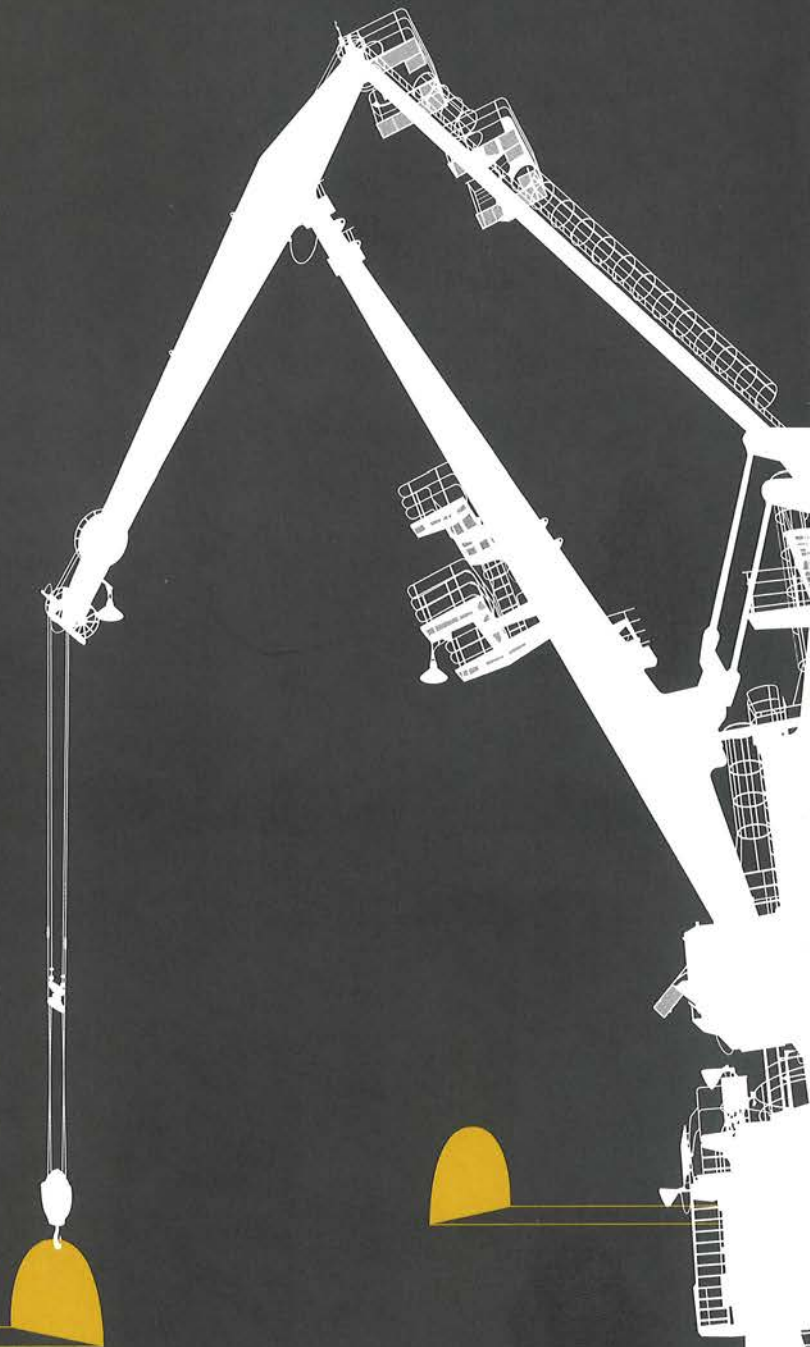


FJELLINJEN AS
ÅRSRAPPORT/
ANNUAL REPORT

2006





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/Auditor's Report
35	Kredittverdighet/Credit Rating

FJELLINJEN AS
 ÅRSRAPPORT/ANNUAL REPORT
 2006



STYRET
 BOARD OF DIRECTORS



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



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



Astrid Løken Øyehaug (1964)
 Argument AS Kommunikasjonsrådgiver
 Siviløkonom Norges handelshøyskole
 Markedssjef utstedere, Oslo Børs



Per Mauritz Hanssen (1935)
 Tidl. Havnedirektør i Oslo



Inger Hegemann (1945)
 Ansattes representant

ADMINISTRASJON
 ADMINISTRATION



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



Per Kristian Stai (1953)
 Siviløkonom BI
 Adm. sjef Fjellinjen AS

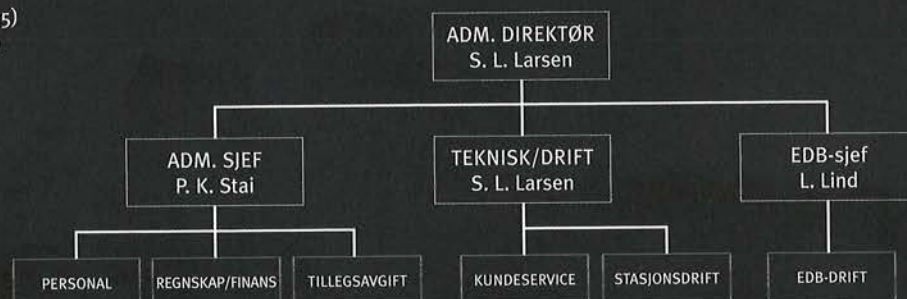


Lars Lind (1945)
 Cand Real i Kybernetikk UIO
 EDB sjef Fjellinjen AS

VARALEDLEMMER
 DEPUTY BOARDS MEMBERS

Knut Gabestad
 Amund Alm
 Tom Granquist
 Ivar Ueland

 FJELLINJEN AS



Formål og historikk

Fjellinjen AS ble etablert 13.02.1986 med formål å fullfinansiere E-18 gjennom Oslo sentrum (Festningstunnelen, mellom Havneleret og Hjortnes) med Oslo kommune som eneksjonær.

Ved Stortingsvedtak av 08.06.88, St.prp.nr. 96 (1987-88), ble selskapets ansvarsområde utvidet til å omfatte delfinansiering av hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus ("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).

I planene for hovedveitbyggingen i Oslo og Akershus (Oslopakke 1) inngikk i alt 50 veiprosjekter. I 2000-prisnivå er opprinnelig kostnadsramme beregnet til NOK 13,5 mrd.

55% av totalkostnadene var forutsatt finansiert med bompenger, mens resten var riksveibevilgninger over statsbudsjettet. Statens Vegvesen er byggherreansvarlig.

Bompengerekkeringen 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 bompengerekkeringen skal inkludere både Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Dette innebærer samme bomstasjonsplassering som i dag og at Fjellinjen AS skal stå for innkrevingen. Dersom en evt. 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.

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for å finansiere en forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet. I tillegg til infrastrukturtiltak og rullende materiell inneholder Oslopakke 3 også midler til å finansiere driftstiltak for kollektivtrafikken. Pakken har en økonomisk ramme på 53,4 mrd kroner for perioden 2008-2027 hvorav 38,9 mrd kroner er bompengemidler. Oslopakke 3 er vedtatt i Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Det tas sikte på endelig behandling av Stortinget i 2007.

Selskapets målsetting

Det er selskapets overordnede målsetting at mest mulig av inntektene går til realisering av hovedveitbyggingen og at inntektene blir tilstrekkelige til å gjennomføre vedtatte prosjekter i løpet av innkrevsperioden. Dette oppnås ved en aktiv og bevisst finansforvaltning og at selskapet til enhver

SUMMARY

Fjellinjen AS was established on February 13th, 1986. The objective of the company is to partly finance the main road development in Oslo and Akershus (Oslopackage 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 February 1st, 1990. Toll is collected at 19 toll plazas forming a ring around the city centre.

From Nov.1th, 2001, the companies agreement with the Ministry of Transport was extended to partly finance a

tid har en kostnadseffektiv administrasjon som samtidig sikrer god kvalitet og service. Selskapets mål skal nås gjennom motiverte medarbeidere i et internt miljø hvor gjensidig åpenhet, fleksibilitet, tillit og ansvar gir grunnlag for den enkeltes arbeidssituasjon og samarbeid.

Virksomhet

Med grunnlag i Stortingsvedtak av 08.06.88 ble det inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet og Fjellinjen AS om administrasjon og drift av bompengeneinnkrevingen. 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 våren 2007. 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 og med år 2007.

Strategi

Bruk av elektronisk kontroll i bompenge-

innkrevingen 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, innkrevsordning 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**

Det er Securitas AS som for tiden innehar kontrakten på bemanning av bomstasjonene. I tillegg til håndtering av manuelt betalende trafikk, utfører vekterne på 8 av de minst trafikerte bomstasjonene også registreringsarbeide med videobilder og innbetalingsgiroer. Dette medfører ca.

7 årsverk reduksjon i det administrative arbeidet for selskapet. Det arbeides med planer om å automatisere driften av de minst trafikerte bomstasjonene. Bemanning blir det bare på bomstasjonene på hovedveiene.

- **Vedlikehold/service på betalingsutstyret**
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 innkrevsutstyret 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 passersavgift 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 på transport- og telling av penger, inkasso i forbindelse med tilleggsavgifter samt flere mindre serviceoppdrag.

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

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

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

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 2027, in order to finance new main road and public transport systems (Oslopackage 3).

The company's operational strategy is based on advanced technology and to a large extent on buying external services. 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 %).

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Driftsinntekter/ operating income	737	772	788	813	880	1046	1083	1193	1220	1248
Driftskostnader/ operating expenses	75	74	81	82	95*	103**	110***	120****	126*****	134*****
Resultat før finansposter/ net financial expenses	662	698	707	731	685	793	773	823	794	714
Resultat av finansposter/ net financial items	65	78	110	96	94	70	49	21	2	1
Resultat før bidrag til veiprosjekter/ profit before contribution to road projects	597	620	597	635	591	723	724	802	792	715
Bidrag til veiprosjekter/ profit before financial items	597	620	597	635	591	723	724	802	792	715

* 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

***** eks, avskrivning av innkrevingsretten 400 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	2006
Rentedekningsgrad/ debt servicing ratio	300	368	540	610	760	1025	895	643	762	405	429	391	395	363	279

Forutsetninger for alternativene/Assumptions for the alternatives

SOLIDITET OG RENTABILITET/solidity and profitability

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
EGENKAPITAL/equity ratio	4,7%	5,4%	5,8%	5,9%	7,4%	10,4%
GJELDSGRAD/debt ratio	1972,5%	2030,9%	1624,5%	1589,2%	1254,1%	863,4%

RENTABILITET/profitability

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
DRIFTSMARGIN/operating margin	77,8%	75,8%	71,8%	69,0%	65,1%	57,2%
EGENKAPITALREANTABILITET/return on net capital	552,0%	675,8%	681,0%	748,1%	740,3%	668,2%
TOTALKAPITALRENTABILITET/return on total capital	31,2%	38,1%	41,4%	45,4%	49,5%	58,4%
ÅRLIG TRAFIKKVEKST/annual traffic growth	1,4%	0,2%	0,4%	1,2%	1,3%	0,6%

SENTRUM & INDRE BY

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

VESTKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Lysaker, Asker
- 2 Nytt dobbeltspor Asker - Lysaker
- 3 Oppgradering Kolsåsbanen
- 4 Kollektivbetjening Fornebu

NORDØSTKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Årnes, Fjellhamar, Sørumsand, Frogner, Grorud, Haugenstua, Haneborg, Lørenskog, Strømmen
- 2 Solheim
- 3 Framkommelighetstiltak Rv 22 og Rv 120

SØRKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Ski, Holmlia, Hauketo, Vestby, Greverud
- 2 Nytt dobbeltspor Ski - Oslo S
- 3 Nesoddtangen
- 4 Dyrløkke bussterminal



Trafikktall 2006, retning mot sentrum
(05-tall i parentes)

Det ble registrert 92.793.987 passeringer (92.200.468) gjennom bompengeringen i 2006. Gjennomsnitts døgntrafikk var 254.230 passeringer (252.604), en trafikkøkning på 0,6 % fra 2005.

Bomstasjonene i vest hadde samlet en trafikkøkning på 0,3%.

Trafikken på Ring 3 ved Gaustad hadde en økning på 1,1% mens E-18 ved Maritim hadde en trafikknedgang på 1,3%. Trafikken på de øvrige bomstasjoner i vest hadde en økning på 0,5%.

Stasjonene i nord hadde samlet en vekst på 1,3%.

Bomstasjonen på E-6 Djupdalsveien hadde en vekst på 1,7 %, mens Trondheimsveien hadde en nedgang på 0,3% og Ø.Aker vei en økning på 1,1%

Totaltrafikken i sør økte med 0,3%.

Trafikken på E-6 Europaveien økte med 3,6%, mens E-18 Mosseveien hadde en reduksjon på 10,4%.

Åpningen av E-6 i 4 felt mellom Klemetsrud og Assurtjern sommeren 2004 har medført en klar overføring av trafikk fra E-18 Mosseveien til E-6 Europaveien. Dette fortsatte også i 2006. Øvrige stasjoner på Nordstrand hadde uendret trafikk.

86% av trafikkveksten i 2006 skjedde på hovedveinettet.

I perioden 2000-2006 har trafikken gjennom bomstasjonene på hovedveinettet øket med 9%, mens det har vært

en nedgang på 4% på lokalveinettet.

Dette er helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1.

Trafikken i abonnementsfeltene økte med 3,7% i 2006 (5,4%), mens antall passeringer i mynt- og manuelle felt samlet gikk tilbake med 5,8% (12,4%).

I gjennomsnitt passerte 82,2% (81,3 %) 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 2006

(05-tall i parentes)

Fjellinjen AS hadde ved årsskiftet 453 297 (426 639) gyldige AutoPASS-avtaler i bompengeringen, fordelt med 351 449 (327 355) på klippekort og 101 848 (99 284) med periodeavtaler.

I tillegg er ca 56 000 avtaler ugyldig/ ubetalt til enhver tid.

Økningen i antall gyldige avtaler i 2006 var 26 658 sammenliknet med 24 894 i 2005.

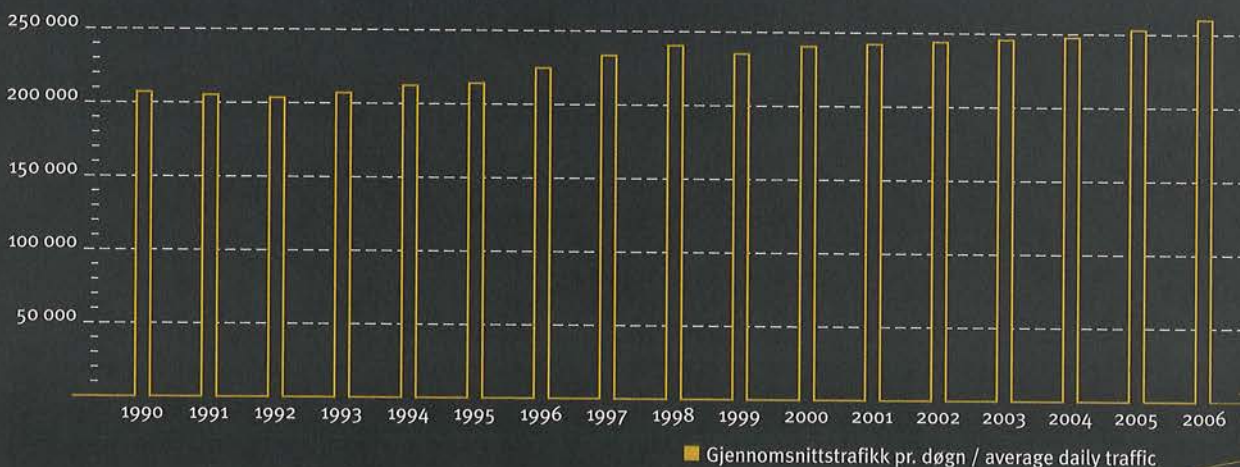
Avtalegruppene utgjøres av 25-klippskort(31,2%),100-klipp(11,8%),175-klippskort (25,4%) og 350 klippskort (9,1%).Andel årsavtaler utgjør 13,5% og måneds-og halvårskort 3,1% hver. Totalt utgjør klippekort 77,5% av avtalene.

AutoPASS Samordnet Betaling (ASB)

Statens Vegvesen har innført et samordnet betalingssystem for bompengeselskapene fra 1 febr.2004, AutoPASS. Systemet har blitt godt mottatt av publikum og bruken øker for hvert år. I samarbeide med Vägverket i Sverige og danske bompengeselskaper vil brukerne av AutoPASS også kunne bruke dette på Øresund og Storebælt samt enkelte ferjestrekninger i Danmark(EasyGo)

GJENNOMSNIITTSTRAFIKK PR: DØGN - EN RETNING

Average Daily Traffic - One Direction

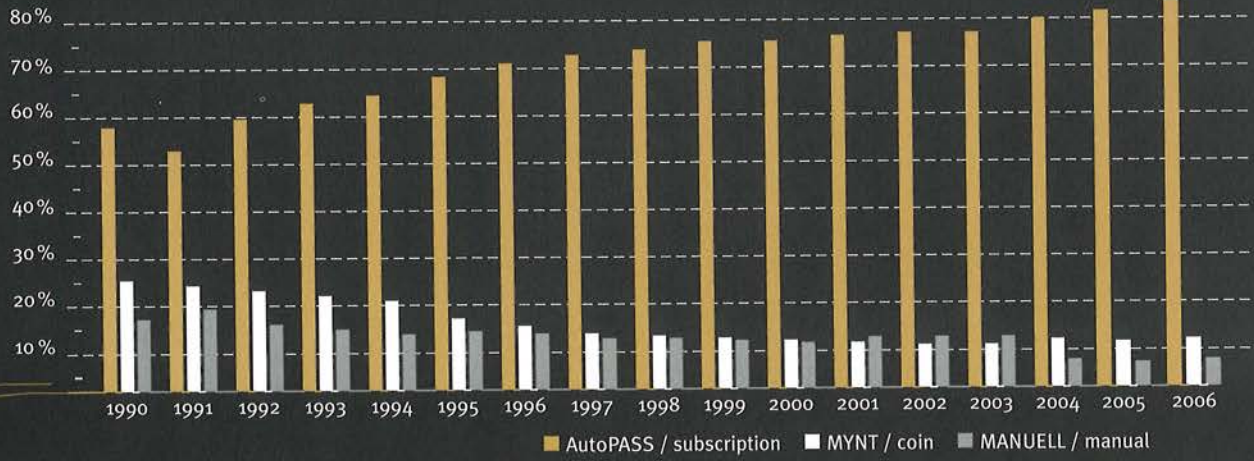


Økern t-banestasjon skal bygges om. Nye og forbedrede adkomster for de reisende vil bli bygget. Perrongen på begge sider skal skiftes ut. Det blir også montert nye perronger med vannbåren varme, slik at snø og is ikke blir liggende på vinterstid.



FELTBRUK

Use of Lane



Veiprosjekter

- **E18 Bjørvikaprojektet**

Eget finansieringsopplegg basert på en avtale inngått mellom Statens vegvesen og Oslo kommune ble vedtatt av Stortinget sommeren 2005. Byggestart skjedde høsten 2005 og ferdigstillelse av 1. etappe vil skje i 2010.

- **Utvidelse av E-6 Europaveien fra 2 til 4 felt mellom Klemetsrud og Assurtjern var klar for trafikkåpning sept. 2004.**

Neste parsell, Assurtjern-Vinterbro, er 5,7 km lang hvorav 3,6 km tunnel. Prosjektet startet opp høsten 2006 og ventes åpnet for trafikk i 2009.

- **Store Ringvei (Ring 3) på strekningen Sinsenkrysset- Ulven skal bygges ut med nytt lokalveinett og hovedveisystem, inkl. 1,3 km fjelltunnel. Forberedende arbeider tok til i febr. 2005.**

Prosjektet har fått en kostnadsøkning på 500 mill.kr. Videre utbygging er utsatt i påvente av arbeidet med å utarbeide en ny reguleringsplan til en lavere kostnad.

- **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:

Ca. 20% av bompenginntektene fra Oslopakke 1 samt ca. NOK 200 mill. tilsvarende bompengeringsens andel av Oslopakke 2, benyttes til infrastruktur på kollektivnettet pr. år.

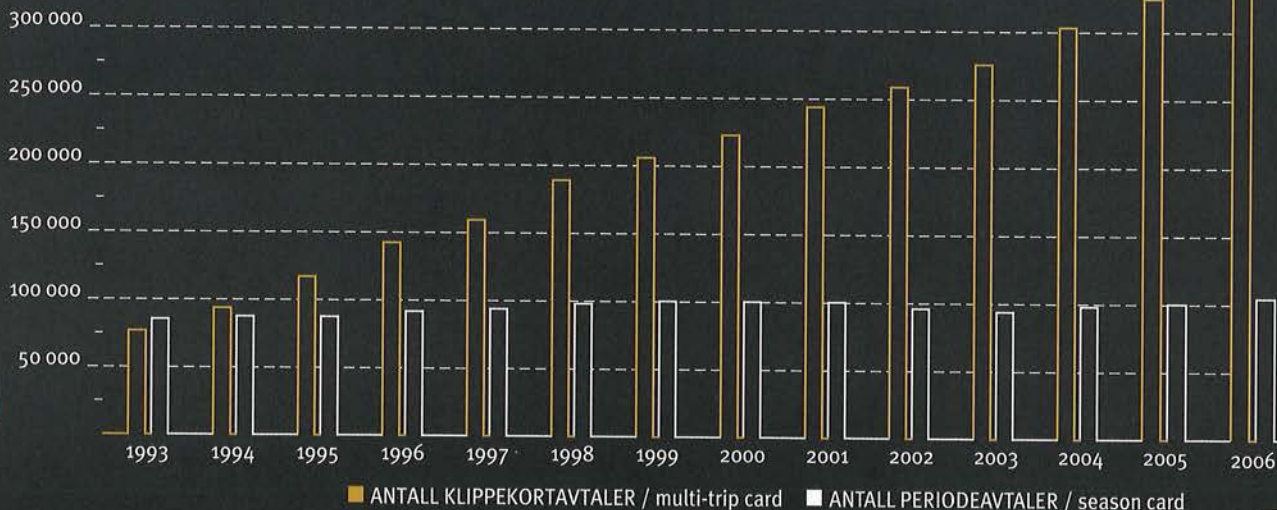
De største kollektivprosjektene i Oslo i 2006 var fullføring av T-baneringen, økt hastighet og sikkerhet på østlige T-banelinjer, aktiv signalprioritering og sanntids informasjonssystem.

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

Arbeidet med oppgradering av Kolsåsbanen ble igangsatt i 2006.

AUTOPASS AVTALER

Subscriptions



Major projects

The major public transport projects in 2006 were the 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 4 major road projects continued in 2006.

- Subsea 6 lane tunnel on E-18 in the eastern part of the city centre.
- 4 lane tunnel on Ring 3 north of the city centre. The project has been temporarily stopped and new plans reconsidered to reduce cost.
- 4 lane tunnel on E-6 south/east of the city.
- 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 Oslopackage have increased from NOK 15 billion to NOK 30 billion, mostly due to higher environmental demands on the projects.

Finance

In the period 1990-2007 accumulated contributions generated from operations to new projects in the Oslopackage 1 will amount to NOK 9.750 million. Additional NOK 1.850 million have been contributed through loan.

In addition contribution from Oslopackage 2 amounts to NOK 1.200 million in the periode 2001-2007.

Traffic

The traffic through the toll ring was 0.6 % higher in 2006 than the year before, with an average of 254.230 passings every day. The number of subscribers is still increasing. At the end of the year the total number of valid subscribers amounted to 453.300 The average part of the traffic through the subscriber lanes (AutoPASS) in 2006 was 82.2 %, in the rush hours 88,5%. This means that there are no capacity problems at the toll plazas.

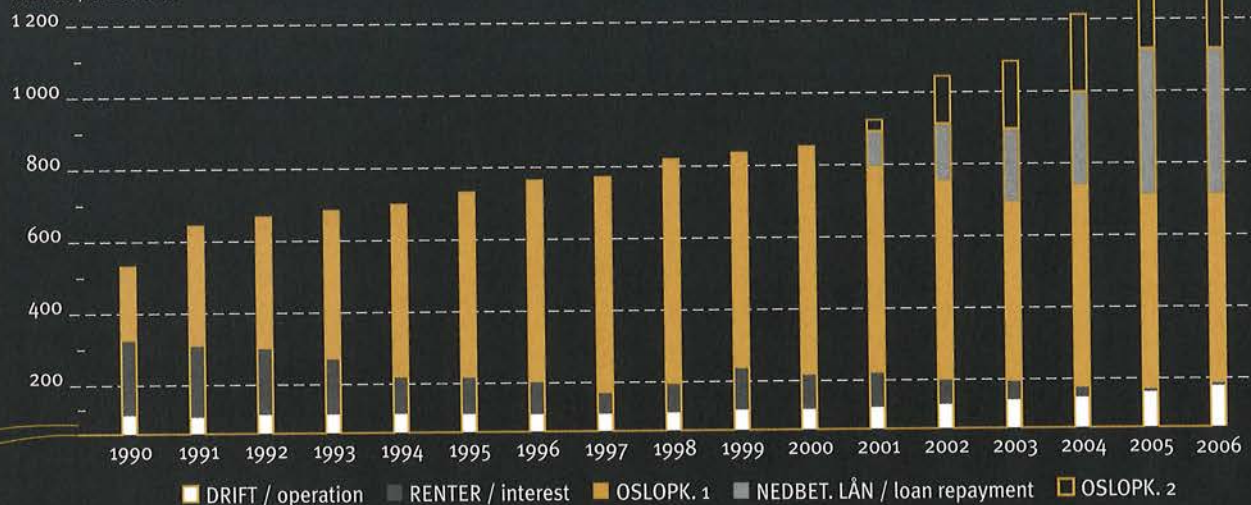
The Public Roads Authority has started a project establishing contractual interoperability between Norwegian toll systems with electronic fee collection. This means that a driver can have a contract with only one toll company giving him the rights to pass in all toll systems (AutoPASS).

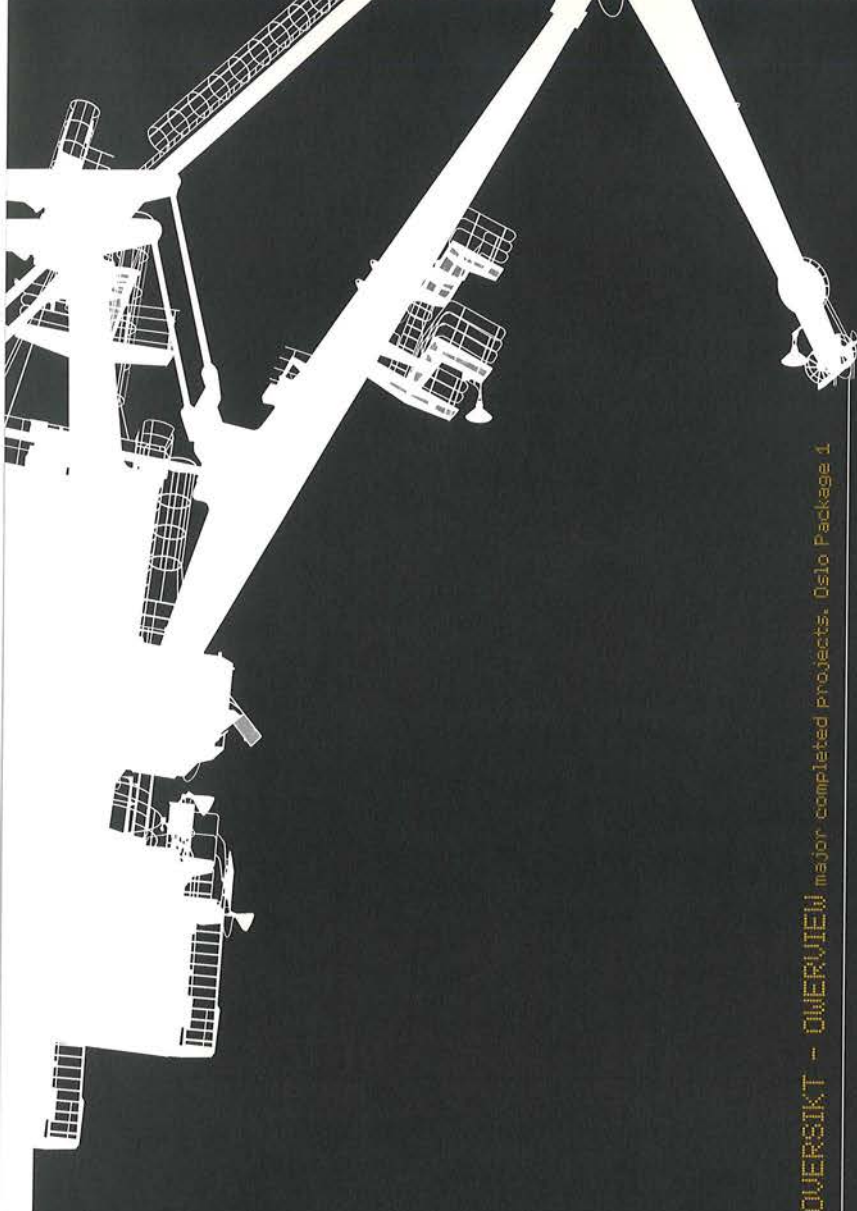
The system was made available nationwide in February 2004 and will be extended to Denmark and Sweden early in 2007.

ANVENDELSE AV BOMPENGEINNTEKTER

Use of money

Mill. kr / NOK Mill.





store fulleførte veianlegg, Oslopakke1. OVERSIKT - OVERVIEW major completed projects, Oslo Package 1

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

Totalt bidrag fra trafikantene til Oslopakke 1 i bompengerperioden frem til utløpet av 2007 beløper seg til NOK 11,8 mrd. (2005-kr). Nedbetaling av lån er da inkludert.

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



OSLOPAKKE 1 OVERSIKT Oslopackage 1 OVERVIEW

- | | | |
|---|--|---|
| ● 1 Festningstunnelen | ● 12 Skullerudkrysset | ● 23 Vassum – Vinterbru |
| ● 2 Vestbanekrysset | ● 13 Tåsentunnelen | ● 24 Hamang – Vøyen, to felt |
| ● 3 Rehabilitering Vålerengatunnelen | ● 14 Svartdalstunnelen | ● 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 Lokalvei i Strømmen |
| ● 8 Ekebergstunnelen | ● 20 Knatten - Vigernes | ● 31 Assurtjern – Vinterbru |
| ● 9 Sinsen-Storo | ● 21 Slattum – Kjøl | |
| ● 10 Ryenkrysset | ● 22 Bekkestuatunnelen | |

SELSKAPETS LOKALISERING OG FORMÅL

Selskapet er lokalisert i Oslo og har som hovedoppgave å delfinansiere hovedveiutbyggingen 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 bompenginnkrevningen 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, (den såkalte Oslopakke 3) innen den tid, vil denne avløse videreføringen av dagens ordning. Selskapet har inngått tilleggsavtale med Statens vegvesen, Vegdirektoratet om videreføring av innkrevingsretten innenfor ovennevnte forutsetninger.

Gjennomføring av Oslopakke 3 med fortsatt bompenginnkreving ut år 2027 er vedtatt av Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Departementet forbereder saken for Stortinget høsten 2007.

HOVEDTREKK

I 2006 hadde selskapet et netto resultat før tildeling til veiprojekter og

kollektivtiltak på NOK 714,9 millioner hvorav andelen til Oslopakke 2 var på NOK 219,3 millioner.

Avskrivninger av innkrevingsretten og nedbetaling av lån relatert til opprinnelig Oslopakke 1 og 2 er på NOK 400 millioner i 2006 mot NOK 300 millioner i 2005. Disse avskrivningene er progressive og skjer i takt med verdireduksjonen av innkrevningsretten i perioden fra 01.01.01 til 31.12.07

Tildelingene til Oslo i 2006 har vært på NOK 638 millioner og til Akershus på NOK 287 millioner. NOK 6,9 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 4 store veiprojekter under utbygging.

Ved utløpet av 2007, vil selskapet totalt ha bidratt med NOK 11,9 mrd. til Oslopakke 1. I tillegg bidrar bilistene med NOK 1,2 mrd til Oslopakke 2 i perioden fra nov. 2001 og ut 2007.

UTVIKLING OG DRIFT

Trafikken gjennom bompengeringen økte i 2006 med 0,6 %. Dette var en betydelig lavere vekst enn i 2005 hvor trafikkveksten var 1,75 %.

Gjennomsnittlig antall passeringer økte fra 252 605 pr døgn i 2005 til 254 230 i 2006. Trafikkendringen i 2006 fordelte seg på de tre trafikkorridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis +0,3 %, +1,3 % og +0,2 %.

Den vesentligste del av trafikkveksten skjedde også i 2006 på hovedveinettet, helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1.

Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst fra 1990 til og med 2006 er på 1,37 %, totalt ca. 21,9 %.

Antall gyldige abonnement økte med 25 195 i 2006, mot 26 660 året før. Ved årsskiftet var det 453 300 gyldige abonnement, hvorav 351 450 på klippekort (77,5%) og 101 850 (22,5%) på periodekort. Abonnementsveksten skjer i det vesentlige på klippekort. Andel trafikk som benyttet abonnementsfeltene var i gjennomsnitt 82,2 % på årsbasis. I rushtiden var andelen trafikk gjennom abonnementsfeltene på 88,5 %.

Ved utgangen av 2006 var det 40 fulltids- og 1 deltidsansatt i selskapet. I tillegg var det 5 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.

Bruken av AutoPASS-systemet har økt kraftig i 2006. Systemet innebærer at abonnenter med avtale hos et bompengeselskap kan passere i alle AutoPASS-anlegg i Norge og bare betale til selskapet der de har avtale. I løpet av året ble systemet utvidet til også å omfatte en ferjestrekning. I 2007 er det planlagt at brukerne av AutoPASS også skal kunne benytte seg av tilbudet på Øresund og Storebælt.

I 2006 ble det innført mulighet for å betale med kredittkort 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 2006 var på 929 dager, mot 755 dager i 2005.

Det har ikke skjedd skader eller ulykker i 2006.

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, avansement og rekruttering.

Av selskapets 41 ansatte er 26 kvinner. Styrets leder er kvinne, samt en av de øvrige fire aksjonærvalgte styremedlemmer. Andelen kvinner i ledende stillinger er på 17%. Gjennomsnittlig årslønn for kvinner er kr. 283.310, mens den for menn er kr. 378.838. 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 2006

Regnskapet for 2006 omfatter innkrevingen av bompenger for Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2006 på NOK 1248,3 millioner. Dette er NOK 28,4 millioner høyere enn i 2005. Inntektsøkningen skyldes trafikkøkning og at passeringsavgiften øker ved

fornyelse av abonnenter som tidligere er tegnet til gammel pris.

Administrasjonskostnadene var på NOK 134 millioner som er NOK 8,1 millioner over fjoråret. Avskrivninger (nedbetaling av lån) kommer i tillegg med NOK 400 millioner.

Driftresultatet er på NOK 714,1 millioner. Det er NOK 79,7 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 finansinntekter var på NOK 0,8 millioner. I 2006 hadde selskapet netto finanskostnader på 1,7 millioner, dvs en forbedring på 2,5 millioner. Dette skyldes rentebesparelser på lavt uttak av tildelte veimidler gjennom året og nedbetaling av lån.

Nettoresultatet før tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak ble på NOK 714,9 millioner. Andelen til Oslopakke 1 er på NOK 495,6 millioner og til Oslopakke 2 på NOK 219,3 millioner.

Balansen viser at nivået for selskapets kortsiktige og langsiktige gjeld og egenkapital er på henholdsvis 61,2%, 27,8% og 11,1% i forhold til totalkapitalen. Investeringene, kundefordringene og bankinnskuddene er på henholdsvis 89,4%, 4,6% og 6,0% av totalkapitalen.

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

Sykefravær i %	pr 31.12.2006	pr 31.12.2005
Kvinner	12.84%	12.33%
Menn	3.86%	2.63%
Totalt	9.33% *	8.50%

* Korrigert for langtidsfravær over 8 uker - er sykefraværet 4,75%.

FINANSIELL RISIKO

Markedsrisiko

Selskapets lån- og renteeksponering 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 velrenomerte 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 44.1 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 innkrevingen. 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. Det er ingen vansker med å rekruttere kvalifiserte personer til ledige stillinger.

UTBYGGINGSPROSJEKTER I 2006

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 ble ringen sluttet, 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 opprusting av Kolsåsbanen ble igangsatt sommeren 2006.

Arbeidet med 4 store hovedveisystemer ble igangsatt i 2005/2006:

- Ny tunnel for E-18 i Bjørvika
- Ny tunnel for RV 150 Ring 3 mellom Sinsen og Ulven. Arbeidet ble stoppet i 2006 i påvente av nytt Stortingsvedtak på en ny løsning til lavere kostnad.
- Ny trase for E-16 mellom Wøyen og Bjørnum.
- Utbygging av E-6 til 4-felt motorvei mellom Assurtjern og Vinterbro ble startet i 2006.

UTSIKTENE FRAMOVER

Det er budsjettert med uendret trafikk i forhold til 2006.

I henhold til vedtak i Vegdirektoratet og etter uttalelser fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ble takstene i bomringen uendret i 2007.

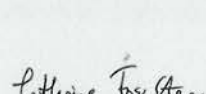
Inntektene forventes å stige noe som følge av at passeringsavgiften øker ved fornyelse av avtaler som er tegnet til gammel og lavere pris.

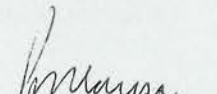
Avskrivning av innkrevingsretten og nedbetaling av lån er progressive og vil utgjøre NOK 100 millioner i 2007. Desember 2007 er gjelden nedbetalt.

Etter 16 års drift er det et stort behov for utskifting av utstyr og installasjoner på bomstasjonene. Dette planlegges påbegynt i 2007. Samtidig planlegges det å gjøre de minste bomstasjonene ubetjente for å spare kostnader. Batteriene i de eldste brikkene fra 2001, trenger utskifting. I løpet av 2007 regner vi med å skifte ut over 300 000 brikker. Kostnadene dekkes av bompengeselskapet.

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.

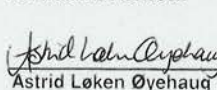
Oslo, 5. mars 2007

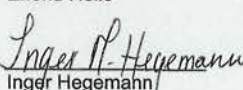

Cathrine Foss Stene

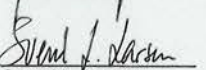

Per Mauritz Hanssen


Erlend Helle


Harald Horne


Astrid Løken Øyehaug


Inger Hegemann


Svend L. Larsen
Adm. direktør

Anleggsstart : juli/august 2005
Sluttpunkt : 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 kollektivtrafikkfelt, 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 tørrdokk 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



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 Oslopackage 1 and Oslopackage 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.

Oslopackage 1 and 2 are financed by collecting road tolls from drivers passing through the Oslo toll ring. The share of the financing need for Oslopackage 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 Oslopackage 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 Oslopackage 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 (Oslopackage 3) within 2012, this will replace this prolongation.

The company has signed a supplementary agreement with the Directorate of Public Roads regarding the continuation of the collection right within the above-mentioned terms.

The execution of Oslopackage 3 which comprises continued collection of toll until the end of 2027 has been adopted by Oslo city council and Akershus county council. The Ministry is preparing its proposal for the Parliament, to be presented in the spring of 2009.

MAIN POINTS

In 2006, the company recorded a profit before allocations to road projects and public transport projects of NOK 714.9 million, of which the share for Oslopackage 2 totalled NOK 219.3 million.

Amortisation of toll rights and repayments of loans totalled NOK 400 million in 2006 compared with NOK 300 million in 2005. 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 2006 amounted to NOK 638 million and NOK 287 million to Akershus. NOK 6,9 million of the amount is provision from previous years.

Several of the original projects within Oslopackage 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 4 new major road projects started up in 2005/2006.

When the road toll period ends in 2007, the company will have contributed a total of NOK 11.9 billion to Oslopackage 1. Allocations to Oslopackage 2 are expected to amount to NOK 1.2 billion.

DEVELOPMENT AND OPERATIONS

Traffic through the toll ring rose by 0,6% in 2006. This is a significant decrease from 2005 when traffic growth was 1.75%.

Average daily passings increased from 252 605 per day in 2005 to 254 230 in 2006. The change in traffic volume in 2006 was distributed between the three main traffic corridors in the west, north and south with +0.13%, +1.3% and +0.2% respectively.

The growth in traffic volume in 2006 also was concentrated on the main road network, in line with the intentions of the Oslopackage 1.

The average annual growth in traffic from 1990 to 2005 is 1.37% which totals 21,9%.

The number of active subscriptions rose by 25 195 in 2006, compared with a rise of 26 660 in the preceding year. At year-end, there were 453 300 valid subscriptions, of which 351 450 were discount cards (77.5%) and 101 850 were seasonal tickets (22.5%). The growth in subscriptions is accounted for in its entirety by discount cards. For the year as a whole, 82.2% of traffic passing used subscription lanes. During rush hours the share was about 88.5%.

At the end of 2006, the company had 40 full-time employees and 1 part-time employees. In addition, 5 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.

Utilisation of the AUTOPASS system saw a marked increase in 2006. This is a system where subscribers to toll road companies can pass all AUTOPASS toll booths throughout Norway, but only pay toll to the company with which they have subscribed. In 2006, the system was expanded to cover one ferry crossing. Plans have been prepared for 2007 to allow AUTOPASS users the use of the system when crossing the Øresund and Storebælt bridges.

In 2006, AUTOPASS users were also able to pay by credit card at the toll booths.

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 2006, sick leave totalled 929 days, compared to 2005 with 755.

There were no injuries or accidents in 2006.

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 41 employees, 26 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 283 310 compared with NOK 378 838 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 2006

The accounts for 2006 include the collection of road tolls for Oslopackage 1 and Oslopackage 2. Total operating revenues for 2006 amounted to NOK 1 248.3 million, which is NOK 28.4 million more than in 2005. 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 134 million or NOK 8.1 million more than in 2005. Amortisation (repayment of loan) of NOK 400 million is an additional administrative expense.

The operating profit totalled NOK 714.1 million. This is NOK 79.7 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 0.8 million or NOK 2.5 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 714.9 million. Of this, NOK 495.6 million refers to Oslopackage 1 and NOK 219.3 million to Oslopackage 2.

The levels of the company's short term and long term debts and the shareholders equity compared to the total capital are 61.2%, 27.8% and 11.1% respectively. The total fixed assets, the total receivables and the bank deposits are 89.4%, 4.6% and 6.0% 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 44.1 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 Oslopackage 1 and 2 shall be prolonged until 2012. Fjellinjen AS has the right to collect toll money in the period. If a new Oslopackage 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.

DEVELOPMENT PROJECTS IN 2006

The development of the subway ring between Ullevål and Carl Berners square in Oslo was initiated in the autumn of 2000. The first stage which comprised the new stations at Nydalen and Storo opened in August 2003. The ring was completed in the autumn of 2006, with the new Sinsen subway station and connection to the old system at Carl Berners square.

The project was mainly financed by road toll funds.

Work on restoring the Kolsås subway started in the summer of 2006.

Work on 4 major main road systems started in 2005:

- A new tunnel at Bjørvika on the E18.
- A new tunnel between Sinsen and Ulven on RV 150 Ring 3. This project was halted in 2006 pending a new parliamentary resolution on a new proposal to achieve lower costs.
- A new stretch of road on the E16 between Wøyen and Bjørum.
- The development of the E6 to a 4 lane motorway between Assurtjern and Vinterbro started in 2006.

OUTLOOK

The budget for 2007 shows no change in traffic compared with 2006.

Toll rates remain unchanged in 2007, pursuant to a resolution passed by the Directorate of Public Roads and statements made by Oslo municipality and Akershus county municipality.

An increase in income is however forecast, as the toll fee will increase when renewing agreements subscribed at an older and lower price.

The depreciation of the collection right and the downpayment of loans are progressive and will constitute NOK 100 million in 2007. The loan will be paid in full by December 2007.

After 16 years of operation, there is a significant requirement to replace equipment and installations at the toll booths. Work on this is scheduled for 2008. A cost-saving measure has also

been planned which involves un-manning the smallest toll booths. The batteries in the oldest electronic tags from 2001 require replacement. We expect to replace over 300,000 tags in 2007, the costs of which are met by Fjellinjen.

Based on the above-mentioned factors, the Board of Directors is of the opinion that the assumptions for going concern are satisfied, and that we can look forward to a year of stable development.

Oslo, 5 March 2007
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.



Ring 3
Ulven - Sinsen
2010

	Note	2006	2005	2004	
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER					INCOME AND OPERATING EXPENSES
<i>Driftsinntekter</i>					<i>Operating income</i>
Abonnementsinntekter	1	876 162	849 797	800 822	Subscription income
Manuell betaling	1	332 658	346 293	370 276	Income in cash
Tilleggsavgifter	1,2	39 430	23 721	21 601	Surcharges
Sum driftsinntekter		1 248 250	1 219 811	1 192 699	Total operating income
<i>Driftskostnader</i>					<i>Operating expenses</i>
Lønnskostnader	3,4	15 323	14 132	11 970	Payroll and related cost
Avskrivninger	5	500	607	654	Depreciation
Avskrivning aktivert innkrev.rett	8	400 000	300 000	250 000	Depreciation of capitalized toll rights
Andre driftskostnader	6	118 302	111 243	107 567	Other operating expenses
Sum driftskostnader		534 125	425 982	370 191	Total operating expenses
Driftsresultat		714 126	793 829	822 508	Profit before financial items
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER					FINANCIAL INCOME AND EXPENSES
Andre renteinntekter		9 772	11 177	6 807	Other interest received
Andre rentekostnader	14	7 184	11 529	26 024	Other interest paid
Andre finanskostnader		1 794	1 383	1 732	Other financial expenses
Resultat av finansposter		794	-1 735	-20 949	Net financial items
Resultat før tildeling til vei-prosjekter		714 920	792 094	801 559	Profit before contributions to road projects
Tildelt vei-prosjekter	7	714 920	792 094	801 559	Contributions to road projects
Årsresultat					Profit for the year

	Note nr	2006	2005	2004	
EIENDELER					ASSETS
<i>Anleggsmidler</i>					<i>Fixed assets</i>
Aktivert Innkrevingsrett	8,14	928 091	1 124 971	1 424 971	Capitalized toll rights
Kontormaskiner og inventar	5	223	724	1 330	Office machinery and equipment
Sum anleggsmidler		928 315	1 125 695	1 426 301	Total fixed assets
<i>Omløpsmidler</i>					<i>Current assets</i>
<i>Fordringer</i>					<i>Debtors</i>
Kundefordringer	2	40 810	28 440	21 281	Accounts receivables
Andre fordringer		3 275	2 970	3 081	Other receivables
Sum fordringer		44 085	31 410	24 362	Total receivables
Kontanter Bankinnskudd	11	58 410	291 772	355 761	Cash and bank deposits
Sum omløpsmidler		102 495	323 182	380 123	Total current assets
SUM EIENDELER		1 030 809	1 448 877	1 806 424	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	12	1 100	1 100	1 100	Share capital
<i>Opptjent kapital</i>					<i>Retained earnings</i>
Annen egenkapital	13	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 forpliktelser</i>					<i>Provisions</i>
Andre avsetninger for forpliktelser	9	5 000	5 000	5 000	Other provisions
Sum avsetning for forpliktelser		5 000	5 000	5 000	Total provisions
<i>Langsiktig gjeld</i>					<i>Long term liabilities</i>
Langsiktige lån	14	97 899	396 579	689 979	Long term loans
Mottatt depositum	15	101 360	93 568	86 027	Deposits from subscribers
Avsatt ikke tildelt veimidler	7	127 415	71 254	312 160	Provisions for allocations
Sum langsiktig gjeld		326 673	561 401	1 088 166	Total long term liabilities
<i>Kortsiktig gjeld</i>					<i>Current liabilities</i>
<i>Kortsiktig lån</i>					<i>Short term loans</i>
Leverandører		30 117	20 308	15 198	Accounts payable
Skyldig offentlig avgifter		1 519	1 389	1 346	Public duties payable
Påløpte renter		165	2 996	2 997	Accrued interest
Forskudd fra abonnenter	16	450 265	422 339	398 616	Subscriptions in advance
Tildelt ikke utbet. veimidler	7	108 343	327 026	186 796	Unpaid allocations to road projects
Annen kortsiktig gjeld		1 728	1 420	1 307	Other short-term liabilities
Sum kortsiktig gjeld		592 138	775 478	606 260	Total current liabilities
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 030 809	1 448 877	1 806 424	Total shareholders' equity and liabilities

Oslo, 6. Mars 2006


CATHRINE FOSS STENE

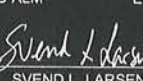

HARALD HORNE


AMUND ALM


ERLEND HELLE


PER MAURITZ HANSEN


INGER HEGEMANN


SVEND L. LARSEN
Adm. Direktør

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

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 1

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

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

Forlengelse av innkrevingsperioden

Stortinget har besluttet at dagens bompengoordning med Oslopakke 1 og Oslopakke 2 skal videreføres med inntil 5 år, til senest utløpet av 2012. Fjellinjen AS har inngått avtale om å stå for innkrevingen. Avtalen omfatter blant annet delfinansiering av E18 Bjørvikprosjektet. I St.prp.nr 50 (2004-2005) om E18 Bjørvikprosjektet i Oslo legges det til grunn at det kan bli aktuelt at bompengeselskapet tar opp nye lån i størrelsesorden 500 mill. kroner i første del av byggeperioden. Dersom en eventuell ny trafikkbetalingsordning (Oslopakke 3) blir vedtatt før 2012, vil denne avløse den vedtatte videreføringen av dagens ordning. Selskapets eiendeler, rettigheter og forpliktelser i forbindelse med den nye avtalen skal da inngå som en del av den nye trafikkbetalingsordningen Oslopakke 3.

Driftsinntekter

Forskuddsbetalte abonnementsinntekter periodiseres i samsvar med forbruk.

Aktivert innkrevingsrett 1

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 Festningstunnelen. 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 av eksisterende lån startet i 2001 og avsluttes 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.

Aktivert innkrevingsrett 2

Aktivert innkrevingsrett 2 representerer en mellomfinansiering av E18 Bjørvikprosjektet og andre tiltak. I forbindelse med videreføring av bompengenneinnkrevingen til senest utgangen av 2012 er tildelinger ut over selskapets nettoresultater til nevnte veiprosjekter aktivert som innkrevingsrett på linje med aktiveringen i forbindelse med utbyggingene av Festningstunnelen. Avtale om dette ble formelt inngått 3. juli 2006. Aktiveringene vil følge rekvisisjonsplanen som Vegdirektoratet årlig utarbeider sammen med Fjellinjen. Rekvisisjonene vil presenteres som gjeld frem til utbetaling finner sted. Aktivert innkrevingsrett 2 vil være begrenset oppad til Fjellinjens andel av lånefinansieringen av E18 Bjørvikprosjektet og andre tiltak. Innkrevingsretten vil avskrives i takt med verdireduksjonen. Verdireduksjon forventes ikke å finne sted før finansieringen av E18 Bjørvikprosjektet og andre tiltak er gjennomført.

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

Etter Tilleggsavtalen av 3. juli 2006 skal selskapet finansiere alle kostnader med fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av veien ved utløpet av bompengerperioden. Dersom Stortinget godkjenner ny trafikantbetalingsordning (Oslopakke 3) innen 31. desember 2007, vil denne avløse den videreførte innkrevingsordningen. Selskapets gjenstående forpliktelser skal da inngå som en del av den nye ordningen. Regnskapsføring av oppryddings- og fjerningskostnader vil løpende vurderes i takt med foreliggende informasjon om ny trafikantbetalingsordning og eventuelle forpliktelser for selskapet i denne forbindelse.

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 velrenomerte 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 aktuariemessige 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 2006 omfatter innkrevningen av bompenger for Oslo-pakke 1 og Oslo-pakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2006 på 1 248,3 millioner kroner. Andelen til Oslo-pakke 2 utgjorde 219,4 millioner kroner, som i sin helhet går til tildeling.

Note 2 - Kundefordringer

(Beløp i hele 1 000)

	2006	2005	2004
Registrerte fordringer	49.003	39.260	34.892
Avsatt for tap	(6.254)	(9.753)	(13.171)
Avsatt tap ASB kunder	(1.939)	(1.067)	(440)
Kundefordringer pr 31.12.06	40.810	28.440	21.282

Kundefordringer består 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 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 2006 er det avskrevet 8.385.000 og tilbakeført avsetning med kr 3.499.000. Endringene i avsetning for tap og konstaterte tap, kr 4.886.000 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. 31.12.06 kr 10.493.000. Tilsvarende tall pr. 31.12.05 var kr. 9.445.000 og pr 31.12.04 kr 8.360.000. Fordringer på selskapets abonnenter som har benyttet AutoPASS ved å passere i andre bompenganeanlegg enn Osloringen er på kr 20.600.359. Det er avsatt kr 1.938.752 for forventet tap.

Fordringer på andre bompengeselskaper i forbindelse med passeringer i det nye AutoPASS-systemet er på kr 4.499.624. Det er ikke forventet tap i den sammenheng.

Note 3 - Lønnskostnader

(Beløp i hele 1 000)

	2006	2005	2004
Lønninger	11.585	11.089	9.188
Folketrygdavgift	2.220	1.858	1.622
Pensjoner/AFP	1.234	1.642	1.026
Andre ytelser	284	272	134
Sum lønnskostnader	15 323	14 132	11 970

Gjennomsnittlig antall ansatte i 2006 har vært 42.

Ytelser til ledende personer	Daglig leder	Styre
Lønn	730 530	275 050
Pensjonsutgifter	119 984	
Annen godtgjørelse	10 034	

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

Revisor

-Kostnadsført godtgjørelse til revisor fordeler seg slik :

	2006	2005
Lovpålagt revisjon	331 250	318 750
Andre attestasjonstjenester	0	0
Skatterådgivning	0	0
Annen bistand (må spesifiseres)	21.375	158.125
Sum godtgjørelse til revisor	352 625	476 875

Note 4 - Pensjonskostnader

Selskapet har en kollektiv pensjonsordning i form av en ytelsesplan som omfatter 40 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:

	2006	2005
Diskonteringsrente	5,0%	5,0%
Forventet avkastning	6,0%	6,0%
Lønnsøkning	4,0%	3,3%
G-regulering	2,5%	3,3%
Regulering av løpende pensjon	2,5%	2,5%
Arbeidsgiveravgift – sats	14,1%	14,1%
Frivillig avgang før pensjonsalder	2,0% før 40 år	2,0% før 40 år
Frivillig avgang før pensjonsalder	0,0% etter 40 år	0,0% etter 40 år

Sammensetningen av aktuariemessig beregnet pensjons-kostnad av 31.12.06 er som følger:

	2006	2005
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1.326,90	806,669
+ rentekostnad av påløpte pensjonskostnader	674,531	4884,649
- forventet avkastning på pensjonsmidler	(731,698)	(619,047)
+ administrasjonskostnader	99 137	93 555
+ estimeringstap	160,350	70 491
+ arbeidsgiveravgift	198 356	127.638
Netto pensjonskostnad	1 727 576	963 956

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler som ikke er balanseført per 31.12.06 er beregnet som følger:

	2006	2005
Estimerte påløpte forpliktelser	15 390 630	10 886 397
Estimert verdi av pensjonsmidler	(13 074 608)	(11 495 196)
Utsatt forpliktelse ved tap	(4 240 705)	(2 247 219)
Forskuddsbetalt arbeidsgiveravgift	(84,302)	(198 356)
Netto pensjonsforpliktelse	(2 008 984)	(3 054 374)

Sammensetning av estimerte pensjonsmidler:

	2006	2005
Premiereserve	12 523 946	11 105 397
Premiefond	550 662	398 799
Estimert verdi av pensjonsmidler	13 074 608	11 495 196

Note 5 - Driftsmidler

(Beløp i hele 1 000 kroner)

Maskiner og inventar	2006
Anskaffelseskost pr. 01.01.06	3 539
+ Tilgang	-
Anskaffelseskost pr. 31.12.06	3 539
Akk. ordinære avskr. pr 01.01.06	2 816
+ Årets avskrivninger	500
Akk. ordinære avskr. pr 31.12.06	3 316
Bokført verdi pr. 31.12.06	223

Det er benyttet lineære avskrivninger med en avskrivningssats på 20 % på maskiner og 10 % på inventar og 12,5% på innredninger, som er i samsvar med tidligere år.

Note 6 - Andre driftkostnader

Andre driftskostnader inkluderer bemanning av bomstasjonene som for 2006 utgjør kr 73.827.327 og vedlikehold av innkrevingssystemet med kr 17.693.099.

Note 7 - Bidrag til veiprosjekter

(beløp i hele 1 000)

Denne posten består av:

	2006	2005	2004
Tildelt iht. statsbudsjett	925 000	1 033 000	571 000
Avsatt for tildeling	64 294	71 254	312 160
- Avsatt året før	(71 254)	(312 160)	(81 602)
Bidrag til veiprosjekter	918 040	792 094	801 558
Skyldig og avsatt	398 280	498 956	222 601
- Utbetalt hittil i år	(1 080 563)	(892 770)	(525 203)
Sum skyldig og avsatt	235 757	398 280	498 956
Herav:			
Tildelt ikke utbetalt	108 343	327 026	186 796
Avsatt ikke tildelt	127 414	71 254	312 160
	235 757	398 280	498 956

Note 8 Aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett knyttet til finansieringen av Festnings-tunnelen er bokført til anskaffelseskost og er totalt avskrevet med 1,4 mrd kroner.

For innkrevingsretten knyttet til E18 Bjørvikaprojektet og andre tillegg i henhold til Tilleggsavtale av 3. juli 2006, er det per 31.12.06 aktivert 203,1 millioner kroner. Avskrivninger av denne innkrevingsretten forventes ikke å finne sted før finansieringen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak er gjennomført.

Note 9 - Sluttvederlag ved selskapets avvikling

Det er inngått avtale med de ansatte om en seks måneders sluttvederlagsordning for de som har vært ansatt i minst fem år på avviklingstidspunktet.

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 et ledd i videreføringen av selskapet er avtalte sluttvederlagsordninger til vurdering. Avgjørelser rundt eventuell videreføring av gjeldende avtale tas opp til vurdering når Stortinget har vedtatt Oslo-pakke 3, senest desember 2007.

Forpliktelsen knyttet til sluttvederlaget er estimert til å utgjøre 5 millioner kroner som er innarbeidet i regnskapet. Beløpet er vurdert til å utgjøre et beste estimat som tar hensyn til sannsynligheter knyttet til antall ansatte som vil inngå i de ulike ordningene, nivået for fradrag av andre arbeids-/pensjonsinntekter samt sannsynligheten for videreføring av gjeldende avtale.

Note 10 - Andre fordringer

Andre fordringer består vesentlig av bankinnskudd som ikke var registrert i banken pr 31.12.06 og utlegg for Statens vegvesen.

Note 11 - Bankinnskudd

Bundet på skattetrekkskonto, kr 799.522 er inkludert i beløpet.

Note 12 - 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 13 - 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. 31.12.06 er dette beløpet beregnet til kr 558.829. Øvrige fondsmidler skal disponeres som veimidler.

Note 14 - Lånefinansiering og finansielle forhold

Selskapet har fullfinansiert Festnings-tunnelen og investeringer i kontrollstasjoner og innkrevingsutstyr innenfor en investeringsramme på NOK 2,1 mrd. Pr. 31.12.06 hadde selskapet et USD banklån på til sammen NOK 98 mill. Lånet forfaller i sin helhet i desember 2007. Utenlandslånet er sikret med valutaswapavtale. Pr. 31.12.06 lå den effektive renten på 3,28%.

Nedbetaling av lån kan avløses med nye lån som får forfall innenfor den endelige nedbetalingsplanen.

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

	31.12.06	31.12.05	31.12.04
Av selskapets bokførte gjeld er sikret ved pant o.l.	97 898	396 579	689 979
Gjelden er sikret ved pant i Fjellinjens innkrevingsrett			
Bokført verdi av denne er	864 971	1 124 971	1 424 971

Likviditeten i selskapet balanseres i hovedtrekk ved opptak og innløsning av lån. Lånegjelden er forutsatt ikke å overstige 2 100 millioner kroner. Nedbetaling av lån startet i år 2001 og avsluttes i 2007 i henhold til vedtak i Stortinget 1997.

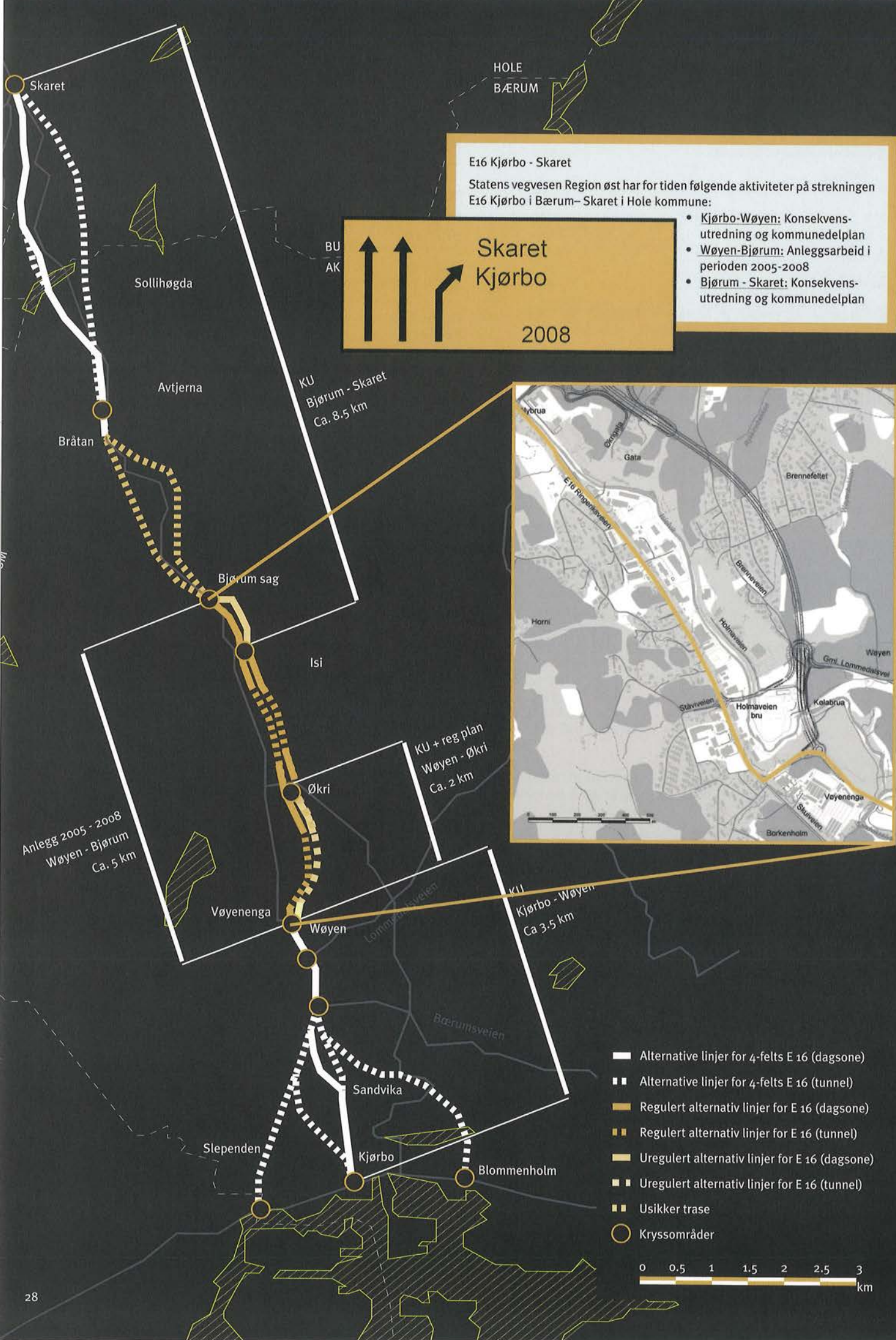
Med kredittvurderingen AA fra kredittvurderingsselskapet Standard & Poor's og for øvrig god tillit i finansmarkedet vurderes risikoen for ikke å oppnå refinansiering ved forfall av lån å være liten. Det er selskapets policy at det ikke skal taes valutarisiko.

Note 15 - Mottatt depositum

Beløpet, kr 101.360.009 er mottatt i depositum for utleverte elektroniske brikker. Ved innlevering av brikker ved opphør av abonnement skal depositumet tilbakebetales.

Note 16 - Forskudd fra abonnenter

Abonnementene for passering gjennom bompengeringen betales på forskudd. Beløpet, kr 450.264.515 representerer den samlede gjenstående verdi på abonnementene pr.31.12.06.



E16 Kjørbo - Skaret

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

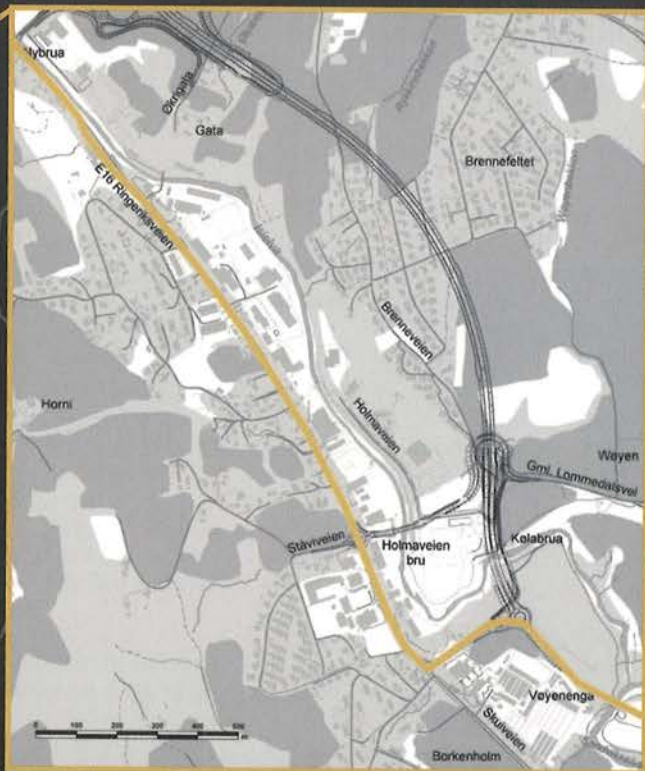
- **Kjørbo-Wøyen:** Konsekvensutredning og kommunedelplan
- **Wøyen-Bjørum:** Anleggsarbeid i perioden 2005-2008
- **Bjørum - Skaret:** Konsekvensutredning og kommunedelplan

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



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.

Oslopackage 1

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 Oslopackage 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.

Oslopackage 2

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

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

Extension of collection period

The Parliament has decided that the current toll road scheme including Oslopackages 1 and 2 shall be extended up to 5 years, with the latest expiry in 2012. Fjellinjen AS has signed an agreement to take charge of collection. This agreement covers factors such as the part financing of the E18 Bjørvika project. In White Paper no. 50 (2004-2005) regarding the E18 Bjørvika project in Oslo, it is stated that it may be necessary for the toll road company to take out a new loan for the figure of around NOK 500 million during the initial stages of the construction period. If the Parliament subsequently adopts a new traffic payment program (Oslopackage 3) prior to 2012, this will replace the adopted extension of the current scheme. In such an event, the company's assets, rights and liabilities in connection with the new agreement shall be incorporated as a part of the new traffic payment scheme – Oslopackage 3.

Operating income

Prepaid subscription revenues are accrued in accordance with consumption.

Capitalised toll rights I

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.

Capitalised collection right 2

Capitalised collection right 2 represents a bridging finance of the E18 Bjørvika project and other measures. In connection with the extension of toll collection to the latest expiry date in 2012, allocations in excess of the company's net results for the above-mentioned road projects are capitalised as a collection right in line with the capitalisation in connection with the developments of the Festnings tunnel. This agreement was formally entered on 3 July 2006. The capitalisations will follow the requisition plan prepared annually by the Directorate of Public Roads together with Fjellinjen. The requisitions will be presented as a liability until payment is made. Capitalised collection right 2 will have a maximum limit which is Fjellinjen's share of the loan financing for the E18 Bjørvika project and other measures.

The collection right will be depreciated in line with the value reduction. The value reduction is not expected to take place prior to the financing of the E18 Bjørvika project and other measures.

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.

Costs related to clearing and removal

Pursuant to the supplementary agreement of 3rd. July 2006, the company shall finance all costs related to the removal of the collection equipment and preparation of the road once the toll road period has expired. Should the Parliament adopt a new traffic payment scheme (Oslopackage 3) by 31 December 2007, this will replace the extended collection program. The company's remaining liabilities will then be incorporated as a part of the new scheme. The accounting of costs related to clearing and removal will be continuously assessed in line with the existing information regarding the new traffic payment scheme and any liabilities for the company in this context.

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 2006 includes collecting of toll to finance Oslopackage 1 and Oslopackage 2. Total operating income in 2006 was NOK 1 248.3 million. NOK 219.4 million of the amount is allocated to "Oslopackage 2" in its entirety.

Note 2 - Accounts receivable

(NOK million)

	2006	2005	2004
Recorded receivables	49.003	39.260	34.892
Provisions for bad debts	(6.254)	(9.753)	(13.171)
Provisions for bad debts ASB	(1.939)	(1.067)	(440)
Acc. receivable of 31.12.	40.810	28.440	21.282

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 2006, NOK 8 385 000 was written off, while provisions of NOK 3 499 000 was reversed. The change in bad debts and the realised losses of NOK 4 886 000, 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 10 493 000 as of 31.12.06. Corresponding figures as of 31.12.05 were NOK 9 445 000 and in 2004 NOK 8 360 000.

Claims on the company's subscribers in connections with the new AutoPASS system amounted to NOK 20 600 359. Provision for anticipated loss is NOK 1 938 752.

Claims on other toll collecting companies in connection with the new AutoPASS system amounted to NOK 4 499 624. No loss is expected in this connection.

Note 3 - Salary costs

(NOK million)

	2006	2005	2004
Salaries	11.585	11.089	9.188
Social security	2.220	1.858	1.622
Pensions	1.234	1.642	1.026
Other payments	284	272	134
Total salary costs	15 323	14 132	11 970

In 2006 the average number of employees was 42.

Salary and remuneration to:	Managing Director	The Board of Directors
Salary/remuneration	730 530	275 050
Pensions	119 984	
Other remuneration	10 034	

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 331 250 for auditing and NOK 21 375 for other services. These figures include VAT.

Note 4 - Pension costs

The company operates a defined contribution pension scheme for 40 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:

	2006	2005
Discount rate	5.0%	5.0%
Projected yield	6.0%	6.0%
Salary increases	4,0%	3,3%
Adjustment of National Insurance basis amount (G)	2.5%	3,3%
Current pensions adjustments	2.5%	2.5%
Employer's social security contributions - rate	14.1%	14.1%
Voluntary retirement before reaching 40 years	2.0%	2.0%
Voluntary retirement after reaching 40 years	0.0%	0.0%

The pension cost as calculated by the actuary on 31 December 2006 comprises:

	2006	2005
Present value – current year's pension earnings	1 326 900	806,669
+ Interest on accrued pension costs	674 531	4884,649
- Projected yield on pension fund assets	(731 698)	(619,047)
+ management expenses	99 137	93 555
+ estimation loss	160 350	70 491
+ Employer's National Insurance contribution	198 356	127.638
Net pension cost	1 727 576	963 956

Pension obligations and pension fund assets not included in the balance sheet at 31 December 2006 are estimated as follows:

	2006	2005
Estimated accrued pension costs	15 390 650	10 886 397
Estimated value of pension fund assets	(13 074 600)	(11 495 196)
+ Deferred obligations for loss	(4 240 705)	(2 247 219)
Prepaid National Insurance Contribution	(84 302)	(198 356)
Net pension obligation	(2 008 984)	(3 054 374)

Composition of pension fund assets:

	2006	2005
Premium reserve	12 523 946	11 105 397
Premium assets	550 662	398 79
Estimated value of fund assets	13 074 608	11 495 196

Note 5 - Fixed assets

(NOK 1 000)

Office machinery and equipment:	2006
Acquisition costs as of 01.01.06	3.539
Additions	-
Acquisition cost as of 31.12.06	3.539
Accumulated depreciation as of 01.01.06	2.816
+ Depreciation for the year	500
Accumulated depreciation as at 31.12.06	3.316
Book value 31.12.06	223

Straight-line depreciation is used with a depreciation rate of 20% for machinery, 10% on inventory and 12.5% for the fixtures and fittings. This is consistent with previous years.

Note 6 - Other operating expenses

Other operating expenses include costs related to the manning of the toll plazas, which in 2006 amounted to NOK 73 827 327 and maintenance of the collecting system which amounted to NOK 17 693 099.

Note 7. Contributions to road projects

(NOK 1 000)

This item consists of:

	2006	2005	2004
Allocated in accordance with the State Budget	925 000	1 033 000	571 000
Disbursement Provision	64.294	71 254	312 160
- Provisions prior years	(71.254)	(312 160)	(81 602)
Road project contribution	918 040	792 094	801 558
Unpaid allocations and provisions for allocations at 01/01	398 280	498 956	222 601
- Paid during the year	(1 080 563)	(892 770)	(525 203)
Net allocations and provisions payable	235 757	398 280	498 956
Of which:			
Allocated but unpaid	108 343	327 026	186 796
Provisions not allocated	117 414	71 254	312 160
	235 757	398 280	498 956

Note 8 - Capitalised collection right

The capitalised collection right related to the financing of the Festnings tunnel is recognised at purchase cost and depreciation totals NOK 1.4 billion.

In relation to the collection right for the E18 Bjørvika project and other supplements pursuant to the supplementary agreement of 3 July 2006, capitalisation as of 31 December 2006 amounted to NOK 203.1 million. Depreciation of this collection right is not expected to occur until the financing of the E18 Bjørvika project and other measures has been completed.

Note 9. Redundancy pay on company liquidation

Agreements have been signed with the employees regarding redundancy pay of six months for employees who have worked for the company for at least five years at the time of liquidation.

Agreements have also been signed with employees who have worked for at least five years at the time of liquidation for 70% salary from 1 to 3 years. 75% of other work/pension income shall be deducted from this amount.

These redundancy pay schemes are currently under assessment as a part of the continuation of the company. Decisions regarding a continuation of the existing agreements shall be made once the Parliament has adopted Oslopackage 3, at the latest in December 2007.

The liability connected with the redundancy pay is estimated at NOK 5 million which has been recognised on the accounts. This figure is a best estimate and takes into account the probability of the number of employees involved in the different schemes, the level of deduction of other work/pension income and the probability of the continuation of the existing agreements.

Note 10 - Other receivables

Other receivables mainly comprise bank deposits not registered in the bank as of 31 December 2006 and disbursements for the Directorate of Public Roads.

Note 11 - Bank deposits

Bank deposits include NOK 799 522 restricted as cover for employee taxes deducted at source.

Note 12 - 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 13 - 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 31.12.06 this amounts to NOK 558 829. All other remaining funds will be allocated to road projects.

Note 14 - 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.

As of 31 December 2006, the company had loans totalling NOK 98 million. The loan in total is due in December 2007.

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

At year-end 2006, the average effective interest on the loans was 3.28%.

When a loan is due it may be replaced with a new loan, which is given maturity within the final repayment schedule.

The company's mortgages are as follows:

(NOK 1000)

	31.12.06	31.12.05	31.12.04
Debt secured by mortgages	97.898	396 579	689 979
The debt is secured by mortgages in Fjellinjen AS' toll collecting rights.			
The book value of the lodged rights	864 971	1 124 971	1 424 971

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.

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

Note 15 - Deposits from subscribers

NOK 101 360 009 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 16 - Prepaid subscriptions

Subscriptions for passing the toll plazas are prepaid. The amount, NOK 450 264 515, represents the remaining value of the subscriptions at the end of the accounting year.



	2006	2005	2004	
KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER				OPERATING ACTIVITIES
+ Innbetalinger fra abonnenter og manuelle betalinger	1 274 340	1 241 950	1 216 845	+ Cash inflow from subscriptions and manual payments
- Utbetaling til veiprosjekter og varer og tjenester	-1 192 104	-996 825	-622 860	- Cash outflow for road projects and services
- Utbetalinger til ansatte, Arb.g.avg., skatterekk m.m.	-14 886	-13 976	-12 029	- Cash outflow for salaries, social security, taxes etc.
+ Innbetaling av renter	9 772	11 177	6 807	+ Cash inflow from interest
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	77 126	242 326	588 763	Net cash inflow from operating activities
<i>Likvider tilført/brukt på investering</i>				<i>Investing activities</i>
Investert i driftsmidler	-	-	-	Purchase of tangible fixed assets
Lån til SVA, rv 159	-	-	-	Loan to SVA, rv 159
Netto likviditetsendring fra investeringer	-	-	-	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	-298 680	-293 400	-356 320	- Repayment of long-term debt
- utbetaling ved nedbetaling av kortsiktig gjeld	-	-	-	- Repayment of short-term debt
- utbetaling av renter	-11 808	-12 915	-30 205	- Interest payments
Netto likviditetsendring fra finansiering	-310 488	-306 315	-386 525	Net cash outflow from financing
<i>Netto endring likvider gjennom året</i>	<i>-233 362</i>	<i>-63 989</i>	<i>202 238</i>	<i>Net increase (decrease) in cash and cash equivalents</i>
+ Likviditetsbeholdning 01.01	291 772	355 761	153 525	Cash and cash equivalents at 01.01
=Likviditetsbeholdning 31.12	58 410	291 772	355 763	Cash and cash equivalents at 31.12

AVSTEMMING				RECONCILIATION OF OPERATING PROFIT TO NET CASH INFLOW FROM OPERATING ACTIVITIES
Resultat før rentekostnader	8 978	12 912	27 756	Operating profit before interest payments
+ ordinære avskrivninger	500	607	654	+ Depreciation on tangible assets
+ aktivert innkrevingsrett	400 000	300 000	250 000	+ Capitalized toll rights
+/-endring i kundefordringer	-140 000	-7 159	-9 015	+ (Increase)/ decrease in trade debtors
+/-endring i leverandørgjeld	-12 370	5 110	9 910	+ Increase/ (decrease) in trade creditors
+/-endring kortsiktige tidsavgrensningsposter	9 809	184 315	71 168	Increase/ (decrease) in short term provisions
+/-endring langsiktige tidsavgrensningsposter	-190 623	-253 459	238 290	Increase/ (decrease) in long term provisions
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	77 126	242 326	588 763	Net cash inflow from operating activities

Til generalforsamlingen i Fjellinjen AS

Revisjonsberetning for 2006

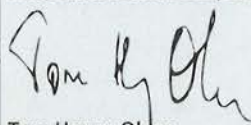
Vi har revidert årsregnskapet for Fjellinjen AS for regnskapsåret 2006, som viser et overskudd på kr o. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapsskikk 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 regnskapsestimer, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og 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 2006 og for resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapsskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god 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 2007
PricewaterhouseCoopers AS



Tom Henry Olsen
Statsautorisert revisor

To the Annual Shareholders' Meeting of Fjellinjen AS

Auditor's report for 2006

We have audited the annual financial statements of Fjellinjen AS as of 31 December 2006, 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 2006, 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, 2007
PricewaterhouseCoopers AS

Tom Henry Olsen
State Authorised Public Accountant (Norway)

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

HOLDNING TIL BOMRINGEN



- Andelen som er positive til bomringen øker signifikant fra i fjor og er også høyere i 2006 enn den noensinne har vært.



FJELLINJEN AS

St. Olavsgt. 28, 0166 OSLO
Tlf. 815 00 101 www.fjellinjen.no

