

Kvartalsrapport

Q1 2024

[01 Mål, prioriteringer og verdiskapning](#)

[02 Hendelser og historier i kvartalet](#)

[03 Bærekraftsrapportering](#)

[04 Finansiell status](#)

[05 Prosjekter og portefølje](#)

[06 Risikoforhold og fremtidsutsikter](#)



Dialog fra anlegg foto: Nye Veier

Mål, prioriteringer og verdiskapning

Målet med 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 prosjektene som 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

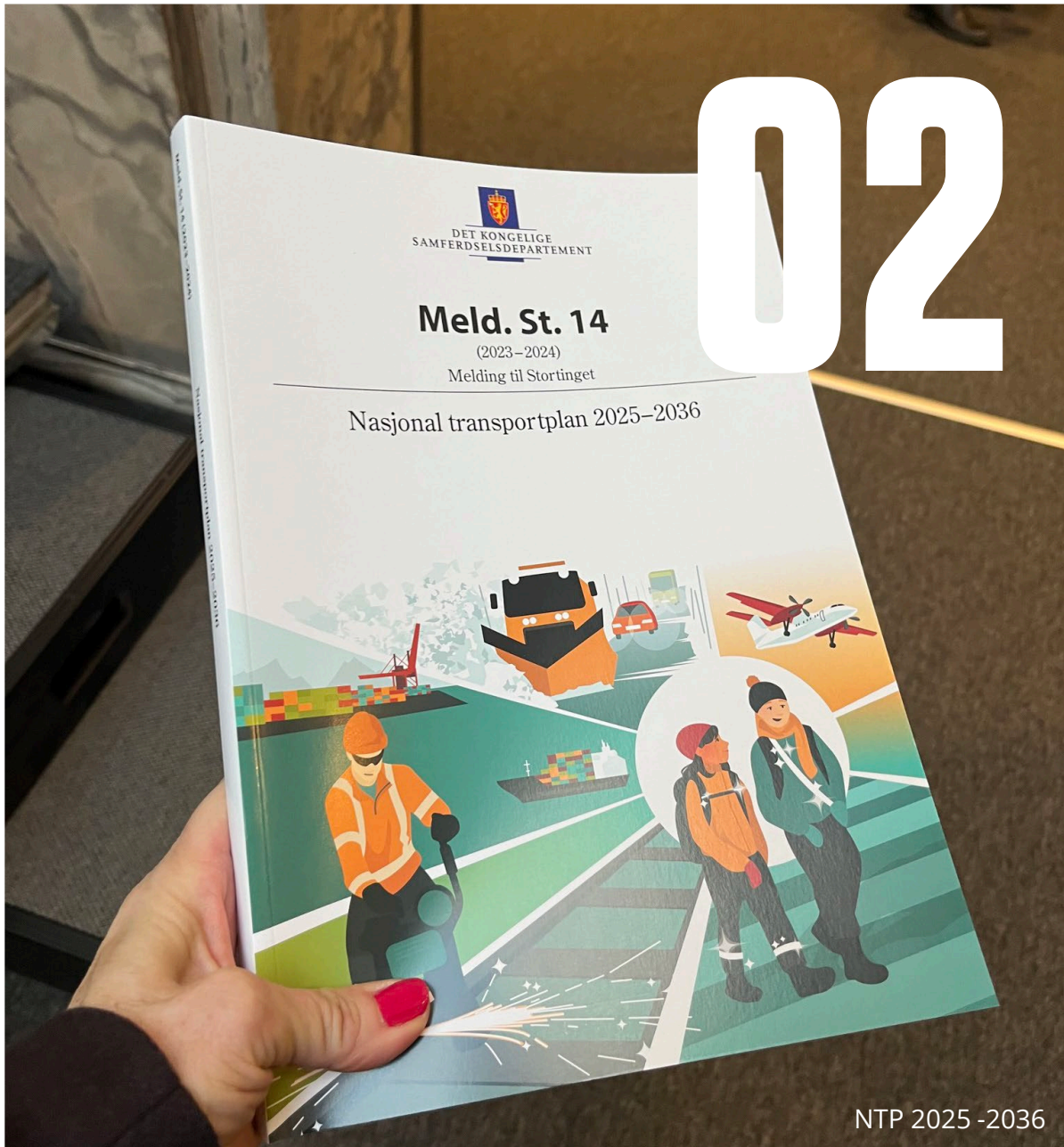
- Vi skal oppnå mer vei for pengene og samtidig øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet i alle våre prosjekter
- Vi skal være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel
- Vi skal ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS
- Vi skal ta en lederrolle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

	Mål	Q1 2024
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (%)	20 %	17 %
Prognose kostnadsreduksjon oppstartsportefølje ¹	47 mrd.	21,7 mrd.
Prognose omfangsjustert ² kostnadsreduksjon	47 mrd.	32 mrd.
Nytteøkning – oppstartsportefølje ¹		9,4 mrd.
Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet		23,3 mrd.
Åpnet vei		128 km
Vei under bygging ³		93 km

Forklaring og kommentarer til tabellen:

Tall for kostnadsreduksjoner indeksjusteres hvert kvartal. Økt nytte og samfunnsøkonomisk lønnsomhet – oppdateres årlig (Nytteberegninger fra september '23).

1. Oppstartsporteføljen er de strekningene som ble 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 Kvænanngsfjellet.
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, Kvænanngsfjellet 14 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest 10 km og E6 Storhove – Øyer 10 km.



Hendelser og historier i kvartalet

- Nasjonal transportplan 2025 - 2036
- Konkurranser
- Offisiell åpning Kvæangsfjellet

Hendelser og historier i kvartalet:

Høy utbyggingsaktivitet – nye konkurranser i markedet

Nasjonal transportplan 2025 – 2036

Forslaget til NTP ble lagt fram før påske og er kanskje den viktigste NTP-en så langt i selskapets «levetid». Nye Veiers betydning for utviklingen i sektoren er grundig belyst og NTP-dokumentet konkluderer med at Nye Veier har bidratt til mer for pengene i veisektoren. Regjeringen vil satse videre på selskapet og foreslår at selskapets planleggingshorisont utvides med tre år til 2044, det vil si fortsatt 20 år. Jernbanedelen av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss foreslås overført til Bane NOR.

NTP-en gir tydelig signal om at skal fortsette å utfordre slik at det blir mer vei for pengene, med en stadig bedre klima- og miljøprofil. Selskapet beholder sin langsiktige og forutsigbare finansiering. Det er viktig for at selskapets planleggings- og utbyggingsmodell skal fungere. Vi ser fram til å se resultatene av målestokkonkurranse også ved utbedring av vei, og ved å måle oss mot Statens vegvesen på hvordan drift og vedlikehold kan bli mer effektivt enn i dag.

Nye utbygginger skal starte opp

Vi har seks prosjekter i utbygging fordelt på alle de geografiske områdene våre. Vi utnytter tilgjengelig likviditet og selskapets øvrige ressurser fullt ut. For tiden pågår tre

konkurranser:

1. E39 Mandal – Blørstad

E39 Mandal - Blørstad er en svært ulykkesbelastet vei. Vi skal bygge ni kilometer firefelts vei og en tilførselsvei. De tre entreprenørene som er med videre i konkurransen, har utmerket seg på blant annet massehåndtering, ivaretagelse av ytre miljø og reduksjon av klimagassutslipp.

De tre entreprenørene er Skanska Norge AS, Arbeidsfellesskapet Implenja Norge AS og Stangeland Maskin AS og Hæhre Entreprenør AS. Kontraktstørrelsen er om lag 2 milliarder kroner eks. mva. Tilbudsfasen ventes å vare til november.

2. E6 Ranheim – Sveberg

Konkurransen for utbygging av E6 Ranheim – Sveberg ble lyst ut i desember 2023. Konkurransen omfatter ferdigstillelse av den ca. 15 kilometer lange strekningen. Tre entreprenører er med videre og har utmerket seg på arbeid langs trafikkert vei, arbeid i lange tunneler, sprengning i dagen og utfordrende geologiske eller geotekniske forhold.

De tre entreprenørene er AF Gruppen Norge AS, Veidekke Entreprenør AS og Hæhre Entreprenør AS. Kontraktstørrelsen er om lag 2,2 milliarder kroner eks. mva. Tilbudsfasen vil vare fram til midten av juni.

3. Riksvei 13 Djupevik – Kviturtunnelen

I 2023 lyste vi ut konkurransen for rassikrings- og utbedringstiltak på riksvei 13 Djupevik – Kviturtunnelen i Ullensvang kommune. Riksvei 13 er en viktig hovedvei i Vestland, både for nærings- og persontransport. Tiltakene vil gi økt trafiksikkerhet og reduserer sjansen for stengt riksvei som følge av steinsprang. I desember besluttet vi å invitere tre leverandører med sine rådgivere til å levere tilbud og konkurrere.

De tre entreprenørene er Bertelsen & Garpestad AS, Risa AS og Vassbakk & Stol AS. Vi er sikret god konkurranse i tilbudsfasen. Nye Veier tar sikte på å signere kontrakt med valgt totalentreprenør etter sommeren 2024.

Offisiell åpning på Kvæangsfjellet

På den offisielle åpningen 22. januar 2024 gratulerte og takket samferdselsminister Jon-Ivar Nygård Nye Veier og entreprenør for vel utført arbeid. Riktignok hadde Kvæangstunnelen allerede sikret vinteråpen vei siden 15. desember 2023. Det var nesten ni måneder foran skjema.

Den resterende delen av vårt prosjekt ferdigstilles etter planen i løpet av september 2024.



Anette Aanesland

Administrerende direktør

«Vi står ved et paradigmeskifte.

For i hvilken grad vi tar - og må ta - hensyn til miljø.»

03

**Leverandørkonferansen 2021
Sitat fra
Marianne Simonsen Bjørkenes
Strategi rådgiver ytre miljø
i Nye Veier**



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 selskapets årsrapporter.

Bærekraft

Nytt etappemål for CO2-reduksjon – ambisjonsnivået økes

I 2024 går selskapet over til et nytt etappemål og øker målet for CO2-reduksjon fra 20% til 30%. Målet er at prosjekter som ferdigstilles i perioden 2024-2027 skal oppnå minst 30% reduksjon. Prosjekter fra forrige etappe er med i resultatet (24 måneder tilbake i tid). Det vil derfor være noe lavere resultat enn måltallet i en periode.

Økning i antall SHA-hendelser

Etter en god utvikling på SHA gjennom 2023 ser vi en økning i antallet hendelser og alvorlige nestenulykker i Q1/24.

Utbyggingsledelsen i selskapet har fulgt undersøkelses-/granskningsprosessene i etterkant av disse hendelsene tett. Målet med dette er å finne bakenforliggende årsaker slik at vi kan bidra til at entreprenør setter inn tiltak som virker utover akkurat de spesifikke hendelsene.

	Mål	Q1 24	Q4 23	Q3 23	Q2 23
Miljø og klima – prosjekter					
M1 ¹	0	0,4	0,4	0,4	0,7
M2 ²	35	12,8	19	30,4	39,5
Arealbeslag ³	50	59	60	59	NA
CO ₂ -reduksjon i bygging ⁴	30 %	18 %	18 %	31 %	31 %
Helse og sikkerhet – prosjekter					
H1 ⁵	0	3,9	3,8	3,7	4,0
H2 ⁶	< 10	11,2	9,9	8,9	9,9
Oppetid på veiene	99,5 %	99,3 %	99,3 %	99,4 %	99,4 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,3 %	8,5 %	8,5 %	8,3 %
Helse og sikkerhet – internt					
Sykefravær ⁷	< 3 %	3,6 %	4,1 %	3,8 %	3,8 %

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, prosjekter i utbygging og ferdigstilte prosjekter.
4. Reduksjon i CO2-utslipp fra bygging. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2024-2027 er 30 %. 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.



Foto: Nye Veier

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 avregnes 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.

Resultatføring av inntekter skjer i takt med fullføringsgraden av et prosjekt jf. NRS 2.

Resultatregnskap

Inntekter

Inntektene i kvartalet er høyere enn tilsvarende periode i 2023.

Dette skyldes i all hovedsak at selskapet har flere aktive utbyggingsprosjekter enn tilsvarende periode i fjor. Dette vises også i det underliggende nivået på prosjektkostnader.

Prosjektkostnader

Prosjektkostnadene er noe høyere enn i tilsvarende periode i 2023. Dette er et direkte resultat av økt aktivitetsnivå i forhold til samme periode i fjor.

Lønnskostnad

Lønnskostnader er økt som følge av årslønnsvekst og et noe høyere antall ansatte sammenlignet med første kvartal 2023.

Finansinntekter

Finansinntektene er i 1. kvartal høyere enn samme periode i 2023. Dette skyldes høyere renteinntekter på inntestående beløp enn året før, som følge av høyere rente sammenlignet med 1. kvartal i fjor.

Resultat

Resultatet for kvartalet er på 183 mill. kroner, opp 67 mill. kroner i forhold til samme kvartal i fjor. Finansinntektene bidro med 10 mill. kroner i bedring av resultat. Holder man derimot disse utenfor og ser på driftsmargin har dette ligget jevnt med 7 % i år sammenlignet med 6 % i fjor.

Alle tall i mill. kroner	2024	2023	
	1. kvartal	1. kvartal	År
Inntekter	2 023	1 606	8 503
Sum Inntekter	2 023	1 606	8 503
Prosjektkostnader	1 767	1 403	7 602
Lønnskostnader	68	61	245
Avskrivinger	0	0	2
Andre driftskostnader	40	51	189
Sum kostnader	1 875	1 516	8 037
Driftsresultat før finans	148	91	466
Finans	35	25	156
Sum Finansposter	35	25	156
Resultat	183	116	621

Balanse

Eiendeler

Fordringer

Kundefordringer er betydelig økt sammenlignet mot samme kvartal i 2023. Dette gjelder i all hovedsak rekvirerte bompengemidler. Bompenger rekvireres to til tre ganger gjennom året.

Fordring på eier er noe lavere sammenlignet mot samme kvartal i 2023. Beløpet påvirkes av utbetalinger av statlige midler (reduserer fordringen) og fakturering av leveranser under avtalene (øker fordringen).

Bankinnskudd

Bankinnskudd er 167 mill. lavere enn ved utgangen av samme kvartal i 2023. Likvideten til selskapet anses for å være tilfredsstillende. Nytt fra 2024 er at de statlige overføringene vil fordeles jevnt over året, i motsetning til tidligere hvor samtlige av overføringene skjedde i løpet av første halvår.

Egenkapital og gjeld

Egenkapital

Egenkapitalen er høyere sammenlignet med hva den var ved utgangen av 2023 som følge av resultatet hittil i år.

Gjeld

Gjeld består i all hovedsak av avsetning til tap i anleggskontrakter (Andre forpliktelser) og skyldig betaling til leverandører (Leverandørgjeld).

Alle tall i mill. kroner	2024		2023
	31.03.2024	31.03.2023	31.12.2023
Eiendeler			
Sum anleggsmidler	5	2	5
Omløpsmidler			
Kundefordringer	559	70	45
Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer	325	427	231
Fordring på eier	3 846	4 200	3 951
Bankinnskudd	2 872	3 039	2 655
Sum omløpsmidler	7 602	7 736	6 882
Sum eiendeler	7 607	7 738	6 886
Gjeld og egenkapital			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	1 038	416	1 038
Udisponert resultat	183	0	0
Sum egenkapital	2 878	2 074	2 695
Gjeld			
Andre forpliktelser	3 220	3 445	3 336
Leverandørgjeld	824	486	799
Skyldig offentlige avgifter	96	31	-92
Periodiserte kostnader	565	435	124
Annen kortsiktig gjeld	24	1 152	24
Sum gjeld	4 728	5 549	4 191
Sum gjeld og egenkapital	7 607	7 623	6 886

Kontantstrømoppstilling

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

Bevegelsene hittil i år består hovedsakelig av endringer i postene Kundefordringer, Fordringer på eier og Annen kortsiktig gjeld. Disse postene er nærmere forklart i kommentarer til balansen på foregående side.

Fra og med 2024 er avtalen om utbetaling av statlige midler til finansiering av virksomheten endret til å skje jevnt over året.

	2024	2023
Alle tall i mill. kroner	1. kvartal	1. kvartal
Resultat	148	91
Ordinære avskrivninger	0	0
Endring i kundefordringer	-514	-9
Endring i leverandørgjeld	25	29
Endringer i andre kortsiktige fordringer	6	0
Endring i skyldige offentlige avgifter	188	27
Endring i andre tidsavgrensningsposter	445	-38
Endring i avsetninger forpliktelser	-116	621
Endring i annen kortsiktig gjeld	0	102
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	182	823
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	0
Innbetaling av renteinntekter	35	0
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	35	0
Netto endring i bankinnskudd	217	823
IB Beholdning av bankinnskudd	2 655	2 216
UB Beholdning av bankinnskudd	2 872	3 039

05

Prosjekter og portefølje

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

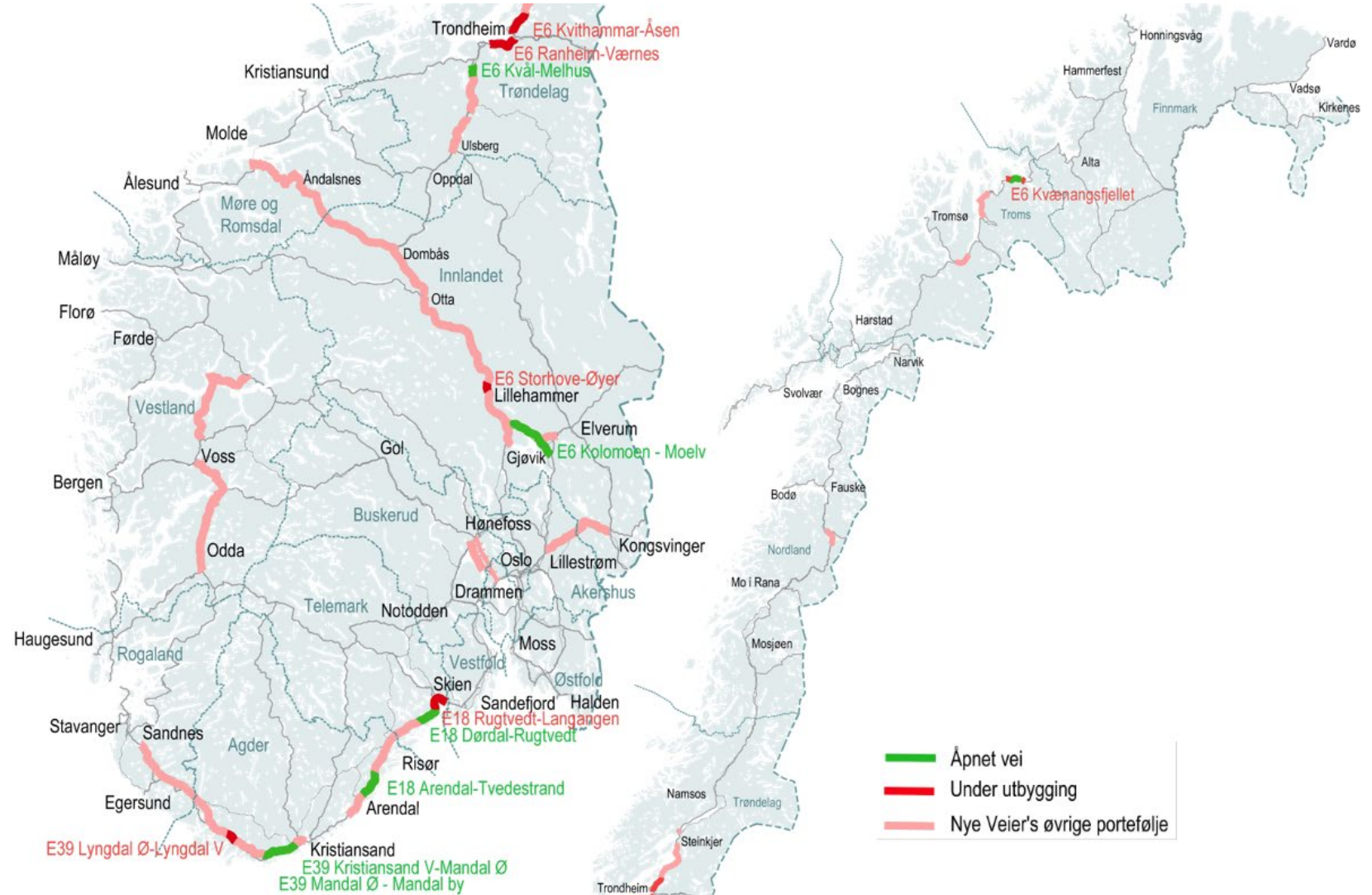
Bevegelser fra én fase til den neste foregår etter formelle beslutninger i selskapets eierstyringsmodell. I hver fase må mål og forutsetninger bekreftes før neste fase igangsettes.

Foto: Nye Veier

Strekninger som har endret status i løpet av Q1 2024

Kartet viser status for de ulike strekningene. Viktige hendelser i Q1 var som følger:

- 22. januar markerte samferdselsminister Jon-ivar Nygård at Nye Veier og entreprenør LNS åpnet Kvævangsfjelltunnelen i desember 2023.
- 14. februar kunngjorde Nye Veier at tre entreprenører ble invitert til å gi tilbud på E6 mellom Ranheim og Sveberg i Trøndelag. Se kapittel 02 for ytterligere informasjon.
- 14. mars kunngjorde Nye Veier at tre entreprenører ble invitert til å gi tilbud på byggingen av ny E39 vestover fra Mandalskrysset til Blørstad i Lindesnes kommune. Se kapittel 02 for ytterligere informasjon.



Porteføljestatus

Strekningsutvikling



Rv. 4 Hunddalen–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 Sellli–Asp
E6 Åsen–Steinkjer
E6 Ulsberg – Melhus

E6 Øyer–Otta
E6 Otta–Dombås

E18 Tvedestrand–Bamble
E18 Arendal–Grimstad

E39 Lyngdal – Ålgård

Reguleringsplanarbeid og forberedelser for markedet



E6 Sørrelva–Borkamo

E6 Nedgård – Berkåk

E6 Moelv–Roterud

Ringeriksbanen og E16 Skaret
- Hønefoss

E18 Ytre ringvei

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

Kontrahering og forberedelse for utbygging



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

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

E6 Roterud–Storhove

E6 Berkåk–Vindåsliene

E39 Mandal–Blørstad

Utbygging



E6 Kvæangsfjellet

E6 Kvithammar–Åsen

E6 Ranheim–Værnes

E6 Storhove–Øyer

E18 Rugtvedt–Langangen

E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest

Drift



E6 Kvæangsfjelltunnelen (del
av E6 Kvæangsfjellet)

E6 Kvål–Melhus sentrum

E6 Kolomoen–Moelv

E18 Rugtvedt–Dørdal

E18 Tvedestrand–Arendal

E39 Kristiansand–Mandal

Veinumner er markert med **fet skrift** for de strekninger der det er 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

Risiko for kostnadsøkninger

De første årene etter at Nye Veier ble etablert var det viktig å planlegge, kontrahere og sette i gang utbygging så raskt som mulig. Selskapet skulle komme opp i full produksjon og det har vi lyktes med.

Selskapet utnytter nå alle tilgjengelige midler, både bompenger og statlige midler, til veibygging. Med flere store utbygginger i gang og store utbyggingsprosjekt klare, eller snart klare for utbygging, er det nødvendig med stram likviditetsstyring i selskapet.

Nye Veier skal ha utnyttet tilgjengelige midler på best mulig måte og sikre at veiene bygges ut så raskt som mulig. Samtidig må selskapet sikre at det til enhver tid har midler tilgjengelig for å dekke sine kontraktsforpliktelser i utbyggingskontraktene, til planlegging og til drift og vedlikehold.

Parallelt med utbyggingsaktiviteten pågår det arbeid med utvikling og planprosesser på andre prosjekter og strekninger i selskapets portefølje. Selskapet vurderer jevnlig omfanget av planaktiviteten, slik at aktivitetsnivået tilpasses likviditeten i selskapet. Slik sikres det at reguleringsplanene ikke går ut på dato før det finnes penger til å bygge for.

Likviditeten til Nye Veier er tilfredsstillende, og selskapet har etablert retningslinjer for å sikre lav risiko knyttet til forvaltning av selskapets finansielle midler.

Selskapet har flere prosjekter som planlegges igangsatt den nærmeste tiden. Prisveksten de siste årene, sammen med kostnadsøkninger i enkelte av utbyggingsprosjektene som følge av grunnforhold og reguleringskrav, gjør imidlertid at handlingsrommet til ytterligere utbygginger er begrenset.

Fremtidsutsikter

Ny nasjonal transportplan legger fortsatt gode og stabile rammer for framtidige utvikling. Rammen på 5 mrd. 2016-kroner i årlig statlig bevilgning som ble satt i forbindelse med selskapsetableringen i 2016 har blitt indeksregulert hvert år. Nå utgjør den årlige bevilgningen 6,5 mrd. 2024 kroner.

Ved oppstarten i 2016 var kostnadene til å bygge ut selskapets portefølje beregnet å være 148 mrd. 2016-kroner, hvorav ca 100 mrd. kr var statlige bevilgninger, resten bompenger. Midler til drift og vedlikehold skulle komme i tillegg, og var derfor ikke en del av den opprinnelige utbyggingsrammen.

Senere ble Nye Veiers portefølje utvidet flere ganger, og selv om de årlige bevilgningene ikke ble økt, ble 20-årshorizonten opprettholdt og dermed ble også rammen for statlige bevilgninger økt tilsvarende.

Ved forrige rullering av nasjonal transportplan ble Nye Veiers oppgave utvidet til å omfatte mer enn hovedveinettet og dermed også oppgaver med å utvikle og ta vare på det veinettet vi har, i kombinasjon med forsterket drift og vedlikehold.

Selskapets vedtekter ble endret til også å omfatte bygging av jernbane. Fellesprosjektet E16 Skaret-Hønefoss og Ringeriksbanen ble besluttet bygd ut av Nye Veier. Finansiering av fellesprosjektet skulle komme fra en egen bevilgning i tillegg til den ordinære årlige bevilgningen til selskapets ordinære veiportefølje.

Porteføljeutvidelsen med et stort fellesprosjekt ville gitt Nye Veier et større og med omfattende ansvar enn det som nå ser ut til å bli resultatet.

Målestokkonkurransen vil fortsette innen planlegging, utbygging og drift og vedlikehold av vei, selv om jernbane sannsynligvis ikke blir en del av Nye Veiers arbeidsoppgaver i denne omgang.



nyeveier.no

Fornye. Forbedre. Forsikre.