

FJELLINJEN
ÅRSRAPPORT / ANNUAL REPORT
2005



Ekebergtunnelen 1995, 1560 meter



Vaterland Tunnelen 1991

INNHOLD CONTENT

04	Virksomhetsoversikt/Summary
06	Nøkkeltall/Key Numbers
07	Kollektivprosjekter
08	Måloppfyllelse
10	Prosjekter i Oslopakken/Outline of Activities
14	Styrets beretning
19	Directors Report
23	Resultatregnskap/Profit and Loss Account
24	Balanse/Balance Sheet
25	Noter
29	Notes
33	Kontantstrømanalyse/Cash Flow Analysis
34	Revisjonsberetning/Auditer's Report
35	Kredittverdighet/Credit Rating

ADMINISTRASJON



Cathrine Foss Stene (1964), styreleder
Vice President SAS Braathens AS
Siviløkonom Norges Handelshøyskole
AMP, Harvard Business School
Styremedlem Ementor AS



Harald Horne (1950)
Fylkesrådmann i Akershus
Fylkeskommune
Cand. Jur, Universitetet i Oslo



Erlend Helle (1966)
Fylkespolitiker
Lærer
Leder for komite for samferdsel og miljø
i Akershus fylkesskommune



Kirsti Merethe Tranby (1974)
Kontorsjef Norgeskreditt AS
Siviløkonom fra Handelshøyskolen BI



Per Mauritz Hanssen (1935)
Tidl. Havnedirektør i Oslo
Sjøkrigsskolens øverste avd
Forsvarets Høgskole



Inger Hegemann
Ansattes representant

BOARD OF DIRECTORS STYRET



Svend L. Larsen (1941)
Sivilingeniør.
Norges Tekniske Høgskole
Adm. dir. Fjellinjen AS



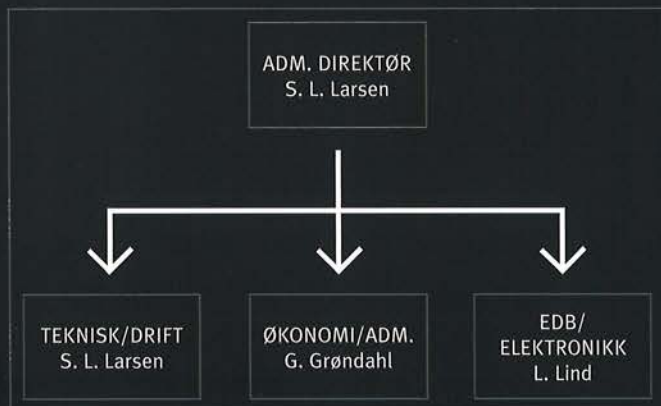
Gunnar Grøndahl (1936)
Bedriftsøkonom BI
Adm. sjef Fjellinjen AS



Lars Lind (1945)
Cand Real i Kybernetikk UIO
EDB sjef Fjellinjen AS

**VARAMEDLEMMER
DEPUTY BOARDS MEMBERS**

Knut Gabestad
Amund Alm
Tom Granquist
Ivar Ueland



Formål og historikk

Fjellinjen AS ble etablert 13.02.1986 med formål å fullfinansiere E18 gjennom Oslo sentrum (Festningstunnelen, 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 del-finansiering av hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus (Oslopakken). 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%.

Fra 01.11.2001 har selskapet også fått i oppdrag å delfinansiere en forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus den såkalte Oslopakke 2, St.prp.nr.64 (1999-2000).

Bompengeneinnkrevningen startet 01.02.90 og skulle i henhold til St.meld.nr. 37 (1996-97) bli avsluttet ved utløpet av år 2007.

I forbindelse med finansiering av ny Bjørvikatunnel har Stortinget i St.prp.nr. 50 (2004-2005) besluttet at eksisterende bompengering skal bli stående til senest utgangen av 2012. Videreføringen av bompengeneordningen skal inkludere både Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Dette innebærer samme bomstasjonsplassering som i dag og at Fjellinjen AS skal stå for

innkrevningen. Dersom en eventuell ny trafikantbetalingsordning (Oslopakke 3) blir vedtatt før 2012, vil denne avløse den vedtatte videreføring av dagens ordning. Dagens takst og rabattsystem videreføres, og takstene vil kun bli justert for prisutviklingen.

I planene for hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus (Oslopakke 1) inngikk i alt 50 veiprojekter. I 2005-prisnivå er opprinnelig kostnadsramme beregnet til NOK 15 mrd.

55% av totalkostnadene var forutsatt finansiert med bompenger, mens resten var riksveibevilgninger over statsbudsjettet. Etter dagens forutsetninger er de totale kostnadene for alle gjennomsførte og aktuelle gjenstående prosjekter anslått å bli i størrelsesorden NOK 30 mrd. Økningen skyldes vesentlig mer kostnadskrevende løsninger enn opprinnelig forutsatt. Økt fokusering på miljøhensynene er den viktigste årsaken til dette. Statens Vegvesen er byggherreansvarlig.

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 oppnås ved en aktiv og bevisst finansforvaltning og at selskapet til enhver tid har en kostnadseffektiv administrasjon som samtidig sikrer god kvalitet og service.

SUMMARY

Fjellinjen AS was established on 13th February 1986. The objective of the company is to partly finance the main road development in Oslo and Akershus (Oslo Package 1), originally estimated to NOK 15 billion and including 50 road projects. Today the estimated cost is NOK 30 billion, which mainly is due to increased environmental demands.

Through an agreement with the Ministry of Transport the Parliament has given the

company 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 1st February 1990. Toll is collected at 19 toll plazas forming a ring around the city centre.

From 1st November 2001, the company's agreement with the Ministry of Transport was extended to partly finance a forced

Festningstunnelen, total lengde ca 1850 meter, ble åpnet for trafikk i 1990. Av dette er 330 m betongtunnel i løsmasser og ca 1520 m i tunnel i fjell. Laveste punkt ligger 45 m under Rådhuspl...

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.

Virksomhet

Med grunnlag i Stortingsvedtak av 08.06.88 ble det inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet og Fjellinjen AS om administrasjon og drift av bompengerekkningen. Bemanningen av stasjonene er etter forutgående anbud 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 ansvaret for 19 bomstasjoner i Oslo.

Fjellinjen AS har en AA rating fra Standard & Poor's, senest bekreftet høsten 2005.

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

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

Utstrakt bruk av automatiserte administrative rutiner skal gi kostnadseffektiv drift. Selskapet baserer driften på 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 rentemarkedet 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 bemannet 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 bemanning. Det er Securitas AS som for tiden innehar kontrakten på bemanning av bomstasjonene. I tillegg

til håndtering av manuelt betalende trafikk, utfører vektene på 8 av de minst trafikkerte bomstasjonene også registreringsarbeide med videobilder og innbetalingsgiroer. Dette medfører ca. 7 årsverk reduksjon i det administrative arbeidet for selskapet.

• Vedlikehold/betalingsutstyr service

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

• Forhandlernet

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 44 Esso-forhandlere i Oslo-området inngått avtale med selskapet.

• Det er også inngått avtaler med private selskaper om 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.

development of the public transport system in Oslo and Akershus, Oslo Package 2.

The toll collection period was supposed to be terminated at the end of year 2007, regardless completion of all the projects in the Oslo Package.

In 2005, the toll collection period was extended to 2012, in order to finance a new subsea tunnel.

In addition there is a political process going on to prolong the toll system until 2022, in order to finance new main roads and public transport systems (Oslo Package 3).

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%).

NØKKELTALL - KEY NUMBERS

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Driftsinntekter/ operating income	737	772	788	813	880	1046	1083	1193	1220
Driftskostnader/ operating expenses	75	74	81	82	95 [*]	103 ^{**}	110 ^{***}	120 ^{****}	126 ^{*****}
Resultat før finansposter/ net financial expenses	662	698	707	731	685	793	773	823	794
Resultat av finansposter/ net financial items	65	78	110	96	94	70	49	21	2
Resultat før bidrag til veiprosjekter/ profit before contribution to road projects	597	620	597	635	591	723	724	802	792
Bidrag til veiprosjekter/ profit before financial items	597	620	597	635	591	723	724	802	792

^{*} eks, avskrivning av innkrevingsretten 100 mill. kr

^{**} eks, avskrivning av innkrevingsretten 150 mill. kr

^{***} eks, avskrivning av innkrevingsretten 200 mill. kr

^{****} eks, avskrivning av innkrevingsretten 250 mill. kr

^{*****} eks, avskrivning av innkrevingsretten 300 mill. kr

F.o.m. 2 halvår 2001 ble det innført m.v.a. på innkjøpte tjenester

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Rentedekningsgrad/ debt servicing ratio	300	368	540	610	760	1025	895	643	762	405	429	391	395	363

Forutsetninger for alternativene/Assumptions for the alternatives	2001	2002	2003	2004	2005
SOLIDITET OG RENTABILITET/solidity and profitability					
EGENKAPITAL/equity ratio	4,7%	5,4%	5,8%	5,9%	7,4%
GJELDSGRAD/debt ratio	1972,5%	2030,9%	1624,5%	1589,2%	1254,1%
RENTABILITET/profitability					
DRIFTSMARGIN/operating margin	77,8%	75,8%	71,8%	69,0%	65,1%
EGENKAPITALRENTABILITET/return on net capital	552,0%	675,8%	681,0%	748,1%	740,3%
TOTALKAPITALRENTABILITET/return on total capital	31,2%	38,1%	41,4%	45,4%	49,5%
ÅRLIG TRAFIKKVEKST/annual traffic growth	1,4%	0,2%	0,4%	1,2%	1,3%

VESTKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Lysaker, Asker
- 2 Nytt dobbeltspor Asker - Sandvika
- 3 Kolsåsbanen, opprustning til Bekkestua
- 4 Kollektivbetjening Fornebu

SENTRUM & INDRE BY

- 1 Knutepunkter: Nationalteateret St., Oslo S Ost, Skøyen
- 2 Jernbanetorget
- 3 Homansbyen
- 4 T-baneringen
- 5 Ring 1 busstrase
- 6 Ring 2 (Frogner plass - Majorstuen)

NORDØSTKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Årnes, Fjellhamar, Sørumsand, Frogner, Grorud, Haugenstua, Haneborg, Lørenskog, Strømmen
- 2 Solheim
- 3 Tiltak i Groruddalen
- 4 Framkommighetstiltak Rv 22 og Rv 120

NORDØST

- 1 Årnes
- 1 Fjellhamar
- 1 Sørumsand
- 1 Frogner

SØRKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Ski, Holmlia, Hauketo, Vestby, Greverud
- 2 Nesoddtangen, Dyrløkke

SØR

- 1 Vestby kollektivknutepunkt
- 2 Dyrløkke bussterminal



Oslopakke 2 i korte trekk

Hva er Oslopakke 2? Oslopakke 2 er en plan for å fremskynde utbyggingen av infrastruktur og innkjøp av materiell for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Intensjonen i planen er at utvikling og drift av transportsystemet i regionen vurderes samlet over fylkesgrensene, og at transportavviklingen på bane- og veisystemet vurderes under ett.

Hva er hensikten med Oslopakke 2? Oslopakke 2 skal sikre en utbygging av kollektivtrafikken i løpet av ti år som ellers ville tatt rundt 25 år.

Hvor mye koster Oslopakke 2? Oslopakke 2 er kostnadsberegnet til 15,6 milliarder kroner (i 2001-kr) fra 2001 til 2011.

Hva har Oslopakke 2 bidratt med hittil? I handlingsprogrammet for 2002 til 2005 er jernbane, t-bane, stasjonsopprustning, kollektivknutepunkter og fremkommelighet for kollektivtrafikk prioritert. Store prosjekter som blant annet T-baneringen og dobbeltsporet på jernbanen mellom Skøyen og Sandvika er godt igang. Tiltak for å bedre fremkommeligheten for trikk og buss i Oslo og Akershus er i full gang, og et nytt sanntidsinformasjonssystem (SIS) skal gi reisende mer forutsigbarhet i forhold til når bussen eller trikken virkelig kommer.

Hvorfor heter det Oslopakke 2? Før Oslopakke 2, var det en Oslopakke 1, hvor målet var å bygge ut hovedveinettet i Oslo og Akershus. For å finansiere veiutbyggingen, vedtok bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus en bompengoordning i 1986. Mellom 1990 og 2001 ble 11 milliarder kroner investert i nye veier i Oslo og Akershus. I 1999 ble den siste, store flaskehalsen på Ring 3 borte etter åpningen av Tåsentunnelen. Fortsatt gjenstår noen prosjekter i Oslopakke 1. Det ble også i Oslopakke 1 vedtatt at tyve prosent av investeringsmidlene skulle brukes til kollektivtiltak.

Trafikktall 2005, retning mot sentrum
(04-tall i parentes)

Det ble registrert 92 200 468 passeringer (90 849 486) gjennom bompengeringen i 2005. Gjennomsnittets døgntrafikk var 252 604 passeringer (248 223), en trafikkøkning på 1,75% fra 2004.

Bomstasjonene i vest hadde samlet en trafikkøkning på 1,8%. Trafikken på Ring 3 ved Gaustad og på E18 ved Maritim hadde en trafikkvekst på henholdsvis 2,9% og 1,4%, mens trafikken på de øvrige bomstasjoner i vest hadde en økning på 1,1%.

Stasjonene i nord hadde samlet en vekst på 1%. Bomstasjonen på E6 Djupdalsveien hadde en vekst på 2,5%, mens de øvrige innfartsveier nordfra samlet hadde en mindre trafikknedgang på 0,2%.

Totaltrafikken i sør økte med 2,9%. Trafikken på E6 Europaveien økte med 6,3%, mens E18 Mosseveien hadde en reduksjon på 10,4%. Åpningen av E6 i fire felt mellom Klemetsrud og Assurtjern sommeren 2004 har medført en klar overføring av trafikk fra E18 Mosseveien til E6 Europaveien i 2005.

Øvrige stasjoner på Nordstrand hadde trafikkvekst på 2,2%.

86% av trafikkveksten i 2005 skjedde på hovedveinettet.

I perioden 2000-2005 har trafikken gjennom bomstasjonene på hovedveinettet øket med 8%, mens det har

vært en nedgang på 4% på lokalveinettet. Dette er helt i tråd med intensjonene i Oslo-pakke 1.

Trafikken i abonnementsfeltene økte med 3,7% i 2005 (5,4%), mens antall passeringer i mynt- og manuelle felt samlet gikk tilbake med 5,8% (12,4%).

I 2004 hadde Fjellinjens abonnenter 4 445 245 passeringer i andre bompengelanlegg, mens abonnenter hos andre bompengeselskap bare hadde 845 584 passeringer i Oslo. Dette betyr at bare 1% av passeringene i AutoPASS-feltene i Oslo har avtale i andre bompengeselskaper enn Fjellinjen. I gjennomsnitt passerte 81,3% (79,8%) av totaltrafikken gjennom AutoPASS-feltene. I rushtiden om morgenen er abonnementsandelen 88,2%. Veksten i andel med AutoPASS medfører at selv med økt trafikk er det ikke kapasitetsproblemer i bomstasjonene.

AutoPASS avtaler 2005

(04-tall i parentes)

Fjellinjen AS hadde ved årsskiftet 426 639 (401 745) gyldige AutoPASS-avtaler i bompengeringen, fordelt med 327 355 (304 615) på klippekort og 99 284 (97 130) med periodeavtaler. Økningen i antall gyldige avtaler i 2005 var 24 894 sammenliknet med 31 045 i 2004.

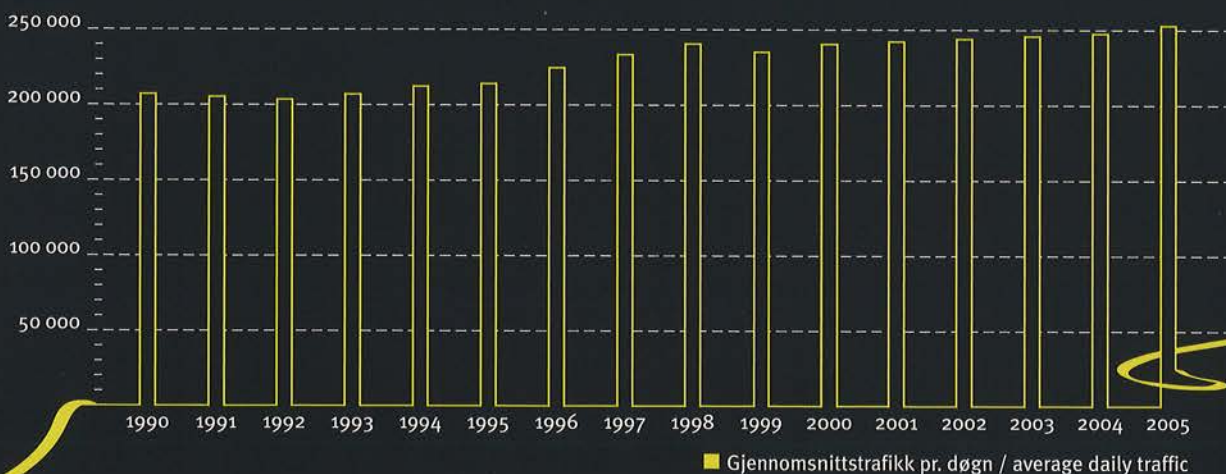
Avtalegruppene utgjøres av 25-klippkort (31,9%), 100-klipp (9,1%), 175-klippkort (26,8%) og 350-klippkort (9%). Andel årsavtaler utgjør 13,5% og måneds- og halvårskort 3,1% hver. Totalt utgjør

klippekort 76,7% av avtalene, 19,7% har periodeavtale og 3,6% fritak.

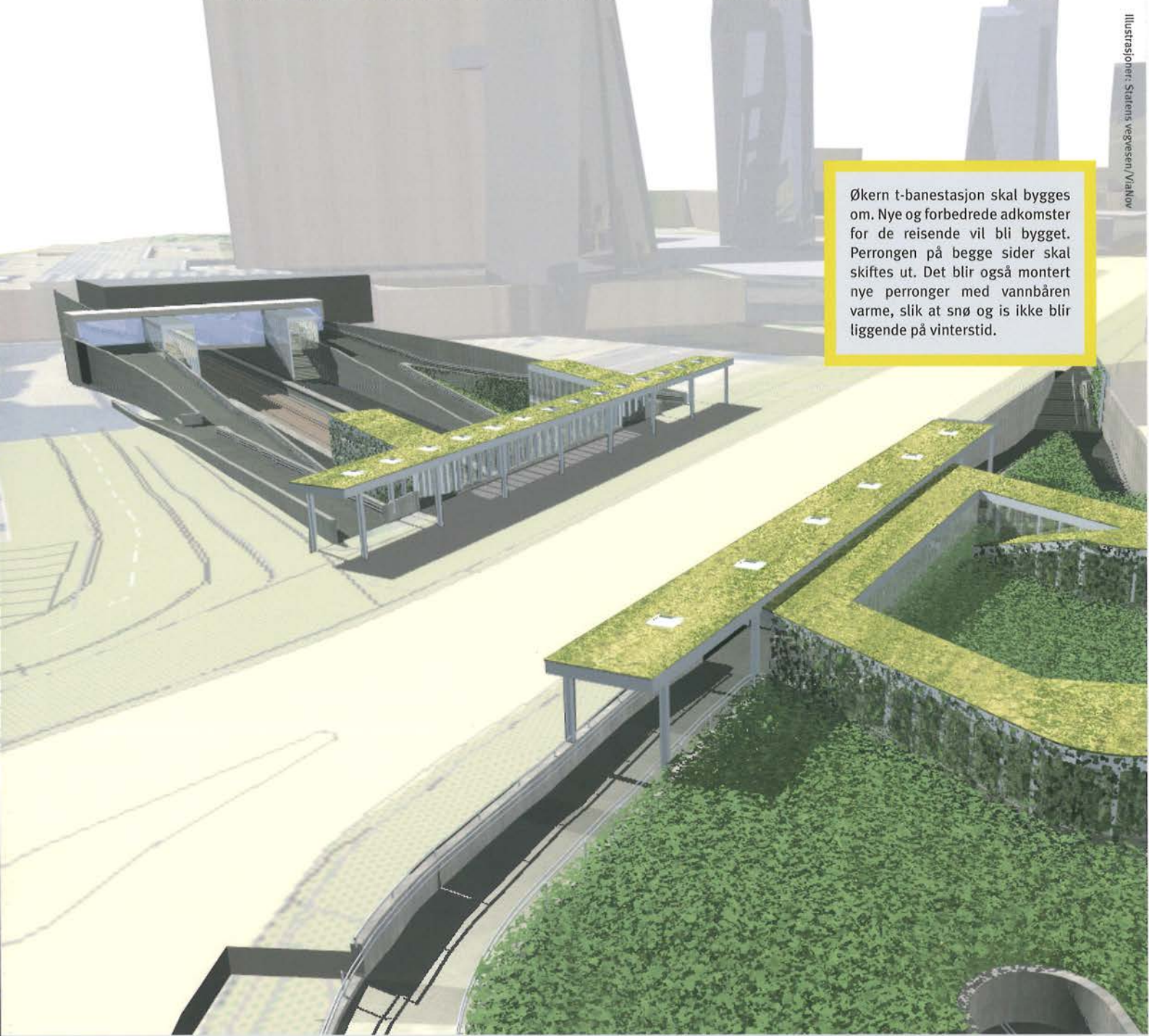
AutoPASS Samordnet Betaling (ASB)

Statens Vegvesen har innført et samordnet betalingssystem for bompengeselskapene fra 1 februar 2004. Systemet har blitt godt mottatt av publikum og bruken øker for hvert år.

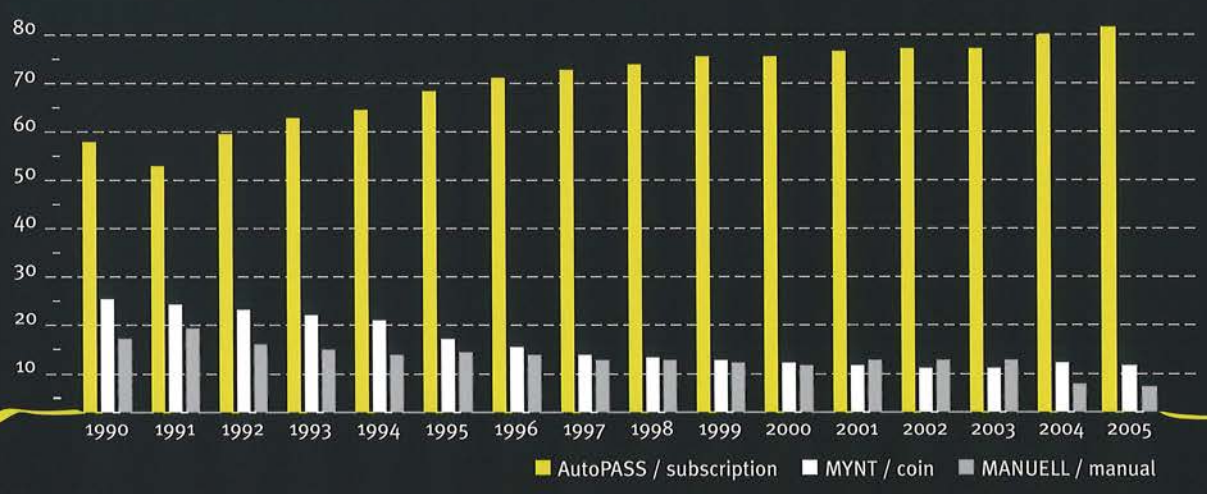
I samarbeide med Vägverket i Sverige og danske bompengeselskaper arbeides det med å etablere en nordisk interoperabel løsning. Det siktes mot et praktisk prøveprosjekt, Norits, der Fjellinjen er involvert på den norske siden.

GJENNOMSNIITTSTRAFIKK PR. DØGN - EN RETNING**Average Daily Traffic - one Direction**

Økern t-banestasjon skal bygges om. Nye og forbedrede adkomster for de reisende vil bli bygget. Perrongen på begge sider skal skiftes ut. Det blir også montert nye perronger med vannbåren varme, slik at snø og is ikke blir liggende på vinterstid.



FELTBRUK
Use of Lane



Ferdige prosjekter

Utvidelse av E-6 Europaveien fra 2 til 4 felt mellom Klemetsrud og Assurtjern var klar for trafikkåpning september 2004. Neste parsell, Assurtjern-Vinterbro ventes ferdig i 2009.

Under utførelse

- Første etappe av T-baneringen, med de nye stasjonene Nydalen og Storo, åpnet i august 2003. Sommeren 2006 knyttes den nye banen sammen med det eksisterende banesystem med ny stasjon på Carl Berners plass.

• E18 Bjørvikaprojektet

Det foreligger godkjent reguleringsplan og arbeides med et eget finansieringsopplegg basert på en avtale inngått mellom Statens vegvesen og Oslo kommune. Byggestart forventes høsten 2005 og ferdigstillelse av 1. etappe i 2010.

Andre større veiprojekt som var byggeklare i 2005 er:

- Store Ringvei (Ring 3) på strekningen Sinsenkrysset-Ulven: Bygges ut med nytt lokalveinett og hovedveisystem, inkl. 1,3 km fjelltunnel. Forberedende arbeider tok til i febr. 2005. Åpnes etappevis i 2010-2011.

- Utbygging av E-16 Wøyen-Bjørum i Bærum: Prosjektet omfatter bygging av ny E-16 på en 5,1 km lang strekning nord for Sandvika. Arbeidet startet juni 2005 og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2008.

Kollektivprosjekter:

I tillegg benyttes også ca. 20% av bompenginntektene fra Oslopakke 1 samt ca. NOK 200 mill., tilsvarende bompengerings andel av Oslopakke 2, til infrastruktur på kollektivnettet.

De største kollektivprosjektene i Oslo i 2005 var T-baneringen, økt hastighet og sikkerhet på østlige T-banelinjer, aktiv signalprioritering og sanntids informasjonssystem.

Arbeidet med kollektivknutepunkt Nationalteatret ble gjennomført i 2005.

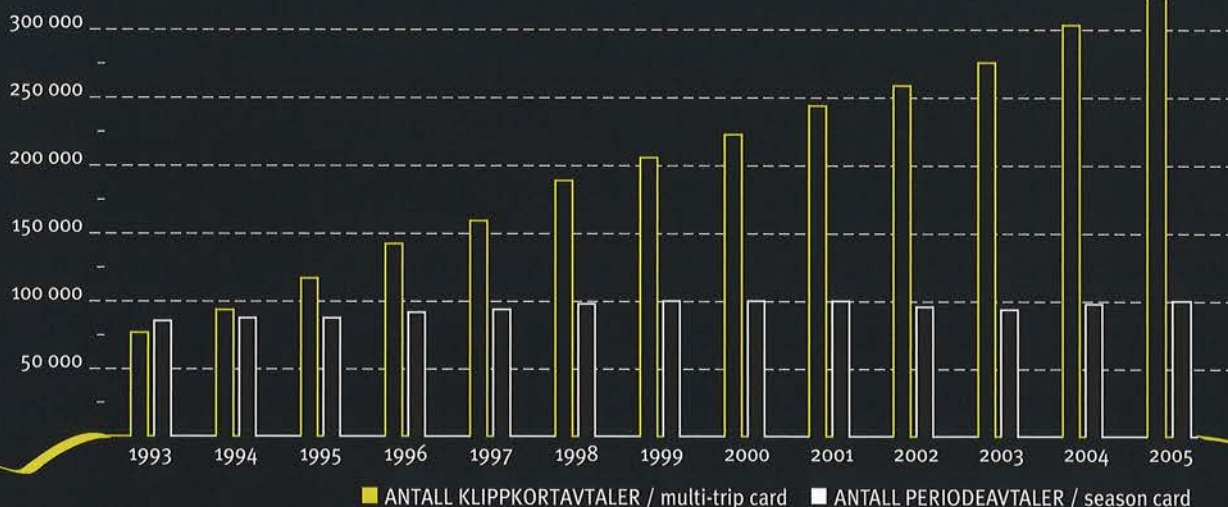
I Akershus er arbeidet med kollektivfelt Billingstadsletta og kollektivfelt på Rv 22 i Skedsmo gjennomført.

Arbeidet med ny kollektivterminal på Strømmen startet høsten 2005. 1. etappe åpnes for trafikk høsten 2006. Hele anlegget ferdigstilles høsten 2007.

Flere av de opprinnelige prosjektene i Oslopakke 1 er ikke lenger aktuelle samtidig som nye prosjekter har kommet til.

AUTOPASS AVTALER

Subscriptions



Major projects

The major public transport projects in 2005 were the continued construction of a new subway-ring north of the city centre.

34 of the originally 50 projects are now completed. Some of the projects are no longer in the program, others have been replaced with new projects.

The construction of 3 major road projects started up in 2005;

- Subsea tunnel on E 18 in the eastern part of the city centre.
- 4 lane tunnel on Ring 3 north of the city centre.
- 4-lane tunnel on E 16 west of the city.

The total cost of the 3 projects is NOK 7.5 billion. They will be finished in 2008-2010.

The total cost of the Oslo Package have increased from NOK 15 billion to NOK 30 billion, mostly due to higher environmental demands on the projects.

Finance

In the period 1990-2005 accumulated contributions generated from operations to new projects in the Oslo Package 1 amounted to NOK 8.791 million. Additional NOK 1.850 million have been contributed through loan.

In addition contribution from Oslo Package 2 amounts to NOK 769.5 million.

Traffic

The traffic through the toll ring was 1.75% higher in 2005 than the year before, with an average of 252 604 passings (one direction) every day. The number of subscribers is still increasing. At the end of the year the total number of valid subscribers amounted to 426 639. The average part of the traffic through the subscriber lanes (AutoPASS) in 2005 was 81.3%, in the rush hours 88.2%. This means that there are no capacity problems at the toll plazas.

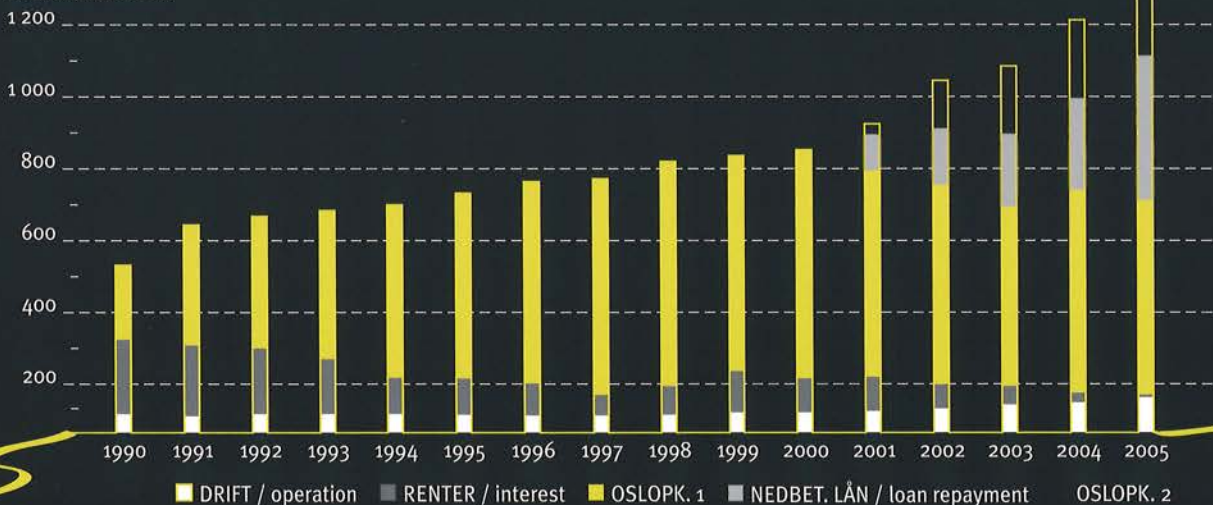
The Public Roads Authority has started a project establishing contractual interoperability between Norwegian toll systems with electronic fee collection. This means that a driver can have a contract with only one toll company giving him the rights to pass in all toll systems (AutoPASS).

The system was made available nationwide in February 2004 and will be extended to Denmark and Sweden in late 2006.

ANVENDELSE AV BOMPENGEINTEKTER

Use of toll money

Mill. kr / NOK Mill.



større fullførte veianlegg. Oslo-pakke1 **OVERSIKT - OVERVIEW** major completed projects. Oslo Package 1

År	Veg	Prosjekt
2004	E6	Klemetsrud-Assurtjern
2003	Rv 4 Rv 159	Gjelleråsen-Slattum Omkjøringsvei Strømmen
2002		
2001	Rv 161	Galgeberg forbindelsen
2000	E6	Svartdalstunnelen
1999	Rv 150	Tåsentunnelen
1998	E6 Rv 150 Rv 159	Skullerudkrysset Mustadkrysset Lørdagsrud-Rv22/Vigernes
1997	Rv 150 Rv 4 E6 Rv 159	Kryss v/Radiumhospitalet Kryss v/Hausmannsgt. Ryenkrysset Knatten -Lørdagsrud
1996		
1995	Rv 190	Ekeberg tunnelen
1994	E18 Rv 150 Rv 160	Vestbanekrysset Sinsen-Storo Bekkestuatunnelen
1993	E6 E16 E18 Rv 150	Vinterbru-Vassum Kjørbu-Brynsveien Lysakerkrysset øst Universitetskrysset
1992	Rv 150	Granfosstunnelen
1991	Rv 162 Rv 162 Rv 4 E18 E18	Vaterlandtunnelen Vaterlandtunnelen-Hollendergt. Slattum-Skøyen Eff.tiltak Bygdøy-Lysaker Eff.tiltak Mosseveien
1990	E18 Rv 162 Rv 190	Festningstunnelen Rv 4-Møllergata Teisenkrysset+ 3 felt Alna-Furuset

Etter 16 års drift har selskapet bidratt med NOK 10,623 millioner til Oslo-pakke 1. NOK 8,791 millioner er overført fra ordinær drift. Det øvrige er lån, primært til finansiering av Festningstunnelen. Til Oslo-pakke 2 er bidraget hittil NOK 769,5 millioner.

Totalt bidrag fra trafikantene til Oslo-pakke 1 i bompengerperioden frem til utløpet av 2007 beløper seg til NOK 11,6 mrd. (2005-kr). Nedbetaling av lån er da inkludert.

I tillegg bidrar bilistene med NOK 1,2 mrd. (2005-kr) til Oslo-pakke 2 i perioden nov. 2001 og ut 2007.

OSLOPAKKE 1 OVERSIKT Oslo Package 1 OVERVIEW



- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| 1 Festningstunnelen | 12 Skullerudkrysset | 23 Vassum – Vinterbru |
| 2 Vestbanekrysset | 13 Tåsentunnelen | 24 Hamang – Vøyen, to felt |
| 3 Rehabilitering Vålerengatunnelen | 14 Svartdaltunnelen | 25 Hamang – Vøyen, fire felt |
| 4 Teisenkrysset | 15 Galgebergforbindelsen | 26 Vøyen – Bjørum |
| 5 Granfosstunnelen og Mustadkrysset | 16 Bjørvika | 27 Lysakerkryssene |
| 6 Gaustadkrysset | 17 Ulven - Sinsen | 28 Bygdøy alle – Holmen, tre felt |
| 7 Henrik Ibsen-ringen | 18 Fossumdiagonalen | 29 Gjelleråsen – Slattum |
| 11 Kryss ved Radiumhospitalet | 19 Klemetsrud-Assurtjern | 30 Lokalveg i Strømmen |
| 8 Ekeberg tunnelen | 20 Knatten - Vigernes | 31 Assurtjern – Vinterbru |
| 9 Sinsen-Storo | 21 Slattum – Kjøl | |
| 10 Ryenkrysset | 22 Bekkestuatunnelen | |

E6, Ryenkrysset, 1997

SELSKAPETS LOKALISERING OG FORMÅL

Selskapet er lokalisert i Oslo og har som hovedoppgave å delfinansiere hovedveitbyggingen og kollektivtiltak i Oslo og Akershus innen den såkalte Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Statens vegvesen Region øst er byggherre for de tiltak som normalt ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i Oslopakke 1 og 2. For tiltak der Statens vegvesen ikke er byggherre skal Statens vegvesen rekvirere og fordele midlene i henhold til vedtak i Stortinget og de årlige riksvegbudsjetter.

Finansieringen av Oslopakke 1 og Oslopakke 2 skjer ved innkreving av avgift ved passering gjennom bompengeringen i Oslo. Andelen til Oslopakke 2 ble fastsatt ved en takstøkning for passering i bompengeringen fra 01.11.2001.

Ifølge St. meld. nr. 37 (1996-97), Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, som ble behandlet av Stortinget den 17.06.97, ble det forutsatt at bompengeneinnkrevningen for Oslopakke 1 avsluttes ved utløpet av år 2007. Innkrevningen for Oslopakke 2 skulle ifølge St. prp nr 64 (1999-2000), Inst S nr 239 (1999-2000) og vedtak i Stortinget 15. juni 2000 opphøre samtidig. Ifølge St. prp. Nr. 50 (2004-2005) og vedtak i Stortinget 1. juni 2005 skal nåværende bompengordning videreføres fra 1. januar 2008 til senest 31. desember 2012. Dersom Stortinget godkjenner en ny trafikantbetalingsordning (Oslopakke 3) innen den tid, vil denne avløse videreføringen av dagens ordning. Selskapet er i forhandlinger om ny avtale for videreføring av innkrevingsretten innenfor ovennevnte forutsetninger.

HOVEDTREKK

I 2005 hadde selskapet et netto resultat før tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak på NOK 792,1 millioner hvorav andelen til Oslopakke 2 var på NOK 216,3 millioner.

Avskrivninger av innkrevingsretten og nedbetaling av lån er på NOK 300 millioner i 2005 mot NOK 250 millioner

i 2004. Avskrivningene er progressive og skjer i takt med verdireduksjonen av innkrevingsretten i perioden fra 01.01.01 til 31.12.07. Pr. 31.12.07 skal innkrevingsretten være fullt avskrevet.

Tildelingene til Oslo i 2005 har vært på NOK 693 millioner og til Akershus på NOK 340 millioner. NOK 240,9 millioner av beløpet er tidligere opptjent og avsatt for tildeling.

Flere av de opprinnelige prosjektene i Oslopakke 1 er ikke lenger aktuelle, samtidig som enkelte nye prosjekter er kommet til. Nå er 34 av de opprinnelige 50 prosjektene fullført. I tillegg er tre store veiprosjekter under utbygging.

Etter 16 år har selskapet bidratt med NOK 10 623 millioner til Oslopakke 1. NOK 8 791 millioner er overført fra ordinær drift. Det øvrige er lån primært til finansiering av Festningstunnelen. Til Oslopakke 2, som startet 01.11.2001, er bidraget hittil på NOK 769,5 millioner.

Ved utløpet av bompengeperioden i 2007 vil selskapet totalt ha bidratt med NOK 11,6 mrd. (2005-kroner) til Oslopakke 1. Til Oslopakke 2 forventes bidraget å bli på NOK 1,2 mrd. (2005-kroner).

UTVIKLING OG DRIFT

Trafikken gjennom bompengeringen økte i 2005 med 1,75%. Dette var en betydelig økning i forhold til 2004 hvor trafikkveksten var 1,2%.

Gjennomsnittlig antall passeringer økte fra 248 223 pr døgn i 2004 til 252 604 i 2005. Trafikkendringen i 2005 fordelte seg på de tre trafikkorridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis +1,8%, +1,0% og +2,9%.

Den vesentligste del av trafikkveksten skjedde også i 2005 på hovedveinettet, helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1.

Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst fra 1990 til og med 2005 er på 1,32%, totalt ca. 21%.

Antall gyldige abonnement økte med 25 195 i 2005, mot 31 045 året før.

Ved årsskiftet var det 426 639 gyldige abonnemang, hvorav 327 355 på klippekort (77%) og 99 284 (23%) på periodekort. Abonnementsveksten skjer i det vesentlige på klippekort. Andel trafikk som benyttet abonnementsfeltene var i gjennomsnitt 81,3% på årsbasis. I rushtiden var andelen trafikk gjennom abonnementsfeltene på 88,2%.

Fra 01.01.2004 er det innført abonnemang på 100 klipp. Antall avtaler med 100 klipp er etter dette øket til samme nivå som 350 klipp, ca. 38 500.

Ved utgangen av 2005 var det 36 fulltids- og 2 deltidsansatte i selskapet. I tillegg var det 2 på engasjement. På 8 av de minst trafikkerte bomstasjonene utfører vekterne til Securitas også registrering av giroer og videobilder. Dette medfører reduserte administrative kostnader for selskapet.

AutoPASS systemet, der abonnenter med avtale hos et bompengeselskap kan passere i alle AutoPASS-anlegg i Norge, og bare betale til selskapet der de har avtale, ble innført i 2004. AutoPASS ble positivt mottatt av våre kunder og bruken har økt kraftig i 2005. Pr 31.12.2005 hadde selskapets abonnenter passert i andre bompengeselskaper for NOK 176 millioner, mens andre bompengeselskapers abonnenter hadde passert bompengeringen i Oslo for NOK 32 millioner. Betalingssystemet planlegges utvidet til å omfatte ferjeselskaper i 2006 og parkeringshus på et senere tidspunkt. I 2006 planlegges også bruk i enkelte andre nordiske land.

I 2005 etablerte selskapet en nettjeneste der abonnentene via Internett kan få tilgang til grunnleggende opplysninger om sitt abonnemang samt detaljer om de siste passeringene. Abonnentene kan også endre enkelte av opplysningene. Selskapet planlegger å utvide disse mulighetene. Tjenesten er gratis.

Etter at det ble besluttet at bompengemang i Oslo skulle videreføres etter 2007, har selskapet, etter avtale med Statens vegvesen, innført muligheten for å betale med kort i de betjente feltene på bomstasjonene.

ARBEIDSMILJØET

Arbeidsmiljøet i bedriften anses som tilfredsstillende. Det har vært 3 møter i arbeidsmiljøutvalget gjennom året. HMS-tiltak vurderes løpende i samarbeid med de ansatte.

Sykefraværet i 2005 var på 755 dager hvilket tilsvarer 8,5% av total arbeidstid. Ser man bort fra to med langtidsfravær var sykefraværet på 5,4%.

Det har ikke skjedd skader eller ulykker i 2005.

Det fysiske arbeidsmiljøet på bomstasjonene er krevende og følges nøye. Sett i relasjon til arbeidsplassens karakter må det kunne sies at arbeidsmiljøet er tilfredsstillende.

Bedriftens virksomhet medvirker til forbedret trafikkavvikling og overføring av trafikk fra lokalveier til et utbedret hovedveinett. Dette virker positivt på miljøet.

LIKESTILLING

Selskapets mål er at det skal være full likestilling mellom kvinner og menn i bedriften. Dette legges det vekt på ved for eksempel saker som gjelder lønn, avansment og rekruttering.

Av selskapets 38 ansatte er 24 kvinner. Styrets leder er kvinne, samt en av de øvrige fire styremedlemmer. Andelen kvinner i ledende stillinger er på 17%. Gjennomsnittlig årslønn for kvinner er kr. 274 300, mens den for menn er kr. 364 700. Dette skyldes i hovedsak at andelen menn i ledende stillinger er høyere enn for kvinner.

Arbeidstidsordninger i selskapet følger av de ulike stillinger og er uavhengig av kjønn.

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 2005

Regnskapet for 2005 omfatter innkrevningen av bompenger for Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2005 på NOK 1219,8 millioner. Dette er NOK 27,1 millioner høyere enn i 2004. Inntektsøkningen skyldes trafikkøkning og at passeringavgiften øker ved fornyelse av abonnemang som tidligere er tegnet til gammel pris.

Administrasjonskostnadene var på NOK 126 millioner som er NOK 5,8 millioner over fjoråret. Avskrivninger (nedbetaling av lån) kommer i tillegg med NOK 300 millioner.

Driftresultatet er på NOK 793,8 millioner. Det er NOK 28,7 millioner lavere enn forrige år, men tar man hensyn til økt avskrivning av innkrevingsretten er resultatet NOK 21,3 millioner bedre enn forrige år. Avviket mellom driftsresultatet og netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i kontantstrømanalysen skyldes at tildeling av midler til veiprosjekter er tatt med i kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter.

Netto finanskostnader var på NOK 1,7 millioner som er NOK 19,2 millioner lavere enn i 2004 og skyldes rentebesparelser på lavt uttak av tildelte veimidler gjennom året og nedbetaling av lån.

Nettoresultatet før tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak ble på NOK 792,1 millioner. Andelen til Oslopakke 1 er på NOK 575,8 millioner og til Oslopakke 2 på NOK 216,3 millioner.

Balansen viser at nivået for selskapets kortsiktige og langsiktige gjeld og egenkapital er på henholdsvis 53,5%, 39,1% og 7,4% i forhold til totalkapitalen. Investeringene, kundefordringene og bankinnskuddene er på henholdsvis 77,7%, 2,2% og 20,1% av totalkapitalen.

Det har ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets utgang som er av vesentlig betydning for å vurdere foretakets stilling og resultat.

FINANSIELL RISIKO

Markedsrisiko

Selskapets låne- og renteesponering i valuta er sikret gjennom valuta- SWAP-avtaler hvor gjeld og renter i valuta byttes til norske kroner. Kredittrisikoen overfor SWAP-motpartene anses som liten da slike kontrakter kun inngås med de største norske bankene og velrenommerede kredittinstitusjoner med kredittvurdering AA- eller bedre.

Risikoen knyttet til endringer i rentenivået som følge av at selskapets gjeld har flytende rente anses for liten.

Kredittrisiko

Risiko for at motparter ikke har økonomisk evne til å oppfylle sine forpliktelser anses lav, da fordringene er fordelt på en stor kundemasse. Brutto kredittrisiko på balansedagen utgjør totalt NOK 31.4 millioner.

Likviditetsrisiko

Selskapet vurderer likviditeten i selskapet som meget god, og med en AA rating fra Standard & Poor's anses muligheten for å ta opp eventuelle nye lån å være meget god.

ANNEN RISIKO

Selskapets inntekter er sikret gjennom avtale med Samferdselsdepartementet

om retten til å kreve inn bompenger i bompengeringen i Oslo. Avtalen løper til 31.12.2007. Bompengene skulle da opphøre og selskapet avvikles.

Stortinget har besluttet at Oslopakke 1 og 2 skal videreføres til og med 2012. Fjellinjen AS skal stå for innkrevningen. Dersom en eventuell ny trafikkbetalingsordning (Oslopakke 3) blir vedtatt før 2012, vil denne avløse den vedtatte videreføringen av dagens ordning.

Trafikken gjennom bompengeringen er jevnt stigende fra år til år selv om det satses mye på utvikling av kollektivtilbudet. Det skal for øvrig meget stor svikt til i trafikkbildet før det oppstår noen risiko for at selskapet ikke skal klare sine forpliktelser.

Driften av selskapet ivaretas av en vel innarbeidet organisasjon, og det er ingen vansker med å rekruttere kvalifiserte personer til ledige stillinger.

UTBYGGINGSPROSJEKTER I 2005

Utbygging av T-baneringen mellom Ullevål og Carl Berners plass ble igangsatt høsten 2000. Første etappe med de nye stasjonene Nydalen og Storo åpnet i august 2003. Høsten 2006 sluttes ringen, med nye Sinsen T-banestasjon og tilknytning til det gamle systemet ved

Carl Berners plass. Prosjektet finansieres for en vesentlig del med bompenger.

Arbeidet med 3 store hovedveisystemer ble igangsatt i 2005:

- Ny tunnel for E-18 i Bjørvika
- Ny tunnel for RV 150 Ring 3 mellom Sinsen og Ulven
- Ny trase for E-16 mellom Wøyen og Bjørum.

UTSIKTENE FRAMOVER

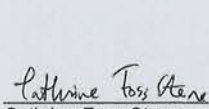
Det forventes 1% trafikkvekst i forhold til 2005.

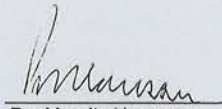
I henhold til vedtak i Vegdirektoratet og etter uttalelser fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ble takstene i bomringen uendret i 2006. Inntektene forventes å stige noe som følge av trafikkøkningen.

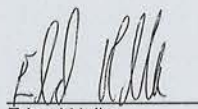
Avskrivning av innkrevingsretten og nedbetaling av lån er progressive og vil utgjøre NOK 400 millioner i 2006.

Med bakgrunn i ovennevnte mener styret at forutsetning om fortsatt drift er til stede og at det ligger an til et år med stabil utvikling.

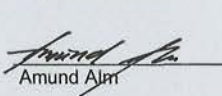
Oslo, 6. mars, 2006

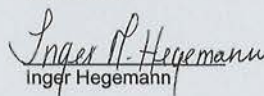

Cathrine Foss Stene

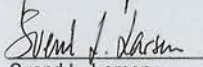

Per Mauritz Hanssen


Erlend Helle


Harald Horne


Amund Alm


Inger Hegemann


Svend L. Larsen
Adm. direktør



Anleggsstart : juli/august 2005
 Slutt punkt : Tunnelen med kryss og avkjøringer skal stå ferdig sommeren 2010.

Prosjektets del II er å bygge vegene i den nye Bjørvika-bydelen, fra 2010 – 2012.

Fra høsten 2010 går E 18 i tunnel under Bjørvika og Bispevika. Verdifulle områder frigjøres til byutvikling.

Bispielokket - "trafikkmaskinen" - rives. Lokalvegnettet i bydelen bygges ut. Hovednerven blir Nyland allé - en boulevard med to kollektivtrafikk, to kjørefelt og gode forhold for syklende og gående.

Trafikken til Oslo indre øst og ring 1 skal fordeles på to forbindelser over jernbanenes sporområde:

- Nylandsveien (rv 4) bygges ned i gateplan i Bjørvika. Den får ett kjørefelt og ett kollektivfelt i hver retning.

- Østre Tangent blir en ny hovedforbindelse til ring 1 og sentrum. Den går øst for Nylandsveien, over jernbanesporene til Schweigaards gate.

Med tunnel, kryss og bruer anlegges til sammen 8000 meter ny veg. I tillegg skal det bygges 1200 meter kollektivfelt og 4500 meter gang- og sykkelveg.





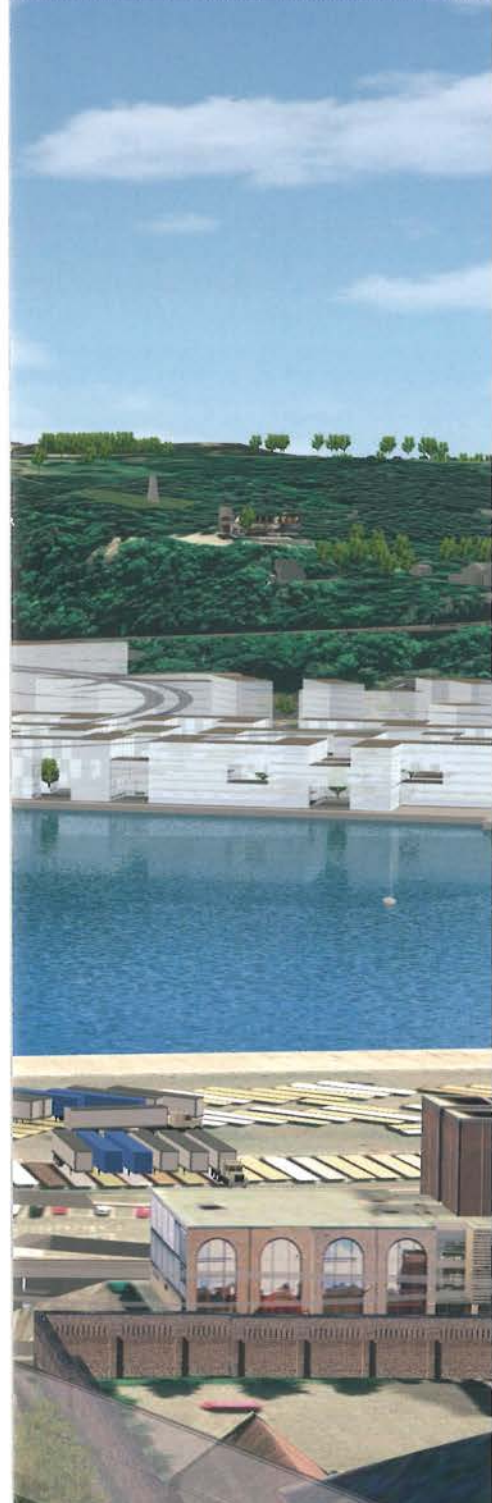
Bjørvikatunnelen skal legges under havbunnen. Det graves en bred grøft for tunnelen. Lag av forurensede masser graves opp og fraktes til deponi.

Senketunnelen består av seks elementer som støpes i tørrdøkk på Hanøytangen utenfor Bergen og fløtes langs kysten og inn Oslofjorden.

I 2008 er alle elementene støpt og fraktet til anleggsområdet. Nedsenkingen av elementene kan begynne.

Når vannet i skottet mellom to elementer lenses ut, oppstår det trykk som klemmer elementene tett sammen. Gummipakninger sørger for at skjøten blir tett.

Tunnelen hviler på en gruspute. Det fylles masser rundt tunnelen som nå ligger stabilt og beskyttet



DIRECTORS REPORT

OBJECTS OF THE COMPANY

The primary object of the company is to partially finance the building of major roads and public transport infrastructure in Oslo and the county of Akershus, the so-called Oslo Package 1 and Oslo Package 2. In the case of building activities that the Public Roads Administration does not perform itself, the Public Roads Administration will requisite and disburse funds in accordance with parliamentary resolutions and the annual budgets for highways in Norway.

Oslo Package 1 and 2 are financed by collecting road tolls from drivers passing through the Oslo toll ring. The share of the financing need for Oslo Package 2 is covered through a toll increase that was introduced on 1 November 2001.

A white paper, Report no. 37 (1996-97) to the Norwegian Parliament, "Norwegian Road and Road Traffic Plan 1998-2007", which was debated by the Parliament on 17 June 1997, assumed that the collection of road tolls for Oslo Package 1 should be terminated at the end of 2007. According to Report no. 64 (1999-2000) to the Parliament, Recommendation S. no. 239 (1999-2000) and the resolution passed by the Parliament on 15 June 2000, toll collections for Oslo Package 2 are to cease on the same date. According to Report no 50 (2004-2005) and decided by the Parliament on 1 June 2005 the concession period is prolonged from 1 January 2008 to 31 December 2012. If the Parliament decides a new traffic payment system (Oslo Package 3) within 2012, this will replace this prolongation. The company is cooperating with the Public Roads Administration in making a new agreement for the extended period.

MAIN POINTS

In 2005, the company recorded a profit before allocations to road projects and public transport projects of NOK 792.1 million, of which the share for Oslo Package 2 totalled NOK 216.3 million.

Amortisation of toll rights and repayments of loans totalled NOK 300 million in 2005 compared with NOK 250 million in 2004.

The amortisation is progressive and recorded in step with the reduction in the value of the toll collection rights in the period 1 January 2001 to 31 December 2007. As of 31 December 2007 the toll rights shall be fully amortised.

Allocations to Oslo in 2005 amounted to NOK 693 million and NOK 340 million to Akershus. NOK 240.9 million of the amount is provision from previous years.

Several of the original projects within Oslo Package 1 are no longer on the agenda, but new projects have been added. So far, 34 of the original 50 projects have been completed. The construction of 3 new major road projects started up in 2005.

During the 16 years the company has been operating, it has contributed a total of NOK 10 623 million to Oslo Package 1. NOK 8 791 million has been transferred from ordinary operations. The rest is loans primarily for financing the Festningstunnel. Oslo Package 2, which started on 1 November 2001, has so far received NOK 769.5 million.

When the road toll period ends in 2007, the company will have contributed a total of NOK 11.6 billion (2005 kroner) to Oslo Package 1. Allocations to Oslo Package 2 are expected to amount to NOK 1.2 billion (2005 kroner).

DEVELOPMENT AND OPERATIONS

Traffic through the toll ring rose by 1.75% in 2005. This is a significant increase from 2004 when traffic growth was 1.2%.

Average daily passings increased from 248 223 per day in 2004 to 252 604 in 2005. The change in traffic volume in 2005 was distributed between the three main traffic corridors in the west, north and south with +1.8%, +1.0% and +2.9% respectively.

The growth in traffic volume in 2005 also was concentrated on the main road network, in line with the intentions of the Oslo Package 1.

The average annual growth in traffic from 1990 to 2005 is 1.32% which totals 21%.

The number of active subscriptions rose by 25 195 in 2005, compared with a rise of 31 045 in the preceding year. At year-end, there were 426 639 valid subscriptions, of which 327 355 were discount cards (77%) and 99 284 were seasonal tickets (23%). The growth in subscriptions is accounted for in its entirety by discount cards. For the year as a whole, 81.3% of traffic passing used subscription lanes. During rush hours the share was about 88.2%.

As of 1 January 2004, subscriptions for discount cards with 100 passes were introduced. The number of subscriptions with 100 passes has increased to the same volume as 350 passes, about 38 500.

At the end of 2005, the company had 36 full-time employees and 2 part-time employees. In addition, 2 people were employed on a temporary basis. At 8 of the toll plazas with the lowest traffic volumes, Securitas guards were also engaged in the registration of giro and video images. This reduces the company's administrative cost.

In February 2004, the AutoPASS system was introduced. A subscriber with a subscription agreement with one road toll company can use this subscription for passing all AutoPASS toll plazas in Norway. Payment for the passing is from the subscription. AutoPASS has received positive feedback from our customers and the use of the system increased considerably in 2005. As of 31 December 2005, the company's subscribers passed through the AutoPASS toll plazas belonging to other companies generating revenues of NOK 176 million, while the corresponding figure for subscribers of other toll collection companies passing the toll ring in Oslo was NOK 32 million. Plans exist for expanding the system to include car ferry companies in 2006 and car parks at a later date. There is a plan for extending the system to some other Nordic countries in 2006.

In 2005 the company established a web-service through which the subscribers, by help of Internet, can get access to basic information regarding their

subscription including details about their last passages. The subscribers may also change some of the information. The company plans to further develop the system. The system is free of charge.

Following the decision to continue the toll collection in Oslo after year 2007, the company, in agreement with the Norwegian Public Roads Administration, implemented payment with credit cards in the manual lanes at the toll plazas.

WORKING ENVIRONMENT

The working environment in the company is considered to be satisfactory. The Working Environment Committee met three times during the year and health, safety and the environment measures (HSE) are assessed on a continuous basis in collaboration with the employees.

In 2005, sick leave totalled 755 days, corresponding to 8.5% of total working hours. With exception from long-term sick leave, the sick leave is 5.4%.

There were no injuries or accidents in 2005.

The physical working environment at the toll plazas is demanding and is monitored vigilantly. In view of the nature of the workplace however, the working environment must be deemed satisfactory.

The company's activities improve the flow of traffic and transfer traffic from local roads to an improved main road system and this has a positive impact on the environment.

EQUAL OPPORTUNITIES

The company aims to provide a workplace where there is full equality between females and males. This is emphasized in issues such as salary, promotion and recruitment.

Of the company's 38 employees, 24 are women. The Chairman of the Board is a woman, in addition to one of the other four board members. The ratio of women in managerial positions is 17%. The

average annual salary for women is NOK 274 300 compared with NOK 364 700 for men. This is due to the fact that the ratio of men in managerial positions is higher than for women.

Working hour agreements in the company are in accordance with the different positions held and are not reliant on whether the employee is male or female.

SHAREHOLDERS

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

ACCOUNTS FOR 2005

The accounts for 2005 include the collection of road tolls for Oslo Package 1 and Oslo Package 2. Total operating revenues for 2005 amounted to NOK 1 219.8 million, which is NOK 27.1 million more than in 2004. The difference is due to increased traffic and to the fact that the toll fee increases on renewal of subscriptions opened at outdated prices.

Administrative expenses amounted to NOK 126 million or NOK 5.8 million more than in 2004. Amortisation (repayment of loan) of NOK 300 million is an additional administrative expense.

The operating profit totalled NOK 793.8 million. This is NOK 28.7 million less than previous year. Ignoring the increased depreciation of the collecting toll right, the operating profit would have been NOK 21.3 million higher than previous year.

The difference between the operating profit and the net cash flow from operational activities in the cash flow analysis is due to the inclusion of the allocation of funds to road projects in the cash flow from operational activities.

Net financial expenses totalled NOK 1.7 million or NOK 19.2 million lower than in the preceding year. This decline is a result of interest savings from lower withdrawals of road fund appropriations

throughout the year and down payment of loans.

The net profit before allocations to road projects and public transport projects was NOK 792.1 million. Of this, NOK 575.8 million refers to Oslo Package 1 and NOK 216.3 million to Oslo Package 2.

The levels of the company's short term and long term debts and the shareholders equity compared to the total capital are 53.5%, 39.1% and 7.4% respectively. The total fixed assets, the total receivables and the bank deposits are 77.7%, 2.2% and 20.1% respectively compared to the total capital.

There have been no events after the end of the financial year which are of significance for the assessment of the company's position and results.

FINANCIAL RISK

Market risk

The company's loan and interest exposure in foreign currencies is hedged via currency SWAP contracts, where the liability and interest in foreign currency is converted to Norwegian kroner. The credit risk involved with the parties to the SWAP contracts is considered as minor as such contracts are only entered into with the major Norwegian banks and well-known credit institutions with credit rating AA- or higher.

The company utilises floating interest rates for their liabilities. However, the risk related to changes in the interest rate is regarded as minor.

Credit risk

The risk of customers not having sufficient financial strength to fulfil their commitments is regarded as low, as our customer receivables are distributed over a vast number of customers. The gross credit risk on the date of the balance sheet totals NOK 31.4 million.

Liquidity risk

The company considers liquidity in the company to be excellent, and with our AA rating from Standard & Poor's, the potential to achieve new loans is very high.

OTHER RISK

The company's income is secured through the agreement with the Ministry of transport on the right to collect money in the Oslo toll ring. The agreement runs currently until December 2007 when the collection of toll money was planned to cease and the company should be wound up.

The Parliament has decided that Oslo Package 1 and 2 shall be prolonged until 2012. Fjellinjen AS has the right to collect toll money in the period. If a new Oslo Package 3 with additional financing of road and public transport projects is decided within 2012, this will replace the existing prolonged system.

Traffic through the toll ring is increasing every year even when the public transport system is improved. The reduction in traffic must be large before there is any risk that the company cannot full fill its obligations.

The operation of the company is handled by a well working organization, and there is no problem to recruit qualified personal in case of vacancy.

ROAD PROJECTS IN 2005

The underground circle line extension (T-baneringen) between Ullevål and Carl Berners Plass started in the autumn of 2000. The first stage through to Storo and the new station at Nydalen opened for traffic in August 2003. The entire extension, with the new Sinsen station, is expected to be completed in the autumn of 2006. Road toll revenues provide the main funding for the project.

The construction of 3 major road projects started up in 2005.

- Subsea tunnel on E-18 in the eastern part of the city centre
- 4 lane tunnel on Ring 3 north of the city centre
- 4 lane tunnel on E-16 west of the city

OUTLOOK

An increase in traffic volumes of 1% is expected in relation to 2005.

In accordance with a resolution by the Directorate of Roads and after statements made by Oslo City and Akershus county, the rates for individual drivers passing the toll booth remained unchanged for 2006. Revenues are expected to increase as a result of the traffic growth.

Amortisation of the collection rights and the repayment of loans are progressive and will amount to NOK 400 million in 2006.

Against the backdrop described above, the Board of Directors believes that the going concern requirement has been satisfied and expects a year of stable development.

Oslo, 6 March 2006

The Board of Directors of Fjellinjen AS

Prosjekt: Rv 150 Ring 3 Ulven - Sinsen
Byggeledelse: Statens vegvesen Region øst, Stor-Oslo distrikt
Anleggsstart: Februar 2005
Ferdigstillelse: 2011
Kostnadsoverslag: 1,650 milliard kroner (2005-kroner)
Finansiering: Statlige og kommunale midler



Lørentunnelen: Lørentunnelen er i hovedsak en fjelltunnel. Den er cirka 1200 meter lang, hvor 900 meter er i fjell og 300 meter er betongtunnel ved tunnelens inngangspartier.

Tunnelen går mellom Sinsen og Økern og får 2 løp à 3 felt frem til avkjøringstunnelene. Avkjøringstunnelene til og fra Østre Aker vei er mellom 500 - 700 meter lange (200-350 meter i fjell). Begge avkjøringstunnelene blir 1 felts.

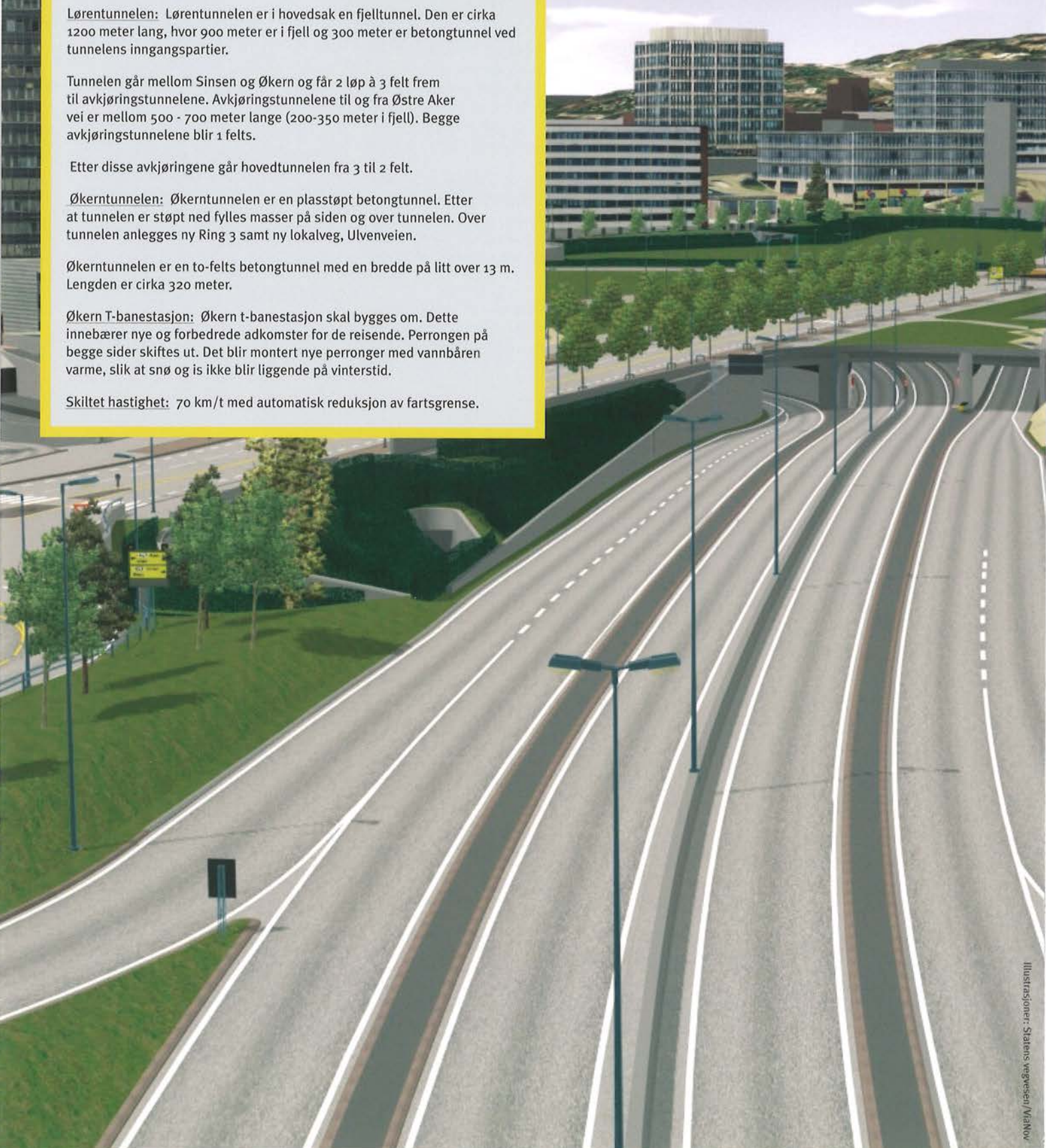
Etter disse avkjøringene går hovedtunnelen fra 3 til 2 felt.

Økerntunnelen: Økerntunnelen er en plasstøpt betongtunnel. Etter at tunnelen er støpt ned fylles masser på siden og over tunnelen. Over tunnelen anlegges ny Ring 3 samt ny lokalveg, Ulvenveien.

Økerntunnelen er en to-felts betongtunnel med en bredde på litt over 13 m. Lengden er cirka 320 meter.

Økern T-banestasjon: Økern t-banestasjon skal bygges om. Dette innebærer nye og forbedrede adkomster for de reisende. Perrongen på begge sider skiftes ut. Det blir montert nye perronger med vannbåren varme, slik at snø og is ikke blir liggende på vinterstid.

Skiltet hastighet: 70 km/t med automatisk reduksjon av fartsgrense.



	Note	2005	2004	2003	
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER					INCOME AND OPERATING EXPENSES
<i>Driftsinntekter</i>					<i>Operating income</i>
Abonnementsinntekter	1	849 797	800 822	746 616	Subscription income
Manuell betaling	1	346 293	370 276	316 300	Income in cash
Tilleggsavgifter	1,2	23 721	21 601	19 682	Surcharges
Sum driftsinntekter		1 219 811	1 192 699	1 082 598	Total operating income
<i>Driftskostnader</i>					<i>Operating expenses</i>
Lønnskostnader	3,4	14 132	11 970	12 158	Payroll and related cost
Avskrivninger	5	607	654	734	Depreciation
Avskrivning aktivert innkrev.rett	9	300 000	250 000	200 000	Depreciation of capitalized toll rights
Andre driftskostnader	6	111 243	107 567	96 933	Other operating expenses
Sum driftskostnader		425 982	370 191	309 825	Total operating expenses
Driftsresultat		793 829	822 508	772 773	Profit before financial items
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER					FINANCIAL INCOME AND EXPENSES
Andre renteinntekter		11 177	6 807	11 730	Other interest received
Andre rentekostnader	13	11 529	26 024	59 117	Other interest paid
Andre finanskostnader		1 383	1 732	1 699	Other financial expenses
Resultat av finansposter		-1 735	-20 949	-49 086	Net financial items
Resultat før tildeling til veiprosjekter		792 094	801 559	723 687	Profit before contributions to road projects
Tildelt veiprosjekter	8	792 094	801 559	723 687	Contributions to road projects
Årsresultat		-	-	-	Profit for the year

	Note nr	2005	2004	2003	
EIENDELER					ASSETS
<i>Anleggsmidler</i>					<i>Fixed assets</i>
Aktivert Innkrevingsrett	9,13	1 124 971	1 424 971	1 674 971	Capitalized toll rights
Kontormaskiner og inventar	5	724	1 330	1 984	Office machinery and equipment
Sum anleggsmidler		1 125 695	1 426 301	1 676 955	Total fixed assets
<i>Omløpsmidler</i>					<i>Current assets</i>
<i>Fordringer</i>					<i>Debtors</i>
Kundefordringer	2	28 440	21 281	12 266	Accounts receivables
Andre fordringer		2 970	3 081	2 401	Other receivables
Sum fordringer		31 410	24 362	14 667	Total receivables
Kontanter Bankinnskudd	10	291 772	355 761	153 525	Cash and bank deposits
Sum omløpsmidler		323 182	380 123	168 192	Total current assets
SUM EIENDELER		1 448 877	1 806 424	1 845 147	TOTAL ASSETS
EGENKAPITAL OG GJELD					SHAREHOLDERS EQUITY AND LIABILITIES
<i>Egenkapital</i>					<i>Shareholders' equity</i>
<i>Innskutt egenkapital</i>					<i>Paid-in capital</i>
Aksjekapital	11	1 100	1 100	1 100	Share capital
<i>Opptjent kapital</i>					<i>Retained earnings</i>
Annen egenkapital	12	105 898	105 898	105 898	Other equity
Sum egenkapital		106 998	106 998	106 998	Total shareholders' equity
<i>Gjeld</i>					<i>Liabilities</i>
<i>Avsetning for forpliktelsler</i>					<i>Provisions</i>
Andre avsetninger for forpliktelsler	7	5 000	5 000	5 000	Other provisions
Sum avsetning for forpliktelsler		5 000	5 000	5 000	Total provisions
<i>Langsiktig gjeld</i>					<i>Long term liabilities</i>
Langsiktige lån	13	396 579	689 979	1 046 299	Long term loans
Mottatt depositum	14	93 568	86 027	78 295	Deposits from subscribers
Avsatt ikke tildelt veimidler	8	71 254	312 160	81 602	Provisions for allocations
Sum langsiktig gjeld		561 401	1 088 166	1 206 196	Total long term liabilities
<i>Kortsiktig gjeld</i>					<i>Current liabilities</i>
<i>Kortsiktig lån</i>					<i>Short term loans</i>
Leverandører		20 308	15 198	5 288	Accounts payable
Skyldig offentlig avgifter		1 389	1 346	1 275	Public duties payable
Påløpte renter		2 996	2 997	5 446	Accrued interest
Forskudd fra abonnenter	15	422 339	398 616	372 507	Subscriptions in advance
Tildelt ikke utbet. veimidler	8	327 026	186 796	140 999	Unpaid allocations to road projects
Annen kortsiktig gjeld		1 420	1 307	1 438	Other short-term liabilities
Sum kortsiktig gjeld		775 478	606 260	526 953	Total current liabilities
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 448 877	1 806 424	1 845 147	Total shareholders' equity and liabilities

Oslo, 6. Mars 2006


 CATHRINE FOSS STENE


 HARALD HORNE


 AMUND ALM


 ERLEND HELLE


 PER MAURITZ HANSSEN


 INGER HEGEMANN


 SVEND L. LARSEN
 Adm. Direktør

NOTER REGNSKAPSPRINSIPPER

Generelt

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven 1998 og god regnskapsskikk. Selskapet utarbeider rapporter på halvårs- og årsbasis.

Avskrivninger omfatter avskrivning på innkrevingsretten, 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 Oslopakken med 55% av en samlet ramme på NOK 8,1 mrd. (1987-kroner). De øvrige 45% finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet.

Oslopakke 2

Fra 01.11.2001 har selskapet også fått i oppgave å delfinansiere en forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus som har fått navnet Oslopakke 2.

Delfinansieringen av Oslopakke 2 skjer ved at det ble foretatt en takstøkning fra 01.11.2001. Inntektene av den spesielle takstøkningen skal i sin helhet gå til Oslopakke 2.

Driftsinntekter

Forskuddsbetalte abonnementsinntekter periodiseres i samsvar med forbruk.

Aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett omfatter utbetalinger til bygging av Festningstunnelen 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 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 og kollektivtiltak i Oslo og Akershus. Driften av Fjellinjen AS kan deles i tre hovedfaser:

Fase 1: Finansiering av Festningstunnelen

Fase 2: Løpende bidrag til veiprosjekter og kollektivtiltak i Oslo og Akershus

Fase 3: Nedbetaling av gjeld og bidrag til veiprosjekter og kollektivtiltak

I fase 1 ble det trukket opp lån for å finansiere Festnings-tunnelen. I fase 2 ble overskuddet vesentlig benyttet til finansiering av veiprosjekter og kollektivtiltak samtidig som nedbetaling av lån tatt opp i fase 1 begynte. Selskapet befinner seg nå i fase 3 hvor gjelden skal nedbetales fullt ut samtidig med at resten av overskuddet det enkelte år benyttes til finansiering av veiprosjekter og kollektivtiltak. Nedbetalingen startet i 2001 og vil være fullført i 2007.

2001 var første året for avskrivninger av innkrevningsretten. Avskrivningene er progressive og skjer i takt med verdireduksjonen av innkrevningsretten i perioden fra 01.01.01 til 31.12.07. Pr. 31.12.07 skal innkrevningsretten være fullt avskrevet.

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 og kollektivtiltak 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 oppryddings- 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 velrenommerede kredittinstitusjoner med kredittvurdering AA- 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 aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang o.l. Pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi. Overfinansiering blir vurdert ut fra selskapets mulighet til anvendelse av disse midlene til fremtidige innbetalinger til ordningen.

Skatt

Selskapet er innrømmet fritak fra beskatning.

Note 1 - Driftsinntekter

Regnskapet for 2005 omfatter innkrevingen av bompenger for Oslo-pakke 1 og Oslopakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2005 på 1 219,8 millioner kroner. Andelen til Oslopakke 2 utgjorde 216,3 millioner kroner som i sin helhet går til tildeling.

Note 2 - Kundefordringer

(Mill. kroner)

	2005	2004	2003
Registrerte fordringer	39 260	34 892	25 670
Avsatt for tap	(9 753)	(13 171)	(13.404)
Avsatt tap ASB kunder	(1 067)	(440)	-
Kundefordringer pr 31.12.	28 440	21 282	12 266

Kundefordringer består vesentlig av krav om tilleggsavgift og etterskuddsfakturerte fordringer i forbindelse med passeringer i det nye AutoPASS-systemet. 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. Ved foreldelse etter 3 år, blir denne avsetningen tilbakeført. I 2005 er det avskrevet kr 14 739 000 og tilbakeført avsetning med kr 3 418 000. Endringene i avsetning for tap og konstaterte tap, kr 11 321 000 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. 31.12.05 kr 9 445 000. Tilsvarende tall pr. 31.12.04 var kr 8 360 000 og i 2003 kr 7 901 000.

Fordringer på selskapets abonnenter som har benyttet AutoPASS ved å passere i andre bompenganeanlegg enn Osloingen er på kr 15 249 275. Det er avsatt kr 1 066 724 for forventet tap.

Fordringer på andre bompengeselskaper i forbindelse med passeringer i det nye AutoPASS-systemet er på kr 4 173 576. Det er ikke forventet tap i den sammenheng.

Note 3 - Lønnskostnader

(Beløp i hele 1 000)

	2005	2004	2003
Lønninger	11 089	9 188	9 040
Folketrygdavgift	1 858	1 622	1 591
Pensjoner/AFP	1 642	1 026	1 409
Andre ytelser	272	134	118
Sum lønnskostnader	14 132	11 970	12 158

Gjennomsnittlig antall ansatte i 2005 har vært 36.

Ytelser til ledende personer	Daglig leder	Styre
Lønn	704 369	272 420
Pensjonsutgifter	214 454	
Annen godtgjørelse	9 687	

Det foreligger ikke noen særskilt avtale om vederlag til daglig leder ved opphør av ansettelsesforholdet.

Revisor

Honorar til revisor er kostnadsført med kr 318 750 for revisjon og kr 158 125 for andre tjenester. Beløpene er inklusive mva.

Note 4 - Pensjonskostnader

Selskapet har en kollektiv pensjonsordning i form av en ytelsesplan som omfatter 38 medlemmer. Beregnet overfinansiering er ikke aktivert i balansen fordi overfinansieringen ikke vil kunne benyttes innenfor selskapets virksomhetsområde.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn ved beregningen:

Diskonteringsrente	5,0%
Forventet avkastning	6,0%
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 pensjons-kostnad av 31.12.05 er som følger:

Nåverdi av årets pensjonsopptjening	806 669
+ rentekostnad av påløpte pensjonskostnader	484 649
- forventet avkastning på pensjonsmidler	(619 047)
+ administrasjonskostnader	93 555
+ estimeringstap	70 491
+ arbeidsgiveravgift	127 638
Netto pensjonskostnad	963 956

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler som ikke er balanseført per 31.12.05 er beregnet som følger:

Estimerte påløpte forpliktelser	10 886 397
Estimert verdi av pensjonsmidler	(11 495 196)
Utsatt forpliktelse ved tap	(2 247 219)
Forskuddsbetalt arbeidsgiveravgift	(198 356)
Netto pensjonsforpliktelse	(3 054 374)

Sammensetning av estimerte pensjonsmidler:

Premiereserve	11 105 397
Premiefond	389 799
Estimert verdi av pensjonsmidler	11 495 196

Note 5 - Driftsmidler

(Beløp i hele 1 000 kroner)

Maskiner og inventar	2005
Anskaffelseskost pr. 01.01.05	4 002
+ Tilgang	-
- Utrangert	463
Anskaffelseskost pr. 31.12.05	3 539
Akk. ordinære avskr. pr 01.01.05	2 672
+ Årets avskrivninger	606
- Utrangert	463
Akk. ordinære avskr. pr 31.12.05	2 815
Bokført verdi pr. 31.12.05	724

Det er benyttet lineære avskrivninger med en avskrivningssats på 20% på maskiner og 12.5% på innredninger, som er i samsvar med tidligere år. På inventar er avskrivningen på 12.5% som er tilpasset gjennomsnittlig levetid for selskapet som er fram til 31.12.2007.

Note 6 - Andre driftkostnader

Andre driftkostnader inkluderer bemanning av bom-stasjonene som for 2005 utgjør kr 70 912 082 og vedlikehold av innkrevningssystemet med kr 17 906 646. Det vises også til note nr 7.

Note 7 - Sluttvederlag ved selskapets avvikling

Basert på selskapets opphør i 2007 ble det inngått avtale med de ansatte om en seks måneders sluttvederlagsordning for de som har vært ansatt i minst fem år på avviklingstidspunktet.

Denne forpliktelsen er estimert til å utgjøre 5 millioner kroner. Beløpet er innarbeidet i regnskapet.

Det er også inngått avtale med personer som har vært ansatt i minst fem år på avviklingstidspunktet om 70% lønn i ett til tre år. Det skal her gjøres fradrag for 75% av andre arbeids-/pensjonsinntekter.

Som en følge av usikkerhet om antall ansatte innenfor de ulike ordninger samt usikkerhet til nivået for fradrag av andre arbeids-/pensjonsinntekter har selskapet ikke funnet det mulig å estimere verdien av oppgjøret pålitelig. Forpliktelsen er derfor ikke regnskapsført. Dette er vurdert i samsvar med revisor.

Note 8 - Bidrag til veiprosjekter

(beløp i hele 1 000)

Denne posten består av:

	2005	2004	2003
Tildelt iht. statsbudsjett	1 033 000	571 000	743 000
Avsatt for tildeling	71 254	312 160	81 602
- Avsatt året før	(312 160)	(81 602)	(101 152)
Bidrag til veiprosjekter	792 094	801 558	723 450
Skyldig og avsatt tildeling 01 01	498 956	222 601	269 028
- Utbetalt hittil i år	(892 770)	(525 203)	(769 877)
Sum skyldig og avsatt	398 280	498 956	222 601
Herav:			
Tildelt ikke utbetalt	327 026	186 796	140 999
Avsatt ikke tildelt	71 254	312 160	81 602
	398 280	498 956	222 601

Sum skyldig og avsatt tildeling har gått ned med 100 millioner kroner sammenlignet med forrige år.

Tildelt i henhold til statsbudsjettet for 2005 inneholder 210 millioner kroner til Oslopakke 2 og avsatt ikke tildelt i 2005 inneholder 6,3 millioner kroner til Oslopakke 2.

Note 9 - Aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett er bokført til anskaffelseskost og avskrevet med 1 mrd kroner. Avskrivning av den aktiverte innkrevingsretten er beskrevet i eget punkt under regnskapsprinsipper.

Note 10 - Bankinnskudd

Bundet på skattetrekkkonto, kr 669 676 er inkludert i beløpet.

Note 11 - 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 12 - 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. 31.12.05 er dette beløpet beregnet til kr 527 260. Øvrige fondsmidler skal disponeres som veimidler.

Note 13 - Lånefinansiering og finansielle forhold

Selskapet har fullfinansiert Festnings-tunnelen og investeringer i kontrollstasjoner og innkrevingsutstyr innenfor en investeringsramme på 2,1 mrd kroner. Pr 31.12.05 er lån og annen gjeld nedbetalt med 1 mrd kroner. Pr. 31.12.05 hadde selskapet lån på til sammen 396,6 millioner kroner. Lånene er langsiktige og tatt opp i utenlandsk valuta. 298,7 millioner kroner av de langsiktige lånene forfaller til betaling i 2006. Utenlandslånene er sikret med valutaswapavtaler.

Oversikt over lån

Låneinstitusjon	Valuta	Benyttet kurs	Lånebeløp i mill. NOK	Gjennomsn. eff. rente
Banker/forsikring	USD 13,55 mill	7,23	98	2,08%
	SD 38 mill	7,86	299	2,10%
Sum lån			397	

Gjennomsnittlig effektiv rente på lånene inklusive nedbetalte lån har i 2005 vært på 2,06 % mot 2,55% i 2004. Ved utgangen av 2005 lå den effektive renten på 2,35%.

Lånenes forfallstruktur

(beløp i mill. kroner)

	2006	2007
Sum lån 01.01.	397	98
Nedbetaling i året	299	98
Sum lån 31.12.	98	-

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

Det forligger følgende pantsettelse:

(beløp i hele 1.000 kroner)

	31.12.05	31.12.04	31.12.03
Av selskapets bokførte gjeld er sikret ved pant o.l.	396 579	689 979	1 046 299
Gjelden er sikret ved pant i Fjellinjens innkrevingsrett			
Bokført verdi av denne er	1 124 971	1 424 971	1 674 971

Likviditeten i selskapet balanseres i hovedtrekk ved opptak og innløsning av lån. Lånegjelden er forutsatt ikke å overstige 2,1 mrd kroner. Nedbetaling av lån startet 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 og eksklusive avskrivninger dividert på renter og avdrag) på noe tidspunkt skulle vise tegn til å falle under 1,5. Sikkerhetsmarginen pr. 31.12.05 var 3,6. Det er selskapets policy at det ikke skal tas valutarisiko.

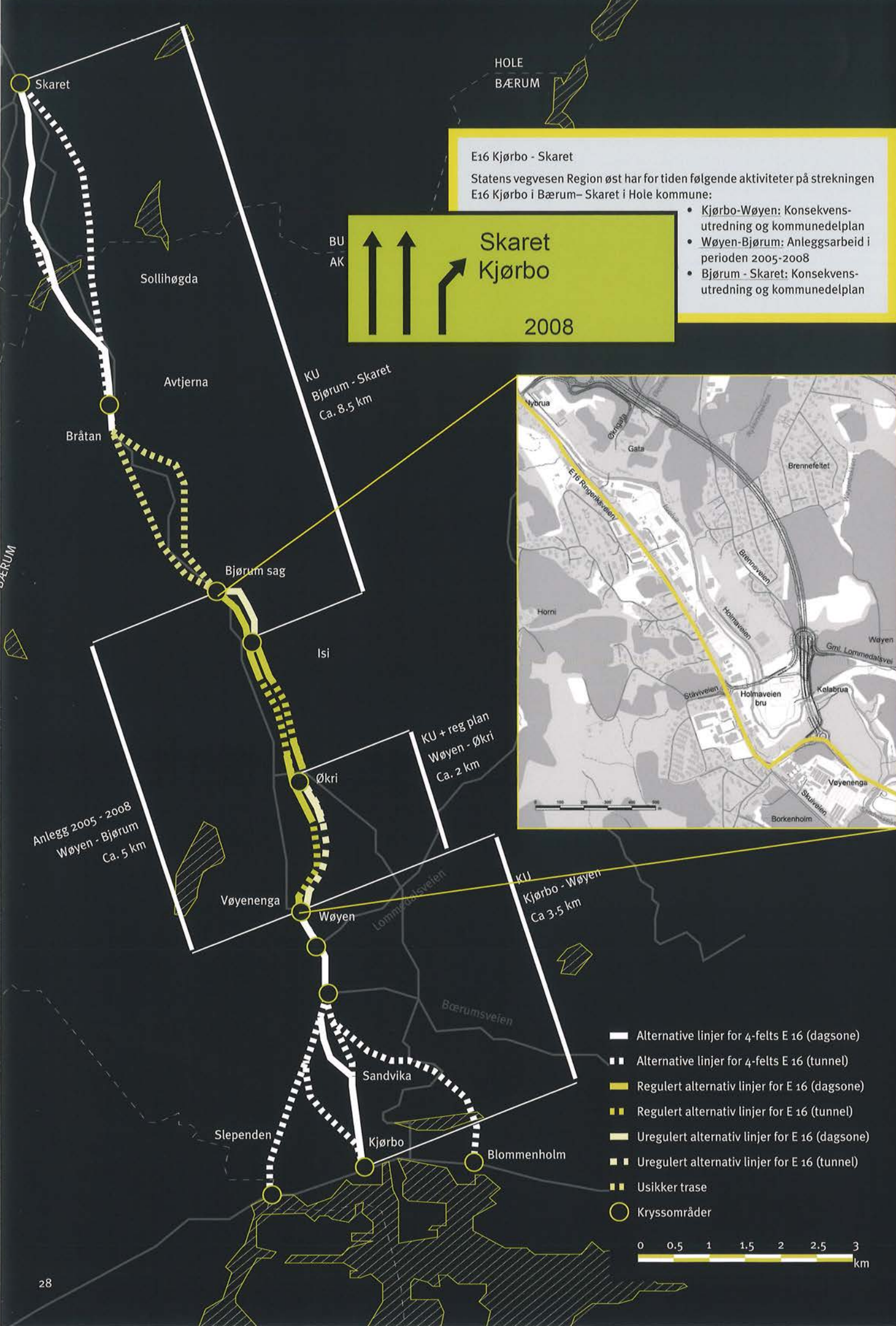
Note 14 - Mottatt depositum

Beløpet, kr 93 568 088, er mottatt i depositum for utleverte elektroniske brikker. Ved innlevering av brikker ved opphør av abonnement skal depositumet tilbakebetales.

Note 15 - Forskudd fra abonnenter

Abonnementene for passering gjennom bompengeringen betales på forskudd. Beløpet, kr 422 339 453, representerer den samlede gjestående verdi på abonnementene ved regnskapsårets slutt.

Rv 160, Bekkestuatunnelen, 1994



HOLE
BÆRUM

E16 Kjørbo - Skaret

Statens vegvesen Region øst har for tiden følgende aktiviteter på strekningen E16 Kjørbo i Bærum - Skaret i Hole kommune:

- **Kjørbo-Wøyen:** Konsekvensutredning og kommunedelplan
- **Wøyen-Bjørum:** Anleggsarbeid i perioden 2005-2008
- **Bjørum - Skaret:** Konsekvensutredning og kommunedelplan

BU
AK

**Skaret
Kjørbo**

2008



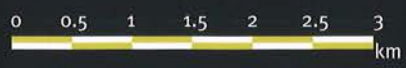
Anlegg 2005 - 2008
Wøyen - Bjørum
Ca. 5 km

KU
Bjørum - Skaret
Ca. 8,5 km

KU + reg plan
Wøyen - Økri
Ca. 2 km

KU
Kjørbo - Wøyen
Ca 3,5 km

- Alternative linjer for 4-felts E 16 (dagsone)
- - - Alternative linjer for 4-felts E 16 (tunnel)
- Regulert alternativ linjer for E 16 (dagsone)
- - - Regulert alternativ linjer for E 16 (tunnel)
- Uregulert alternativ linjer for E 16 (dagsone)
- - - Uregulert alternativ linjer for E 16 (tunnel)
- Usikker trase
- Kryssområder



NOTES ACCOUNTING PRINCIPLES

Basis of accounting

The financial statements have been prepared in accordance with The Accounting Act of 1998 and good accounting practice in Norway. The company prepares interim accounts on a semi-annual and annual basis.

Depreciation comprises depreciation of the collection right, 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 traffic-related income, receivables due within one year, and assets that are not intended for permanent ownership or 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 long-term liabilities.

Valuation

Current assets are valued at the lower of actual value and original cost. Fixed assets are valued at original cost, but are written-down to actual value when a diminution in value is considered not to be of a temporary nature. Liabilities are valued at the higher of actual value and value at the time of transaction, with the exception of hedged foreign loans.

Contributions to road projects

The annual contribution is fixed by the Storting (Parliament) subsequent to a proposal from the company, and reported as an expense on the company's account. Annual contributions are limited to the year's profit and earlier accumulated funds. Profits in excess of contributions are reserved for new contributions. The company is expected to partly finance the projects in the Oslo-package from its operations with 55% of a total capital budget of NOK 8.1 billion (1987 NOK). The other 45% will be financed through government budget appropriations.

Oslo Package 2

From 01.11.2001 the company has also partly funded an accelerated public development in Oslo and Akershus, called the Oslo Package 2.

The partial finance of the Oslo Package 2 is arranged through a tariff increase from 01.11.2001. Revenue from this specific increase in tariffs will go to Oslo Package 2 in its entirety.

The collection period for the Oslo Package 2 is arranged through a tariff increase from 1 November 2001. Revenue from this specific increase in tariffs will go to Oslo Package 2 in its entirety.

The collection period for Oslo Package 2 will terminate together with the collection period for the Oslo Package 1 in 2007.

Operating income

Prepaid subscription revenues are accrued in accordance with consumption.

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 a parliamentary resolution and an agreement with the Ministry of Transport and Communications dated 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 a financial obligation to the owners other than an inflationary adjustment to the paid-in share capital. The company

has a time-limited right 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.

Phase 1: Financing of the Festningstunnel

Phase 2: Continuous contribution to road and public transport projects in Oslo and Akershus

Phase 3: Repayment of debt and contributions to road projects and public transport measures

In phase 1 the company raised loans to finance the construction of the Festningstunnel. In phase 2 the annual profits were used to finance road projects and public transport, and at the same time repayment of loans incurred in phase 1 commenced. The company is now in phase 3 where loans incurred in phase 1 are to be repaid in full while the surplus profit for each year is to be used to finance road projects and public transport. Repayment started in 2001. When all the debt has been repaid at the end of year 2007, the company will be wound up.

2001 was the first year for amortising toll rights. The amortisation is progressive and in step with the reduction in the value of toll rights in the period from 1 January 2001 until 31 December 2007. By 31 December 2007, the toll rights will be fully amortised.

The Public Roads Administration owns the toll booths and toll equipment.

According to the agreement with the Ministry of Transport and Communications, profits after operating costs and repayment of debts are to be made available for road projects and public transport in accordance with resolutions adopted by the Storting. Contributions to road projects and public transport facilities are charged to the accounts in the basis of the State Budget for the year in question. In addition, any unutilised profits are set aside to bring the annual result to zero. The amount set aside is allocated via the State Budget in the following year.

Receivables

Accounts receivable and other receivables are recorded at nominal amounts less a provision for bad and doubtful debts. The provision for bad debts is based on an individual assessment of each receivable. An unspecified amount is also allocated for other accounts receivable in order to cover anticipated losses.

Dismantling and removal costs

No provision is made for the costs of dismantling and removal, 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 hedged by way of foreign exchange swaps, which exchange the currency to NOK. Interest rate swaps are employed to achieve fixed or floating rates depending on market circumstances. In the financial statements, the company has applied the foreign exchange and interest rates as provided in the swap agreements. Foreign currency debt is translated to NOK at the rate the company must apply under these contracts. Interest payable and accrued unpaid interest is accounted for using interest rates per the swap agreements. The company regards the credit risk with respect to the swap counterparts as minor, since these agreements are only made with the largest Norwegian banks and well-reputed financial institutions with a credit rating of AA- or higher.

Pensions

Group pension schemes are accounted for according to the Norwegian standard of accounting for pension costs. Pension costs are calculated according to a linear earnings model based on specific assumptions about discount rates, projected returns, salary increases and other actuarial assumptions concerning

mortality, voluntary retirement etc. The pension fund assets are valued at fair value. Any over-funding is considered on the basis of the company's ability to utilise these funds for future payments to the pension scheme.

Taxes

The company has been granted an exemption from taxation.

Note 1 - Operating income

Operating income in 2005 includes collecting of toll to finance Oslo Package 1 and Oslo Package 2. Total operating income in 2005 was NOK 1 219.8 million. NOK 216.3 million of the amount is allocated to "Oslo Package 2" in its entirety.

Note 2 - Accounts receivable

(NOK million)

	2005	2004	2003
Recorded receivables	39 260	34 892	25 670
Provisions for bad debts	(9 753)	(13 171)	(13 404)
Provisions for bad debts ASB	(1 067)	(440)	
Acc. receivable of 31.12.	28 440	21 282	12 266

Short-term receivables consist mainly of invoiced surcharges not settled. Surcharge invoices not settled after three years are treated as 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. On reaching the limitation period of three years, the provision is reversed. In 2005, NOK 14 739 000 was written off, while provisions of NOK 3 418 000 was reversed. The change in bad debts and the realised losses of NOK 11 321 000, are recorded against income from surcharges in the profit and loss account. Similarly, expenses related directly to surcharges are recorded against income from surcharges in the profit and loss account. This amounts to NOK 9 445 000 as of 31.12.05. Corresponding figures as of 31.12.04 were NOK 8 360 000 and in 2003 NOK 7 901 000.

Claims on the company's subscribers in connections with the new AutoPASS system amounted to NOK 15 249 275. Provision for anticipated loss is NOK 1 066 724.

Claims on other toll collecting companies in connection with the new AutoPASS system amounted to NOK 4 173 576. No loss is expected in this connection.

Note 3 - Salary costs

(NOK million)

	2005	2004	2003
Salaries	11 089	9 188	9 040
Social security	1 858	1 622	1 591
Pensions	1 642	1 026	1 409
Other payments	272	134	118
Total salary costs	14 132	11 970	12 158

In 2005 the average number of employees was 36.

Salary and remuneration to:	Managing Director	The Board of Directors
Salary/remuneration	704 369	272 420
Pensions	214 454	
Other remuneration	9 687	

There is no separate agreement with the Managing Director about remuneration in connection with cessation of his appointment.

The auditor

The auditors' fee was recorded as an expense of NOK 318 750 for auditing and NOK 158 125 for other services. These figures include VAT.

Note 4 - Pension costs

The company operates a defined contribution pension scheme for 38 employees. Calculated over-funding of the pension scheme has not

been accounted for in the balance sheet as it will not be utilisable in the company's business area..

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

Discount rate	5.0%
Projected yield	6.0%
Salary increases	3.3%
Adjustment of National Insurance basis amount (G)	3.3%
Current pensions adjustments	2.5%
Employer's social security contributions - rate	14.1%
Voluntary retirement before reaching 40 years	2.0%
Voluntary retirement after reaching 40 years	0.0%

The pension cost as calculated by the actuary on 31 December 2005 comprises:

Present value – current year's pension earnings	806 669
+ Interest on accrued pension costs	484 649
- Projected yield on pension fund assets	(619 047)
+ management expenses	93 555
+ estimation loss	70 491
+ Employer's National Insurance contribution	127 638
Net pension cost	963 956

Pension obligations and pension fund assets not included in the balance sheet at 31 December 2005 are estimated as follows:

Estimated accrued pension costs	10 886 397
Estimated value of pension fund assets	(11 495 196)
+ Deferred obligations for loss	(2 247 219)
Prepaid National Insurance Contribution	(198 356)
Net pension obligation	(3 054 374)

Composition of pension fund assets:

Premium reserve	11 105 397
Premium assets	389 799
Estimated value of fund assets	11 495 196

Note 5 - Fixed assets

(NOK 1 000)

Office machinery and equipment:	2005
Acquisition costs as at 01.01.05	4 002
Additions	-
- Disposals	463
Acquisition cost as at 31.12.05	3 539
Accumulated depreciation as at 01.01.05	2 672
+ Depreciation for the year	606
- Disposals	463
Accumulated depreciation as at 31.12.05	2 815
Book value 31.12.05	724

Straight-line depreciation is used with a depreciation rate of 20% for machinery and 12.5% for the fixtures and fittings. This is consistent with previous years. For equipment a depreciation rate of 12.5% is used which is based on the remaining life of the company, i.e. until 31 December 2007.

Note 6 - Other operating expenses

Other operating expenses include costs related to the manning of the toll plazas, which in 2005 amounted to NOK 70 912 082 and maintenance of the collecting system which amounted to NOK 17 906 646. Please also see note 7 below.

Note 7. Redundancy pay on winding up of the company

Based on winding up the company at the end of 2007 an agreement have been entered into with the employees for six-month redundancy pay scheme for those who have been employed by the company for minimum 5 years at the time of winding up the company.

This obligation is estimated at NOK 5 million. The figure has been incorporated into the accounts.

The company has also entered into agreements with employees who will have worked for the company for less than five years at the time of winding up, for 70% salary for a period of one to three years. A deduction shall be made for 75% of other labour/pension revenues.

As a result of the uncertainty related to the number of employees within the various schemes and an uncertain level for deduction of other labour/pension revenues, the company has not been able to produce a reliable estimate of the value of the settlement. This obligation has therefore not been entered in the profit and loss account. This is evaluated in cooperation with the auditor.

Note 8. Contributions to road projects

(NOK 1 000)

This item consists of:

	2005	2004	2003
Allocated in accordance with the State Budget	1 033 000	571 000	743 000
Disbursement Provision	71 254	312 160	81 602
- Provisions prior years	(312 160)	(81 602)	(101 152)
Road project contribution	792 094	801 558	723 450
Unpaid allocations and provisions for allocations at 01/01	498 956	222 601	269 028
- Paid during the year	(892 770)	(525 203)	(769 877)
Net allocations and provisions payable	398 280	498 956	222 601
Of which:			
Allocated but unpaid	327 026	186 796	140 999
Provisions not allocated	71 254	312 160	81 602
	398 280	498 956	222 601

The net allocations and provisions payable is reduced with NOK 100 million compared to the amount in 2004.

In the amount allocated in accordance with the State Budget for 2005 NOK 210 million is allocated to Oslo Package 2. Provisions not allocated in 2005 include NOK 6.3 million to the Oslo Package 2.

Note 9 - Capitalised toll rights

Capitalised toll rights are recorded at original cost and written off with NOK 1 billion. Depreciation of capitalised toll rights is described in a separate item under accounting principals.

Note 10 - Bank deposits

Bank deposits include NOK 669 676 restricted as cover for employee taxes deducted at source.

Note 11 - Share capital

The share capital is divided into 66 A shares held by the City of Oslo with a nominal value of NOK 10 000 each and 44 B shares held by Akershus County Council with a nominal value of NOK 10 000 each. The shares have equal voting rights. According to the company's articles of association, dividends may not be distributed for any years during the toll collection period.

Note 12 - 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 31.12.05 this amounts to NOK 527 260. All other remaining funds will be allocated to road projects.

Note 13 - Loan financing and financial conditions

The company has fully financed the Festningstunnel and investments

in associated toll plazas and equipment within an investment ceiling of NOK 2.1 billion. At the end of 2005, NOK 1 billion had been repaid on loans and other liabilities.

As of 31 December 2005, the company had loans totalling NOK 396.6 million. The loans are long-term and raised in foreign currencies. NOK 298.7 million of the long-term liabilities matures for payment in 2006.

Foreign exchange exposure on foreign debt is hedged through swap agreements.

Summary of loans

Financial institution:	Currency	Exchange rate	Loan principal (NOK mill.)	Average effective interest rate
Banks/insurance	USD 13.55 million	7.23	98	2.08
	USD 38 million	7.86	299	2.10
Total loans			397	

In 2005, the average effective interest on the loans was 2.06% compared with 2.55% in 2004. At year-end 2005, the average effective interest on the loans was 2.35%.

Instalment profile (NOK mill.)

	2006	2007
Total loans at 01.01	397	98
Yearly repayments	299	98
Total loans at 31.12	98	-

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

The company's mortgages are as follows:

(NOK 1000)

	31.12.05	31.12.04	31.12.03
Debt secured by mortgages	396 579	689 979	1 046 299
The debt is secured by mortgages in Fjellinjen AS' toll collecting rights.			
The book value of the lodged rights	1 124 971	1 424 971	1 674 971

The liquidity in the company is mainly balanced through repayment and renewal of loans. The company's debt shall not exceed NOK 2 100 million and shall be repaid in the period from 2001 to 2007, which is in accordance with the 1997 parliamentary resolution.

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

Fjellinjen AS has confirmed to Standard & Poor's that it is the company's intention to establish a debt service reserve to cover six months of debt service in circumstances where the debt service capacity (profit before financial expenses and excluding depreciation divided by interest payments + instalments) is likely to drop below 1.5 in any given year.

Debt service capacity at 31.12.05 was 3.6.

It is the company's policy not to incur any foreign exchange risk exposure.

Note 14 - Deposits from subscribers

NOK 93 568 088 has been received as deposits on electronic chips lent to subscribers. At the end of the subscription period, the deposits are repayable against return of the chips.

Note 15 - Prepaid subscriptions

Subscriptions for passing the toll plazas are prepaid. The amount, NOK 422 339 452, represents the remaining value of the subscriptions at the end of the accounting year.

Rv 150 Ring 3, Ulven - Sinsen



Rv 161, Galgebergforbindelsen, 2001

	2005	2004	2003	
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER				OPERATING ACTIVITIES
+ Innbetalinger fra abonnenter og manuelle betalinger	1 241 950	1 216 845	1 104 237	+ Cash inflow from subscriptions and manual payments
- Utbetaling til veiprosjekter og varer og tjenester	-996 825	-622 860	-861 242	- Cash outflow for road projects and services
- Utbetalinger til ansatte, Arb.g.avg., skatterekk m.m.	-13 976	-12 029	-12 090	- Cash outflow for salaries, social security, taxes etc.
+ Innbetaling av renter	11 177	6 807	18 226	+ Cash inflow from interest
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	242 326	588 763	249 131	Net cash inflow from operating activities
<i>Likvider tilført/brukt på investering</i>				<i>Investing activities</i>
Investert i driftsmidler	-	-	-40	Purchase of tangible fixed assets
Lån til SVA, rv 159	-	-	91 509	Loan to SVA, rv 159
Netto likviditetsendring fra investeringer	-	-	91 469	Net cash flow from investing activities
<i>Likvider tilført/brukt på finansiering</i>				<i>Financing activities</i>
+ Innbetaling ved opptak av ny langsiktig gjeld	-	-	-	+ Issue of long-term debt
+ Innbetaling ved opptak av ny kortsiktig gjeld	-	-	-	+ Issue of short-term debt
- utbetaling ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-293 400	-356 320	-73 350	- Repayment of long-term debt
- utbetaling ved nedbetaling av kortsiktig gjeld	-	-	-48 666	- Repayment of short-term debt
- utbetaling av renter	-12 915	-30 205	-67 470	- Interest payments
Netto likviditetsendring fra finansiering	-306 315	-386 525	-189 486	Net cash outflow from financing
<i>Netto endring likvider gjennom året</i>	<i>-63 989</i>	<i>202 238</i>	<i>151 114</i>	<i>Net increase (decrease) in cash and cash equivalents</i>
+ Likviditetsbeholdning 01.01	355 761	153 525	2 411	Cash and cash equivalents at 01.01
=Likviditetsbeholdning 31.12	291 772	355 763	153 525	Cash and cash equivalents at 31.12
AVSTEMMING				RECONCILIATION OF OPERATING PROFIT TO NET CASH INFLOW FROM OPERATING ACTIVITIES
Resultat før rentekostnader	12 912	27 756	60 816	Operating profit before interest payments
+ ordinære avskrivninger	607	654	734	+ Depreciation on tangible assets
+ aktivert innkrevingsrett	300 000	250 000	200 000	+ Capitalized toll rights
+/-endring i kundefordringer	-7 159	-9 015	-55	+(Increase)/ decrease in trade debtors
+/-endring i leverandørgjeld	5 110	9 910	569	+ Increase/ (decrease) in trade creditors
+/-endring kortsiktige tidsavgrensningsposter	184 315	71 168	-3 889	Increase/ (decrease) in short term provisions
+/-endring langsiktige tidsavgrensningsposter	-253 459	238 290	-9 044	Increase/ (decrease) in long term provisions
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	242 326	588 763	249 131	Net cash inflow from operating activities

Til generalforsamlingen i Fjellinjen AS

Revisjonsberetning for 2005

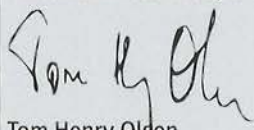
Vi har revidert årsregnskapet for Fjellinjen AS for regnskapsåret 2005, som viser et overskudd på kr o. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapskikk er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene 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 regnskapsestimater, 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 internkontrollsystemer. 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 rettviseende bilde av selskapets økonomiske stilling 31. desember 2005 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god bokføringsskikk.
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 6. mars 2006
PricewaterhouseCoopers AS



Tom Henry Olsen
Statsautorisert revisor

To the Annual Shareholders' Meeting of Fjellinjen AS

Auditor's report for 2005

We have audited the annual financial statements of Fjellinjen AS as of 31 December 2005, showing a profit of NOK o. We have also audited the information in the director's report concerning the financial statements, the going concern assumption, and the proposal for the allocation of the profit. The annual financial statements comprise the balance sheet, the statements of income and cash flows, and the accompanying notes. The regulations of the Norwegian accounting act and accounting standards, principles and practices generally accepted in Norway have been applied in the preparation of the financial statements. 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 other information according to the requirements of the Norwegian Act on Auditing and Auditors.

We conducted our audit in accordance with the laws, regulations and auditing standards and practices generally accepted in Norway, including standards on auditing adopted by The Norwegian Institute of Public Accountants. These auditing standards require 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 auditing standards 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 have been prepared in accordance with the law and regulations and give a true and fair view of the financial position of the company as of 31 December 2005, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended, in accordance with accounting standards, principles and practices generally accepted in Norway
- 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 the law and good bookkeeping practice in Norway
- the information in the directors' report concerning the financial statements, the going concern assumption, and the proposal for the allocation of the profit are consistent with the financial statements and comply with the law and regulations

Oslo, March 6, 2006
PricewaterhouseCoopers AS

Tom Henry Olsen
State Authorised Public Accountant (Norway)

Note: This translation from Norwegian has been prepared for information purposes only.

RESEARCH

Fjellinjen AS

Publication date: 15-Mar-2006
Primary Credit Analyst: Magnus Pettersson, Stockholm (46) 8-440-5929;
magnus_pettersson@standardandpoors.com
Secondary Credit Analyst: Robert Bain, London (44) 20-7176-3520;
robert_bain@standardandpoors.com

ISSUER CREDIT RATING

Fjellinjen AS

Corporate Credit Rating

AA/Stable/--

Rationale

The rating on Norway-based Fjellinjen AS reflects the company's position as the operator of the central road and tunnel toll complex through which all traffic entering or traveling through the City of Oslo (AA+/Stable/--) must pass. Stable traffic growth provides Fjellinjen with strong coverage of debt service obligations. Although the company is responsible for running the toll stations and collecting tolls, it has no responsibility for road maintenance, which is a riskier and more capital-intensive activity.

Fjellinjen, which is owned by the City of Oslo and the County of Akershus, was established to finance the construction of Festningstunnelen by charging user fees. Fjellinjen has a monopoly on the city's tolls, and revenues have been collected since 1990. The government has decided to extend the concession period to 2012 from 2007 and to allow partial financing of the Björkvikva Tunnel project. The total project cost is estimated at Norwegian krone (Nkr) 3.9 billion (about \$586 million), of which about Nkr1.9 billion will be financed by toll revenues. Consequently, Fjellinjen is expected to take on about Nkr500 million in new debt, but no extraordinary increase in toll charges is assumed. Standard & Poor's Ratings Services regards the decision as neutral for Fjellinjen's credit quality.

Traffic passing through the tolls increased by 1.75% during 2005 compared with 1.24% in 2004, which is in line with the historical and future expected growth average.

Fjellinjen benefits from stable cash flows. EBITDA for 2005 was Nkr1.1 billion, an increase of 2% on 2004. The increase reflects the rise in traffic volumes, while tariffs have been unchanged.

Although strong, debt service capacity (defined as EBITDA to net financial cost and installments) for 2005 decreased to 3.60x from 3.95x at the end of 2004. Of the Nkr397 million in debt outstanding at year-end 2005, Nkr299 million will be repaid in 2006 and Nkr98 million in 2007. The company's financial surplus is paid--on a discretionary basis--to the Norwegian central government as a contribution to a series of road projects and a new public transport infrastructure development project in the city and its surrounding areas.

Liquidity

Fjellinjen's liquidity is strong. At Dec. 31, 2005, Fjellinjen had Nkr292 million in cash, and Nkr575 million in uncommitted bank lines with domestic banks, which are renewed annually. This compares with Nkr397 million in total debt outstanding at the same date, which the company has agreed to amortize fully on a linear basis until 2007. No acceleration provisions caused by rating triggers or other types of covenants are included in the existing credit agreements.

Outlook

The outlook is stable. A strong monopoly operation, stable traffic streams, and flexibility in terms of contributions to road projects will enable Fjellinjen to maintain its sound financial position. According to Parliamentary Statement No. 3, passed on June 17, 1997, it is assumed that Fjellinjen's debt will be repaid fully and the toll collection period terminated by year-end 2007. Standard & Poor's assumes that the new concession period will be governed by the same regime as in the existing concession. Any material deviations from concession contract terms could have a negative or positive impact on the ratings depending on their nature.

Additional Contact:

Infrastructure Finance Ratings Europe;
InfrastructureEurope@standardandpoors.com

Fjellinjen AS, St. Olavsgate 28, 0166 Oslo, Tel: 815 00 101, www.fjellinjen.no



FJELLINJEN AS