

Kvartalsrapport

Q1 2025

01 Mål, prioriteringer og verdiskapning

02 Hendelser og historier i kvartalet

03 Bærekraft

04 Finansiell status

05 Prosjekter og portefølje

06 Risikoforhold og fremtidsutsikter

01

Mål, prioriteringer og verdiskapning

Målet ved opprettelsen av Nye Veier var å realisere flere veiprosjekter – 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.

Bildet: Ny E6 nordover forbi Vingrom, med Mjøsa på høyre side av veien. Illustrasjon: Nye Veier

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

Prognoser (inkl. mva.)	Mål	Q1 2025
Redusert kostnad ferdigstilte prosjekter (% i parentes)	7,8 mrd. (20 %)	6,7 mrd. (17 %)
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (ekskl. mva.)		
Forbedret nytte		9 mrd.
+ Besparelser ¹		11,5 mrd.
= Forbedret netto nytte		20,5 mrd.
Kilometer vei åpnet / under bygging		
Åpnet vei		142 km
Vei under bygging ²		119 km

Forklaring og kommentarer til tabellen:

Kostnadsreduksjon for ferdigstilte prosjekter indeksjusteres hvert kvartal. Beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet oppdateres årlig. (Nytteberegninger fra november 2024)

I beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet inngår oppstartsporteføljen, samt E6 Kvæangsfjellet.

1. Reduksjonen i de samfunnsøkonomiske kostnadene er forskjellig fra prognosen for kostnadsreduksjon fordi den også inkluderer andre kostnader enn investeringskostnader, den viser prognose for hele oppstartsporteføljen, er oppgitt ekskl. mva., diskontert til et felles prisnivå og oppgitt i 2024-kroner.
2. Veiene som bygges nå er:
E6 Ranheim – Værnes 23 km, Kvithammar – Åsen 19 km, E6 Berkåk-Vindåsliene 15 km, E18 Rugtvedt–Langangen 17 km, E39 Lyngdal Øst – Lyngdal Vest 10 km E6 Storhove – Øyer 10 km, E6 Roterud – Storhove 23 km og Rv.13 Djupevik-Kviturtunnelen 1,5 km



Hendelser og historier i kvartalet

- Vi ser på E39 med nye øyne
- Alvorlig hendelse på E39
- Kontraktsignering E6 Roterud - Storhove
- E136 i Møre - og Romsdal
- Oppstart riksvei 13 Djupevik – Kviturtunnelen

På bildet fra venstre: Daglig leder Bjørn Risa, Risa AS, ordfører Roald Aga Haug, Ullensvang kommune, samferdselsminister Jon-Ivar Nygård og Anette Aanesland, adm. dir. Nye Veier. Bildet er fra markeringen av oppstart av arbeidene med utbedring og rassikring på Rv.13 Djupevik – Kviturtunnelen februar 2025. Foto: Kristoffer Skogheim

Planarbeid E39, hendelse på E39, kontrakter og oppstart Rv13

Nye Veier skal prioritere etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet – det som samlet sett gir mest for pengene – og utvikler og optimaliserer prosjekter.

Vi ser på E39 med nye øyne

Planarbeidet for ny E39 Bilstad – Bue har startet opp og er en fortsettelse av den helhetlige utbyggingen av E39. Den nye veien skal gå gjennom kommunene Lund, Eigersund og Bjerkreim. Veien er om lag 27 kilometer og gir en innkorting av dagens vei på nesten 10 kilometer. Den statlige kommunedelplanen for E39 Lyngdal vest – Ålgård fra 2021 ligger til grunn for planarbeidet, men noen av de foreslåtte alternativene som foreligger nå, går utenfor denne planen. Foreløpige utredninger viser at de nye forslagene tar bedre hensyn til naturmangfold, dyrka mark og kulturlandskap. Det videre planarbeidet vil avdekke om alternativene er bedre enn alternativene innenfor den statlige planen. Vår ambisjon er at den samlede samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet skal forbedres.

Alvorlig hendelse på E39

Det har vært en alvorlig hendelse med personskade i forbindelse med utbygging av ny E39 gjennom Lyngdal. Et kjøretøy uten adgangstillatelse kjørte inn i anlegget og kolliderte med en lift i tunnel. Det var en person i denne liften som utførte arbeider. Nye Veier har bedt totalentreprenøren om å iverksette tiltak blant fysiske barrierer for å sikre anleggsområdet. Dette kommer i tillegg til tiltak som tidligere er iverksatt etter offentlig godkjent skiltplan og som del av den ordinære sikringen av anlegget.

Kontrakter

Johs. J. Syltern AS, med Rambøll Norge AS som rådgiver, er tildelt arbeidet med å bygge og utbedre E136 Veblungsnes og E136 Stuguflåten – Raudstøl. Prosjektene inngår i en helhet mellom Dombås i Innlandet og Vestnes i Møre og Romsdal. Det nærmer seg dermed første spadetak på utbedringsprosjektene på E136 og realisering av Nye Veiers første veiprojekt i Møre- og Romsdal. «Eksportveien» er en viktig transportåre.

AF Gruppen og deres rådgiver Norconsult skal bygge 23 kilometer ny E6 Roterud – Storhove. Signeringen av denne kontrakten er en viktig milepæl og vil gi bedre trafiksikkerhet, god og forutsigbar fremkommelighet og redusert reisetid. Veien får fartsgrense på 110 km/t. Det skal blant annet bygges en 4,2 kilometer lang tunnel forbi Lillehammer, ny bru over Lågen og tre kryss. Dette er det femte store veiprojektet Nye Veier realiserer i Mjøsregionen.

Riksvei 13 Djupevik - Kviturtunnelen

Vi er i gang med å forbedre Rv13 Djupevik - Kviturtunnelen og forventer å være ferdig høsten 2026. Det er en milepæl for trafikantene at vi nå utbedrer og sikrer mot skred og ras. Vi utvider i tillegg veien inn mot Odda, og bygger her gang- og sykkelsti. De samlede tiltakene på Rv13 vi gjennomfører, og planlegger videre, vil forbedre veistandarden og øke kapasiteten for å kunne håndtere den økende trafikken i området. Tiltakene vil forbedre sikkerhet og fremkommelighet.



Anette Aanesland

Administrerende direktør

03



Illustrasjon: FNs bærekraftshjul

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

Noe bedring i personsikkerhet

Vi ser en liten reduksjon i antallet skader og alvorlige hendelser i prosjektene. Vi er fortsatt over målet som er satt. Vi følger opp tett og forsikrer oss om at entreprenørene har riktige tiltak slik at antallet skader kan fortsette å reduseres. Samtidig var det en svært alvorlig hendelse på prosjektet E39 Lyngdal øst – Lyngdal vest. Denne er under etterforskning og granskning. Se ytterligere omtale om denne hendelsen under «Hendelser og historier i kvartalet»

	Mål	Q1 25	Q4 24	Q3 24	Q2 24
Miljø og klima – prosjekter					
M1 ¹	0	1,6	1,3	0,4	0
M2 ²	< 35	35	41	13	9,8
Arealbeslag ³	< 50	60	60	59	59
CO ₂ e –reduksjon i bygging ⁴	> 30 %	20 %	20 %	18 %	18 %
Helse og sikkerhet – prosjekter					
H1 ⁵	0	3,2	4,0	4,7	3,8
H2 ⁶	< 10	12,5	13,6	15,8	14,3
Oppetid på veiene	> 99,5 %	99,3 %	99,3 %	99,4 %	99,4 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	7,3 %	7 %	8,4 %	8,3 %
Helse og sikkerhet – internt					
Sykefravær ⁷	< 4 %*	2,9 %	3,1 %	3,3 %	3,4 %
Antall ansatte		183	181	181	178

*Mål er endret fra 3% til 4% fra forrige rapportering.

- 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 klimagassutslipp fra bygging. CO₂e = CO₂ ekvivalenter. Referanseår 2016. Rapportering på avsluttede prosjekter 24mnd rullerende. Etappemål 2024–2027 er 30 % reduksjon. 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 avregnes mot de forskuddsbetalte 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.

Bildet: Kvellandsbrua inngår i utbyggingsprosjektet for ny E39 gjennom Lyngdal i Agder. Foto: Nils Bernt Rinde/Nye Veier.

Resultatregnskap

Inntekter

Inntekter for 1. kvartal 2025 er på 2 009 mill., en reduksjon på 14 mill. mot samme periode i fjor. Inntekter kommer i all hovedsak fra utbyggingsprosjekter. I årets første kvartal ble én veiutbyggingsavtale reforhandlet.

I kvartalet har det vært stor aktivitet på prosjekter som E18 Rugtvedt – Langangen og E6 Kvithammar - Åsen.

Prosjektkostnader

Prosjektkostnader for kvartalet er noe høyere mot samme periode i 2024. Kostnadene påvirkes negativt av prognosevekst på enkeltprosjekter, herunder økte tapsavsetninger. Kostnadsvekst er delvis motvirket av reversert tapsavsetning på prosjekt tilhørende reforhandlet veiutbyggingsavtale i kvartalet på nær 150 mill.

Lønnskostnader

Lønnskostnader for 1. kvartal 2025 er 80 mill., en økning på rundt 12 mill. mot samme kvartal i fjor. Utviklingen er et resultat av årlig lønnsoppgjør, i tillegg til økt antall ansatte for å styrke prosjektoppfølgingen og kjernekompetanse i egen organisasjon. Lønnskostnader er på nivå med siste kvartal i 2024.

Finans

Finansinntekter for kvartalet har økt sett mot samme kvartal i fjor som følge av et høyere inntektsnivå i bank i 2025.

Resultat

Resultatet for kvartalet er positivt med 79 mill., som styrker egenkapitalen tilsvarende. Positivt resultat for samme kvartal i fjor var 183 mill.

Alle tall i mill. kroner	1. kvartal		Året
	2025	2024	2024
Inntekter	2 009	2 023	8 452
Sum Inntekter	2 009	2 023	8 452
Prosjektkostnader	1 853	1 767	9 038
Lønnskostnader	80	68	277
Avskrivning på varige driftsmidler	0	0	2
Andre driftskostnader	54	40	164
Sum kostnader	1 988	1 875	9 481
Driftsresultat før finans	21	148	-1 029
Finans	58	35	170
Sum Finansposter	58	35	170
Resultat	79	183	-859

Balanse

Eiendeler

Fordringer

Fordring på eier er på 2 988 mill., en økning på 112 mill. sett mot forrige kvartal. Balansen påvirkes av utbetalinger av statlige midler og bompengerekvisisjoner (reduserer fordringen) og fakturering av leveranser under avtalen (øker fordringen).

Bankinnskudd

Bankinnskudd utgjør 4 331 mill., og er redusert med 252 mill. siden utgangen av fjoråret. En noe lavere produksjon enn planlagt bidrar til den gode likviditeten.

Egenkapital og gjeld

Egenkapital

Egenkapitalen har økt med 79 mill., til en samlet egenkapital på 1 915 mill. pr. 1. kvartal 2025. Selskapets egenkapitalandel utgjør 25 % ved kvartalets slutt.

Gjeld

Andre forpliktelser er på 4 796 mill., en reduksjon på 24 mill. sett mot forrige kvartal. Balansen gjelder i hovedsak avsetning til tap i enkelte anleggskontrakter.

Annen gjeld i selskapet er på 1 040 mill., hovedsakelig knyttet til leverandørgjeld og annen påløpt kostnad i forbindelse med prosjekter.

Alle tall i mill. kroner	31.03.2025	31.03.2024	31.12.2024
Eiendeler			
Sum anleggsmidler	3	5	3
Omløpsmidler			
Kundefordringer	29	559	30
Forskuddsbetalte kostnader og korts. fordr.	292	325	191
Fordring på eier	2 988	3 846	2 876
MVA til gode	108	0	0
Bankinnskudd	4 331	2 872	4 583
Sum omløpsmidler	7 749	7 602	7 680
Sum eiendeler	7 752	7 607	7 683
Gjeld og egenkapital			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	179	1 038	179
Udisponert resultat	79	183	0
Sum egenkapital	1 915	2 878	1 836
Gjeld			
Andre forpliktelser	4 796	3 220	4 820
Leverandørgjeld	447	824	391
Skyldig offentlige avgifter	14	96	283
Periodiserte kostnader	558	565	331
Annen kortsiktig gjeld	21	24	21
Sum gjeld	5 836	4 728	5 846
Sum gjeld og egenkapital	7 752	7 607	7 683

Kontantstrømoppstilling

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

Størst effekt på kontantstrømmen i kvartalet gjelder skyldige offentlige avgifter hvor man ved kvartalets slutt har mva. til gode.

Bankinnskudd pr. 1. kvartal 2025 er 4 331 mill.

Alle tall i mill. kroner	1. kvartal		Året
	2025	2024	2024
Resultat	79	183	-859
Ordinære avskrivninger	0	0	2
Endring i kundefordringer	1	-514	15
Endring i leverandørgjeld	56	25	-408
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-37	6	14
Endring i skyldige offentlige avgifter	-378	188	375
Endring i andre tidsavgrensningsposter	51	445	1 307
Endring i avsetninger forpliktelser	-24	-116	1 484
Endring i annen kortsiktig gjeld	0	0	-3
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	-251	217	1 928
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0	0
Innbetaling ved salg av driftsmidler	0	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	0	0
Netto endring i bankinnskudd	-252	217	1 928
IB Beholdning av bankinnskudd	4 583	2 655	2 655
UB Beholdning av bankinnskudd	4 331	2 872	4 583

05

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 kontraktstrategi. 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.

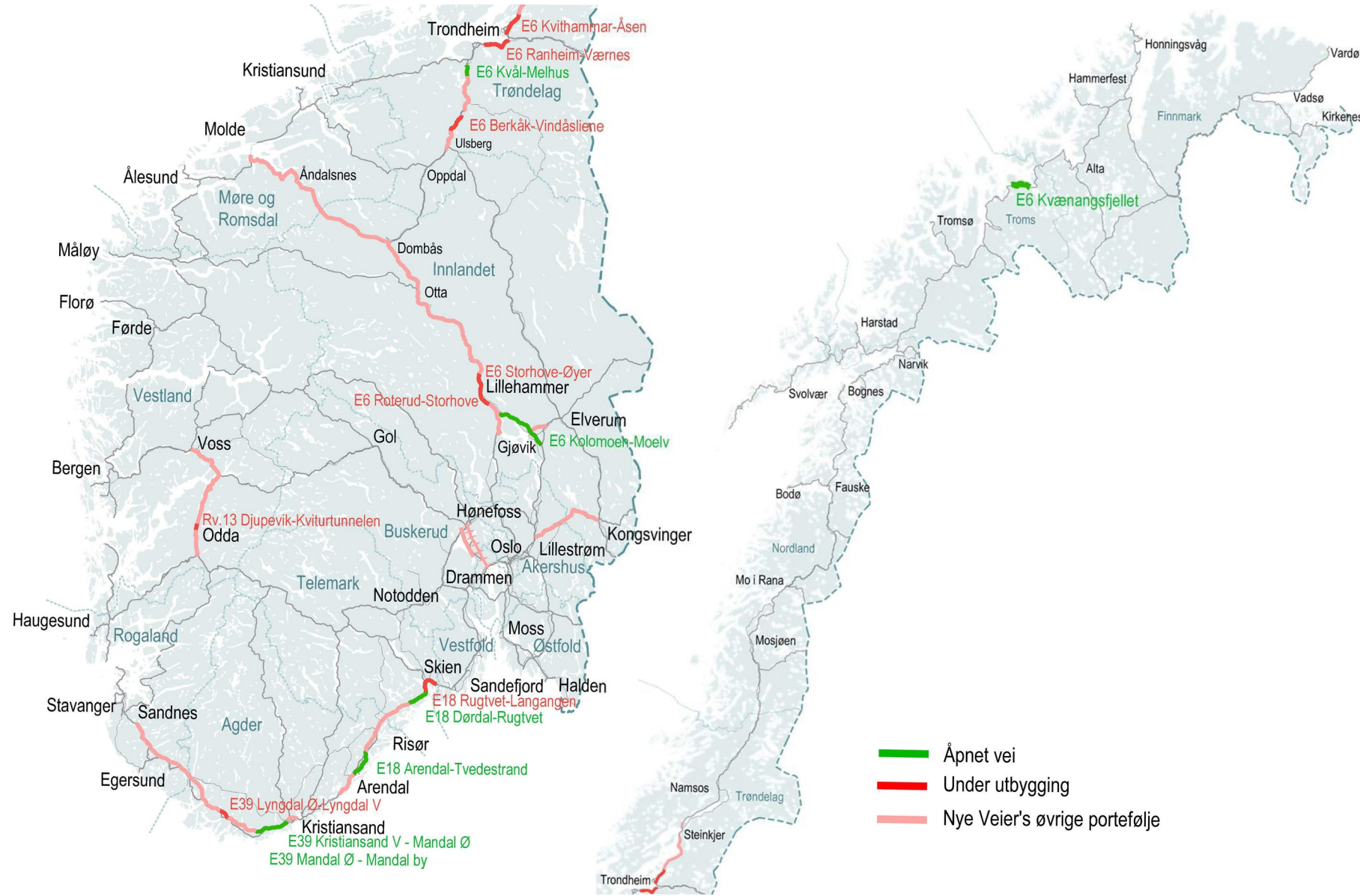
Bildet: Trailer kjører sørover ved Gjuvet i Oddadalen, som inngår i utbedringsprosjektet Rv 13 Skare - Odda Foto: Nye Veier/Geir Gjervan.



Strekningsoversikt per Q1 2025

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

- 25.02.25 Startet det fysiske arbeidet med å forbedre Rv.13 mellom Djupevik og Kviturtunnelen.
- 25.02.25 Signerte Nye Veier og AF Gruppen kontrakt om bygging av 23 km firefelts motorvei på E6 Roterud – Storhove.
- 05.03.25 Startet Nye Veier opp planarbeidet for ny E39 mellom Bilstad i Lund kommune og Bue i Bjerkreim kommune.
- 19.03.25 ble Johs. J. Syltern AS tildelt arbeid med ny E136 ved Veblungsnes og strekningen Stuguflåten - Raudstøl i Romsdal.
- Som foreslått i forrige Nasjonal Transportplan (NTP) og konkretisert revidert rammeavtale mellom Nye Veier AS og samferdselsdepartementet er tre strekninger i nord overført til Statens Vegvesen. Dette gjelder strekningene: E6 Nordkjosbotten–Hatteng, E6 Olderdalen–Langslett og E6 Sørrelva-Borkamo. I tillegg er nordlige del av Rv.13 fra Vinje til Sogndal tilbakeført til SVV.



Porteføljestatus

Strekningsutvikling



Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua
Rv. 13 Skare–Voss
Rv. 25 Hamar–Løten

E136 Dombås–Vestnes

Ringeriksbanen og
E16 Skaret–Hønefoss
E16 Kongsvinger–E6

E6 Selli–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 Nedgård–Berkåk
E6 Moelv–Roterud

E18 Kragerø–Bamble
E18 Ytre ringvei

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

Kontrahering og forberedelse for utbygging



E136 Veblungsnes og Stuguflåten–Raudstøl (del av Dombås–Vestnes)
E39 Mandal–Blørstad

Utbygging



Rv. 13 Djupvik–Kviturtunnelen (del av Skare–Sogndal)
E6 Kvithammar–Åsen
E6 Ranheim–Værnes
E6 Berkåk–Vindåsliene
E6 Storhove–Øyer
E6 Roterud–Storhove
E18 Rugtvedt–Langangen
E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest

Drift



E6 Kvænangsfjellet
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

Tre strekninger er fjernet fra oversikten fra forrige rapportering: E6 Nordkjøsbotten–Hatteng, E6 Olderdalen–Langslett og E6 Sørrelva–Borkamo er overført til SVV. I tillegg er Rv.13 endret fra «Skaret–Sogndal» til «Skaret–Voss». (Se også kommentar nederst på forrige side).

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 veiutbyggingsavtaler 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.

Bildet: Sammen med totalentreprenøren gjennomfører vi jevnlig ledelesinspeksjoner ute på anleggene i alle våre utbyggingsprosjekter. Dette er fra ledelsesinspeksjon på E18 Langangen – Rugtvedt april 2025.

Foto: Fredrik Terjesen / Eiffage

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Risikoforhold

Det knytter seg betydelig usikkerhet til hvilke effekter de varslede toll-endringene vil kunne ha på pris- og kostnadsbildet for utbyggings-prosjektene.

Økte tollsatser på stål, teknisk utstyr og maskiner kan føre til betydelige kostnadsøkninger. Eksempelvis vil økte stålpriser direkte kunne påvirke kostnadene for både grunnarbeid og konstruksjon av infrastruktur.

I tillegg kan tolløkninger føre til lengre leveringstider og forsinkelser i materialtilgang, som igjen kan forlenge byggetidene og øke de indirekte kostnadene.

Økte produksjonskostnader hos leverandører kan føre til høyere priser på arbeidskraft og maskinleie, og gjøre prosjektet mer kostbare.

Dersom tollkrigen eskalerer og vedvarer, kan dette få langvarige konsekvenser for prosjektene, både i form av forsinkelser og økte prosjektkostnader.

Prisene i Nye Veiers byggekontrakter prisreguleres etter byggekostnadsindeks.

Siden Nye Veiers bevilgninger ikke reguleres med samme indeks, er selskapet sårbart for store negative endringer i byggekostnadsindeksen.

Fremtidsutsikter

Selskapet har nå god oversikt over hvilke prosjekter som skal bygges ut til og med 2028. Disse prosjektene er allerede ferdig planlagt og entreprenør er valgt.

Prosjektporteføljen består av både større og mindre prosjekt, men har overvekt av store prosjekt hvor det fortsatt er betydelig usikkerhet knyttet til hva endelig kostnad blir.

Selskapet kommer de neste årene til å ha byggeaktiviteter på mange strekninger: rv. 13 Djupvik–Kvitertunnelen, byggeprosjekt på E136, E6 Kvithammar–Åsen, E6 Ranheim–Sveberg, E6 Berkåk–Vindåsliene, E6 Storhove–Øyer, E6 Roterud–Storhove, E18 Rugtvedt–Langangen, E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest og E39 Mandal–Blørstad.

På grunn av mange igangsatte utbyggingsprosjekt er selskapet sårbart dersom det blir høyere kostnadsvekst i utbyggingsprosjektene enn det som er tatt hensyn til i selskapets prognose.

Nye Veier arbeider nå med å klargjøre selskapet for nye oppgaver.

Fra 1. september 2027 overtar Nye Veier drift- og vedlikeholdsansvaret for viktige deler av rv. 13 på Vestlandet.

Fra samme tidspunkt blir selskapet ansvarlig for å planlegge og utføre utbedringsarbeid på denne veistrekningen. Både Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune gir verdifull støtte og bidrar på en positiv måte til en effektiv overføring av drift- og vedlikeholdsansvaret for strekningen.

Nye Veiers finansieringsmodell med et flerårig felles budsjett for planlegging, utbygging og drift er et godt grunnlag når selskapet skal utvikle modeller for å oppnå mer for pengene ved å kunne se drift, vedlikehold og utbedring i sammenheng.



nyeveier.no

Fornye. Forbedre. Forsikre.

