

Kvartalsrapport

Q3 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



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: Det er oppstart av ny driftskontrakt. Fra 1. september tar Mesta og Traftec over driften av Nye Veiers veistrekninger på Sør- og Østlandet. Foto: 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

Resultat ferdigstilte prosjekter (inkl. mva.)	Mål	Q3 2025
Redusert kostnad (% i parentes)	7,8 mrd. (20 %)	6,7 mrd. (17 %)
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet oppstartsportefølje (ekskl. mva.)		
Forbedret nytte ¹		9 mrd.
+ Besparelser ²		11,5 mrd.
= Forbedret netto nytte		20,5 mrd.
Kilometer vei åpnet / under bygging		
Åpnet vei		152 km
Vei under bygging ³		126 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. Nytte er estimert verdi av i hovedsak redusert reisetid og reduserte ulykker som følge av en ny og forbedret veistrekning.
2. 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.
3. Veiene som bygges nå er:
E6 Ranheim – Værnes 23 km, **E6** Kvithammar – Åsen 19 km, **E6** Berkåk-Vindåsliene 15 km, **E6** Storhove – Øyer 10 km, **E6** Roterud – Storhove 23 km , **E18** Rugtvedt–Langangen 17 km, **E39** Mandal-Blørstad 12 km, **Rv.13** Djupevik-Kviturtunnelen 1,5 km og **E136** Veblungsnes og Stuguflåten – Raudstøl 5km.



Hendelser og historier i kvartalet

- Ny virksomhetsstrategi – mer for pengene, fornye gjennom handling og ruste for fremtiden

*Bildet: Den nye Langangenbrua på prosjektet E18 Rugtvet – Langangen i Telemark tar form.
Foto: Nye Veier/Nils Bernt Rinde*

Ny virksomhetsstrategi og evaluering av bærekraftsertifisering

Ny virksomhetsstrategi

Nye Veier har utfordret etablerte løsninger og effektivisert veibygging i Norge i snart ti år. Oppdraget vårt utvikler seg gradvis, og vi har et mer variert oppdrag enn da vi startet opp. Vår kjernevirksomhet er planlegging, utbygging og drift og vedlikehold av riksveistrekninger som selskapet har ansvar for, og planlegge og bygge ut jernbanestrekninger etter avtale med staten.

Mer for pengene

Det å oppnå mer for pengene handler om mer enn å kutte kostnader. Vi må balansere og vekte flere hensyn opp mot hverandre som for eksempel økonomi, tid, klima, natur og livsløpsløsninger. Målet er å oppnå størst mulig samfunnsnytte. Dette gjør vi først og fremst i veiprosjektenes tidlige fase, og gjennom å utfordre oss selv og våre samarbeidspartnere til å tenke nytt og optimalisere løsninger og valg vi tar.

Helhetlige vurderinger skal gi mer verdi for hver krone – for samfunnet, veibrukerne og fremtiden. Resultatet skal være vei og bane med riktig kostnad, levert til rett tid, og med klima- og miljøtiltak som gir ønsket effekt.

Forny gjennom handling

Nye Veier fortsetter å fornye gjennom handling, og drive bransjen fremover. I Nye Veier utfordrer vi oss selv, markedet og våre leverandører – og følger opp at alle mulighetene vi griper, gir resultater. Vi utfordrer ved å være åpne og invitere til samarbeid, i alle faser av prosjektene. Ny innsikt og erfaringer, bygger videre på det som fungerer og vi utvikler og forenkler der vi ser behov. Fornyelse er ikke et mål langt frem i tid, men noe som skjer her og nå. Nye Veier skal flytte grenser og skape endring – både i sektoren og i prosjektene våre.

Ruste for fremtiden

Nye Veier skal alltid være klare for nye oppdrag. Vi jobber kontinuerlig med å utvikle oss selv og organisasjonen, med

særlig fokus på kjerneoppgavene våre. Som en effektiv byggherre med korte beslutningsveier bruker vi teknologi smart, prioriterer tydelig og holder kostnadene nede. Slik leverer vi veistrekninger som varer inn i fremtiden.

Sertifisering av bærekraftsarbeid – fungerer det?

Siden 2019 har Nye Veier brukt verktøy for å sertifisere prosjekter på bærekraft. Har dette faktisk forbedret arbeidet med bærekraft? Nye Veier, Statens vegvesen og Bane NOR, skal gjøres en felles evaluering om bruken BREEAM Infrastructure, en internasjonalt anerkjent sertifiseringsordning. Ordningen brukes på anleggsprosjekter, som for eksempel bygging av vei og bane. Evalueringen skal avdekke hvilke effekter sertifiseringsordningen har hatt på byggingen av vei og jernbane i Norge. Evalueringen, som etter planen skal ferdigstilles i høst, vil gi kunnskap som er viktig for å videreutvikle arbeidet med bærekraft i norske vei- og baneprosjekter.



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

Positiv trend og måloppnåelse på flere av områdene

Den siste tiden har det vært positiv trend på de fleste områdene, og måloppnåelse innenfor flere av bærekraftsområdene selskapet måler på. Dette viser at godt og strukturert arbeid i både Nye Veier og hos entreprenørene har gode effekter.

Samtidig er det mål som ikke er oppnådd. Det er derfor nødvendig å fortsette arbeidet med å redusere hendelser og negativ påvirkning på klima, miljø og mennesker.

I arbeidet med selskapets nye strategi vil disse områdene evalueres, og nye måltall settes der det er nødvendig.

	Mål	Q3 25	Q2 25	Q1 25	Q4 24
Miljø og klima – prosjekter					
M1 ¹	0	1,2	1,5	1,6	1,3
M2 ²	< 35	20	27	35	41
Arealbeslag ³	< 50	60	60	60	60
CO ₂ e –reduksjon i bygging ⁴	> 30 %	23 %	23 %	20 %	20 %
Helse og sikkerhet – prosjekter					
H1 ⁵	0	1,2	2,7	3,2	4,0
H2 ⁶	< 10	8,8	10,3	12,5	13,6
Oppetid på veiene	> 99,5 %	99,2 %	99,1 %	99,3 %	99,3 %
Andel lærlinger i prosjekter	> 7 %	8,4 %	7,9 %	7,3 %	7,0 %
Helse og sikkerhet – internt					
Sykefravær ⁷	< 4 %	2,3 %	2,7 %	3,1 %	3,1 %
Antall ansatte		185	184	183	181

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) 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: Styret i Nye Veier på befaring på prosjektet E18 Rugtvedt – Langangen i september. Foto: Nye Veier/Nils Bernt Rinde



Resultatregnskap

Inntekter

Inntekter for 3. kvartal 2025 er på 2 218 mill., en økning på 204 mill. mot samme periode i fjor. Inntekter kommer i all hovedsak fra utbyggingsprosjekter.

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

Prosjektkostnader

Prosjektkostnader for kvartalet er på 2 022 mill., en økning på 388 mill. mot samme periode i 2024. Kostnadene i kvartalet skyldes i hovedsak høy aktivitet i utbyggingsprosjekter.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene for 3. kvartal 2025 utgjør 82 mill., en økning på fem mill. mot samme kvartal i fjor. Utviklingen i kvartalet reflekterer i hovedsak det årlige lønnsoppgjøret, i tillegg til at selskapet over tid har styrket egen organisasjon.

Finans

Finansinntekter for kvartalet er 39 mill., en reduksjon på 4 mill. mot samme kvartal i fjor. Finansinntekter hittil i år har økt mot fjorår, i hovedsak som følge av bedre betingelser, og høyere inntestående bankbeholdning gjennom 2025.

Resultat

For 3. kvartal 2025 rapporteres et positivt resultat på 118 mill. Hittil i år pr. september rapporteres et negativt resultat på 34 mill. Det negative resultatet hittil i år påvirkes av prognosevekst i enkeltprosjekter i forrige kvartal.

Alle tall i mill. kroner	3. kvartal		Hittil i år		Året
	2025	2024	2025	2024	2024
Inntekter	2 218	2 015	6 404	6 138	8 452
Sum Inntekter	2 218	2 015	6 404	6 138	8 452
Prosjektkostnader	2 022	1 634	6 232	5 942	9 038
Lønnskostnader	82	77	217	199	277
Avskrivning på varige driftsmidler	1	0	1	2	2
Andre driftskostnader	34	33	133	116	164
Sum kostnader	2 139	1 744	6 583	6 258	9 481
Driftsresultat før finans	80	270	-179	-120	-1 029
Finans	39	43	146	108	170
Sum Finansposter	39	43	146	108	170
Resultat	118	313	-34	-12	-859

Balanse

Eiendeler

Fordringer

Forskuddsbetalte kostnader og kortsiktige fordringer på 578 mill. inneholder blant annet forskudd til entreprenører og fordring mot entreprenører.

Fordring på eier er på 3 472 mill., en økning på 596 mill. mot 31. desember 2024. Balansen påvirkes av utbetalinger av statlige midler og bompengerekvisjoner (reduserer fordringen). Fakturering av kunder og evt. forhold som reforhandling av vegutbyggingsavtaler påvirker også (øker fordringen).

Bankinnskudd

Bankinnskudd utgjør 3 587 mill., og er redusert med 996 mill. siden utgangen av fjoråret. Et høyt aktivitetsnivå innebærer at en utnytter mer av det finansielle handlingsrommet, noe som vil redusere tilgjengelig likviditet fremover.

Egenkapital og gjeld

Egenkapital

Egenkapitalen er redusert med 34 mill. hittil i år pr. september 2025, til en samlet egenkapital på 1 803 mill. pr. 3. kvartal 2025.

Gjeld

Andre forpliktelser er på 4 638 mill., en reduksjon på 182 mill. sett mot 31. desember 2024. Balansen gjelder i hovedsak avsetning til tap i enkelte anleggskontrakter.

Annen gjeld i selskapet er på 1 199 mill., hovedsakelig knyttet til påløpt kostnad og gjeld til entreprenører knyttet til utbyggingsprosjekter.

Alle tall i mill. kroner	30.09.2025	30.09.2024	31.12.2024
Eiendeler			
Sum anleggsmidler	2	3	3
Omløpsmidler			
Kundefordringer	1	31	30
Forskuddsbetalte kostnader og korts. fordr.	578	293	191
Fordring på eier	3 472	2 251	2 876
Bankinnskudd	3 587	4 919	4 583
Sum omløpsmidler	7 638	7 493	7 680
Sum eiendeler	7 640	7 496	7 683
Gjeld og egenkapital			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital	1 657	1 657	1 657
Opptjent egenkapital	179	1 038	179
Udisponert resultat	-34	-12	0
Sum egenkapital	1 803	2 683	1 836
Gjeld			
Andre forpliktelser	4 638	3 515	4 820
Leverandørgjeld	408	778	391
Skyldig offentlige avgifter	74	41	283
Periodiserte kostnader	700	455	331
Annen kortsiktig gjeld	17	25	21
Sum gjeld	5 837	4 813	5 846
Sum gjeld og egenkapital	7 640	7 496	7 683

Kontantstrømoppstilling

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

Kontantstrømmen for 3. kvartal 2025 påvirkes positivt av resultat i kvartalet, samt endring i andre tidsavgrensningsposter, hvor en reduksjon i fordring på eier på 738 mill. påvirker mest. Reduksjon i leverandørgjeld i kvartalet gir en negativ effekt på kontantstrømmen.

Bankinnskudd pr. 3. kvartal 2025 er 3 587 mill.

Et høyt aktivitetsnivå innebærer at en utnytter mer av det finansielle handlingsrommet, noe som reduserer tilgjengelig likviditet fremover.

	3. kvartal		Hittil i år		Året
	2025	2024	2025	2024	2024
Alle tall i mill. kroner					
Resultat	118	313	-34	-12	-859
Ordinære avskrivninger	1	0	1	2	2
Endring i kundefordringer	11	-5	29	14	15
Endring i leverandørgjeld	-539	97	17	-21	-408
Endringer i andre kortsiktige fordringer	-23	-91	-87	-91	14
Endring i skyldige offentlige avgifter	145	28	-209	133	375
Endring i andre tidsavgrensningsposter	947	1 831	-527	2 059	1 307
Endring i avsetninger forpliktelser	-253	-238	-182	179	1 484
Endring i annen kortsiktig gjeld	-4	0	-4	1	-3
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	404	1 936	-995	2 264	1 928
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0	0	0	0
Innbetaling ved salg av driftsmidler	0	0	0	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	0	0	0	0	0
Netto endring i bankinnskudd	404	1 936	-995	2 264	1 928
IB Beholdning av bankinnskudd	3 183	2 983	4 583	2 655	2 655
UB Beholdning av bankinnskudd	3 587	4 919	3 587	4 919	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.

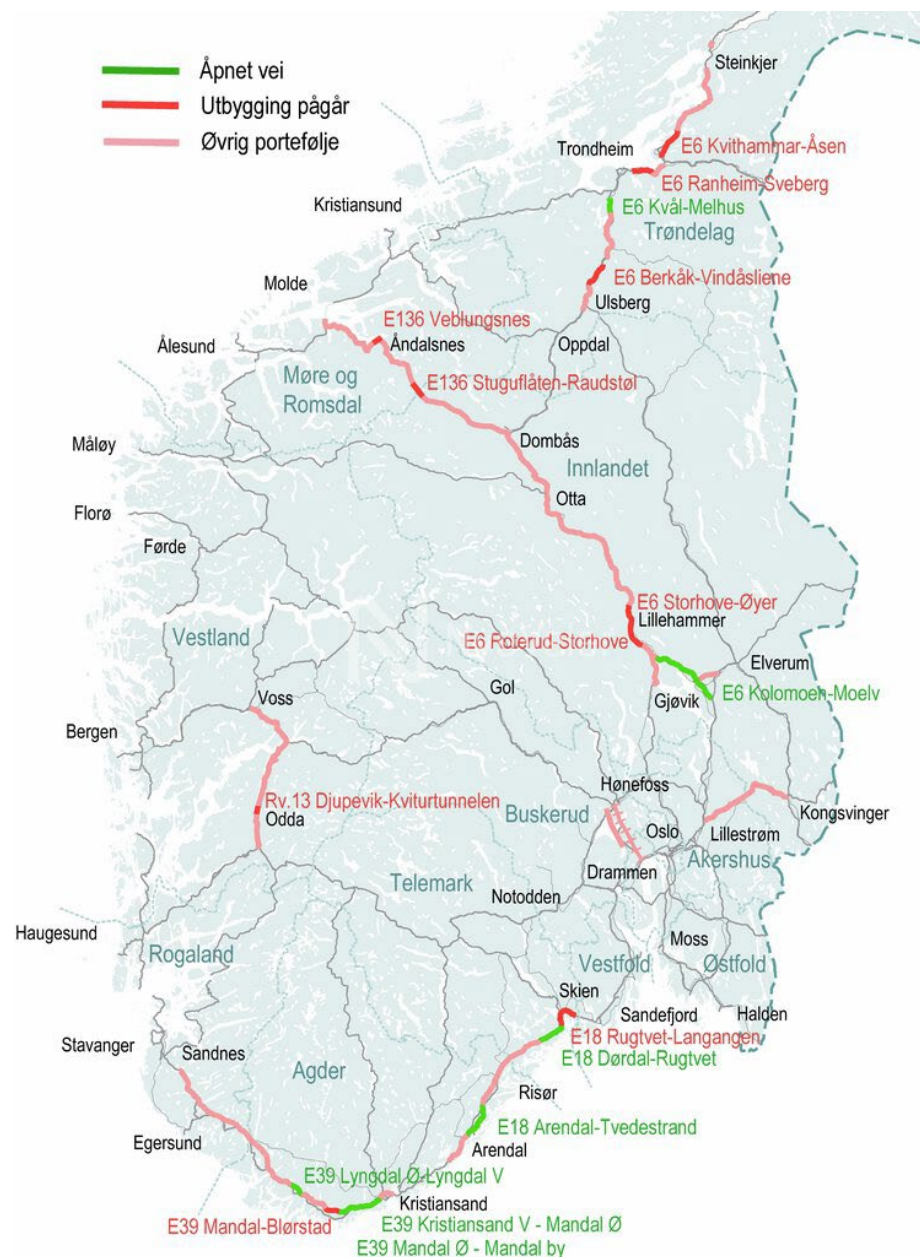
Bildet: Ny E6 Kvithammar - Åsen i Trøndelag, her ved Råmshåmmårtunnelen, åpner i 2027. Prosjektet sertifiseres med BREEAM Infrastructure. Foto: Stein Roar Leite, Screen Story/Nye Veier



Strekningsoversikt pr. Q3 2025

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

- 01.09.25 overtok Mesta og Traftec driften av Nye Veiers veistrekninger på Sør- og Østlandet.



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 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 Selli–Asp

E6 Ulsberg–Berkåk

E6 Øyer–Otta
E6 Moelv–Roterud

E18 Kragerø–Bamble
E18 Ytre ringvei

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

Kontrahering og forberedelse for utbygging



Utbygging



E6 Kvithammar–Åsen
E6 Ranheim–Værnes
E6 Berkåk–Vindåsliene

E6 Storhove–Øyer
E6 Roterud–Storhove

E136 Veblungsnes og Stuguflåten–Raudstøl (del av Dombås–Vestnes)
Rv. 13 Djupvik–Kviturtunnelen (del av Skare–Sogndal)

E18 Rugtvedt–Langangen
E39 Mandal–Blørstad

Drift



E6 Kvænangsfjellet

E6 Kvål–Melhus sentrum

E6 Kolomoen–Moelv

E18 Rugtvedt–Dørdal
E18 Tvedestrand–Arendal

E39 Kristiansand–Mandal
E39 Lyngdal øst–Lyngdal vest

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 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: En prat over en kopp kaffe kan av og til bidra til løse saker. Foto: Liv-Unni Tveitane

Risikoforhold og fremtidsutsikter

Risikoforhold

Kostnadsutvikling i prosjektporteføljen

Med mange prosjekter under gjennomføring samtidig og en portefølje som preges av høy kompleksitet og avanserte tekniske løsninger, er det en vesentlig risiko knyttet til kostnadsutviklingen. Inflasjon, økte priser på materialer, energi og transport samt press i entreprenørmarkedet forsterker denne risikoen ytterligere.

I prosjekter med krevende grunnforhold, spesialiserte konstruksjoner og eller innovative løsninger kan selv mindre avvik i forutsetninger gi betydelige økonomiske konsekvenser. Når dette kombineres med et høyt aktivitetsnivå i porteføljen, kan kumulative effekter av kostnadsøkninger i flere prosjekter samtidig få stor innvirkning på selskapets samlede økonomiske rammer og handlingsrom. For å redusere denne risikoen har selskapet et sterkt fokus på risikostyring, kostandskontroll, systematisk håndtering av usikkerhet og tett oppfølging av prosjektene. Målet er å sikre at porteføljen kan gjennomføres på en kostnadseffektiv og forutsigbar måte og innenfor prosjektets kostnadsramme.

Likviditetsrisiko og begrenset handlingsrom

Nye Veier har 9 utbyggingsprosjekter under bygging, noe som legger betydelig beslag på selskapets finansielle handlingsrom. Det høye aktivitetsnivået kombinert med risiko for økte kostnader og komplekse prosjekter øker risikoen for press på likviditeten. For å håndtere dette arbeider selskapet med tydelige prioriteringer, stram prosjektstyring og aktiv likviditetsoppfølging for å sikre nødvendig robusthet og handlefrihet fremover.

Geotekniske forhold og risiko for skredhendelser

Felles for mange av utbyggingsprosjektene er at det er fare for skred- og rashendelser i forbindelse med utbyggingen.

Nye Veier har stor oppmerksomhet på denne faren, og arbeider for å redusere risiko for skredhendelser både i forbindelse med planlegging og ved utbygging.

I Trøndelag og Møre og Romsdal går flere av utbyggingsprosjektene gjennom områder hvor deler av grunnen består av kvikkleire. Også andre utbyggingsprosjekt har utfordringer med «ustabile masser» som må håndteres.

Selskapet er også særlig oppmerksom på fare for skred som følge av bygging i og nærhet til bratt sideterreng. I noen tilfeller er bratt og rasutsatt sideterreng årsaken til at det må bygges ny vei, og ofte er skredfare fra bratt sideterreng en lokal utfordring som må håndteres som en risiko ved selve utbyggingen.

Fremtidsutsikter

Den 1. september overtok Mesta og Traftec driften av Nye Veiers veistrekninger på Sør og Østlandet. Med de nye driftskontraktene setter Nye Veier en ny standard for digital samhandling mellom leverandører og byggherre ved drift av veinettet. Samhandlingen kommer til å gå raskere og kvaliteten vil bli bedre. Rapporteringen blir enklere. Trafikantene vil merke dette ved at det blir sjeldnere er noe som ikke virker og feil blir rettet raskere.

Gode driftssystemer og sømløs informasjonsflyt er grunnleggende for Nye Veiers arbeid med å effektivisere veidrift og vedlikehold. Selskapet skal framover overta veidrift på flere eksisterende veier og har klare planer for hvordan dette skal bidra til fornyelse i sektoren. Første strekning hvor Nye Veier overtar veidrift på allerede utbygd vei, er på Rv. 13 på Vestlandet. Deretter kommer E136, folkemunne kalt Eksportveien.



nyeveier.no

Fornye. Forbedre. Forsikre.