hittil er en landbrukseiendom og en campingplass innløst. Det gjennomføres grunnverv i tidlig fase (vesentligst opsjonsavtaler for samferdselstiltak) og dette arbeidet vil intensiveres fra 2019.

E39 SØRVEST

E39 Kristiansand – Lyngdal

Strekningen er prioritert for utredning med tanke på

snarlig utbygging av styret i Nye Veier. Delstrekningen Kristiansand vest - Mandal øst bygges først ut i dette utbyggingsområdet. Den om lag to mil lange strekningen berører kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne og Mandal. Reguleringsplanene omfatter strekningen fra Fidjane i Kristiansand til Døle bru, nær avkjørsel (E39/fv.459) til Holum i Mandal kommune. Det er skrevet kontrakt med AF Anlegg AS. Anleggsstart var 5. oktober, med ferdigstilling innen oktober 2022.

Det er skrevet integrert samhandlingskontrakt med Hæhre Entreprenør AS. Her skal entreprenøren sammen med byggherre utarbeide reguleringsplan, prosjektere og bygge om lag sju kilometer ny E39, samt sju kilometer ny tilkomstvei til Mandal by.

Ytre Ring Kristiansand

Arbeid med verdianalyser og optimalisering innenfor vedtatt korridor pågår.

Kristiansand vest – Mandal øst

Dette prosjektet er nå under bygging. Man sikret tiltredelse til alle eiendommene slik at prosjektet kunne startet til tenkt tid. I all hovedsak er det inngått minnelige avtaler med alle grunneiere herunder alle 34 boligene på strekningen. Vi har for noen enkelte eiendommer måtte ekspropriere og søke VD om forhåndstiltredelse og fått tvangstiltredelse av namsmannen. Det gjenstår å oppnå enighet med et fåtall eiere om endelig erstatning. Det vil avholdes skjønn i 2019 som fastsetter denne erstatningen.

Mandal øst – Mandal by

Her startet man opp et pilotprosjekt senhøsten 2018 med gjennomføringer av opsjonsavtaler. Dette opplegget har vært svært positivt mottatt av grunneiere og deres advokat. Pr dags dato har vi inngått opsjonsavtaler med ca 60% av grunneierne. Dette vil med stor sannsynlighet gjøre oss i stand til å sette i gang med bygging av veien så snart vi har vedtatt reguleringsplan for strekningen.

Mandal øst - Lyngdal vest

Her er det gjennomført strategiske kjøp av boliger.

I 2019 vil dette arbeidet fortsette samtidig som det arbeides med en opsjonsstrategi for strekningen. Det har på strekningen Mandal øst – Lyngdal vest har det vært mye arbeid knyttet til arkeologiske undersøkelser i 2018.

E39 Lyngdal vest – Sandnes

Statens vegvesen er i sluttfasen av planarbeidet for strekningen og det totale planmaterialet kvalitetssikres p.t. i Vegdirektoratet. Parallelt med dette planarbeidet har Nye Veier startet arbeidet med optimalisering innenfor de mest sannsynlige korridorene. Når dette vedtaket foreligger vil man sette i gang med strategisk erverv av både hus og landbrukseiendommer. Vi forventer at dette arbeidet vil starte første halvdel i 2019. Her jobbes det også med strategier for opsjoner. Nye Veier forbereder også reguleringsplanarbeid for delstrekningene Flekkefjord øst – Egersund og Egersund – Ålgård. Planarbeidet vil her utføres i samhandling med totalentreprenøren som skal bygge ut strekningene.

ARBEID MED FORBEDRING AV PLANPROSESSENE

I den siste perioden har Kommunal og Moderniseringsdepartementet (KMD) etter initiativ fra Nye Veier gjennomført høring av forskrift til pbl § 3-7. Saken ligger nå til slutt-behandling i KMD. Forskriften gir Nye Veier like muligheter som Statens vegvesen til, etter samråd med planmyndigheten, å utarbeide og fremme reguleringsplaner, og legge slike planer ut til offentlig ettersyn. Forskriften tydeliggjør også at NV ikke er en privat forslagsstiller i plansaker, slik som dagens lov og regelverk tilsier.

Nye Veier har i denne perioden også igangsatt et prøveprosjekt for kulturminneforvaltning, sammen med Riksantikvaren, knyttet til strekningen E39 Lyngdal vest – Sandnes. Prosjektet er avklart med Klima- og Miljødepartementet. Målet for prøveprosjektet er å legge til rette for at alle nødvendige avklaringer knyttet til arkeologiske kulturminner (inkludert arkeologiske utgravninger), kan gjøres tidligere i prosessen enn dagens regelverk og forvaltningspraksis legger opp til. Nye Veier ønsker at dette er avklart når reguleringsplanen

for prosjektet er vedtatt, slik at anleggsstart kan skje snarest mulig etter vedtak av reguleringsplan. Dette vil kunne være en viktig brikke i Nye Veiers arbeid med å forenkle, fornye og forbedre planlegging og utbygging av veistrekninger, og vil kunne bidra til en reduksjon av tid til anleggsstart.

Arbeidet med utvikling av metodikk for ROS-analyser knyttet til naturfare i tidligfase nærmer seg ferdigstilling og arbeidet med en gjennomgang/vurdering av hele Nye Veiers portefølje knyttet til naturfare, vil starte opp våren 2019.

Arbeidet med å forbedre mulighetene for medvirkning for alle i planprosessene ved å ta i bruk egne nettbaserte medvirkningsportaler, videreføres. Vi ser at dette øker interessen for planarbeidet, gir bedre medvirkning og gir flere innspill til planarbeidet, noe som styrker den demokratiske siden av prosessen. Innspill via portalene

bidrar også til å redusere arbeidet for fagutredere ved at de målrettet kan ta utgangspunkt i innspill fra medvirknings-portalene i sitt arbeid, og dermed spare tid.

ARBEIDET MED NASJONAL TRANSPORTPLAN

Nye Veier har blitt en del av NTP-samarbeidet og deltar nå i blant annet Programstyret og Styringsgruppen. Selskapet vil også delta i de ulike arbeidsgruppene som finnes.

Nye Veier ønsker blant annet å utvikle modellverktøyene som brukes i det tverretatlige samarbeidet.

BOMPENGEPROSESSENE

I tillegg til de bompengeproposisjonene som allerede er vedtatt foreligger det nå lokalpolitiske vedtak, for bompenger på strekningene Ulsberg – Melhus og Landgangen – Dørdal. Underlag for disse



bompengeproposisjoner er oversendt departementet. Videre er Nye Veier i gang med lokalpolitiske prosess er for å sikre tilslutning til bompengefinansiering på E6

Moelv – Øyer s. For E39 Lyngdal – Ålgård planlegges det for lokale politiske vedtak i løpet av våren 2019. Første behandling er formannskapet i Gjesdal kommune 11. april, og siste behandling planlegges med fylkestinget i Vest-Agder 19. juni. Nye Veier har et godt samarbeid med Statens vegvesen i deres arbeid med kommunedelplan på sistnevnte strekning og selskapet forventer å bli omfattende involvert i fasen frem til vedtatt kommunedelplan.

GRUNNERVERV

Det er i 2018 gjort et stort arbeid med å forbedre digitale verktøy for å kunne effektivisere arbeidsdagen til rådgiverne, både på kontoret og ute i marka. Vi har

et mål om at arbeidsverktøyet også skal fungere slik at vi slipper å bruke tid på tradisjonell rapportering, og på sikt fysisk saksbehandling.

Av en samlet forventet grunnervversprognose for porteføljen (2019) på totalt 3668 millioner, har det ved årsskiftet 2018/19 påløpt ca. 650 millioner i erstatninger og følgekostnader siden oppstarten i 2016. 2019 blir et år hvor vi forventer særdeles høy aktivitet, og det budsjetteres med hele 629 millioner i forventede utbetalinger. Vi forventer at aktiviteten kommer til å stabilisere seg på et høyt nivå i årene fremover.

ADMINISTRASJONSKOSTNADER

Administrasjonskostnader for 2018 var på 2,1 % av totale inntekter.



Samfunnsansvar

SAMFUNNSANSVAR I NYE VEIER

Nye Veiers aktiviteter påvirker mennesker, samfunn, og miljø, som igjen påvirker Nye Veier. Nye Veier tar sitt samfunnsansvar på alvor og har integrert arbeidet med samfunnsansvar i sin styringsmodell. Som byggherreorganisasjon har Nye Veier et viktig ansvar for å prioritere de veiprojekter som er mest lønnsomme for samfunnet, og for å påse at sine leverandører oppfyller høye krav for sikkerhet, helse, arbeidsmiljø, trafiksikkerhet, klima og miljø.

For å gi Nye Veiers interessenter en oversikt over hvordan selskapet arbeider med samfunnsansvar, rapporterer Nye Veier etter den internasjonale standarden Global Reporting Initiative (GRI). Se www.nyeveier.no for mer informasjon.

VERDIGRUNNLAG

Visjon og verdier

Nye Veiers visjon er: «Vi bygger gode veier raskt og smart». Nye Veier sørger for utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner med effektiv og sikker trafikkavvikling og høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Nye Veiers verdier er «Forny, forbedrer, forsikrer». Vi fornyer ved å tenke nytt, vi forbedrer ved å bringe verdi til jobben hver dag og vi forsikrer ved å garantere at vi tar samfunnsansvaret vårt på alvor.

Styrende dokumenter

I 2018 har vi samlet alle tidligere policyer til to

overordnede policyer for å få mer helhetlig og bedre sammenheng i de styrende dokumentene. Følgende policyer, prosedyrer og retningslinjer gjelder for samtlige ansatte i Nye Veier. Retningslinjer for forretningsetikk hos leverandører gjelder for leverandører.

Policy for virksomhetsstyring beskriver de overordnede kravene til selskapets styringsprosesser og ledelse (virksomhetssystem). Sammen med Policy for HMS og samfunnsansvar defineres rammene for hvordan selskapet skal oppnå sine målsetninger i tråd med selskapets vedtekter og andre overordnede styringsdokumenter.

Policy for HMS og samfunnsansvar uttrykker hovedprinsippene for hvordan Nye Veier skal ivareta sitt samfunnsansvar. Policyen legger grunnlaget for HMS-arbeidet i selskapet og omhandler tema som helse, sikkerhet og arbeidsmiljø, arbeid mot arbeidslivskriminalitet og korrupsjon, trafiksikkerhet, effektiv ressursbruk og klima og miljø. Retningslinjene er offentlig tilgjengelig.

Etiske retningslinjer for medarbeidere i Nye Veier bygger på selskapets grunnleggende verdigrunnlag og er en rettesnor i forhold til hvordan Nye Veiers medarbeidere møter leverandører, kolleger og omgivelsene for øvrig i hverdagen. Retningslinjene skal bidra til å sette den enkelte medarbeider i stand til å gjøre gode valg som virksomhet eller som medarbeider. De etiske retningslinjene dekker viktige temaer knyttet til personlig adferd og forretningspraksis. Retningslinjene er offentlig tilgjengelige.



«Vi bygger gode veier
raskt og smart»

Prosedyre for vurdering av habilitet legger føringer for når en medarbeider skal anses habil til å delta i viktige beslutninger og prosesser.

Prosedyre for varslingskanal legger føringene for intern og eksternt varsling. Prosedyren skal sikre at alle innkomne varsler blir mottatt og fulgt opp på en god måte for alle involverte parter.

Retningslinjer for forretningsetikk hos leverandører gjelder leverandører og har som formål å bidra til at leverandørene til Nye Veier bidrar, innen sin innflytelsesfære, til å støtte og respektere internasjonalt anerkjente menneskerettigheter og sikre at de ikke medvirker til menneskerettighetsbrudd.

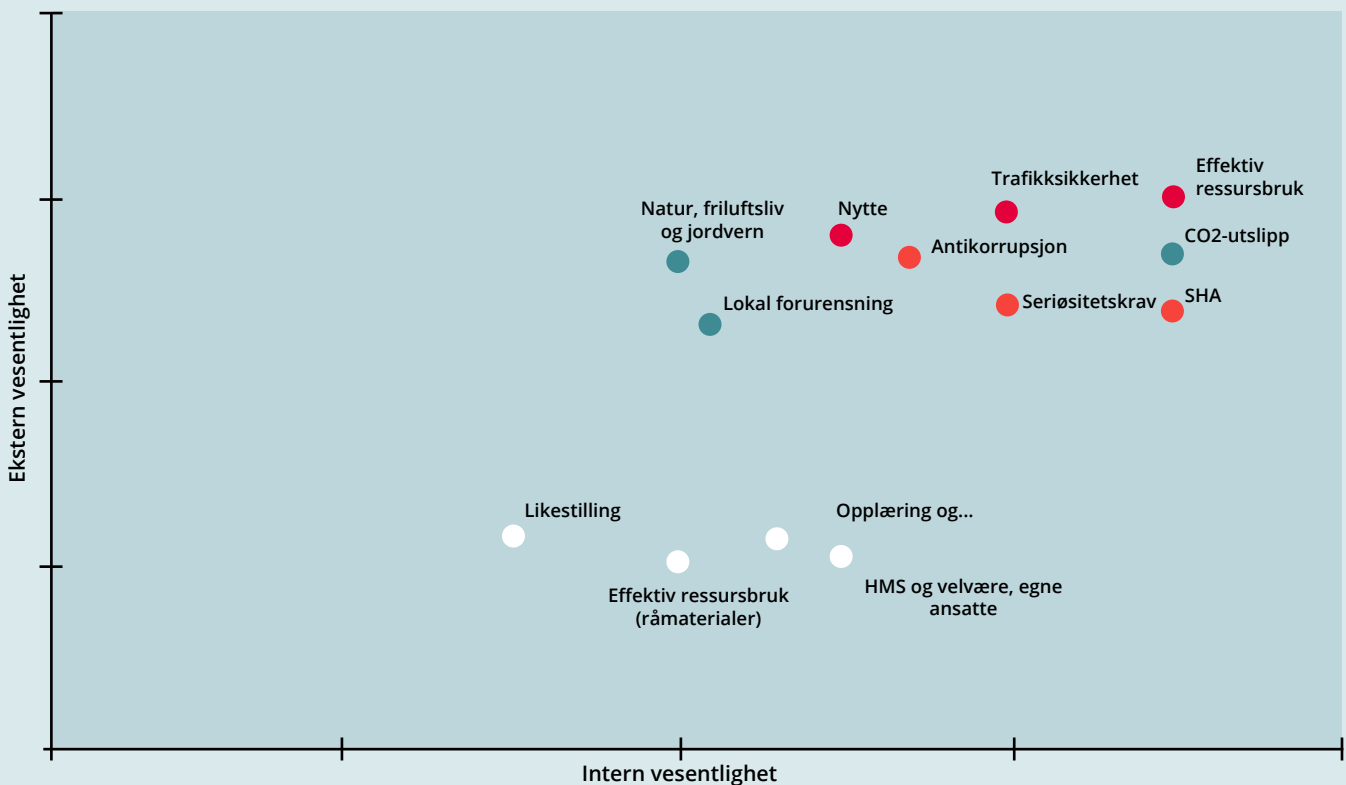
Selskapet stiller krav til at leverandører følger etiske standarder som samsvarer med Nye Veiers etiske krav. Retningslinjene er offentlig tilgjengelig.

PRIORITERINGER OG MÅL FOR SAMFUNNSANSVAR

Interessentdialog og vesentlighetsanalyse

Nye Veier skal være ledende innenfor arbeidet med temaer som er vesentlige for virksomhetens samfunnsansvar.

I 2017 ble det utarbeidet en interessent- og vesentlighetsanalyse for Nye Veier. Selskapets nøkkelinteressenter ble kartlagt og det ble definert de temaene som er viktigst for Nye Veiers samfunnsansvar. De viktigste teamene har både høy viktighet for Nye Veiers evne til å oppnå



Figur 1: Vesentlige temaer 2018

sine mål og etterleve sine verdier, og høy viktighet for Nye Veiers interessenter (ekstern vesentlighet). Nye Veiers viktigste interessenter er Samferdselsdepartementet, politikere på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, fylkesmenn, fylkeskommuner, kommuner, trafikanter, naboer, miljøorganisasjoner og andre frivillige organisasjoner, egne ansatte, leverandører (både entreprenører og rådgivere), grunneiere og media. Listen over sentrale interessenter revideres årlig. Nye Veier har en aktiv dialog med sine interessenter, får verdifulle innspill og følger opp temaene som interessentene er opptatt av. Mer informasjon om dialogen med interessenter finnes på Nye Veiers hjemmeside.

Vesentlige temaer er identifisert gjennom dialog Nye Veier har med interessentene og ved involvering av Nye Veiers ulike fagmiljøer. Vesentlighetsgraden av enkelte temaer er justert for året 2018 etter oppdatert interessentdialog og virksomhetsrisikoer. (se fig. 1 under til venstre)

Temaer som har både høy intern vesentlighet og ekstern vesentlighet er definert som vesentlige. De vesentlige temaene er kartlagt opp mot FNs bærekraftsmål. Hensikten er å vise hvordan Nye Veiers arbeid med bærekraft bidrar til oppnåelse av FNs bærekraftsmål. FNs bærekraftsmål er «verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030». De viktigste bærekraftsmålene Nye Veier bidrar til er:

BÆREKRAFTSMÅL



Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Ved sitt arbeid med temaene anti-korrupsjon, seriøsitetsskrav, sikkerhet, helse og arbeidsmiljø bidrar Nye Veier til bærekraftig økonomisk vekst og anstendig arbeid i bygg -og anleggsbransjen.



Mål 9: Innovasjon og infrastruktur

Med sitt arbeid med økt nytte, effektiv ressursbruk og trafikksikkerhet, prioriterer Nye Veier de veiene som gir mest mulig tilbake til samfunnet for minst mulig kostnad og forsikrer høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet.



Mål 13: Stoppe klimaendringene

Nye Veier bidrar i arbeidet med å stoppe klimaendringene og konsekvenser av klimaendringene ved systematisk å arbeide for å redusere klimagassutslipp, påvirkningen på natur, friluftsliv og jordvern og lokal forurensning.

Utvikling og oppfølging av nøkkelindikatorer

Nye Veier legger vekt på åpenhet og er transparent om sin påvirkning på mennesker, samfunn og miljø. I 2018 ble det utviklet nøkkelindikatorer og mål for hvert prioriterte tema. Indikatorene viser Nye Veiers påvirkning og utviklingen mot sine mål. Indikatorene gir en oversikt over nåsituasjon som er viktig for både Nye Veier og Nye Veiers interessenter. Resultatene skal gi læring og føre til tiltak for å sikre kontinuerlig forbedring og måloppnåelse.

Nye Veier er en byggherreorganisasjon og har stor påvirkningsmulighet gjennom planlegging og valg av entreprenør til utbyggingen av veistreknings- og veistrekninger. Det arbeides med bærekraft fra tidlig planleggingsfase. Nye Veier stiller høye krav relatert til sitt samfunnsansvar til entreprenører som leverer tilbud på prosjekter. Entreprenørene som er valgt må etterleve disse kravene og rapportere jevnlig på nøkkelindikatorer til Nye Veier. Rapporteringen brukes som styringsinformasjon og er sentral i Nye Veiers rapportering på bærekraft i henhold til GRI Standards.

ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST

Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø

Nye Veier har integrert sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) i sitt styringssystem og har fastsatt målet om ingen skader på personer i sin policy for HMS og samfunnsansvar. Alle som arbeider for, eller på vegne av Nye Veier er forpliktet gjennom HMS-avtalen til å «alltid prioritere sikkerhet for mennesker og miljø først». Nye Veier skal være en drivkraft i arbeidet med SHA i bygge- og anleggsbransjen og bidra til å heve standarden.

I 2018 har Nye Veier forbedret sine kontrakter og stiller høyere krav til kontinuerlig forbedring og måling av resultater. Nye Veiers prosjekter rapporterer SHA-tall månedlig, inkludert antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H1), antall arbeidsrelaterte personskader uten fravær (dvs. medisinsk behandling og redusert arbeidsevne) per million arbeidede timer (H2). Førstehjelpsskader er ikke medregnet i H2-tallet. Det rapporteres også frekvensen av alle rapporterte skader, nestenulykker,

farlige forhold og handlinger per million arbeidede timer (H5). Rapporteringsfrekvensen (H5) brukes som en indikator på en åpen rapporteringskultur der en høy verdi er ønskelig. Tallene inkluderer arbeid som er utført i og i nærhet til anleggene og inkluderer totalentreprenører og underentreprenører. Prosjekteringsarbeid er ikke inkludert. For Nye Veiers ansatte er det kun utført et lite antall timer arbeid på anleggsplassen. Det er ikke rapportert alvorlig skader eller dødsfall for Nye Veiers ansatte. Basis for klassifisering av skader og hvem som er omfattet av rapporteringen er henholdsvis OSHA 1904.7 og ISO 45001.

Mål:

Nye Veiers mål er ingen personskader, det vil si H1 og H2-verdi lik null. Rapporteringsfrekvens H5 - verdi lik 2000.

Resultat

Verdi	2017 *	2018
H1 Fraværsskedefrekvens	3,71	1,34
Antall dødsfall	0	1
Antall fraværsskader	5	4
H2 Personskadefrekvens	14,08	10,42
Antall skader uten fravær	14	34
H5 Rapporteringsfrekvens	1370	1825
Arbeidede timer	1 349 427	3 742 129

*Tallene har blitt justert for 2017 fordi en skade som ikke var relatert til Nye Veiers aktivitet var feil rapportert og er tatt ut av statistikken. Videre er timetallet noe nedjustert for å ta ut prosjekteringstimer.

I mai 2018 skjedde det en hendelse på strekningen Tvedestrand – Arendal som resulterte i et dødsfall hos en underleverandør. Nye Veier har vært involvert i granskningsprosessen og bidratt til å bruke erfaringene for å forebygge tilsvarende hendelser. Læring etter ulykken har resultert i tiltak hos underentreprenør, totalentreprenør og Nye Veier. Dødsfallet er inkludert i H1- og H2-verdiene. Det er ikke relevant for Nye Veier å oppgi dødsfall per million arbeidede timer.

De hyppigste dødsårsakene i bygge- og anleggsbransjen er: fall fra høyde, konstruksjonssvikt, eksplosjon, konflikt menneske-maskin, fallende gjenstander (under løfteoperasjoner) og elektrisk spenning. Dødsrisikoene er identifisert av bygg- og anleggsbransjen, med utgangspunkt i arbeidstilsynets statistikk over alvorlige ulykker i bransjen.

Personskadene rapportert i 2018 er hovedsakelig knyttet til fall fra høyden eller på samme nivå, fallende gjenstander, klem, skarp gjenstand og velt. I 2018 ble tre fraværsskader forårsaket av fall, en fraværsskade forårsaket av kutt og en person omkom etter å ha blitt klemt av maskindel. Som følge av disse skadene ble det stilt strengere krav til barriere og risikostyring i kontrakt. Praktisk gjennomføring av tiltak for å fjerne risikoene gjøres av entreprenørene.

Seriøsitetsskrav og anti-korrupsjon

Nye Veier har etablert prosedyrer og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar både internt og overfor selskapets leverandørkjede. Selskapet gjennomfører grundige prosesser knyttet til prekvalifisering av entreprenører.

Gjennom kvalifikasjonen velger Nye Veier seriøse og solide samarbeidspartnere som kan løse oppdraget innenfor de kravene selskapet stiller til samfunnsansvar og HMS. Disse kravene omfatter blant annet arbeiderrettigheter, antikorrupsjonsarbeid, ryddige lønns- og arbeidsforhold, krav til bruk av faglærte og lærlinger, maks to ledd med kontraktsmedhjelpere under totalentreprenør og krav som bidrar til å motvirke økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Det er stilt krav om seriøsitet og anti-korrupsjon i kvalifisering og kontrakt til alle leverandører og underleverandører i veiprojektene. Nye Veier samarbeider med skattemyndigheter i henhold til inngått avtale og har i 2018 fått på plass interne rutiner for selskapets oppfølging av avtalen.

Det har i 2018 vært avholdt revisjoner og stikkprøver med tema lønns- og arbeidsvilkår og seriøsitetsskrav og kontrollene har avdekket avvik. Det er satt inn tiltak for å lukke avvikene og erfaringene vil bli brukt videre i 2019 for etablering av nye tiltak for å forebygge liknende avvik i fremtiden.

Prosjektene rapporterer andel faglærte med fagbrev og lærlinger månedlig. Andelen skal beregnes ut fra arbeidede timer innenfor bygg- og anleggsfagene.

Mål for seriøsitetsskrav:

1. 50 % andel faglærte med fagbrev
2. 7 % andel lærlinger

Resultat:

1. 41 % faglærte
2. 6,5 % lærlinger

Tallene for 2018 er beregnet på bakgrunn av antall arbeidstakere i prosjekt. Tall mangler for januar og februar.

Mål for anti-korrupsjon:

Nye Veiers mål er ingen korrupsjonshendelser.

Resultat:

Ingen bekreftede korrupsjonshendelser.

INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR

Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektiv ressursbruk

Nye Veier har ansvar for å gi samfunnet mest mulig nytte ut av tildelte økonomiske rammer. Nye veier oppnår økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å øke nytte og redusere kostnader for samfunnet. Nyttverdiene og kostnadene som er tallfestet i kroner inkluderer blant annet reduserte reisekostnader, økt trafikkikkerhet, investeringer i veibygging, drift og vedlikehold, klimagassutslipp, støy og omdisponering av jordbruksarealer. I tillegg kommer nytteverdier og kostnader som ikke er tallfestet i kroner, for eksempel miljøkostnader på naturmangfold, landskap, friluftsliv, naturressurser og kulturarv.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er et kriterie for prioritering av veistrekningene i Nye Veier. Før utbygging arbeider Nye Veier med å optimalisere prosjektene for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Utbyggingen av lengre og mer sammenhengende veistrekninger og involvering av tekniske rådgivere og entreprenører i tidlig fase er også



viktig for å øke kostnadseffektiviteten. I tillegg arbeider Nye Veier systematisk for å sikre standardiserte og effektive prosesser.

Mål:

Nye Veiers mål er å øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet og redusere indirekte kostnader over tid.

1. Nytte (prissatte virkninger) per meter åpnet vei
2. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (prissatte konsekvenser) per meter åpnet vei
3. Gjennomsnittskostnad per meter åpnet vei (herunder kostnad for vei i dag/tunnel/bro)

Resultat:

Ingen vegstrekninger er foreløpig åpnet og det foreligger derfor ikke måltall før i 2019.

Indirekte kostnader i prosent av totale kostnader: 2,0 %

Økonomiske resultater finnes i resultatregnskapet.

Trafikksikkerhet

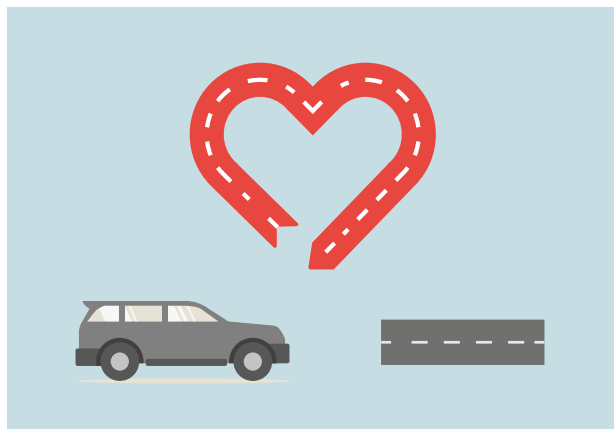
Nye Veier deler Samferdselsdepartementets nullvisjon og skal bidra til å nå nasjonale mål for trafikksikkerhet satt i nasjonal transportplan og nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

Trafikksikkerhet er viktig for Nye Veier og inngår som en integrert del i planlegging og bygging av Nye Veiers portefølje. Selskapets overordnede mål og viktigheten av trafikksikkerhet er videreført inn i våre totalentreprisekontrakter.

I 2018 er det utarbeidet og gjennomført obligatorisk kurs i trafikksikkerhet for alle ansatte i Nye Veier. Dette arbeidet vil fortsette også i 2019.

Nye Veier har utarbeidet Prosedyre for ivaretagelse av Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften) for å ivareta vårt ansvar etter forskriften.

Selskapet har et overordnet mål om ingen skade på tredjeperson i byggefasen. Dette gjelder også for ulike trafikantgrupper innenfor områder med varsling og sikring i forbindelse med bygging av vår portefølje. Selskapets prosjekter skal derfor rapportere på trafikkulykker i byggefasen innenfor prosjektets arbeidsvarslingsområder. Resultater fra slik rapportering gir grunnlag for kunnskap om ulykker som skjer i byggefasen, og vil være et viktig grunnlag for forbedring og videre arbeid internt for å øke sikkerheten både for arbeidere og



trafikanter. Prosjektene har i 2018 fulgt opp kvalitet på arbeidsvarsling gjennom stikkprøvekontroller og revisjoner. Det er satt inn tiltak for å lukke avvik og forbedre kvaliteten. Erfaringene vil bli brukt videre i 2019 for økt kvalitet og måloppnåelse.

Mål:

1. Ingen trafikkulykker i byggefasen med personskader innenfor et arbeidsvarslingsområde i tråd med HMS-målet om ingen skader på tredje person.
2. Ingen trafikkulykker i byggefasen med potensiale for personskader innenfor et arbeidsvarslingsområde.
3. Redusere antall trafikkulykker i driftsfasen i tråd med nullvisjon og nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet.

Resultat 2018:

1. Trafikkulykker med personskade i byggefase rapportert i 2018: 1
2. Trafikkulykker med potensiale for personskade i byggefase rapportert i 2018: 2
3. Nye Veier arbeider med trafikksikkerhet i byggefasen. Når flere strekninger er ferdig bygd, og det settes trafikk på veiene, vil Nye Veier rapportere på trafikkulykker i driftsfasen.

KLIMA OG MILJØ

Nye Veier har integrert klima og miljø i sitt styrings-system og har fastsatt målet om ingen miljøskader i sin policy for HMS og Samfunnsansvar. Alle som arbeider for, eller på vegne av Nye Veier er forpliktet gjennom HMS-avtalen til å «alltid prioritere sikkerhet for mennesker og miljø først».

Alle nye prosjekter skal sertifiseres etter miljø-sertifiseringsordningen CEEQUAL. Alle Nye Veiers kontorer skal Miljøfyrtårn-sertifiseres. I 2018 er seks av syv kontorer miljøfyrtårn-sertifisert.

Natur, friluftsliv og jordvern

Bygging av motorveier krever store arealer og påvirker viktige naturområder, friluftslivsområder og jordbruksområder. Nye Veier arbeider systematisk for at denne påvirkningen skal være minimalt. Det stilles strenge miljøkrav til entreprenørene. Entreprenørene er ansvarlig for å definere planer og implementere tiltak for å oppfylle kravene. Nye Veier følger opp kravene ved samhandling, overvåking, verifikasjon og revisjon.

Veibygging betyr en irreversibel arealendring som fører til reduksjon av biologisk mangfold og tap av dyrket

mark. Nye Veiers krav forsikrer at slike belastninger unngås eller reduseres mest mulig.

I 2018 har Nye veier startet opp et prosjekt for å forbedre oppfølgingen av sin miljøpåvirkning fra planlegging til drift og vedlikehold og et arbeid med å utvikle instruks for jordvern. Denne er forventet ferdigstilt i juni 2019.

Nye Veier har fått utviklet en metode for å ivareta ikke-prissatte konsekvenser slik de er beskrevet i *Håndbok V712 konsekvensanalyser* (landskapsbilde, kulturmiljø, naturmiljø, naturressurser, nærmiljø og friluftsliv). Metoden vil bli testet på 2-3 prosjekter som starter i 2019. Dette vil gi data på bruk og hvordan metoden kan forbedres.

Nye Veier deltar også i to pilotprosjekt om økologisk kompensasjon av viktige naturtyper som er startet opp av Vegdirektoratet. Det ene av disse er i Åkersvika hvor det er gjort kompenserende tiltak på restaurering av områder i reservatet og freding av nye områder.

Mål:

1. Minimere areal tapt med viktige naturtyper
2. Minimere areal tapt med dyrket mark

Resultat 2018:

1. Areal tapt med viktige naturtyper rapportert i 2018: 126 dekar. Det er kompensert med områder på til sammen 775 dekar.
2. Areal tapt med dyrket mark rapportert i 2018: 635 dekar. Det ble nydyrket 100 dekar.

Klimagassutslipp

Bygge- og anleggsbransjen har et betydelig klimafotavtrykk. Nye Veier skal redusere klimagassutslipp i tråd med klimamålene i Nasjonal transportplan. Nye Veier setter krav om reduksjon av klimagassutslipp fra entreprenør som forekommer under bygging, drift og vedlikehold av veistrekningene. Reduksjonen av klimagassutslipp skal måles opp mot et basisutslipp fra veibygging i 2016. Entreprenørene utarbeider klimabudsjetter og igangsetter tiltak for å redusere utslippene. Overgang til null- og lavutslippsteknologier, samt klimavennlige materialer er blant de viktigste tiltakene. I 2018 har Nye veier inngått et 3-årig samarbeid med miljøstiftelsen ZERO for å få ned

klimagassutslippene i anleggsbransjen. Første ledd i dette samarbeidet var en workshop med representanter fra hele bransjen i januar 2018. Det arbeides nå med resultatene og bruk av dem.

Mål:

1. Klimagassutslippene ved bygging av infrastruktur skal reduseres med 40 % innen 2030.
2. Klimagassutslippene fra drift og vedlikehold skal reduseres med 75 % innen 2030.

Resultat:

Det foreligger ikke måltall for 2018. Krav er blitt stilt i kontrakt og det pågår arbeid for å utvikle en standardisert metodikk for klimaregnskapet.

Lokal forurensing

Nye Veiers aktiviteter kan medføre utslipp til vassdrag, luft eller grunn og bidra til lokal forurensning. Nye Veier stiller krav om å minimere disse påvirkningene og verifiserer at entreprenørene oppfyller kravene. Prosjektene rapporterer tall om miljøulykker månedlig, blant annet antall alvorlige miljøulykker per million arbeidede timer (M1). Det har vært rapportert miljøulykker i 2018, men ingen som faller i kategorien alvorlige miljøulykker.

Mål:

1. M1=0

Resultat:

Verdi	2017	2018
M1	3,99	0



Årsregnskap 2018

RESULTATREGNSKAP (01.01-31.12) (Tall i millioner)

	Note	31.12.2018	31.12.2017
Inntekter	2,3	6 653	3 499
Sum inntekter		6 653	3 499
Prosjektkostnader	3	5 208	3 036
Lønnskostnader	4,5,6	176	138
Avskrivning på varige driftsmidler	7	2	1
Andre driftskostnader	4, 13	113	88
Sum kostnader		5 499	3 263
Driftsresultat		1 154	236
Andre finansinntekter		26	25
Andre finanskostnader		0	0
Resultat før skattekostnad		1 180	261
Skattekostnad	1	0	0
Resultat etter skatt		1 180	261
Årsresultat		1 180	261
Anvendelse av årsresultatet			
Overført annen egenkapital/ udekket tap	11	1 180	261
Sum anvendelse		1 180	261

BALANSE EIENDELER (Tall i millioner)

	Note	31.12.2018	31.12.2017
Eiendeler			
Anleggsmidler			
Varige driftsmidler			
Maskiner og inventar	7	9	4
Sum anleggsmidler		9	4
Omløpsmidler			
Fordringer			
Forskuddsbetaling entrepriser	14	83	200
Kundefordringer		3	8
Fordring på eier	8	3 785	1 383
Andre fordringer		98	20
Anleggskontrakter under utførelse		79	53
Sum fordringer		4 048	1 664
Bankinnskudd, kontanter og lignende	9	647	1 360
Sum omløpsmidler		4 696	3 024
Sum eiendeler		4 705	3 028

BALLANSE EGENKAPITAL OG GJELD (Tall i millioner)

	Note	31.12.2018	31.12.2017
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	11	7	7
Overkurs	11	1 650	1 650
Sum innskutt egenkapital		1 657	1 657
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	11	1 420	241
Sum opptjent egenkapital		1 420	241
Sum egenkapital		3 078	1 898
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	6	2	0
Andre avsetninger for forpliktelser	14	467	188
Sum avsetning for forpliktelser		469	188
Sum langsiktig gjeld		469	188
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		539	648
Skyldige offentlige avgifter		149	42
Annen kortsiktig gjeld		470	252
Sum kortsiktig gjeld		1 158	942
Sum gjeld		1 627	1 130
Sum egenkapital og gjeld		4 705	3 028

Kristiansand, 23.04.2019

Styret har benyttet elektronisk signatur

Harald V Nikolaisen
Styrets leder

Eli Marie Giske

Eva Nygren

Dag Morten Dalen

Mari Skjærstad

Magne A. Buaas Bye

Gry Helle Prytz

Ingrid Dahl Hovland
Adm. Dir.

KONTANTSTRØMOPPSTILLING (01.01 - 31.12) (Tall i millioner)

	2018	2017
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Resultat før skattekostnad	1 180	261
Forskjell mellom kostnadsført og innbetalt pensjon	-1	2
Ordinære avskrivninger	2	1
Endring i kundefordringer	5	-8
Endring i leverandørgjeld	-109	512
Endring i forskuddsbetalte kostnader - entreprise	37	-200
Endring i andre forskuddsbetalte kostnader	11	-19
Endring i fordring på eier	-2 402	-1 291
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-89	10
Endring i skyldige offentlige avgifter	108	1
Endring i andre tidsavgrensningsposter	263	63
Endring i avsetning for forpliktelser	6	11
Endring i annen kortsiktig gjeld	282	180
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-706	-477
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-7	-3
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-7	-3
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Gjennomført kapitalforhøyelse	0	1 000
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0	1 000
Netto endring i bankinnskudd	-713	520
Bankinnskudd 01.01	1 360	840
Bankinnskudd 31.12	647	1 360

Noter

1. REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger og er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk gjeldende pr. 31. desember 2018. Årsregnskapet gir et rettviseende bilde av eiendeler og gjeld, finansiell stilling og resultat.

Inntektsføringstidspunkt

Prinsipp for inntektsføring er avhengig av type leveranse/oppgave som utføres, og vil utledes fra avtaletype med Samferdselsdepartementet (SD). Inntekter under planleggingsavtale med SD inntektsføres når den opptjenes, mens inntektsføring i utbyggingsavtaler inntektsføres i takt med fullføringsgrad. For anleggskontrakter anvendes løpende avregningsmetode, se punktet Anleggskontrakter nedenfor.

Kostnadsføringstidspunkt / sammenstilling

Utgifter sammenstilles og kostnadsføres samtidig med de inntekter 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. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen ett år er uansett klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av gjeld er analoge 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 etableringstidspunktet.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Enkelte poster er i samsvar med regnskapsloven vurdert etter spesielle vurderingsregler. Det redegjøres nærmere for disse nedenfor samt i de øvrige notene.

Selskapet har ikke eiendomsretten til veigrunn og vei-anlegg som selskapet har ansvar for utbygging, drift- og vedlikehold av, ettersom dette er statens eiendom. Det gjelder også grunn som erverves på vegne av staten i tilknytning til utbyggingsprosjekter. Det er derfor ikke langsiktige eiendeler i selskapets balanse knyttet til slike poster.

Valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til transaksjonsdagens kurs. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til kursen på balansedagen.

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 tester 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 finansiell eller operasjonell i samsvar med avtalenes reelle innhold ved kontraktsinngåelse.

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

Anleggskontrakter

Vegutbyggingsavtaler under utførelse med lang tilvirkningstid vurderes etter løpende avregningsmetode. Prosjektkostnader omfatter direkte lønn og material, innkjøpte varer og tjenester fra underleverandører samt henførbare administrasjonskostnader.

Estimert sluttkostnad for prosjektet vurderes løpende, og inntektsføring av anleggskontrakter skjer i takt med fullføringsgrad. Effekten av endringer i estimat for prosjektfortjeneste blir resultatført i den regnskapsperioden endringen finner sted. For prosjekter som forventes å gi tap, kostnadsføres hele det beregnede tapet uavhengig av prosjektets fremdrift.

Fullføringsgraden beregnes etter fysisk fremdrift per prosjekt.

Forventet utbyggingskostnad og vederlag fra Vegutbyggingsavtalene indeksjusteres med SSB indeks for "Veganlegg i alt". Estimatenes justeres 2 ganger i året basert på siste tilgjengelig tall fra SSB. Tallene pr. 31.12 er justert med siste tilgjengelig indeks.

Fordringer

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

Innskuddsbaserte pensjonsordninger

Forpliktelser til å yte tilskudd til innskuddsbaserte pensjonsordninger innregnes som kostnader i resultatregnskapet når de påløper.

Ytelsesbaserte pensjonsordninger

Netto forpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent gjennom sitt arbeid i inneværende og tidligere perioder. Disse fremtidige ytelsene diskonteres for å beregne nåverdien, og virkelig verdi av pensjonsmidler trekkes fra for å finne netto forpliktelse.

Beregningene er gjort av Statens Pensjonskasse, som forvalter selskapets ordning.

Selskapet benytter muligheten i NRS 6 til å anvende IAS 19 for regnskapsføring av pensjoner. Aktuarielle gevinster og tap ved beregning av selskapets forpliktelse innregnes direkte mot egenkapital.

Skatt

Nye Veier AS kommer inn under skattefritaket i skatteloven §2-32, og er følgelig ikke skattepliktig. Denne konklusjonen er i tråd med uttalelse gitt til selskapet fra Skattedirektoratet av 22.4.2016.

Bruk av estimater

Selskapets utarbeidelse av årsregnskapet er på mange områder påvirket av estimater. Ledelsen benytter estimater og forutsetninger som påvirker resultatregnskapet og verdsettelsen av eiendeler og gjeld, samt opplysninger om usikre eiendeler og forpliktelser på balansedagen. Betingede tap som er sannsynlige og kvantifiserbare, kostnadsføres løpende.

Klassifisering av renteinntekter på mottatt forskudd fra Samferdselsdepartementet

Selskapet mottar årlig forskudd fra SD for arbeid som utføres, og renter på dette forskuddet klassifiseres som finansinntekt og henføres ikke til den enkelte kontrakt.

Kontantstrømpoppstilling

Kontantstrømpoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden, og omfatter bankinnskudd.

Tallopstillinger

Alle beløp er i det følgende oppgitt i millioner kroner, dersom ikke annet er oppgitt.

2. INNTEKTER (Tall i millioner)

Selskapets formål er planlegging, utbygging og drift av den veiporteføljen som til en hver tid er tilført selskapet fra Samferdselsdepartementet (SD). SD er også selskapets eier og kunde.

I 2018 kommer selskapets inntekter fra planlegging og utbyggingsaktiviteter utført på oppdrag fra SD, se oversikt under. Det er ennå ikke resultatført inntekter innenfor drift og vedlikeholdsoppdrag.

Per avtaletype	2018	2017
Inntekter fra planleggingsaktiviteter	318	212
Inntekter fra utbygningsaktiviteter	6 296	3 286
Andre inntekter	39	1
Sum	6 653	3 499

Selskapet har kun omsetning i Norge

3. PROSJEKTRISIKO OG USIKKERHET

Kostnader til entrepriser utgjør størsteparten av de totale prosjektkostnadene i Nye Veier AS sine utbyggingsprosjekter. Selskapets utbyggingskontrakter med Den Norske stat ved Samferdselsdepartementet er fastpriskontrakter, hvor vederlaget er basert på en forventet utbyggingskostnad tillagt et risikopåslag. Vederlaget i disse utbyggingskontraktene består av en statlig finansiert del og en bompengefinansiert del. Bompengandelen har ikke risikopåslag, men vederlaget varierer lineært med utbyggingskostnaden i intervallet +/-10 % av forventet utbyggingskostnad. Statlig del har risikopåslag, men vederlaget er fastsatt. Selskapet bærer således risiko for økning i prosjektkostnader forårsaket av forsinkelser, kvalitetsmangler eller andre forhold.

Regnskapsmessig behandling er basert på beste estimat ved slutten av regnskapsperioden. Dersom et prosjekt er identifisert som tapsbringende, føres det avsetninger for fremtidige tap. Omstendigheter og informasjon kan endre seg i etterfølgende perioder, og endelig utfall kan derfor bli bedre eller dårligere enn hva vurderingene gjort på tidspunktet for utarbeidelsen av regnskapet tilsa.

Administrasjonen og styret vurderer og behandler virksomhetens samlede risikoeksponering, og sikrer tilstrekkelig usikkerhetsavsetning i regnskapsføringen.

Selskapet har i 2018 igangsatt flere prosjekter basert på utbyggingsavtaler som regnskapsføres i tråd med NRS 2 – Anleggskontrakter. Prosjektene inntektsføres uten margin til man har tilstrekkelig fremdrift til å kunne vurdere kostnads- og inntektsestimater med akseptabel feilmargin. I 2018 er det innregnet margin på totalt 4 av selskapets totalt 6 igangværende utbyggingsavtaler, hvor selskapet vurderer at det er tilstrekkelig kontroll på beregnet sluttestimater.

4. LØNSKOSTNADER, ANTALL ANSATTE, GODTGJØRELSE, LÅN TIL ANSATTE M.M. (Tall i hundre)

Lønnskostnader	2018	2017
Lønninger	135 577 275	104 047 057
Arbeidsgiveravgift	21 371 418	16 382 997
Pensjonskostnader	13 784 066	10 862 057
Andre ytelser	5 487 639	6 280 538
Sum	176 220 398	137 572 649

Gjennomsnittlig antall årsverk	153	109
--------------------------------	------------	-----

YTELSER TIL STYRET

Navn		Sum styrehonorar
Rolf Roverud - Styreleder */**	tom 15.06.18	238 750
Harald V. Nikolaisen - Styreleder */**	fom 16.06.18	421 521
Eli Giske - Styrets nestleder *		310 187
Eva Nygren - Styremedlem		217 333
Dag Morten Dalen - Styremedlem		217 333
Magne Andreas Buaas Bye - Ansattvalgt styremedlem		217 333
Gry Helle Prytz - Ansattvalgt styremedlem	fom 01.09.18	73 667
Vivien Rennell Aagre - Ansattvalgt styremedlem	tom 31.08.18	153 500
Mari Trønneblom Skjærstad - Styremedlem*/**	fom 01.09.18	93 667

* Honorarer inkluderer godtgjørelse for deltakelse i styrets revisjonsutvalg

** Honorarer inkluderer godtgjørelse for deltakelse i styrets kompensasjonsutvalg

YTELSER TIL LEDENDE ANSATTE

Navn	Lønn	Annen godtgjørelse	Pensjon
Ingrid Dahl Hovland - Adm. Dir	2 288 278	190 034	155 207
Anette Aanesland - Direktør teknologi og utbyggingstrategi	1 511 321	111 665	155 207
Bjørn Børseth - Direktør kontrakt og anskaffelse	1 424 821	112 806	155 207
Finn Aasmund Hobbesland - Direktør planprosesser og samfunnskontakt	1 434 460	121 064	155 207
Nils Christian Ravnas - Direktør økonomi, finans og virksomhetstyring	1 500 269	111 700	155 207
Sigrid Hansen-Tangen - Direktør HMSK og samfunnsansvar	1 383 124	112 825	155 207
Magne Asbjørn Ramlo - Prosjektdirektør E18 Langangen - Grimstad	1 592 219	162 261	155 207
Øyvind Moshagen - Prosjektdirektør E6 Innlandet	1 640 988	119 767	155 207
Johan Arnt Vatnan - Prosjektdirektør E6 Trøndelag	1 907 151	116 303	155 207
Asbjørn Heieraas - Prosjektdirektør E39 Kristiansand - Sandnes	1 363 191	112 661	155 207
Christian Altmann - Kommunikasjonsdirektør	1 290 775	15 722	155 207

Kostnadsført godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:

	2018	2017
Honorar for lovpålagte revisjonstjenester	1 025 802	819 963
Honorar for andre attestasjonstjenester	0	54 035
Honorar for skatterådgivning	88 452	140 590
Honorar for andre tjenester	91 416	364 043
Sum	1 205 670	1 378 631

Merverdiavgift er ikke inkludert i revisjonshonoraret

5. ERKLÆRING OM FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE I NYE VEIER AS

Denne erklæringen bygger på Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13.2.2015. og er utarbeidet av styret i henhold til selskapets vedtekter § 5 jf. allmennaksjeloven § 6-16 a. Erklæringen skal behandles på Nye Veiers ordinære generalforsamling. Erklæringen gjelder til styret opphever den eller vedtar en ny erklæring.

Erklæringen gjelder for daglig leder av Nye Veier AS og direktører som rapporterer til daglig leder. Denne gruppen betegnes "ledende ansatte". Erklæringen har to hoveddeler. Del I omhandler lederlønnspolitikken som har vært ført det foregående regnskapsåret jf. allmennaksjeloven § 6-16 a, første, tredje og fjerde ledd. Del II inneholder retningslinjer for fastsettelse av lederlønn for det kommende regnskapsåret jf. allmennaksjeloven § 6-16 a, andre ledd. Retningslinjene i Del II gjelder fullt ut når nye avtaler inngås.

Del I

Styret har ved fastsettelse av godtgjørelsen til ledende ansatte vært opptatt av at betingelsene skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende sammenliknet med tilsvarende selskaper.

Nye Veiers ledelse består av fire prosjektdirektører og seks fagdirektører, i tillegg til adm. direktør og HR sjef. Direktørene i Nye Veier har avtaler som er i samsvar med Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i Nye Veier AS, vedtatt av styret 18. april 2016.

Lønn til direktører ble regulert med virkning fra 1. januar 2018. Reguleringen for 2018 var 2,8%.

Det er ingen bonusordning, opsjonsordning eller lignende knyttet til avtalene. Selskapet har opprettet

pensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Ordningen omfatter samtlige ansatte. Sparing til alderspensjon utgjør innskudd på 6% av pensjonsgrunnlaget fra 0 til 12 G og et tillegg på 12% av pensjonsgrunnlaget fra 7,1G til 12G.

Del II

1. Hovedprinsipp for lederlønnspolitikken

Godtgjørelsen til ledende ansatte i Nye Veier skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende sammenliknet med tilsvarende selskaper.

Styret skal bidra til moderasjon i godtgjørelsen til ledende ansatte. Styret skal ha oversikt over den enkelte leders samlede godtgjørelse. For å understøtte løpende vurdering av lønnsnivået, skal det jevnlig innhentes markedsinformasjon om lederlønninger i sammenlignbare bransjer og selskaper.

2. Elementer i lederlønningene

2.1 Grunnlønn

Hovedelementet i godtgjørelsesordningen skal være den faste grunnlønnen.

2.2 Variabel lønn

Det skal ikke inngås individuelle avtaler til ledende ansatte om variabel lønn basert på prestasjon.

2.3 Andre ytelser

Ledende ansatte kan ha naturalytelser som er vanlig for sammenliknbare stillinger.

2.4 Forsikringer

Ledende ansatte skal ha forsikringsdekninger på samme nivå som øvrige ansatte.

2.5 Sluttvederlag

Det er i ansettelsesavtalen til daglig leder avtalt at hun fraskriver seg stillingsvernet etter arbeidsmiljøloven kapittel 15, jfr. lovens § 15-16 andre ledd. Daglig leder har rett til 6 måneders etterlønn basert på grunnlønnen for det tilfellet at styret tar initiativ til opphør av ansettelsesforholdet. Fratredelse med virkning før oppsigelsestidens utløp begrenser ikke rett til lønn og tilleggsgoder i oppsigelsestiden. Etterlønnen

reduseres forholdsmessig med ny årsinntekt (regnet fra utgang av oppsigelsestid).

Samlet godtgjørelse (lønn i oppsigelsestid og etterlønn) skal ikke overstige 12 måneders lønn. Retten til etterlønn gjelder ikke dersom daglig leder selv sier opp sin stilling. Retten til etterlønn gjelder heller ikke dersom daglig leder har begått forhold som oppfyller de materielle vilkårene for avskjed etter arbeidsmiljølovens bestemmelser, uavhengig om avskjed blir besluttet eller ikke.

For øvrige ledende ansatte kan det inngås forhåndsavtale om rimelig sluttvederlag som får virkning dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen. For slikt sluttvederlag vil ovennevnte retningslinjer gjelde tilsvarende.

3. Opsjoner, aksjeprogrammer

Ledende ansatte skal ikke ha avlønning i form av opsjoner eller aksjer i mor- eller datterselskaper, eller kontantbonus knyttet til en vurdert verdiutvikling av aksjen.

4. Styrehonorar

I en eventuell konsernmodell skal ledende ansatte ikke motta særskilt godtgjørelse for styreverv i andre selskaper i konsernet.

5. Pensjonsytelser

Ledende ansatte skal ha de samme pensjonsordninger og pensjonsvilkår som øvrige ansatte i selskapet. Pensjonsgrunnlaget for alderspensjon skal ikke overstige 12G. Nye Veier har innskuddsbasert tjenstepensjon med innskuddssatser på 6 % for pensjonsgrunnlag i intervallet 0 til 12 G og 12 % tillegg for pensjonsgrunnlag i intervallet 7, 1 G til 12 G.

Arbeidsgivers innbetaling på innskuddsordningen skal kun gjøres løpende i ansettelsesperioden, slik at det ikke påløper kostnader etter at en ledende ansatt har fratrudd stillingen i selskapet.

7. VARIGE DRIFTSMIDLER (Tall i millioner)

	IT-Utstyr	ERP systemer	Driftsløsøre, maskiner og inventar	Totalt
Anskaffelseskost 1.1	0	2	4	6
Tilgang kjøpte driftsmidler	3	3	1	7
Avgang ved salg	0	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12	3	4	5	12
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01.	0	0	1	1
Årets avskrivninger	0	1	1	2
Avgang ved salg	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 31.12	0	1	2	3
				0
Bokført verdi 31.12.	3	3	3	9
Økonomisk levetid	3 år	5 år	5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	

8. MELLOMVÆRENDE MED EIER (Tall i millioner)

	2018	2017
Selskapet har per 31.12.2018 en netto kortsiktig fordring til Samferdelsesdepartementet.		
Kortsiktig fordring på eier for utført arbeid ved planleggings- og utbyggingsavtaler	3 785	1 383
Sum mellomværende med eier	3 785	1 383

9. BANKINNSKUDD (Tall i millioner)

	2018	2017
Bankinnskudd, kontanter o.l	647	1 360
Herav bundne skattetrekkmidler	8	6
All tilgjengelig likviditet er plassert på rentebærende bankkonto i selskapets hovedbankforbindelse		





**Vi bygger gode veier
raskt og smart**

Hovedkontor

Tangen 76

E39 Kristiansand - Sandnes

Svanedamsveien 10
4621 Kristiansand

E18 Longum

Teknologiveien 11
4846 Arendal

E6 Rugtvedt

Herreveien 57
3962 Stathelle

E6 Mjøsregionen

Vangsvegen 73
2317 Hamar

E6 Trøndelag

Sluppenveien 17b
7037 Trondheim



Nye Veier AS
+ 47 479 72 727
post@nyeveier.no
nyeveier.no

