

1999

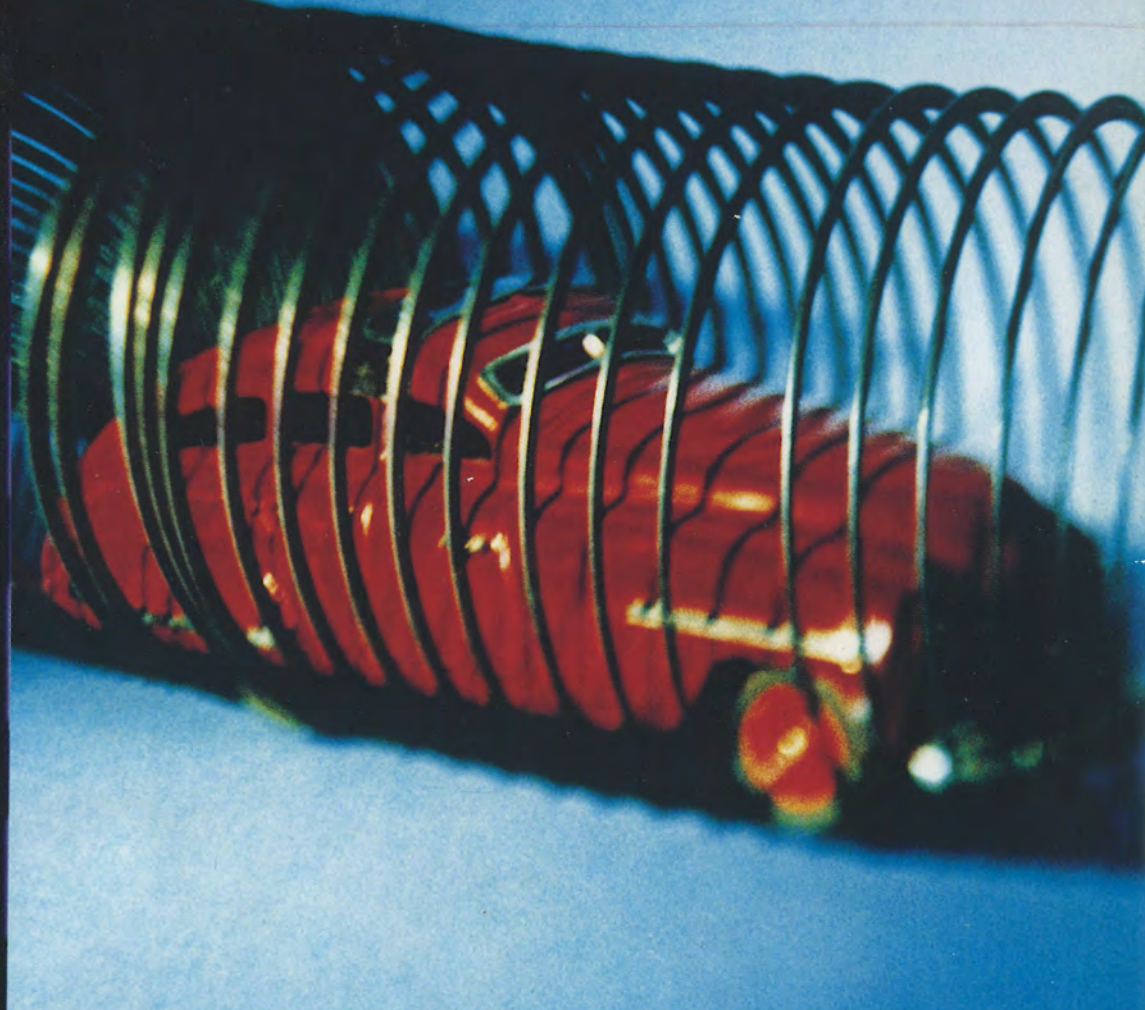
FJELLINJEN AS

ÅRSRAPPORT - ANNUAL REPORT

1999

INNHold/
Content

- 3** STYRE
Board of directors
- VARA-MEDLEMMER
Deputy Board members
- ADMINISTRASJON
Administration
- 4** VIRKSOMHETS-OVERSIKT
Outline of activities
- 16** STYRETS BERETNING
Board of directors report
- 20** RESULTAT-REGNSKAP
Profit and loss account
- 21** BALANSE
Balance sheet
- 22** NOTER
Notes
- 28** KONTANT-STRØMANALYSE
Statement of cash flows
- 29** REVISJONS-BERETNING
Audit report
- 30** NÅVERDI-VURDERING
Net present value
- 34** FRÆMTIDIGE OPPGAVER
Future prospects



Nøkkeltall/key figures

MILL. NOK

	1994	1995	1996	1997	1998	1999				
Driftsinntekter Operating revenue	649	686	706	737	772	788				
Driftskostnader Operating expenses	72	71	73	75*	74	81				
Resultat før finansposter Profit before financial items	577	615	633	662	698	707				
Resultat av finansposter Net financial items	102	101	83	65	78	110				
Resultat før bidrag til veiprosjekter Profit before contribution to road projects	475	514	550	597	620	597				
Bidrag til veiprosjekter Contribution to road projects	475	514	550	597	620	597				
Rentedekningsgrad	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Debt servicing ratio excluding installment	202	266	300	368	540	610	760	1025	895	643

* inkl. NOK 6 millioner til forliksoppgjør om brikkegaranti.

incl. NOK 6 mill. final settlement of quality guarantee of the electronic tags.



**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

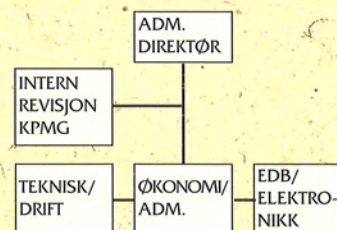
**ADMINISTRASJON/
Administration:**

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



1999

VIRKSOMHETS- OVERSIKT

FORMÅL OG HISTORIKK

Fjellinjen AS ble etablert 13.02.1986 med formål å fullfinansiere E-18 gjennom Oslo sentrum (Festnings-tunnelen, mellom Havneleret 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 hovedvei-utbyggingen 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 hovedveiutbyggingen i Oslo og Akershus inngår i alt 50 veiprosjekter. Utbyggingskostnadene ble opprinnelig beregnet til NOK 13,3 mrd. (1999-kr) inkl. midler til kollektivtrafikktiltak og planlegging.

55 % av totalkostnadene var forutsatt finansiert med bompenger, mens resten var riksveibevilgninger over statsbudsjettet. Etter dagens forutsetninger er de totale kostnadene for alle gjennomførte og aktuelle gjenstående prosjekter anslått å bli i størrelsesorden NOK 27 mrd. Økningen skyldes vesentlig mer kostnadskrevende løsninger enn opprinnelig forutsatt. Økt fokuse-

ring på miljøhensynene er den viktigste årsaken til dette. Statens Vegvesen er byggherreansvarlig.

Bompengeinnkrevningen 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 hovedveiutbyggingen 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 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.



SUMMARY

Fjellinjen AS was established on February 13th, 1986. The objective of the company is to partly finance the main road development in Oslo and Akershus (Oslo-package), originally estimated to NOK 13.3 billion and including 50 road projects. Today the estimated cost is NOK 27.0 billion, which mainly is due to increased environmental demands.

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 19 toll plazas forming a ring around the city centre. The toll collection period will be terminated at the end of 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 an AA rating from Standard & Poor's which ensures a good credit in the financial markets.

Fjellinjen AS 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 innkrevingssystemet.

Med grunnlag i stortingsvedtak er det inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet og Fjellinjen AS om administrasjon og drift av bompenginnkrevingen. Selskapet har ansvaret for 19 bomstasjoner i Oslo.

Bemanningen av stasjonene er satt ut på kontrakt til Securitas AS.

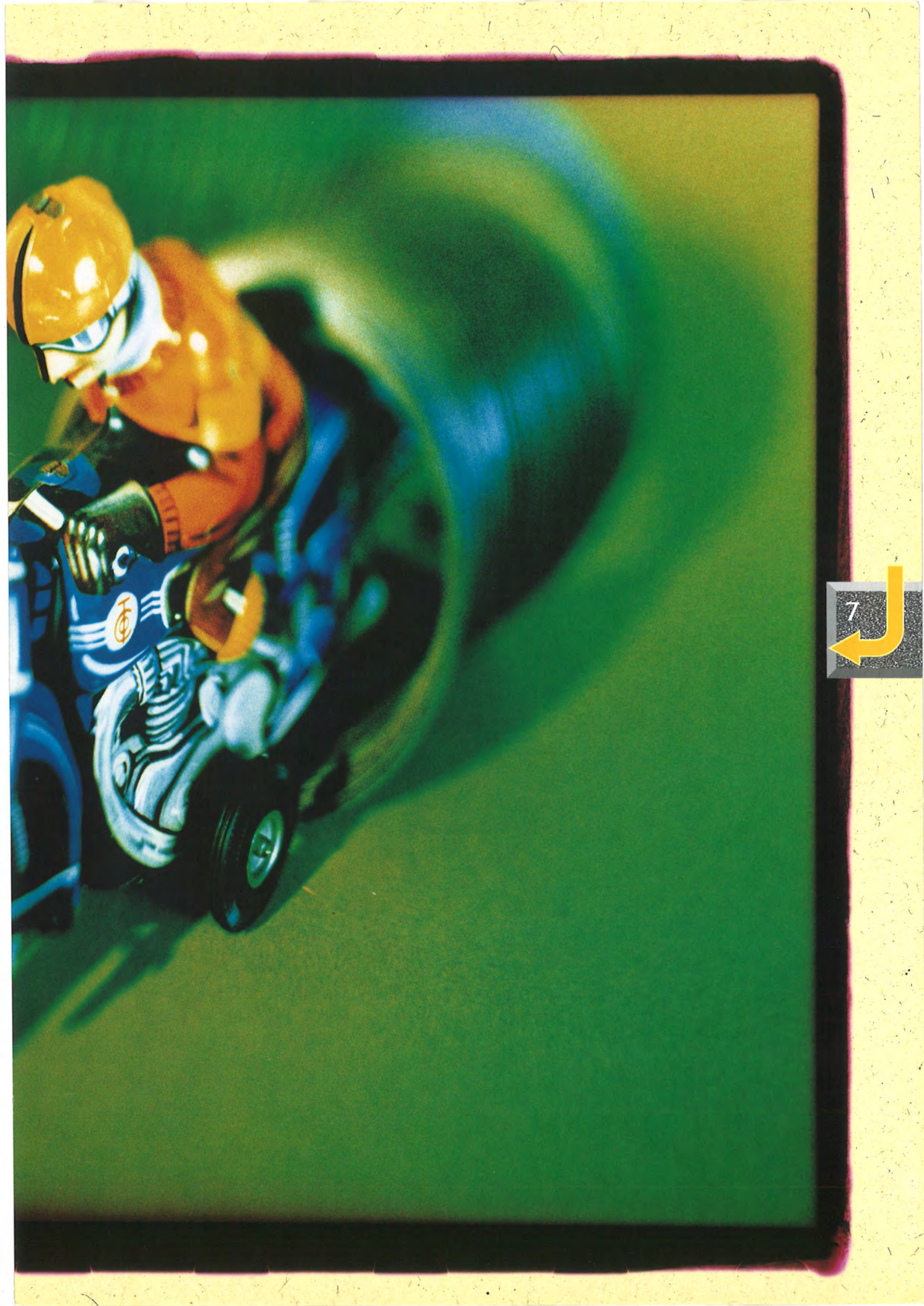
Avtalen gir Fjellinjen AS rett til innkreving av bompenger for å kunne dekke delfinansieringen, samtidig som selskapet skal finansiere en forskuttering av utbyggingen ved låneopptak på inntil NOK 2,1 mrd.

Selskapet har ingen offentlige garantier og har således vært avhengig av å opparbeide en god finansiell tillit i markedet. I 1994 oppnådde Fjellinjen AS en AA-rating (Standard & Poor's), senest bekreftet høsten 1999.

I en normalsituasjon vil Fjellinjen AS ikke bygge opp vesentlig egenkapital utover det som anses nødvendig for å ivareta selskapets forpliktelser.

Selskapet stiller midler til rådighet for Statens Vegvesen i henhold til Stortingets vedtak og anleggenes fremdrift i den utstrekning selskapets inntekter tillater (evneprinsippet). Nedbetaling av gjeld skjer i perioden fra år 2001 til år 2007.





STRATEGI

Selskapets driftsstrategi baserer seg på bruk av avansert teknologi.

Bruk av elektronisk kontroll i bompengerekravet 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 samtidig fokusere virksomheten rundt kjerneområdene.

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

DRIFT

Driftsopplegg, innkrevingsordning og takster er i hovedsak fastlagt gjennom politiske vedtak. De viktigste forutsetninger er døgnkontinuerlig drift, antall bomstasjoner, elektronisk betalingssystem og inflasjonsjustering av takstene.

Selskapet baserer sin daglige drift på å sette bort vesentlige deler av driften til private selskap etter forutgående tilbudsinnhenting. De viktigste av disse oppgavene er:

BEMANNING/DRIFT AV BOMSTASJONENE

Før oppstart av bompengeringen ble det foretatt en utredning om bemanning av bomstasjonene skulle skje i egen regi eller settes bort til private selskap. Konklusjonen var at det både økonomisk og praktisk var gunstigst å innhente tilbud på bemanningsavtalen. Det er Securitas AS som innehar kontrakten på bemanning av bomstasjonene.

I tillegg til håndtering av betalende trafikk, utfører vekterne på 8 av de minst trafikkerte bomstasjonene registreringsarbeide med abonnementsavtaler og videobilder. Dette medfører tilsvarende reduksjon i det administrative arbeidet for selskapet.

VEDLIKEHOLD/SERVICE PÅ BETALINGSUTSTYRET

Dette arbeidet er satt bort på kontrakt til Siemens AS som med egne folk og underleverandører har ansvaret for det daglige vedlikehold av utstyret ute på bomstasjonene og det sentrale datasystemet.

FORHANDLERNETT

Det er inngått avtale med Esso AS om håndtering av abonnementsavtaler og utlevering av elektroniske brikker mot depositum.

Bensinstasjonene tar også imot etterbetaling av passeringavgift ved feilkjøring i abonnementsfelt eller manglende betaling i manuelt felt. I alt har 46 Esso-forhandlere i Oslo-området inngått avtale med selskapet.

Det er også inngått avtaler med private selskaper på transport- og telling av penger, inkasso i forbindelse med tilleggsavgifter samt flere mindre serviceoppdrag.

Av selskapets totale driftskostnader utgjør kjøp av tjenester over 75 %, noe som er en oppfølging av selskapets strategi om å sette bort driftsoppgaver i størst mulig grad.

VEIPROSJEKTER

UNDER UTFØRELSE

Arbeidet med ny parsell av Rv. 150 (Ring 3) mellom Ullevålskrysset og Nydalsbrua (Tåsentunnelen) pågikk for fullt i hele 1999. Parsellen ble åpnet for trafikk i november 1999. For mer utfyllende informasjon, se side 10.

Arbeidet med Svartdalstunnelen har gått fortløpende siden sommeren 1998. Tunnelen åpnes for trafikk august 2000.

Utskiftning av hvelvet i Granfosstunnelen har pågått siden sommeren 1998 og var fullført ved utgangen av 1999, samtidig med åpning av Tåsentunnelen.

Nytt kollektivfelt på E-18 Frognerstranda ble tatt i bruk høsten 1999 samtidig som arbeidet med utbedring av veisystemet på Skøyen ble igangsatt.

SENERE PROSJEKTER

Stortinget har gitt en mindre bevilgning til oppstart av ny Rv 4 i 2000. En etappe av denne utbyggingen gjelder strekningen Gjelleråsen-Sluttum som påregnes satt under trafikk i 2002.

Konsekvensutredningen for Bjørvika-tunnelen ble lagt ut på høring høsten 1998. Ifølge foreløpige planer kan byggestart først skje i 2003. Det regnes med 5-6 års byggetid.



Av andre større veiprosjekt som vil være aktuelle de nærmeste år, nevnes Slottsparken tunnel og Store Ringvei (Ring 3) mellom Sinsenkrysset og Økern i Oslo samt utbedring av E-16 i Akershus.

Alle ovennevnte prosjekter er med i Oslopakken og forutsatt delvis bompengefinansiert. En andel av bompengeinntektene benyttes også til infrastruktur på kollektivnettet.

OVERSIKT OVER STØRRE ANLEGG I OSLO-PAKKEN:



SUMMARY

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. The progression has been according to schedule and the tunnel was completed in November 1999.

The construction of the Svartdaltunnel started in February 1998 and will be finished in August 2000.

The major public transport projects in 1999 were a new bus lane on E-18 and a bus-terminal at Skøyen.

In the period 1990-1999 accumulated contributions generated from operations to new projects in the Oslo-package amounted to NOK 4,600 million. Additional NOK 1,850 million has been contributed through loans. In the remaining period 2000-2007 it is expected that Fjellinjen AS will contribute with an additional amount of NOK 4,000 million. In the same period our loans will be repaid.

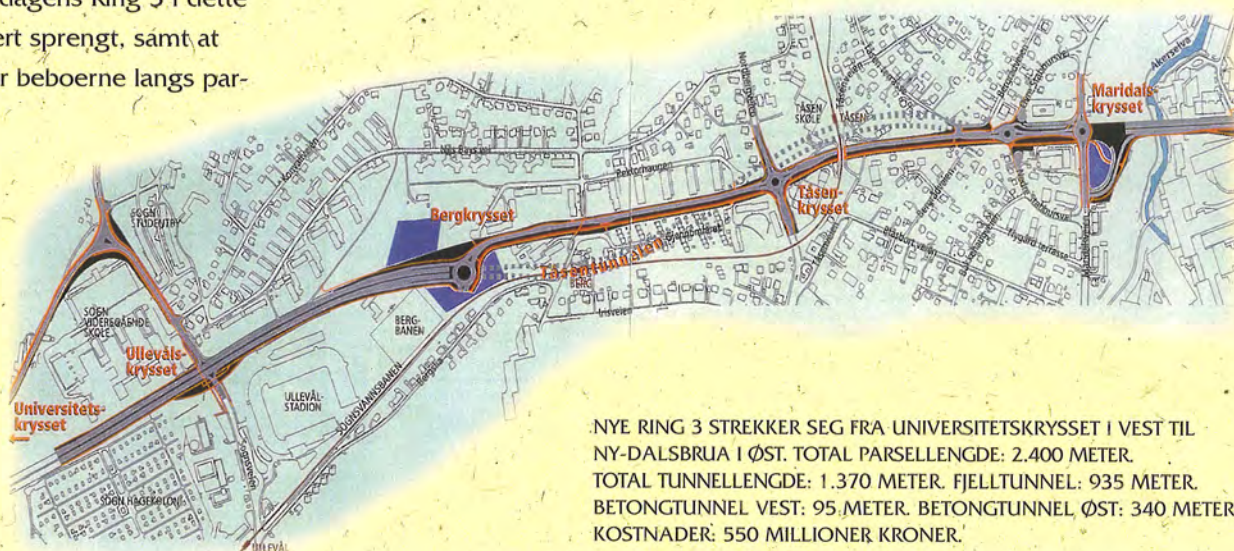
In the total toll collection period, 1990-2007, the company will have contributed with NOK 8,600 million, which is 15 % more than initially calculated.

NYE RING 3. FRI FOR TRAFIKKLYS OG PLANKRYSS.

Prosjektet omfatter den nye 1.370 meter lange Tåsentunnelen fra Berg til Maridalskrysset, nytt Ullevålskryss, nytt Maridalskryss og tilstøtende anlegg. Prosjektet er en sentral del av hovedvegutbyggingen i Oslo og Akershus, og er finansiert i en kombinasjon av bompenger og statlig tilskudd. Prosjektet startet i mars 1997, og ble offisielt åpnet i november 1999. Kapasiteten på dagens Ring 3 i dette området har vært sprenget, samt at miljøplagene for beboerne langs par-

sellen har vært store. Mange tusener av bilister og beboere går nå bedre tider i møte. Motivet bak den omfattende utbyggingen har ikke bare vært knyttet til fremkommeligheten for bilene. De to lyskryssene - ved Tåsenkrysset og ved Ullevålkrysset - har utgjort farlige trafikkpunkter, som det har vært viktig å fjerne. Et aktivt samspill med Oslo kommune, Sogn bydel og beboerne i området har Statens vegvesen Oslo også arbeidet målbevisst for å gjøre miljøbelastningene så

små som mulig. Statens vegvesen Oslo har i sine planer for veggvegget lagt stor vekt på estetikk og miljø. Rundt alle vegene som inngår i prosjektet skal det sås gress og plantes trær og busker. Alt areal som i tillegg er tatt i bruk skal settes tilbake til sin opprinnelige stand. Deler av dagens vegtrase skal fjernes og omgjøres til grøntanlegg. Satsingen på grøntanlegg og estetikk skal være med på å forsterke satsingen på å gi en markant miljøforbedrelse.



NYE RING 3 STREKKER SEG FRA UNIVERSITETSKRYSSET I VEST TIL NYDALSBRUA I ØST. TOTAL PARSELLENGDE: 2.400 METER. TOTAL TUNNELLENGDE: 935 METER. BETONGTUNNEL VEST: 95 METER. BETONGTUNNEL ØST: 340 METER. KOSTNADER: 550 MILLIONER KRONER.

TÅSEN - ULLEVÅLSKRYSSET.

Det nye Ullevålskrysset - krysset Ring 3 og Sognsveien - består av to T-kryss, uten mulighet for å krysse Ring 3 fra Sognsveien. Det gir bedret trafikksikkerhet og økt fremkommelighet for Ring 3. Sammen med Universitetskrysset og Bergkrysset, er likevel alle svingmuligheter ivaretatt.

MARIDALSKRYSSET.

Den nye lokalveien over Tåsen avsluttes i øst med to rundkjøringer med tilhørende rampesystem, som sammen utgjør Maridalskrysset. De brukes til av- og påkjøring fra Ring 3s vestgående løp, og til å binde lokalveien sammen med Maridalsveien. På Maridalsveien, 100 meter sør for rundkjø-

TÅSENTUNNELEN OG BERGKRYSSET.

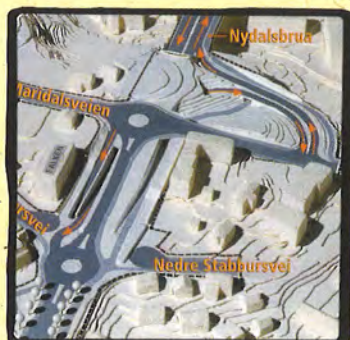
Tunnelen går i fjell fra Bergbanen på Ullevålsletta til Tåsen terrasse. Derfra er den forlenget østover med en tunnel slik at utløpet ligger ved Nydalsbrua, ca. 50 meter øst for Maridalsveien. Dette gir en total lengde på 1370 meter. Det bygges to parallelle tunneler, en for øst- og en for vest-

LOKALE VEIER.

Arbeidet med å bygge ned den gamle trasséen for Ring 3 mellom Bergkrysset og Maridalsveien til lokalvei, starter i innværende år. Vestgående løp blir to-felts kjørevei, mens det bygges gang- og sykkelvei i det østgående løpet. Tåsenkrysset bygges om til rundkjøring. Mellom gang- og sykkel-



Ullevålskrysset er regulert i to utbygningsetapper. Etappe 2 omfatter et eventuelt fremtidig toplanskryss.



ringen, blir det av- og påkjøring fra Ring 3s østgående løp.



gående trafikk. Dette bedrer sikkerheten og gjør det enklere å dirigere om trafikken hvis nødvendig.



veien og bilveien skal det plantes et bredt felt med gressplen og trær.



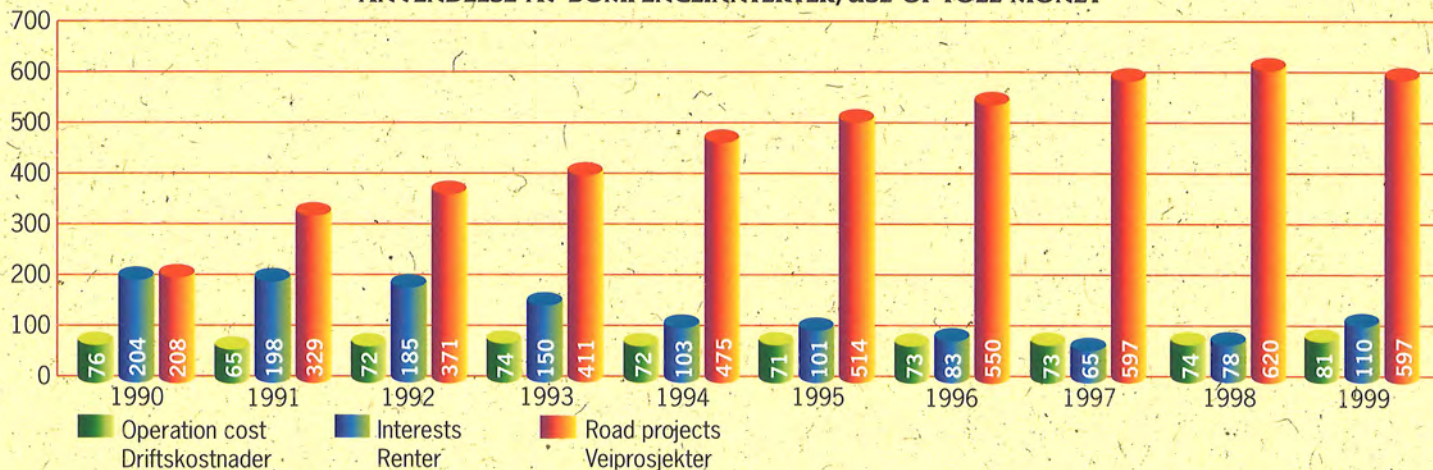
MÅLOPPFYLLELSE

Ved utløpet av 1999 var ialt 28 av de 50 veiprosjektene i Oslo-pakken gjennomført. I løpet av perioden 1990-1999 har Fjellinjen AS bidratt med NOK 4.609 mill. over drift og

ca. NOK 1.850 mill. i lån til nye veiprosjekter. Dette er noe mer enn det beløp som var forutsatt i St. prp. 96, selv om selskapet f.o.m. 1992 ikke økte opplåningen i takt med prisstig-

ningen som opprinnelig forutsatt. I perioden 1999-2007 vil den positive tendensen etter dagens prognoser ytterligere forsterkes.

ANVENDELSE AV BOMPENGEINNTEKTER/USE OF TOLL MONEY



FJELLINJEN AS HAR HITTIL TILFØRT NOK 6,459 MRD. TIL OSLO-PAKKEN, HVORAV NOK 4,609 MRD. FRA DRIFT OG NOK 1,850 MRD. I LÅN, HOVEDSAKELIG TIL FESTNINGSTUNNELEN.
FJELLINJEN AS HAS CONTRIBUTED WITH NOK 6.459 TO THE OSLO-PACKAGE IN THE YEARS 1990 - 1999.

TRAFIKKTALL (1998-TALL I PARENTES)

Det ble registrert 86.739.463 passeringer (87.830.096) gjennom bompengeringen i 1999. Gjennomsnitts døgn-

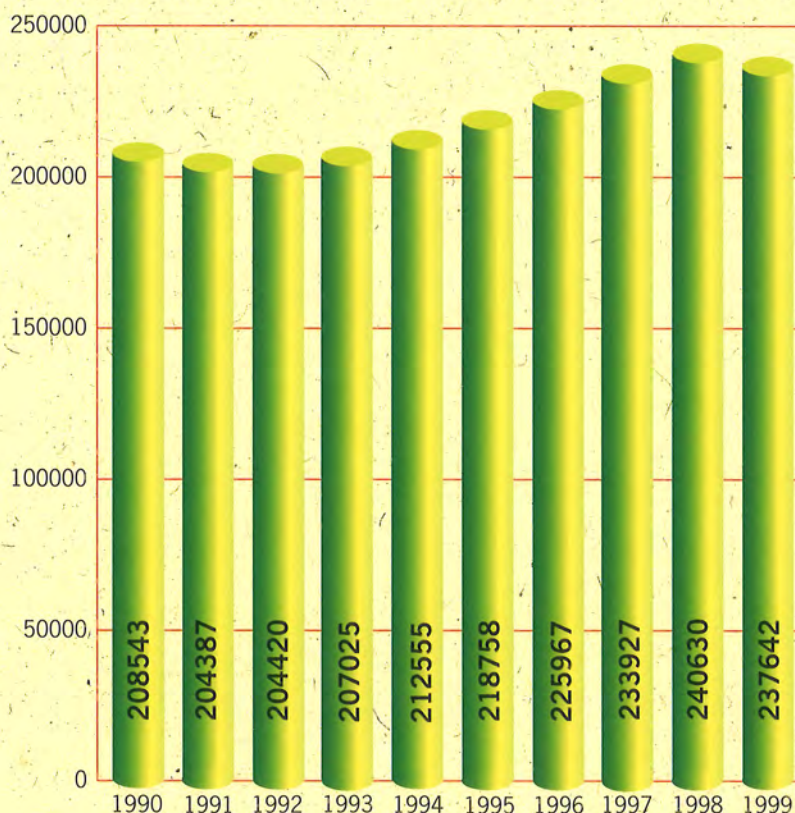
trafikk var 237.642 passeringer (240.630), en trafikkreduksjon på 1,2 % fra 1998. Åpningen av Oslo Lufthavn Gardermoen har medført store endringer i trafikkmønsteret i Oslo/Akershus, noe som også gjenspeiler seg i trafikkmengden gjennom bomstasjonene. Bomstasjonene i vest har en samlet nedgang i trafikken på 6,6 %, mens stasjonene i nord har en økning på 2,7 %. I syd er totaltrafikken uendret, men det er en klar overføring av trafikk fra Mosseveien til Europaveien.

Trafikken i abonnementsfeltene var uendret i 1999, mens antall passeringer i mynt- og manuelle felt samlet gikk ned med 4,5 % (1,2 %). Overgangen til abonnementsfelt fortsatte i 1999, men ikke i like stor grad som tidligere år. I gjennomsnitt passerte 74,9 % (74,1 %) av trafikken i abonnementsfeltene. I rushtiden om morgenen er abonnementsandelen 83 %. Den høye

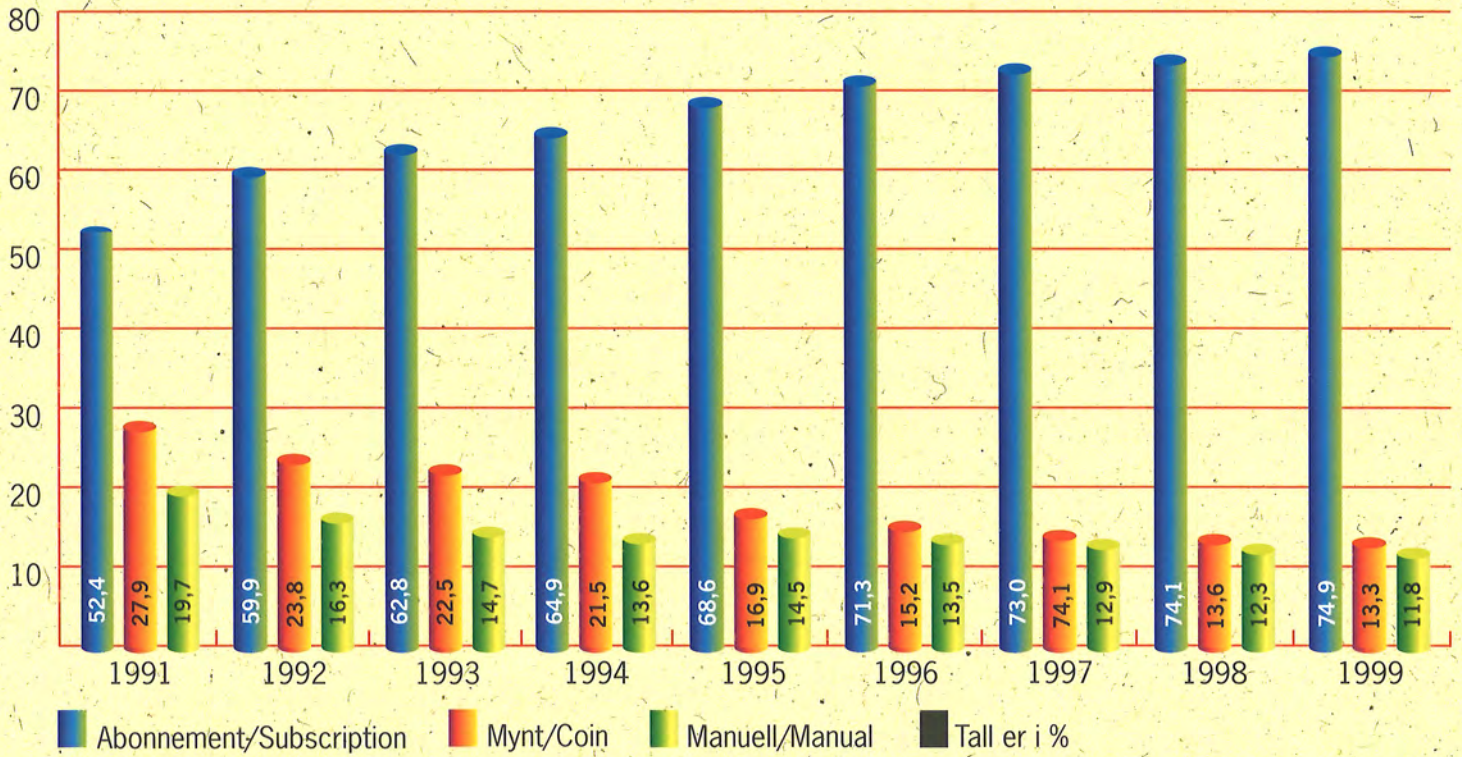
abonnementsandelen medfører at selv med økt trafikk er det ikke

kapasitetsproblemer i bomstasjonene. Fjellinjen AS hadde ved årsskiftet

GENNOMSNIITS-TRAFIKK PR.DØGN/AVERAGE DAILY TRAFFIC



FELTBruk/USE OF LANES



ABONNEMENT (1998-TALL I PARENTES)

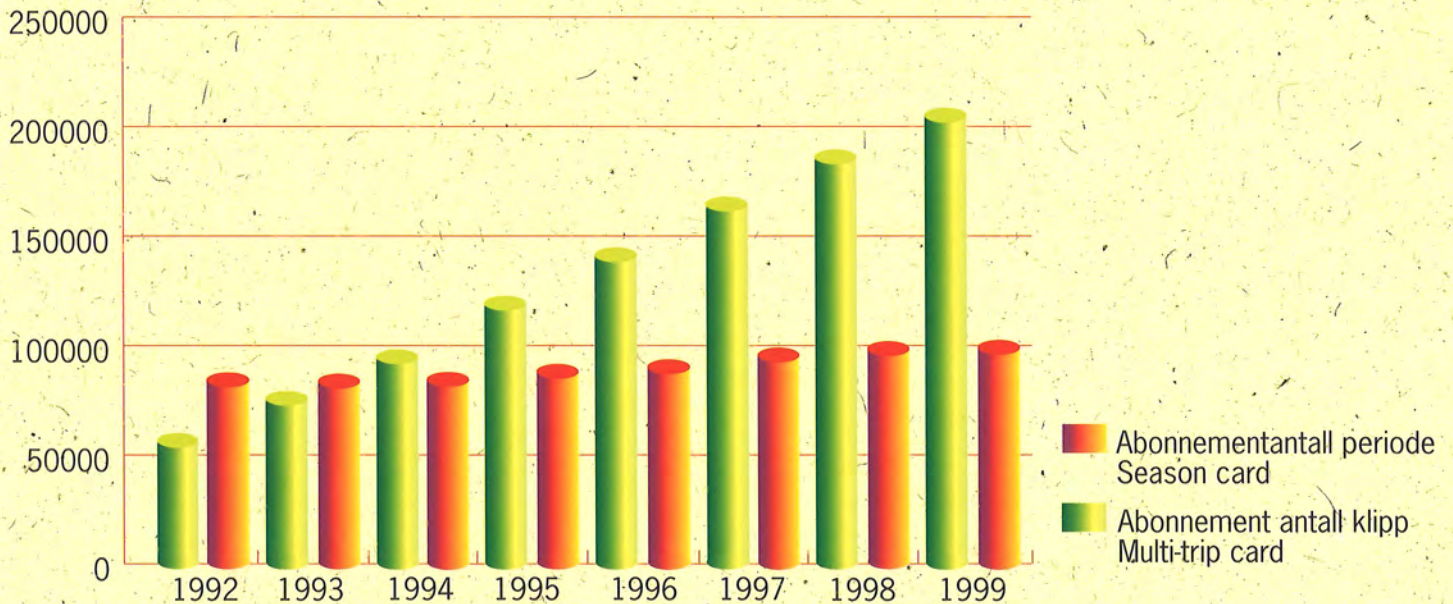
303.906 (285.016) gyldige abonnement i bompengeringen, fordelt med 204.726 (186.483) på klippekort og 99.180 (98.533) med periodeabonnement. Økningen i antall gyldige abonnement var 18.890, sammenlik-

net med 24.441 i 1998. 96 % (88 %) av økningen skjedde på klippekort. De største abonnementsgruppene utgjøres nå av 25 klippkort (30 %), 175 klippkort (30 %) og årsabonnement (21 %). Totalt utgjør klippe-

kort 67 % av abonnentene, 29 % har periodeabonnement og 4 % fritak.



ABONNEMENTSUTVIKLING 1992-1999/SUBSCRIPTIONS



SUMMARY

The company has since the middle of 1997 worked to identify potential year 2000 problems. Most of the equipment is checked, and only minor problems have been identified. These problems will be solved mostly by equipment exchange. The greatest external risk is power supply and tele-communication.

Due to new international standards the radio frequency used by the electronic tolling equipment, must be changed before the end of year 2000.

The new equipment will be based on new European standards, but will have approximately the same functionality as today's equipment.

The traffic through the toll ring was 1.2 % lower in 1999 than the year before, with an average of 237,642 passings every day. The change in the traffic pattern was mainly caused by the opening of a new airport.

The number of subscribers is still increasing. At the end of the year the total number of subscribers amounted to 304,000. The average part of the traffic through the subscriber lanes is 75 %, in the rush hours 83 %. This means that there are no capacity problems at the toll plazas.

FREMTID

Innkrevning av bompenger er i henhold til Stortingsvedtak forutsatt avsluttet ved utgangen av år 2007.

Selskapets lån som ble tatt opp for å fullfinansiere Festningstunnelen og etablere bomstasjonene inkl. betalingsutstyr, vil bli påbegynt nedbetalt fra år 2001. Totalt vil selskapet ha bidratt med 8,4 mrd. (1999) NOK over drift ved utløpet av hele bompengerperioden. I tillegg er lån på 1,85 mrd. NOK for bygging av Festningstunnelen nedbetalt i perioden 2001-2007. Foreløpige beregninger viser ca. 15 % større bidrag fra trafikantene enn beregnet i St.prp. 96.

ÅR 2000

Selskapet startet i 1997 et prosjekt for å identifisere elektronisk utstyr som ikke ville klare overgangen til år 2000. Det ble skiftet noe utstyr og gjort tilpasninger i programvaren. Overgangen gikk helt uten problemer.

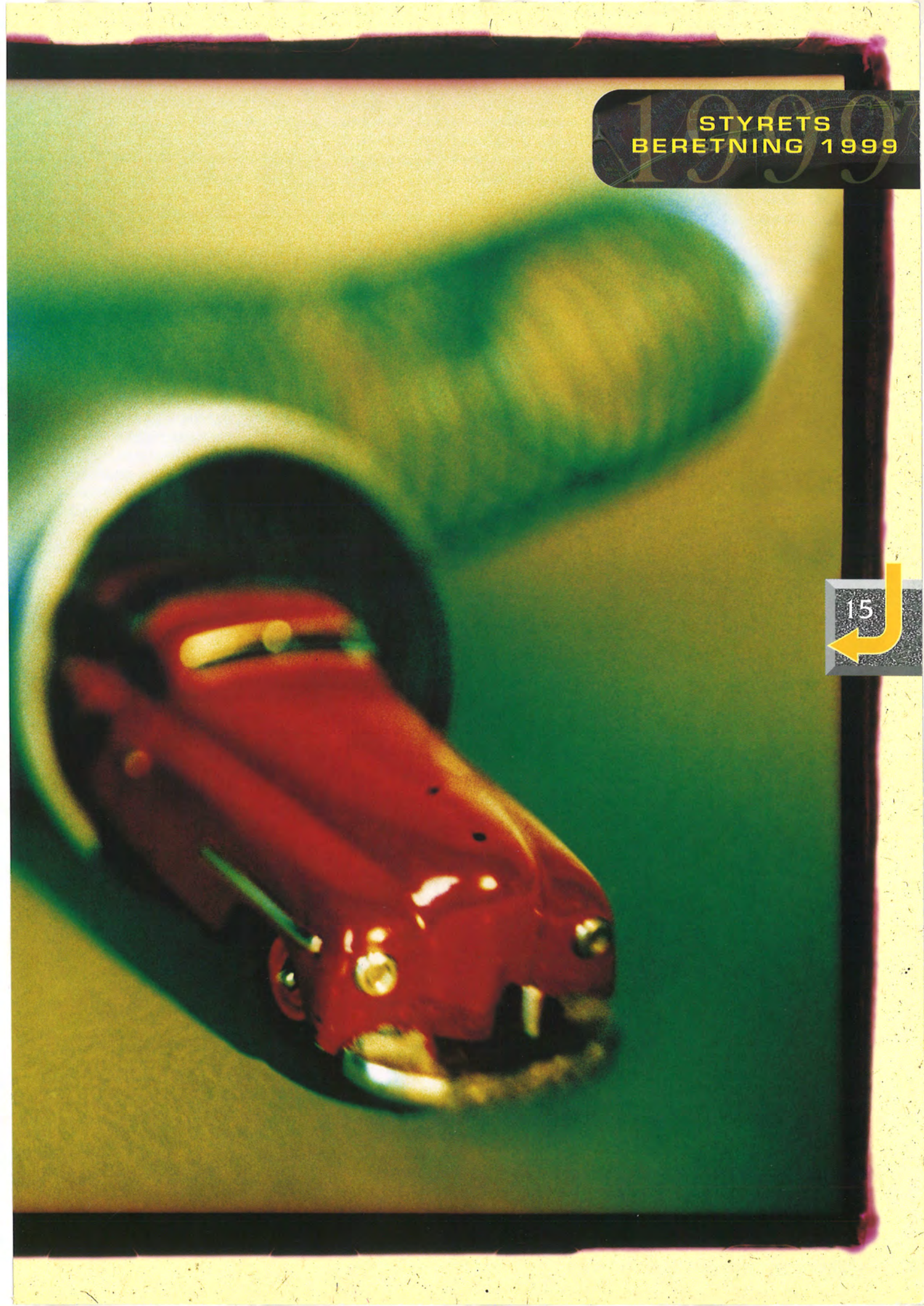
NYE ELEKTRONISKE BRIKKER

Post- og Teletilsynet har bestemt at senderfrekvensen som det elektroniske utstyret benytter må endres innen utgangen av år 2000. Store deler av innkrevingsutstyret må derfor skiftes. Statens vegvesen arbeider med anskaffelse av nytt utstyr som vil bli basert på nye europeiske standarder, men som funksjonelt bare i mindre grad vil atskille seg fra dagens utstyr. Q-Free ASA er valgt som leverandør.



1999
STYRETS
BERETNING 1999

15



THE BOARD OF DIRECTORS ANNUAL REPORT 1999

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 is 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 Statment 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 596.6 million, a decrease of NOK 23.5 million compared to 1998. The decrease in profit is mainly due to higher financial expenses and higher operating expenses, which is due to a new agreement on manning the toll plazas.

Accumulated contributions made by Fjellinjen AS to the Oslo-package amount to NOK 6,459 million, of which NOK 4,609 million represents a transfer of funds generated from operations. The balance was financed through issuing secured debt.

28 out of 50 road projects in the Oslo-package have been completed. It is expected that changes can be made to the original plan.

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.

DEVELOPMENT AND OPERATIONS

For the first time since 1991 the traffic through the toll ring decreased in 1999. This is mainly due to changes in the traffic pattern caused by the new location of the main airport at Gardermoen.

Average daily passings decreased from 240,630 in 1998 to 237,642 in 1999. This represents a reduction in traffic of 1.2 % compared to 1998. The traffic volume in 1999 was distributed between the three main traffic corridors from west, north and south with respectively -6.6 %, +2.7 % and +0.5 %. The average annual increase from 1990 to 1999 is 1.5 %. The number of subscriptions increased by 18,900 in 1999 compared to 24,500 the previous year. The total number of valid subscriptions as of 31.12.99 was 304,000 out of which 204,700 were clip-card-subscriptions and 99,300 seasonal

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 bompeng-innkrevningen avsluttes ved utløpet av år 2007.

HOVEDTREKK

I 1999 hadde selskapet et overskudd på NOK 596,6 mill. Dette er NOK 23,5 mill. lavere enn fjorårets resultat. Årsaken til resultatnedgangen er i hovedsak økte finanskostnader og økte driftskostnader som følge av ny kontrakt på bemanning av bomstasjonene.

Selskapet har fra innkrevningen startet bidratt med NOK 6,459 mill. til Oslo-pakken, hvorav NOK 4,609 mill. er overført fra ordinær drift. Resten er lånefinansiert.

28 av Oslo-pakkens 50 prosjekter er fullført. Det må forventes at det kan skje endringer i forhold til opprinnelig plan.

Utbyggingen har bl.a. hatt en positiv virkning på byutviklingen ved at trafikk ledes bort fra sentrums- og boligområdene og over til et nytt og utbedret hovedveinett.

UTVIKLING OG DRIFT

Trafikken gjennom bomringen ble redusert i 1999 for første gang siden 1991. Dette skyldes først og fremst endring i trafikkmønsteret på grunn av flytting av hovedflyplassen til Gardermoen.

Gjennomsnittlig antall passeringer gikk ned fra 240.630 pr døgn i 1998 til 237.642 pr døgn i 1999. Dette gir en trafikkreduksjon på 1,2 % sammenlignet med 1998.

Trafikkendringen i 1999 fordelte seg på de tre trafikkkorridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis (-6,6 %, +2,7 % og +0,5 %.)

Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst fra 1990 til 1999 er 1,5 %.

Antall abonnementer økte med 18.900 i 1999, mot 24.500 året før. Ved årsskiftet var det 304.000 gyldige abonnement, hvorav 204.700 på klippekort og 99.300 på periodekort. Andel trafikk som benyttet abonnementsfeltene var i gjennomsnitt 74,9 % på årsbasis.

Ved utgangen av 1999 var det 30 fulltids- og 5 deltidsansatte i selskapet. I tillegg var det 5 på engasjement. På 8 av de minst trafikkerte bomstasjonene utfører vektene også registrering av abonnementsavtaler og videobilder. Dette medfører reduserte administrative kostnader for selskapet.

Den nye avtalen med Securitas om bemanning av bomstasjonene ble satt i drift 1. februar 1999. Avtalen medførte en kostnadsøkning på NOK 5 millioner i 1999.

Det ble inngått avtale i 1999 med Aktiv Kapital Norge AS om inkasso. Avtalen gjelder for en periode på 5 år med mulighet for fornyelse ut år 2007.

I forbindelse med økt etterspørsel etter bistand i forbindelse med etablering og drift av nye bompengeselskaper og med tanke på å opprettholde kompetanse på området, er det besluttet å opprette et heleiet datterselskap med formål å drive rådgivning og drift av bompengesystemer og annen tilhørende virksomhet.

ARBEIDSMILJØET

Arbeidsmiljøet i bedriften anses som tilfredsstillende. Det har vært 6 møter i arbeidsmiljøutvalget gjennom året og det er iverksatt tiltak for å bedre innemiljøet hvorav det viktigste er utvidelse av kontorlokalene. HMS-tiltak vurderes løpende i samarbeid med de ansatte. Sykefraværet i 1999 var på 1016 dager hvilket tilsvarer 9,1 % av total arbeidstid.

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

FINANSIELLE FORHOLD

Pr. 31.12.99 hadde selskapet lån på til sammen NOK 1.646 mill. som i sin helhet er langsiktige og tatt opp i utenlandsk valuta.

Utenlandslånene er sikret med valuta-swapavtaler.

I desember 1999 ble det inngått avtale om fornyelse av lånet på USD 40 millioner i Pfizer International Bank Europe. Lånet løper i nye 3 år.

Gjennomsnittlig effektiv rente på lånene har i 1999 vært på 6,8 % mot 4,9 % i 1998. Ved utgangen av året lå den effektive renten på 6,1 % som er 1,5 % lavere enn ved inngangen til året.

Likviditeten i selskapet balanseres i hovedtrekk ved opptak og innløsning av lån. Lånegjelden er forutsatt ikke å overstige NOK 2.100 mill. Nedbetaling av lån starter i år 2001 og avsluttes i 2007 i henhold til vedtak i Stortinget 1997.

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.

Fjellinjen AS 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. 31.12.99 var 6,4. 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 1999

Driftsinntektene i 1999 var NOK 787,9 mill. Driftskostnader var NOK 81 mill. og netto finanskostnader var NOK 110,3 mill. Nettoresultatet før tildeling til veiprosjekter ble NOK 596,6 mill.

Avtalt tildeling i henhold til statsbudsjettet for 1999 er NOK 650 mill. I avtale med vegkontorene i Oslo og Akershus ble tildelingen redusert med NOK 50 mill til NOK 600 mill. Årets resultat på NOK 596,6 mill er i sin helhet benyttet til tildeling pluss NOK 3,4 mill av fjorårets avsetning for senere tildeling.

Implementering av ny regnskapslov fra 01.01.99 har ikke medført noen vesentlige endringer i regnskapsprinsipper for selskapet. Selskapet har endret oppstillingsplan for resultatregnskap og balanse, herunder tatt i bruk betegnelsen annen egenkapital for midler som tidligere var bundet i reservefond. I tillegg har selskapet tilpasset seg nye krav til noteinformasjon iht. ny regnskapslov.

VEIPROSJEKTER I 1999

Tåsen-Ullevålprosjektet på Ring 3 i Oslo ble offisielt åpnet i november 1999. Den nye Tåsentunnelen og tilhørende veianlegg vil gi store positive effekter når det gjelder fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Hele prosjektet har en kostnad på NOK 550 millioner.

Arbeidet med utskifting av hvelvet i Granfosstunnelen ble fullført høsten 1999. Kostnaden på NOK 100 mill. ble i sin helhet dekket av bompengemidler.

Fremdriften på Svartdalstunnelen har gått etter planen siden byggestart i februar 1998. Prosjektet ventes satt under trafikk i august 2000. Senere på høsten skal ny veiforbindelse til Galgeberg åpnes.

Det er også benyttet bompenger på nytt veisystem på Skøyen og bussfelt på E-18 Frognerstranda.

subscriptions. On a yearly basis 74.9 % of the traffic passed in the subscription lanes.

By the end of 1999, the company had 30 full time and 5 part time employees. In addition, 5 persons were employed on a temporary basis. Some of the company's administrative work is performed at 8 of the toll plazas with lowest traffic volume. This results in less administration expenses for the company.

The new agreement with Securitas on manning the toll plazas was implemented on February 1st, 1999. The agreement increased operating expenses with NOK 5 million in 1999.

An agreement with the debt-collecting agency Aktiv Kaptial Norge AS was entered into in 1999. The agreement is valid for a period of 5 years with option for renewal to the end of year 2007.

In connection with the increased demands of assistance in establishing and operating new toll collecting companies in addition to maintain the know-how in the area, it has been decided to establish an affiliated company fully owned by Fjellinjen AS. The objective of the company is to give advice and to operate toll collecting companies and other related activities.

WORKING ENVIRONMENT

The working environment in the company is regarded as satisfactory. The Working Environment Group had 6 meetings during the year. Efforts have been carried out to improve the office environment and the most important is the expansion of the office area. There is an ongoing evaluation of the Health Environment Security Tasks in co-operation with the employees.

Absences from work due to illness were 1016 days, which is equivalent to 9.1 % of total working time.

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's loans as of 31.12.99 totalled NOK 1.646 million, which in full were long-term loans made in foreign currency. The foreign exchange risk associated with the transactions has been eliminated through currency swap agreements.

In December 1999 the company entered into an amendment agreement with Pfizer International Bank Europe. The amendment prolongs the outstanding loan (USD 40 million) to December 2002.

The average effective interest rate in 1999 has been 6.8 % compared to 4.9 % in 1998. As of December 31, 1999 the effective interest rate was 6.1 % which is 1.5 % lower than at the beginning of the year.

Excess liquidity is used to repay debt, whereas a need for funds is covered mainly through the utilisation of available liquidity or through draw-downs 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 in the period from year 2001 to 2007, which is in accordance with the resolution made by the Parliament in 1997.

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.

Fjellinjen AS 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 at 31.12.99 was 6.4.

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 1999

Gross revenue in 1999 was NOK 787.9 million. The operating costs were NOK 81 million and net financial items were NOK 110.3 million. The net profit before allocations to road projects was NOK 596.6 million.

The total allocation for 1999 according to the National Budget was NOK 650 million. In agreement with the Public Road Administrations in Oslo and Akershus the allocation was reduced with NOK 50 million totalling 600 million. The revenue in

1999 of NOK 596.6 million is in full used for allocation in addition to NOK 3.4 million of last year's provisions for allocation.

The implementation of a new accounting act from 01.01.99 did not result in many changes in the principal accounting policies for the company. The company has adapted the presentation of the profit and loss account and the balance sheet in accordance with the new requirements. Further, the legal fund has been transferred to other equity. In addition, the company has adapted the note disclosures in accordance with the new accounting act.

ROAD PROJECTS 1999

The Tåsen-Ullevål project on Ring 3 in Oslo was officially opened in November 1999. The new Tåsen-tunnel with the adjacent roads will have a positive effect on the passing of the traffic, the security and the environment. The cost of the project is NOK 550 million.

The construction of replacing the vault at Granfosstunnelelen was completed in the fall of 1999. The cost of NOK 100 million was in full paid by toll income.

The progress of Svartdalstunnelelen has developed as planned since the construction started in February 1998. It is expected that the project will be opened for traffic in August 2000. A new road connection to Galgeberg will open later in the fall.

A new road system at Skøyen and a lane for buses on E-18 Frognerstranda is also financed by toll income.

PROSPECTS FOR 2000

The tariffs for subscriptions were increased on January 1, 2000, while the tariffs for manual passings are unchanged.

The profit in year 2000 is expected to be at the same level as in 1999 if the interest rate does not change considerably.

Statens vegvesen will during the year 2000 exchange all the electronic tags in the toll collecting system. Although this is a considerable logistic task, it is not likely to influence the operation of the company.

On the basis of the above, the Board of Directors expects 2000 to be a year with a stable growth. The allocations to road projects are expected to be at the same level as in 1999.

UTSIKTENE FOR 2000

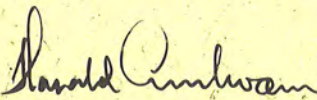
Takstene for abonnement ble satt opp fra 1. januar 2000, mens prisen på enkeltpasseringer ble uforandret.

Dersom rentenivået ikke endrer seg vesentlig i år 2000, forventes resultatet å bli på samme nivå som i 1999.

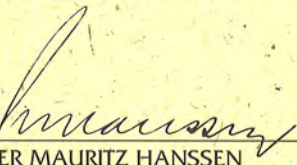
Statens vegvesen vil i løpet av år 2000 skifte ut de elektroniske brikene i innkrevingssystemet. Dette er en omfattende logistikkoppgave, men det regnes som lite sannsynlig at dette skal føre til noen påvirkning av selskapets resultater.

Med bakgrunn i ovennevnte mener styret at det ligger an til et år med stabil utvikling for 2000 med en tildeling av veimidler på nivå med 1999.

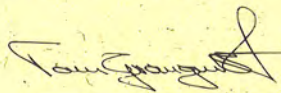
Oslo, 21. februar 2000
Styret i Fjellinjen AS



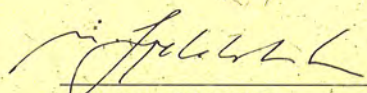
HARALD ARNKVÆRN



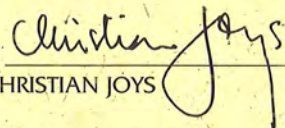
PER MAURITZ HANSSEN



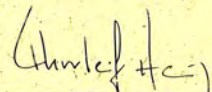
TOM E. GRANQUIST



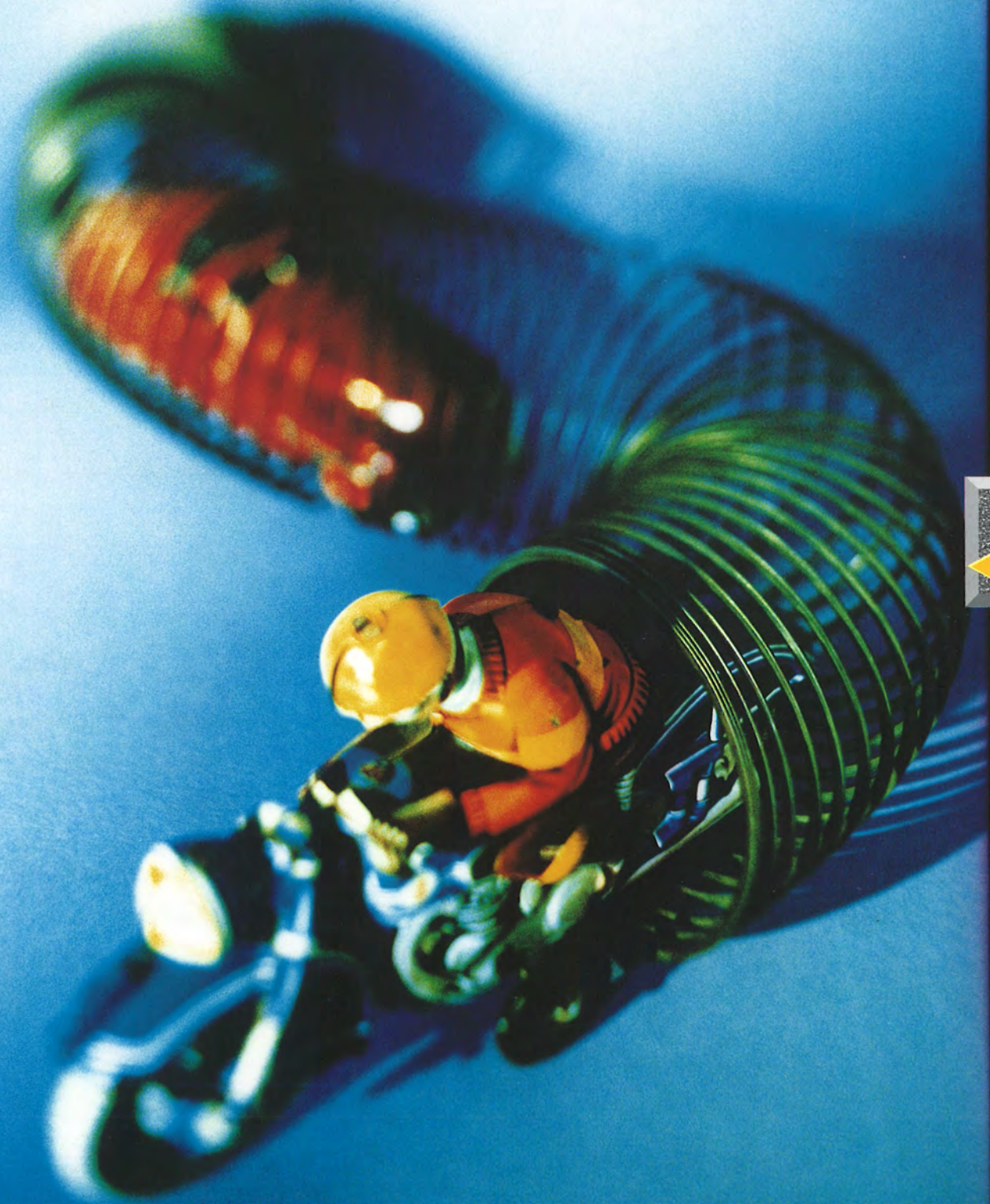
MORTEN FJELDSTAD



CHRISTIAN JOYS



THORLEIF HAUG Adm.dirrektør



RESULTATREGNSKAP (beløp i hele 1000 kroner)

DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER

Driftsinntekter

	Note	1999	1998	1997
Abonnementsinntekter		502 923	474 015	441 476
Manuell betaling		265 824	276 751	280 246
Tilleggsavgifter	1	19 159	21 049	15 713
Sum driftsinntekter		787 906	771 815	737 435

Driftskostnader

Lønnskostnader	2,3	12 769	11 794	11 037
Avskrivninger	4	409	576	692
Andre driftskostnader	5	67 870	61 283	63 697
Sum driftskostnader		81 048	73 653	75 426

Driftsresultat

		706 858	698 162	662 009
--	--	---------	---------	---------

FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER

Andre renteinntekter		3 148	7 949	2 437
Andre rentekostnader	12	112 376	84 185	65 586
Andre finanskostnader		1 063	1 822	1 504
Resultat av finansposter		-110 291	-78 058	-64 653

Resultat før tildeling

til veiprosjekter	6	596 567	620 104	597 356
Tildelt veiprosjekter		596 567	620 104	597 356

ÅRSRESULTAT

		-	-	-
--	--	---	---	---

PROFIT AND LOSS ACCOUNT (NOK in thousands)

INCOME AND OPERATING EXPENSES

Operating income

Subscription income	441 476
Income in cash	280 246
Surcharges	15 713
Total operating income	737 435

Operating expenses

Payroll and related cost	11 037
Depreciation	692
Other operating expenses	63 697
Total operating expenses	75 426

Profit before financial items

	662 009
--	---------

FINANCIAL INCOME AND EXPENSES

Other interest received	2 437
Other interest paid	65 586
Other financial expenses	1 504
Net financial items	-64 653

Profit before contributions to road projects

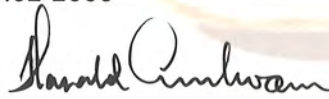
Contributions to road projects

PROFIT FOR THE YEAR

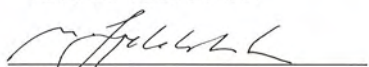
BALANSE PR 31. DESEMBER (beløp i hele 1000 kroner)

Note nr.	1999	1998	1997
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Aktivert Innkrevingsrett	7 2 124 971	2 105 271	2 106 359
Kontormaskiner og inventar	4 1 808	1 138	1 385
Sum anleggsmidler	2 126 779	2 106 409	2 107 744
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	1 6 568	6 448	5 988
Andre fordringer	2 374	8 467	29
Sum fordringer	8 942	14 915	6 017
Kontanter, Bankinnskudd	8 6 272	32 603	40 904
Sum omløpsmidler	15 214	47 518	46 921
SUM EIENDELER	2 141 993	2 153 927	2 154 665
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	9 1 100	1 100	1 100
Opptjent kapital			
Annen egenkapital	10 105 898	105 898	105 898
Sum egenkapital	106 998	106 998	106 998
Langsiktig gjeld			
Langsiktige lån	12 1 646 125	1 624 625	1 556 974
Mottatt depositum	11 58 085	53 734	48 631
Avsatt ikke tildelt veimidler	6 141	3 574	14 470
Sum langsiktig gjeld	1 704 351	1 681 933	1 620 075
Kortsiktig gjeld			
Kortsiktig lån		110 027	40 000
Leverandører	6 731	2 267	2 185
Skyldig offentlig avgifter	938	897	865
Påløpte renter	12 15 037	15 651	13 767
Forskudd fra abonnenter	234 148	206 543	186 201
Tildelt, ikke utbet. veimidler	6 72 500	29 000	175 032
Avsetning for sluttleveranse	7	300	8 963
Annen kortsiktig gjeld	6 1 290	311	579
Sum kortsiktig gjeld	330 644	364 996	427 592
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	2 141 993	2 153 927	2 154 665

21.02.2000



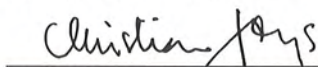
HARALD ARNKVÆRN



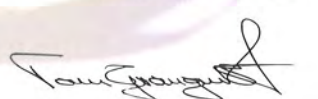
MØRTE FJELDSTAD



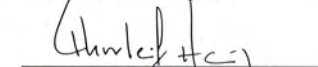
PER MAURITZ HANSEN



CHRISTIAN JOYS



TOM E. GRANQUIST



THORLEIF HAUG Adm.dirktør

BALANCE SHEET AT 31. DECEMBER (NOK in thousands)

ASSETS

Fixed assets

Capitalized toll rights
Office machinery and equipment
Total fixed assets

Current assets

Debtors

Accounts receivables
Other receivables
Total receivables

Cash and bank deposits

Total current assets

TOTAL ASSETS

SHAREHOLDERS EQUITY AND LIABILITIES

Shareholders' equity

Paid-in capital
Share capital

Retained earnings

Other equity
Total shareholders' equity

Long term liabilities

Long term loans
Deposits from subscribers
Provisions for allocations
Total long term liabilities

Current liabilities

Short term loans
Accounts payable
Public duties payable
Accrued interest
Subscriptions in advance
Unpaid allocations to road projects
Provision for toll right adjustment
Other short-term liabilities
Total current liabilities

Total shareholders' equity and liabilities

PRINCIPAL ACCOUNTING POLICIES

BASIS OF ACCOUNTING

The financial statements have been prepared in accordance with The Accounting Act of 1998 and legal requirements in Norway.

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

The implementation of the new accounting act from 01.01.99 did not result in many changes in the principal accounting policies for the company. The company has changed the presentation of the profit and loss account and the balance sheet. Further, the legal fund has been transferred to other equity.

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 that 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 not to be temporary. 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 Festningstunnel, 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 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 Fjellinjen AS can be divided into three main phases.

REGNSKAPSPRINSIPER

GENERELT

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven 1998 og god regnskapsskikk.

Selskapet utarbeider rapporter på halvårs- og årsbasis.

Implementering av ny regnskapslov fra 01.01.99 har ikke medført endringer i regnskapsprinsipper for selskapet. Selskapet har endret oppstillingsplan for resultatregnskap og balanse.

Betegnelsen "Anne egenkapital" er tatt i bruk for midler som tidligere var bundet i reservefond.

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 anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet forventes å ikke være forbigående. 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 Festningstunnelen inklusiv busstasjoner og innkrevingsutstyr. Dette følger av Stortingets vedtak og avtale med Samferdsdepartementet av 29.09.89 som gir selskapet rett til innkreving av bompenger.

Regnskapsmessig behandling av aktivert innkrevingsrett må ses i sammenheng med Fjellinjen AS' 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 Fjellinjen AS kan deles i tre hovedfaser:

Fase 1: Finansiering av Festningstunnelen
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 Festnings-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.

FORDRINGER

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

OPPRYDDING- OG FJERNINGSKOSTNADER

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

FINANSIELLE INSTRUMENTER

Lån- og renteesponering 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 velrenommerte kredittinstitusjoner med kredittvurdering AA+ eller bedre.

Phase 1: Financing of the Festningstunnel
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 Festningstunnel. 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.

RECEIVABLES

Trade debtors and other receivables are reduced with a provision for doubtful debts. The provision for doubtful debts is based on an individual assessment of each debt. In addition, a general provision for doubtful debts is made.

DISMANTLING AND REMOVAL COSTS

No provision is made for dismantling and removal costs, as these are the responsibility of the Public Roads Administration who owns 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- or higher.

PENSIONS

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

COMPARABLE FIGURES

The comparable figures in the balance sheet and in the profit and loss account are presented in accordance with the new accounting act.

NOTE 1. TRADE DEBTORS

	(NOK '000)		
	1999	1998	1997
Gross trade debtors	14,539	12,323	16,157
Provisions for doubtful debts	(3,471)	(2,374)	(7,997)
Current year change in provision	(1,644)	(1,097)	5,623
Current year realised losses	(2,856)	(2,404)	(7,795)
Net trade debtors at 31.12.99	6,568	6,448	5,988

Short-term receivables consist mainly of invoiced surcharges not settled. Surcharge invoices not settled after three years are considered written off. In addition, assessed provision is made for doubtful debts of 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 1999 NOK 2,856,000 was written off, while provision of NOK 1,644,000 was made. The change in doubtful debts and the realised losses, NOK 4,500,000, are netted off income from surcharges in the profit and loss account. Expenses related directly to surcharges are similarly netted off income from surcharges in the profit and loss account. This amounts to NOK 7,362,000 as of 31.12.99. Corresponding figures as of 31.12.98 were NOK 6,185,000 and in 1997 NOK 2,200,000.

NOTE 2. SALARY COSTS

	1999	1998	1997
Salaries	9,715	9,261	8,643
Social security	1,684	1,462	1,401
Pensions	885	551	623
Other costs	485	520	370
Total salary costs	12,769	11,794	11,037

The average number of employees during 1999 has been 36.

	Managing Director	The Board of Directors
Salary and compensations to:		
Salary	678,215	144,000
Pensions	69,143	
Compensations	13,863	

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.

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 aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang o.l. Pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi. Overfinansiering blir vurdert utfra selskapets mulighet til anvendelse av disse midlene til fremtidige innbetalinger til ordningen.

SKATT

Selskapet er innrømmet fritak fra beskatning.

SAMMENLIGNBARE TALL

Sammenligningstallene i balansen og resultatregnskapet er omarbeidet i henhold til regnskapsloven 1998.

NOTE 1. KUNDEFORDRINGER

	(Mill.kroner)		
	1999	1998	1997
Registrerte fordringer	14,539	12,323	16,157
Tidligere avsatt for tap	(3,471)	(2,374)	(7,997)
Årets endring i avsetning for tap	(2,856)	(1,097)	5,623
Konstaterte tap i år	(2,856)	(2,404)	(7,795)
Kundefordringer pr 31.12.99	6,568	6,448	5,988

Kundefordringer består vesentlig av krav om tilleggsavgift. Tilleggsavgifter som ikke er blitt betalt ved foreldelsesfristen på 3 år blir vurdert avskrevet. I tillegg foretas det etter en vurdering en avsetning for forventet tap av alle ikke avskrevne tilleggsavgifter som er mere enn 6 måneder gamle. Ved foreldelse etter 3 år, blir denne avsetningen tilbakeført. I 1999 er det avskrevet kr 2.856.000 og avsatt kr 1.644.000. Endringene i avsetning for tap og konstaterte tap, kr 4.500.000, er ført mot inntekter på tilleggsavgifter i resultatregnskapet. Kostnader direkte henførbare til tilleggsavgifter er på samme måte ført mot inntekter i resultatregnskapet. Dette utgjorde pr. 31.12.99 kr 7.362.000. Tilsvarende tall pr. 31.12.98 var kr 6.185.000 og i 1997 kr. 2.200.000,-.

NOTE 2. LØNNSKOSTNADER

	(Beløp i hele 1000)		
	1999	1998	1997
Lønninger	9,715	9,261	8,643
Folketrygdavgift	1,684	1,462	1,401
Pensjoner	885	551	623
Andre ytelser	485	520	370
Sum lønnskostnader	12,769	11,794	11,037

Gjennomsnittlig antall ansatte i 1999 har vært 36.

	Daglig leder	Styre
Ytelser til ledende personer		
Lønn	678,215	144,000
Pensjonsutgifter	69,143	
Annen godtgjørelse	13,863	

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

REVISOR

Revisjonshonoraret utgjorde for 1999 kr. 115.400. I tillegg kommer honorar for andre tjenester med kr 51.400.

NOTE 3. PENSJONSKOSTNADER

Selskapet har en kollektiv pensjonsordning i form av en ytelsesplan som omfatter 35 medlemmer. Beregnet overfinansiering er ikke aktivert i balansen fordi overfinansiering ikke vil kunne benyttes innenfor selskapets virksomhetsområde.

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 aktuarmessig beregnet pensjonskostnad av 31.12.99 er som følger:

Nåverdi av årets pensjonsopptjening	469.358
+ rentekostnad av påløpte pensjonskostnader	263.678
- forventet avkastning på pensjonsmidler	(422.962)
+ amortisering av estimeringstap	91.173
Netto pensjonskostnad	<u>401.247</u>

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler som ikke er balanseført på 31.12.99 er beregnet som følger:

Estimerte påløpte forpliktelser	4.494.860
Estimert verdi av pensjonsmidler	(5.704.987)
NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE	<u>(1.210.127)</u>

Tallene er eksklusive arbeidsgiveravgift.

Sammensetning av pensjonsmidler:

Premiereserve	4.771.435
Premiefond	398.826
Pensjonsreguleringsfond	534.726

NOTE 4. DRIFTSMIDLER

Maskiner og inventar (Beløp i hele 1.000 kroner)	1999
Anskaffelseskost pr. 01.01.99	4.678
+ Tilgang	1.079
- Utrangert	1.953
Anskaffelseskost pr. 31.12.99	3.804
Akk. ordinære avskr. pr 01.01.99	3.540
+ Årets avskrivninger	409
- Utrangert	1.953
Akk. ordinære avskr. pr 31.12.99	1.996
Bokført verdi pr. 31.12.99	1.808

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

THE AUDITOR

The independent auditor's fee for 1999 was NOK 115,400 and the fee for consultancy services NOK 51,400.

NOTE 3. PENSION COSTS

The company operates a defined contribution pension scheme for 35 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 December 31, 1999 comprises:

Present value - current year's pension	469,358
+ interest on accrued pension costs	263,678
- anticipated return on pension schemes	(422,962)
+ amortisation of changes in estimates	91,173
Net pension contribution	<u>401,247</u>

Pension commitments and pension scheme assets not included in the balance sheet at December 31, 1999 are estimated as follows:

Estimated cumulative pension costs	4,494,860
- Estimated value of pension scheme assets	(5,704,987)
Net surplus in fund	<u>(1,210,127)</u>

The figures exclude social security costs.

Summary of pension schemes:

Pension fund	4,771,435
Premium fund	398,826
Pension adjustment fund	534,726

NOTE 4. FIXED ASSETS

Office machinery and equipment:

	(NOK '000)
	1999
Original cost at 01/01/99	4,678
Additions	1,079
- Discarded	1,953
Original cost at 31.12.99	3,804
Accumulated depreciation at 01.01.99	3,540
Depreciation for this year	409
- Discarded	1,953
Accumulated depreciation at 31.12.99	1,996
Net book value 31.12.99	1,808

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

NOTE 5. OTHER EXPENSES

Other expenses include cost related to the manning of the toll plazas, which in 1999 amounted to NOK 42.191.565 and maintenance of the collecting system to NOK 13.119.415.

NOTE 6. CONTRIBUTIONS TO ROAD PROJECTS

This item consists of:	(NOK '000)		
	1999	1998	1997
Allocated in accordance with the national budget	600.000	613.000	543.000
Additional allocations		60.000	42.000
Provisions for allocations	141	3.574	14.470
- Provisions prior years	(3.574)	(56.470)	(2.113)
Contributions to road projects	596.567	620.104	597.357
Unpaid allocations and provisions for allocations at 01/01	32.574	189.502	176.545
- Paid during the year	(556.500)	(777.032)	(584.400)
Unpaid allocations and provisions for allocations	72.641	32.574	189.502
Analysed as:			
Allocated but unpaid	72.500	29.000	175.032
Provisions not allocated	141	3.574	14.470
	72.641	32.574	189.502

The total allocation for 1999 according to the national budget was NOK 650 million. Agreements have been made with the road authorities in Oslo and Akershus to reduce this allocation with NOK 50 million.

NOTE 7. CAPITALISED TOLL RIGHTS

Capitalised toll rights are carried at original cost. The addition on capitalised toll rights is related to the completion of the road E-18 Grunnlinjen between Kirkegaten and Kongensgate. Provisions of NOK 300,000 for the final delivery of toll collecting equipment are reversed. Depreciation of capitalised toll rights is described in a separate item under principal accounting policies.

NOTE 8. BANK DEPOSITS

Bank deposits include NOK 555,890 placed in a blocked employee tax deduction account.

NOTE 9. SHARE CAPITAL

The share capital is divided into 66 A-shares held by Oslo Community with a nominal value of NOK 10,000 and 44 B-shares held by Akershus Council 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 10. OTHER EQUITY

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 of 31.12.99 this amounts to NOK 377,913. All other remaining funds are to be allocated to road projects.

NOTE 5. ANDRE DRIFTKOSTNADER

Andre driftskostnader inkluderer bemanning av bomstasjoner som for 1999 utgjør kr 42.191.565 og vedlikehold av innkrevingssystemet med kr 13.119.415,-.

NOTE 6. BIDRAG TIL VEIPROSJEKTER

Denne posten består av:

	beløp i hele 1000)		
	1999	1998	1997
Tildelt iht. statsbudsjett	600.000	613.000	543.000
Tilleggsbevilgning	-	60.000	42.000
Avsatt for tildeling	141	3.574	14.470
- Avsatt året før	(3.574)	(56.470)	(2.113)
Bidrag til veiprosjekter	596.567	620.104	597.357
Skyldig og avsatt tildeling 01.01	32.574	189.502	176.545
- Utbetalt hittil i år	(556.500)	(777.032)	(584.400)
Sum skyldig og avsatt	72.641	32.574	189.502
Herav:			
Tildelt ikke utbetalt	72.500	29.000	175.032
Avsatt ikke tildelt	141	3.574	14.470
	72.641	32.574	189.502

Avtalt tildelt iht. statsbudsjettet er 650 mill. kr for 1999. Det er videre avtalt med vegkontorene i Oslo og Akershus at denne tildelingen skal reduseres med 50 mill. kroner.

NOTE 7. AKTIVERT INNKREVINGSRETT

Aktivert innkrevingsrett er bokført til anskaffelseskost. Tilgang i aktivert innkrevingsrett knytter seg til ferdigstilling av E-18 Grunnlinjen mellom Kirkegaten og Kongensgate. Det er foretatt en tilbakeføring av avsetning for sluttleveranse av innkrevingsutsyr med kr. 300 000.

Avskrivning av aktivert innkrevingsrett er beskrevet i eget punkt under regnskapsprinsipper.

NOTE 8. BANKINNSKUDD

Bundet på skattetrekkskonto, kr 555.890 er inkludert i beløpet.

NOTE 9. AKSJEKAPITAL

Aksjene er fordelt på 66-A-aksjer a kr 10.000,- og 44 B-aksjer a kr 10.000,-. Oslo kommune eier A-aksjene og Akershus fylkeskommune eier B-aksjene.

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

NOTE 10. ANNEN EGENKAPITAL

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. 31.12.99 er dette beløpet beregnet til kr 377.913,-.

Øvrige fondsmidler skal disponeres som veimidler.

Ta inn summen
fra styrets be-
reining

tatt opp 2 nye lån
Valutasikring
flygende renter

NOTE 11. MOTTATT DEPOSITUM

Beløpet, kr 58.085.000,- er mottatt i depositum for utleverte elektroniske brikker.

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

LÅNEF... OG FINANSIELLE FORHOLD

NOTE 12. LÅNEFINANSIERING

Selskapet har fullfinansiert Festnings-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	Benyttet kurs	Lånebeløp i mill.NOK	Gjennomsn. eff.rente
Banker/ forsikring			
Valuta			
USD 13,55 mill.	7,23	98	6,80
YEN 5 mrd	7,13	356	7,30
YEN 1 mrd	6,24	63	6,96
USD 20 mill.	7,25	145	6,30
USD 16 mill.	7,43	119	6,38
USD 40 mill.	8,05	322	7,00
USD 30 mill.	7,40	222	6,20
GBP 26 mill.	12,29	321	6,72
Sum lån		1.646	

Lånenes forfallstruktur (beløp i mill, kroner)

	2000	2001	2002	2003	Etter 2003
Sum lån 01.01.	1.646	1.160	1.160	516	516
Nedbetaling i året	486	-	644	-	516
Sum lån 31.12.	1.160	1.160	516	516	-

Nedbetaling av lån avløses med nye lån som får forfall innenfor den endelige nedbetalingsplanen. Nedbetalingsplanen går fra år 2001 til år 2007.

Det forligger følgende pantsettelse (beløp i hele 1.000 kroner):

	31.12.99	31.12.98	31.12.97
Av selskapets bokførte gjeld er sikret ved pant o.l.	1.646.125	1.624.625	1.556.974
Gjelden er sikret ved pant i Fjellinjens innkrevingsrett. Den bokførte verdi av denne er:	2.124.971	2.105.271	2.106.359

NOTE 11. DEPOSITS FROM SUBSCRIBERS

NOK 58,085,000 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 12. LOAN FINANCING

The company has fully financed the Festnings-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	Actual rate	Loan amount (NOK mill.)	Average interest
Banks/insurance company			
Loans			
USD 13.55 million	7.23	98	6.80
YEN 5 billion	7.13	356	7.30
YEN 1 billion	6.24	63	6.96
USD 20 million	7.25	145	6.30
USD 16 million	7.43	119	6.38
USD 40 million	8.05	322	7.00
USD 30 million	7.40	222	6.20
GBP 26 million	12.29	321	6.72
Total loans		1.646	

Amounts repayable (NOK mill.)

	2000	2001	2002	2003	After 2003
Total loans at 01.01	1.646	1.160	1.160	516	516
Yearly repayments	486	-	644	-	516
Total loans at 31.12	1.160	1.160	516	516	-

When a loan is due it is replaced with a new loan, which is given maturity within the final repayment plan. The final repayment is planned from year 2001 to 2007.

The company's mortgages are as follows:

	(NOK '000)		
	31.12.99	01.12.98	31.12.97
Debt secured by mortgages	1.646,125	1.624,625	1.556,974

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

The book values of the rights are	2.124,971	2.105,271	2.106,359
-----------------------------------	-----------	-----------	-----------

KONTANTSTRØMANALYSE) (beløp i hele 1000 kroner)

	1999	1998	1997
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
+ Innbetalinger fra abonnenter og manuelle betalinger	825 836	788 362	775 204
- Utbetaling til veiprojekter og varer og tjenester	-639 906	-845 808	-659 689
- Utbetalinger til ansatte, Arb.g.avg., skatterekk m.m.	-11 750	-12 029	-11 191
+ Innbetaling av renter	3 148	7 949	2 437
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	177 328	-61 526	106 761
Likvider tilført/brukt på investering			
Investert i driftsmidler	-1 079	-329	-469
Netto likviditetsendring fra investeringer	-1 079	-329	-469
Likvider tilført/brukt på finansiering			
+ Innbetaling ved opptak av ny langsiktig gjeld	322 100	417 651	124 018
+ Innbetaling ved opptak av ny kortsiktig gjeld	-	110 027	40 000
- utbetaling ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-300 600	-350 000	-200 000
- utbetaling ved nedbetaling av kortsiktig gjeld	-110 027	-40 000	-
- utbetaling av renter	-114 053	-84 123	-70 495
Netto likviditetsendring fra finansiering	-202 580	53 555	-106 477
Netto endring likviditer gjennom året			
+ Likviditetsbeholdning 01.01	32 603	40 904	41 089
=Likviditetsbeholdning 31.12	6 272	32 604	40 904
Avstemming			
Resultat før rentekostnader	113 439	86 007	67 090
+ ordinære avskrivninger	409	576	692
+/-endring i kundefordringer	5 974	-8 898	-1 309
+/-endring i leverandørgjeld	4 464	82	-371
+/-endring kortsiktige tidsavgrensingsposter	71 824	-134 588	22 925
+/-endring langsiktige tidsavgrensingsposter	-18 782	-4 705	17 734
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	177 328	-61 526	106 761

CASHFLOW ANALYSIS (NOK in thousands)

Operating activities

- + Cash inflow from subscriptions 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 et 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

- + Depreciation on tangible assets
- (Increase)/ decrease in trade debtors
- Increase/ (decrease) in trade creditors

Increase/ (decrease) in short term provisions

Increase/ (decrease) in long term provisions

Net cash inflow from operating activities

TIL GENERALFORSAMLINGEN I FJELLINJEN AS

REVISJONSBERETNING FOR 1999

Vi har revidert årsregnskapet for Fjellinjen AS for regnskapsåret 1999, som viser et overskudd på kr 0. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med revisorloven og norsk god revisjonsskikk. God revisjonsskikk krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimer, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et uttrykk for selskapets økonomiske stilling 31. desember 1999 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapsskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god regnskapsskikk
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 21. februar 2000
PricewaterhouseCoopers DA

Tom Henry Olsen
Statsautorisert revisor

TO THE ANNUAL SHAREHOLDERS' MEETING OF FJELLINJEN AS

AUDITOR'S REPORT FOR 1999

We have audited the annual financial statements of Fjellinjen AS as of 31 December 1999, showing a profit of NOK 0. We have also audited the information in the Board of Directors' report concerning the financial statements and the going concern assumption. The financial statements comprise the balance sheet, the statements of income and cash flows and the accompanying notes. These financial statements are the responsibility of the Company's Board of Directors and Managing Director. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements and on the other information according to the requirements of the Norwegian Act on Auditing and Auditors.

We conducted our audit in accordance with the Norwegian Act on Auditing and Auditors and Norwegian good auditing practice. Good auditing practice requires that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. To the extent required by law and good auditing practice, an audit also comprises a review of the management of the Company's financial affairs and its accounting and internal control systems. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion.

In our opinion,

- the financial statements are prepared in accordance with the law and regulations and present the financial position of the Company as of December 31, 1999, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended, in accordance with Norwegian good accounting practice
- the company's management has fulfilled its duty to produce a proper and clearly set out registration and documentation of accounting information in accordance with Norwegian law and good accounting practice
- the information in the Board of Directors' report concerning the financial statements and the going concern assumption are consistent with the financial statements and comply with the law and regulations.

Oslo, February 21, 2000
PricewaterhouseCoopers DA

Tom Henry Olsen
State Authorised Public Accountant (Norway)
Note: This translation from Norwegian has been prepared for information purposes only.

NET PRESENT VALUE

EVALUATION OF PRESENT VALUE PURPOSE OF THE EVALUATION OF PRESENT VALUE

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 are the remaining means placed to the disposal of Statens vegvesen in pace with the propulsion of the road projects

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

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

ESTIMATED PRESENT VALUE WITH DIFFERENT ALTERNATIVES

The alternatives show how changes in traffic volume influences the present value of the budgeted road means. The estimates are based on the companies long term budget and the premises listed below.

NÅVERDIVURDERING

FORMÅL MED VURDERING AV NÅVERDI

I avtalen mellom Fjellinjen AS 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 bompengemidler 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 veitbygging og som kan betraktes som selskapets verdi eller "egenkapital" utover de bokførte tallene.

Selv om denne "egenkapitalen" skulle bortfalle kan Fjellinjen AS 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.

BEREGNET NÅVERDI MED ULIKE ALTERNATIVER

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

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

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 %

4) AS Fjellinjen er fritatt for inntekts- og formueskatt

ALTERNATIV I (HOVEDALTERNATIVET):

Økning i gjennomsnittlig døgntrafikk fra 238 642 i 1999 til 266 000 i 2007.

ALTERNATIV 2: gjennomsnittlig døgntrafikk stabil i 2000, og reduseres deretter til 228 300 i 2007. Nåverdien reduseres raskere enn i hovedalternativet, men den er høyere enn restgjelden i hele perioden.

ALTERNATIV 3: trafikken er stabil i år 2000, men synker så dramatisk til 157 600 i år 2007. Dette alternativet viser også en vesentlig reserve i store deler av perioden, men det vil bli nødvendig å skyve en del av nedbetalingen noen år frem i tid på grunn av likviditeten.

FORUTSETNINGER FOR ALTERNATIVENE

Årlig trafikkendring 2000
Årlig trafikkendring 2001-2007
Inflasjon (takster og driftskostnader) 2)
Rente lånefinansiering
Diskonteringsfaktor 3)

I	II	III
1,0% 1)	0,0%	0,0%
1,4% 1)	-0,5%	-5,0%
2,5%	2,5%	2,5%
7,0%	7,0%	7,0%
8,5%	8,5%	8,5%


PREMISES FOR THE ALTERNATIVES

Yearly change in traffic 2000
Yearly change in traffic 2001-2007
Inflation (road toll and operating expenses) 2)
Interest rate liability financing
Discount factor 3)

Beregnet nåverdi 1/1-2000 4)

4 669 4 359 3 892

Estimated present value 1/1-2000



1) Norwegian Road And Traffic Plan 1998-2007.

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

3) Risk factor related to budgeted interest rate 1,5%

4) Fjellinjen AS is not submitted to paying taxes

ALTERNATIVE 1 (MAIN ALTERNATIVE): increase in average daily traffic from 238 642 in 1999 to 266 000 in 2007.

ALTERNATIVE 2: average daily traffic remains constant until 2000 and then decreases to 228 300 in year 2007. The present value decreases faster than the main alternative, but stays above the rest liability the whole period.

ALTERNATIVE 3: average daily traffic remains constant in year 2000 and then drops radically to 157 600 in year 2007. This alternative also shows a considerable reserve for large parts of the period, but due to the liquidity a part of the payments will have to be postponed.

THE DEVELOPMENT OF THE PRESENT VALUE OF BUDGETED ROAD MEANS THROUGH THE TOLL COLLECTION PERIOD

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

RISK FACTORS FOR FJELLINJEN AS 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 risks in the company's ability to serve its liabilities in the future.

The premises may be influenced by such matters as the general development in the economy, changes in the population in the region, car prices, the price of gasoline or opening of a traffic connection across the Oslofjord between Drøbak and Hurum in year 2000 etc.



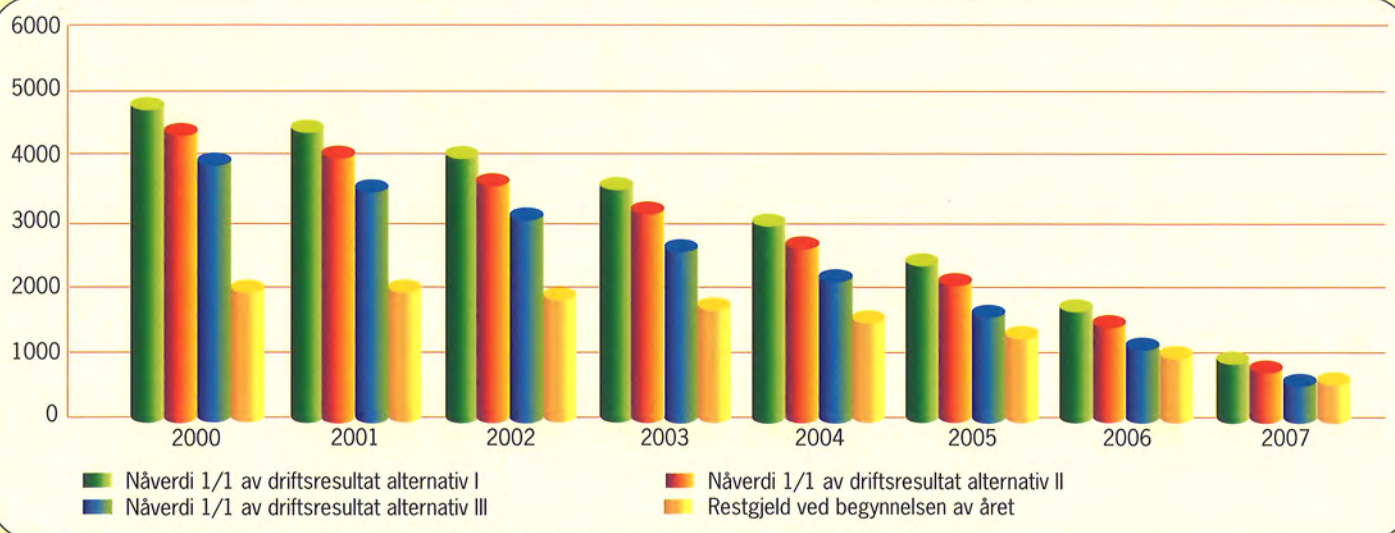
UTVIKLINGEN AV NÅVERDIEN FOR BUDSJETTERTE VEIMIDLER GJENNOM HELE BOMPENGEPERIODEN

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

RISIKOFAKTORER FOR FJELLINJEN AS OG ENDRINGER I FØRUTSETNINGENE

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 selskaps gjeld i fremtiden.

Forutsetninger vil bl.a. påvirkes av forhold som den generelle økonomiske utviklingen, bilpriser, bensinpriser, befolkningsendringer i regionen, åpning av tunnel under Oslofjorden mellom Drøbak og Hurum i år 2000 etc.



NORWAY

Fjellinjen AS

Analyst: Carin Frost, Stockholm +46 (8)-440 5929

CREDIT PROFILE

ISSUER CREDIT RATING

Fjellinjen AS

Corp credit rting

AA/Stable/—

RATIONALE

The rating on Fjellinjen AS is based on the company's position as the operator of a ring of toll stations through which all traffic in or through the City of Oslo (AA+/Stable/—) must pass, stable traffic growth, and strong interest coverage, although when debt amortization begins in 2001, total debt-service coverage will be 2 times (x) to 3x.

Fjellinjen was set up to finance the construction of Festningstunnelen (formerly called the Oslo Tunnel) by charging user fees. Toll revenues have been collected since the completion of the tunnel in 1990. Fjellinjen is in a monopolistic position, handling all traffic going in or through the city, as one of the 19 toll stations around the city.

... steady in the

above 10x, while total debt-service coverage will be 2x-3x. However, while the company's financial surplus (after operating expenses and debt service) currently is paid to the central government as a contribution to main road projects in Oslo called the Oslo Package, those contributions will be lower when debt starts to be amortized. According to Parliament Statement No. 3, which was passed on June 17, 1997, it is assumed that Fjellinjen's debt will be fully repaid and the toll collection period will be terminated at year-end 2007.

OUTLOOK

A strong monopoly position and stable traffic streams will allow Fjellinjen to maintain a sound financial condition.

BUSINESS PROFILE

The City of Oslo owns 60% of Fjellinjen, and the remaining shares are held by the County of Akershus.

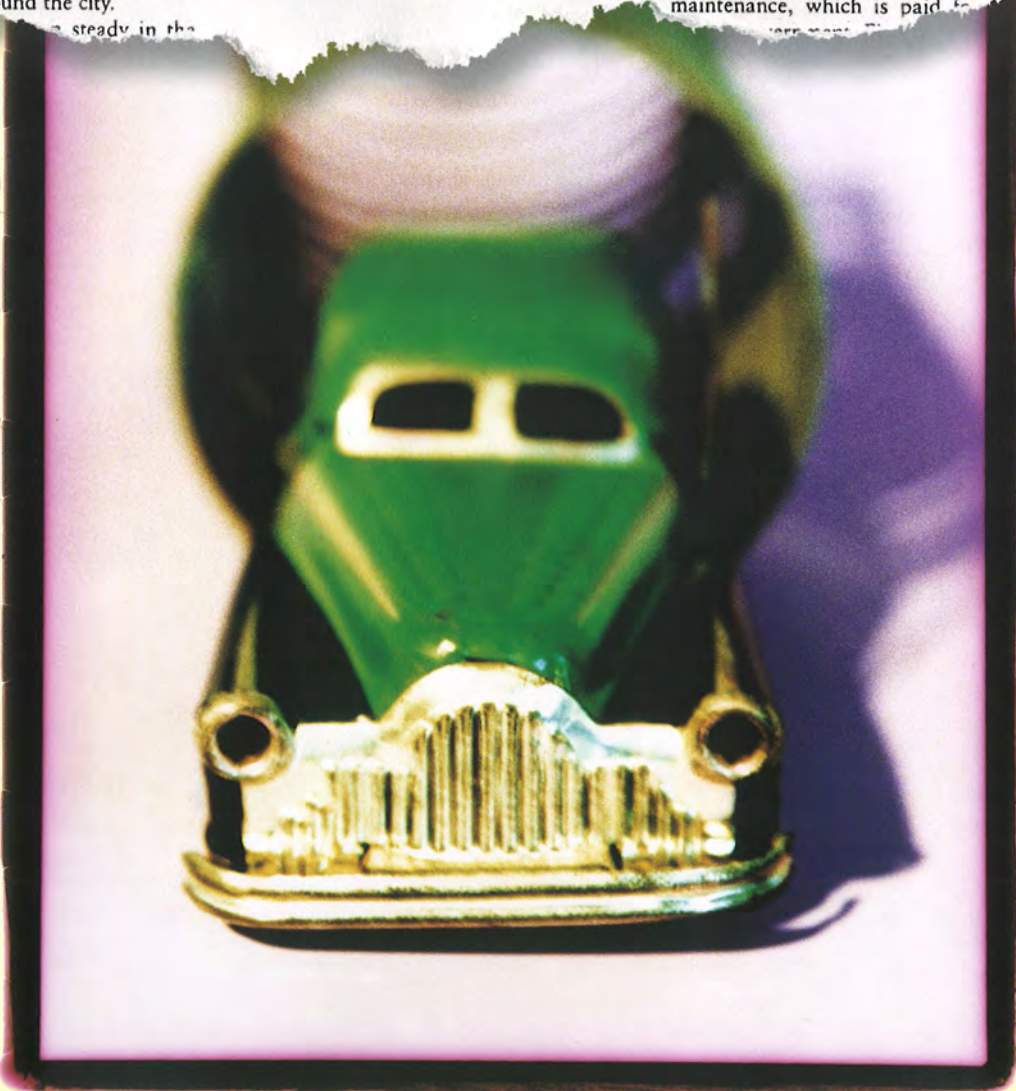
STANDARD & POOR'S KREDITGUIDE DECEMBER 1999

are expected in 1999. The concentration of the nation's economic activity in Oslo implies comparatively stronger growth rates for the capital city. Oslo has recorded population growth in each of the past 15 years. Although the increase slowed somewhat in 1998, the city reported a healthy 1% increase in inhabitants, in line with national growth.

Operations. Fjellinjen's operations can be divided into three main phases:

1. Financing of the Oslo Tunnel project by issuing debt, which, since 1990, is serviced by toll fees;
2. Contributing to the financing of other main road projects that are part of the Oslo Package by paying its yearly financial surplus after operating expenses and debt service to the central government (contribution to road projects); and
3. Repayment of debt between 2001-2007.

Fjellinjen's responsibilities include the operation of the toll stations but not road maintenance, which is paid for by the



1999
FREMtidIGE
OPPGAVER



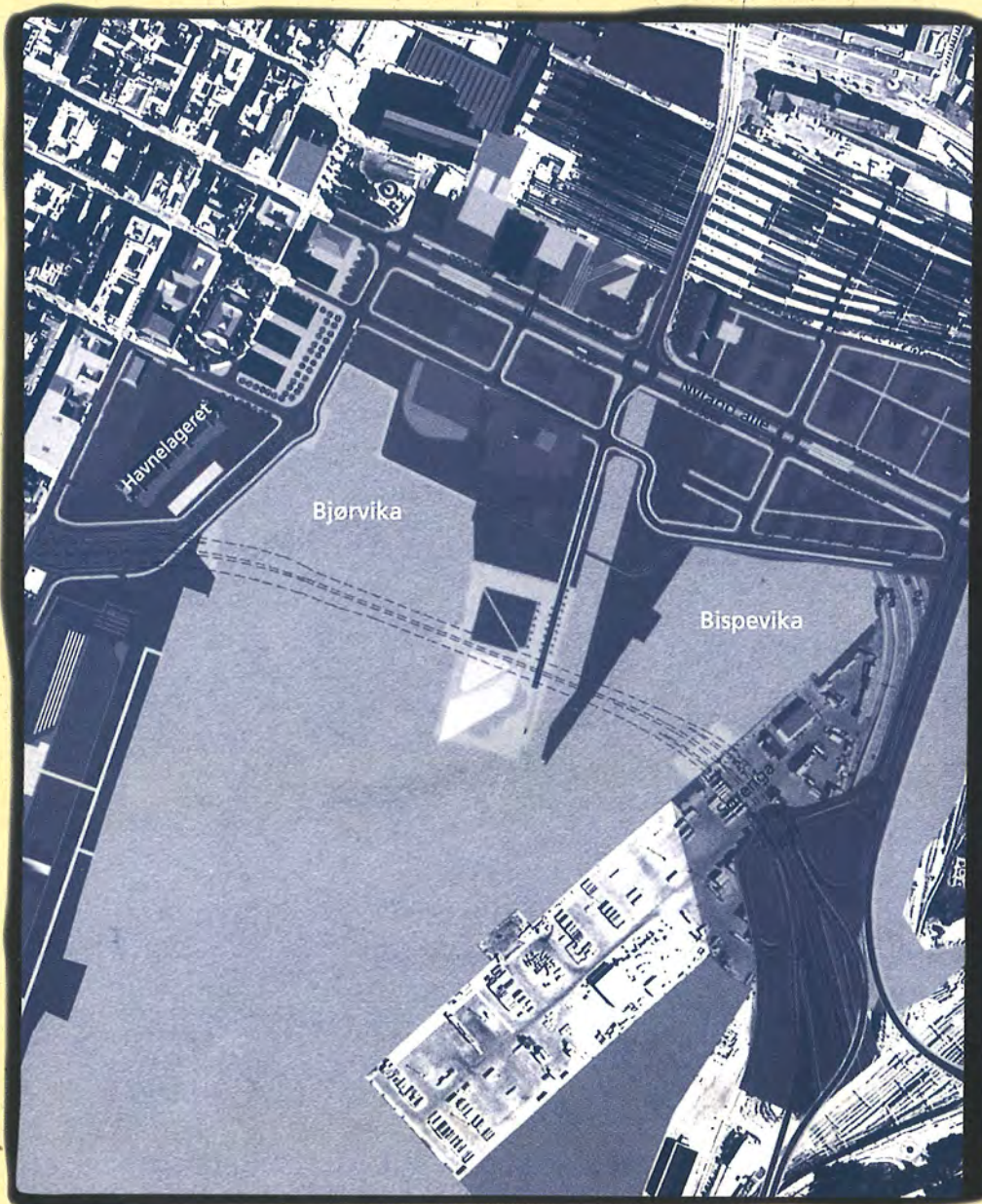
34

DET NYE BJØRVIKA

Veiltiltaket vil kunne frigi arealer i tråd med kommunens planer:

- Utvikling av arealer for nærings-, kultur- og boligutvikling. Opera eller andre kulturinstitusjoner kan innpasses.
- Kollektivknutepunktet Oslo Sentralstasjon og planen for Stasjon Øst kan utvikles på en god måte.
- Det vil være mulig å utvikle området slik at viktige kulturminner og landskapsmessige forutsetninger bevares og settes inn i nye sammenhenger.
- Bjørvika og Bispevika utvikles for å skape bedre kontakt mellom byen og fjorden.
- Akerselva kan åpnes videre.
- Småbåttrafikk kan bringes inn i bybildet.
- Anleggstart for senketunnelen vil skje i 2003.

Byggetiden er anslått til 5-6 år.

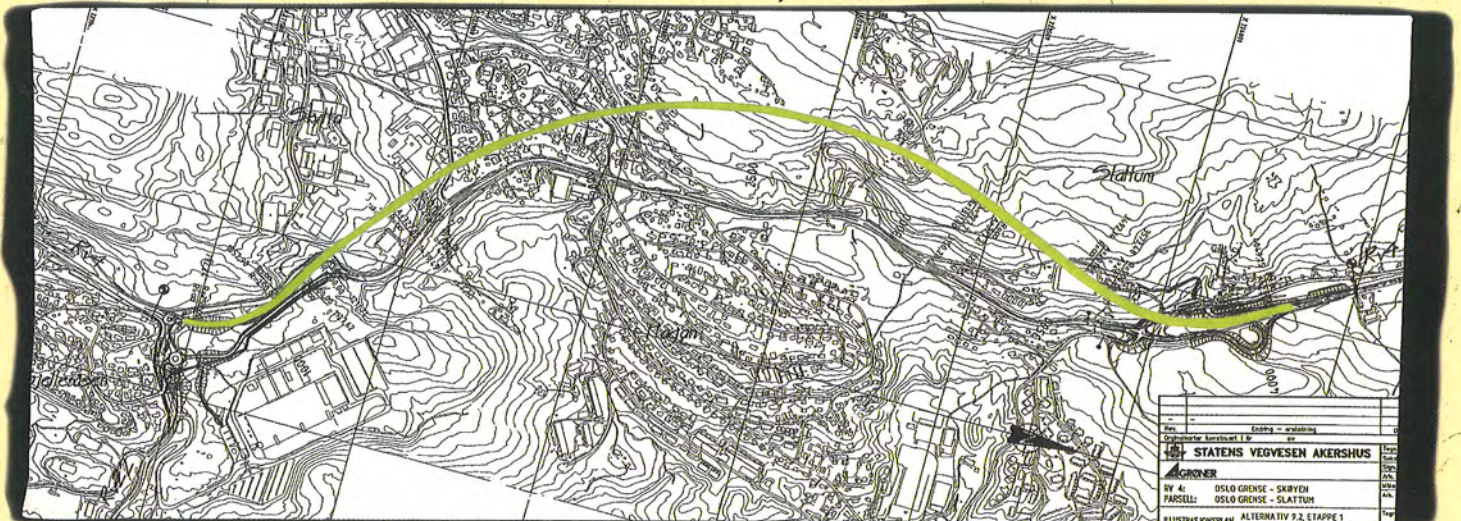


RIKSVEI 4. GJELLERÅSEN - SLATTUM

Parsellen er 4,1 km lang. Gjennomgangstrafikken føres forbi Hagan gjennom en 2,6 km lang tofelts tunnel. Prosjektkostnadene er beregnet til 311 mill kroner

(2001 - pris). Første bevilgning ble gitt i 1999, og anleggstart vil bli sommeren 2000.

Veistrekningen er beregnet åpnet i desember år 2002.





Fjellinjen AS

St. Olavsgt. 28

0166 Oslo

22 98 40 00