

Kvartalsrapport

Q3 2023

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



Christine Alveberg, rådgiver marked og analyse i Nye Veier

Mål, prioriteringer og verdiskapning

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

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

Nye Veier prioriterer utbyggingene basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

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

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

	Mål	Q3 2023
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	18 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje ¹	45,5 mrd.	26 mrd.
Prognose omfangsjustert ² kostnadsreduksjon	45,5 mrd.	34 mrd.
Nytteøkning – oppstartsportefølje ¹		9,4 mrd.
Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet		23,3 mrd.
Åpnet vei		121 km
Vei under bygging ³		93 km

Det er i denne rapporten lagt til nye resultater for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Disse analysene viser at økning av nytte stort sett opprettholdes, men at de reduserte kostnadene er noe lavere. Dette skyldes i stor grad kostnadsøkning de siste to årene. Dermed er økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet nå 23,3 mrd., ned fra 33,5 mrd. ved forrige beregning.

Forklaring til tabellen:

Økt nytte og samfunnsøkonomisk lønnsomhet – oppdateres årlig (Nytteberegninger fra september '23).

1. Oppstartsporteføljen er de strekningene som ble avtalt overført til selskapet ved opprettelsen i 2016, samt tre strekninger som ble overført i 2019. I beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngår overførte strekninger fra 2016, med tillegg av E6 Kvæangsfjellet.
2. For å oppnå bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene, har Nye Veier flere ganger valgt høyere veistandard enn hva som var forutsatt. Bedre veistandard gir mer nytte for veibrukeren. Omfangsjustert kostnadsreduksjon viser hva kostnadsreduksjonen ville blitt om omfanget ikke var blitt endret.
3. Veiene som bygges nå er: E6 Ranheim – Værnes 23 km, Kvithammar – Åsen 19 km, Kvæangsfjellet 14 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest 10 km og E6 Storhove – Øyer 10 km.



Magne Ramlo, prosjektsjef i Nye Veier

Hendelser og historier i kvartalet

Hendelser og historier i kvartalet:

Vi flytter grenser og skaper endring

Nasjonal transportplan 2022 - 2041

Nye Veier kan redusere omfanget av investeringene med 51 milliarder kroner, og samtidig sikre det meste av nytten for trafikantene. Dette er svært gode resultater. Analysene er gjennomført i forbindelse med vår siste leveranse til prioriteringer fram mot ny nasjonal transportplan for perioden fra 2022 til 2041.

Nye Veier foreslår flere grep for å redusere kostnadene og øke nytten på mange av de veiene selskapet har ansvar for. Det foreslås blant annet å endre løsningen for utvikling av E6 mellom Øyer og Otta i Gudbrandsdalen og ny løsning for utvikling av E6 mellom Åsen og Steinkjer i Trøndelag. For begge veiene foreslår Nye Veier å bygge ut de delene av veiene som løser de viktigste utfordringene.

Gode resultater

Nye Veier har levert gode resultater. På de veiene som er åpnet har selskapet til nå redusert kostnadene med 6,3 milliarder kroner. Det tilsvarer en reduksjon på 18 prosent sammenlignet med estimatene som forelå da selskapet overtok veiene.

Vi har fått den viktige oppgaven å løse utfordringene med de midlene som stilles til disposisjon. Nye Veiers prosjektportefølje har en estimert kostnadsramme fra 2025 og 20 år fremover på 175 milliarder kroner. For å få

gjennomført utbygging av veiene våre, er det behov for å få mer for pengene. I arbeidet med Nasjonal transportplan er det funnet muligheter til å redusere utbyggingsbehovet med opp mot 51 milliarder kroner.

Det er for eksempel mulig å bygge smartere og smalere. Vi mener det er lurt å gjenbruke eksisterende veier der hvor det er effektivt og gir god måloppnåelse. Vi tror det er mulig å utfordre og forbedre planleggingen og byggingen av veiene der det ikke er vedtatt reguleringsplaner. Estimaten er basert i hovedsak på storskala bygging. Dette gir et stort potensial til å bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Samtidig kan vi bidra til å nå de fem målene som er satt for den kommende nasjonale transportplanen, sier Aanesland.

Tidlig åpning på Kvæangsfjellet

Denne høsten ble det klart at ny E6 Kvæangsfjellet i Troms og Finnmark vil være i stand til å ha en viktig delåpning lenge før opprinnelig planlagt. Kvæangsfjeltunnelen, tunnelen som først og fremst skal sørge for fremkommelighet selv om det blåser og snør på toppen av den nesten beryktede fjellovergangen, kan trolig åpne på denne siden av nyttår, ca. ni måneder før opprinnelig planlagt.

Den gode fremdriften skyldes blant annet de geologiske forholdene, som har vært bedre

enn forventet. I tillegg har vi en entreprenør med lang erfaring og god kompetanse på tunneldriving. Alt dette bidrar til at trafikantene høyst sannsynlig kan ta i bruk tunnelen før vinteren virkelig fester grepet.

Kvæangsfjellet har ikke noe lettvindt og nært omkjøringsalternativ, eneste omkjøring er E8 inn i Finland og tilbake i Norge på E45 til Alta. Det er en omkjøring på hele 70 mil. For Nye Veier og entreprenør LNS har det vært et viktig hensyn at trafikantene kan ta i bruk veien på et tidligst mulig tidspunkt.

Foruten Kvæangsfjelltunnelen, vil strekningen over Kvæangsfjellet også få tunnelen Mettevolltunnelen. De to tunnelene er på henholdsvis 3.350 meter og 2.450 meter. Nå pågår innredning og test av tekniske løsninger.

Prosjektet E6 Ranheim Værnes

Nye Veier og Acciona har signert sluttoppgjørsavtale for E6 Ranheim - Værnes

Nye Veier ønsker at anleggsarbeidene gjenopptas snarest, og planlegger å gå ut i markedet med deler av prosjektomfanget i løpet av høsten i år. Markedsdialog med mulige tilbydere har vært gjennomført i september.



Anette Aanesland

Administrerende direktør

03

Bærekraft

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

Sandsvaleyhotellet på Lindland ifm. bygging av E39 i Mandal Foto: Nils Bernt Rinde

Bærekraft

Ny måleparameter for arealbeslag

Nye Veier har etablert en ny KPI for arealbeslag. KPI-en omfatter hele porteføljen fra reguleringsplan til ferdigstilte prosjekter, og måles som arealbeslag av natur og jordbruk per km vei. KPI-en vil fange opp forbedring ved redusert arealbeslag som gjøres gjennom prosjektutviklingen. Det har vært viktig å komme i gang med datainnsamling og målinger på et vesentlig tema. Ambisjonen på målet må revurderes etter en stund når det er samlet inn mer data.

Reduksjon i antall miljøhendelser

Det har vært en reduksjon i antall miljøhendelser de siste kvartalene, både når det gjelder miljøskader og andre miljøhendelser. Nye Veier arbeider kontinuerlig med å følge opp entreprenørene i ytre-miljøarbeidet i prosjektene, bl.a. med å følge opp aktuelle hendelser.

Nytt reduksjonsmål for arbeidsrelaterte personskader

Systematisk og kontinuerlig arbeid med personsikkerhet har gitt resultater, og selskapet øker derfor ambisjonene. H2-måltallet er redusert fra 12 -> 10 (Se note 6 for definisjon av H2)

	mål	Q3 23	Q2 23	Q1 23	Q4 22
Miljø – prosjekter					
M1 ¹	0	0,4	0,7	0,7	1,1
M2 ²	35	30,4	39,5	44,6	44,6
Arealbeslag ³	50	59	NA	NA	NA
CO ₂ –reduksjon i bygging ⁴	20 %	27 %	27 %	27 %	28 %
Helse og sikkerhet – prosjekter					
H1 ⁵	0	3,7	4,0	4,4	5,3
H2 ⁶	< 10	8,9	9,9	11,0	12,9
Oppetid på veiene	99,5 %	99,4 %	99,4 %	99,8 %	99,7 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,5 %	8,3 %	8,2 %	8,0 %
Helse og sikkerhet – internt					
Sykefravær ⁷	< 3 %	3,8 %	3,8 %	3,9 %	3,7 %
Antall ansatte		166	167	169	187

1. M1: Antall miljøskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
2. M2: Antall uønskede miljøhendelser - per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
3. Arealbeslag: antall dekar jordbruk + natur (skog, myr, vann) per km hovedvei. Inkluderer prosjekter med vedtatt reguleringsplan, i utbygging og ferdigstilte prosjekter.
4. Reduksjon i CO₂-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2021–2023 er 20 %. Hovedmål i 2030 er 50 %.
5. H1: Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer– 12mnd rullerende.
6. H2: Totalt antall arbeidsrelaterte personskader per million arbeidede timer – 12mnd rullerende.
7. Sykefravær – 12mnd rullerende.



04

Finansiell status

Finansieringen av selskapets virksomhet består av faste statlige overføringer og av bompenger knyttet til pågående utbyggingsprosjekter. Selskapet fakturerer kunden (Samferdselsdepartementet) hver måned i henhold til gjennomførte leveranser for de ulike avtalene. Faktureringen gjennomføres som en avregning mot de forskuddsbetalte statlige overføringene. De største endringene i balansen er knyttet til disse bevegelsene.

Regnskapet som presenteres her er ikke revidert. Måle- og innregningsprinsipper følger NRS (Norsk Regnskapsstandard) 11 punkt 20. Delårsregnskapet samsvarer i stor grad med NRS 11.

Laila Solvang, porteføljecontroller og Eline Falch, prosjektstyrer i Nye Veier

Resultatregnskap

Inntekter

Inntektene i kvartalet er omtrent på samme nivå som i fjor. Inntektene hittil i år er også stabile, men både 2022 og 2023-tallene inneholder betydelige engangseffekter.

Prosjektkostnader

Prosjektkostnadene i kvartalet er vesentlig høyere enn i samme periode i fjor, noe som hovedsakelig skyldes tapsavsetning i enkelte prosjekter.

Resultat

Resultatet for kvartalet er -0,8 mrd. grunnet økte tapsavsetninger, mens resultatet hittil i år er positivt med 0,9 mrd. Hovedårsaken til resultatet for året er effekten av engangseffekter fra Q2.

Aktivitetsnivå

Det underliggende aktivitetsnivået, korrigert for avsetninger for tap i kvartalet, er omtrent på samme nivå som i samme periode i fjor. Hittil i år er det underliggende aktivitetsnivået noe lavere enn i fjor.

Lønnskostnad

Lønnskostnader er både i kvartalet og hittil i år noe lavere enn i samme periode i foregående år. Dette skyldes færre antall ansatte i inneværende år.

Finansinntekter

Finansinntektene er betydelig høyere enn i fjor, både for kvartalet og hittil i år. Dette med bakgrunn i betydelig høyere renter på innstående beløp enn i fjor.

	3.kvartal		HIÅ pr. 30.09		Hele
	2023	2022	2023	2022	2022
Alle tall i MNOK / Ikke revidert	2023	2022	2023	2022	2022
Inntekter	1 775	1 807	6 059	6 029	7 185
Sum Inntekter	1 775	1 807	6 059	6 029	7 185
Prosjektkostnader	2 507	1 835	4 921	4 518	6 802
Lønnskostnader	70	68	176	179	245
Avskrivinger	1	0	1	2	3
Andre driftskostnader	29	39	141	146	221
Sum kostnader	2 607	1 942	5 239	4 845	7 270
Driftsresultat før finans	-833	-135	820	1 184	-85
Finans	55	26	116	43	74
Sum Finansposter	55	26	116	43	74
Resultat	-778	-109	936	1 228	-11

Balanse

Eiendeler

Fordringer

Kundefordringer er betydelig redusert sammenlignet mot samme periode i fjor. Dette gjelder i all hovedsak rekvirerte bompengemidler, hvor man i år har fakturert noe mindre og fått betalt tidligere enn i fjor. Bompenger rekvireres normalt to til tre ganger gjennom siste halvår.

Fordring på eier er noe lavere sammenlignet mot samme kvartal i 2022. Beløpet påvirkes av utbetalinger av statlige midler (reduserer fordringen) og fakturering av leveranser under avtalene (øker fordringen).

Bankinnskudd

Bankinnskudd er på et noe høyere nivå enn i samme kvartal i 2022. Likvideten til selskapet anses for å være god. Siden de statlige overføringene i sin helhet overføres i første halvår, vil selskapet normalt ha fallende nivå på bankinnskudd gjennom andre halvår.

Egenkapital og gjeld

Egenkapital

Egenkapitalen er noe lavere sammenlignet mot samme periode i 2022 som følge av et lavere resultat hittil i år.

Gjeld

Annen kortsiktig gjeld er i sin helhet knyttet til avsetninger for tap i anleggskontrakter under utførelse. Denne er økt i kvartalet som følge av økt sluttprognose i enkelte prosjekter.

Alle tall i MNOK / Ikke revidert	30.9.		ÅR
	2023	2022	31.12.2022
Eiendeler			
Sum anleggsmidler	5	3	2
Omløpsmidler			
Kundefordringer	53	1 235	61
fordringer	395	407	292
Fordring på eier	1 991	2 431	4 933
Bankinnskudd	4 406	3 684	2 216
Sum omløpsmidler	6 845	7 757	7 501
Sum eiendeler	6 850	7 760	7 503
Gjeld og egenkapital			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	416	427	416
Udisponert resultat	936	1 228	0
Sum egenkapital	3 010	3 312	2 074
Gjeld			
Andre forpliktelser	10	335	330
Leverandørgjeld	571	277	457
Skyldig offentlige avgifter	-6	506	5
Periodiserte kostnader og tidsavgr. Poster	243	471	467
Annen kortsiktig gjeld	3 022	2 859	4 171
Sum gjeld	3 840	4 448	5 429
Sum gjeld og egenkapital	6 850	7 760	7 503

Kontantstrømoppstilling

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

Bevegelsene hittil i år påvirkes i stor grad av endringer i postene kundefordringer, fordringer på eier og annen kortsiktig gjeld. Disse postene er nærmere forklart i kommentarer til balansen på foregående side.

Siden de statlige overføringene i sin helhet overføres i første halvår vil selskapet normalt ha fallende nivå på bankinnskudd gjennom andre halvår.

Alle tall i MNOK / Ikke revidert	30.9.		ÅR
	2023	2022	31.12.2022
Resultat før skattekostnad	936	1 228	-11
Ordinære avskrivninger	1	2	3
Endring i kundefordringer	8	-1 206	-32
Endring i leverandørgjeld	114	-491	-311
Endring i forskuddsbetalte kostnader	9	235	295
Endring i fordringer på eier	2 942	1 424	-1 078
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-112	13	69
Endring i skyldige offentlige avgifter	-11	528	27
Endring i periodiserte kostnader og andre tidsavgrensingsposter	-219	110	99
Endring i annen kortsiktig gjeld	-1 473	415	1 730
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	2 195	2 259	791
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-4	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-4	0	0
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0	0	0
Netto endring i bankinnskudd	2 190	2 259	791
IB Beholdning av bankinnskudd	2 216	1 425	1 425
UB Beholdning av bankinnskudd	4 406	3 684	2 216



Prosjekter og portefølje

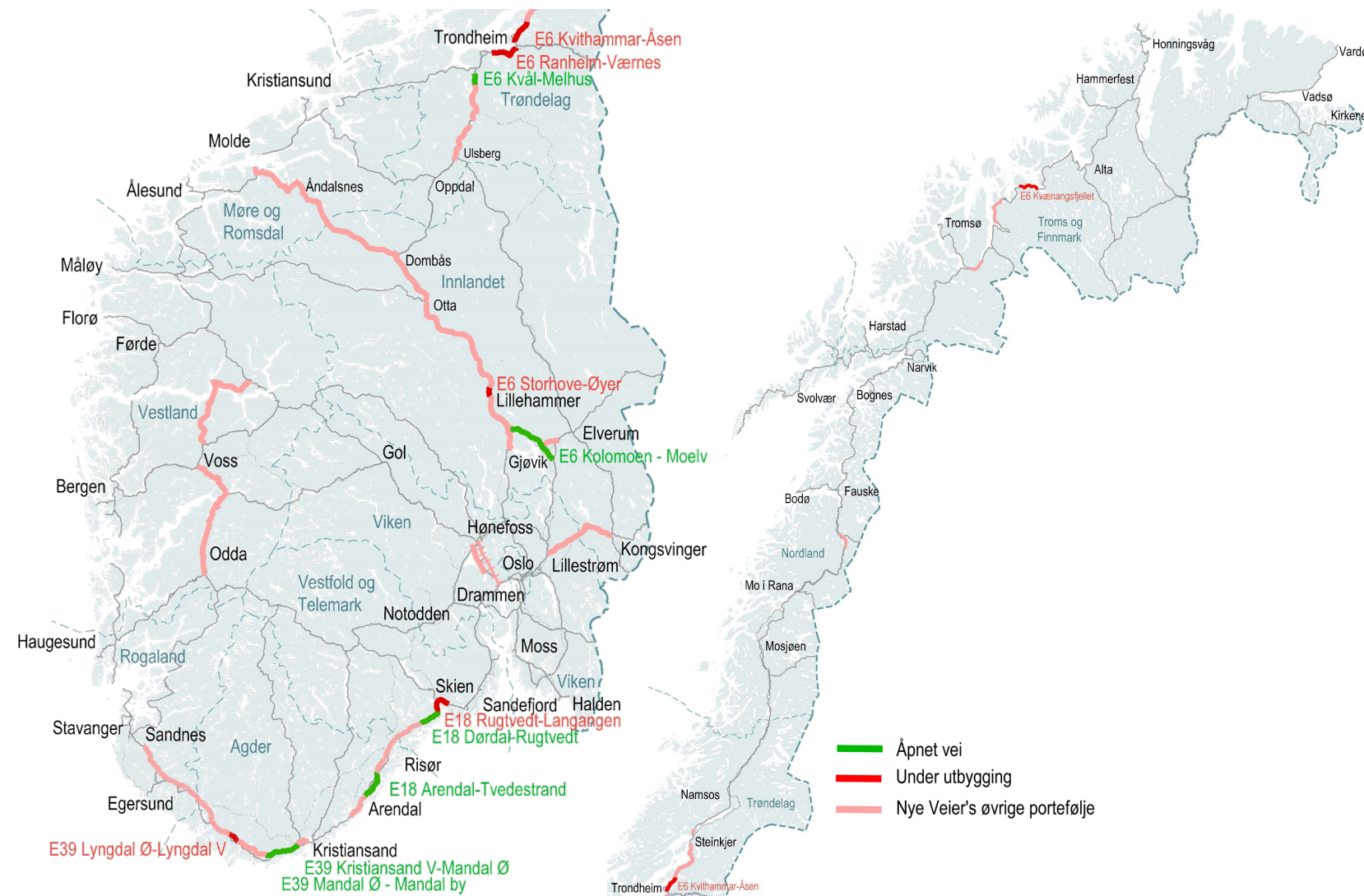
Nye Veier utvikler strekningene gjennom forskjellige faser. Det arbeides på strekningsnivå i de første fasene. Etter fasen «Strekningsutvikling» vil enkelte lengre strekninger deles opp i mindre prosjekter, innenfor en hensiktsmessig kontraktsstrategi.

Bevegelser fra én fase til den neste foregår etter formelle beslutninger i selskapets eierstyringsmodell. I hver fase må mål og forutsetninger bekreftes før neste fase igangsettes.

Strekninger som har endret status i løpet av Q3 2023

Kartet viser status for de ulike strekningene. Viktige endringer i Q3 var som følger:

- Strekningsutvikling er igangsatt på E6 Åsen – Steinkjer (inkl. Selli – Asp), E6 Nordkjosbotn – Hatteng og E6 Olderdalen – Langslett.
- Nye Veier og AF Gruppen signerte kontrakten for bygging av E6 Storhove – Øyer 14. august.



Porteføljestatus

Strekningsutvikling



Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua
 Rv. 13 Skare–Sogndal
 Rv. 25 Hamar–Løten
 E136 Dombås–Vestnes

Ringeriksbanen og
 E16 Skaret–Hønefoss
 E16 Kongsvinger–E6

E6 Nordkjosbotten–Hatteng
 E6 Olderdalen–Langslett
 E6 Selli–Asp
 E6 Åsen–Steinkjer
E6 Ulsberg – Melhus

E6 Øyer–Otta
 E6 Otta–Dombås

E18 Tvedestrand–Bamble
 E18 Arendal–Grimstad

E39 Lyngdal – Ålgård
 Kvartalsrapport Q3 2023

Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



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

E6 Sørrelva–Borkamo

E6 Nedgård – Berkåk

E6 Moelv–Roterud

Ringeriksbanen og E16 Skaret
 - Hønefoss

E18 Ytre Ring

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

Kontrahering og forberedelse for utbygging



Rv. 13 Djupevik – Kviturtunnelen
 (del av Skare – Sogndal)

E6 Roterud–Storhove

E6 Berkåk–Vindåsliene

E39 Mandal–Blørstad

Utbygging



E6 Kvænangsfjellet

E6 Kvithammar–Åsen

E6 Ranheim–Værnes

E6 Storhove–Øyer

E18 Rugtvedt–Langangen

E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest

Drift



E6 Kvål–Melhus sentrum

E6 Kolomoen–Moelv

E18 Rugtvedt–Dørdal

E18 Tvedestrand–Arendal

E39 Kristiansand–Mandal

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

06

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Selskapet har et sektorpolitisk formål. En sunn selskapsøkonomi er en forutsetning for at selskapet kan bygge ut de riktige samferdselsprosjektene til riktig kost og til riktig tid og dermed oppfylle eiers mål for selskapet. Rammeavtalen med staten sikrer selskapet langsiktig og forutsigbar finansiering. Selskapet har veitbyggingsavtaler med Samferdselsdepartementet. Avtalene regulerer også bompengefinansieringen av veiene.

Fellesprosjektet E16 Skaret-Hønefoss og Ringeriksbanen har egen rammeavtale og skal ha egen finansiering over statsbudsjettet, med delvis bompengefinansiering av veidelen av prosjektet.



Risikoforhold og fremtidsutsikter

Den kraftige prisstigningen har flatet ut – men effektene vil være langvarige

Med forslaget til statsbudsjett viderefører regjeringen selskapets stabile økonomiske rammebetingelser.

Selskapets økonomiske handlingsrom er likevel eksponert for prisutviklingen. De årlige overføringer fra samferdselsdepartementet reguleres med statens budsjettindeks, som over tid i stor grad har fulgt konsumprisindeksen (KPI). Samtidig kjøper selskapet varer og tjenester i bygg- og anleggsbransjen, der avtalene reguleres med indeksen Veganlegg i alt (VIA). Her har prisstigningen vært langt høyere enn i resten av økonomien. For Nye Veier, som skal bygge for ca. 175 mrd. de neste 20 årene, betyr dette et vesentlig redusert økonomisk handlingsrom. De reelle prognostiserte utgiftene har pga. spriket mellom KPI og VIA steget med ca. 25 mrd. i løpet av 2021 og 2022. Selskapet bærer en stor del av risikoen, men i enkelte tilfeller er det grunnlag for vederlagsjusteringer.

Gjennom 2023 har VIA-indeksen vist en flat og til dels fallende tendens. Når overføringene fra staten samtidig er økt med 5 %, betyr dette at

noe av det tapte handlingsrommet hentes inn igjen. Det vil imidlertid ta mange år, eller kreve kraftige fall i prisene, før effektene av dette «indeksspraket» er fullt ut reversert.

Selskapet har stabile rammebetingelser som gjør det mulig å fortsatt fornye og forbedre samferdselssektoren.

Regjeringen fortsetter å gi stabile rammevilkår når finansieringen til Nye Veier videreføres. Dermed fortsetter selskapet sitt arbeid med porteføljestyring som et viktig verktøy i arbeidet. I forslaget til Statsbudsjett for 2024 heter det blant annet: "Selskapets prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom prosjektene, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen."

Regjeringens forslag til Statsbudsjett gir også en god beskrivelse av selskapets metodikk og det som har vært en svært sentral bestanddel i Nye Veiers arbeid: "Frem til Nye Veier prioriterer prosjektene for utbygging, arbeider selskapet for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten på enkeltprosjektene og for den samlede prosjektporteføljen. Dette gjøres hovedsakelig ved å se nærmere på hva prosjektet skal løse, vurdere prosjektinnhold, muligheter for bedre måloppnåelse, økt nytte

og reduserte kostnader. Prosjektutviklingen og det formelle planarbeidet etter plan- og bygningsloven gjøres i tett dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner. Selskapet vektlegger bl.a. hensynet til klima, miljø og dyrka mark i prosjektutviklingen og planprosessene. Nye Veier følger Statens vegvesens veinormaler og håndbøker for konsekvensanalyser, der bl.a. virkninger på miljø, areal og naturmangfold vurderes og vektet."



nyeveier.no

Fornye. Forbedre. Forsikre.