

# AS FJELLINJEN

## ÅRSBERETNING

ANNUAL REPORT

1  
9  
9  
7

Prosjektet RYENKRYSSET



RYEN-KRYSSSET BLE OFFISIELT ÅPNET JULI 1997. PROSJEKTET OMFATTER BYGGING AV BETONGKULVERT I 4 FELT FOR Å FØRE EUROPAVEIEN UNDER RUNDKJØRINGEN. KOSTNAD NOK 132,5 MILL.

VED UTLØPET AV 1997 VAR I ALT 26 AV DE 50 VEIPROSJEKTENE I OSLO-PAKKEN GJENNOMFØRT. I LØPET AV PERIODEN 1990-1997 HAR AS FJELLINJEN BIDRATT MED NOK 3.333 MILL. OVER DRIFT OG CA. NOK 1.850 MILL. I LÅN TIL NYE VEIPROSJEKTER.



# nitten-hundre og nitti-syv

## AS Fjellinjens organisasjon

### STYRE

Board of directors:

Harald Arnkværn  
Per M. Hanssen  
Christian Joys  
Tom Granquist  
Morten Fjeldstad

### VARAMEDLEMMER

Deputy Board members:

Gunnar Eigeland  
Karen M. Helle  
Einar Hoel  
Ketil Kristiansen

### ADMINISTRASJON

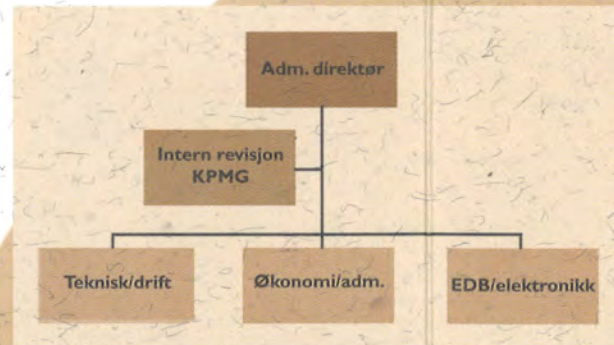
Administration:

Thorleif Haug  
adm. direktør/Managing Director

Svend L. Larsen  
teknisk sjef/Technical manager

Gunnar Grøndahl  
adm. sjef/Personell and finance manager

Lars Lind  
EDB sjef/Information Technology Manager



Prosjektene RV.159 KNATTEN/RV.22



Prosjektet MORTENSRUD T-BANESTASJON



Prosjektene  
RV.159 FORBI STRØMMEN/LILLESTRØM



Prosjektene  
RV.150 ULLEVÅLKRYSETT/NYDALSBRUA



## INNHOOLD

### Content

AS FJELLINJEN 3-6

NØKKELTALL 7-8  
Key figures

STYRETS BERETNING 9-13  
Board of directors report

RESULTATREGNSKAP 14  
Profit and loss account

BALANSE 15  
Balance sheet

NOTER 16-21  
Notes

KONTANTSTRØMANALYSE 22  
Statement of cash flows

REVISORS BERETNING 23  
Auditors report

NÅVERDIVURDERING 24-25  
Net Present Value

## FORMÅL OG HISTORIKK

AS Fjellinjen ble etablert 13.02.1986 med formål å fullfinansiere E-18 gjennom Oslo sentrum ("Oslo-tunnelen" mellom Havelageret og Hjortnes) med Oslo kommune som eneaksjonær.

Ved Stortingsvedtak av 08.06.88, St.prp.nr: 96 (1987-88), ble selskapets ansvarsområde utvidet til å omfatte delfinansiering av hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus ("Oslo-pakken"). Samtidig ble det vedtatt en bompengering som grunnlag for finansieringen.

Akershus fylkeskommune kom inn som aksjonær i 1990 og eier i dag 40 % av aksjene, Oslo kommune eier de øvrige 60 %.

I planene for hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus inngår i alt 50 veiprosjekter med et kostnadsoverslag på NOK 12,8 mrd. (97-kr) inkl. midler til kollektivtrafikktiltak og planlegging, 55 % av totalkostnadene er forutsatt finansiert ved bompenger, mens resten er riksveibevilgninger over statsbudsjettet. Statens Vegvesen er byggherreansvarlig.

Bompengeneinnkrevningen startet 01.02.90 og vil bli avsluttet ved utløpet av år 2007.

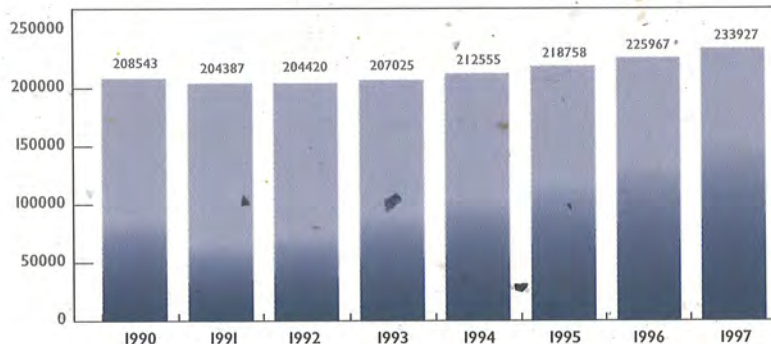
## SELSKAPETS MÅLSETTING

Det er selskapets overordnede målsetting at mest mulig av inntektene går til realisering av hovedveitbyggingen og at inntektene blir tilstrekkelige til å gjennomføre vedtatte prosjekter i løpet av innkrevingsperioden. Dette innebærer en aktiv og bevisst finansforvaltning og at selskapet til enhver tid har en kostnadseffektiv administrasjon som samtidig sikrer at det står for god kvalitet og service.

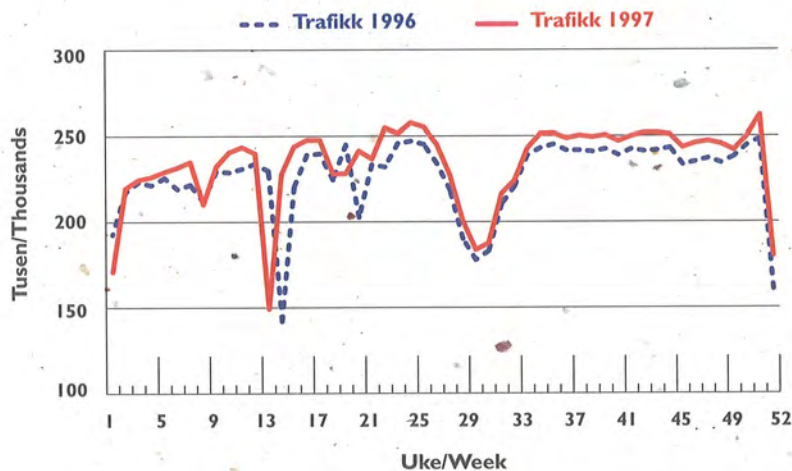
Selskapets mål skal nås gjennom motiverte medarbeidere i et internt miljø hvor gjensidig åpenhet, fleksibilitet, tillit og ansvar gir grunnlag for den enkeltes arbeidssituasjon og samarbeid.

Selskapets mål for virksomhetens miljø-, helse og sikkerhet skal nås ved forebyggende tiltak for å hindre helseskader og ved å skape trivsel på arbeidsplassen. Driften skal følge Norsk HMS lov og gi minst mulig påvirkning på det ytre miljø. Dette skal skje ved at helse, miljø og sikkerhet planlegges og prioriteres på lik linje med service og økonomi.

Gjennomsnittstrafikk pr døgn  
Average daily traffic



Ukedøgntrafikk  
Weekday traffic





- |                          |                                  |                         |
|--------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| 1 Oslotunnelen           | 2 Vestbanekrysset                | 3 Vålerengatunnelen     |
| 4 Teisenkrysset          | 5 Granfosslinjen                 | 6 Gaustadkrysset        |
| 7 Henrik Ibsen-ringen    | 8 Kryss ved Radiumhospitalet     | 9 Ekeberg tunnelen      |
| 10 Sinsen - Storo        | 11 Ryenkrysset                   | 12 Skullerudkrysset     |
| 13 Svartdals tunnelen    | 14 Tåsentunnel og Ullevål kryss  | 15 Bispegata - Bjørvika |
| 16 Galgebergforbindelsen | 17 Lørdagsrud - Vigernes         | 18 Slattum - Viul       |
| 19 Bekkestuatunnelen     | 20 Yassum - Vinterbro            | 21 Sandvika - Vøyen     |
| 22 Lysakerkryssene       | 23 Tre felt Bygdøy allé - Holmen |                         |

## SUMMARY

AS Fjellinjen was established on February 2nd, 1986. The objective of the company is to partly finance (55%) the main road development in Oslo and Akershus (Oslo-package). The estimated cost of NOK 12.8 billion covers 50 road projects.

Through an agreement with the Ministry of Transport the company has been delegated the right to collect toll to cover the financing of road projects which also includes advance contributions through loans up to NOK 2.1 billion.

The collection of toll began on February 1st, 1990. Toll is collected at the 19 toll plazas which is forming a ring around the city center. The toll collection period will be terminated at the end of the year 2007.

The company's operational strategy is based on advanced technology and to a large extent on buying external services. The company's debt shall be repaid towards the end of the toll period.

The company has obtained a AA rating from Standard & Poor's which ensures a good credit in the financial markets.

AS Fjellinjen is owned by the city of Oslo (60 %) and the county of Akershus (40 %).

## VIRKSOMHET

Fra selskapet ble etablert frem til driftsstart 01.02.90 besto virksomheten av å administrere finansieringen, dvs. låneopptak i banker og kredittinstitusjoner, samt å planlegge innkrevingsystemet.

Med grunnlag i stortingsvedtak er det inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet og AS Fjellinjen om administrasjon og drift av bompengeneinnkrevningen. Selskapet har ansvaret for 19 bomstasjoner i Oslo. Bemanningen av stasjonene er satt ut på kontrakt til Securitas AS.

Avtalen gir AS Fjellinjen rett til innkreving av bompenger for å kunne dekke delfinansieringen, samtidig som selskapet skal finansiere en forskuttering av utbyggingen ved låneopptak på inntil NOK 2,1 mrd.

Selskapet har ingen offentlige garantier og har således vært avhengig av å opparbeide en god finansiell tillit i markedet. I 1994 oppnådde AS Fjellinjen en AA-rating (Standard & Poor's), senest bekreftet høsten 1997.

I en normalsituasjon vil AS Fjellinjen ikke bygge opp vesentlige fonds utover den likviditet som er nødvendig for å dekke

terminforfall på lån og løpende driftsutgifter. Selskapet stiller likviditet til rådighet for Statens Vegvesen i henhold til Stortingets vedtak og anleggenes fremdrift i den utstrekning selskapets inntekter tillater (evneprinsippet). Nedbetaling av gjeld skjer mot slutten av innkrevingsperioden.

## STRATEGI

Selskapets driftsstrategi baserer seg på bruk av avansert teknologi.

Bruk av elektronisk kontroll i bompengeneinnkrevningen skal begrense arealbruken ved bomstasjonene, sikre en effektiv trafikkavvikling og et betydelig redusert bemanningsbehov.

Utstrakt bruk av automatiserte administrative rutiner skal gi kostnadseffektiv drift.

Selskapet vil fortsette med kjøp av eksterne tjenester. Dette for å unngå oppbygging av en stor organisasjon og fokusere virksomheten rundt kjerneområdene.

Selskapets finansieringsstrategi er å sikre likviditeten gjennom lange lån og utnytte rentemarkedet ved kort eller mellomlang rentebinding. Selskapet skal ikke være eksponert med valutarisiko.

## VEIPROSJEKTER

Ny Rv. 159 forbi Strømmen og Lillestrøm, Tåsentunnelen på Rv. 150 (Ring 3) og Skullerudkrysset på E-6 var de største veiprosjektene under utførelse i 1997.

Ny parsell av Rv. 159 mellom Knatten og Rv. 22 omfatter bygging av 7 km motorvei inkl. Rælingtunnelen på 1,7 km og ny bro over Nitelva. Strekingen Knatten-Lørdagsrud ble tatt i bruk sommeren 1997 mens den resterende del åpnes juli 1998. Totalkostnaden er anslått til NOK 827 mill.

Ny parsell av Rv. 150 (Ring 3) mellom Ullevål-krysset og Nydalsbrua (Tåsentunnelen) er totalt 2,4 km lang. Selve tunnelen er 1,36 km hvorav 0,9 km fjelltunnel. Ved årsskiftet var 51,8 % av fjelltunnelen ferdig utsprengt. Arbeidet startet juni 1996 og hele strekingen åpnes for trafikk høsten 1999. Totalkostnaden på denne strekingen er NOK 457 mill. To-planskryss ved Ullevål Stadion kommer som en senere etappe.

Arbeidet med Skullerudkrysset på E-6 har pågått i hele 1997 og trafikken ble lagt over på ny E-6 i november 1997. Ferdigstillelse av krysset skjer sommeren 1998 til en total kostnad på NOK 75 mill.

Ryen-krysset ble offisielt åpnet juli 1997. Prosjektet omfatter bygging av betongkulvert i 4 felt for å føre Europaveien under rundkjøringen. Kostnad NOK 132,5 mill.

Viktige kollektivprosjekter delfinansiert med bompengemidler i 1997 var i første rekke åpning av ny kollektivterminal på Mortensrud, ferdigstillelse av kollektivterminal i Asker og oppstart av arbeidet med ny kollektivterminal på Lillestrøm. I tillegg kom en rekke mindre anlegg.

I 1998 vil arbeidet med Svartdals-tunnelen mellom Ryen og Ekeberg-tunnelen bli igangsatt.

## MÅLOPPFYLLELSE

Ved utløpet av 1997 var ialt 26 av de 50 veiprosjektene i Oslo-pakken gjennomført. I løpet av perioden 1990-1997 har AS Fjellinjen bidratt med NOK 3.333 mill. over drift og ca. NOK 1.850 mill. i lån til nye veiprosjekter. Dette er tilnærmet samme beløp som var forutsatt i St. prp. 96 til tross for at selskapet f.o.m. 1992 har betalt faktiske rentekostnader og ikke realrente og økt opplåning som opprinnelig

forutsatt. I perioden 1998-2007 vil den positive tendensen etter dagens prognoser ytterligere forsterkes.

## TRAFIKKTALL

### (1996-tall i parentes)

Det ble registrert 85.383.384 passeringer (82.704.008) gjennom bompengeringen i 1997. Gjennomsnittets døgntrafikk var 233.927 passeringer (225.967), en økning på 3,5 % (3,3 %). Trafikkveksten var størst i nord, 4,2 %, og minst i syd, 2,4 %, mens veksten i vest lå på 3,6 %.

Hele 85 % av trafikkveksten i 1997 skjedde på bomstasjonene på E-18 og E-6 (Maritim, Mosseveien, Djupdalsveien v/Alna og Europaveien), mens bomstasjonene på lokalveiene hadde en faktisk nedgang i trafikken. Dette bekrefter at målsettingen om overføring av trafikk fra boligområder til et utbygget hovedveisystem blir oppfylt.

Trafikken i abonnementsfeltene økte i 1997 med 6 % (7,4 %), mens antall passeringer i mynt- og manuelle felt samlet gikk ned med 2,6 % (5,6 %). Overgangen til abonnement fortsatte i 1997, men ikke i like stor grad som tidligere.

I gjennomsnitt passerte 73 % (71,3 %) av trafikken i abonnementsfeltene. I rushtiden om morgenen er abonnementsandelen 82 %. Den høye abonnementsandelen medfører at selv med økt trafikk er det ikke kapasitetsproblemer i bomstasjonene.

## ABONNEMENT

### (1996-tall i parentes)

AS Fjellinjen hadde ved årsskiftet 260.575 (231.800) gyldige abonnement i bompengeringen, fordelt med 165.009 (141.475) på klippekort og 95.566 (90.325) med periodeabonnement. Økningen i antall gyldige abonnement var 28.775, sammenliknet med 24.000 i 1996 og 28.000 i 1995. 82 % (90 %) av økningen skjedde på klippekort. De største abonnementsgruppene utgjøres nå av 25 klippkort, 175 klippkort og årsabonnement, med andel på henholdsvis 29 %, 27 % og 23 %. De øvrige alternativ varierer mellom 4 og 8 %.

## SUMMARY

The major road construction project financed with toll funds in 1997 was a 7 km long motorway (Rv. 159) north of Oslo. The total cost of the project is NOK 827 mill. The project will be completed in the summer 1998.

The construction of a 2.4 km long motorway (Rv. 150) in the western part of Ring 3 started in 1997. This project (Tåsen-tunnelen) includes two 2-lane rock tunnels, each 910 m long. 51.8 % of the blasting work was finished on December 20th and the progression is according to the schedule. The cost of the project is NOK 457 mill.

In 1997 the intersection at Ryen on E-6 (Ring 3) was officially opened and the intersection at Skullerud on E-6 was partly finished and opened for traffic.

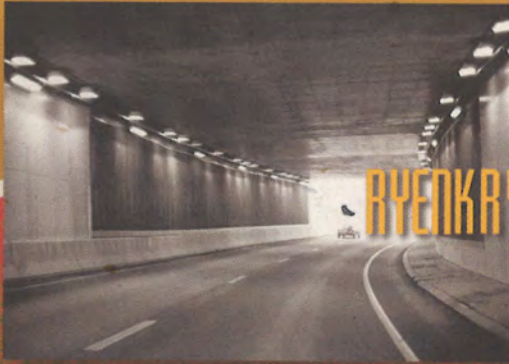
The construction of the Svartdals-tunnel will start in February 1998 and will be finished in the year 2000.

The major public transport projects in 1997 was the public transport terminals (train and bus) at Asker, Mortensrud and Lillestrøm.

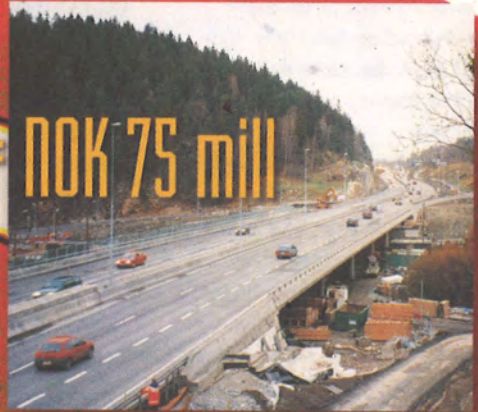
In the period 1990-1997 accumulated contributions generated from operations to new projects in the Oslo-package amounted to NOK 3,333 million. Additional NOK 1,850 million has been contributed through loans. This result is slightly better than the prognosis made when the Parliament decided to establish the toll ring. 26 of the 50 projects are completed.

The traffic through the toll ring was 3.5 % higher in 1997 than the year before, with an average of 233,927 passings every day.

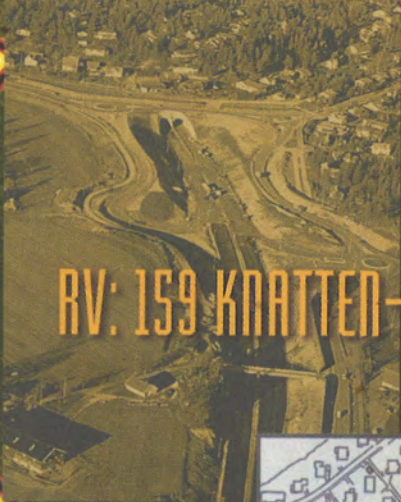
The number of subscribers are still increasing. At the end of the year the total number was 260,575 (231,800). The average traffic through the subscriber lanes is 73 %, in the rush-hours 82 %. This means that there are no capacity problems at the toll plazas.



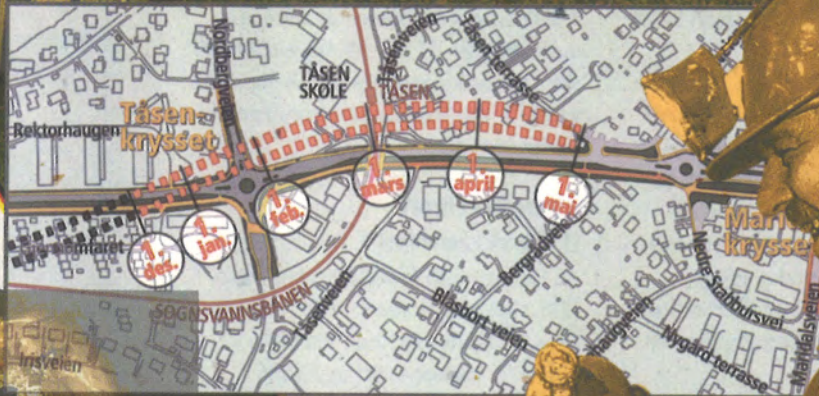
RYENKRYSSET = NOK 132,5 mill



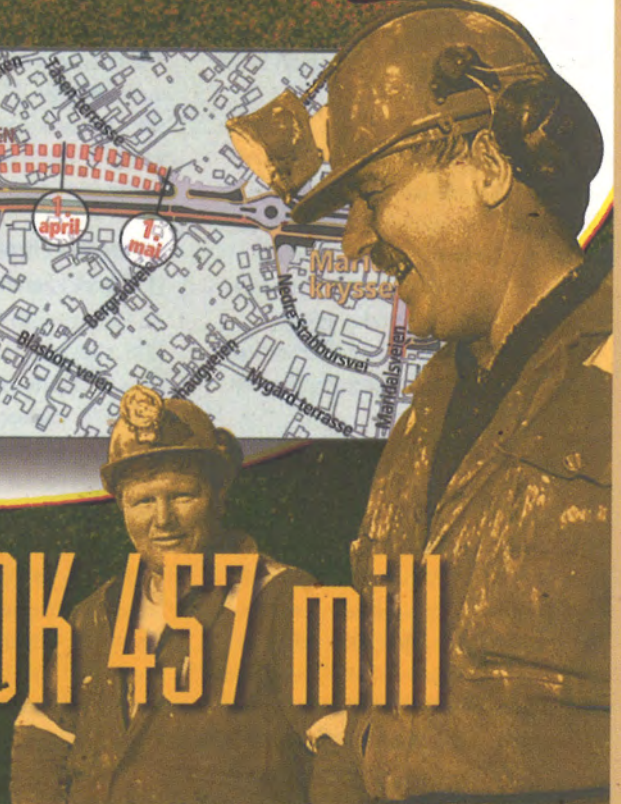
SKULLERUDKRYSSET = NOK 75 mill



RV: 159 KNATTEN-VIGERNES = NOK 827 mill



TÅSEN TUNNELEN = NOK 457 mill

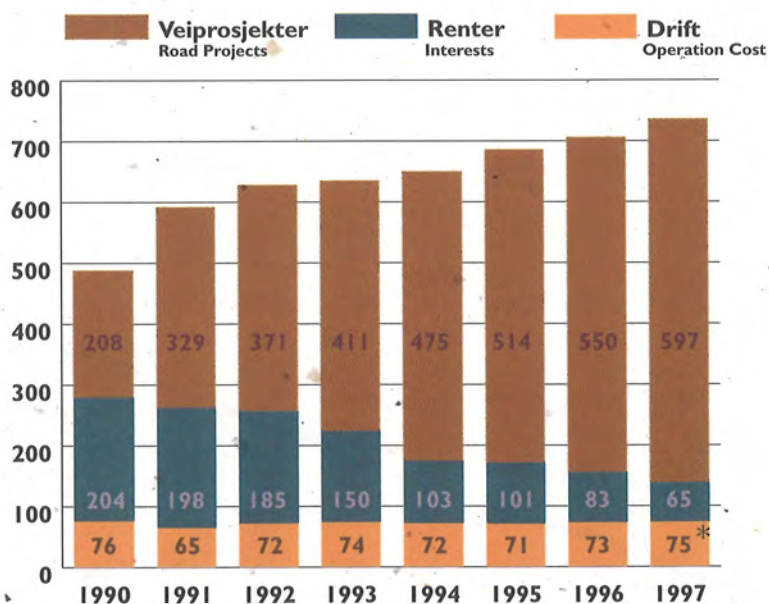


# NØKKELTALL/KEYFIGURES

	Mill. NOK											
	1994	1995	1996	1997								
Driftsinntekter	649	686	706	737	Operating revenue							
Driftskostnader	72	71	73	75 *	Operating expenses							
Resultat før finansposter	577	615	633	662	Profit before financial items							
Resultat av finansposter	102	101	83	65	Net financial items							
Resultat før bidrag til veiprosjekter	475	514	550	597	Profit before contribution to road projects							
Bidrag til veiprosjekter	475	514	550	597	Contribution to road projects							
Rentedekningsgrad		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997			
Debt servicing ratio excluding installment		202	266	300	368	540	610	760	1025			

\* inkl. NOK 6 millioner til forliksoppgjør om brikkegaranti.  
incl. NOK 6 mill. final settlement of quality guarantee of the electronic tags.

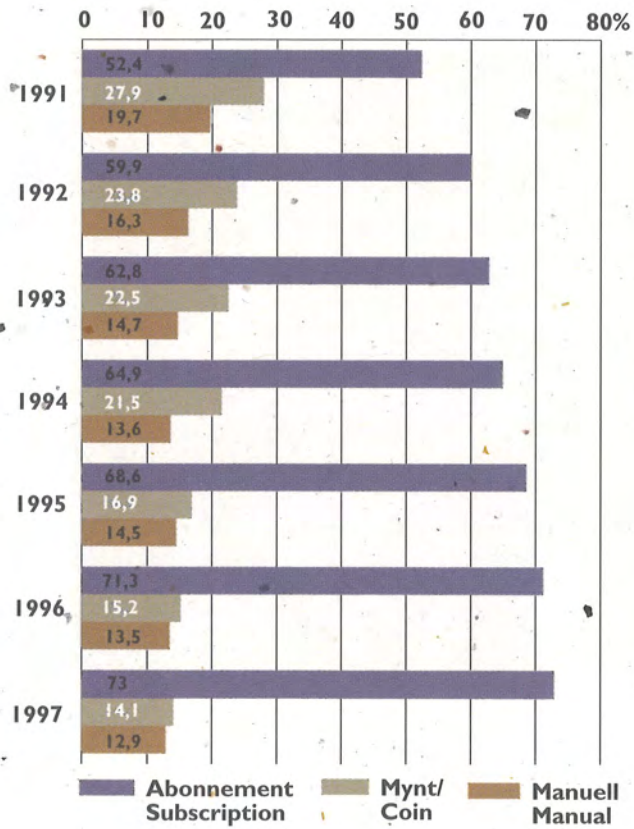
## Anvendelse av bompengeinntekter



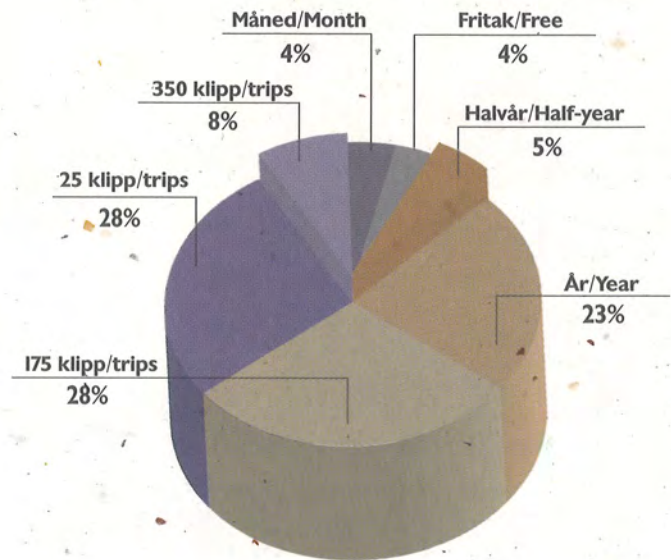
AS Fjellinjen har tilført i alt 5,2 mrd. kr til Oslo-pakken; hvorav 3,33 mrd. kr fra drift og 1,85 mrd. kr i lån, hovedsakelig til Oslo-tunnelen

# ABONNEMENT/SUBSCRIPTIONS

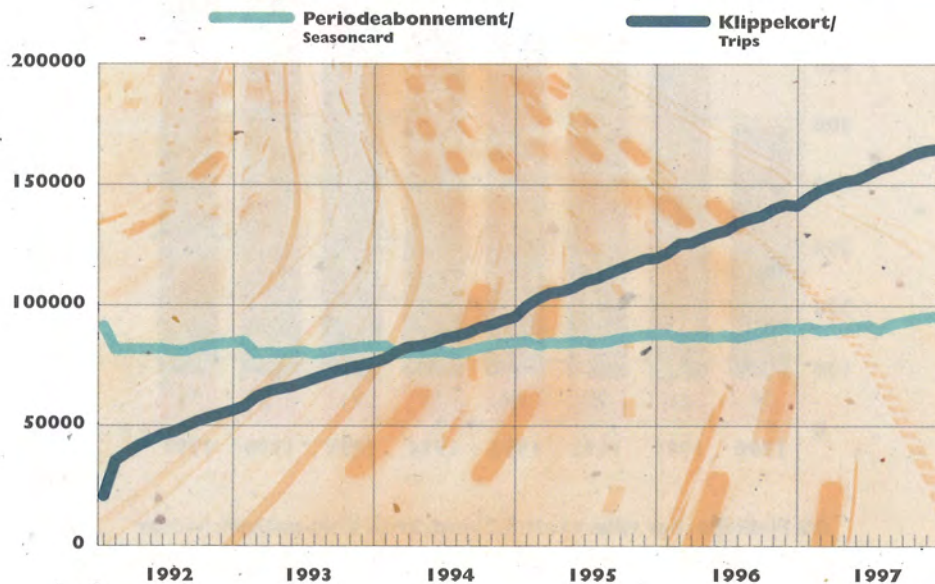
Feltbruk/Use of lanes



Abonnement/Subscriptions 1997



Antall abonnement 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997

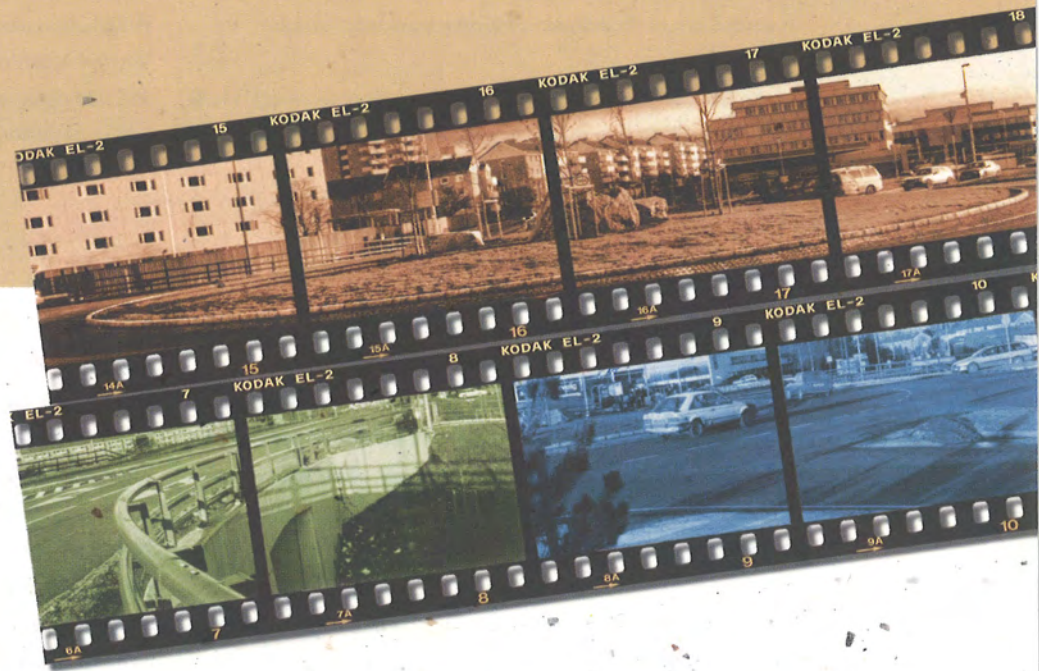




STYRETS BERETNING

styrets

beretning



board of

directors  
report

BOARD OF DIRECTORS REPORT

## SELSKAPETS FORMÅL

Selskapets hovedoppgave er å delfinansiere hovedveitbyggingen og kollektivtiltak i Oslo og Akershus innen den såkalte Oslo-pakken. Byggherrefunksjonen ivaretas av Statens Vegvesen.

Finansieringen skjer ved innkreving av avgift ved passering gjennom bompengeringen i Oslo.

Ifølge St. meld. nr. 37 (1996-97), Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, som ble behandlet av Stortinget den 17.06.97, forutsettes det at bompenginnkrevningen avsluttes ved utløpet av år 2007.

## HOVEDTREKK

I 1997 hadde selskapet et resultat på NOK 597,4 mill. Dette er NOK 47,6 mill. høyere enn fjorårets resultat. Resultatet skyldes i hovedsak lavere finanskostnader, men også trafikkvekst.

Selskapet har fra innkrevingen startet bidratt med NOK 5.183 mill. til Oslo-pakken, hvorav NOK 3.333 mill. er overført fra ordinær drift. Resten er lånefinansiert.

26 av Oslo-pakkens 50 prosjekter er fullført. Utbyggingen har bl.a. hatt en positiv virkning på byutviklingen ved at trafikk ledes bort fra sentrums- og boligområdene og over til et utbedret hovedveinett. Hele 85 % av trafikkveksten i 1997 skjedde på E-6 og E-18.

## UTVIKLING OG DRIFT

Trafikken gjennom bompengeringen fortsatte å øke gjennom hele 1997.

Gjennomsnittlig antall passeringer gikk opp fra 225.967 pr. døgn i 1996 til 233.927 pr. døgn i 1997. Dette gir en trafikkvekst på 3,5 % som er den høyeste siden bompengeringen ble etablert. Trafikkøkningen i 1997 fordelte seg på de 3 trafikkorridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis 3,6 %, 4,2 % og 2,4 %. Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst fra 1990 til 1997 er 1,7 %.

Antall abonnementer økte med 29.000 i 1997, mot 24.000 året før. Ved årsskiftet var det 260.575 gyldige abonnement, hvorav 165.000 på klippekort. Abonnementsandelen gjennom bompengeringen i 1997 var i gjennomsnitt 73 %, i rushtiden 82 %.

## THE OBJECTIVE OF THE COMPANY

The main objective of the company is to finance in part the main road development and public transport infrastructure in Oslo and Akershus, the so-called "Oslo-package". The construction of the road projects are performed by the Public Roads Administration.

Financing is achieved through the collection of tolls from vehicles passing through the Oslo toll ring.

According to the Parliamentary Statement No. 37 (1996-97), Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, which was handled by the Parliament June 17, 1997, it is assumed that the toll collection period will be terminated at the end of year 2007.

## MAIN FEATURES

The profit of the year was NOK 597.4 million, an increase of NOK 47.6 million compared to 1996. Profit improvements are primarily explained by lower financial costs, and some increase in traffic volume.

Accumulated contributions made by AS Fjellinjen to the Oslo-package amount to NOK 5,183 million, out of which NOK 3,333 million represents a transfer of funds generated from operations. The balance was financed through issuing secured debt.

26 out of 50 road projects in the Oslo-package have been completed. The transfer of traffic from local roads and residential areas to an improved main road system is deemed to have had a positive effect on the city development. 85 % of the traffic growth was on the major roads E-6 and E-18.

## DEVELOPMENT AND OPERATIONS

The traffic through the toll ring continued to increase in 1997.

Average daily passings increased from 225,967 in 1996 to 233,927 in 1997. This represents a growth in traffic volume of 3.5 % which is the highest growth level since the toll ring was established. The growth in traffic volume in 1997 was distributed between the three main traffic corridors from west, north and south with respectively 3.6 %, 4.2 % and 2.4 %. The average yearly increase in traffic from 1990 to 1997 is 1.7 %.

Ved utgangen av 1997 var det 31 fulltids- og 4 deltidsansatte i selskapet. I tillegg var det 2 personer på engasjement. Selskapet har avtale med Securitas AS om bemanning av bomstasjonene. På 6 av de minst trafikerte bomstasjonene utfører vekterne også registrering av abonnementsavtaler og videobilder. Dette medfører reduserte administrative kostnader for selskapet.

I 1997 er det arbeidet med kvalitetssikring av selskapets tjenester. Målet er å forbedre rutiner og funksjoner med sikte på å yte best mulig publikumsservice til en lavest mulig kostnad. En kvalitetssikringshåndbok skal benyttes i den regelmessige oppfølgingen.

Selskapet har et godt indre arbeidsmiljø. Det fysiske arbeidsmiljø på bomstasjonene er krevende og følges nøye. Hensett til arbeidsplassens karakter må det kunne sies at arbeidsmiljøet er tilfredsstillende.

Det ytre miljø påvirkes ikke direkte av bedriftens virksomhet. Forbedret trafikkavvikling og overføring av trafikk fra lokalveier til et utbedret hovedveinnett virker positivt på miljøet.

The number of subscriptions increased by 29,000 in 1997 compared to 24,000 the previous year. The total number of valid subscriptions as at 31.12.97 was 260,575 of which 165,000 were clipcard-subscriptions. The subscriptions represented 73 % of the average traffic, in the rush-hours 82 %.

By the end of 1997, the company had 31 full time and 4 part time employees. In addition, two persons were employed on a temporary basis. Furthermore, the company has a contract with Securitas AS on manning the toll plazas. Some of the company's administrative work is performed at six of the toll stations with lowest traffic volume. This results in lower administration expenses for the company.

In 1997 the company has worked with quality assurance (QA). The objective is to improve working routines and functions in order to render the best services possible to the public at the lowest possible cost. A manual will be used in the periodical follow-up.

The working environment for the employees at the head office is good. The physical working environment at the toll plazas is

## FINANSIELLE FORHOLD

Det er inngått ny låneavtale med en ramme i utenlandske valuta tilsvarende NOK 400 mill. på avtaletidspunktet. Pr. 31.12.97 var det trukket opp USD 13,55 mill. (NOK 97,9 mill.) som løper i 10 år. Den 30.01.98 ble det trukket opp GBP 26,14 mill. (NOK 321,3 mill.) som forfaller til betaling den 30.07.2002. Økningen i forhold til lånerammen skyldes kursstigning etter avtaleinngåelsen.

Utenlandslånene er sikret med valutaswapavtaler.

Lånemassen besto ved årsskiftet av langsiktige lån på til sammen NOK 1.557 mill. og et kortsiktig lån på NOK 40 mill. Pr. 31.12.97 var den gjennomsnittlige effektive renten på lånene 4,18 %.

Likviditeten i selskapet balanseres i hovedtrekk ved opptak og innløsning av lån. Lånegjelden er forutsatt ikke å overstige NOK 2.100 mill. og skal nedbetales mot slutten av innkrevingsperioden.

Med kredittvurderingen AA fra kredittvurderingsselskapet Standard & Poor's og for øvrig god tillit i finansmarkedet vurderes risikoen for ikke å oppnå refinansiering ved forfall av lån å være liten.

demanding and is carefully observed. Taking the inherent characteristics of the toll plazas into account, the working environment must be regarded as satisfactory.

The company's activities have no direct influence on the environment in general. Improved traffic flow and transfer of traffic from local roads to an improved main road system financed by the company have a positive effect on the environment.

## FINANCIAL ASPECTS

The company has entered into a (multi currency) loan agreement for the equivalent of NOK 400 million. On December 31, 1997, USD 13.55 million (NOK 97.9 million) was outstanding. The amounts falls due in ten years. On January 30, 1998 additional GBP 26.14 million (NOK 321.3 million) was drawn down. The repayment date for this latter drawing is fixed to July 30, 2002. Increased amount in NOK compared to the commitment agreed upon is due to escalated exchange rate of GBP on the disbursement day.

The foreign exchange risk associated with these transactions has been eliminated through currency swap agreements.

AS Fjellinjen har bekreftet overfor Standard & Poor's at det er selskapets intensjon å opprette et fond for betjening av lån, renter og avdrag, over en seks måneders periode i det tilfellet at sikkerhetsmarginen for betjening av renter og lån, (resultat før finanskostnader dividert på renter og avdrag) på noe tidspunkt skulle vise tegn til å falle under 1,5. Sikkerhetsmarginen pr. 31.12.97 var 10,25.

Det er selskapets policy at det ikke skal tas valutarisiko.

### AKSJONÆRFORHOLD

Aksjene er fordelt på 66 A-aksjer à kr 10.000,- og 44 B-aksjer à kr 10.000, og eies av henholdsvis Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

### REGNSKAP 1997

Driftsinntektene i 1997 var NOK 741,5 mill. Driftskostnader var NOK 79,5 mill. og netto finanskostnader var NOK 64,6 mill. Av driftskostnadene utgjorde NOK 6 million et forliksoppgjør vedrørende kvalitetsgaranti på de elektroniske brikkenes. Nettore

sultatet før tildeling til veiprosjekter ble NOK 597,4 million. I samsvar med Stortingets vedtak er NOK 582,9 mill. av resultatet tildelt veiprosjekter. I tillegg er det foretatt en tilleggsavsetning på NOK 14,5 mill.

Det ble i 1997 utbetalt honorarer til styret med ialt NOK 119.700 og til revisjonen med NOK 136.000 hvorav NOK 16.000 gjelder konsulentbistand. Total godtgjørelse til adm. direktør for 1997 ble utbetalt med NOK 588.456.

### VEIPROSJEKTER I 1997

Arbeidet med ny Rv. 159 ved Strømmen-Lillestrøm gikk for fullt i hele 1997. Hele strekningen er planlagt åpnet for trafikk i juli 1998. I Oslo startet arbeidet med ny Tåsentunnel på Ring 3. Ved årsskiftet var over 50 % av fjelltunnelen ferdig utsprenget. Tunnelen åpnes høsten 1999.

Nytt Skullerudkryss på Europaveien ble satt under trafikk i november 1997. Hele anlegget fullføres sommeren 1998.

Planleggingen av Svartdalstunnelen ble ferdig i 1997. Anleggsarbeidene startet i februar 1998.

Existing interest bearing debts on December 31, 1997 consist of long term debts of NOK 1,557 million and short term debts of NOK 40 million. The average effective interest as at December 31, 1997 was 4.18 %.

Excess liquidity is used to repay debt, whereas a need for funds is covered mainly through the utilization of available liquidity or through drawdowns either under committed lines of credit or from other sources. The company's debt shall not exceed NOK 2,100 million and shall be repaid towards the end of the toll period.

Based on the AA rating by Standard & Poor's and a good rating in the financial markets in general, the risk of not obtaining refinancing at expiration is considered to be low.

AS Fjellinjen has confirmed to Standard & Poor's that it is the company's policy and intention to set up a debt service reserve to cover six months of debt service in circumstances under which our internal financial projections, at any point, would show that debt service coverage (operation income before interest payments divided by interest payments + instalments) is

likely to drop below 1.5 times in any given year. Debt service coverage as at 31.12.97 was 10.25.

It is the company's policy not to incur currency risk exposure.

### SHAREHOLDERS

The share capital is divided into 66 A-shares of NOK 10,000 and 44 B-shares of NOK 10,000, owned by the City of Oslo and the County of Akershus respectively.

### ACCOUNTS 1997

Gross revenue in 1997 was NOK 741.5 million. The operating costs were NOK 79.5 million and net financial items were NOK 64.6 million. NOK 6 million of the operating costs represented a final settlement of quality guarantee of the electronic tags. The net profit before allocations to road projects was NOK 597.4 million.

In accordance with the Parliament's decision, NOK 582.9 million was transferred to road projects in 1997. In addition, NOK 14.5 million has been reserved for later allocation.

Av viktige kollektivprosjekter nevnes kollektivterminalene i Asker, Lillestrøm og Mortensrud.

### UTSIKTENE FOR 1998

Trafikkutviklingen har de siste årene økt mer enn gjennomsnittet i langtidsprognosene fra Statens Vegvesen. Med en fortsatt god norsk økonomi er det grunn til å anta at trafikkutviklingen også i 1998 vil ligge noe over gjennomsnittet i langtidsprognosen på 1,8 %. Abonnementsandelen av totaltrafikken forventes fortsatt å øke noe, men vil ventelig nærme seg en utflating.

Siden takstene for abonnement og enkeltpasseringer er uendret i 1998, vil inntektsøkning bare knytte seg til økning av trafikkvolum.

Driftskostnadene forventes å øke noe ut over pris- og lønnsvekst som følge av økning av administrative oppgaver og publikums-service knyttet til økning i antall abonnemeter.

Rentekostnadene forventes å bli noe høyere enn i 1997.

Med bakgrunn i ovennevnte mener styret at det ligger an til et godt år med en stabil utvikling for 1998.

Styret i AS Fjellinjen  
Oslo, 26. februar 1998

MORTEN FJELDSTAD

CHRISTIAN JOYS

THORLEIF HAUG ADM. DIREKTØR

HARALD ARNKVÆRN

PER MAURITZ HANSSEN

TOM E. GRANQUIST

A total of NOK 119,700 was paid to the Board of Directors in 1997. NOK 136,000 was paid to the independent auditor, of which NOK 16,000 represents consultancy services. Salary to the Managing Director for 1997 totalled NOK 588,456.

### ROAD PROJECTS 1997

The construction of a new Rv. 159 at Strømmen-Lillestrøm went on steadily through the year. The road will open for traffic in July 1998.

The construction of a new tunnel (Tåsentunnelen) on Ring 3 in Oslo started in 1997. At the end of the year 51.8 % of the blasting work was finished. The tunnel will be opened in the Fall of 1999.

The intersection at Skullerud on E-6 was partly finished and opened for traffic in November 1997. The project will be completed in the Summer of 1998.

The planning of a new tunnel (Svartdals tunnelen) was finished in 1997 and the construction work will start in February 1998.

The major public transport projects in 1997 were the construction of new public transport terminals in Asker, Lillestrøm and Mortensrud.

### PROSPECTS FOR 1998

The growth in traffic volume in the last years has been higher than the average growth estimated in the long-term prognosis made by the Public Roads Administration. Based on a healthy Norwegian economy it is expected that the growth in traffic volume will exceed the estimated average of 1.8 % in the long-term prognosis. It is expected that the subscription share of the total traffic volume still will increase somewhat, yet it is assumed that the growth will decrease.

The tariffs for subscriptions and manual payment will remain unchanged in 1998, and the increase in gross income will relate only to the increase in traffic volume.

Operating expenses are expected to increase slightly more than the consumer price index due to increase in administrative work and public service related to the increase in number of subscriptions.

The financial expenses are expected to increase somewhat in 1998.

On the basis of the above, the Board of Directors expects 1998 to be a profitable year with a stable growth.

## RESULTATREGNSKAP

### RESULTATREGNSKAP

(beløp i hele 1000 kroner)

	Note nr.	1997	1996	1995
<b>DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER</b>				
<b>Driftsinntekter</b>				
Abonnementsinntekter		441 476	398 502	365 681
Manuell betaling		280 246	290 501	304 889
Tilleggsavgifter	5	15 713	16 978	15 654
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>737 435</b>	<b>705 981</b>	<b>686 224</b>
<b>Driftskostnader</b>				
Lønns- og andre personalkostnader	1	9 287	10 862	10 573
Salgs- og adm. kostnader	2	59 438	61 577	59 505
Avskrivninger	3	692	655	698
Forliksoppgjør om brikkegaranti	4	6 009		
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>75 426</b>	<b>73 094</b>	<b>70 776</b>
<b>Resultat før finansposter</b>		<b>662 009</b>	<b>632 887</b>	<b>615 448</b>
<b>FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>				
Renteinntekter		2 437	2 076	3 646
Rentekostnader		67 090	85 118	104 459
<b>Resultat av finansposter</b>		<b>(64 653)</b>	<b>(83 042)</b>	<b>(100 813)</b>
<b>Resultat før bidrag til veiprojekter</b>	6	<b>597 356</b>	<b>549 845</b>	<b>514 635</b>
Bidrag til veiprojekter		597 356	549 845	514 635
<b>ÅRSOVERSKUDD</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### PROFIT AND LOSS ACCOUNT

(NOK in thousands)

#### INCOME AND OPERATING EXPENSES

##### Operating income

Subscription income

Income in cash

Surcharges

**Total operating income**

##### Operating expenses

Salaries and social insurance costs

Sales and administration expenses

Depreciation

Final settlement of the tags guarantee

**Total operating expenses**

**Profit before financial items**

#### FINANCIAL INCOME AND EXPENSES

Interest received

Interest paid

**Net financial items**

**Profit before contributions to road projects**

Contributions to road projects

**PROFIT FOR THE YEAR**

## PROFIT AND LOSS ACCOUNT

## BALANSE

## BALANSE PR 31. DESEMBER

(beløp i hele 1000 kroner)

	Note nr.	1997	1996	1995
<b>EIENDELER</b>				
<b>Omløpsmidler</b>				
Kontanter, Bankinnskudd	7	40 904	41 089	36 740
Andre fordringer	5	6 017	4 708	2 893
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>46 921</b>	<b>45 797</b>	<b>39 633</b>
<b>Anleggsmidler</b>				
Aktivert Innkrevingsrett	8	2 106 359	2 106 359	2 106 359
Kontormaskiner og inventar	3	1 385	1 608	2 155
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>2 107 744</b>	<b>2 107 967</b>	<b>2 108 514</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>2 154 665</b>	<b>2 153 764</b>	<b>2 148 147</b>
<b>GJELD OG EGENKAPITAL</b>				
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
Skyldig skattetrekk, arb.g.avg., feriepenger		1 444	1 598	1 370
Leverandører		2 185	2 556	2 507
Påløpte renter		13 767	17 172	15 945
Forskudd fra abonnenter		186 201	156 550	138 598
Tildelt, ikke utbet. veimidler	6	175 032	174 432	158 332
Kortsiktig lån	9	40 000	0	500 000
Avsetning for sluttleveranse	8	8 963	16 135	16 283
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>427 592</b>	<b>368 443</b>	<b>833 035</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>				
Langsiktige lån	9	1 556 974	1 632 956	1 164 030
Mottatt depositum	10	48 631	43 254	37 815
Avsatt ikke tildelt veimidler	6	14 470	2 113	6 269
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>1 620 075</b>	<b>1 678 323</b>	<b>1 208 114</b>
<b>Egenkapital</b>				
<b>Bunden egenkapital</b>				
Aksjekapital	11	1 100	1 100	1 100
Reservefond	12	105 898	105 898	105 898
<b>Sum egenkapital</b>		<b>106 998</b>	<b>106 998</b>	<b>106 998</b>
<b>SUM GJELD OG EGENKAPITAL</b>		<b>2 154 665</b>	<b>2 153 764</b>	<b>2 148 147</b>
<b>Pantstillelser</b>	9	<b>1 556 975</b>	<b>1 632 956</b>	<b>1 364 030</b>

## BALANCE SHEET AT 31. DECEMBER

(NOK in thousands)

## ASSETS

## Current assets

Cash and bank deposits

Other receivables

## Total current assets

## Fixed assets

Capitalized toll rights

Office machinery and equipment

## Total fixed assets

## TOTAL ASSETS

## LIABILITIES AND SHAREHOLDERS EQUITY

## Current liabilities

Employees' tax deductions, social security costs and accrued vacation pay

Accounts payable

Accrued interest

Subscriptions in advance

Unpaid allocations to road projects

Short term loans

Provision for toll right adjustment

## Total current liabilities

## Long term liabilities

Long term loans

Deposits from subscribers

Provisions for allocations

## Total long term liabilities

## Shareholders' equity

## Restricted equity

Share capital

Legal reserve

## Total shareholders' equity

## TOTAL LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY

## Mortgages

**REGNSKAPSPRINSIPPER****GENERELT**

Selskapet utarbeider rapporter på halvårs- og årsbasis. Regnskapene for AS Fjellinjen tilfredsstiller kravene til gjeldende norsk regnskaps- og aksjelovgivning og er utarbeidet i samsvar med god regnskapsskikk.

Verdiene i balansen er bokført til historisk kost.

Avskrivninger omfatter avskrivning på inventar, maskiner og utstyr i tilknytning til selskapets administrasjon.

**KLASSIFISERING**

Eiendeler som er relatert til salg av abonnementer og trafikkinntekter, fordringer som har tidligere tilbakebetaling enn ett år og eiendeler som ikke er bestemt til varig eie eller bruk for virksomheten er klassifisert som omløpsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som anleggsmidler. Gjeld som har kortere tilbakebetalingstid enn ett år er klassifisert som kortsiktig gjeld, øvrig gjeld er klassifisert som langsiktig gjeld.

**VURDERING**

Omløpsmidler vurderes til laveste av virkelig verdi og anskaffelseskost. Anleggsmidler vurderes til virkelig verdi hvis ikke nedgangen er å anse som av forbigående art. Gjelden vurderes til høyeste av virkelig verdi og verdi ved transaksjonstidspunktet med unntak av valutasikret gjeld.

**BIDRAG TIL VEIPROSJEKTER**

De årlige bidrag fastsettes av Stortinget etter forutgående forslag fra selskapet, og kostnadsføres i selskapets regnskap. Årlige bidrag begrenses av årets resultat og tidligere opparbeidede fonds. Årsresultater ut over fastsatt tildeling, avsettes til nye tildelinger.

Det er forutsatt at selskapet gjennom driften skal delfinansiere prosjekter i Oslo-pakken med 55% av en samlet ramme på NOK 8,1 mrd. (1987-kroner). De øvrige 45% vil bli finansiert ved bevilgninger over statsbudsjettet.

**DRIFTSINNTEKTER**

Forskuddsbetalte abonnementsinntekter periodiseres i samsvar med forbruk.

**AKTIVERT INNKREVINGSRETT**

Aktivert innkrevingsrett omfatter utbetalinger til bygging av Oslo-tunnelen inklusiv bomstasjoner og innkrevingsutstyr. Dette følger av Stortingets vedtak og avtale med Samferdselsdepartementet av 29.09.89 som gir selskapet rett til innkreving av bompenger.

Regnskapsmessig behandling av aktivert innkrevingsrett må ses i sammenheng med AS Fjellinjens formål. Selskapet har ikke økonomisk formål for eierne ut over en inflasjonsjustering av innbetalt aksjekapital. Selskapet har en tidsbegrenset rettighet til å kreve inn bompenger som skal bidra til finansiering av veiprosjekter i Oslo og Akershus. Driften av AS Fjellinjen kan deles i tre hovedfaser:

**PRINCIPAL ACCOUNTING POLICIES****BASIS OF ACCOUNTING**

The company prepares management accounts on a semiannual and on an annual basis.

The financial statements have been prepared in accordance with applicable Accounting Standards and legal requirements in Norway.

The financial statements have been prepared in accordance with the historical cost accounting convention.

Depreciation comprises depreciation of fixtures and fittings and plant and machinery used in an administrative capacity.

**CLASSIFICATION OF ASSETS AND LIABILITIES**

Assets connected to the sale of subscriptions and vehicular income, debtors due within one year, and assets which are not intended for permanent use in the business are classified as current assets. Other assets are classified as fixed assets.

Liabilities due in less than one year are classified as current liabilities, other liabilities are classified as creditors falling due in more than one year.

**VALUATION**

Current assets are valued at the lower of cost and net realisable value. Fixed assets are valued at net book value unless a diminution in value is considered permanent. Liabilities are valued at the higher of original cost and current cost, with the exception of hedged foreign loans.

**CONTRIBUTIONS TO ROAD PROJECTS**

The annual contribution is fixed by the Norwegian Parliament after a proposal from the company, and expensed in the company's books. Annual contributions are calculated from the year's profit and earlier accumulated funds. The company is expected to partly finance the other projects in the Oslo-package with 55% of a total capital budget of NOK 8.1 billion (1987 NOK). The other 45% will be financed through government spending.

**OPERATING INCOME**

Subscription income is allocated over the subscription period.

**CAPITALISED TOLL RIGHTS**

Capitalised toll rights comprise payments made for the building of the Oslo-tunnel, including the toll plazas and toll equipment. These payments are a result of the Norwegian Parliament's Act and agreement with the Ministry of Transportation of 29 September 1989, which gives the company the right to exact road tolls.

The accounting treatment of the capitalised toll rights must be understood in the context of the company's objects. The company does not have an economic obligation to the owners other than an inflationary



Fase 1: Finansiering av Oslo-tunnelen

Fase 2: Løpende bidrag til veiprosjekter i Oslo og Akershus

Fase 3: Nedbetaling av gjeld

I fase 1 ble det trukket opp lån for å finansiere Oslo-tunnelen. I fase 2 skal overskuddet vesentlig benyttes til finansiering av veiprosjekter samtidig som nedbetaling av lån tatt opp i fase 1 begynner. I fase 3 skal gjelden nedbetales fullt ut samtidig med at resten av overskuddet det enkelte år benyttes til finansiering av veiprosjekter. Når gjelden er nedbetalt, i år 2007, skal selskapet avvikles.

Den aktiverte innkrevingsretten avskrives i takt med selskapets inntjening som avtalen med Samferdselsdepartementet hjemler. Avskrivningen forventes å starte i år 2001 etter dagens forutsetninger.

Det er Statens Vegvesen som er eier av bomstasjonene og innkrevingsutstyret.

Ifølge avtalen med Samferdselsdepartementet skal resultatet, etter at Fjellinjens løpende kostnader er dekket og fratrukket nedbetaling på gjeld, stilles til disposisjon for veiprosjekter i henhold til Stortingets vedtak. Bidrag til veiprosjekter belastes regnskapet med utgangspunkt i statsbudsjettet for det aktuelle år. I tillegg avsettes den resterende del av resultatet slik at årets resultat blir null. Det avsatte beløp tildeles via statsbudsjettet for det etterfølgende år.

#### **OPPRYDDING- OG FJERNINGSKOSTNADER**

Det foretas ikke avsetning for opprydding- og fjerningskostnader da dette påhviler Statens Vegvesen, som eier bomstasjonene.

#### **FINANSIELLE INSTRUMENTER**

Lån- og renteeksponering i valuta er sikret gjennom valuta-SWAP-avtaler hvor gjeld i valuta byttes til norske kroner. Rente-SWAP-avtaler benyttes for å oppnå såvel fast som flytende rente avhengig av markedet. I regnskapsføringen har selskapet benyttet valuta- og rentesatser i henhold til SWAP-avtalene. Gjelden i balansen er omregnet til norske kroner til den kurs som selskapet er bundet til gjennom disse kontraktene. Rentekostnader og påløpte ikke betalte renter regnskapsføres til gjeldende rentesats i SWAP-avtalene. Selskapet anser kredittrisikoen overfor SWAP-motpartene som liten da slike kontrakter kun inngås med de største norske bankene og velrenommerede kredittinstitusjoner med kredittvurdering AA<sup>+</sup> eller bedre.

#### **PENSJONER**

Regnskapsføringen av kollektive pensjonskostnader skjer i samsvar med Norsk Regnskapsstandard om Pensjonskostnader. Pensjonskostnader beregnes etter en lineær opptjening under gitte forutsetninger om diskonteringsrente, forventet avkastning, lønnsøkning og andre aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang o.l. Pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi. Overfinansiering blir vurdert

adjustment to the paid share capital. The company has the right, subject to a time limit, to exact tolls for the purpose of financing road projects in Oslo and Akershus. The business of AS Fjellinjen can be divided into three main phases.

Phase 1: Financing of the Oslo-tunnel

Phase 2: General financing of road-projects in Oslo and Akershus

Phase 3: Repayment of liabilities

In phase 1 the company raised loans to finance the construction of the Oslo Tunnel. In phase 2 the yearly profit is used to finance road projects in the Oslo package combined with starting up the repayment of loans incurred in phase 1. In phase 3 the loans incurred in phase 1 are to be repaid in full. Retained profit after repayment of loans will be used to finance road projects. When all obligations have been fulfilled at the end of year 2007, the company will be wound up.

The capitalised toll rights are depreciated according to the company's toll funding agreement made with the Ministry of Transport. This depreciation is expected to commence in year 2001 according to current projections.

The Public Roads Administration is the registered owner of the toll booths and toll equipment.

According to the agreement with the Ministry of Transport, profits after operating costs and repayment of debts are to be made available for road projects in accordance with the Parliamentary Act. Contributions to road projects are accounted for in the financial statements with reference to the National Budget for the relevant year. In addition, any unutilised profits are set aside for use in the following year's National Budget.

#### **DISMANTLING AND REMOVAL COSTS**

No provision is made for dismantling and removal costs as these are the responsibility of the Public Roads Administration who own the toll plazas.

#### **FINANCIAL INSTRUMENTS**

Foreign exchange and interest rate exposure on foreign debt is converted to Norwegian currency debt through SWAP agreements. Interest rate SWAPs are employed to achieve fixed or floating rates depending on market circumstance. In the financial statements, the company has applied foreign exchange and interest rates as provided in the SWAP agreements. Foreign currency debt is converted to NOK at the rate at which payment will fall due. Interest payable and accrued interest is accounted for according to the applicable interest rates per the SWAP agreements. The company regards the credit risk with respect to the SWAP counterparts as small, since these agreements are only made with the largest Norwegian banks and highly rated financial institutions with a credit rating of AA<sup>+</sup> or higher.

#### **PENSIONS**

Collective pension agreements are accounted for according to the Norwegian standard of accounting for pensions costs. The company

utfra selskapets mulighet til anvendelse av disse midlene til fremtidige innbetalinger til ordningen.

## SKATT

Selskapet er innrømmet fritak fra beskatning.

### Note 1. Lønn/Personalkostnader

Selskapet har en kollektiv pensjonsforsikringsordning i form av en ytelsesplan som omfatter 32 stillinger. Beregnet overfinansiering er ikke aktivert i balansen fordi overfinansieringen ikke vil kunne benyttes innenfor selskapets virksomhetsperiode.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn ved beregningen:

Diskonteringsrente	7,0%
Forventet avkastning	8,0%
Lønnsøkning	3,3%
G-regulering	3,3%
Regulering av løpende pensjon	2,5%
Arbeidsgiveravgift - sats	14,1%
Frivillig avgang før pensjonsalder	2,0% før 40 år
Frivillig avgang før pensjonsalder	0,0% etter 40 år

### Sammensetningen av aktuariemessig beregnet pensjonskostnad av 13.12.97 er som følger:

Nåverdi av årets pensjonsopptjening	347.615
+ rentekostnad av påløpte pensjonskostnader	155.714
- forventet avkastning på pensjonsmidler	(366.261)
- amortisering av estimeringsgevinst	<u>(1.002.661)</u>
Netto pensjonskostnad	<u>(865.593)</u>

### Pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler som ikke er balanseført pr 31.12.97 er beregnet som følger:

Estimerte påløpte forpliktelser	2.723.295
Estimert verdi av pensjonsmidler	<u>(5.181.466)</u>
Netto overfinansiering	<u>(2.458.171)</u>

Tallene er eksklusive arbeidsgiveravgift.

I tillegg har adm. direktør en avtale om førtidspensjon fra fylte 64år/fra det tidspunkt selskapet opphører. Hvis det blir aktuelt med en førtidspensjon vil den bli belastet driften.

### Sammensetning av pensjonsmidler:

Premiereserve	3.750.671
Premiefond	236.275
Pensjonsreguleringsfond	1.194.520

operates a defined contribution pension scheme. Pension costs are calculated according to a linear earnings model based on specific assumptions about discount rates, expected returns, salary increases and other actuarial considerations. The pension scheme is valued at realisable value. Any surplus on the scheme is calculated by reference to the company's ability to utilise these funds for future pensions funding.

## TAXES

The company has been granted a permanent exemption from income taxes.

### Note 1. Staff costs

The company operates a defined contribution pension scheme for 32 employees. Calculated pensions surplus has not been accounted for in the balance sheet as it will not be utilisable in the company's anticipated period of existence.

### The following assumptions have been made in the calculation of pension costs:

Discount rate	7.0 %
Expected returns	8.0 %
Salary increases	3.3 %
State pensions index adjustments	3.3 %
Current pensions adjustments	2.5 %
Social security costs	14.1 %
Voluntary retirement pre age 40	2.0 %
Voluntary retirement post age 40	0.0 %

### The contribution as calculated by the actuary on 13 December 1997 comprises:

Present value - current year's pension	347,615
+ interest on accrued pension costs	155,714
- anticipated return on pension schemes	(366,261)
- amortization of changes in estimates	<u>(1,002,661)</u>
Net pension contribution	<u>(865,593)</u>

Pension commitments and pension scheme assets not included in the balance sheet at 31 December 1997 are estimated as follows:

Estimated cumulative pension costs	2,723,295
Estimated value of pension scheme assets	<u>(5,181,466)</u>
Net surplus in fund	<u>(2,458,171)</u>

The figures exclude social security costs.

In addition, the Managing Director has an early retirement pension agreement which comes into force on the earlier of attaining 64 years and the point at which the company is wound up. Any early retirement payments will be charged to the profit and loss account.

### Summary of pension schemes:

Pension fund	3,750,671
Premium fund	236,275
Pension adjustment fund	1,194,520

### Note 2. Sales and administration expenses

Sales and administration expenses comprises the manning of the toll plazas, which in 1997 amounted to NOK 34,126,711.

**Note 2. Salgs- og adm. kostnader**

Salgs- og adm. kostnader inkluderer bemanning av bomstasjonene som for 1997 utgjør kr. 34.126.711.

**Note 3. Driftsmidler****Maskiner og inventar**

(Beløp i hele 1.000 kroner)

Anskaffelseskost pr. 01.01.97	4.272
+ Tilgang	469
Anskaffelseskost pr. 31.12.97	4.741
Akk. ordinære avskr. pr 01.01.97	2.664
+ Årets avskrivninger	692
Akk. ordinære avskr. pr 31.12.97	3.356
Bokført verdi pr. 31.12.97	1.385

**Investeringer og salg av varige driftsmidler siste 5 år****Maskiner og inventar (beløp i hele 1.000)**

	1997	1996	1995	1994	1993
Investert	469	212	213	164	2.183
Salg	-	-	-	3	17

Det er benyttet lineære avskrivninger med en avskrivningssats på 20 % på maskiner og 10 % på inventar, som er i samsvar med tidligere år.

**Note 4. Forliksoppgjør om brikkegaranti**

Det ble i 1997 inngått forlik mellom brikkeleverandøren og Statens Vegvesen Vegdirektoratet om en kompensasjon i forbindelse med garanti på de elektroniske brikkene. Beløpet ble utbetalt og utgiftsført i AS Fjellinjen.

**Note 5. Tilleggsavgifter/Kortsiktige fordringer**

(Mill. kroner)

	1997	1996
Registrerte fordringer	16.186	16.064
Tidligere avsatt	(7.997)	(8.943)
Årets endring i avsetning for tap	5.623	946
Konstaterte tap i år	(7.795)	(3.359)
Kortsiktige fordringer pr 31.12.97	6.017	4.708

Kortsiktige fordringer består vesentlig av krav om tilleggsavgift. Tilleggsavgifter som ikke er blitt betalt ved foreldelsesfristen på 3 år blir avskrevet. I tillegg foretas det en avsetning for forventet tap som svarer til summen av alle ikke avskrevne tilleggsavgifter som er mere enn 6 måneder gamle. Ved foreldelse etter 3 år, blir denne avsetningen tilbakeført. I 1997 ble det avskrevet kr 7.795.000 og tilbakeført kr 5.623.000. Endringene i avsetning for tap og konstaterte tap, kr 2.172.000, er ført mot inntekter på tilleggsavgifter i resultatregnskapet. Kostnader direkte henførbare til tilleggsavgifter er på samme måte ført mot inntekter i resultatregnskapet.

**Note 3. Fixed assets****Office machinery and equipment:**

(NOK '000)

Original cost at 01/01/97	4,272
Additions	469
Original cost at 31/12/97	4,741
Accumulated depreciation at 31/12/97	2,664
Depreciation for this year	692
Accumulated depreciation at 31/12/97	3,356
Net book value 31/12/97	1,385

Fixed asset additions and disposals during the last 5 years are as follows:

**Office machinery and equipment:**

(NOK '000)

	1997	1996	1995	1994	1993
Additions	469	212	213	164	2.183
Disposals	-	-	-	3	17

Linear depreciation is used with a depreciation rate of 20 % for machinery and 10 % for equipment. This is consistent with previous years.

**Note 4. Settlement of the tags guarantee**

A settlement of economic compensation was reached between the supplier of the electronic tags and the Directorate of Public Roads concerning a quality guarantee for the tags. The amount was paid by AS Fjellinjen and charged to the company's accounts.

**Note 5. Trade debtors**

(NOK '000)

	1997	1996
Gross trade debtors	16,186	16,064
Provisions for doubtful debts	(7,997)	(8,943)
Current year change in provision	5,623	946
Current year realised losses	(7,795)	(3,359)
Net trade debtors at 31/12	6,017	4,708

Short term receivables consist mainly of invoiced surcharges not settled. Surcharge invoices not settled after three years are written off. In addition, provision is made for doubtful debts corresponding to the total of surcharges more than 6 months old and which are not yet written off. The provision is reversed as debts are written off or settled. In 1997 NOK 7,795,000 was written off, while provision of NOK 5,623,000 was reversed. The changes in provision for doubtful debts

## Note 6. Bidrag til veiprosjekter

Denne posten består av:  
(beløp i hele 1000)

	1997	1996
Tildelt iht. statsbudsjett	543.000	508.000
Tilleggsbevilgning	42.000	46.000
Avsatt for tildeling	14.470	2.113
- Avsatt året før	(2.113)	(6.269)
Bidrag til veiprosjekter	597.357	549.844
Skyldig og avsatt tildeling 01.01	176.545	164.601
- Utbetalt hittil i år	(584.400)	(537.900)
Sum skyldig og avsatt	189.502	176.545
Herav:		
Tildelt ikke utbetalt	175.032	174.432
Avsatt ikke tildelt	14.470	2.113
	189.502	176.545

## Note 7. Bankinnskudd

Bundet på skattetrekkkonto, kr. 439.478,- er inkludert i beløpet.

## Note 8. Aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett er bokført til anskaffelseskost. Det er foretatt en avsetning for sluttleveranse av innkrevingsutstyr.

Avskrivninger av aktivert innkrevingsrett er beskrevet under regnskapsprinsipper.

## Note 9. Lånefinansiering

Selskapet har fullfinansiert Oslo-tunnelen og investeringer i kontrollstasjoner og innkrevingsutstyr innenfor en investeringsramme på NOK 2,1 mrd. Når det gjelder valutasikring av lån henvises til beskrivelse under regnskapsprinsipper.

### Oversikt over lån

Låneinstitusjon	Valuta	Opprinnelig kurs	Lånebeløp i mill. NOK
Banker/forsikring	NOK 40 mill		40
	USD 13,55 mill	7,23	98
	YEN 5 mrd	7,13	356
	YEN 1 mrd	6,24	62
	USD 50mill	6,15	308
	USD 16 mil	16,32	100
	USD 40 mill	7,07	283
Obligasjonslån	NOK 350 mill		350
Sum lån			1.597

and the realised losses, NOK 2, 172,000, are netted off income from surcharges in the profit and loss account. Expenses related directly to surcharges are simily netted off income from surcharges in the profit and loss account.

## Note 6. Contributions to Road projects

This item consists of:

	(NOK '000)	
	1997	1996
Allocated in accordance with the national budget	543,000	508,000
Additional allocations	42,000	46,000
Provisions for allocations	14,470	2,113
- Provisions prior years	(2,113)	(6,269)
Contributions to road projects	597,357	549,844
Unpaid allocations and provisions for allocations at 01/01	176,545	164,601
- Paid during the year	(584,400)	(537,900)
Unpaid allocations and provisions for allocations	189,502	176,545
Analysed as:		
Allocated but unpaid	175,032	174,432
Provisions not allocated	14,470	2,113
	189,502	176,545

## Note 7. Bank deposits

Bank deposits include NOK 439,478,- placed in a blocked employee tax deduction account.

## Note 8. Capitalized toll rights

Capitalized toll rights are carried at original cost. Provisions for the final delivery of toll collecting equipment are made. Depreciation on capitalized toll rights is described under Principal accounting policies.

## Note 9. Loan financing

The company has fully financed the Oslo-tunnel and associated toll plazas and equipment within the borrowing limits of NOK 2.1 billion. Regarding the foreign exchange exposure on loans, see the note "Financial instruments" under Principal accounting policies.

### Summary of loans

Financial instruments	Currency	Original rate	Loan amount (NOK '000)
Banks/insurance company loans			
	NOK 40 million		40
	USD 13.55 million	7.23	98
	YEN 5 billion	7.13	356
	YEN 1 billion	6.24	62
	USD 50 million	6.15	308
	USD 16 million	6.32	100
	USD 40 million	7.07	283
Debenture loans	NOK 350 million		350
Total loans			1,597

## Lånenes forfallsstruktur (beløp i mill. kroner)

	1998	1999	2000	2001	Etter 2002
Sum lån 1/1	1.597	799	516	516	516
Nedbetaling i året	798	283	-	-	516
Sum lån 31/12	799	516	516	516	

## Utvikling i lånestrukturen de siste 4 år:

	(Mill. kroner)			
	1997	1996	1995	1994
<b>Langsiktige lån</b>				
Banker og forsikring	1.207	1.283	1.164	1.231
Obligasjonslån	350	350	-	-
Sum langsiktige lån	1.557	1.633	1.164	1.231
<b>Kortsiktige lån</b>				
Banker og forsikring	-	-	200	500
Sertifikater	40	-	300	-
Sum kortsiktige lån	40	-	500	500
Sum lån	1.597	1.633	1.664	1.731

## Det foreligger følgende pantsettelse (beløp i hele 1.000 kroner):

	31.12.97	31.12.96	31.12.95
Av selskapets bokførte gjeld er sikret ved pant o.l.	1,556,975	1.632.956	1,364,030

Gjelden er sikret ved pant i

AS Fjellinjens innkrevingsrett.

Den bokførte verdi av denne er: 2.106.359 2.106.359 2.106.359

### Note 10 Mottatt depositum

Beløpet, kr. 48.630.533 er mottatt i depositum for utleverte elektroniske brikker.

Ved innlevering av brikker ved opphør av abonnement skal depositumet tilbakebetales.

### Note 11. Aksjekapital

Aksjene er fordelt på 66-A-aksjer a kr. 10.000,- og 44 B-aksjer a kr. 10.000,-.

Aksjene gir samme stemmerett. Det er ifølge selskapets vedteker ikke gitt adgang til å utbetale utbytte for noe år i innkrevingsperioden.

### Note 12. Reservefond

Ved avvikling av selskapet skal eventuelle fondsmidler først benyttes til dekning av en verdistigning på aksjekapitalen som svarer til 80 % av endringen i konsumprisindeksen regnet fra aksjekapitalens innbetaling. Pr. 31.12.97 er dette beløpet beregnet til kr. 295.887.

Øvrige fondsmidler skal disponeres som veimidler.

## Amounts repayable

	1998	1999	2000	2001	After 2002
Total loans at 01/01	1,597	799	516	516	516
Repayment in year	(798)	(283)	-	-	(516)
Total loans at 31/12	799	516	516	516	

## Changes in debt structure over the past 4 years

The changes in the company's debt structure over the past 4 years are as follows:

	(NOK '000)			
	1997	1996	1995	1994
<b>Long-term loans</b>				
Bank and insurance company loans	1.207	1.283	1.164	1.231
Debenture loans	350	350	-	-
Total long-term loans	1.557	1.633	1.164	1.231
<b>Short-term loans</b>				
Bank and insurance company loans	-	-	200	500
Commercial papers	40	-	300	-
Total short-term loans	40	-	500	500
Total loans	1.597	1.633	1.664	1.731

## The company's mortgages are as follows:

	(NOK '000)		
	31/12/97	31/12/96	31/12/95
Debt secured by mortgages	1,556,975	1.632.956	1,364,030

The debt is secured by mortgages in AS Fjellinjens' toll collecting rights.

The book values of the

rights are 2,106,359 2,106,359 2,106,359

### Note 10. Deposits from subscribers

NOK 48,630,533 has been received as deposits on electronic tags lent to subscribers. At the end of the subscription period, the deposits are repayable against return of the tags.

### Note 11. Share capital

The share capital is divided into 66 A-shares with a nominal value of NOK 10,000 and 44 B-shares with a nominal value of NOK 10,000.

The shares have equal voting rights. According to the company's articles, dividends are not payable for any years during the toll collection period.

### Note 12. Legal reserve

When the company is wound up, any available funds will first be used to cover an increase in value of the share capital that corresponds to 80 % of the change in the Consumer Price Index calculated from the date the shares were issued. As at 31 December 1997 this amounts to NOK 295,887. All other remaining funds are to be allocated to road projects.

# KONTANTSTRØMANALYSE

(Beløp i hele 1000 kroner)

## Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter

- + Innbetalinger fra abonnenter og manuelle betalinger
- Utbetaling til veiprojekter, varer og tjenester
- Utbetalinger til ansatte, arb.g.avg., skatterekk m.m.
- + Innbetaling av renter

Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter

## Likvider tilført/brukt på investering

Investert i driftsmidler  
Netto likviditetsendring fra investeringer

## Likvider tilført/brukt på finansiering

- + Innbetaling ved opptak av ny langsiktig gjeld
- + Innbetaling ved opptak av ny kortsiktig gjeld
- utbetaling ved nedbetaling av langsiktig gjeld
- utbetaling ved nedbetaling av kortsiktig gjeld
- utbetaling av renter

Netto likviditetsendring fra finansiering

## Netto endring likvider gjennom året

- + Likviditetsbeholdning 01.01.
- = Likviditetsbeholdning 31.12.

## Avstemming

- Resultat før rentekostnader
- + tap ved salg av anleggsmidler
- + ordinære avskrivninger
- +/- endring i kundefordringer
- +/- endring i leverandørgjeld
- +/- endring kortsiktige tidsavgrensingsposter
- +/- endring langsiktige tidsavgrensingsposter

Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter

1997

1996

775 204

727 557

(659 689)

(599 473)

(11 191)

(10 634)

2 437

2 076

106 761

119 526

(469)

(212)

(469)

(212)

124 018

668 926

40 000

0

(200 000)

(200 000)

0

(500 000)

(70 495)

(83 891)

(106 477)

(114 965)

(185)

4 349

41 089

36 740

40 904

41 089

67 090

85 118

0

104

692

655

(1 309)

(1 815)

(371)

49

22 925

34 132

17 734

1 283

106 761

119 526

(NOK in thousands)

## Operating activities

- + Cash inflow from subscriptions and manual payments
- Cash outflow for road projects and services
- Cash outflow for salaries, social security, taxes etc.
- + Cash inflow from interest

Net cash inflow from operating activities

## Investing activities

Purchase of tangible fixed assets  
Net cash flow from investing activities

## Financing activities

- + Issue of long-term debt
- + Issue of short-term debt
- Repayment of long-term debt
- Repayment of short-term debt
- Interest payments

Net cash outflow from financing

## Net increase (decrease) in cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents at 01.01.  
Cash and cash equivalents at 31.12.

## Reconciliation of operating profit to net cash inflow from operating activities

- Operating profit before interest payments
- + Loss on sale of tangible fixed assets
- + Depreciation on tangible fixed assets
- (Increase)/ decrease in trade debtors
- Increase/ (decrease) in trade creditors

Increase/ (decrease) in provisions  
Increase/ (decrease) in investment & financing activities

Net cash inflow from operating activities

## TIL GENERALFORSAMLING I AS FJELLINJEN

## Revisjonsberetning for 1997

Vi har revidert årsoppgjøret for AS Fjellinjen for 1997 som viser et resultat på null kroner. Årsoppgjøret som består av årsberetning, resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noter, er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør.

Vår oppgave er å granske selskapets årsoppgjør, regnskaper og behandlingen av dets anliggender for øvrig.

Vi har utført revisjonen i henhold til gjeldende lover, forskrifter og god revi-

sjonsskikk. Vi har gjennomført de revisjons-handlinger som vi har ansett nødvendige for å bekrefte at årsoppgjøret ikke inneholder vesentlige feil eller mangler. Vi har kontrollert utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene og vurdert de benyttede regnskapsprinsipper, de skjønsmessige vurderinger som er foretatt av ledelsen, samt innhold og presentasjon av årsoppgjøret. I den grad det følger av god revisjonsskikk har vi gjennomgått selskapets formuesforvaltning og interne kontroll. Etter vår mening er årsoppgjøret gjort opp i sam-

svar med aksjelovens bestemmelser og gir et forsvarlig uttrykk for selskapets økonomiske stilling pr. 31.12.97 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk.

Oslo, 26. februar 1998  
Coopers & Lybrand ANS



Svenn Erik Forsstrøm  
Statsautorisert revisor

## TO THE ANNUAL GENERAL MEETING

## Annual Report for 1997

We have audited the financial statements for AS Fjellinjen for the year 1997, showing a result of NOK 0 (nil). The financial statements, consisting of the Board of Directors' report, profit and loss account, balance sheet, cash flow statement and notes, have been presented by the company's Board of Directors and its managing director:

Our responsibility is to examine the company's financial statements, the accounts and accounting records and other related matters.

We have performed the audit in accordance with the relevant laws, regulations and generally accepted auditing standards. We have performed the audit procedures which we have considered necessary in order to confirm that the annual report and accounts do not contain material errors or misstatements. We have examined on a sample basis the evidence supporting the accounting items and assessed the accounting principles applied, the estimates made by management and the overall financial statements' content and presentation. To the extent it is required by generally accepted

auditing standards we have reviewed the company's management routines and internal control. In our opinion the financial statements are prepared in accordance with the Joint Stock Companies' Act and present fairly the financial position of the company per December 31, 1997 and the result of the operations in the accounting year in compliance with generally accepted accounting principles.

Oslo, February 26, 1998  
Coopers & Lybrand ANS

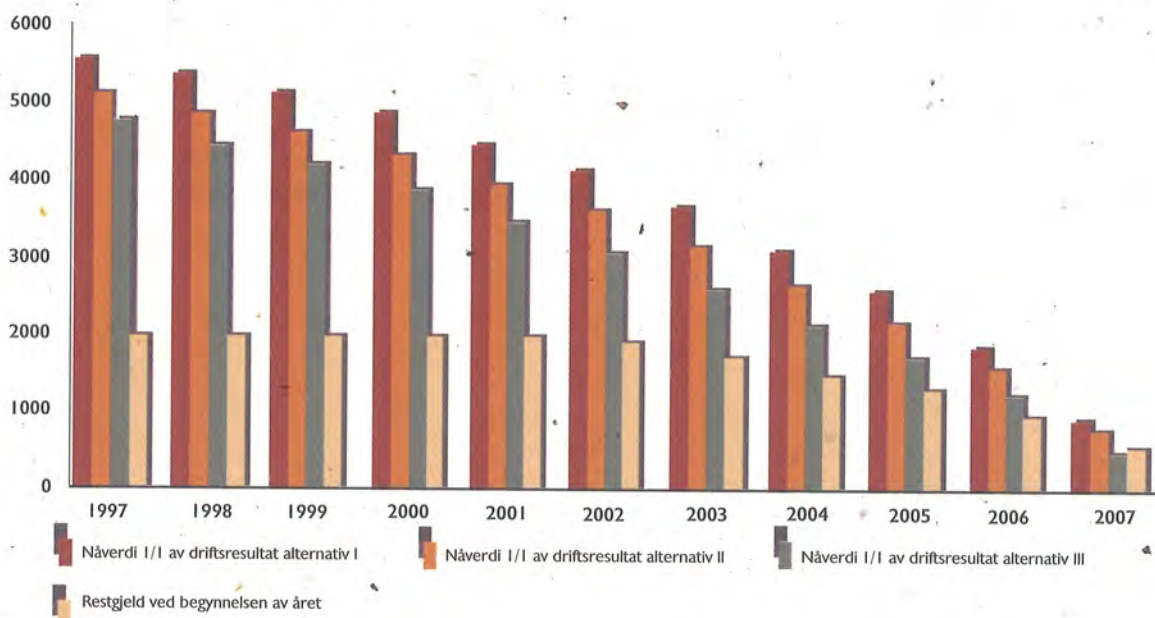
## FORMÅL MED VURDERING AV NÅVERDI

### I avtalen mellom AS Fjellinjen og Samferdselsdepartementet står det bl.a.:

Etter dekning av renter på lån, egne administrasjonsutgifter og utgifter til innkreving av bompenger samt forfalte avdrag på lån og annen forfalt gjeld, stilles øvrige bompengemid-

Selv om denne "egenkapitalen" skulle bortfalle kan AS Fjellinjen fremdeles oppfylle sine drifts- og låneforpliktelser. Selskapet er i henhold til avtalen ikke forpliktet til å utbetale bompengemidler til nye veiprojekter dersom økonomien ikke skulle tillate det.

- 2) Bompengesatsene skal følge prisutviklingen, St.prp. nr. 96 1987/88  
Kostnadsøkning utover normal prisstigning er ikke ventet.
- 3) Risikofaktor i forhold til budsjettert lånerente 1,5%. Gjennomsnittets effektiv rente pr. 31.12.97 var 4,18%.



ler til løpende rådighet for Statens vegvesen i takt med framdriften av anleggene.

Formålet med nåverdivurderingen er å vise dagens verdi av den budsjetterte kontantstrømmen som uavkortet kan benyttes til veiutbygging og som kan betraktes som selskaps verdi eller "egenkapital" utover de bokførte tallene.

### Beregnet nåverdi med ulike alternativer

Alternativene viser hvordan ulike endringer i trafikkvolumet påvirker nåverdien av budsjetterte veimidler. Beregningene bygger på selskaps langtds-budsjett og de forutsetninger som er beskrevet nedenfor.

1) Norsk veg og vegtrafikkplan for perioden 1998-2007.

Årlig trafikkvekst 1994-97 = 3,2%.

4) AS Fjellinjen er fritatt for inntekts- og formueskatt

**Alternativ I:** (hovedalternativet): økning i gjennomsnittlig døgntrafikk 238 000 i 1998 til 273 000 i 2007.

**Alternativ II:** gjennomsnittlig døgntrafikk stabil frem til 2001, men blir så redusert til 227 000 i 2007. Nåverdien reduseres raskere enn i hovedalternativet, men den er høyere enn restgjelden i hele perioden.

### Forutsetninger for alternativene

	I	II	III
Årlig trafikkendring 1998-2001	1,8% 1)	0,0%	0,0%
Årlig trafikkendring 2002-2007	1,4% 1)	-0,5%	-5,0%
Inflasjon (takster og driftskostnader) 2)	2,5%	2,5%	2,5%
Rente lånefinansiering	7,0%	7,0%	7,0%
Diskonteringsfaktor 3)	8,5%	8,5%	8,5%
Beregnet nåverdi I/I-1998 4)	5 602	5 128	4 766

### Premises for the alternatives

Yearly change in traffic 1998-2001	1.8%	0.0%	0.0%
Yearly change in traffic 2002-2007	1.4%	-0.5%	-5.0%
Inflation (road toll and operating expenses) 2)	2.5%	2.5%	2.5%
Interest rate liability financing	7.0%	7.0%	7.0%
Discount factor 3)	8.5%	8.5%	8.5%
Estimated present value I/I-1998 4)	5 602	5 128	4 766



**Alternativ III:** trafikken er stabil inntil år 2001, men synker så dramatisk til 172 000 i år 2007. Dette alternativet viser også en vesentlig reserve i store deler av perioden, bortsett fra 2007. Det kan bli nødvendig å skyve en del av nedbetalingen noen år frem i tid på grunn av likviditeten

### Utviklingen av nåverdien for budsjetterte veimidler gjennom hele bompengerperioden

Alternativene viser at det må skje dramatiske endringer i trafikktviklingen før nåverdien av driftsresultatene blir lavere enn restgjelden etter den budsjetterte nedbetalingsplanen.

### Risikofaktorer for AS Fjellinjen og endringer i forutsetningene

Ekstreme endringer i miljøkrav, politiske rammebetingelser for biltrafikken, oljepris og tilgangen til olje som drivstoff etc må kunne betegnes som risikofaktorer i forhold til evnen til å kunne betjene selskapets gjeld i fremtiden.

Forutsetninger vil bl.a. påvirkes av forhold som den generelle økonomiske utviklingen, bilpriser, bensinpriser, befolkningsendringer i regionen, kollektivandel, overføring av flytrafikken til Gardermoen, nye trafikkarer på tvers av Oslofjorden i perioden etc.

## PURPOSE OF THE EVALUATION OF NET PRESENT VALUE

### The agreement between AS Fjellinjen and the Norwegian Ministry of Transport states among other things:

After interest and payments on loans and payments on other liabilities due for payment, administrative cost and cost for the collection of toll money have been settled, the remaining funds are placed at the disposition of Statens vegvesen according with the progress of the road projects.

The purpose of the net present value assesment is to show the current value of the future cash flow which can be fully used to finance road projects and therefore may be regarded as the company's value or "equity" in addition to the booked values.

Even if this "equity" should be lost, AS Fjellinjen will still be able to cover its current liabilities. According to the agreement is the company not committed to disburse toll income to new road projects if the company's financial situation does not allow it.

### Estimated net present value with different alternatives

The alternatives show how changes in traffic volume influence the net present value of the budgeted road funds. The estimates are based on the company's long term budget and the premises listed below.

1) Norwegian Road And Traffic Plan 1998-2007.

Traffic growth 1994-1997 = 3,2 % yearly.

2) Toll rates will follow the rate of inflation, Parl. Prop. No. 96 1987/88. Increase of costs above the rate of inflation is not expected.

3) Risk factor related to budgeted interest rate 1.5% Average interest rate as at 31.12.97 was 4.18 %.

4) AS Fjellinjen is not liable to paying taxes

**Alternative I:** (main alternative): increase in average daily traffic from 238 000 in 1998 to 273 000 in 2007.

**Alternative II:** average daily traffic remains constant until 2001 and then decreases to 227 000 in year 2007. The net present value decreases faster than the main alternative, but stays above the remaining liability for the whole period.

**Alternative III:** average daily traffic remains constant until 2001 and then drops radically to 172 000 in year 2007. This alternative also shows a considerable reserve for the whole period apart from year 2007. Due to liquidity considerations, part of the payments may have to be postponed.

### The development of the net present value of budgeted road funds through the toll collection period

The alternatives show that there must be a radical change in traffic development before the net present value of operating profits become smaller than the budgeted pay off plan.

### Risk factors for AS Fjellinjen and changes in the premises

Radical changes in environmental demands, governmental traffic policy, price and supply of oil etc. are all factors which must be considered as risks to the company's ability to serve its liabilities in the future.

The premises may be influenced by such matters as the general developments in the economy, changes in the population of the region, car prices, the price of gasoline, public transport, the new airport at Gardermoen and traffic connections across the Oslofjord etc.

## A.S. Fjellinjen

Analyst: Carin Frost, Stockholm +46 (8)-440 59 29

### CREDIT PROFILE

#### ISSUER CREDIT RATING

A.S. Fjellinjen  
Issuer credit rating

AA/Stable/—

### RATIONALE

The issuer credit rating reflects A/S Fjellinjen's position as the operator of a toll ring through which all traffic going into or through the City of Oslo must pass, stable traffic growth, and strong interest coverage, though total debt service coverage will decline once Fjellinjen starts repaying its bullet loans.

Fjellinjen was set up to finance the construction of the Oslo Tunnel by charging user fees. Toll revenues have been collected since 1990, when the tunnel was completed. Nineteen toll stations are placed in

a ring around Oslo, so that all traffic going into or through the city must pass the toll ring, giving Fjellinjen a monopolistic position. Traffic growth has been steady over the past several years, with average daily traffic up by about 3% in 1996 following a similar growth rate in 1995.

Fjellinjen benefits from stable cash flow. Operating income for 1996 (operating revenues minus operating expenditures) was approximately Norwegian kroner (Nkr) 630 million (\$97 million), up by 3% from the previous year as a result of increased traffic. This follows a 7% improvement in 1995 over 1994. Interest coverage is strong at about 7 times (x) in 1996, up from 6x in 1995. Total debt service is currently identical to interest payments, as the company mainly has bullet loans. Coverage will decline significantly when loans

are being repaid, starting in 2001. However, while the company's financial surplus (after operating expenses and debt service) is currently paid to the central government as a contribution to road projects in the "Oslo Package," those contributions will be lower when debt is to be amortized.

While the toll collecting period was planned by the central government not to significantly exceed 15 years (implying a final date in 2005-2007), there is an understanding between the company and the Ministry of Transport that operations will continue until the company is debt free.

### OUTLOOK

The stable traffic streams should ensure continued steady revenue growth.



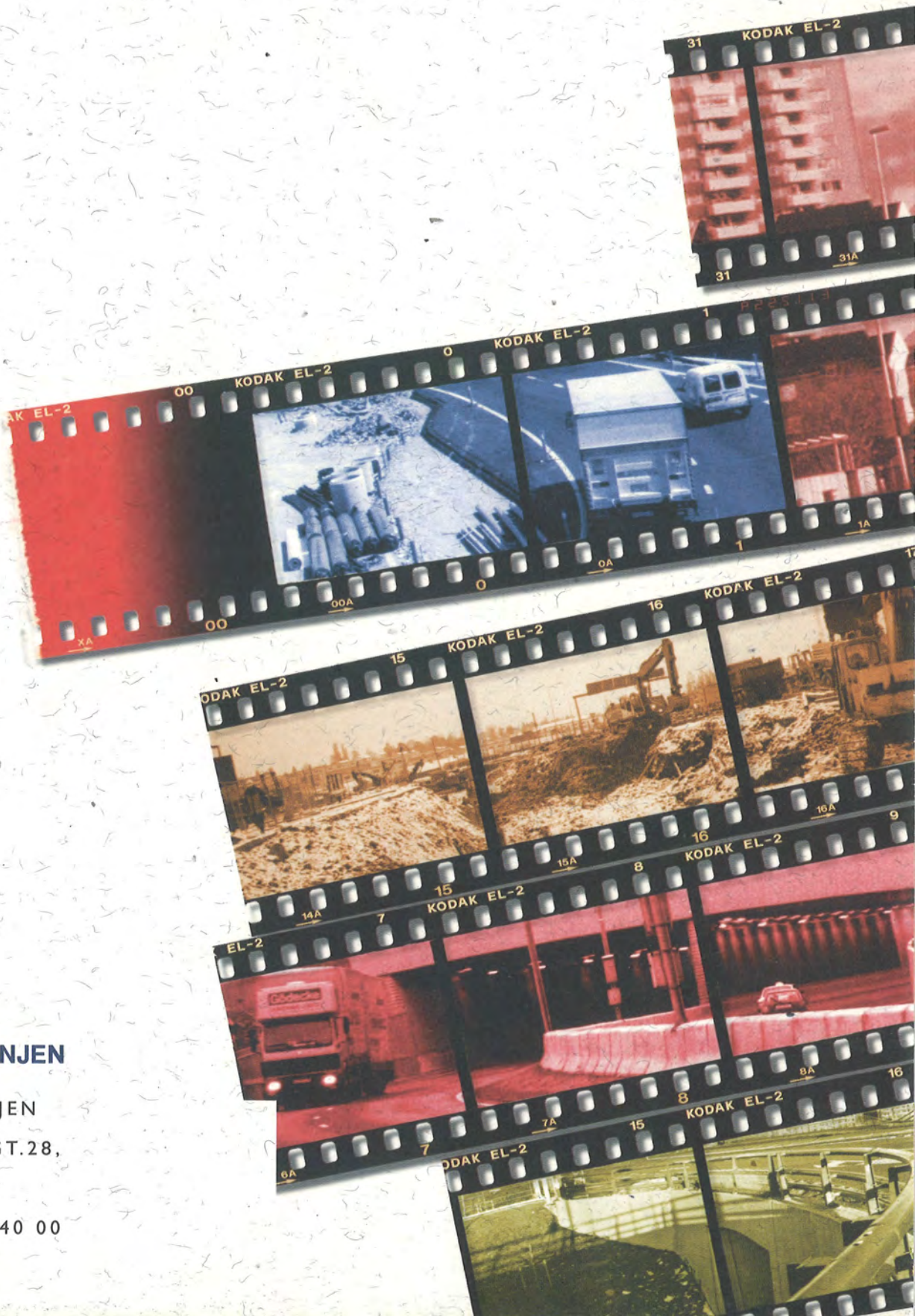
85.383.384 PASSERINGER GJENNOM BOMPENGERINGEN I 1997



HELE 85 % AV TRAFIKKVEKSTEN I 1997 SKJEDDE PÅ BOMSTASJONENE PÅ E-18 OG E-6  
(Maritim, Mosseveien, Djupdalsveien v/Alna og Europaveien).



I GJENNOMSNITT PASSERTE 73 % AV TRAFIKKEN I ABONNEMENTSFELTENE.  
I rushtiden om morgenen er abonnementsandelen 82 %.



**AS FJELLINJEN**

AS FJELLINJEN  
ST. OLAVSGT.28,  
0166 OSLO  
TLF: 22 98 40 00