

# ÅRSRAPPORT





# Innhold

Adm. direktør har ordet	4
Styrets årsberetning 2019	6
Dette er styret i Nye Veier	22
Om Nye Veier	24
Status for strekningene	26
Samfunnsansvar	38
Årsregnskap	54
Noter	58
Eierstyring og selskapsledelse	72
Revisors beretning	78



## Adm. direktør har ordet

Nye Veier har fått arbeide med den kommende Nasjonal transportplan (NTP), i tett samarbeid med departement og etater i samferdselssektoren. Planen blir landets veikart for investering i samferdsel for perioden 2022 – 2033. Offentlige investeringer er avgjørende for nåtid og fremtid. Både for økonomien generelt, og spesielt for grønn omstilling etter hvert som oljeinntektene synker. Eksempelvis vil forbedret transport øke næringslivets konkurransevne og tilgang på arbeidskraft i distrikter og tettsteder utenfor storbyene.

For den nye Nasjonale transportplanen vektlegger vi derfor veistrekninger som kan tilfredsstillende følgende mål:

- Enklere reisehverdag for trafikanter og økt konkurransevne for næringslivet
- Mer trafiksikker vei for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

*« FNs bærekraftsmål og verdens klimamål er vår felles arbeidsplan for å oppnå en bedre fremtid for både mennesker, natur og økonomi »*

FNs bærekraftsmål og verdens klimamål er vår felles arbeidsplan for å oppnå en bedre fremtid for både mennesker, natur og økonomi. Norge meldte nylig inn et forsterket klimamål til FN, hvor klimagassutslippene skal reduseres med 50 prosent innen 2030. Alle må gjøre det de kan for å redusere fotavtrykket dersom vi skal nå klima- og bærekraftsmålene. Dette gjelder også Nye Veier.

Som byggherre har vi unike muligheter til å drive innovasjon i markedet. I vårt innspill til Nasjonal transportplan foreslår vi å sette av to milliarder til innfasing av fossilfrie anleggsplasser. Beløpet tilsvarer ca. én prosent av den totale byggekostnaden for de 18 strekningene vi foreslår i ny Nasjonal transportplan. Det er en lav pris å betale. Miljødirektoratets rapport *Klimakur 2030* slår fast at nettopp et slikt tiltak vil ha størst potensiale for reduksjon av klimagassutslipp i byggefasen av infrastruktur.

Fremover blir det viktig å utfordre det etablerte. Statlige aktører må bruke sin innkjøpsmakt for å få leverandørene til å tilby de mest klimavennlige løsningene. Vi må stille krav til utslippsreduksjon i prosjektene, og etablere systemer som gir et riktig bilde på måloppnåelsen. Dette har vi begynt med, og vi øker kravene over tid. Et konkret eksempel er at vi nå krever CEEQUAL miljøsertifisering av våre anleggsprosjekter. Det er imidlertid ikke bare i byggefasen vi kan bidra til klimamålene. Nye Veier støtter målet om elektrifisering av veitransporten.

Så en personlig refleksjon: Trenger vi veier i fremtiden? Med ytterligere innfasing av nullutslippskjøretøy, vil fremtidens kjøretøypark medføre vesentlig reduserte utslipp. Vi må bygge ansvarlig, tenke nytt og gire om. Næringslivet trenger å styrke sin konkurransevne. Distrikter og tettsteder utenfor byene trenger økt tilgang på arbeidskraft. Det skjer fortsatt for mange ulykker i Norge. Mitt svar er derfor: Vi trenger veier for fremtiden.



**Anette Aanesland**

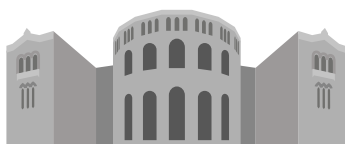
Adm. direktør

# Styrets årsberetning

## VIRKSOMHETEN

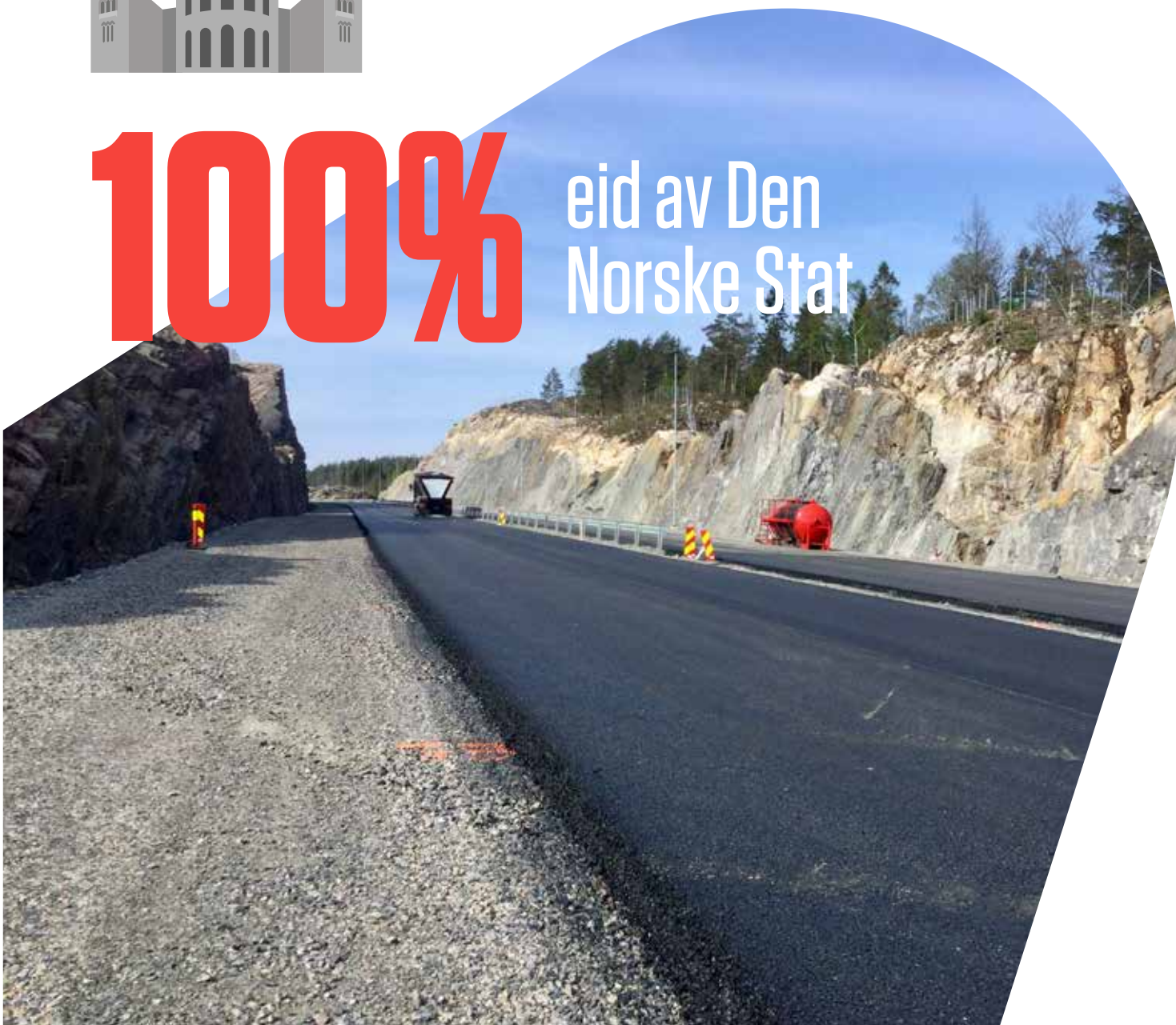
Nye Veiers formål er å forestå planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av deler av det norske riksveinettet. Selskapet er 100 % eid av Den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Nye Veier ble stiftet i 2015, og var i operativ drift fra 1. januar 2016. Selskapet har hovedkontor i Kristiansand og en utbyggingsportefølje per 31.12.2019 på 700 km firefelts motorvei med en estimert utbyggingskostnad på 182 milliarder kroner. (2019-kroner)

Nye Veier fikk tre nye strekninger tilført sin utbyggingsportefølje i juni 2019. Disse er: E16 Kløfta – Kongsvinger, E6 Kvæangsfjellet og E6 Øyer – Otta. Med dette har selskapet prosjekter fra helt sør i Norge til langt mot nord.



# 100%

eid av Den  
Norske Stat



## MÅLOPPNÆELSE

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 trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

*« Det forventes at gjennomsnittlig planleggingstid reduseres med fem år, og selskapet er fullt i gang med planlegging og utbygging i samtlige områder »*

Beregninger ved utgangen av 2019 underbygger en forventning om å realisere 28 milliarder i kostnadsreduksjoner og over 29 milliarder i økt nytte for trafikanten sammenlignet med beregninger som forelå da selskapet overtok porteføljen. Kortere veitraseer, økt fartsgrense og økt trafikksikkerhet er hovedelementene som utgjør nytteøkningen for trafikanten.

Det forventes en reduksjon i planleggingstid, særlig for strekninger og prosjekter hvor det er gjennomført interkommunal planprosess. På strekningen E18 Dørdal – Grimstad ble det gjennomført en slik planprosess. Den involverte åtte kommuner og to fylker, og resulterte i vedtatte kommunedelplaner sommeren 2019, bare halvannet år etter at styret for det interkommunale plansamarbeidet ble konstituert 1. mars 2018. En lignende planprosess gjennomføres nå på E16 Kløfta – Kongsvinger. Indikator for prestasjon av sikker utbygging måles i antall skader med og uten fravær per en million arbeidstimer (H2-verdi). H2-verdien ble i 2019 9,68.

## METODIKK FOR PORTEFØLJEPRIORITERING

Nye Veier har utviklet en metodikk for porteføljeprioritering hvor strekningenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet, netto ringvirkninger, trafikk- og samfunnssikkerhet, 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. Nye Veier utvikler metodikk 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 samfunnssikkerhet:** Nye Veier har en nullvisjon, og ønsker derfor å vektlegge trafikksikkerhet 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

*« Nye Veier  
bidrar særlig til  
bærekraftsmålene  
om innovasjon og  
infrastruktur, anstendig  
arbeid og økonomisk  
vekst og stoppe  
klimaendringer »*

knyttet til design og standarder, og tidlig involvering av entreprenør for å utnytte kompetansen i markedet. Dette fordrer en kompetent byggherreorganisasjon med gjennomføringsevne og god samhandling internt og eksternt.

Nye Veier åpnet tre nye strekninger i 2019. Utbygging av strekningen E18 Tvedestrand – Arendal ble ferdigstilt i begynnelsen av juli, tre og en halv måned før planen. Delstrekningen E6 Kolomoen – Kåterud ble åpnet åtte måneder før tiden, mens strekningen E18 Rugtvedt – Dørdal ble åpnet i henhold til plan. Øvrige prosjekter er i rute når det gjelder ferdigstillelse. I 2019 inngikk selskapet tre nye kontrakter med entreprenør på strekningene E6 Kvithamar – Åsen, E6 Kvål – Melhus og E6 Ulsberg – Vindåsliene.

### SAMFUNNSANSVAR OG HMS

Nye Veier tar et tydelig ansvar for å bidra til bærekraftig verdiskaping og har utarbeidet en metodikk for rapportering av samfunnsansvar etter FNs GRI-standard (Global Reporting Initiative). Det er valgt ut tema og indikatorer som det vil bli rapportert på i årene fremover. Temaene er knyttet til 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 nytteverdien og redusere kostnader i veiporteføljen oppnår Nye Veier økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Nye Veier bidrar til å nå 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. De overordnede mål og viktigheten av trafikksikkerhet er videreført og følges opp i våre totalentreprisekontrakter.

Nye Veier har oppnådd 16 minutter i redusert reisetid på de tre åpnete strekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal og E6 Kolomoen – Kåterud. Kostnadsreduksjonen for disse strekningene er på 2,6 milliarder kroner sammenlignet med estimatet som forelå da selskapet overtok strekningene.

Strekningene har i 2019 ikke hatt ulykker med personskader.

Nye Veier arbeider med prosessinnovasjon, særlig når det gjelder måten å gjennomføre anskaffelsene på og i valg av kontraktsmodeller. Selskapet har skaffet seg betydelig erfaring med BVP-metodikken (Best Value







Procurement), en anskaffelsesmetode som vektlegger leverandørens kompetanse og prestasjon og vurdering av byggherrens risiko i prosjektgjennomføringen.

Digitalisering er et sentralt utviklingsområde i Nye Veier. I dag er flere av selskapets anleggsprosjekter fulldigitaliserte. Også store deler av planprosessene er digitalisert, spesielt de delene som omfatter publikumsmedvirkning. Nye Veier ønsker å anvende ny teknologi for å sikre lavest mulig levetidskostnader og dermed maksimal nytte for brukerne av veien.

Utgifter knyttet til FoU går til forskningsprosjekter og medlemskap i klynger og nettverk som understøtter satsingsområdene. Nye Veier deltar i forskningsprosjekter sammen med blant annet Universitetet i Agder, Cicero, NTNU, og Sintef.

### ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST

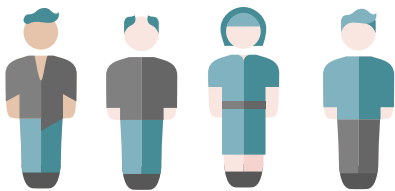
Nye Veier og selskapets leverandørkjede skal følge den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) grunnleggende konvensjoner om organisasjonsfrihet og retten til tariffavtaler, forbud mot tvangsarbeid, barnearbeid og diskriminering på arbeidsplassen. Likedan skal Nye Veier og selskapets leverandørkjede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

52%

FAGLÆRTE

7,4%

LÆRLINGER



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 2019 ble det rapportert 2,36 arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidede timer (H1) og 9,68 arbeidsrelaterte personskader med og uten fravær per million arbeidede timer (H2). Tallene inkluderer totalentreprenør med underleverandører. Selskapet stiller krav til minimum 50 prosent faglærte og syv prosent lærlinger i gjennomføringen av oppdragene. I 2019 ble det rapportert 52 % faglærte og 7,4 % 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 tilfeller av korrupsjon i 2019. Program for eksterne revisjoner og kontroller med tema lønns- og arbeidsvilkår og andre seriøsitetskrav er videreført i 2019. Kontrollene har avdekket avvik som har ført til tett oppfølging av totalentreprenør for å lukke avvik.

Selskapet har varslingskanal og prosedyre for intern og ekstern varslings. Selskapet jobber for en åpen ytringskultur hvor ansatte, leverandørkjeden og samfunnet rundt oss skal oppleve trygghet til å si ifra om kritikkverdige forhold. Selskapet har behandlet fem varslingsaker i 2019.

### STOPPE KLIMAENDRINGENE

Nye Veier stiller høye miljøkrav og entreprenører skal ha planer og systemer for å ivareta ytre miljø. Krav fra miljømyndighetene følges opp med målinger og forbedringstiltak. Det ble rapportert åtte miljøskader i 2019.

For å sikre høy kvalitet på arbeidet med ytre miljø og bærekraft har Nye Veier besluttet at hvert kommende prosjekt skal miljøsertifiseres i tråd med CEEQUAL eller lignende.

I NTP er det 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 75 %. Det er utarbeidet grunnlagsrapporter for beregning av CO<sub>2</sub>-utslipp for alle prosjekter i selskapets portefølje. Disse benyttes for å kunne utfordre og måle entreprenørene på reell CO<sub>2</sub>-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 2019 har Nye Veier arbeidet med å redusere negative virkninger på naturressurser, naturmangfold, landskap, friluftsliv og kulturarv.

Nye Veier har som mål at det ikke skal forekomme noen miljøskade på prosjektene og arbeider målrettet for å unngå forurensning.

### ORGANISASJON

Selskapets tidligere administrerende direktør Ingrid Dahl Hovland gikk til stillingen som Vegdirektør i Statens vegvesen 14. oktober 2019. Direktør for Teknologi og utbyggingsstrategi i Nye Veier Anette Aanesland ble konstituert i stillingen som administrerende direktør fra samme tidspunkt og ble etter en ekstern rekrutteringsprosess tilsatt som ny administrerende direktør med virkning fra. 1. januar 2020.

Ved utgangen av 2019 var det 162 fast ansatte i selskapet. Kvinneandelen i selskapet var 30%. I ledergruppen var kvinneandelen 25 %. Det er et definert mål for selskapet å ha mangfold i bemanningen. Selskapet vil i 2020 vil arbeide for å sette konkrete mål om relevant mangfold, inkl. likestilling. 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 kompetansemødel som bygger opp under strategien til selskapet. 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 lønnsoppjøret, 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 fem møter i løpet av 2019. AMU/BU har blitt løpende orientert om oppbyggingen av selskapet, vedr. rekruttering og det er drøftet endringer av styringssystem og administrative bestemmelser. Høsten 2019 ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse. Undersøkelsen viste gjennomgående gode resultater, men synliggjorde også forbedringsområder. Resultatene fra undersøkelsen er fulgt opp og områder som kan forbedres har tilhørende tiltak.

# 30%

## kvinneandel i Nye Veier



*« Nye Veier ønsker en kultur hvor den enkelte tar ansvar, ser helhet og er opptatt av det som skaper nytteverdi for trafikantene »*

## KULTUR

Selskapets tre kjerneverdier er *Fornyer, Forbedrer og Forsikrer*. Disse verdiene skal kjennetegne Nye Veier, og sammen med visjon og forretningsidé, ligge til grunn for overordnede mål, strategier og prioriteringer.

Nye Veier ønsker en kultur hvor den enkelte tar ansvar, ser helhet og er opptatt av det som skaper nytteverdi for trafikantene. 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.

## DISKRIMINERING

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

## LEDERLØNNSERKLÆRING

Selskapet har utarbeidet en erklæring 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 er et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål og skal sikre at styret etterlever eiers forventninger til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte. Kompensasjonsutvalget har hatt seks møter i 2019.

## EIERSTYRING OG SELSKAPsledelse

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 er et saksforberedende organ for styret og skal støtte styret i utøvelsen av sitt ansvar for finansiell rapportering, revisjon, risikostyring, intern kontroll og etterlevelse av retningslinjer for etikk og samfunnsansvar. Revisjonsutvalget har hatt fem møter i 2019.

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 risikostyringsprosess som er godt tilpasset virksomheten og er særlig opptatt av følgende områder:

### **1. Operasjonell risiko**

Gjennom anbudsprosesser og utbyggingsaktiviteter blir Nye Veier eksponert for flere ulike typer risikoer. Selskapet ønsker ikke å påta seg eksponering mot risiko som selskapet ikke kan påvirke, men primært kun på seg 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. I evaluering av tilbudene er tilbyders forståelse av risiko et viktig element i vår vurdering. Tilbyderne skal oppgi de viktigste risikoene de ser for oss som byggherre på det aktuelle prosjektet. De skal beskrive risikoen og hva de som tilbyder vil gjøre for å redusere eller eliminere denne risikoen. Dersom risikoen blir en realitet, skal de kunne beskrive hva de vil gjøre for å sikre fortsatt måloppnåelse i kontrakten. Dette gir Nye Veier som byggherre flere valg enn ved andre modeller hvor risikoen først oppdages sent i prosjektet. Selskapet kan hvis mulig justere løsningene, stanse prosjekter som har for høy risiko eller søke etter metoder som sikrer gjennomføring av prosjektet. Ved å adressere risiko tidlig er det enklere å følge opp de enkelte risikoene.

Selskapets virksomhet består av store utbyggingsprosjekter og drift og vedlikehold av ferdige veistreknings. Prosjektenes kompleksitet, størrelse, varighet og risiko vil variere og det er 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 som utbetales over de seks første månedene fra Samferdselsdepartementet, samt opptrekk av bompengefinansiering i henhold til bompengeaftalene.



### **3. Strategisk risiko**

Selskapet har utviklet en risikostyringsprosess 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 til styre og eier hvert kvartal.

Forutsigbarhet og langsiktig finansiering er avgjørende for å realisere selskapets mål.

### **4. Internkontroll**

Nye Veier gjennomfører jevnlig revisjoner innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale avtaleparter. Selskapets internrevisor fremmer i samarbeid med administrasjonen forslag til revisjonsprogram som er basert på risikovurderingene i selskapet. Forslaget til revisjonsprogram behandles av styret, og resultatet av de vedtatte revisjonene, samt oppfølging av at avvik blir lukket rapporteres til styret.

Nye Veier gjennomførte i 2019 revisjoner knyttet til innkjøp, GDPR, trafikkantnytte og endringshåndtering, overordnede styringsprosesser og kravhåndtering og prosjektavslutning.





## 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. Styret i Nye Veier har fire kvinnelige styremedlemmer, som representerer en kvinneandel på 57 prosent. Av aksjonærvvalgte 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 2019 har styret vært spesielt opptatt av å:

- Videreutvikle selskapet på en måte som sikrer en kompetent og nytenkende organisasjon for å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprojekter 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 og ha fortsatt stor oppmerksomhet på seriositet og samfunnsansvar. Det har vært viet stor oppmerksomhet på internkontroll i 2019.
- 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,

ÅRSRESULTAT  
807

mill.



- fremdrift og økonomisk styring med selskapets utbyggingsprosjekter.
- Utvikle å få gjennomslag for selskapets standardisering av veiens utforming gjennom konseptet «Normalveien»
  - Etterleve ny personvernlovgivning.
  - Etablere avtaleverk, rutiner, systemer og mål knyttet til drift og vedlikehold

Det ble i løpet av 2019 avholdt 11 styremøter.

## LØNNSOMHET

### Driftsinntekter og resultat

Driftsinntektene i 2019 var 6 993 millioner kroner. Driftskostnadene var 6 217 millioner kroner. Årsresultatet var 807 millioner kroner.

### Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var på 5 164 millioner kroner per 31. desember 2019. Av totalkapitalen utgjør egenkapitalen 75,3% (3 886 millioner kroner).

### Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm var negativ med 85 millioner kroner. Kontantstrømmen fra operasjonelle aktiviteter var negativ med 77 millioner kroner, hvor forskjellen mot driftsresultat i hovedsak kommer fra endringer i arbeidskapitalen. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter var negativ med 8 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 FoU-arbeid. I strategien til Nye Veier ligger det derfor en tydelig satsing på innovasjon og FoU. Det er definert 4 satsingsområder: 1. Gjennomføringsmodeller, 2. Standardisering/Prefabrikkering, 3. Klima og Miljø, 4. Digitalisering. Utgifter knyttet til FoU går til forskningsprosjekter og medlemskap i klynger og nettverk som understøtter de fire satsingsområdene.

### 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, 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 807 millioner kroner overføres til annen egenkapital. Egenkapitalen på 75,3 % ved årets utløp anses som god.





## FREMTIDIG UTVIKLING

Selskapet er ferdig oppbemannet og godt rustet til å gjennomføre utbygging av de prosjektene som ligger inne i oppstartsporteføljen. Med de tre nye strekningene som ble overført til selskapet gjennom Stortingsbehandling medio 2019, planlegger selskapet for jevnt høyt aktivitetsnivå i årene framover. Selskapet har trygghet for finansieringen gjennom avtale med Samferdselsdepartementet om langsiktig og forutsigbar statlig finansiering. Bompengefinansieringsordningen har fleksibilitet i låneopptrekket og gjør at selskapet kan håndtere variasjoner i årlige utbetalinger til entreprenører og leverandører. Aktiviteten i selskapet reguleres i henhold til inngåtte avtaler med Samferdselsdepartementet. Finansieringsordningen gjør det mulig å bruke tilstrekkelig tid til å arbeide med prosjektene i tidlig planfase for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i investeringene. Selskapets kompetanse og systemer utvikles for å kunne betjene en større portefølje. Nye Veiers utbyggingsportefølje vurderes utvidet i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2022-2031. Utvidelsen vil kunne omfatte både antall prosjekter og finansieringsramme. Selskapets omsetning i 2020 forventes å være på nivå med 2019.

Selskapets oppbygging av egenkapital vil brukes til selskapets formål.

Situasjonen rundt Covid-19 berører også Nye Veier. Alle ansatte benyttet hjemmekontor fra 13. mars, omtrent da myndighetene iverksatte omfattende restriksjoner for å begrense smitte. Covid-19 omfanget er uvisst, men selskapet har så langt hatt tilnærmet normal drift, bortsett fra at en del eksterne arrangementer ble avlyst. Prosjektene med anleggsaktivitet er så langt i liten grad berørt av restriksjoner, men selskapet følger dette tett og dersom det blir langvarig vil det kunne få konsekvenser. Det ble satt krisestab i selskapet som følge av den ekstraordinære situasjonen.



## STYRETS ERKLÆRING

Styret bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at årsregnskapet for 2019 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, 22.04.2019

*Styret har benyttet elektronisk signatur*

Harald V Nikolaisen  
**Styrets leder**

Eli Marie Giske

Eva Nygren

Dag Morten Dalen

Mari Skjærstad

Magne A. Buaas Bye

Vivien Rennell Aagre

Anette Aanesland  
**Adm. Dir.**

# Dette er styret i Nye Veier



**HARALD V. NIKOLAISEN:**

Harald V. Nikolaisen er administrerende direktør i Statsbygg. Han er utdannet siv. ing. fra NTNU og har mastergrad fra BI. Han har omfattende prosjekt- og ledelseserfaring fra Jernbaneverket, Norsk Hydro ASA, Dovre International AS og Statoil. Han er styremedlem i Bygg21, Nye Veier AS og Baneservice AS, og leder referansegruppa for BIs senter for byggenæringen.



**ELI GISKE**

Eli Giske er konserndirektør for økonomi og finans (CFO) i Posten Norge AS. Hun er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (nå BI). I tillegg til å være styremedlem i Nye Veier AS, er Giske i dag styremedlem i Ruter AS og styreleder i Espire AS. Hun har tidligere erfaring fra styrene i bl.a. Itera ASA, Ambita AS, USBL, Multiconsult ASA, Powel ASA, IKT-Norge AS, Eidsiva Vekst AS og Baneservice AS. Giske har tidligere vært CFO i EVRY ASA, ErgoGroup AS og EDB Business Partner ASA.



**EVA NYGREN**

Eva Nygren er utdannet arkitekt fra Chalmers Universitet i Gøteborg. Hun driver i dag egen virksomhet hvor hun tilbyr styre- og konsulentoppdrag. I tillegg til Nye Veier har Nygren styreverv i JM AB, Troax AB, Ballingslöv International, Uponor Oy, Nobelhuset og Universitetet i Umeå. Hun har mange års erfaring fra teknikk konsulentbransjen, blant annet som VD i Sweco Sverige og konsernsjef i Rejlers. Frem til august 2016 var Nygren investeringsdirektør i Trafikverket i Sverige.



DAG MORTEN DALEN

Dag Morten Dalen er prorektor og professor i samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI. Han har doktorgrad fra Universitetet i Oslo, og omfattende forsknings- og utredningserfaring knyttet til offentlig styring og regulering innen sektorer som samferdsel, energi og helse. Foruten å være styremedlem i Nye Veier AS, er Dalen for tiden leder av Nettverk for private høyskoler i Norge, leder av det europeiske rådet til AACSB og medlem av det internasjonale rådet til handelshøyskolen LUISS i Roma.



MARI SKJÆRSTAD

Mari Skjærstad er utdannet jurist ved Universitetet i Oslo og er administrerende direktør i BoligPartner AS. Hun har tidligere arbeidet som advokat i Wikborg Rein og i eget firma, Johnsrud og Skjærstad AS. Skjærstad har siden begynnelsen av 2000-tallet hatt flere nasjonale og regionale styreverv, blant annet i Mesta AS, Flytoget AS, Gjensidige ASA, Norfund AS, Forsvarsbygg, BoligPartner AS og Hedmark Trafikk FKF.



MAGNE A. BUAAS BYE

Magne A. Buaas Bye er født i Trondheim og utdannet jurist ved Universitetet i Oslo. Han har jobberfaring som blant annet fullmektig hos namsfogden i Oslo, advokatfirma i Kristiansand og Kristiansand tingrett. Før han begynte i Nye Veier jobbet han hos Statens vegvesen i Kristiansand. Utover rollen som ansattrepresentant i styret for Nye Veier AS, innehar han for tiden verv som varamedlem i selskapene, Heinsa AS, Fjellanger Widerøe AS og Pumatec AS.



VIVIEN RENNELL AAGRE

Vivien Rennell Aagre er født og oppvokst i New York. Hun er utdannet byggingeniør ved Universitetet i Agder. Hun har bakgrunn fra Statens vegvesen som prosjekteringsleder og teknisk planlegger. Rennell Aagre er ansatt som prosjektingeniør i Nye Veier. Utover rollen som ansattes representant i styret for Nye Veier, er hun styremedlem for NITO og SAN, samt representant i AMU og BU.

# Om Nye Veier

## PORTEFØLJEPRIORITERINGER

Nye Veier skal bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafiksikre riksveier, større kostnads- effektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sektoren, og styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner<sup>1</sup>. 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 samfunnssikkerhet, 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:

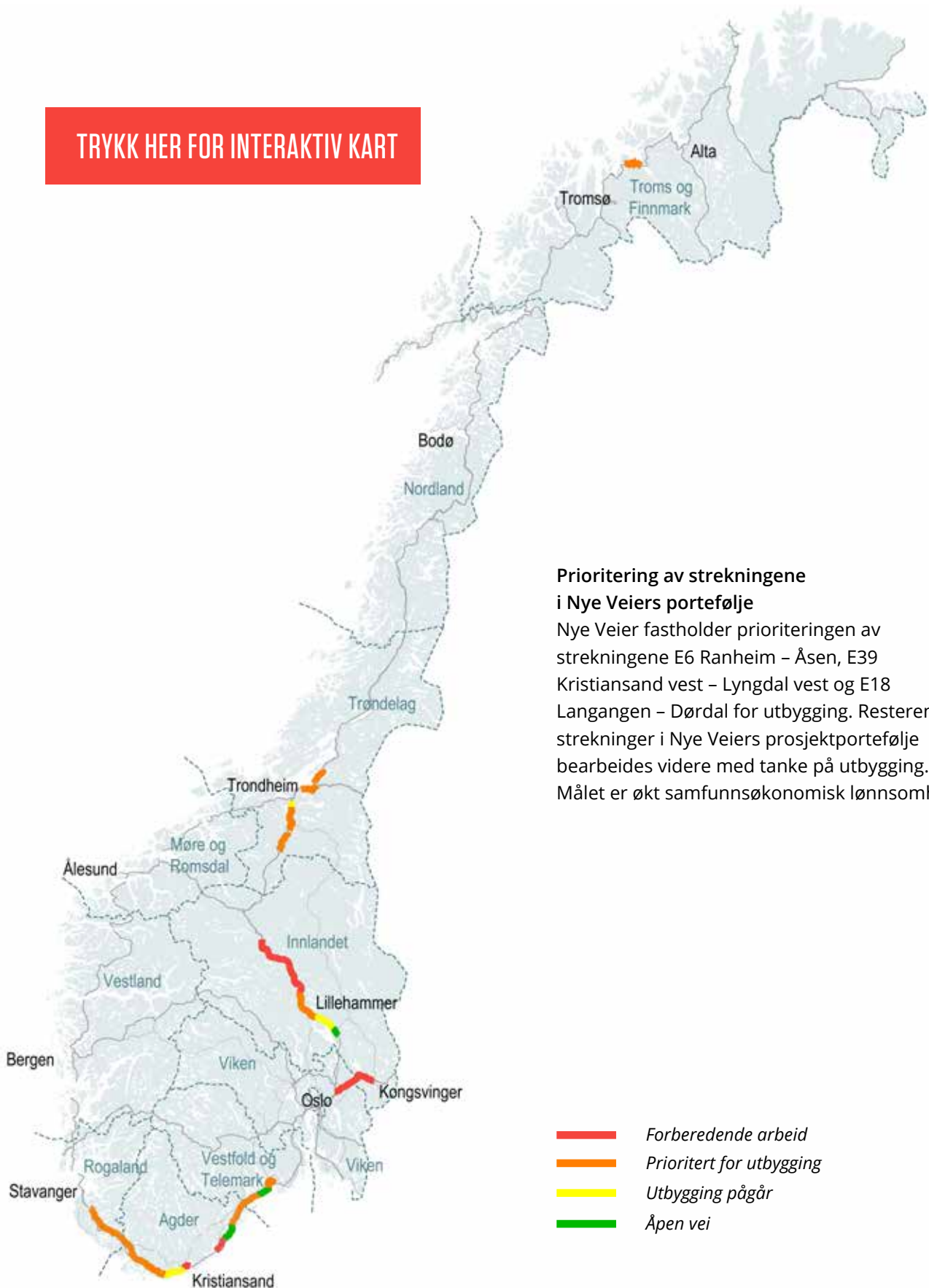
- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet:** Det førende kriteriet for prioriteringen av strekninger er samfunnsøkonomisk lønnsomhet, målt i netto nytte per budsjettkrone. På sikt ønsker Nye Veier å utvikle metodikken for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ved å blant annet kvantifisere netto ringvirkninger.
- **Netto ringvirkninger:** Inntil netto ringvirkninger inkluderes i beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil det vurderes kvalitativt, som et særskilt vurderingselement.
- **Trafikk- og samfunnssikkerhet:** 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 samfunnssikkerhet.
- **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. I 2019 ble prioriteringene gjort på våren og i desember. For å ivareta forutsigbarhet overfor leverandørmarkedet, interessenter og samfunnet for øvrig, bør endringer i prioriteringen for prosjekter som nærmer seg byggestart unngås.

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



TRYKK HER FOR INTERAKTIV KART



# Status for strekningene

Etter tilførsel av utbyggingsporteføljen juni 2019 har Nye Veier følgende utbyggingsområder:

## E18 SØRØST - FRA LANGANGEN I NORD TIL GRIMSTAD I SØR

I 2019 åpnet om lag 40 km ny firefelts vei i E18-utbyggingsområdet. Både nye E18 Tvedestrand – Arendal og E18 Rugtvedt – Dørdal åpnet.

### **E18 Langangen – Dørdal**

I juni 2019 vedtok Stortinget bompengefinansiering for strekningen E18 fra Langangen til Dørdal. I oktober arrangerte Nye Veier en egen leverandørdag for prosjektene i E18-utbyggingsområdet. Det var stor interesse for denne leverandørdagen med om lag 150 deltakere. Konkurransen for utbygging av E18 Langangen – Rugtvedt ble kunngjort i slutten av november. Kontraktsverdien er på om lag 5,2 mrd og inkluderer blant annet bygging av ny Grenlandsbru. Det er ventet at kontraktsignering for prosjektet skjer mot slutten av 2020.

### **E18 Rugtvedt – Dørdal**


Nye E18 Rugtvedt – Dørdal åpnet 2. desember og prosjektet ble fullført til lavere kostnad enn beregnet. Det er også oppnådd gode resultater når det gjelder klimagassregnskapet. Totalentreprenøren Hæhre Entreprenør AS har benyttet kortreiste materialer. Det var eget asfaltverk inne på anleggsområdet og innkorting av bruer bidro til reduserte CO2-utslipp på om lag 20%. Den 16,5 km lange strekningen er bygget som firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. E18 Rugtvedt-Dørdal har vært et pilotprosjekt med bruk av Best Value Procurement-metoden.

### **E18 Dørdal – Grimstad**

Åtte kommuner har inngått i et vellykket interkommunale plansamarbeid. Det er første gangen at et slikt samarbeid er gjennomført på et veiprojekt i Norge. Det er lagt stor vekt på medvirkning og det ble etablert en egen digital medvirkningsportal der innbyggere kom med innspill i de formelle høringsperiodene. Mer enn 1500 innspill kom via Medvirkningsportalen. Dette er det første prosjektet der Nye Veier har tatt i bruk en egen digital medvirkningsportal. I oktober hadde alle de åtte kommunene vedtatt kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad. Det har vært et eget følge forskningsprosjekt og det foreligger evalueringsrapport som dokumenterer dette interkommunale plansamarbeidet. Asplan Viak AS og Rambøll AS har vært utførende konsulenter.

### **E18 Dørdal – Tvedestrand**

E18 Dørdal – Tvedestrand inngår i kommunedelplanen for E18 Dørdal –

**40**   
KM

*« I 2019 åpnet om lag 40 km  
ny firefelts vei i  
E18-utbyggingsområdet. Både  
nye E18 Tvedestrand – Arendal  
og E18 Rugtvedt – Dørdal  
åpnet. »*



Grimstad. Styret i Nye Veier har prioritert denne strekningen for utbygging. Prosjektet gjennomføres som et interkommunalt plansamarbeid på samme måte som for utarbeidelsen av kommunedelplanen E18 Dørdal – Grimstad. Reguleringsplanleggingen for E18 Dørdal – Tvedestrand er ventet å starte opp høsten 2020.

#### **E18 Tvedestrand – Arendal**

22. juni 2019 inviterte Nye Veier og totalentreprenør AF Gruppen AS til folkefest på Grenstøl i Tvedestrand. Om lag 7000 møtte opp på folkefesten der man fikk anledning til å gå eller sykle på den nye veien før åpningen. Nye E18 Tvedestrand – Arendal åpnet 2. juli. Strekningen er bygget som en 22 km firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. I tillegg ble det bygget 14 km fylkesvei.

#### **E18 Arendal – Grimstad**

E18 Arendal – Grimstad har inngått i arbeidet med kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad. E18 Arendal – Grimstad er ikke prioritert for utbygging i denne omgang, men det pågår et overordnet planfaglig arbeid for denne parsellen.

## **E6 INNLANDET - FRA KOLOMOEN I SØR TIL ØYER I NORD**

#### **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 23 km fra Arnkvern til Moelv og Peab AS bygger selve Moelvkrysset.

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

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

#### **E6 Moelv – Øyer**

Strekningen E6 Moelv – Øyer er 44 km og andre prosjekt i utbyggingen av E6 i Innlandet. Strekningen 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 kontraktssignerings for de tre totalentreprisene i 2020.

Strekningen bygges som firefelts motorvei med 110 km/t. Prosjektet inkluderer ny motorveibru over Mjøsa, ny bru over Lågen (ved Lillehammer), seks kryss og to tunneler. Arbeidene med grunnerv og planarbeid pågår. Prosjektet er finansiert med statlige midler og en bompengandelen. Oppland fylkeskommune stiller garanti for bompengeselskapets

låneopptak. Prosjektet er prioritert for utbygging med planlagt byggestart høsten 2020 og første delåpning i 2023. Prosjektet er planlagt ferdig innen utgangen av 2025

## E6 TRØNDELAG - FRA ULSBERG I SØR TIL ÅSEN I NORD

### E6 TRØNDELAG SØR

#### **E6 Ulsberg – Melhus**

Nye Veier har optimalisert strekningen for å redusere kostnadene og øke samfunnsnyttien. Dette har ført til behov for å omregulere hele strekningen.

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. Store innsparinger og tidsbesparelser er oppnådd med traséendringer, færre kryss, kortere/nye tunnelløsninger og kortere bruer.

#### **E6 Ulsberg – Vindåsliene**

I november 2019 signerte Nye Veier kontrakt med det spanske entreprenørselskapet FCC Construcción A.S for utbyggingen av Ulsberg-Vindåsliene. FCC har Rambøll Norge AS og Johs. J. Syltern AS med seg på laget. Kontrakten har en verdi på ca. 2,6 mrd. kroner ekskl. mva. og vedlikehold. Planlagt byggestart er høsten 2020 med ferdigstilling i 2023.

Reguleringsplan for omregulering til fire felt og 110 km/t er vedtatt. Reguleringsplan for FV 700 er ennå ikke vedtatt. Skogtaksering er gjennomført. Minnelige forhandlinger pågår i stort omfang og det er skaffet tiltredelse på nesten hele traseen til ny E6. Alle innløsninger er gjennomført med unntak av én bolig. Hittil er det innløst fem boliger og tre fritidsboliger. Et større skytteranlegg må flyttes og det arbeides med reetablering av nytt anlegg. Ekspropriasjonsprosess er påstartet for to eiendommer, men målet er minnelige avtaler med alle grunneierne. Det forventes bruk av private skogsbilveier og adkomstveier i området og forhandling er påstartet. Grunnerverv vil trolig ikke påvirke tidspunkt for tidlig anleggsstart.

#### **E6 Kvål – Melhus sentrum**

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

Nye Veier signerte kontrakt med Peab og COWI for fase 1 i februar 2019. I januar 2020 ble kontrakten for fase 2 signert.



Reguleringsplan for fire felt og 110 km/t er vedtatt. Jordbruksfaglig vurdering er gjennomført. Minnelige forhandlinger pågår samtidig med ekspropriasjonsprosess. Prosjektet har målsetting om flest mulig minnelige avtaler.

Det var offisiell byggestart i oktober 2019. Veien vil være fullført med fire felt og 110 km/t fartsgrense i 2022. Prosjektets total kostnad: ca. 1,1 milliarder kroner inkl. mva.

#### **E6 Korporals bru – Gyllan**

Reguleringsplaner for lavere hastigheter enn 110 km/t er vedtatt (utarbeidet av SVV). Det pågår arbeid med reguleringsplan på en kortere strekning ved Støren for fire felt og 110 km/t. Resten av strekningen forventes omregulert etter entreprenør og rådgiver er anskaffet. Det har vært noe grunneierkontakt og det er ikke gjort strategisk grunnverv på denne strekningen.

Byggestart: 2023

Ferdig: 2027/2028



### **E6 Gyllan – Kvål**

Reguleringsplaner for lavere hastigheter enn 100 km/t er vedtatt (utarbeidet av SVV). Strekningen forventes omregulert til 110 km/t etter entreprenør og rådgiver er anskaffet, trolig i 2021. Det pågår arbeid med strategisk grunnverv og hittil er 22 boliger, en fritidsbolig og en landbrukseiendom innløst. Det er ervervet mer enn 60 dekar dyrkamark som skal makebyttes med grunneiere som må avstå grunn til ny E6. Det har vært flere særmøter med grunneiere langs strekningen.

Byggestart: 2022

Ferdig: 2026

## **E6 TRØNDELAG NORD**

### **E6 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:

### **E6 Ranheim – Værnes**

I september 2018 signerte Nye Veier kontrakt med det spanske entreprenørselskapet Acciona Construction. Dette blir Nye Veiers første kontrakt basert på det som kalles integrert samhandling og tidlig involvering. Dersom prosessen med reguleringsplanene går som planlagt blir det byggestart andre kvartal 2020. Planlagt ferdigstillelse er 2025. Kontrakten har en verdi på ca. 4 mrd. ekskl. mva.

Reguleringsplan for fire felt og 110 km/t er ennå ikke vedtatt. Forventet vedtak våren 2020. Skog- og jordbruksfaglige vurderinger er utført, og det pågår omfattende forhandlinger med grunneiere om minnelige avtaler. Hittil er det innløst 11 boliger, en hytte og en landbrukseiendom og det gjenstår en til to boliger. Det er inngått opsjonsavtaler for samferdselstiltak og kjøpekontrakter med majoriteten av eiendommer langs traseen. Ekspropriasjonsprosess pågår for et fåtall eiendommer i Trondheim. Tiltaksjordskifte er krevd for seks til syv eiendommer i Stjørdal. Det gjenstår noe grunnverv som kan påvirke tidspunkt for tidlig anleggsstart.

### **E6 Kvithammar – Åsen**

Nye Veier signerte kontrakt med Hæhre Entreprenør AS og rådgiverfirmaet Dr. Ing. A. Aas Jakobsen Trondheim AS i mai 2019 for fase 1 i Kvithammar-Åsen-prosjektet. Kontrakten for byggingen av E6 mellom Kvithammar og Åsen (19 km) er forventet å bli på ca. 4 mrd. kroner ekskl. mva. Planlagt byggestart er 2020/2021 med ferdigstillelse 2025/2026.





Reguleringsplanarbeid pågår i samarbeid med totalentreprenør og dennes rådgivere. Strategisk grunnnervv pågår og hittil er fem landbruksseidommer, tre boliger og en campingplass innløst. Det er inngått 14 opsjonsavtaler for samferdselstiltak. Overskytende ervervet landbruksareal, herunder dyrkamark, skal brukes til erstatningsareal for grunneiere som må avstå grunn til E6. Omfattende grunnundersøkelser har medført flere erstatningssaker som har blitt håndtert fortløpende. Det har vært omfattende grunneierkontakt med mange folkemøter og særsmøter.

## E39 SØRVEST - FRA KRISTIANSAND I SØR TIL SANDNES I VEST

### 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 9. oktober 2018, 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

Det pågår arbeid med verdianalyser og optimalisering innenfor vedtatt korridor.

### Kristiansand vest – Mandal øst

Dette prosjektet er under bygging. I all hovedsak er det inngått minnelige avtaler med alle grunneiere herunder alle 34 boligene på strekningen. Vi har for noen enkelte eiendommer måttet gå til ekspropriasjon og har søkt ekspropriere og VD om forhåndstiltredelse og fått tvangstiltredelse av namsmannen. Det gjenstår å oppnå enighet med et fåtall eiere om endelig erstatning. Det ble avholdt skjønn i 2019 som fastsatte denne erstatningen.





### **Mandal øst – Mandal by**

Her startet man opp et pilotprosjekt senhøsten 2018 med gjennomføringer av opsjonsavtaler. Dette har blitt positivt mottatt av grunneiere og deres advokat. Per 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**

Nye Veier jobber med områderegulering for strekningen fra Mandal til Herdal i Lyngdal kommune. På strekningen fra Herdal til Røyskår i Lyngdal kommune er oppstartsmeldingen for planarbeidet behandlet. Reguleringsplan for strekningen blir fremmet i løpet av våren 2020 og forventet politisk behandling før sommeren. Grunnlaget for konkurransen slutføres i løpet av høsten. Kunngjøring av konkurransen i løpet av 2020.

### **E39 LYNGDAL VEST – SANDNES**

Statens vegvesen er i slutfasen med den statlige kommunedelplanen for strekningen. Planen og konsekvensutredningen har vært ute på offentlig høring. Statens vegvesen forventer at Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtar planen i løpet av sommeren 2020. Nye Veier har varslet oppstart av planarbeidet på strekningen mellom Bue og Ålgård i Rogaland. Tidsplanen for reguleringsplanen er vedtak i løpet av 2020.

### **NYE STREKNINGER TILFØRT SELSKAPETS PORTEFØLJE I 2019**

I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet Nye Veier tre nye strekninger. Disse er:

#### **E16 Kløfta – Kongsvinger**

Strekningen er ca. 60 kilometer og går gjennom kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger. Strekningen ble tildelt Nye Veier våren 2019. Vi ønsker å planlegge strekningene som ett stort fellesprosjekt for å få til en god og helhetlig løsning. For å møte kravet til en helhetlig og effektiv planprosess har kommunestyrene i Ullensaker, Nes, Sør-Odal og

Kongsvinger inngått et interkommunalt plansamarbeid og etablert et styre som skal lede planarbeidet for den nye veistrekningen.

### **E6 Kvæangsfjellet**

Fjellovergangen på 25 km som er delt mellom kommunene Nordreisa og Kvæangen i Troms og Finnmark er ofte stengt vinterstid på grunn av skredfare og sterk vind som skaper drivsnø. E6 Kvæangsfjellet er eneste vei mellom Finnmark og nordre deler av Troms og Finnmark og resten av landet. Eneste alternative omkjøringsvei er nesten 70 mil via Finland. På bakgrunn av dette har Nye Veier prioritert E6 Kvæangsfjellet for utbygging. Oppetid og forutsigbarhet er viktig når Nye Veier bygger tunneler og ny vei over og igjennom fjellet.



*«Oppetid og forutsigbarhet er viktig når Nye Veier bygger tunneler og ny vei over og igjennom fjellet.»*



### **E6 Øyer – Otta**

Veistrekningen er ca. 90 kilometer og går gjennom kommunene Øyer, Ringebu, Sør-Fron, Nord-Fron og Sel, og er en videreføring av Nye Veiers utbygging av firefelts vei fra Kolomoen i Stange kommune til Øyer.

### **DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSANSVAR FOR FERDIGE STREKNINGER**

Nye Veier har driftsansvaret for E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal og E6 mellom Kolomoen og Kåterud.

### **ARBEID MED FORBEDRING AV PLANPROSESSENE**

I 2019 gjennomførte Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) høring av forskrift til pbl § 3-7 etter initiativ fra Nye Veier. Forskriften gir Nye Veier like muligheter som Statens vegvesen til å utarbeide og fremme reguleringsplaner, og legge slike planer ut til offentlig ettersyn. Dette må gjøres i samråd med planmyndigheten. Forskriften tydeliggjør også at Nye Veier ikke er en privat forslagsstiller i plansaker, slik som tidligere lov og regelverk tilsa.

I 2019 igangsatte Nye Veier et prøveprosjekt for kulturminneforvaltning sammen med Riksantikvaren. Prosjektet «Arkeologi på nye veier» knyttet til E39 Lyngdal vest-Sandnes, er avklart med Klima- og Miljødepartementet og pågår fortsatt.

I prosjektet tester Nye Veier sammen med institusjonene ut en alternativ forvaltningspraksis og nye samarbeidsformer som kan effektivisere og forbedre prosessene rundt registrering, dispensasjon og utgraving av arkeologiske kulturminner i utbyggingssaker. I prosjektet gjennomføres arkeologiske registreringer på kommunedelplannivå, og behandling av dispensasjoner etter kulturminneloven skjer før kommunalt reguleringsplanvedtak. Dette til forskjell fra dagens praksis hvor man må ha en vedtatt reguleringsplan før arkeologiske utgravninger kan gjennomføres. Det betyr at forholdet til arkeologiske kulturminner er avklart tidlig og byggestart på hele strekningen kan skje umiddelbart etter vedtak av reguleringsplan. Her ser Nye Veier et potensiale til Nye Veier å redusere samfunnets totale kostnader gjennom effektivisering av planprosessen og tidsbruken frem til anleggsstart. Etter ønske fra Riksantikvaren har Nye Veier engasjert en ekstern rådgiver som følger prosjektet for å foreta en grundig evaluering av alle sider av prosjektet.

Arbeidet med utvikling av metodikk for enkel kartlegging av naturfare i tidligfase er ferdigstilt. Det er utført ROS-analyser knyttet til naturfare i prosjektene i hele Nye Veiers portefølje, hvor også konsekvensen av framtidig klima-endring er vurdert. Identifisert naturfare, risiko for uønskede hendelser samt forslag til risikoreducerende tiltak er lagt inn i Nye Veiers kartløsning for bruk i prosjektene.

Arbeidet med å forbedre mulighetene for medvirkning for alle aktørene i planprosessene ved å ta i bruk egne nettbaserte medvirkningsportaler, videreføres. Vi ser at dette øker interessen for og forståelsen av planarbeidet, gir bedre medvirkning og gir flere innspill til planarbeidet, noe som styrker den demokratiske siden av prosessen. Nye Veier ser til at medvirkningsportaler etableres i alle nye prosjekter. Innspill via portalene bidrar også til å redusere arbeidet for fagutredere ved at de målrettet kan ta utgangspunkt i innspill fra medvirkningsportalene i sitt arbeid, og



dermed spare tid. Videre ser vi at medvirkningsportalene kan brukes i det saksforberedende arbeidet for de offentlige instansene og planmyndigheten underveis i plan- og utredningsprosessen.

Nye Veier skal fornye og forenkle alle ledd i arbeidet med utbedring av stamveinettet i Norge. Vi har igangsatt en gjennomgang av overordnede føringer for forenkling og effektivisering av planleggingen og mulighetene som ligger i gjeldende regelverk i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger. Hensikten med gjennomgangen er å drøfte dagens praksis og peke på hvordan en kan få til mer effektiv utredning og planlegging av store samferdselsprosjekter. Utgangspunktet vårt er å søke og utvikle en ny planmodell for utarbeidelse og utforming av planer med KU for store samferdselsprosjekter – fra overordnet korridorvalg til utforming av detaljreguleringsplan. Det er et mål at arbeidet skal bidra til å etablere en ny standard for all planlegging av store samferdselsprosjekter – uavhengig av prosjekteier.

### ARBEIDET MED NASJONAL TRANSPORTPLAN

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

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

### BOMPENGEPROSESSENE

Stortinget har vedtatt åtte bompengeproposisjoner hvor Nye Veier er byggherre. Per april 2020 foregår det lokalpolitisk behandling av finansieringsopplegg på E18 Dørdal - Tvedestrand. Selskapet planlegger for at Stortinget skal behandle og vedta finansieringen av E18-prosjektet før jul 2020. På E39 ønsker selskapet å fremme et finansieringsopplegg på strekningen Ålgård – Bue til lokalpolitisk behandling i løpet av høsten 2020. Det faglige arbeidet med E18/E39 Ytre ringvei startes opp våren 2020.

### GRUNNERVERV

2019 har vært et år med høy grunnervervsaktivitet. Av et budsjett på 457 MNOK, ervervet vi grunn vi for 387 MNOK. Siden oppstarten har selskapet ervervet grunn for 943 MNOK per utgangen er desember 2019. Total prognose for erverv av grunn for hele den opprinnelige porteføljen og inkludert Kvænangsfjellet er på totalt 3 448 MNOK. I 2019 hadde Nye Veier fem egne ansatte og 14 innleide grunnervervskonsulenter. Ressursbehovet forventes å være stabilt fremover, men med enkelte svingninger. Budsjettet for 2020 er på 530 MNOK, samtidig som vi har tro på at nivået vil stabilisere seg på et noe lavere nivå i årene fremover.

### ADMINISTRASJONSKOSTNADER

Administrasjonskostnader for 2019 var på 2,58 % av totale inntekter.

Ervervet grunn

387

MNOK



# Samfunnsansvar

## SAMFUNNSANSVAR I NYE VEIER

Nye Veiers aktiviteter påvirker mennesker, samfunn, og 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). Denne rapporten har blitt utarbeidet i henhold til GRI Standards: Core option. Se [www.nyeveier.no/gri](http://www.nyeveier.no/gri) for mer informasjon.

## VERDIGRUNNLAG

*«Vi bygger gode veier raskt og smart».*

### 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 ta samfunnsansvaret vårt på alvor.

## STYRENDE DOKUMENTER

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 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 for 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 på vegne av virksomhet eller som medarbeider. De etiske retningslinjene dekker viktige temaer knyttet til personlig adferd og forretningspraksis. Retningslinjene er offentlig tilgjengelige.

**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 ekstern varsling. Prosedyren skal sikre at alle innkomne varsler blir mottatt og fulgt opp på en forutsigbar og 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, 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

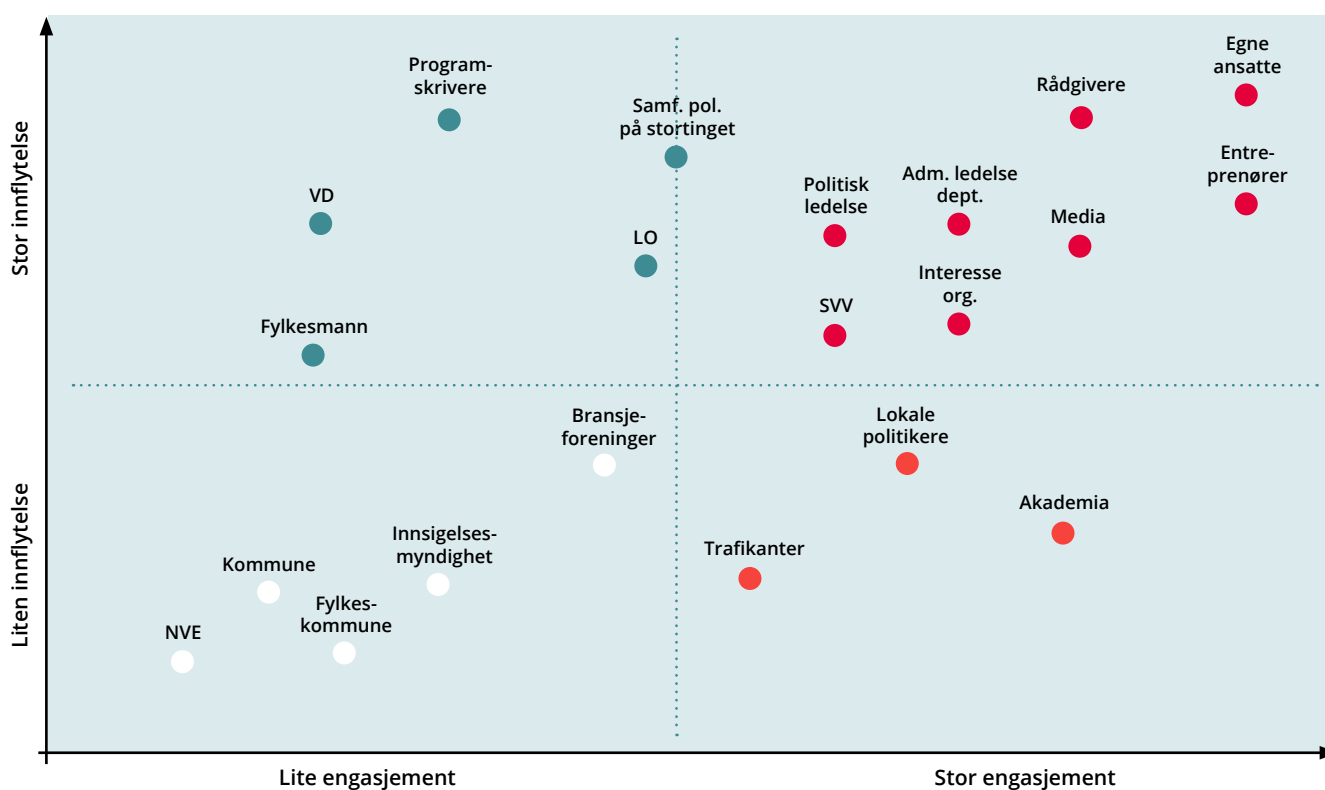
Interessentdialog og vesentlighetsanalyse skal være ledende for Nye Veier sitt innenfor arbeidet med temaer som er vesentlige for virksomhetens samfunnsansvar.

Det er utarbeidet en interessent- og vesentlighetsanalyse for Nye Veier. Selskapets nøkkelinteressenter er kartlagt og det er definert temaer som er viktigst for Nye Veiers samfunnsansvar. De viktigste teamene har både høy viktighet for Nye Veiers evne til å oppnå sine mål og etterleve sine verdier, og høy viktighet for Nye Veiers interessenter.

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 side 77 og Nye Veiers hjemmeside.

Vesentlige temaer er identifisert gjennom dialog Nye Veier har med interessentene og ved involvering av Nye Veiers ulike fagmiljøer. Vesentlighetsgraden for enkelte tema er justert for året 2019 etter oppdatert interessentdialog og virksomhetsrisikoer.

Figur 1: Vesentlige temaer 2019





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:



### **Mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst**

Med sitt arbeid med temaene antikorrupsjon, 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 trafikkisikkerhet, 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 transparens i sin påvirkning på mennesker, samfunn og miljø. I 2018 ble det utviklet nøkkelindikatorer og mål for hvert prioriterte tema. Indikatorene gir en oversikt over nå-situasjon som er viktig for både Nye Veier og interessentene. Resultatene skal gi læring og føre til tiltak for å sikre kontinuerlig forbedring og måloppnåelse.

Nye Veier har som byggherreorganisasjon og påvirkningsmulighet gjennom planlegging og valg av entreprenør til utbyggingen av veistrekninger.

Det arbeides med bærekraft fra tidlig planleggingsfase. Nye Veier stiller høye krav til at entreprenører som leverer tilbud på prosjekter ivaretar samfunnsansvar i tråd med Nye Veier sine krav. 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: Core option.

## **ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST**

### **Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø**

Nye Veier har integrert sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) i sitt styrings-system 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». For å drive kontinuerlig forbedring for å oppnå nullmålene bruker Nye Veier sitt verktøy Styringssystemet. Nye Veier skal være en tydelig pådriver for å heve standarden i bygg- og anleggsbransjen. Gjennom dette arbeidet vil Nye Veier bidra til bærekraftig økonomisk vekst og rettferdig arbeidsliv slik at sikkerhet, helse og arbeidsmiljø fremmes.

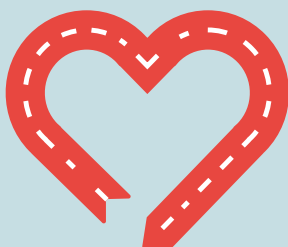
Nye Veiers HMS-mål er ingen arbeidsrelaterede skader både med og uten fravær, ingen skader på tredjeperson og ingen miljøskader. Dette er et viktig bidrag for å tydeliggjøre målet for bygg- og anleggsbransjen slik at HMS-standarder heves. Nye Veiers ansvar som byggherre er å sørge for at sikkerhet, helse og arbeidsmiljø blir ivaretatt gjennom å sette krav til leverandørene og å følge opp gjennom virksomhetsstyringen slik at målene oppnås.

Selv om HMS-risiko hovedsakelig ligger hos underentreprenører, har Nye Veier stor påvirkningsmulighet i sitt arbeid. Gjennom strategiske valg, kravstilling til entreprenørene og leverandørene samt god oppfølging, reduserer Nye Veier risiko i alle deler av sin virksomhet, fra prosjektering til drift og vedlikehold.

Tilsvarende settes det krav og benyttes virksomhetsstyring for å sikre rettferdig arbeidsliv. Vår kontraktsstrategi bidrar også til bærekraftig økonomisk vekst. Vår bruk av totalentrepriser vil legge til rette for tidlig involvering av personer med utbyggingskompetanse samt erfaringer fra drift og vedlikehold for å finne optimale løsninger.

I 2019 har Nye Veier forbedret kontraktene til mer målbaserte enn tidligere funksjonsbaserte kontrakter. Unntak er imidlertid gjort ved implementering av krav til doble tekniske/fysiske barrierer på maskiner.

MÅL: **0**  
personskader



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 på 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. Selskapet har et overordnet mål om ingen skade på tredjeperson i byggefasen

Verdi	2017 *	2018	2019
H1 Fraværsskadefrekvens	3,71	1,34	2,37
Antall dødsfall	0	1	0
Antall fraværsskader	5	4	9
H2 Personskadefrekvens	14,08	10,42	9,75
Antall skader uten fravær	14	34	28
H5 Rapporteringsfrekvens	1370	1825	2136
Arbeidede timer	1 349 427	3 742 129	3 795 289

\*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.

Hendelsen som skjedde i mai 2018 på strekningen Tvedestrand – Arendal som resulterte i et dødsfall hos en underleverandør har preget Nye Veiers arbeid med SHA i 2019. Nye Veier som var involvert i granskningsprosessen, har brukt erfaringene for å forebygge tilsvarende hendelser. Nye Veier har blant annet satt krav i kontraktene til doble fysisk/tekniske barrierer ved vedlikeholdsarbeid og/eller bytting av deler/utstyr, for å sikre at utilsiktet krefter ikke kan utløses. Det har ikke vært noen fatale hendelser i 2019, det har imidlertid vært utført granskninger etter hendelser som kunne ha medført slikt utfall. Konsentrasjon på kontinuerlig forbedring og læring etter hendelser er et prioritert område for Nye Veier.

Nye Veier har systemer for SHA ved for å ha et verktøy for registrering og oppfølging av hendelser. Verktøyet benyttes til å indentifisere trender slik at kontinuerlig forbedring oppnås. Resultatet av evalueringen benyttes til Nye Veier sin risikohåndtering slik at tiltak kan identifiseres og iverksettes. Justeringer av ledelsens håndtering blir målt gjennom bruk av ytelsesindikator (KPI-er) og analyse av registrerte hendelser samt inngår i virksomhetens overordnede risikostyring.

Praktisk gjennomføring av tiltak for å redusere eller fjerne risikoer utføres av entreprenørene. Oppfølging av entreprenørene gjøres i hele Nye Veier på respektive nivåer. Kontrakten er verktøyet som benyttes for å påvirke at entreprenører systematisk følger opp kontinuerlig forbedring. De hyppigste dødsårsakene i bygg- 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.

Personskader rapportert i 2019 er hovedsakelig knyttet til fall på samme nivå, akutt overbelastning, fallende/veltende gjenstander, sammenstøt/påkjørsel eller velt. Til sammen ni fraværsskader der seks av disse er knyttet til fall eller fallende gjenstander, en velt og to skader knyttet til sprut. Som følge av disse skadene fortsetter Nye Veier å stille strenge krav til barriere og risikostyring i kontraktene. Praktisk gjennomføring av tiltak for å fjerne eller redusere risikoene ute i prosjektene gjøres av entreprenørene.

### **Seriøsitetsskrav og antikorrupsjon**

Kriminalitet i arbeidslivet er en økende utfordring som medfører alvorlige konsekvenser for berørte arbeidstakere, virksomheter og samfunnet ellers. Forutsetninger for et godt og seriøst arbeidsliv, er at arbeidslivets spilleregler følges og arbeidslivskriminalitet forhindres og bekjempes. Regjeringen la i 2018 fram en revidert strategi mot arbeidslivskriminalitet. Nye Veier er godt på vei med implementering av flere av disse punktene i sine systemer i kamp mot arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Direktør HMSK er ansvarlig for seriøsitetsskrav og anti-korrupsjon i Nye Veier og arbeider sammen med HMSK-avdelingen og seniorrådgiver HMS med krav og tiltak innenfor seriøsitet og anti-korrupsjon.



*«Praktisk gjennomføring av tiltak for å redusere eller fjerne risikoer utføres av entreprenørene».*



Nye Veier har prosedyrer og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar både internt og overfor selskapets leverandørkjede. Selskapet gjennomfører grundige prosesser knyttet til prekvalifisering av entreprenører. Nye Veier har en prosedyre for varsling og en fungerende varslings-kanal ([nyeveier.no/varslingskanal](http://nyeveier.no/varslingskanal)).

Ved å stille tydelige kvalifikasjonskrav i anbudsprosessen velger Nye veier velger Nye Veier seriøse og solide samarbeids-partnere som kan løse oppdraget innenfor de kravene selskapet stiller til samfunnsansvar og HMS. Disse kravene omfatter blant annet arbeiderrettigheter, antikorrupsjonsarbeid, ryddige lønns- og arbeids-forhold, krav til bruk av faglærte og lærlinger og maks to ledd med kontraktsmedhjelpere under totalentreprenør. Disse 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. (REF s. 31)

Nye Veier samarbeider med skattemyndigheter i henhold til inngått avtale og fikk i 2018 på plass interne rutiner for selskapets oppfølging av avtalen.

I 2019 har det 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 i tråd med selskapets rutiner for oppfølging og rapportering. Erfaringene vil bli brukt videre i 2020 for etablering av nye tiltak for å forebygge liknende avvik i fremtiden. Det har vært gjennomført toppledermøter med virksomheter for å bidra til økt forståelse for Nye Veiers mål om å endre bransjen.

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

**Mål for seriøsitetsskrav:**

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

**Resultat:**

1. 52 % faglærte med fagbrev
2. 7,4 % lærlinger

**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 av tildelte økonomiske rammer. Nye Veier oppnår økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å øke nytte og redusere kostnader for samfunnet.

Nytteverdiene og kostnadene som er tallfestet i kroner inkluderer blant annet reduserte reisekostnader, økt trafiksikkerhet, 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 kriterium 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.

CEO i Nye Veier har et overordnet ansvar for effektiv bruk av selskapets ressurser. Enhetsledere i Nye Veier har ansvaret for at tildelte ressurser utnyttes effektivt.

### **Håndtering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet:**

Nyttestyring inngår som et sentralt element i Nye Veiers virksomhetsstyring. Kost/nyttevurderinger inngår som en del av beslutningsgrunnlaget i alle beslutninger Nye Veier tar der tiltaket forventes å gi kostnadsvirkninger, herunder vesentlige budsjettmessige virkninger for staten (Ref. Utredningsinstruksens pkt. 2.2).

### **Mål:**

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

1. Nytt (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:**

I 2019 åpnet Nye Veier tre veistrekninger på til sammen 51 km.

Strekning	Lengde (km)	Netto nytte per meter vei (2018-kr)	Trafikantnytte per meter vei (2018-kr)	Kostnad per meter vei (Ex mva 2018-kr)
E6 Kolomoen-Kåterud	12	88.000	159.000	101.000
E18 Rugtvedt-Dørdal	16,45	121.000	300.000	158.000
E18 Tvedestrand - Arendal	22,1	-61.000	174 000	191.000
Samlet	50,55	34.000	211.000	159.000

Indirekte kostnader i prosent av totale kostnader: 2,6 %. 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, bygging og drift av Nye Veiers portefølje. Selskapets overordnede mål og viktigheten av trafikksikkerhet er videreført i våre totalentreprisekontrakter og landsdekkende driftskontrakt.

Obligatorisk kurs i trafikksikkerhet for alle ansatte i Nye Veier er gjennomført også i 2019. Nye Veier har i 2019 utarbeidet prosesser i vårt styringssystem for å ivareta trafikksikkerhet i utbygging hvor arbeidsvarsling er sentralt. Det er prosesser i vårt styringssystem for drift som skal ivareta vårt ansvar etter Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veg-infrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften).

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 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 for arbeidere og trafikanter. Prosjektene har i 2019 fulgt opp kvalitet på arbeidsvarsling gjennom stikkprøvekontroller og revisjoner. Det er satt inn tiltak for å lukke avvik og forbedre kvaliteten. Prosess for oppfølging av arbeidsvarsling ble godkjent høsten 2019 og oppfølging av arbeidsvarsling følger denne. Direktør HMSK er ansvarlig for Trafikksikkerhet i Nye Veier og arbeider sammen med HMSK-avdelingen med fagområdet.

Systematisk registrering av alle hendelser i drift, uavhengig av om denne har medført personskader, gir mulighet for læring og forbedring. Det er stor konsentrasjon på nytteverdi for trafikanten og erfaringsoverføring tilbake til prosjektutvikling.



MÅL:

0

**Mål:**

1. Ingen trafikkulykker i byggefasen med personskader innenfor et arbeidsvarslingsområde i tråd med HMS-målet om ingen skader på tredjeperson.
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 trafiksikkerhet.

**Resultat 2019:**

1. Trafikkulykker med personskade i byggefase rapportert i 2019: 2
2. Trafikkulykker med potensiale for personskade i byggefase rapportert i 2019: 10
3. Trafikkulykker i driftsfasen rapportert i 2019: 0





## KLIMA OG MILJØ

Nye Veier har integrert klima og miljø i styringssystemet 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».

I 2019 ble det vedtatt at alle nye prosjekter skal sertifiseres etter bærekraftsertifiseringsordningen CEEQUAL. Alle Nye Veiers kontorer skal Miljøfyrtårn-sertifiseres. I 2019 er syv 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 minimal, blant annet gjennom å stille strenge miljøkrav til entreprenørene. Entreprenørene er ansvarlige for å definere planer og implementere tiltak for å oppfylle kravene. Nye Veier følger opp kravene ved samhandling, overvåking, verifikasjon og revisjon. Nye Veier er forpliktet gjennom NTP til å ivareta jordvern, naturmangfold og vannmiljø. Direktør for HMSK og direktør Plan og Samfunnskontakt er ansvarlig for oppfølgingen av dette. Nye Veiers ressurser i dette arbeidet er rådgivere innen planprosesser, grunnverv og ytre miljø. Som byggherre har Nye Veier et ansvar overfor samfunnet ved eier, Samferdselsdepartementet for å få ned klimagassutslipp for våre prosjekter spesielt, og for å bidra til grønn omstilling i anleggsbransjen generelt. Alle Nye Veiers prosjekter har lokale klagemekanismer der



naboer eller andre interessenter kan kontakte entreprenør som vil sende inn klagen og sørge for at den håndteres riktig.

Veibygging innebærer 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.

Nye Veier startet opp et prosjekt i 2018 har for å forbedre oppfølgingen av miljøpåvirkning fra planlegging til drift og vedlikehold og et arbeid med å utvikle instruks for jordvern. Disse instruksene ble ferdigstilt ved årsskiftet 2019-2020.

Nye Veier har 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 ble testet på to prosjekter i 2019. Videre utvikling av metoden planlegges i 2020.

Nye Veier deltar 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 2019:**

1. Areal tapt med viktige naturtyper rapportert i 2019: 29 dekar. Det er kompensert med områder på til sammen 14 dekar.
2. Areal tapt med dyrket mark rapportert i 2019: 25 dekar. Det ble nydyrket 47 dekar.

#### **Klimagassutslipp**

Bygg- og anleggsbransjen har et betydelig klimafotavtrykk. Dersom Norge skal innfri sine klimaforpliktelser må alle aktører i samfunnet bidra til å oppnå utslippsreduksjoner. Som byggherre har Nye Veier et ansvar overfor samfunnet ved eier, Samferdselsdepartementet, for å få ned klimagassutslippene for våre prosjekter og å bidra til grønn omstilling i anleggsbransjen.

Nye Veier skal redusere klimagassutslipp i tråd med klimamålene i NTP. På enkelte punkter har Nye Veier vedtatt mer ambisiøse klimamål enn målene i NTP. De største kildene til klimagassutslipp i forbindelse med vår virksomhet, er utslippene som genereres i forbindelse med bygging og drift/vedlikehold av veiene i porteføljen vår. Nye Veier har mulighet til å få ned utslippene ved å sette mål og/eller krav til entreprenørene om reduksjon av klimagassutslipp ved bygging, drift og vedlikehold av

veistrekningene. Rådgivere sentralt og i prosjekt jobber løpende med klimagassutslipp. Nye Veier skal vektlegge måloppnåelse på klimafeltet ved valg av totalentreprenør i våre konkurranser. Alle Nye Veiers prosjekter har lokale klage-mekanismer der naboer eller andre interessenter kan kontakte entreprenør som vil sende inn klagen og sørge for at den håndteres riktig.

Nye Veier har fått utviklet et eget verktøy for beregning av klimagassutslipp fra våre prosjekter. Verktøyet inkluderer både direkte og indirekte utslipp fra prosjektene, og dekker både byggefasen og driftsfasen for våre veistrekninger. I 2020 vil klimagassverktøyet oppdateres for å bedre reflektere klimagassutslipp i forbindelse med arealendringer, og vil også gjennomgå en generell oppdatering for å øke brukervennligheten. Utbyggingsprosjektene utgjør den mest vesentlige kilden til klimagassutslipp, men Nye Veier fører også et utslippsregnskap for drift av egen virksomhet. Til dette formålet benyttes klimagassregnskapet som er en del av vår Miljøfyrtårnsertifisering.

Reduksjonen av klimagassutslipp skal måles opp mot et referanseutslipp for 2016. Året 2016 er valgt fordi det var dette året Nye Veier startet sin operative virksomhet. Nye Veier har fått utarbeidet et verktøy for klimagassbudsjett og -regnskap som både benyttes til å beregne referansenivåene for prosjektene våre, og til å beregne måloppnåelse på klimafeltet etter hvert som prosjektene ferdigstilles. Entreprenørene skal i forbindelse med konkurranser utarbeide klimabudsjett, og synliggjøre hvordan de skal oppnå utslippsreduksjoner i prosjektene. Ved slutføring av byggeprosjekter, leverer entreprenørene et klimagassregnskap.

Gjennom deltakelse i FOUI-prosjekter og forskjellige samarbeidsfora, arbeider Nye Veier med å legge til rette for lavere klimagassutslipp fra anleggsbransjen generelt. Nye Veier samarbeider med ZERO for å identifisere konkrete tiltak som kan gjøres for å redusere klimagassutslipp fra anleggssektoren. Nye Veier er også en aktiv deltaker i nettverket Grønn anleggssektor.

#### **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 selskapet som helhet for 2019. Prosjektene er i forskjellige faser av gjennomføring. Full måloppnåelse per prosjekt kan ikke beregnes før prosjektene ferdigstilles. Klima krav/mål er stilt i flere kontrakter. Det pågår arbeid for å utvikle en standardisert metodikk for klimagassbudsjettering og klimagassregnskap som vil bli ferdigstilt i 2020.

I 2020 skal det jobbes med en fremstilling av Nye Veiers karbonintensitet. Fremstilling av karbonintensitet er krevende for en byggherreorganisasjon, som i stor grad opererer prosjektbasert. Nye Veier vil derfor vurdere ulike løsninger for dette i 2020.

Prosjektet E18 Rugtvedt-Dørdal ble ferdigstilt i 2019. I anleggsperioden fra 2017-2019 ble det sluppet ut 61 116 tonn CO<sub>2</sub>. Tiltak i prosjektet førte til at utslippet ble redusert med ca. 20 % sammenlignet med baselineberegningen. Dette tilsvarer en reduksjon på 15 974 tonn CO<sub>2</sub>.

### 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). Rådgivere sentralt og i prosjekt jobber løpende med lokal forurensning der direktør for HMSK er ansvarlig for fagområdet. Lokal forurensing rapporteres til enhetsledere i prosjektene og i månedsrapport i selskapet. Nye Veier har registrert åtte alvorlige miljøulykker i 2019. Det høye antallet skyldes forsinket rapportering av hendelser fra 2018. Fra 2019 er det ingen resultater fra evalueringen av ledelsens tilnærming som er vesentlig å rapportere.

### Mål:

1. M1=0

Verdi	2017	2018	2019
M1	3,99	0	2,09

# Årsregnskap 2019

## RESULTATREGNSKAP (01.01-31.12) (Tall i millioner)

	Note	2019	2018
Inntekter	2,3	6 993	6 653
<b>Sum inntekter</b>		<b>6 993</b>	6 653
Prosjektkostnader	<b>3</b>	<b>5 856</b>	5 208
Lønnskostnader	4,5,6	<b>207</b>	176
Avskrivning på varige driftsmidler	7	<b>5</b>	2
Andre driftskostnader	4, 13	<b>150</b>	113
<b>Sum kostnader</b>		<b>6 217</b>	5 499
<b>Driftsresultat</b>		<b>776</b>	1 154
Andre finansinntekter		<b>35</b>	26
Andre finanskostnader		<b>-4</b>	0
<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>807</b>	1 180
Skattekostnad			
<b>Resultat etter skatt</b>	1	<b>0</b>	0
<b>Årsresultat</b>		<b>807</b>	1 180
<b>Anvendelse av årsresultatet</b>		<b>807</b>	1 180
Overført annen egenkapital		<b>807</b>	1 180
Sum anvendelse	11	<b>807</b>	1 180

## BALANSE (Tall i millioner)

	Note	2019	2018
<b>EIENDELER</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
<b>Varige driftsmidler</b>			
Maskiner og inventar	7	13	9
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>13</b>	<b>9</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>			
<b>Fordringer</b>			
Forskuddsbetaling entrepriser	14	92	83
Anleggskontrakter under utførelse		14	79
Kundefordringer		11	3
Fordring på eier	8	4 430	3 785
Andre fordringer		43	98
<b>Sum fordringer</b>		<b>4 589</b>	<b>4 048</b>
Bankinnskudd, kontanter og lignende	9	562	647
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>5 151</b>	<b>4 696</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>5 164</b>	<b>4 705</b>

**BALANSE** (Tall i millioner)

	Note	2019	2018
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Egenkapital</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Aksjekapital	11	7	7
Overkurs	11	1 650	1 650
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>1 657</b>	1 657
<b>Opptjent egenkapital</b>	11	<b>2 229</b>	1 420
Annen egenkapital		2 229	1 420
<b>Sum opptjent egenkapital</b>			
<b>Sum egenkapital</b>		<b>3 886</b>	3 078
<b>GJELD</b>			
<b>Avsetning for forpliktelser</b>			
Pensjonsforpliktelser	6	1	2
Andre avsetninger for forpliktelser	14	712	467
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>713</b>	469
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		385	539
Skyldige offentlige avgifter		28	149
Annen kortsiktig gjeld		153	470
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>565</b>	1 158
<b>Sum gjeld</b>		<b>1 278</b>	1 627
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>5 164</b>	4 705

Kristiansand 22.04.2020

Styret har benyttet elektronisk signatur

Harald V Nikolaisen  
**Styrets leder**

Eli Marie Giske

Eva Nygren

Mari T. Skjærstad

Dag Morten Dalen

Vivien R. Aagre

Magne A. Buaas Bye

Anette Aanesland  
**Adm. Dir.**



## KONTANTSTRØMOPPSTILLING (01.01 - 31.12) (Tall i millioner)

	2019	2018
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>		
Årsresultat	807	1 180
Forskjell mellom kostnadsført og innbetalt pensjon	1	-1
Ordinære avskrivninger	5	2
Tap/gevinst salg anleggsmidler	0	
Avgang/salg av driftsmidler	0	
Endring i kundefordringer	-8	5
Endring i leverandørgjeld	-155	-109
Endring i forskuddsbetalte kostnader - entreprise	57	37
Endring i andre forskuddsbetalte kostnader	187	11
Endring i fordring på eier	-645	-2 402
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-132	-89
Endring i skyldige offentlige avgifter	-121	108
Endring i andre tidsavgrensingsposter	-320	263
Endring i avsetning for forpliktelser	4	6
Endring i annen kortsiktig gjeld	243	282
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>-77</b>	<b>-706</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>		-7
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-8	-7
Innbetalinger ved salg av driftsmidler	0	
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-8</b>	<b>-7</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>		
Gjennomført kapitalforhøyelse	0	0
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Netto endring i bankinnskudd</b>	<b>-85</b>	<b>-713</b>
Bankinnskudd 01.01	647	1 360
<b>Bankinnskudd 31.12</b>	<b>562</b>	<b>647</b>

# Noter

## 1. REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger og er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk gjeldende pr. 31.12 2019. 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 løpendeavregnings metode, se punktet Anleggskontrakter nedenfor. Inntekter under drift og vedlikeholdsavtalen med SD inntektsføres når den opptjenes.

### Kostnadsføringstidspunkt / sammenstilling

Utgifter sammenstilles med 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 veianlegg 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 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 finansielle eller operasjonelle i samsvar med avtalenes reelle innhold ved kontraktsinngåelse.

Selskapet har langsiktige leiekontrakter på kontorlokaler og driftsbygninger. Alle leieavtalene er klassifisert som operasjonell leasing. Leiebeløpene 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 regnskapsperiode 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". Estimaten 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**

Forpliktelse 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 estimer**

Selskapets utarbeidelse av årsregnskapet er på mange områder påvirket av estimer. Ledelsen benytter estimer 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.

### **Kontantstrømoppstilling**

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

### **Taloppstillinger**

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 2019 kommer selskapets inntekter fra planlegging og utbyggingsaktiviteter utført på oppdrag fra SD, samt drift og veldikehold, se oversikt under.

Per avtaletype	2019	2018
Inntekter fra planleggingsaktiviteter	461	318
Inntekter fra utbygningsaktiviteter	6 333	6 296
Inntekter fra drift og vedlikeholdsaktiviteter	32	-
Andre inntekter	168	1
Sum	6 993	6 615

Selskapet har kun omsetning i Norge

### 3. ANLEGGSKONTRAKTER PR. 31.12

	2019	2018
Inntektsført på igangværende prosjekter	6 333	6 296
Direkte kostnader knyttet til opptjent inntekt	(5 557)	(5 139)
Netto resultatført på igangværende prosjekter	776	1 157

#### 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 2019 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 2019 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, GODTGJØRELSER, LÅN TIL ANSATTE M.M. (Tall i hele kroner)

Lønnskostnader	2019	2018
Lønninger	<b>160 641 113</b>	135 577 275
Arbeidsgiveravgift	<b>25 332 966</b>	21 371 418
Pensjonskostnader	<b>15 244 400</b>	13 784 066
Andre ytelser	<b>5 702 882</b>	5 487 639
<b>Sum</b>	<b>206 921 361</b>	176 220 398
Gjennomsnittlig antall årsverk	<b>179</b>	<b>153</b>

##### YTELSER TIL STYRET

Navn		Sum styrehonorar
Harald V. Nikolaisen - Styreleder *		526 167
Eli Giske - Styrets nestleder *		342 833
Eva Nygren - Styremedlem		224 500
Dag Morten Dalen - Styremedlem		224 500
Mari Trønneblom Skjærstad - Styremedlem*		285 667
Magne Andreas Buaas Bye - Ansattvalgt styremedlem		224 500
Gry Helle Prytz - Ansattvalgt styremedlem	<b>tom 31.07.19</b>	128 917
Vivien Rennell Aagre - Ansattvalgt styremedlem	<b>fom 01.08.19</b>	117 583

\*Honorarer inkluderer godtgjørelse for deltakelse i styrets underutvalg (revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg).

##### YTELSER TIL LEDEDE ANSATTE

Navn	Lønn	Annen godtgjørelse	Pensjon
Ingrid Dahl Hovland - Adm. Dir - tom. 14.10.19	2 141 766	158 158	159 972
Anette Aanesland - Konst. Adm. Dir - fom.14.10.19 *	1 652 236	110 464	159 972
Bjørn Børseth - Direktør kontrakt og anskaffelse	1 511 960	110 464	159 972
Finn Aasmund Hobbesland - Direktør planprosesser og samfunnskontakt	1 515 745	110 464	159 972
Nils Christian Ravnaas - Direktør økonomi, finans og virksomhetstyring	1 585 296	110 464	159 972
Sigrid Hansen-Tangen - Direktør HMSK og samfunnsansvar	1 426 828	110 464	159 972
Magne Asbjørn Ramlo - Prosjektdirektør E18 SørØst	1 625 420	110 464	159 972
Øyvind Moshagen - Prosjektdirektør E6 Innlandet	1 692 121	110 464	159 972
Johan Arnt Vatnan - Prosjektdirektør E6 Trøndelag	1 927 465	110 464	159 972
Asbjørn Heieraas - Prosjektdirektør E39 SørVest	1 499 530	110 464	159 972
Christian Altmann - Kommunikasjonssjef	1 338 491	10 464	9 821
Øystein Engedal - Konst. Direktør teknologi og utbyggingstrategi fom 21.10.19 **	231 473	2 085	

\* Anette Aanesland har i perioden 14.10.19-31.12.19 vært konstituert administrerende direktør. Hun ble tilsatt som administrerende direktør i fast stilling fom 01.01.20 | perioden 01.01.19 - 14.10.19 var hun tilsatt som Direktør for teknologi og utbyggingstrategi. \*\*Øystein Engedal har fom 21.10.19 vært konstituert Direktør for teknologi og utbyggingstrategi.

##### Kostnadsført godtgjørelse til revisor er fordelt på følgende:

	2019	2018
Honorar for lovpålagte revisjonstjenester	<b>545 000</b>	1 025 802
Honorar for andre attestasjonstjenester	<b>0</b>	0
Honorar for skatterådgivning	<b>0</b>	88 452
Honorar for andre tjenester	<b>273 095</b>	364 043
<b>Sum</b>	<b>818 095</b>	1 205 670

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 2019. Reguleringen for 2019 var på 3,2 %.

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 lederlønnene

#### 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 tjenestepensjon 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.



## 6. PENSJONER

### Innskuddbasert ordning

Selskapet er underlagt lov om obligatorisk tjenestepensjon, og årlig sparing for de ansatte er 6 % av inntekt mellom 0-12 G, pluss ytterligere 12 % av lønn mellom 7,1 G og 12 G. Ordningen er innskuddsbasert og omfatter totalt 166 medlemmer.

### Ytelsesbasert ordning

Selskapet har hatt en ytelsesbasert ordning for ansatte overtatt fra Statens Vegvesen i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen av ett prosjekt ved selskapets oppstart i 2016. Ordningen er avtalt avsluttet i starten av 2020, og selskapet har mottatt

estimat fra Statens Pensjonskasse på sluttoppgjør. Dette sluttoppgjøret er estimert til ca. 0,7 MNOK, og denne forventede kostnaden er balanseført som en forpliktelse i regnskapet for 2019. Årets påvirkning på egenkapitalen er en aktuariel gevinst på 1,2 millioner, som følge av avslutning av ordningen, og denne gevinsten er ført direkte mot annen egenkapital i henhold til regnskapsprinsippet. Ordningen omfatter 3 ansatte.

### Avtalefestet pensjon

Selskapet er også tilsluttet AFP-ordningen (avtalefestet pensjon). Ordningen er ytelsesbasert og omfatter 190 personer ved utgangen av 2019. Pensjonsforpliktelsen er ikke balanseført i tråd med anbefalingen om regnskapsføring fra AFP-ordningen, premien for tilskudd til ordningen blir kostnadsført løpende.

<b>Totale pensjonskostnader</b>	<b>2019</b>
Sum innbetalt innskuddsordning	12
Sum innbetalt ytelsesordning	1
Sum innbetalt AFP-ordning	2
<b>Sum pensjonskostnader</b>	<b>15</b>

## 7. VARIGE DRIFTSMIDLER (Tall i millioner)

	IT-Utstyr	ERP systemer	Driftsløsøre, maskiner og inventar	<b>Totalt</b>
Anskaffelseskost 1.1	3	4	5	<b>12</b>
Tilgang kjøpte driftsmidler	6	0	2	<b>8</b>
Avgang ved salg	0	0	0	<b>0</b>
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>20</b>
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01.	2	1	2	<b>3</b>
Årets avskrivninger	2	1	1	<b>4</b>
Avgang ved salg	0	0	0	<b>0</b>
<b>Akkumulerte avskrivninger 31.12</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>Bokført verdi 31.12.</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>13</b>
Økonomisk levetid	3 år	5 år	5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	

## 8. MELLOMVÆRENDE MED EIER (Tall i millioner)

	2019	2018
Selskapet har per 31.12.2019 en netto kortsiktig fordring på Samferdelsesdepartementet.		
Kortsiktig fordring på eier for utført arbeid ved planleggings- og utbyggingsavtaler	4 430	3 785
<b>Sum mellomværende med eier</b>	<b>4 430</b>	<b>3 785</b>

## 9. BANKINNSKUDD (Tall i millioner)

	2019	2018
<b>Bankinnskudd, kontanter o.l</b>	<b>562</b>	647
Herav bundne skattetrekkmidler	8	6
All tilgjengelig likviditet er plassert på rentebærende bankkonto i selskapets hovedbankforbindelse		

## 10. FINANSIELLE RISIKOFAKTORER

### Kreditrisiko

Selskapet har begrenset kreditrisiko knyttet til kunder, da eneste kunde er Den Norske Stat, ved SD, som også er selskapets eier. Videre mottar selskapet i stor grad forskuddsbetaling fra SD knyttet til utført arbeid.

Selskapet har i henhold til vedtektene kun anledning til å ta opp lån gjennom statlige bevilgninger til driftskreditt. Ved utgangen av 2019 har selskapet ingen slike trekkfasiliteter og har dermed ingen risiko knyttet til dette.

Selskapets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering A-1 (kort sikt) og A+ (lang sikt) - (Standard & Poor`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 3 mnd. Selskapet mottar årlig overføringer fra SD, som

skal dekke ca 60 % av selskapet likviditetsbehov, mens resterende dekkes inn gjennom rekvisisjon av bompenger. Disse rekvisisjonene er regulert gjennom bompengeproposisjonene vedtatt i Stortinget for de inngåtte Vegutbyggingsavtalene. Mulighet for rekvisisjon av bompengemidler gir selskapet en viss fleksibilitet ved kortsiktig behov for mer tilgjengelig likviditet.

Per 31.12.2019 har selskapet inngått Vegutbyggingsavtaler med SD til forventet utbyggingskostnad på 90 MRD NOK.

### Garantier

Selskapet stiller ikke garanti til sine leverandører av entreprisertjenester.

Selskapet har heller ikke noe garantiansvar overfor kunde ifm overlevering av ferdige veistrekninger.

## 11. AKSJEKAPITAL, AKSJONÆRINFORMASJON OG EGENKAPITAL (Tall i millioner)

	Aksjekapital	Overkurs	Opptjent egenkapital	Sum
<b>Egenkapital pr 31.12.2018</b>	7	1 650	1 420	<b>3 078</b>
<b>Årets endring i egenkapital:</b>				
Pensjonsforpliktelse			<b>1</b>	<b>1</b>
Årets resultat	<b>0</b>	0	807	<b>807</b>
<b>Egenkapital pr 31.12.2019</b>	<b>7</b>	<b>1 650</b>	<b>2 229</b>	<b>3 886</b>

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

## 12. TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER (Tall i millioner)

Nye Veier AS er et statlig aksjeselskap 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	Inntekter 2019	Kostnader 2019
Samferdselsdepartementet	7 032	0
Statens Vegvesen	2	65
Bane NOR	151	0
Kommuner og fylkeskommuner	60	187
Andre statlige foretak og etater	6,5	

*Transaksjoner er ekskl. merverdiavgift*

## 13. LEIEFORHOLD (Tall i millioner)

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

<b>LEIEAVTALER LOKALER</b>		<b>Kostnad 2019</b>	<b>Gjenstående varighet leieavtaler</b>
Kristiansand	Tangen 76	3,4	1 år
Arendal	Longum park	1,6	0,5 år
Rugtvedt	Herreveien 57	1,3	4,5 år
Rugtvedt	Brakkerigg	0,8	1,5 år
Hamar	Vangsveien 73	1,5	2,5 år
Lillehammer	Gamle lokaler	0,2	2 år
Lillehammer	Kirkegata 74	0,7	4 år
Vågsbygd	Svanedamsveien 10	1,7	1,9 år
Trondheim	Sluppenveien 15/17	2,8	2,5 år
Trondheim	Løvsetvegen 4	0,5	1,5 år
Stavanger	Kanalsletta 2	1,0	3,5 år
Oslo	Tollbugata 8	0,6	1,5 år
<b>Sum leie lokaler</b>		<b>16</b>	
<b>ANDRE LEIEAVTALER</b>			
Leie maskiner, inventar og kontormaskin		0	
Leie datasystemer		12	
Leie transportmidler		3	
<b>Sum leie ikke balanseførte driftsmidler</b>		<b>15</b>	

## 14. ANDRE AVSETNINGER FOR FORPLIKTELSE, INNESTÅENDE BELØP UTBYGGINGSKONTRAKTER

(Tall i millioner)

Selskapet har balanseført avsetninger for forpliktelse som er knyttet opp til tilbakeholdt beløp fra utbyggingskontrakter. I selskapets kontraktsform er det et standard kontraktskrav å holde tilbake et innestående beløp fra entreprenøren gjennom hele prosjektet som sikkerhet for byggherre under byggeperioden. Som innestående trekkes det en kontraktsfestet størrelse, som oftest 7,5 % av

avdragsbeløpet, og dette akkumuleres gjennom byggeperioden. Det beregnes ikke mva. av innestående.

Ved inngåelse av utbyggingskontrakter utbetales et finansielt forskudd til entreprenør. Dette forskuddet amortiseres mot avdragsnota de 12 første månedene av kontrakten.

	Innestående	Sum
IB pr 01.01.2019	467	467
Årets endring	245	245
<b>UB 31.12.2019</b>	<b>712</b>	<b>712</b>

## 15. HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

Situasjonen rundt Covid-19 berører også Nye Veier. Alle ansatte benyttet hjemmekontor fra 13. mars, omtrent da myndighetene iverksatte omfattende restriksjoner for å begrense smitte. Covid19 omfanget er uvisst, men selskapet har så langt hatt tilnærmet normal drift, bortsett fra at en del eksterne arrangementer ble

avlyst. Prosjektene med anleggsaktivitet er så langt i liten grad berørt av restriksjoner, men selskapet følger dette tett og dersom det blir langvarig vil det kunne få konsekvenser. Det ble satt krisestab i selskapet som følge av den ekstraordinære situasjonen.

# Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

## 1. EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

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

Selskapet 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.

Selskapets prinsipper avviker fra enkelte punkter i NUES-anbefalingen da Den norske stat er eneeier av selskapet. Selskapet har beskrevet hvordan selskapet innretter seg der forholdene avviker fra anbefalingen.

Selskapet legger vekt på å være en samfunnsansvarlig byggherre og har etablert retningslinjer for etikk og samfunnsansvar både internt og overfor selskapets underleverandører. Selskapets policy for HMS og samfunnsansvar er godkjent av styret og er tilgjengelig på selskapets intranettsider og på [www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no).

### Styrende organer

Nye Veiers styrende organer beslutter kravene til selskapets virksomhetsutøvelse innenfor gjeldende rammebetingelser. Rammebetingelsene omfatter,

utover gjeldende lover og regler, vedtekter og statens generelle eierstyringsprinsipper

## 2. VIRKSOMHETEN

Nye Veiers formål og virksomhet er beskrevet i vedtektene. Selskapet har et ikke-økonomisk formål. Selskapets vedtekter er tilgjengelig på [www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no).

Selskapet 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 (Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei). Selskapet skal skape merverdi sammenlignet med tradisjonell tilnærming til veiutbygging. Nye Veier har som oppgave å gjennomføre planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av de riksveistrekninger som omfattes av selskapets portefølje og som selskapet etter avtale med Den norske stat ved Samferdselsdepartementet har påtatt seg ansvar for, samt drive virksomhet som er tilknyttet dette. Strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Selskapets tre kjerneverdier er Fornye, Forbedre og Forsikre. Disse verdiene skal kjennetegne selskapets kultur, og sammen med visjon og forretningsidé, ligge til grunn for overordnede mål, strategier og prioriteringer.

Selskapet har hovedkontor i Kristiansand samt prosjektorganisasjoner i Rogaland, Aust-Agder, Telemark, Hedmark og Trøndelag. Nye Veier har pr



31.12.2019 en utbyggingsportefølje på 700 km firefelts motorvei med en estimert utbyggingskostnad på ca 182 milliarder kroner (2019 kroner).

### 3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

Nye Veiers aksjekapital er på NOK 7 000 000, fordelt på 100 aksjer som hver er pålydende NOK 70 000. Selskapets egenkapitalandel pr. 31.12.2019 var på 75,3%. I henhold til selskapets vedtekter § 5, skal et eventuelt overskudd kun anvendes til formålet og kan ikke deles ut som utbytte.

### 4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

Nye Veier har kun én aksjeklasse. Den norske stat v/ Samferdselsdepartementet eier 100% 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.

### 5. FRI OMSETTELIGHET

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

### 6. GENERALFORSAMLINGEN

Generalforsamlingen i Nye Veier gjennomføres i henhold til Aksjeselskapslovens kapittel 20 del II om Statsaksjeselskaper. Det er samferdselsministeren som utgjør selskapets generalforsamling. Gjennom generalforsamlingen utøver eier den øverste myndighet i selskapet. Eier kan overprøve styrets beslutninger dersom vesentlige samfunnsmessige hensyn tilsier det.

Eier står for innkallingen til både ordinær og ekstraordinær generalforsamling. Selskapets daglige leder, medlemmer av styret, samt selskapets revisor skal innkalles og har rett til å være til stede og til å

uttale seg i generalforsamlingen. Styreleder og daglig leder plikter å være til stede. Ved gyldig forfall skal det utpekes en stedfortreder. Dersom eier samtykker, kan det gjøres unntak fra dette. Riksrevisjonen skal varsles om møter i generalforsamlingen, og har rett til å være til stede. Det skal føres protokoll fra generalforsamlingen.

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

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

### 7. VALGKOMITÉ

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

### 8. BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Nye Veier har mindre enn 200 ansatte og har ingen bedriftsforsamling.

Styret skal til enhver tid være kjennetegnet av nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold for å utføre sine oppgaver. Informasjon om styrets medlemmer finnes på [www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no). Alle styremedlemmene er uavhengige av selskapets ledelse og styreinstruksen inneholder habilitetsregler for behandling av saker hvor et styremedlem har særinteresser.

I 2019 var det et skifte av ansattvalgt styremedlem.

## 9. 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 virksomhetsstyring 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. Dette er nærmere beskrevet i styreinstruks, instruks for administrerende direktør og i policyene.

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 iht. prosjekteierstyringsmodellen som vedtas av styret.

Det ble i 2019 avholdt 11 styremøter. Styret foretar årlig en evaluering av sitt arbeid og kompetanse. Styret blir også evaluert av selskapets eier.

### Revisjonsutvalg

Revisjonsutvalget er et underutvalg av styret. 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. Styret har ansvaret for forvaltningen av selskapet, og styrets ansvar endres ikke som følge av revisjonsutvalgets arbeid. Revisjonsutvalget skal ikke treffe beslutninger på vegne av styret, men fremlegge sine vurderinger og anbefalinger til styret.

Styret fastsetter mandat for revisjonsutvalget.

Styret utnevner minst to av sine medlemmer til revisjonsutvalget, og utnevner en av disse til leder av utvalget. Revisjonsutvalgets medlemmer utnevnes for en periode på opptil to år av gangen, men fratrer dersom de fratrer fra styret i Nye Veier.

Revisjonsutvalget skal tilfredsstillende krav til uavhengighet og kompetanse som definert i norsk lov og angitt i NUES. Minst ett av medlemmene i revisjonsutvalget skal ha kvalifikasjoner innen regnskap eller revisjon. Det ble i 2019 avholdt 5 møter i revisjonsutvalget.

### Kompensasjonsutvalg

Styrets kompensasjonsutvalg er et underutvalg av styret, og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål. 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 velger styret minst ett medlem til utvalget blant styrets øvrige medlemmer. Medlemmene utnevnes for en periode på to år av gangen, men fratrer dersom de fratrer fra styret i Nye Veier. Medlemmene i utvalget skal være uavhengige av selskapets ledelse. Det ble i 2019 avholdt 6 møter i kompensasjonsutvalget.

## 10. RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

Nye Veiers risikostyring skal bidra til å optimalisere selskapets verdiskaping og vekst. Det er et mål at risikovurderinger skal fange opp et helhetlig bilde av risiko knyttet både til endringer i eksterne rammer, samt til intern drift og utvikling av virksomheten. Selskapet gjennomfører hvert kvartal en samlet risikovurdering av virksomheten. Denne tar for seg selskapets totale risikobilde sett fra et forretningsperspektiv. Hensikten er å kartlegge risiki av strategisk, finansiell, operasjonell og omdømmemessig karakter. Selskapet følger systematisk opp de overordnede risiki som risikovurderingen avdekker.

Revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale avtaleparter. Disse

aktivitetene settes opp i et årlig revisjonsprogram og resultatet av revisjonene rapporteres til styret. Revisjonsplanene for selskapet besluttet av styret ut fra risikovurderingene i selskapet.

Selskapet har etablert varslingskanal og prosedyre for varslings er en del av selskapets styrende dokumenter. Selskapet skal ha en åpen ytringskultur og ansatte, leverandører og samfunnet rundt oss skal oppleve trygghet i å si ifra om kritikkverdige forhold. Dette vil bidra til økt transparens, et godt arbeidsmiljø og vår evne til å ivareta samfunnsansvaret.

## 11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

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

## 12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Selskapet har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til statens retningslinjer for lederlønn. Lederlønnserklæring er beskrevet i noter til regnskapet. Lederlønnserklæringen behandles på ordinær generalforsamling.

## 13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Selskapet har kvartalsvise møter med eier hvor finansielle og ikke finansielle resultater blir presentert, sammen med annen relevant informasjon.

Nye Veier jobber også for å møte informasjonsbehovet til andre interessenter som kunder, samarbeidspartnere, premissgivere og samfunnet for øvrig, gjennom en målrettet interessentdialog.

## 14. SELSKAPSOVERTAKELSE

Den norske stat ved Samferdselsdepartementet eier 100% av Nye Veier. Dette punkt i NUES-anbefalingen anses ikke for å være relevant for selskapet og det er derfor ikke utarbeidet hovedprinsipper for hvordan selskapet vil opptre ved eventuelle overtagelsestilbud.

På grunn av det statlige eierskapet anser derfor styret dette punktet i NUES-anbefalingen som ikke relevant for Nye Veier.

## 15. REVISOR

### Ekstern 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 interkontroll ift 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 oppnår sine mål gjennom å tilføre selskapet en systematisk, disiplinert tilnærming for å evaluere og forbedre effektiviteten og hensiktsmessigheten av selskapets risikostyring, 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 selskapet er satt ut til en profesjonell leverandør. Selskapets valgte internrevisor rapporterer til styret og er funksjonelt uavhengig av administrasjonen og selskapets øvrige kontrollfunksjoner. Det er selskapets styre som godkjenner internrevisjonsplanen og budsjett for internrevisor, samt godkjenner 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.

## INTERESSENTIALOG

Interessenter	Interessent spesifisert	Temaer som opptar interessentene	Arena for dialog	Hyppighet for dialog			
				Jevnlig	Årlig	v/behov	
Eiere	Politisk	Bærekraft, økonomisk resultat, fremdrift, virksomhetsrisiko	Eiermøter	4 x per år			
	Administrativ		Formell/uformell kontakt	Ukentlig			
Politikere	Programskrivere	"Selskapets portefølje/ utvikling Samfunnsøkonomisk lønnsomhet/ "mer for pengene" Klima/miljø Finansieringsløsninger, Trafikksikkerhet, "				✓	
	Samferdselspolitikere på stortinget				✓	✓	
Medarbeidere	Egne ansatte	"Selskapets utvikling - fornye, forbedre, forsikre Utfordrende arbeidsoppgaver Gode kollegaer, godt samarbeid/arbeidsmiljø Felles/enhetlig kultur Lærende organisasjon"	Samling hele selskapet		✓		
			Fagnettverk	✓			
			Prosjekter	✓			
			Workplace/			✓	
			Felles prosesser	✓			
Kunde	Trafikant	"Trafikksikker vei, raskere til trafikanten Skånsom utbygging Trygghet Fremkommelighet, Forutsigbarhet, informasjon"	Media			✓	
			Nettside	✓			
			Portaler			✓	
			Vegskilting			✓	
Leverandører	Entreprenør	"Portefølje og forutsigbarhet Bærekraft Kontraktstrategi"	Leverandørkonferanse		✓		
	Rådgivere		Kontrakter	kontinuerlig			
	Andre leverandører		Leverandørmøter			✓	
"Lokale og sentrale myndigheter"	Fylkesmann	"Ivareta regjeringens politikk, sektoransvar, klageinstans" Sektoransvar, portefølje,	Samlinger			✓	
	SVV		Media			✓	
	Fylkeskommuner		1-1 møter			✓	
	NVE	Samhandling- og kontaktutvalg	3x i året				
	Kommuner	Vegnormal, fravik, regelverk, forvaltning av regelverk				✓	
	Vegdirektoratet			✓			
	Andre med innsigelsesmyndighet			✓			
Bransje-foreninger	Bransjeforeninger	Bærekraft, kontraktstrategi, innovasjon, forretningsmodell, konkurranselovgivning	Konferanser		✓		
			Møter	✓		✓	
Samfunn	Akademia	Vegfinansiering, bærekraft				✓	
	Interesseorganisasjoner					✓	
	LO		Møter, media			✓	
	Media		Arbeidsplasser, bærekraft (seriositet)	Media	kontinuerlig		
				LO-koordinator i prosjektene	kontinuerlig		
				Direkte kontakt m/ redaksjon	kontinuerlig		
				Pressemelding	kontinuerlig		
	Hjemmeside	kontinuerlig					

## UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Nye Veier AS

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Nye Veier AS som består av balanse per 31. desember 2019, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2019, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

#### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i avsnittet *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med de relevante etiske kravene i Norge knyttet til revisjon slik det kreves i lov og forskrift. Vi har også overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

#### Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og administrerende direktør (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

#### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

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

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller legge ned 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 feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og 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 lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg

- ▶ identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller 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 feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll;
- ▶ opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen 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;
- ▶ vurderer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne 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 betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det foreligger vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet. Hvis slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, må vi modifisere vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapets evne til fortsatt drift ikke lenger er til stede;
- ▶ vurderer 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 omfanget av revisjonen, tidspunktet for vårt revisjonsarbeid og eventuelle vesentlige funn i vår revisjon, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom vårt arbeid.

## Uttalelse om øvrige lovmessige krav

### Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

### Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 25. mai 2020  
ERNST & YOUNG AS

*Revisjonsberetningen er signert elektronisk*

Tommy Romskaug  
statsautorisert revisor

# PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur".  
De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

**Tommy Romskaug**

Statsautorisert revisor

På vegne av: EY

Serienummer: 9578-5992-4-2914925

IP: 95.34.xxx.xxx

2020-05-25 12:27:08Z



Dokumentet er signert digitalt, med **Penneo.com**. Alle digitale signatur-data i dokumentet er sikret og validert av den datamaskin-utregnede hash-verdien av det opprinnelige dokument. Dokumentet er låst og tids-stemplet med et sertifikat fra en betrodd tredjepart. All kryptografisk bevis er integrert i denne PDF, for fremtidig validering (hvis nødvendig).

#### Hvordan bekrefter at dette dokumentet er originalen?

Dokumentet er beskyttet av ett Adobe CDS sertifikat. Når du åpner dokumentet i

Adobe Reader, skal du kunne se at dokumentet er sertifisert av **Penneo e-signature service** <penneo@penneo.com>. Dette garanterer at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret.

Det er lett å kontrollere de kryptografiske beviser som er lokalisert inne i dokumentet, med Penneo validator - <https://penneo.com/validate>







**« Vi bygger gode veier  
raskt og smart »**





**Hovedkontor**

Tangen 76  
4608 Kristiansand  
+ 47 479 72 727  
post@nyeveier.no  
nyeveier.no



**E39 Forus**

Kanalsletta 2,  
4033 Stavanger

**E39 Vågsbygd**

Svanedamsveien 10,  
4621 Kristiansand

**E18 Rugtvedt**

Herreveien 57,  
3962 Stathelle

**E18 Longum**

Teknologiveien 11,  
4846 Arendal

**E6 Innlandet**

Vangsvegen 73,  
2317 Hamar

**E6 Trøndelag**

Sluppenveien 17b,  
7037 Trondheim