



Kvartalsrapport Q4 2022

Innhold

- 01 Nye Veiers mandat, strategiske prioriteringer og verdiskapning
- 02 Hendelser og historier i kvartalet
- 03 Bærekraftsrapportering
- 04 Finansiell status
- 05 Prosjekter og portefølje
- 06 Risikoforhold og fremtidsutsikter



E39 Kristiansand – Mandal, Brulieheitunnelen, åpnet des. 2022

01

**Nye Veiers mandat, strategiske
prioriteringer og verdiskapning**

Fornye. Forbedre. Forsikre.

Nye Veiers verdier

Kostnadsreduksjoner og økning i samfunnsøkonomisk lønnsomhet

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

Nye Veiers strategiske prioriteringer

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

	Mål	2022
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	18 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje ¹	45,5 mrd.	23 mrd.
Prognose omfangsjustert ² kostnadsreduksjon	45,5 mrd.	35 mrd.
Nytteøkning – oppstartsportefølje ¹		10,5 mrd.
Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet		33,5 mrd.
Åpnet vei		121 km
Vei under bygging ³		83 km

Kostnadsreduksjoner og samfunnsøkonomisk lønnsomhet – Oppdateres kun årlig (Nytteberegninger fra desember '21).

Nye Veiers historie og mandat

Nye Veier ble opprettet etter flere nasjonale transportplaner med bevilgningsøkninger som i stor grad forsvant i pris- og omfangsvekst. Det uttalte målet ved opprettelsen var å realisere flere veiprojekter – bedre, raskere og billigere. Hovedgrepet for å oppnå dette målet var fokus på en helhetlig planleggings- og utbyggingsansvar med påfølgende ansvar for drift og vedlikehold sammen med langsiktig finansiering. Nye Veier skal prioritere utbyggingene basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

1. Oppstartsporteføljen består av de strekninger som ble overlevert til selskapet ved opprettelsen i 2016, samt tre nye strekninger som ble overlevert i 2019.
2. Nye Veier har økt veistandarden i enkelte prosjekter for å øke den totale samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Omfangsjustert kostnadsreduksjon viser reduksjonen dersom man sammenligner lik veistandard.
3. E6 Ranheim – Værnes 23km, Kvithammar – Åsen 19km, Kvævangsfjellet 14km, E18 Rugtvedt-Langangen 17km og E39 LyngdalØst – Lyngdal Vest 10km

-18%



02

Hendelser og historier i kvartalet

Fornye. Forbedre. Forsikre.

Nye Veiers verdier

Viktige hendelser

- **Veistrekningen E39 mellom Kristiansand og Mandal åpnet i desember 2022**
Strekningen er 19 kilometer lang og er viktig for trafikksikkerhet og framkommelighet på Sørlandet (se mer om prosjektet på neste side).
- **Pilotprosjekt viser vei**
På Nye Veiers prosjekt E18 Rugtvedt-Langangen samarbeider energiselskapet Skagerak Energi og den franske totalentreprenøren Eiffage om å drifte anleggsutstyr ved hjelp av store battericontainere. Dette betyr at byggekraner kan drives med strøm fra et stort batteri i stedet for dieselaggregater. Dette bidrar til å redusere CO2 utslippene.
- **Planlegging av ny E6 forbi Lillehammer**
Regjeringen har initiert en forskriftsendring i verneforskriften i Lågendeltaet naturreservat for å legge til rette for at veien kan bygges i planlagt trasé.
- **Fire tilbydere prekvalifisert til ny E6 mellom Berkåk og Vindåsliene**
Det er stor interesse fra markedet for konkurransen. Syv totalentreprenører ønsket å bli prekvalifisert, og Nye Veier har valgt ut disse fire: Arbeidsfellesskapet Skanska Norge AS – Johs J. Syltern AS med rådgiver Rambøll Norge AS, arbeidsfellesskapet Veidekke Entreprenør AS – Berthelsen & Garpestad AS med rådgiver Sweco Norge AS, Hæhre Entreprenør AS med rådgiver Cowi AS og arbeidsfellesskapet Peab Anlegg AS – Leonard Nilsen & Sønner AS med rådgiver Dr. Ing. A. Aas-Jakobsen AS.
- **Mer gjenbruk av eksisterende E18 mellom Bamble og Tvedestrand**
Nye Veier har vurdert to ulike løsninger for ny E18 mellom Tvedestrand og Bamble. Den ene er bygging av helt ny motorvei i samsvar med reguleringsforslaget fra 2021. Den andre er i stor grad gjenbruk av eksisterende vei. Gjenbruk betyr i denne sammenhengen at dagens vei utvides og rettes ut slik at den vil fungere også for framtidens behov.



Anette Aanesland
Administrerende direktør

- Vi flytter grenser og skaper endring

Grønn plattform

Nye Veier tar ansvar for klima og miljø. Nye Veier leder en gruppering bestående av 16 partnere som har fått støtte fra Grønn plattform* til å utvikle mer klima- og miljøvennlige veier i Norge. Målet er å teste innovative løsninger og få dem ut i markedet. Prosjektet «Bærekraftig verdikjede og materialbruk i vegbygging» varer i tre år, og har et totalbudsjett på 123 millioner.

Nye Veier skal redusere klimagassutslipp og påvirkning på natur og miljø når vi bygger ut ny vei, for sikker transport av gods og mennesker. For å lykkes med dette må vi samarbeide med de beste – om de beste løsningene. Midlene fra Grønn plattform hjelper oss å gjøre mer – raskere og setter oss i stand til å investere i bærekraftige løsninger.

Pilotprosjektene er en viktig del av arbeidet med Grønn plattform. Gjennom pilotprosjektene får vi ny kunnskap om hva som fremmer, og hemmer innovasjon i norsk veibygging. Pilotfasen blir starten på ny giv for bærekraftig teknologi i veisektoren. Gjennom dialog med markedet og i tilbudskonkurransene, vil Nye Veier søke å utvikle nye miljøvennlige løsninger.

I Nye Veier har vi god erfaring med at krav i kontraktene fører til nye og bedre løsninger som reduserer prosjektenes klima- og miljøfotavtrykk. I våre konkurranser blir entreprenørene premiert for å ta i bruk nye og bedre løsninger.

* Grønn plattform er et samarbeid mellom Forskningsrådet, Siva og Innovasjon Norge. Her kan bedrifter og forskningsinstitutter søke støtte til forskning- og innovasjonsdrevet grønn verdiskapning.

E39 mellom Kristiansand og Mandal åpnet

Åpningen av ny E39 mellom Kristiansand og Mandal er viktig for trafiksikkerhet og framkommelighet på Sørlandet. Reisetiden mellom Kristiansand og Mandal blir nesten halvert, og bo- og arbeidsmarkeder knyttes tettere sammen.

Nye Veier har bygget en vei som sparer liv ved å fjerne møteulykkene. Vi vet at mange har ventet på denne nye veien. Nå blir reisehverdagen mye enklere, tryggere og mer forutsigbar for alle som bruker veien.

Prosjektet ligger an til å koste i overkant av 20 prosent mindre enn i kostnadsoverslaget fra 2016. Det er en stor prestasjon, og vi takker alle som har jobbet med prosjektet - både våre egne medarbeidere og våre dyktige leverandører. Vi ligger an til å spare 1,9 milliarder kroner inkludert merverdiavgift på prosjektet, penger som kan brukes til nye, trygge veiprojekt.

Vi har ambisiøse mål om å redusere klimagassutslippene i våre prosjekter. Jeg er derfor veldig glad for å rapportere at vi også har redusert klimagassutslipp med 20 prosent i dette prosjektet.

Prosjektet hadde byggestart i oktober 2018. Det er lagt ned 3,3 millioner arbeidstimer i det 19 kilometer lange veiprojektet. Prosjektet er komplisert, med lange tunneler, store bruer og kryss i tillegg til mye vei i dagen.



03

Bærekraftsrapportering

Fornye. Forbedre. Forsikre.

Nye Veiers verdier

Bærekraftsrapportering

- Målet for opptid på veiene er endret fra 99,95% til 99,5% siden forrige rapportering. Stenging av vei skjer hovedsakelig kveld og natt når trafikkmengden er svært lav, noe lavere opptid er derfor samfunnsøkonomisk fornuftig.
- H2-verdien har hatt en positiv utvikling gjennom de siste to kvartalene. Verdien er likevel fortsatt for høy, og Nye Veier vil arbeide videre med ytterligere tiltak og samtidig følge utviklingen nøye videre.
- H1-verdien har gått noe opp grunnet to fraværsskader inneværende kvartal.
- Naturlig avgang på grunn av tilpasset aktivitetsnivå fører til lavere antall ansatte.

	Mål	Q4 - 22	Q3 - 22	Q2 - 22	Q1 - 22
Miljø - prosjekter					
M1 ¹	0	0,4	0,4	0,4	0,4
M2 ²	(kommer)	44,6	42,6	36,8	38,8
CO ₂ -reduksjon i bygging ³	20 %	28 %	28 %	28 %	28 %
Helse og sikkerhet - prosjekter					
H1 ⁴	0	5,3	4,4	5,0	3,8
H2 ⁵	< 12	12,9	13,5	16,6	16,2
Opptid på veiene	99,5 %	99,7 %	99,4 %	99,8 %	99,7 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,0 %	8,1 %	8,0 %	8,0 %
Helse og sikkerhet - internt					
Sykefravær ⁶	< 3 %	3,7 %	3,3 %	3,2 %	3,2 %
Antall ansatte		169	187	186	187

1. Antall miljøskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende
2. Antall uønskede miljøhendelser - per million arbeidede timer – 12mnd rullerende – Mål for M2 hendelser er under utarbeidelse
3. Reduksjon i CO₂ utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2021-2023 er 20 %. Hovedmål i 2030 er 50 %.
4. H1 - Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer- 12mnd rullerende
5. H2 - Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende
6. Sykefravær – 12mnd rullerende



Vinterbrøyting E6 Hamar

04

Finansiell status

Fornye. Forbedre. Forsikre.

Nye Veiers verdier

Resultatregnskap

- Inntekter er noe høyere enn i samme kvartal i 2021. For 2022 totalt er inntektene vesentlig høyere enn i 2021. Økningen skyldes høyere aktivitetsnivå gjennom flere igangsatte utbyggingsprosjekter.
- Prosjektkostnader påvirkes av en regnskapsmessig avsetning knyttet til prognoserisiko for prosjekter i utbygging.
- Lønnskostnader er i kvartalet tilsvarende som sammen periode som året før, men er økt noe i 2022 målt mot 2021. Dette skyldes vekst i organisasjonen gjennom virksomhetsoverdragelse av FRE 16-prosjektet fra Bane NOR, gjennomført i 2021.
- Selskapet er unntatt skatt, det vises til beskrivelse i årsrapporten 2021, note 1.

	4.kvartal		HIÅ pr. 31.12	
	2022	2021	2022	2021
Inntekter	2 058	2 036	8 087	6 771
Sum Inntekter	2 058	2 036	8 087	6 771
Prosjektkostnader	3 110	3 387	7 628	7 713
Lønnskostnader	66	66	245	229
Avskrivinger	0	1	3	5
Andre driftskostnader	75	72	221	230
Sum kostnader	3 251	3 527	8 096	8 177
Driftsresultat før finans	-1 194	-1 492	-9	-1 405
Finans	31	2	74	9
Sum Finansposter	31	2	74	9
Resultat	-1 163	-1 490	65	-1 396

Alle tall i MNOK

Informasjon for hele del 03 Finansiell status av kvartalsrapporten:

- Regnskapet er ikke revidert.
- Måle- og innregningsprinsipper følger NRS (Norsk Regnskapsstandard) 11 punkt 20. Delårsregnskapet samsvarer i stor grad med NRS 11.
- Kort om selskapets økonomiske rammevilkår: Selskapet leverer tjenester innen planlegging, utbygging og drift av en portefølje av prosjekter tilført selskapet etter beslutning i Stortinget. Finansieringen består av statlige innbetalinger, bevilget over statsbudsjettet som utbetales som forskudd gjennom første halvår hvert år, og bompenger knyttet til pågående utbyggingsprosjekter, som rekvireres etter behov. Selskapet fakturerer leveransene løpende hver måned i henhold til fremdriften i prosjektene, og avregner dette mot de forskuddsbetalte innbetalingene og rekvirerte bompenger. De største endringene i balansen er knyttet til bevegelser i disse størrelsene.

Balanse

- Totalkapitalen er økt mot samme kvartal i 2021. Dette skyldes i all hovedsak fakturerte leveranser til kunden (Samferdselsdepartementet) og bevegelse i bankbeholdning.
- Det er rekvirert bompengemidler i 4. kvartal, og dette fremkommer som økte kundefordringer. Bompengemidler skal finansiere selskapets aktiviteter i pågående utbyggingsprosjekter i andre halvår, og rekvireres normalt to til tre ganger gjennom siste halvår.
- Fordring på eier er økt sammenlignet mot samme kvartal i 2021 som følge av fakturerte leveranser.
- Bankinnskudd er på tilsvarende nivå som samme kvartal i 2021. Statlige overføringer til selskapet utbetales i første halvår, og som et resultat av dette reduseres normalt bankinnskudd gjennom andre halvår.
- Annen kortsiktig gjeld er i sin helhet knyttet til avsetninger for tap i anleggskontrakter under utførelse.

EIENDELER	31.12.2022	31.12.2021
SUM ANLEGGSMIDLER	2	5
OMLØPSMIDLER		
Kundefordringer	61	29
Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer	290	655
Fordring på eier	4 933	3 855
Bankinnskudd	2 216	1 425
SUM OMLØPSMIDLER	7 499	5 964
SUM EIENDELER	7 501	5 969
GJELD OG EGENKAPITAL		
EGENKAPITAL		
SUM EGENKAPITAL	2 150	2 085
GJELD		
Andre forpliktelser	2	310
Leverandørgjeld	457	768
Skyldig offentlige avgifter	5	-22
Periodiserte kostnader og tidsavgr. Poster	793	366
Annen kortsiktig gjeld	4 095	2 464
SUM GJELD	5 352	3 885
SUM GJELD OG EGENKAPITAL	7 501	5 969

Alle tall i MNOK

Kontantstrømoppstilling

- Kontantstrømmen fra operasjonelle aktiviteter er økt gjennom året, og sammenlignet mot tilsvarende kvartal i fjor. Dette skyldes høyere aktivitetsnivå målt mot 2021.
- Endring i fordringer på eier er fakturerte og avregnede leveranser til Samferdselsdepartementet.
- Endring i andre kortsiktige fordringer er fakturerte og ikke avregnede leveranser til Samferdselsdepartementet.

	31.12.2022	31.12.2021
Kontantstrøm fra virksomheten		
Resultat før skattekostnad	65	-1 396
Ordinære avskrivninger	3	5
Endring i kundefordringer	-32	-9
Endring i leverandørgjeld	-311	190
Endring i forskuddsbetalte kostnader	297	91
Endring i fordringer på eier	-1 078	0
Endringer i andre kortsiktige fordringer	69	0
Endring i skyldige offentlige avgifter	27	-84
Endring i periodiserte kostnader og andre tidsavgrensningposter	427	-97
Endring i annen kortsiktig gjeld	1 324	1 640
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	791	341
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	-3
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	-3
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0	0
Netto endring i bankinnskudd	791	338
IB Beholdning av bankinnskudd	1 425	1 086
UB Beholdning av bankinnskudd	2 216	1 425

Alle tall i MNOK



E6 Uthuskrysset i Stange

05

Prosjekter og portefølje

Fornye. Forbedre. Forsikre.

Nye Veiers verdier

Porteføljestatus Q4 2022

Strekningsanalyse; identifisere problem og mål



Rv. 25 Hamar – Løten
Rv. 4 Hunndalen – Mjøsbrua
E6 Otta – Dombås
E6 Olderdalen – Langslett
E6 Åsen – Steinkjer
E6 Selli – Asp
E6 Nordkjosbotten – Hatteng

Prosjektutvikling



Rv. 13 Skare – Sogndal
E136 Dombås – Vestnes
E6 Moelv – Roterud
E6 Øyer – Otta
E6 Gyllan – Kvål
E6 Korporalsbrua – Gyllan
Ringeriksbanen og E16
Skaret -
Hønefoss
E18 Tvedestrand – Bamble
E39 Lyngdal vest – Kvinesdal
E39 Flekkefjord – Lund øst
E39 Lund øst – Eigersund
E39 Eigersund – Bue
E16 Kongsvinger – E6
E18 Arendal – Grimstad
E6 Nedgård – Berkåk

Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



E39 Mandal – Lyngdal Øst
E18 Ytre Ring
E39 Bue – Ålgård
E6 Sørrelva – Borkamo
FRE16 - Ringeriksporteføljen

Kontrahering og forberedelse for utbygging



E6 Storhove – Øyer
E6 Roterud – Storhove
E6 Berkåk – Vindåsliene

Utbygging



E39 Krs. Vest - Mandal Øst → **E39 Krs. Vest - Mandal Øst**
E18 Rugtvedt - Langangen
(parsell 2)
E18 Rugtvedt - Langangen
(parsell 1 og 3)
E6 Ranheim - Værnes
E6 Kvænangsfjellet
E6 Kvithammar - Åsen
E39 Lyngdal Øst - Lyngdal Vest

Drift



E39 Mandal øst - Mandal by
E6 Kvål - Melhus sentrum
E18 Tvedestrand - Arendal
E18 Rugtvedt - Dørdal
E6 Kolomoen - Arnkvern
E6 Arnkvern - Moelv




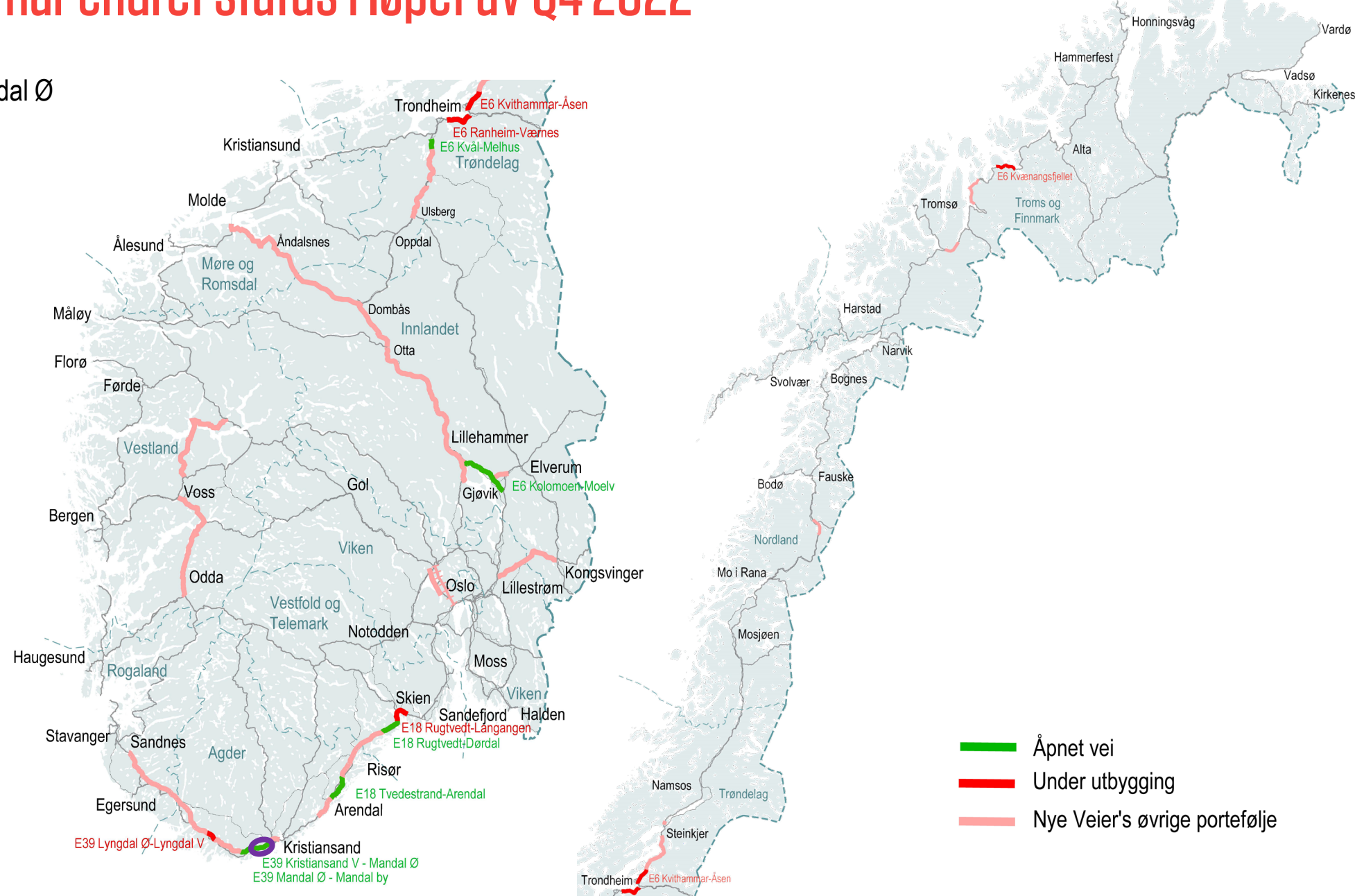
Portefølgebevegelser i kvartalet etter formelle beslutninger i selskapets eierstyringsmodell. I hver fase må visse mål og forutsetninger bekreftes før neste fase igangsettes. Det arbeides på strekningsnivå i de to første fasene. Etter Prosjektutvikling kan enkelte lengre strekninger deles opp i mindre prosjekter.

Grønn font: Vegutbyggingsavtale inngått med kunden (Samferdselsdepartementet)

Strekninger som har endret status i løpet av Q4 2022



-  E39 Kristiansand V - Mandal Ø åpnet i desember 2022





06

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Fornye. Forbedre. Forsikre.

Nye Veiers verdier

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Nye Veier har i fjerde kvartal 2022 hatt oppmerksomhet på følgende forhold:

- Ny nasjonal transportplan vil legge vekt på å ta vare på det veinettet vi har, og vi vurderer om forsterket drift og vedlikehold i noen tilfeller kan være et godt alternativ til full utbygging av ny vei.
- Selskapet har oppmerksomhet på arbeidet med helse, miljø, sikkerhet og seriøsitet. Det har det siste året vært flere alvorlige hendelser som minner oss på at dette arbeidet er viktig. Vi har forsterket arbeidet med risikovurderinger og sikkerhet i møte mann mot maskin.
- Som følge av uro i markedene og en historisk høy prisstigning har vi styrket analyse- og prognosearbeidet vårt. Økt usikkerhet i markedet kan bety utsettelse av enkelte utbyggingsprosjekter.
- Det er betydelige endringer i noen utbyggingsprosjekter. Dette berører avtaler som ble inngått med Samferdselsdepartementet i årene 2018 og 2019. Mange av endringene er planendringer, og effekten av endringene vil bli drøftet med Samferdselsdepartementet.
- Det gjøres både interne og eksterne vurderinger av selskapets data- og informasjonssikkerhet.

Selskapet har stabile rammebetingelser som gjør det mulig å fortsatt fornye og forbedre samferdselssektoren. Fremover blir følgende prioritert:

- Leveranser til NTP 2025-2036. Valg av løsninger tar utgangspunkt i behovene for transport og å ta vare på det vi har.
- De statlige bevilgningene til selskapet, tar ikke høyde for den høye prisveksten. Da må alternativer til full utbygging, eller utsatt utbygging vurderes for hele porteføljen.
- I forbindelse med statsbudsjettet for 2023 ble det avklart at Ringeriksporteføljen beholdes som et fellesprosjekt for vei og bane med Nye Veier som ansvarlig. Nye Veier jobber for å redusere kostnadene og opprettholde nytten for transportbrukeren. Finansieringen av utbyggingen er uavklart.
- Nye Veier fornyer og forbedrer arbeidet med drift og vedlikehold. Vi vurderer om det kan være hensiktsmessig å kombinere punktutbedringer med forsterket drift og vedlikehold, fremfor utbygging av helt ny vei. Nye Veiers finansieringsmodell gir frihet og er egnet til en slik tilnærming.
- Nye Veier overtar driftsansvar, når nybygd vei er klar. For strekninger som ikke bygges ut sammenhengende, må tidspunkt for overføring fra Statens vegvesen avklares. Dette gjelder både tidspunkt for overføring av driftsansvar og tilhørende finansiering.

Selskapet har et sektorpolitisk formål. En sunn selskapsøkonomi er en forutsetning for at selskapet kan bygge ut de riktige samferdselsprosjektene til riktig kost og til riktig tid og dermed oppfylle eiers målsetninger for selskapet. Rammeavtalen med staten sikrer selskapet langsiktig og forutsigbar finansiering. Gjennom veiutbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet med tilhørende bompengeproposisjoner settes rammebetingelsene for utbygging hvor brukerfinansiering også er et viktig element.



Fornye. Forbedre. Forsikre.