

# FJELLINJEN AS

ÅRSRAPPORT/ANNUAL REPORT

2007



FJELLINJEN AS



**CONTENT**  
**INNHOOLD**

04	VIRKSOMHETSOVERSIKT/SUMMARY
06	NØKKELTALL/KEY NUMBERS
07	KOLLEKTIVPROSJEKTER
08	MÅLOPPFYLLELSE
10	PROSJEKTER I OSLOPAKKEN/OUTLINE OF ACTIVITIES
16	STYRETS BERETNING
21	DIRECTORS REPORT
25	RESULTATREGNSKAP/PROFIT AND LOSS ACCOUNT
26	BALANSE/BALANCE SHEET
27	NOTER
31	NOTES
35	KONTANTSTRØMANALYSE/CASH FLOW ANALYSIS
36	REVISJONSBERETNING/AUDITOR'S REPORT
37	KREDITTVÆRDIGHET/CREDIT RATING

# FJELLINJEN AS 2007

## ÅRSRAPPORT/ANNUAL REPORT

**STYRET**  
**BOARD OF DIRECTORS**



Cathrine Foss Stene (1964), styreleder  
Siviløkonom Norges Handelshøyskole  
AMP, Harvard Business School  
Styremedlem Ementor ASA  
Senior Vice President HR, Schibsted ASA



Ivar Ueland (1943)  
Fylkespolitiker  
Pensjonist  
Nestleder i Samferdsel og  
Miljø i Akershus F.K.



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

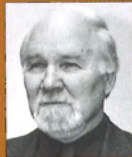


Per Mauritz Hanssen (1935)  
Tidl. Havnedirektør i Oslo



Inger Hegemann  
Ansattes representant

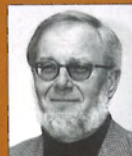
**ADMINISTRASJON**  
**ADMINISTRATION**



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



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



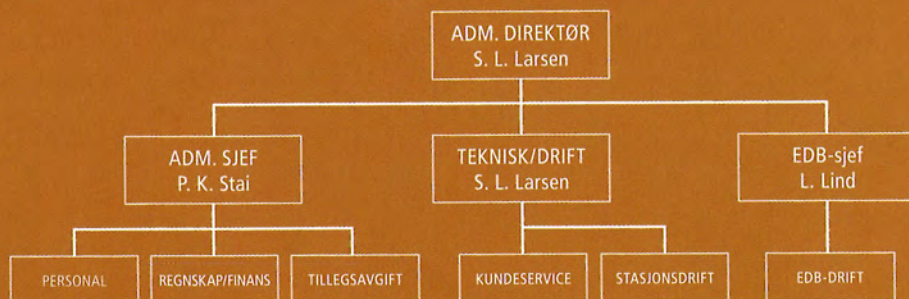
Lars Lind (1945)  
Cand Real i Kybernetikk UIO  
EDB sjef Fjellinjen AS

**VARAMELLEMER**  
**DEPUTY BOARDS MEMBERS**

Knut Gabestad  
Amund Alm  
Else Marie Stuenæs  
Tor Olav Steine



**FJELLINJEN AS**



**FORMÅL OG HISTORIKK**

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

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

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

Fra 01.11.2001 har selskapet også fått i oppdrag å del-finansiere 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 2007-prisnivå er opprinnelig kostnadsramme beregnet til NOK 15 mrd.

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

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

Oslopakke 3 ble vedtatt av Stortinget 13. mars 2008. Dette innebærer en ramme for videre drift frem til 2027.

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for å finansiere en forsert utbygging av hovedveinet og kollektivnettet. I tillegg til infrastrukturiltak og rullende materiell inneholder Oslopakke 3 også midler til å finansiere driftsiltak for kollektivtrafikken.

**SELSKAPETS MÅLSETTING**

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

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 bompengene. Bemanningen av stasjonene er etter forutgående anbud satt ut på kontrakt til Securitas AS.

Avtalen ga Fjellinjen AS rett til innkreving av bompenger for å kunne dekke delfinansieringen, samtidig som selskapet finansierte 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 mars 2008.

Selskapet stiller midler til rådighet for Statens Vegvesen i henhold til Stortingets vedtak og anleggenes fremdrift i den utstrekning selskapets inntekter tillater (evneprinsippet). Selskapets opprinnelige gjeld ble nedbetalt mars 2007. Ny opplåning kan bli aktuell i forbindelse med utbygging av Oslopakke 3.

**STRATEGI**

Bruk av elektronisk AutoPASS i bompengene 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 kjøper eksterne tjenester på de områder dette er økonomisk lønnsomt. Selskapets finansieringsstrategi har vært å sikre likviditeten gjennom lange lån og utnytte rentemarkedet ved kort eller mellomlang rentebinding. Selskapet skal ikke være eksponert med valutarisiko.



## SUMMARY

Fjellinjen AS was established on February 13th, 1986. The objective of the company is to partly finance the main road development in Oslo and Akershus (Oslo-package 1), originally estimated to NOK 15 billion and including 50 road projects. 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 forced development of the public transport system in Oslo and Akershus, Oslo-package 2.

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

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

Oslo Package 3 was passed by the Norwegian Parliament on March 13, 2008. The tollsystem will be prolonged until 2027.

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	2007
Driftsinntekter/ operating income	737	772	788	813	880	1046	1083	1193	1220	1248	1285
Driftskostnader/ operating expenses	75	74	81	82	95 <sup>(1)</sup>	103 <sup>(2)</sup>	110 <sup>(3)</sup>	120 <sup>(4)</sup>	126 <sup>(5)</sup>	134 <sup>(6)</sup>	149 <sup>(7)</sup>
Resultat før finansposter/ net financial expenses	662	698	707	731	685	793	773	823	794	714	411
Resultat av finansposter/ net financial items	65	78	110	96	94	70	49	21	2	(1)	(4)
Resultat før bidrag til veiprojekter/ profit before contribution to road projects	597	620	597	635	591	723	724	802	792	715	415
Bidrag til veiprojekter/ profit before financial items	597	620	597	635	591	723	724	802	792	715	415

<sup>1</sup> eks, avskrivning av innkrevingsretten 100 mill. kr

<sup>2</sup> eks, avskrivning av innkrevingsretten 150 mill. kr

<sup>3</sup> eks, avskrivning av innkrevingsretten 200 mill. kr

<sup>4</sup> eks, avskrivning av innkrevingsretten 250 mill. kr

<sup>5</sup> eks, avskrivning av innkrevingsretten 300 mill. kr

<sup>6</sup> eks, avskrivning av innkrevingsretten 400 mill. kr

<sup>7</sup> eks, avskrivning av innkrevingsretten 725 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	2007
Rentedekningsgrad/ debt servicing ratio	300	368	540	610	760	1025	895	643	762	405	429	391	395	363	279	158

**Forutsetninger for alternativene/  
Assumptions for the alternatives**

2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007

**SOLIDITET OG RENTABILITET/SOLIDITY AND PROFITABILITY**

Egenkapital/equity ratio	4,7%	5,4%	5,8%	5,9%	7,4%	10,4%	12,8%
Gjeldsgrad/debt ratio	1952,5%	2030,9%	1624,5%	1589,2%	1254,1%	863,4%	683,3%

**RENTABILITET/PROFITABILITY**

Driftsmargin/operating margin	77,8%	75,8%	71,8%	69,0%	65,1%	57,2%	32,0%
Egenkapitalrentabilitet/return on net capital	552,0%	675,8%	681,0%	748,1%	740,3%	668,2%	387,7%
Totalkapitalrentabilitet/return on total capital	31,2%	38,1%	41,4%	45,4%	49,5%	58,4%	44,7%
Årlig trafikkvekst/annual traffic growth	1,4%	0,2%	0,4%	1,2%	1,3%	0,6%	2,6%

**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**

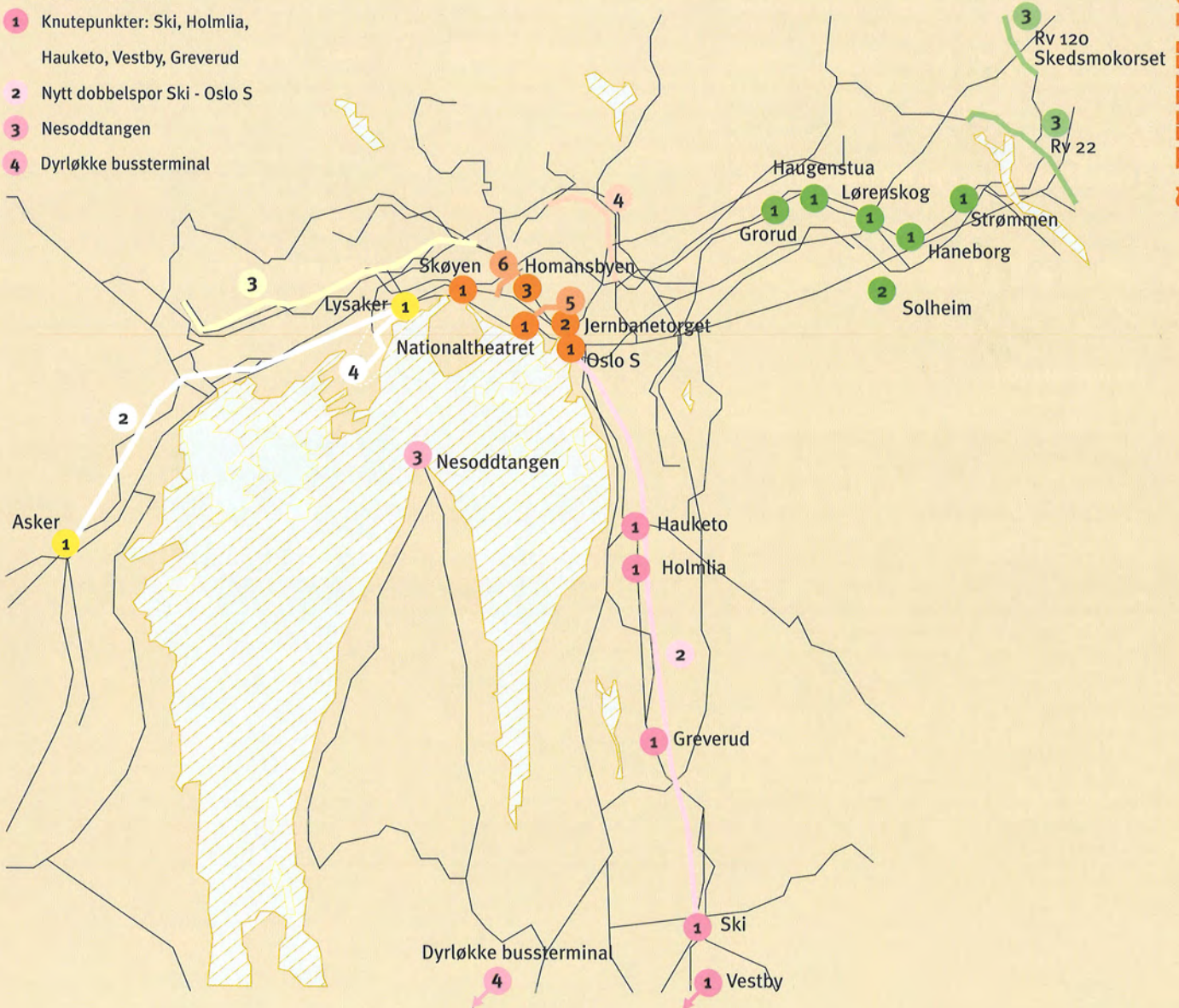
- 1 Knutepunkter: Lysaker, Asker
- 2 Nytt dobbeltspor Asker - Lysaker
- 3 Oppgradering Kolsåsbanen
- 4 Kollektivbetjening Fornebu

**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



## DRIFT

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

Fra 2. febr. 2008 ble bomstasjonene automatisert og ubemannet.

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

Securitas AS bemannet bomstasjonene i 2007 slik de har gjort alle år siden de første gang vant bemanningskontrakten i 1990. I tillegg til håndtering av manuelt betalende trafikk, utfører vekterne på 8 av de minst trafikkerte bomstasjonene også registreringsarbeide med videobilder og innbetalingsgiroer. Dette medfører ca. 7 årsverk reduksjon i det administrative arbeidet for selskapet.

Det er besluttet å automatisere driften av bomstasjonene.

### • 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 innkrevingsutstyret ute på bomstasjonene og det sentrale datasystemet.

Innkrevingsutstyret planlegges skiftet ut i 2008.

### • 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 40 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 der hvor dette er lønnsomt.

## TRAFIKKTALL 2007 (2006-tall i parentes)

Det ble registrert 95.227.549 passeringer (92.793.987) gjennom bompengeringen i 2007. Gjennomsnitts døgntrafikk var 260.897 passeringer (254.230), en trafikkøkning på 2,6 % fra 2006.

Bomstasjonene i vest hadde samlet en trafikkøkning på 1,4%. Trafikken på Ring 3 ved Gaustad hadde en økning på 1,0% og E-18 ved Maritim en økning på 3,8%. Trafikken på de øvrige bomstasjoner i vest hadde en nedgang på 1,0%.

Stasjonene i nord hadde samlet en vekst på 4,1%, hvorav bomstasjonen på E-6 Djupdalsveien hadde en vekst på 3,9 %, mens Trondheimsveien hadde en økning på 3,3% og Ø.Aker vei en økning på 3,8%.

Totaltrafikken i sør økte med 2,3%. Trafikken på E-6 Europaveien økte med 4,7 %, mens E-18 Mosseveien hadde en reduksjon på -1,2%. Åpningen av E-6 i 4 felt mellom Klemetsrud og Vinterbro har medført en klar overføring av trafikk fra E-18 Mosseveien til E-6 Europaveien. Denne tendensen fortsatte også i 2007. Øvrige stasjoner på Nordstrand hadde en mindre nedgang i trafikken.

I perioden 2000-2007 har trafikken gjennom bomstasjonene på hovedveinettet økt med 11,9%, mens det har vært en mindre nedgang (-2%) på lokalveinettet. Dette er helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1.

I samme periode økte totaltrafikken med 8,5 %, fordelt med 7,1 % i vest, 9,3% i nord og 9,5 % i syd.

Trafikken i abonnementsfeltene økte med 3,3% i 2007 (5,4%), mens antall passeringer i mynt- og manuelle felt samlet gikk tilbake -0,6% (-3,8%).

I gjennomsnitt passerte 82,7% (82,1 %) av totaltrafikken gjennom AutoPASS-feltene. I rushtiden om morgenen er AutoPASS-andelen 89,1 %. Den høye andelen med AutoPASS medfører at det ikke er kapasitetsproblemer i bomstasjonene.



#### **AUTOPASS-AVTALER 2007** (2006-tall i parentes)

Fjellinjen AS hadde ved årsskiftet 476 904 (453297) gyldige AutoPASS-avtaler i bompengeringen, fordelt med 372090 (351449) på klippekort og 104814 (101848) med periodeavtaler. I tillegg er ca 60000 avtaler ugyldig/ubetalt til enhver tid.

Økningen i antall gyldige avtaler i 2007 var 26 658 sammenliknet med 23 607 i 2006.

Avtalegruppene utgjøres av 25-klippkort (30,4 %), 100-klippkort (14,1 %), 175-klippkort (24,2 %) og 350-klippkort (9,3 %). Andel årsavtaler utgjør 12,7 % og måneds- og halvårskort 3 % hver. Totalt utgjør klippekort 78 % av avtalene, 22 % har periodeavtale inkl. 3,6 % fritak.

#### **AutoPASS Samordnet Betaling (AutoPASS)**

Statens Vegvesen innførte et samordnet betalingsystem for bompengeselskapene fra 1 febr. 2004. Systemet har blitt godt mottatt av publikum og bruken øker for hvert år.

I samarbeide med Vägverket i Sverige og danske bompengeselskaper er det samordnede betalingsystem utvidet slik at brukerne av AutoPASS også skal kunne bruke dette på Øresund og Storebelt samt enkelte ferjestrekninger i Danmark(EasyGo).

## 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 arbeidet er ved utløpet av 2007 i rute både tids- og kostnadmessig. Ferdigstillelse av 1. etappe, østgående løp, vil skje våren 2010.

- Utvidelse av E-6 Europaveien fra 2 til 4 felt mellom Klemetsrud og Assurtjern ble tatt i bruk 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. Det er utarbeidet og vedtatt en ny plan med lavere kostnad. Byggestart planlegges i 2008 og ferdigstilling planlegges i 2011.

- Utbygging av E-16 på strekningen Wøyen-Bjørum i Bærum 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 2009.

## KOLLEKTIVPROSJEKTER:

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

De største kollektivprosjektene i Oslo i 2007 var fullføring av arbeidet med 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 ble ferdigstilt høsten 2007.

Arbeidet med oppgradering av Kolsåsbanen ble igangsatt i 2006 og har pågått i hele 2007.

Jernbanetorget skal opprustes med nye trikketraseer og holdeplasser for trikk og buss. Arbeidet startet mai 2007 og skal være fullført i 2008.

## Oversikt over større fullførte veianlegg Oslopakke 1:

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

Totalt bidrag fra trafikantene til Oslopakke 1 i bompengerperioden frem til utløpet av 2007 beløper seg til NOK 12,6 mrd. (2007-kr). Nedbetaling av lån er da inkludert. I tillegg bidrar bilistene med NOK 1,2 mrd. (2007-kr) til Oslopakke 2 i perioden nov. 2001 og ut 2007.

### **PUBLIC TRANSPORT PROJECTS**

The major public transport projects in 2007 was to upgrade the Kolsås subway-line and the Jernbanetorget public transport terminal in the city senter.

### **MAJOR ROAD PROJECTS**

The construction of 4 major road projects continued in 2007.

- Subsea 6-lane tunnel on E-18 in the eastern part of the city centre. 1.stage open for traffic spring 2010.
- 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 3,7 km long tunnel on E-6 south/east of the city. Opens for traffic in 2009.
- 4-lane tunnel on E-16 west of the city. Opens for traffic 2009.

### **FINANCE**

In the period 1990-2007 accumulated contributions generated from operations to new projects in the Oslo-package 1 will amount to NOK 10.650 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**

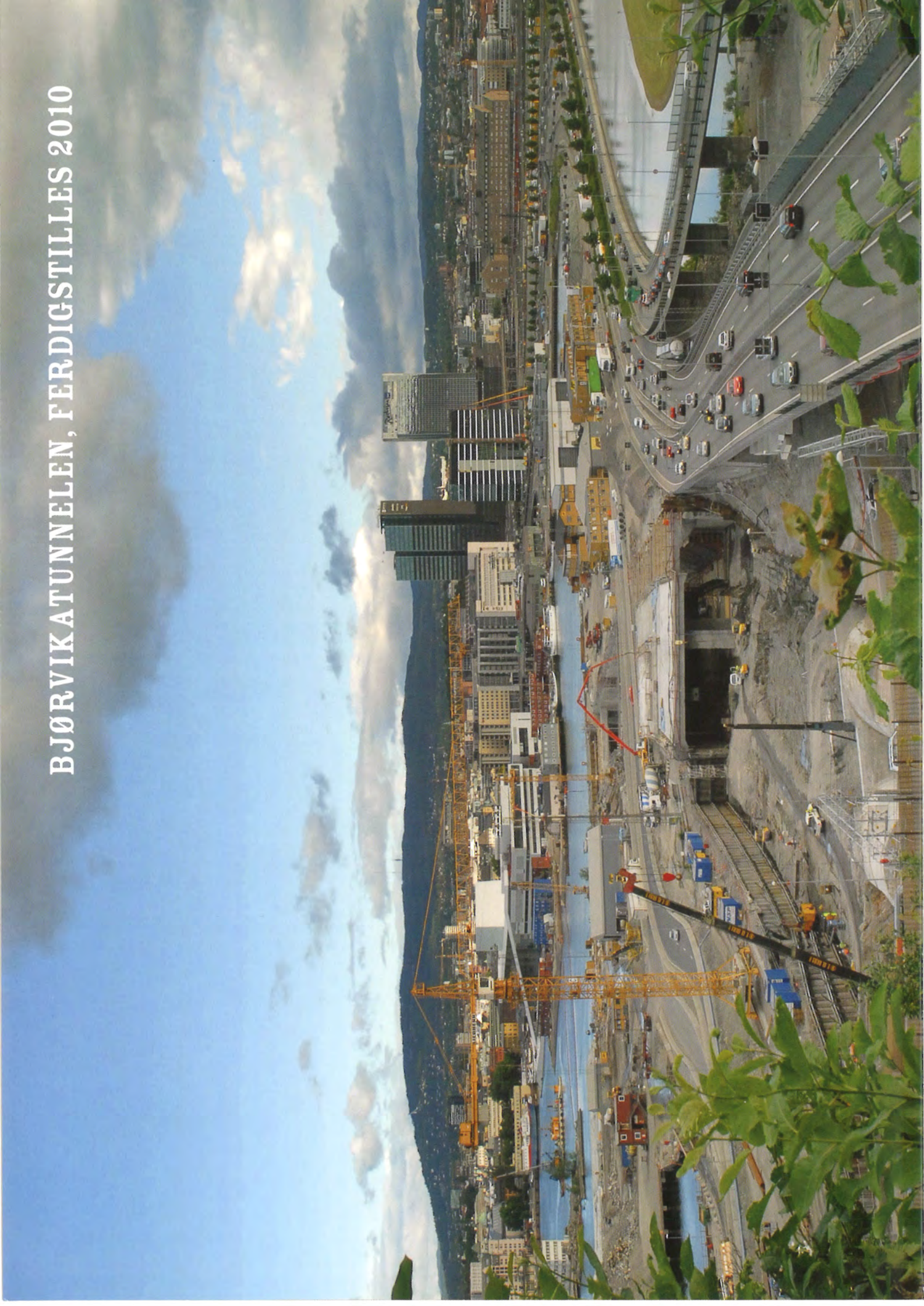
The traffic through the toll ring was 2.6 % higher in 2007 than the year before, with an average of 260.897 passings every day. The number of subscribers is still increasing. At the end of the year the total number of valid subscribers amounted to 476.900 The average part of the traffic through the subscriber lanes (AutoPASS) in 2007 was 82.7 % , in the rush hours 89,1%. 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 was extended to Denmark and Sweden early in 2007.



# BJØRVIKATUNNELLEN, FERDIGSTILLES 2010





Snitt av senketunnelen, sett fra middelalderparken.

Illustrasjoner: Statens vegvesen / Vlakova



Den gule stripen viser hvor traseén til Bjørvikatunnelen kommer.



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

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

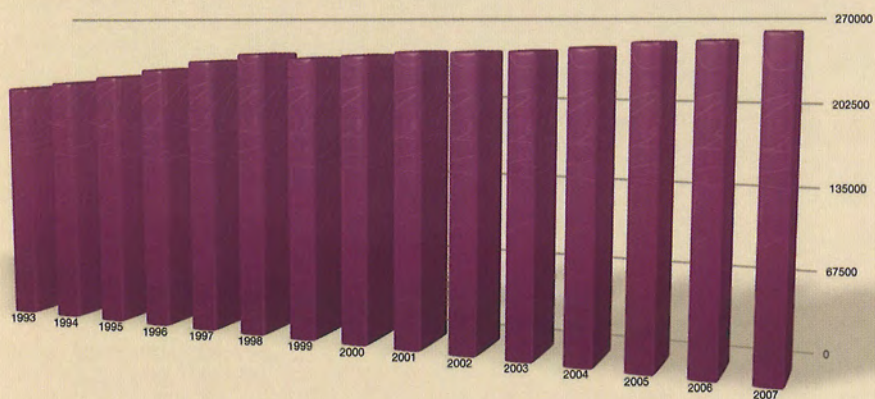
I 2008 er alle elementene støpt og fraktet til anleggsområdet. Nedsenkingen av elementene kan begynne.

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

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

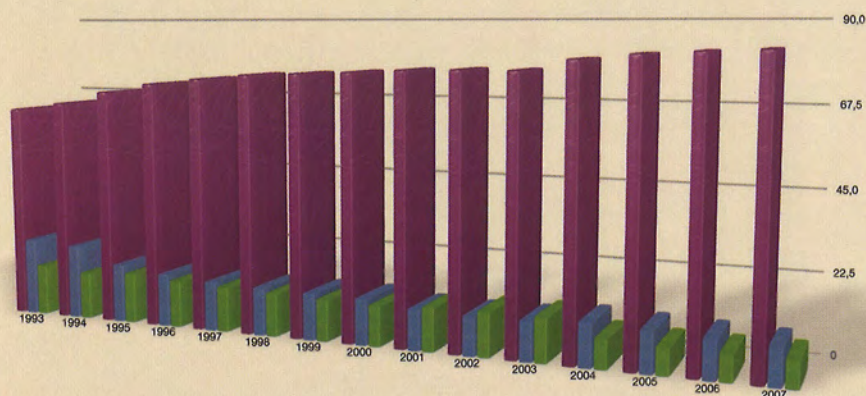
## GJENNOMSNIITTSTRAFIKK PR. DØGN - EN RETNING / Average Daily Traffic - One Direction

■ GJENNOMSNIITTSTRAFIKK PR. DØGN / Average Daily Traffic



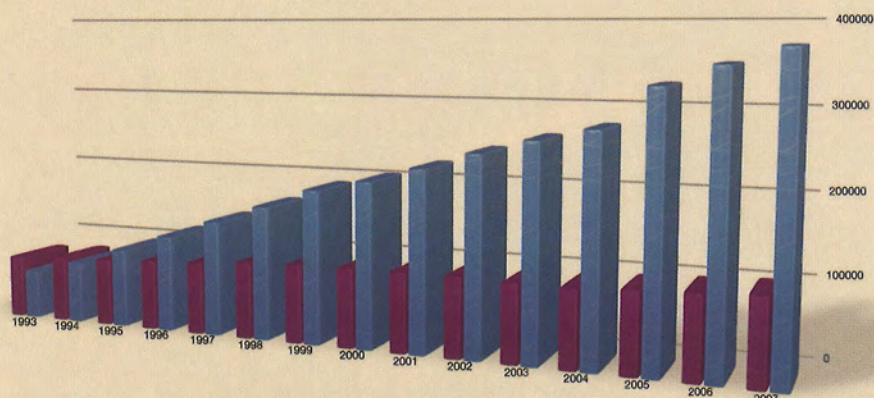
## FELTBRUK / Use of Lane

■ AutoPASS / Subscription   ■ MYNT / Coin   ■ MANUELL / Manual



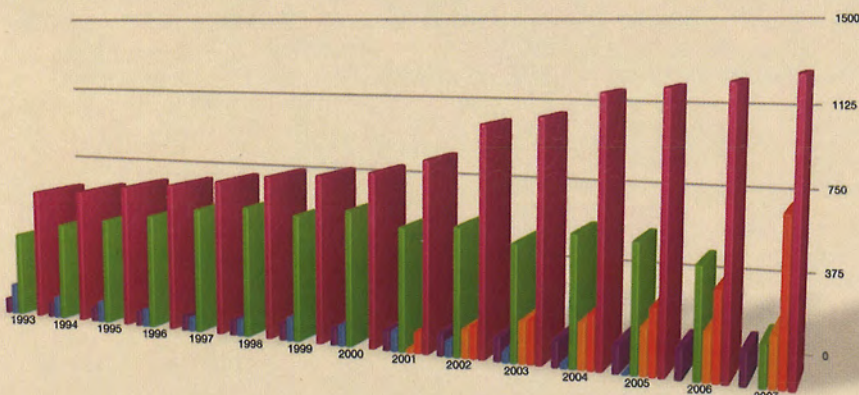
## AUTOPASS AVTALER / Subscriptions

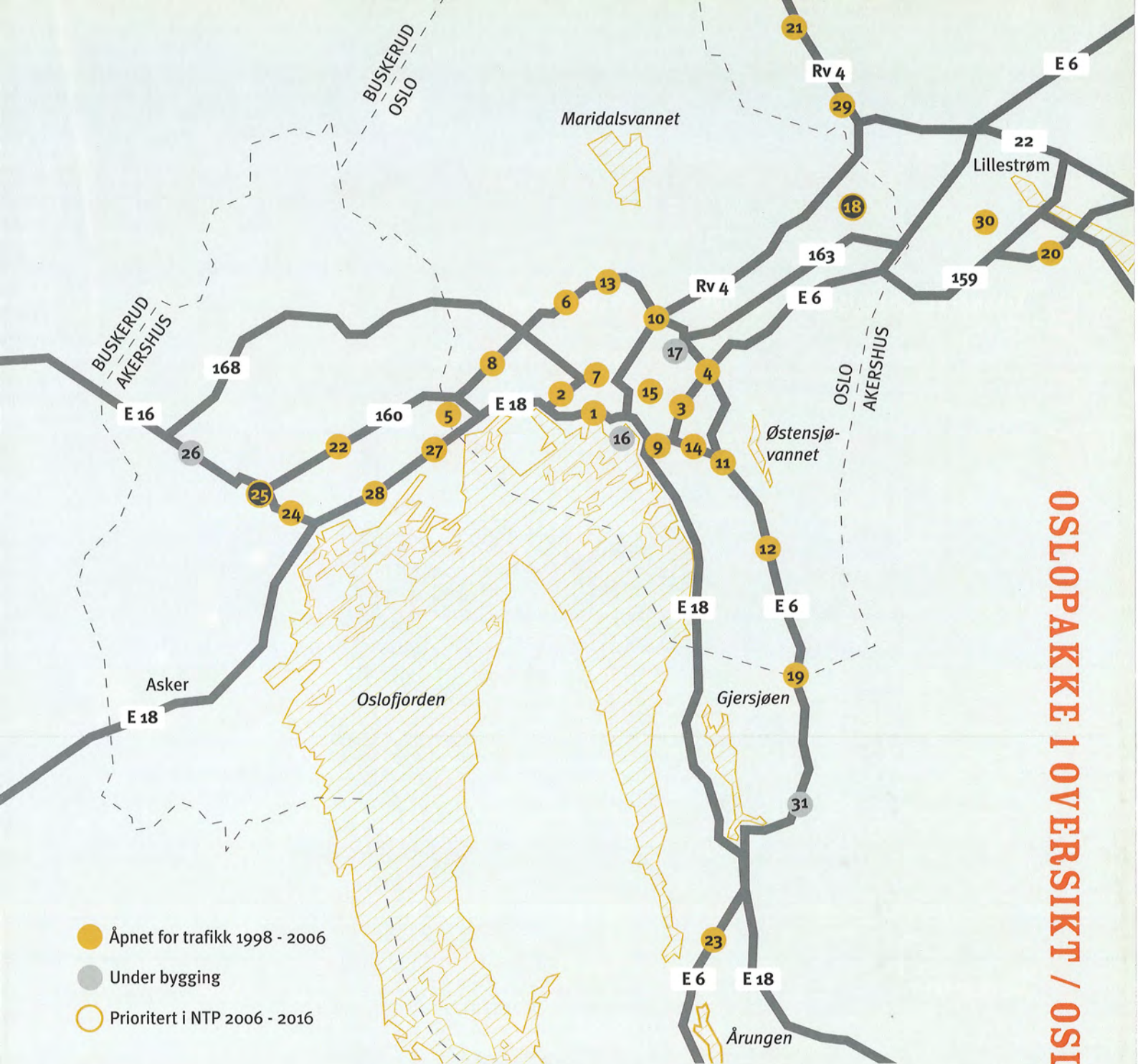
■ ANTALL KLIPPEKORTAVTALER / Multi-trip Cards   ■ ANTALL PERIODEAVTALER / Season Cards



## ANVENDELSE AV BOMPENGEINNTEKTER / Use of money

■ DRIFT / Operation   ■ RENTER / Interest   ■ OSLOPK. 1   ■ OSLOPK. 2   ■ NEDBET. LÅN / Loan Repayment   ■ BR. INNTEKT / Gross income





**OSLOPAKKE 1 OVERSIKT / OSLO PACKAGE 1 OVERVIEW**

- Åpnet for trafikk 1998 - 2006
- Under bygging
- Prioritert i NTP 2006 - 2016

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">●</span> 1 Festningstunnelen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 2 Vestbanekrysset</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 3 Rehabilitering Vålerengatunnelen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 4 Teisenkrysset</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 5 Granfosstunnelen og Mustadkrysset</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 6 Gaustadkrysset</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 7 Henrik Ibsen-ringen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 11 Kryss ved Radiumhospitalet</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 8 Ekeberg tunnelen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 9 Sinsen-Storo</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 10 Ryenkrysset</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">●</span> 12 Skullerudkrysset</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 13 Tåsentunnelen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 14 Svartdalstunnelen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 15 Galgebergforbindelsen</li> <li><span style="color: grey;">●</span> 16 Bjørvika</li> <li><span style="color: grey;">●</span> 17 Ulven - Sinsen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 18 Fossumdiagonalen</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 19 Klemetsrud-Assurtjern</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 20 Knatten - Vigernes</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 21 Slattum - Kjøl</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 22 Bekkestuatunnelen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">●</span> 23 Vassum - Vinterbru</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 24 Hamang - Vøyen, to felt</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 25 Hamang - Vøyen, fire felt</li> <li><span style="color: grey;">●</span> 26 Vøyen - Bjørum</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 27 Lysakerkryssene</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 28 Bygdøy alle - Holmen, tre felt</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 29 Gjelleråsen - Slattum</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> 30 Lokalveg i Strømmen</li> <li><span style="color: grey;">●</span> 31 Assurtjern - Vinterbru</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## SELSKAPETS LOKALISERING OG FORMÅL

Selskapet er lokalisert i Oslo og har som hovedoppgave å delfinansiere hovedvei utbyggingen og kollektivtiltak i Oslo og Akershus innen den såkalte Oslo-pakke 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 riksveibudsjetter.

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 bompengereinkrevningen for Oslopakke 1 skulle fortsette til 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 foregå i samme periode.

Ifølge St. prp. Nr. 50 (2004-2005) og vedtak i Stortinget 1. juni 2005 ble eksisterende bompengereordning videreført fra 1. januar 2008 til senest 31. desember 2012. Godkjenningen av Oslopakke 3 vil avløse dagens ordning. Det er inngått avtale med Vegdirektoratet om drift av innkrevningen definert i Oslopakke 3.

## HOVEDTREKK

I 2007 hadde selskapet et netto resultat før tildeling til veiprojekter og kollektivtiltak på NOK 414,8 millioner hvorav andelen til Oslopakke 2 var på NOK 227,4 millioner.

Avskrivninger av innkrevningsretten relatert til opprinnelig Oslopakke 1 og 2 var på NOK 725 millioner i 2007 imot NOK 400 millioner i 2006. Disse avskrivningene har skjedd i takt med verdireduksjonen av innkrevningsretten i perioden fra 01.01.01 til 31.12.07

Tildelingene til Oslo i 2007 har vært på NOK 758 millioner og til Akershus på NOK 263 millioner. Statens vegvesen har i 2007 totalt fått overført 1 062,6 mill kroner (Oslo 719,5 og Akershus 343,1 mill kroner). Ikke uttatte midler/overført til 2008 er på totalt 66,8 mill kroner.

Ved utløpet av 2007 hadde selskapet totalt bidratt med NOK 12,6 mrd. (2007-kroner) til Oslopakke 1. I tillegg bidro bilistene med NOK 1,2 mrd (2007 kr) til Oslopakke 2 i perioden fra nov. 2001 og ut 2007.

## UTVIKLING OG DRIFT

Trafikken gjennom bompengeringen økte i 2007 med 2,6 %. Dette var en betydelig høyere vekst enn i 2006 hvor trafikkveksten var 0,6 %.

Gjennomsnittlig antall passeringer økte fra 254 230 pr døgn i 2006 til 260 898 i 2007. Trafikkendringen i 2007 fordelte seg på de tre trafikkorridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis +1,4 %, + 4,1 % og +2,3 %.

Den vesentligste del av trafikkveksten skjedde også i 2007 på hovedveinettet, helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1.

Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst fra 1990 til og med 2007 er på 1,7 %, totalt ca 28,9 %.

Ved årsskiftet var det 476 904 gyldige abonnement, hvorav 372 090 på klippekort (78 %) og 104 814 (22 %) på periodekort. Abonnementsveksten skjer i det vesentlige på klippekort.

Totalt 43.548 brikker ble solgt i 2007, en økning på 1500 fra året før. Andel trafikk som benyttet abonnementsfeltene var i gjennomsnitt 82,7 % på årsbasis. I rushtiden var andelen trafikk gjennom abonnementsfeltene på 89,1 %.

I løpet av 2007 ble det skiftet ut droyt 300.000 brikker da batteriene var i ferd med å utgå.

Ved utgangen av 2007 var det 43 heltidsansatte og 1 deltidansatt i selskapet. I tillegg var det 6 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 fortsatt å øke i 2007. 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 brukerne av AutoPASS på Øresund og Storebælt samt enkelte ferjestrekninger.

Jacob Trondsen ble ansatt som selskapets nye administrerende direktør med tiltredelse 1.3.2008. Han etterfølger Svend Larsen som går av med pensjon.



## 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. Det ble etablert en felles mal for medarbeider-samtaler som ble benyttet i 2007. I forbindelse med årets bedriftslegebesøk ble det gjennomført en spørreundersøkelse med spørsmål rundt spesielt arbeidsklima og miljø. Oppsummeringsrapporten fra bedriftslegen er gjennomgått og diverse tiltak iverksatt. Bl.a. har selskapet samlet de fleste av sine ansatte i nyoppussede lokaler hvor det er fokusert på en bedre fysisk arbeidsplass for den enkelte. I tillegg er det installert nytt klimaanlegg og utbedrede toalettforhold.

Sykefraværet i 2007 var på 929 dager, identisk med antall fraværsdager i 2006. Vi har en klar målsetting om bedre tall her i 2008.

Sykefravær i %	pr 31.12.2007	pr 31.12.2006	pr 31.12.2005
Kvinner	14.00%	12.84%	12.33%
Menn	1.59%	3.86%	2.63%
Totalt	9.02%*	9.33%	8.50%

\*Korrigert for langtidsfravær over 8 uker - er sykefraværet 3,65%.

Det har ikke skjedd skader eller ulykker i 2007.

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 44 ansatte er 27 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. 294.100, mens den for menn er kr. 386.066. 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 2007

Regnskapet for 2007 omfatter innkrevningen av bompenger for Oslopakke 1 og Oslo-pakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2007 på NOK 1284,7 millioner. Dette er NOK 36,5 millioner (2,92 %) høyere enn i 2006. Inntektsøkningen skyldes trafikkøkning (2,6 %) og at passeringsavgiften øker ved fornyelse av abonnementer som tidligere er tegnet til gammel pris.

Administrasjonskostnadene var på NOK 149,1 millioner som er NOK 15 millioner over fjoråret. Avskrivninger på den aktiverte innkrevingsretten kommer i tillegg med NOK 725 millioner. Hovedårsaken til kostnadsøkningen er generelt større aktivitetsnivå (bl.a. flere vikarer, større behov for datakraft, høyere porto). Årets lønnsoppgjør ga økte lønnskostnader, både hos oss selv og som utslag i prisene fra våre underleverandører (spesielt Securitas og Siemens). I tillegg innførte Statens vegvesen med effekt fra februar 2007 nye regler rundt bokføringen av utgifter til innkreving og innkrevingsutstyr. SVV dekket tidligere slike utgifter direkte med rekvirerte penger fra Fjellinjen. Med ny ordning inngår disse utgiftene i Fjellinjens regnskap.

Driftsresultatet er på NOK 410,6 millioner. Det er NOK 303,5 millioner lavere enn forrige år, men tar man hensyn til økt avskrivning av innkrevingsretten er resultatet NOK 21,5 millioner bedre enn forrige år.

Netto finansinntekter var på NOK 4,2 millioner. I 2006 hadde selskapet netto finansinntekter på 0,8 millioner, dvs. en forbedring på 3,4 millioner. Dette skyldes positiv likviditet pga lavt uttak av tildelte veimidler gjennom året og at vi nedbetalte vårt siste banklån i mars 2007.

Nettoreultatet for tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak ble på NOK 414,9 millioner. Andelen til Oslo-pakke 1 er på NOK 187,5 millioner og til Oslopakke 2 på NOK 227,4 millioner.

Balansen viser at nivået for selskapets kortsiktige og langsiktige gjeld samt egenkapital er på henholdsvis 74,1 %, 13,2 % og 12,7 % i forhold til totalkapitalen. Investeringene, kundefordringene og bankinnskuddene er på henholdsvis 87,5 %, 7,0 % og 5,5 % av totalkapitalen.

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

## FINANSIELL RISIKO

### Markedsrisiko

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

### 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 58,6 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 var sikret gjennom avtale med Samferdselsdepartementet av 1989 og tilleggsavtale med Statens vegvesen av 2001 om retten til å kreve inn bompenger i bompengeringen i Oslo.

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.

Eventuelle vedtak rundt veiprising, rushtidsavgift eller lignende kan selvfølgelig også påvirke kjøremønster og inntektsbilde.

Driften av selskapet ivaretas av en vel innarbeidet organisasjon.

## VIKTIGE UTBYGGINGSPROSJEKTER I 2007

- Det arbeides med sikte på åpning av Kolsåsbanen sommeren 2008 mens strekningen videre til Akershus grense ventes fullført sommeren 2009.
- Jernbanetorget skal fornyes. Kjørefelt, kollektivfelt, stoppesteder og fortau oppgraderes og skal være fullført i 2008.
- Arbeidet med 4 store hovedveisystemer ble igangsatt i 2005
  - Ny tunnel for E-18 i Bjørvika. Østgående løp åpnes for trafikk våren 2010.
  - Ny tunnel for RV 150 Ring 3 mellom Sinsen og Ulven, midlertidig stoppet. Arbeidet forventes gjenopptatt i 2008.
  - Ny trase for E-16 mellom Wøyen og Bjørum, ferdigstilles 2009.
  - Utbygging av E-6 til 4-felts motorvei mellom Assurtjern og Vinterbro, en strekning på 5,5 km. Når siste etappe på E-6 Vinterbro står ferdig i 2009, er det sammenhengende 4-felts motorvei fra Oslo til svenskegrensen.

## UTSIKTENE FRAMOVER

Det er budsjettert med 1 % trafikkvekst i forhold til 2007.


Takstene vil bli endret i 2008 på bakgrunn av at Oslopakke 3 ble vedtatt.

Etter 17 års drift er det et stort behov for utskifting av utstyr og installasjoner på bomstasjonene. Dette vil for en stor del bli gjennomført i 2008. I februar 2008 ble alle bomstasjonene automatiske, dette for bl.a. å spare kostnader.

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, 3. mars 2008

Styret i Fjellinjen AS

  
Cathrine Foss Stene

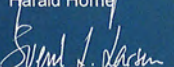
  
Per Mauritz Hanssen

  
Erlend Helle

  
Harald Horne

  
Astrid Løken Øyehaug

  
Inger Hegemann

  
Svend L. Larsen  
Adm. direktør



Ny E16 fra Bærumsveien til Vøyenenga. Illustrasjon: Sjur Moe

### Rv. 4/161 Carl Berners plass

Anleggsarbeid ble påbegynt våren 2005 og vil pågå til våren 2009.

Halvparten av strekningen går i tunnel. Strekningen fra Wøyen til Isi bygges som firefelts veg, med overgang til tofelts veg med midtdeler i dagsonen fra Isi til Bjørum.

Lengden på delstrekningen er ca. 5 km.

Revidert kostnadsoverslag 2008: Ca. 1280 millioner 2008-kroner

Arbeidet med denne strekningen skjer i tre hovedfaser, som vil overlape hverandre.



### E6 Vinterbro

E6 bygges ut til en sammenhengende firefelts motorvei fra Oslos grense til svenskegrensen.

Prosjektet omfatter en 12,5 km motorvei fra Klemetsrud til Vinterbro.

Den siste delstrekningen, Assurtjern – Vinterbro, ble påbegynt i september 2006 og skal være ferdig høsten 2009. Denne parsellen er 5,5 km inkludert en 3,7 km lang tunnel, Nøstvedt-tunnelen.



Rød stiplet linje: Ny E6 i tunnel (3,7 km lengde) Blå linjer: Ny E6 i dagsone (1,8 km lengde)



### Rv. 150 Ring 3 Ulven-Sinsen

Rv. 150 er fra 2006 landets korteste stamveirute. Ruta er en forbindelse mellom E6 i Oslo og E18 i Bærum, og går fra Ulven via Sinsen, Ullevål og Smestad til Tjernesmyr/Lysaker.

I tillegg har ruta forbindelse med rv. 4 ved Sinsenkrysset og rv. 163 ved Økern. Strekningen utgjør den mest trafikksterke ringveien rundt Oslo.

På store deler av strekningen ligger boligbebyggelsen tett inntil veien. Miljøbelastningen for beboerne er betydelig både mht støy og luftforurensing.



# FJELLINJEN AS

## UTFØRTE PROSJEKTER

1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000

### Oversikt over noen av prosjektene i Oslopakke 1 og 2 fra 1990-2007



## 1990

I løpet av 1990 åpnet flere store bompengefinansierte anlegg, blant annet Oslo-Tunnelen og deler av Henrik Ibsen Ringen i Oslo sentrum. Selvsagt var det Kong Olav som var førstemann ute til å prøvekjøre den nye "Oslo-tunnelen", etter at han

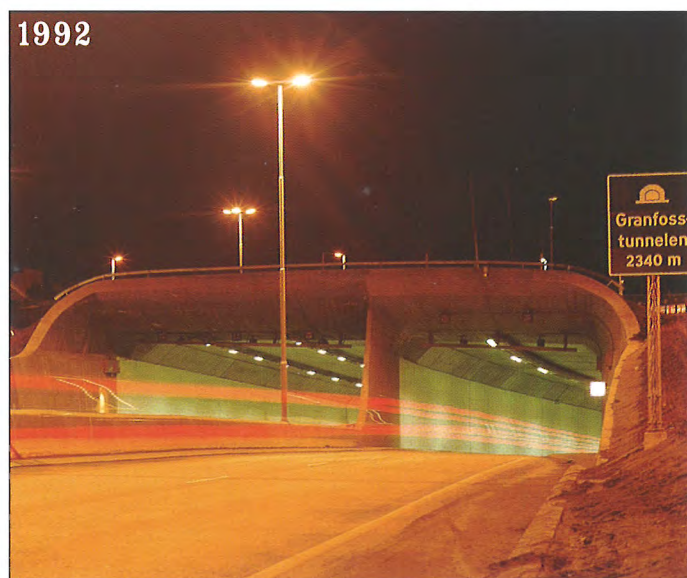
offisielt åpnet Norges største og et av verdens mest avanserte veianlegg.

## 1991

Det passerte 75 millioner kjøretøy gjennom Oslo-Ringen i 1991. Det ble laget ny trikketrassé i Schweigaardsgate. Ny E-6 mellom Vinterbro og Vassum. Utvidelse av E-18 mellom Skøyen og Asker og ny riksvei 4 i Nittedal.

## 1992

Åpning av Granfoss-tunnelen. Kollektivprosjekter Oslo Rv 190 Teisen-Caspar Storms vei,



kollektivfelt. Olavsgård bussterminal.

## 1993

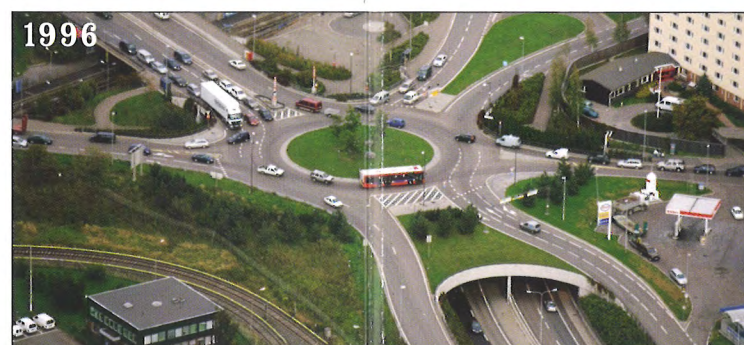
E6 Vinterbro-Vassum Rv 150 Universitetskrysset E16 Kjørbo-Brynsvn. E18 Lysakerkrysset øst Lysaker kollektivknutepunkt

## 1994

Dette året ble 3 nye hovedveiprosjekter åpnet for trafikk: Vestbanekrysset, Sinsen-Storo og Bekkestua-tunnelen. I tillegg gikk arbeidet med Ekeberg-tunnelen for fullt og utbyggingen av ny Rv 159 forbi Strømme og Lillestrøm ble startet opp. Viktige kollektivprosjekter dette året var bl.a Trondheimsveien mellom Grorud og Fossumkrysset og Ring 3 mellom Plogveien og Traktorveien.

## 1995

Det største prosjektet dette året var åpningen av Ekeberg-tunnelen – 1540 meter lang – 2 tunneler med 3 felt i hver. Dette er det tredje lengste og desidert flotteste av tilsammen 50 veiprosjekter i hovedstads-



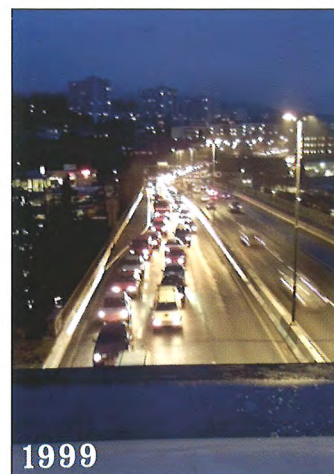
området ble åpnet den 1. juli 1995. Ekeberg-tunnelen, som har kostet 760 mill kroner, er blitt en av Norges mest trafikkerte tunneler, og har medført betydelig reduksjon av de daglige køene i tilknyttede områder. Kollektiv terminal på Helsefy ble også ferdig bygget i 1995.

## 1996

I Oslo ble nytt Ryenkryss og nytt kryss på Store Ringvei ved Radiumhospitalet tatt i bruk høsten 1996, mens forberedende arbeider i forbindelse med Tåsentunnelen og nytt Skullerud-kryss på E-6 ble startet opp. Av kollektivprosjekter kan nevnes ombygging av Trondheimsveien mellom Nybrua og Carl Berners plass, samt ferdigstillelse av kollektivterminal på Bekkestua og igangsettelse av kollektivterminal på Grorud og Mortensrud.

## 1997

Ryengkrysset ble offisielt åpnet juli 1997. Prosjektet omfatter bygging av betongkulvert i 4 felt for å føre Europaveien under rundkjøringen. Kostnad 132,5 mill. Ved utløpet av 1997 var i alt 26 av de 50 veiprosjektene i Oslo-pakken gjennomført. I løpet av perioden 1990-1997 har Fjellinjen AS bidratt med 3,333 mill over drift og ca 1.850 mill i lån til nye veiprosjekter.



## 1998

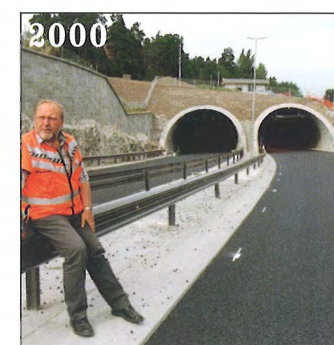
Ny RV 159 forbi Strømme og Lillestrøm ble åpnet for trafikk juli 1998. Arbeidet med ny parsell av Rv 150 (Ring 3) mellom Ullevålskrysset og Nydalsbrua (Tåsentunnelen) pågikk for fullt i hele 1998. Av større kollektivprosjekter kan nevnes delfinansiering av ny kollektivterminal med innfartsparkering i Lillestrøm og Nationaltheatret stasjon.

## 1999

Tåsentunnelen ble åpnet for trafikk november 1999. Tunnelen går i fjell fra Bergbanen på Ullevålssletta til Tåsen terrasse. Derfra er den forlenget østover med en tunnel slik at utløpet ligger ved Nydalsbrua, ca 50 m øst for Maridalsveien. Dette gir en total lengde på 1370 meter. Det bygges 2 parallelle tunneler, en for øst- og en for vestgående trafikk. Nye Ring 3 ble realisert og satt i drift dette året. Arbeidet med sykkelstier og grøntarbeid ble avsluttet i 2000.

## 2000

Den 20. august ble Svartdals-tunnelen offisielt åpnet av samferdselsminister Terje Moe



Gustavsven. Svartdals-tunnelen kobler E6 ved Ryen-området, sammen med rv 190 ved Ekeberg-tunnelen. Den nye tunnelen avlastet lokalvegene Svartdalsveien og Enebakkveien/Ryenbergveien med ca. 15.000 kjøretøy i døgnet. Høsten 2000 pågikk det arbeider i Lodalen med ny rundkjøring og ramper i tilknytning til Lodalsbruene, Ekeberg-tunnelen og Galgebergforbindelsen.

Arbeidet ble ferdigstilt i mai 2001. Arbeidet med å realisere den nye T-baneringen er igangsatt. Nydalen, Storo og Sinsen blir nyopprettede stasjoner.

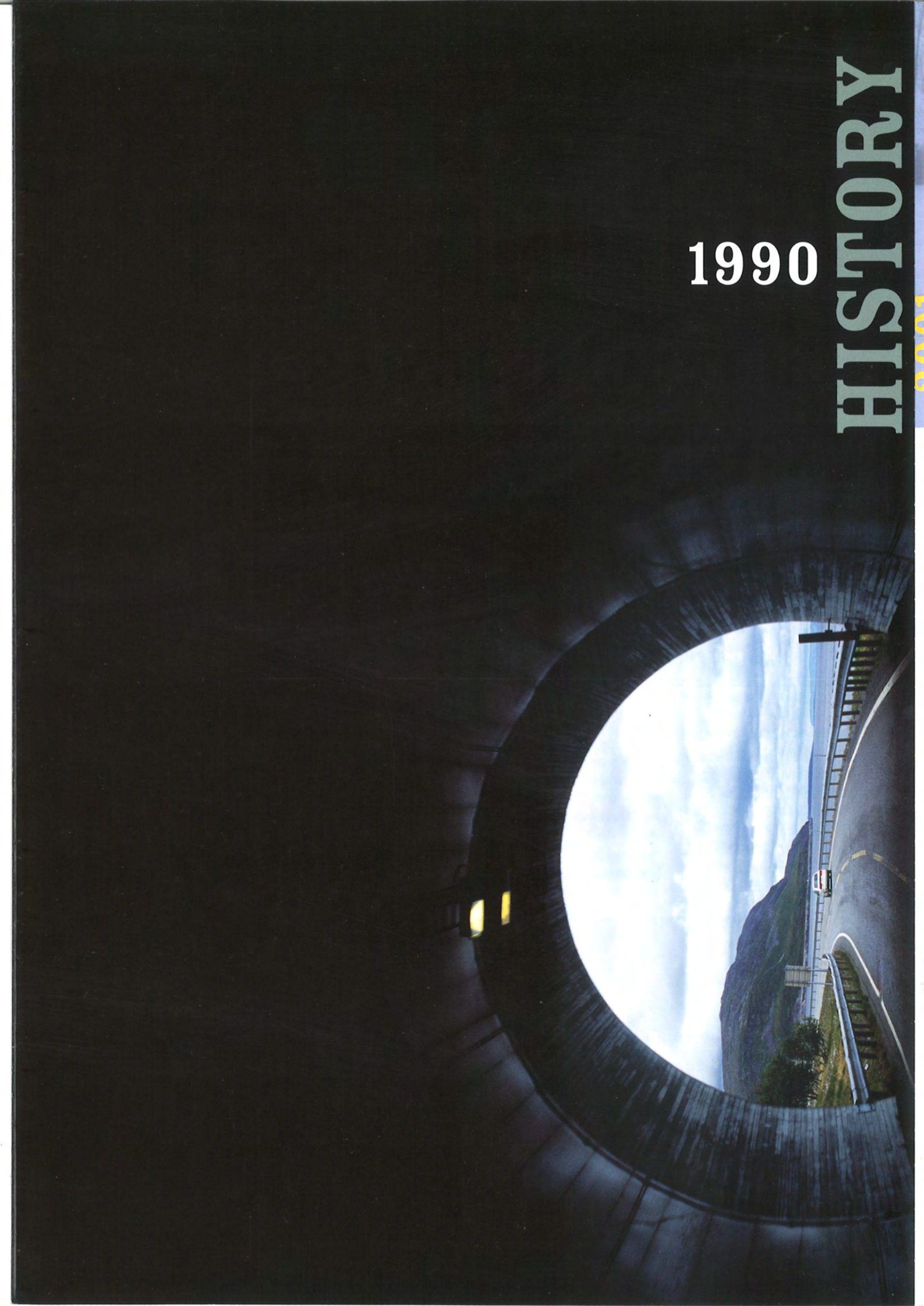
## 2001

Etter planen skulle Galgebergforbindelsen vært åpnet for trafikk i oktober 2000. Arbeidet er imidlertid forsinket fordi byggesaksbehandlingen og behandlingen av søknad om riving av den gamle jernbanebrua i Gjøvikbanens godsspor har tatt lengre tid en beregnet. Arbeidet startet 2000 og ble åpnet 2001. Ombygging av Thereses gate, Bislet bad-Sporveisgata. Nannestad bussterminal. Vormsund bussterminal.



1990

# HISTORY



**FJELLINJEN AS**

**2007**





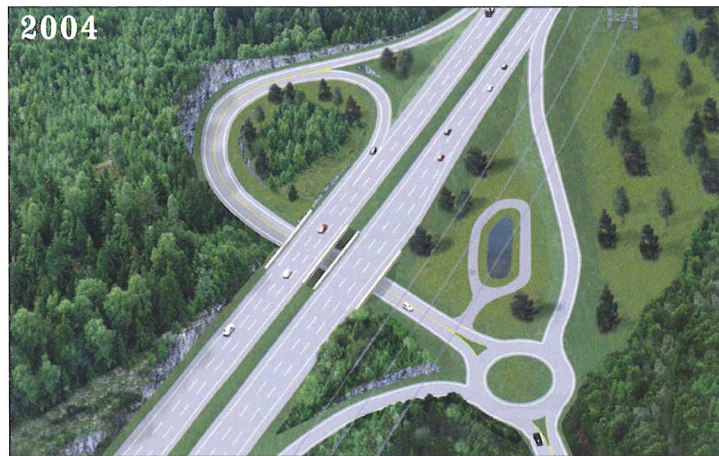
2001  
2002  
2003  
2004  
2005  
2006  
2007



2010

# BJØRVIKATUNNELEN

PROSJEKT UNDER ARBEID



2004

## 2002

Arbeidet med å realisere den nye T-baneringen er igangsatt. Nydalen, Storo og Sinsen blir nyopprettede stasjoner. T-baneringen er en dobbeltsporet T-bane som skal gå fra Ullevål Stadion til Carl Berners plass. Den første etappen går fra Ullevål stadion til Storo og er 3,3 km lang. En fjelltunnel på 1,30 km og en betongkulvert på 1,55 km inngår i prosjektet. Start for første etappe var 5. juni 2000. Etter planen skal det settes trafikk på anlegget i 2003. Anlegget er anslått til å koste 590 mill. kroner. Nytt ventehus Nesoddbåten. Tilrettelegging for buss på Ring 1 (2001-03).

## 2003

Arbeidet med ny Rv 4 på strekningen Slattum-Gjelleråsen ble igangsatt høsten 2000 og den nye veistrekningen tatt i bruk høsten 2003. Strekningen er 3,8 km og omfatter bl.a en 2,6 km lang tunnel med toveistrafikk. Ny samlevei for Lørdagsrud-Strømmen kirke ble åpnet for trafikk sommeren 2003.

## 2004

Utvidelse av E-6 Europaveien fra 2 til 4 felt mellom Klemetsrud og Assurtjern, en strekning på vel 7 km ble igangsatt høsten 2002 og var klar for trafikkåpning september 2004.

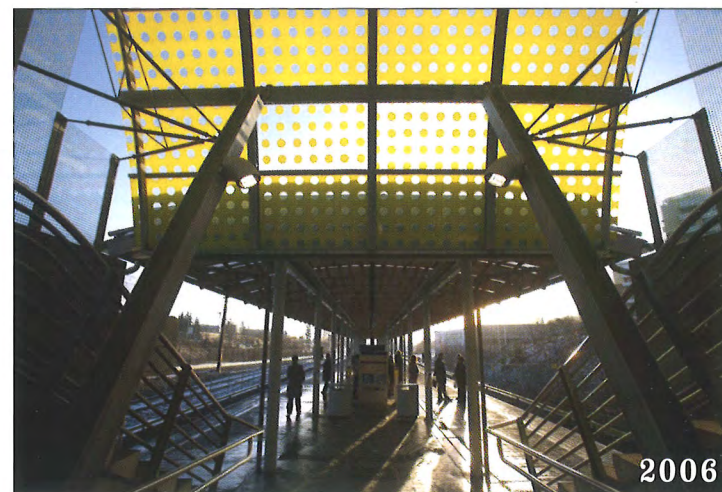
## 2005

Bjørvika; Anleggsstart juli/august 2005. Tunnelen med kryss og avkjøringen skal stå ferdig sommeren 2010. Prosjektets del II er å bygge veiene i den nye Bjørvika-bydelen, fra 2010-2012. Prosjekt Rv 150 ring 3 Ulven – Sinsen ble igangsatt februar 2005 og skal ferdigstilles i 2011.

## 2006

Veiprosjekter; E18 Bjørvikaprojektet Utvidelse av E-6 Europaveien Store Ringvei Utbygging av E-16 Wøyen-Bjørum

De største kollektivprosjektene i Oslo var fullføring av T-baneringen,

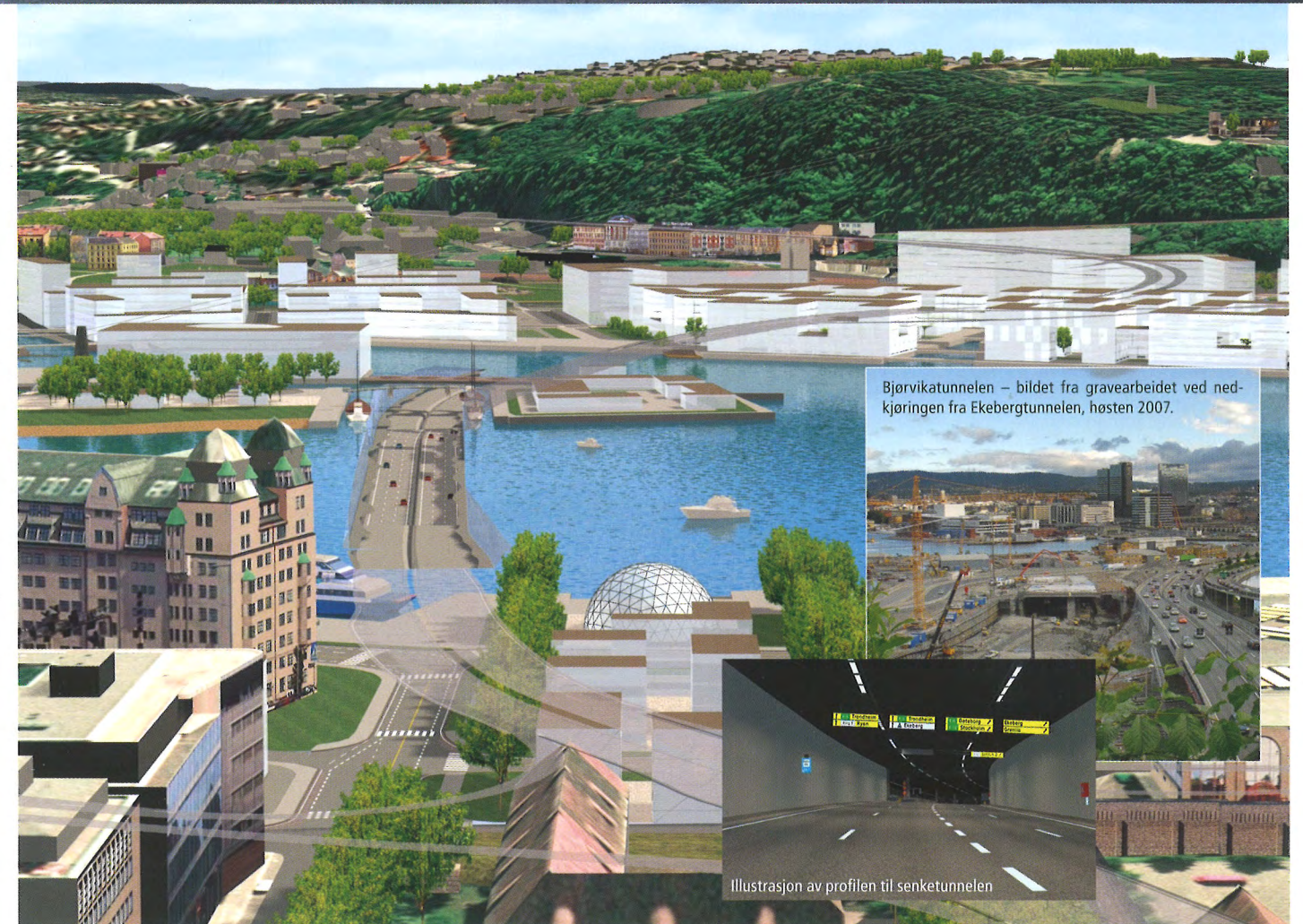


2006

økt hastighet og sikkerhet på østlige T-banelinjer, aktiv signalprioritering og sanntids informasjonssystem. Høsten 2006 ble 1. etappe av kollektivterminalen på strømmen åpnet for trafikk. Hele anlegget ferdigstilles høsten 2007. Arbeidet med oppgradering av Kolsåsbanen ble igangsatt i 2006

## 2007

Det store Bjørvikaprojektet fortsetter. Totalt bidrag fra trafikantene til Oslopakke 1 i bompengerperioden frem til utløpet av 2007 beløper seg til NOK 11,8 mrd. Nedbetaling av lån er da inkludert. I tillegg bidrar bilistene med NOK 1,2 mrd til Oslopakke 2 i perioden november 2001 og ut 2007.



Bjørvikatunnelen – bildet fra gravearbeidet ved nedkjøringen fra Ekeberg tunnelen, høsten 2007.



Illustrasjon av profilen til senketunnelen

Bjørvikatunnelen blir den første senketunnel i Norge. Betongelementene støpes i dökk utenfor Bergen og slepes inn i Oslofjorden.



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

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

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



### Rv. 4/161 Carl Berners plass

Målet med ombyggingen på Carl Berners Plass er økt framkommelighet for kollektivtrafikken, bedre trafiksikkerhet og økt bokvalitet for beboerne i området.



### Jernbanetorget

Norges største kollektivknutepunkt

Jernbanetorget er landets største kollektivknutepunkt med 120.000 kollektivreisende daglig. Prosjektområdet omfatter Strandgata, Fred Olsens gate, Nygata og Biskop Gunnerus gate, i tillegg til selve Jernbanetorget. Området skal gjennomgå en betydelig opprustning med nye trikketraseer og holdeplasser for både buss og trikk. Det skal lages et effektivt og attraktivt knutepunkt med høy estetisk kvalitet.



### Rehabilitering av Festningstunnelen

Statens vegvesen skal nå rehabilitere Festningstunnelen. Tunnelen ble åpnet i 1990, og det er derfor behov for å oppgradere forskjellig utstyr i tunnelen. Nye tekniske rom ble installert før jul og vi skal nå bytte ut gammel elektronikk og også installere nytt lys. Nye visningskilt og oppgradering av ventilasjonsanlegget ligger også inne i oppgraderingsprogrammet, samt helt nytt kameraovervåkingsystem. Rehabiliteringsarbeidet skal være ferdig i 2009 slik at tunnelen kan kobles sammen med den nye Bjørvika-tunnelen



## COMPANY LOCATION AND OBJECTS

The company is located in Oslo. The main objects of the company are to partially finance Oslo Package 1 and Oslo Package 2 main road construction and public transport programs in Oslo and the county of Akershus. The Norwegian Public Roads Administration Region East is the developer of the programs, which normally lie within The Norwegian Public Roads Administration's Oslo Package 1 and 2 areas of responsibility. Where The Norwegian Public Roads Administration is not the developer, The Norwegian Public Roads Administration requisitions and distributes the funds in accordance with resolutions passed in Parliament and the annual state highway budgets.

Oslo Package 1 and Oslo Package 2 are financed by the collection of tolls from vehicles entering Oslo at the toll stations encircling Oslo. The proportion of income derived from tolls allocated to Oslo Package 2 was set via a toll increase from 1 November 2001.

Report to the Storting no. 37 (1996-97) 'The Norwegian Road and Road Traffic Plan 1998-2007' which was deliberated by Parliament on 17 June 1997, expected toll collection for Oslo Package 1 to continue to the end of 2007. According to Parliamentary Bill no. 64 (1999-2000), Recommendation S no. 239 (1999-2000) and the resolution passed in Parliament on 15 June 2000, tolls would be collected in the same period to finance Oslo Package 2. As stated in Parliamentary Bill no. 50 (2004-2005) and the resolution passed in Parliament on 1 June 2005, the existing toll program was extended from 1 January 2008 to no later than 31 December 2012.

The company has entered into a supplementary agreement with The Norwegian Public Roads Administration, The Directorate of Public Roads (SVV), with respect to the continuation of the right to collect tolls within the framework designated by the above conditions. The implementation of Oslo Package 3 and the continuation of the collection of tolls to the end of 2027 have been adopted by Oslo City Council and Akershus County Council. The Ministry is preparing the case for resolution in Parliament in the spring of 2008. Oslo Package 1 and 2 will end when Oslo Package 3 begins.

## HIGHLIGHTS

The company recorded a net profit before allocations to road projects and public transport schemes amounting to NOK 414.8 million for 2007, NOK 227.4 million of this being attributed to Oslo Package 2.

Amortization of the Oslo Package 1 and 2 right to collect tolls was NOK 725 million for 2007 compared with NOK 400 million for 2006. Amortization has been in line with the reduction in value of the right to collect tolls in the period 1 January 2001 to 31 December 2007.

NOK 758 million was allocated to Oslo and NOK 263 million to Akershus in 2007. In total NOK 1,062.6 million (Oslo NOK 719.5 million and Akershus NOK 343.1 million) was transferred to The Norwegian Public Roads Administration. Undistributed funds/funds transferred to 2008 were NOK 66.8 million.

At the end of 2007, the company had in total contributed NOK 12.6 billion (2007 NOK) to Oslo Package 1. Vehicle users had in addition contributed NOK 1.2 billion (2007 NOK) to Oslo Package 2 in the period November 2001 to the end of 2007.

## DEVELOPMENT AND OPERATIONS

The volume of traffic that passed through the toll stations surrounding Oslo in 2007 increased by 2.6%. This growth is significantly higher than the growth experienced in 2006, which was 0.6%.

The average number of vehicles passing through the toll stations increased from 254,230 per day in 2006 to 260,898 in 2007. This increase was distributed across the three traffic corridors, the west corridor increasing by 1.4%, the north by 4.1% and the south corridor by +2.3%.

The majority of the 2007 traffic growth occurred in the main road network, which is fully in line with the intentions of Oslo Package 1.

Average annual traffic growth from 1990 up to and including 2007 was 1.7%, total growth for the period being 28.9%.

At the end of the year, subscribers held 476,904 valid subscriptions. 372,090 of these were discounted pre-paid subscriptions (78%) and 104,814 (22%) were season subscriptions. Discounted pre-paid subscriptions account for the majority of subscription growth.

In total 43,548 transponders (tags) were sold in 2007, an increase of 1,500 on the previous year. The average annualized proportion of traffic that uses the subscription lane was 82.7%. The proportion of traffic that passes toll stations using the subscription lanes in rush hours was 89.1%.

More than 300,000 transponders were replaced in 2007 due to battery lifetime expiry.

The company at the end of 2007 had 43 full time employees and 1 part time employee. In addition, the company had 6 employees on short term contracts. Securitas employees carry out invoicing and video image registration at 8 of the lowest traffic volume toll stations, which results in a reduction in the company's administrative costs.

Use of the AutoPASS system has continued to increase in 2007. The system allows subscribers with AutoPASS contracts to pass any AutoPASS toll station in Norway. All tolls are collected by the company that the subscriber has a subscription with. The system was expanded in the course of the year to include the Øresund Bridge, the Storebælt Bridge Link and some ferry routes.

Jacob Trondsen was recruited as the company's new CEO. He will begin in the position on 1 March 2008. He replaces Svend Larsen who is retiring.

## WORKING ENVIRONMENT

The working environment in the company is considered to be satisfactory. The working environment committee has held 3 meetings in the course of the year. HSE measures are continuously evaluated in consultation with the employees. A standard template for employee appraisal interviews has been developed and was used in 2007. A survey was carried out in association with the company doctor's annual visit. The survey included questions which focussed in particular on the working climate and environment. The summary report from the company doctor has been reviewed and miscellaneous measures have been implemented. These measures include the company having moved most of its employees into newly renovated premises where there is a strong focus on a better physical work place for the individual employee. The premises also include a new air conditioning system and improved toilet facilities.

Sickness absence in 2007 was 929 days, which is identical to the figure for 2006. We have an expectation that this figure will be improved on in 2008.

Sickness absence %	31.Dec. 2007	31.Dec. 2006	31.Dec. 2005
Women	14.00%	12.84%	12.33%
Men	1.59%	3.86%	2.63%
Total	9.02%*	9.33%	8.50%

\*The sick leave is 3,65%, when corrected for absence over 8 weeks.

There were no injuries or accidents in 2007.

The physical working environment at toll stations is demanding and is closely monitored. In view of the nature of the work place, the working environment must be said to be satisfactory.

The company's activities contribute to improved traffic flow and the transfer of traffic from local roads to an improved main road network. This has a positive effect on the environment.

## EQUAL OPPORTUNITIES

The company's goal is that women and men in the company should have full equal opportunities. Equal opportunity issues which are emphasized in particular include salary levels, promotion and recruitment.

Twenty-seven of the company's 44 employees are women. The board chairperson is a woman and one of the four shareholder-elected board members is a woman. 17% of managerial positions are held by women. The average annual salary for women is NOK 294,100, while for men it is NOK 386,066. This is primarily due to the proportion of men in managerial positions being higher.

The working hours schemes utilized in the company are determined by the positions held and are gender independent.

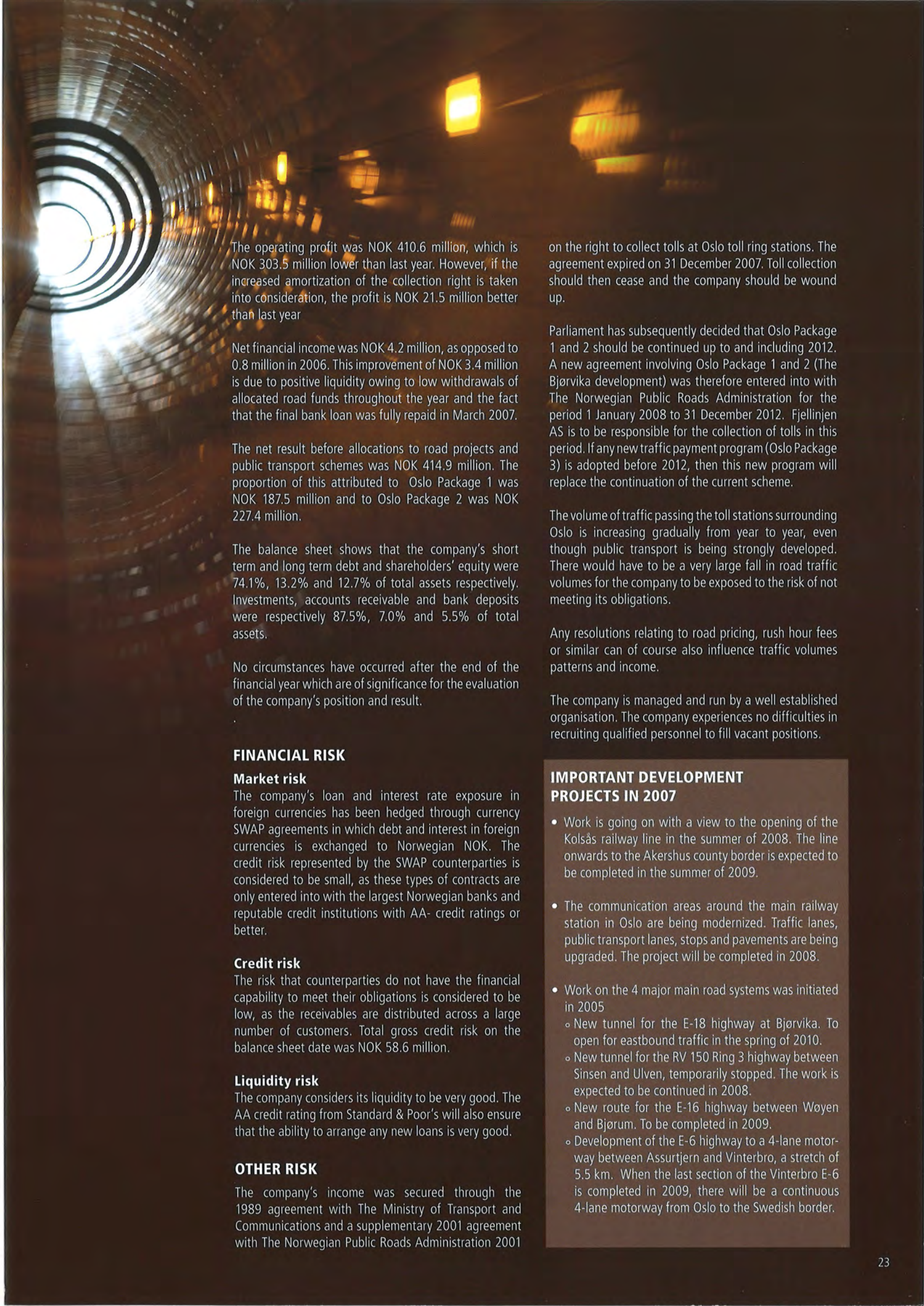
## SHAREHOLDER STRUCTURE

The shares consist of 66 class A shares at NOK 10,000 each and 44 class B shares at NOK 10,000 each. Oslo municipality owns the class A shares and Akershus County Council owns the class B shares.

## ACCOUNTS 2007

The accounts for 2007 include the collection of tolls for Oslo Package 1 and Oslo Package 2. Total operating income in 2007 was NOK 1,284.7 million. This is NOK 36.5 million (2.92%) higher than for 2006. The increase in income is due to an increase in road traffic (2.6%) and an increase in toll fees via the renewal of subscriptions which previously were subscribed to at the old price.

Administrative costs were NOK 149.1 million, which is NOK 15 million more than the previous year. Amortization of the capitalized collection right of NOK 725 million is charged in addition to this. The main cause of the increase in costs is the higher level of activity (including more temporary staff, a greater need for computer power, higher postage). The year's wage settlement resulted in increased wage costs, both directly to the company's employees and indirectly via increases in the prices charged by our subcontractors (particularly Securitas and Siemens). The Norwegian Public Roads Administration has furthermore introduced with effect from February 2007 new regulations relating to the recognition of costs associated with collection and collection equipment. The Roads Administration previously covered costs directly by money requisitioned from Fjellinjen. In the new scheme, these costs are however included in Fjellinjen's accounts.



The operating profit was NOK 410.6 million, which is NOK 303.5 million lower than last year. However, if the increased amortization of the collection right is taken into consideration, the profit is NOK 21.5 million better than last year

Net financial income was NOK 4.2 million, as opposed to 0.8 million in 2006. This improvement of NOK 3.4 million is due to positive liquidity owing to low withdrawals of allocated road funds throughout the year and the fact that the final bank loan was fully repaid in March 2007.

The net result before allocations to road projects and public transport schemes was NOK 414.9 million. The proportion of this attributed to Oslo Package 1 was NOK 187.5 million and to Oslo Package 2 was NOK 227.4 million.

The balance sheet shows that the company's short term and long term debt and shareholders' equity were 74.1%, 13.2% and 12.7% of total assets respectively. Investments, accounts receivable and bank deposits were respectively 87.5%, 7.0% and 5.5% of total assets.

No circumstances have occurred after the end of the financial year which are of significance for the evaluation of the company's position and result.

## FINANCIAL RISK

### Market risk

The company's loan and interest rate exposure in foreign currencies has been hedged through currency SWAP agreements in which debt and interest in foreign currencies is exchanged to Norwegian NOK. The credit risk represented by the SWAP counterparties is considered to be small, as these types of contracts are only entered into with the largest Norwegian banks and reputable credit institutions with AA- credit ratings or better.

### Credit risk

The risk that counterparties do not have the financial capability to meet their obligations is considered to be low, as the receivables are distributed across a large number of customers. Total gross credit risk on the balance sheet date was NOK 58.6 million.

### Liquidity risk

The company considers its liquidity to be very good. The AA credit rating from Standard & Poor's will also ensure that the ability to arrange any new loans is very good.

## OTHER RISK

The company's income was secured through the 1989 agreement with The Ministry of Transport and Communications and a supplementary 2001 agreement with The Norwegian Public Roads Administration 2001

on the right to collect tolls at Oslo toll ring stations. The agreement expired on 31 December 2007. Toll collection should then cease and the company should be wound up.

Parliament has subsequently decided that Oslo Package 1 and 2 should be continued up to and including 2012. A new agreement involving Oslo Package 1 and 2 (The Bjørvika development) was therefore entered into with The Norwegian Public Roads Administration for the period 1 January 2008 to 31 December 2012. Fjellinjen AS is to be responsible for the collection of tolls in this period. If any new traffic payment program (Oslo Package 3) is adopted before 2012, then this new program will replace the continuation of the current scheme.

The volume of traffic passing the toll stations surrounding Oslo is increasing gradually from year to year, even though public transport is being strongly developed. There would have to be a very large fall in road traffic volumes for the company to be exposed to the risk of not meeting its obligations.

Any resolutions relating to road pricing, rush hour fees or similar can of course also influence traffic volumes patterns and income.

The company is managed and run by a well established organisation. The company experiences no difficulties in recruiting qualified personnel to fill vacant positions.

## IMPORTANT DEVELOPMENT PROJECTS IN 2007

- Work is going on with a view to the opening of the Kolsås railway line in the summer of 2008. The line onwards to the Akershus county border is expected to be completed in the summer of 2009.
- The communication areas around the main railway station in Oslo are being modernized. Traffic lanes, public transport lanes, stops and pavements are being upgraded. The project will be completed in 2008.
- Work on the 4 major main road systems was initiated in 2005
  - New tunnel for the E-18 highway at Bjørvika. To open for eastbound traffic in the spring of 2010.
  - New tunnel for the RV 150 Ring 3 highway between Sinsen and Ulven, temporarily stopped. The work is expected to be continued in 2008.
  - New route for the E-16 highway between Wøyen and Bjørum. To be completed in 2009.
  - Development of the E-6 highway to a 4-lane motorway between Assurtjern and Vinterbro, a stretch of 5.5 km. When the last section of the Vinterbro E-6 is completed in 2009, there will be a continuous 4-lane motorway from Oslo to the Swedish border.

## OUTLOOK

A 1% increase on 2007 levels is budgeted for road traffic growth.

In accordance with a resolution adopted by The Directorate of Public Roads and in accordance with statements issued by Oslo Municipality and Akershus County Council, the toll rates for the Oslo toll ring will remain unchanged until Oslo Package 3 is implemented. Any resolutions relating to Oslo Package 3 have not been taken into consideration in budgeting.

After 17 years of operation, there is a great need to replace toll station equipment and installations. Much of this work will be carried out in 2008. All toll stations became automatic in February 2008 to reduce costs.

Based on the above, the board believes that the going concern assumption is satisfied and that the next year will be a year of stable development.

Oslo, 3 March 2008

The Board of Directors of Fjellinjen AS

	Note nr.	2007	2006	2005	
<b>DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER</b>					<b>INCOME AND OPERATING EXPENSES</b>
DRIFTSINNEKTER					OPERATING INCOME
Abonnementsinntekter	1	915 139	876 162	849 797	Subscription income
Manuell betaling	1	330 040	332 658	346 293	Income in cash
Tilleggsavgifter	1,2	39 559	39 430	23 721	Subcharges
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>1 284 738</b>	<b>1 248 250</b>	<b>1 219 811</b>	<b>Total operating income</b>
DRIFTSKOSTNADER					OPERATING EXPENSES
Lønnskostnader	3	17 362	15 323	14 132	Payroll and related cost
Avskrivinger driftsmidler	5	222	500	607	Depreciation
Avskrivinger innkr. utstyr	5	4 830			Depreciation
Avskrivning aktivert innkrev.rett	8	724 971	400 000	300 000	Depreciation of capitalized toll rights
Andre driftskostnader	6	126 729	118 302	111 243	Other operating expenses
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>874 114</b>	<b>534 125</b>	<b>425 982</b>	<b>Total operating expenses</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>410 624</b>	<b>714 125</b>	<b>793 829</b>	<b>Profit before financial items</b>
<b>FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>					<b>FINANCIAL INCOME AND EXPENSES</b>
Andre renteinntekter		7 216	9 772	11 177	Other interest received
Andre rentekostnader	14	809	7 184	11 529	Other interest paid
Andre finanskostnader		2 194	1 794	1 383	Other financial expenses
<b>Resultat finansposter</b>		<b>4 213</b>	<b>794</b>	<b>-1 735</b>	<b>Net financial items</b>
<b>Resultat før tildeling til veiprosjekter</b>		<b>414 837</b>	<b>714 920</b>	<b>792 094</b>	<b>Profit before contributions to road projects</b>
Tildeling til veiprosjekter	7	414 837	714 920	792 094	Contributions to road projects
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>PROFIT FOR THE YEAR</b>

## BALANSE PR 31. DESEMBER - BALANCE SHEET AT 31. DECEMBER

Beløp i hele 1000 kroner - NOK in thousands

	Note nr.	2007	2006	2005	
<b>EIENDELER</b>					<b>ASSETS</b>
<i>Anleggsmidler</i>					<i>Fixed assets</i>
Aktivert innkrevingsrett	8,14	681 869	928 091	1 124 971	Capitalized toll rights
Kontormaskiner og inventar	5	51 654	224	724	Office machinery and equipment
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>733 523</b>	<b>928 315</b>	<b>1 125 695</b>	<b>Total fixed assets</b>
<i>Omløpsmidler</i>					<i>Current assets</i>
<i>Fordringer</i>					<i>Debtors</i>
Kundefordringer	2	53 098	40 810	28 440	Accounts receivables
Andre fordringer	10	5 454	3 276	2 970	Other receivables
<b>Sum fordringer</b>		<b>58 552</b>	<b>44 085</b>	<b>31 410</b>	<b>Total receivables</b>
Kontanter, Bankinnskudd	11	46 006	58 410	291 772	Cash and bank deposits
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>104 558</b>	<b>102 495</b>	<b>323 182</b>	<b>Total current assets</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>838 081</b>	<b>1 030 809</b>	<b>1 448 877</b>	<b>TOTAL ASSETS</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>					<b>SHAREHOLDER EQUITY AND LIABILITIES</b>
<i>Egenkapital</i>					<i>Shareholder's equity</i>
<i>Innskutt egenkapital</i>					<i>Paid-in capital</i>
Aksjekapital	12	1 100	1 100	1 100	Share capital
<i>Opptjent egenkapital</i>					<i>Retained earnings</i>
Annen egenkapital	13	105 898	105 898	105 898	Other equity
<b>Sum egenkapital</b>		<b>106 998</b>	<b>106 998</b>	<b>106 998</b>	<b>Total shareholder's equity</b>
<i>Gjeld</i>					<i>Liabilities</i>
<i>Avsetning for forpliktelser</i>					<i>Provisions</i>
Andre avsetninger og forpliktelser	9	5 000	5 000	5 000	Other provisions
Pensjonsforpliktelser	4	911			Pension provisions
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>5 911</b>	<b>5 000</b>	<b>5 000</b>	<b>Total provisions</b>
<i>Langsiktig gjeld</i>					<i>Long term liabilities</i>
Langsiktig lån	14		97 899	396 579	Long term loans
Mottatt depositum	15	110 208	101 360	93 568	Deposits from subscribers
Avsatt ikke tildelt veimidler	7	-	127 415	71 254	Provisions for allocations
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>110 208</b>	<b>326 673</b>	<b>561 401</b>	<b>Total long term liabilities</b>
<i>Kortsiktig gjeld</i>					<i>Current liabilities</i>
Leverandører		62 153	30 117	20 308	Accounts payable
Skyldig offentlig avgifter		1 721	1 519	1 389	Public duties payable
Påløpte renter		-	165	2 996	Accrued interest
Forskudd fra abonnenter	16	482 573	450 265	422 339	Subscriptions in advance
Tildelt, ikke utbet. veimidler	7	66 766	108 343	327 026	Unpaid allocations to road projects
Annen kortsiktig gjeld		1 750	1 728	1 420	Other short term liabilities
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>614 964</b>	<b>592 138</b>	<b>775 478</b>	<b>Total current liabilities</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>838 081</b>	<b>1 030 809</b>	<b>1 448 877</b>	<b>Total shareholder's equity and liabilities</b>

*Cathrine Foss Stene*  
CATHRINE FOSS STENE

*Astrid Løken Øyenhaug*  
ASTRID LØKEN ØYENHAUG

*Per Mauritz Hanssen*  
PER MAURITZ HANSSEN

*Inger M. Hegemann*  
INGER HEGEMANN

*Svend L. Larsen*  
SVEND L. LARSEN  
Adm. Direktør

## REGNSKAPSPRINSIPPER

### Generelt

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

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

### Klassifisering

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

### Vurdering

Omløpsmidler vurderes til laveste av virkelig verdi og anskaffelseskost. Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet forventes å ikke være forbigående. Gjelden vurderes til høyeste av virkelig verdi og verdi ved transaksjonstidspunktet med unntak av valutaskret gjeld.

### 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 tildeeling, avsettes til nye tildelinger.

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

### Oslopakke 2

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

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

### Forlengelse av innkrevingsperioden

Stortinget vedtok Oslopakke 3 den 13. mars 2008, og innkrevingsperioden vil løpe til 2027.

### Driftsinntekter

Forskuddsbetalte abonnementsinntekter periodiseres i samsvar med forbruk.

### Aktivert innkrevingsrett I

Aktivert innkrevingsrett I omfatter utbetalinger til bygging av Festningstunnelen inklusiv bomstasjoner og innkrevingsutstyr. Dette fulgte Stortingets vedtak og avtale med Samferdselsdepartementet av 29.09.89 som ga selskapet rett til innkreving av bompenger.

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/instruks fra Statens Vegvesen 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.

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 avsluttet i 2007 fase 3 hvor gjelden ble nedbetalt fullt ut samtidig med at resten av overskuddet det enkelte år ble benyttet til finansiering av veiprosjekter og kollektivtiltak. Nedbetalingen av eksisterende lån startet i 2001 og ble avsluttet i 2007.

2001 var første året for avskrivninger av innkrevingsretten. Avskrivningene var progressive og skjedde i takt med verdireduksjonen av innkrevingsretten i perioden fra 01.01.01 til 31.12.07. Pr. 31.12.07 var innkrevingsretten fullt avskrevet.

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

### Aktivert innkrevingsrett II

Aktivert innkrevingsrett II representerer en mellomfinansiering av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak. I forbindelse med videreføring av bompengene innkrevingen til senest utgangen av 2012 er tildelinger ut over selskapets nettoresultater til nevnte veiprosjekter aktivert som innkrevingsrett på linje med aktiveringene 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 II vil være begrenset oppad til Fjellinjens andel av lånefinansieringen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak.

Innkrevingsretten vil avskrives i takt med verdireduksjonen. Verdireduksjon forventes ikke å finne sted før finansieringen av E18 Bjørvikaprojektet 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.

### Finansielle instrumenter

Låne- og renteeksposering 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.

Fjellinjens pensjonsordning ble opprinnelig etablert etter regelverket om kollektiv livrente. I statsbudsjettet, vedtatt uke 51/2006 ble det vedtatt at vår type pensjonsordning måtte avvikles ved utløpet av 2006. Gjeldende pensjonsordning ble derfor avvirket 31.12.2006 på en slik måte at medlemmene fikk utstedt en fripolise på basis av oppsparte midler pr denne dato. Fjellinjen er pliktig til å ha tjenestemannsordning, og en ny pensjonsavtale ble etablert fra 1.1.2007 i henhold til Lov om Foretakspensjon, med samme pensjonsplan som i den gamle avtalen. Pensjonsordningen oppfylder kravene etter denne loven.

## Skatt

Selskapet er innrømmet fritak fra beskatning.

## Note 1 Driftsinntekter

Regnskapet for 2007 omfatter innkrevningen av bompenger for Oslo-pakke 1 og Oslo-pakke 2. Til sammen ble driftsinntektene i 2007 på 1 284,7 millioner kroner. Andelen til Oslo-pakke 2 utgjorde 227,4 millioner kroner, som i sin helhet går til tildeling.

## Note 2 Kundefordringer

	(Beløp i hele 1000)		
	2007	2006	2005
Registrerte fordringer	63.502	49.003	39.260
Avsatt for tap	(6.742)	(6.254)	(9.753)
Avsatt for tap ASB kunder	(3.662)	(1.939)	(1.067)
<b>Kundefordringer pr 31.12.07</b>	<b>53.098</b>	<b>40.810</b>	<b>28.440</b>

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 2007 er det avskrevet 6 206 000 og tilbakeført avsetning med kr. 488.000. Endringene i avsetning for tap og konstaterede tap, kr 6 694 000 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. 31.12.07 kr 12 370 000. Tilsvarende tall pr. 31.12.06 var kr 10.493.000 og pr 31.12.05 kr 9 445 000.

Fordringer på selskapets abonnenter som har benyttet AutoPASS ved å passere i andre bompengeanlegg enn Osloingen er på kr 28 951 469. Det er avsatt kr 3 662 034 for forventet tap.

Fordringer på andre bompengeselskaper i forbindelse med passeringer i det nye AutoPASS-systemet er på kr 5.494.770. Det er ikke forventet tap i den sammenheng.

## Note 3 Lønnskostnader

	(Beløp i hele 1000)		
	2007	2006	2005
Lønninger	11.592	11.585	11.089
Folketrygdavgift	2.517	2.220	1.858
Pensjoner/AFP	2.249	1.234	1.642
Andre ytelser	1.004	284	272
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>17.362</b>	<b>15.323</b>	<b>14.132</b>

Gjennomsnittlig antall ansatte i 2007 har vært 43. I tillegg i gjennomsnitt 3 personer på engasjementsavtaler.

Ytelser til ledende personer	Daglig leder	Styre
Lønn	766.417	288.500
Pensjonsutgifter	225.558	
Annen godtgjørelse	8.450	

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

## Revisor

Kostnadsført godtgjørelse til revisor fordeler seg slik:

	2007	2006
- lovpålagt revisjon (inkludert bistand med årsregnskap)	343.750	331.250
- andre attestasjonstjenester	0	0
- skatterådgivning (inkl. teknisk bistand med ligningspapirer)	0	0
- annen bistand (må spesifiseres)	31.250	21.375
<b>Sum godtgjørelse til revisor</b>	<b>375.000</b>	<b>352.625</b>

## Note 4 Pensjonskostnader

Selskapet har en kollektiv pensjonsordning i form av en ytelsesplan som omfatter 43 medlemmer. I 2006 ble beregnet overfinansiering ikke aktivert i balansen fordi overfinansieringen ikke kunne benyttes innenfor selskapets virksomhetsområde. Fjellinjens tidligere pensjonsavtale ble avvirket pr 31.12.2006 ved at fripoliser ble utstedt til medlemmene. Ny avtale ble etablert pr 1.1.2007

Følgende forutsetninger er lagt til grunn ved beregningen av den nye pensjonsavtalen:

	2006	2007
Diskonteringsrente	5.0 %	5.5 %
Forventet avkastning	6.0 %	5.75 %
Lønnsøkning	4.0 %	4.5 %
G-regulering	2.5 %	4.25 %
Regulering av løpende pensjon	2.5 %	2.0 %
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 pensjonskostnad av 31.12.07 er som følger:

	2006	2007
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1 326 900	1 973 803
+ rentekostnad av påløpte pensjonskostnader	674.531	0
– forventet avkastning på pensjonsmidler	(731.698)	(32.103)
+ administrasjonskostnader	99.137	56.496
+ estimeringstap	160.350	(26.897)
+ arbeidsgiveravgift	198.356	277.953
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>1 727 576</b>	<b>2 249 252</b>

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler ble ikke balanseført per 31.12.06. I 2007 er forpliktelsen inkludert og beregnet som følger:

	2006	2007
Estimerte påløpte forpliktelser	15 390 630	1 484 773
Estimert verdi av pensjonsmidler	(13 074 608)	(1 148 723)
Utsatt forpliktelse ved tap	(4 240 705)	462 133
Forskuddsbetalt arbeidsgiveravgift	(84 302)	112 554
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>(2 008 984)</b>	<b>910 727</b>

Sammensetning av estimerte pensjonsmidler:

	2006	2007
Premiereserve	12 523 946	0
Premiefond	550 662	0
<b>Estimert verdi av pensjonsmidler</b>	<b>13 074 608</b>	<b>1 148 723</b>



**Note 5 Driftsmidler**

Varige driftsmidler	Maskiner og inventar	Brikker	Hjemmeside på internett	Innkrevningsutstyr	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.	3 539	0	0	0	3 539
Tilgang	0	53 349	2 561	573	56 483
Avgang	0	0	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.	3 539	53 349	2 561	573	60 022
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	-3 539	- 4 712	- 118	0	- 8 369
<b>Balanseført verdi 31.12.</b>	<b>0</b>	<b>48 637</b>	<b>2 443</b>	<b>573</b>	<b>51 654</b>
Årets avskrivninger	223	4 712	118	0	5 052
Forventet økonomisk levetid	5 - 10 år	5 år	5 år	5 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

**Note 5 Driftsmidler forts.**

Innkrevningsutstyr er anlegg under utførelse og avskrivninger begynner først ved ferdigstillelse og bruk av utstyr.

Før 2007 har Statens Vegvesen hatt eierskap og dekket kostnader knyttet til brikker og innkrevningsutstyr. Fra januar 2007 har Fjellinjen overtatt kostnadene for brikker og innkrevningsutstyr fra Statens Vegvesen og avskriver utstyret lineært over forventet levetid.

**Note 6 Andre driftkostnader**

Andre driftskostnader inkluderer bemanning av bomstasjonene som for 2007 utgjør kr 77 375 047 og vedlikehold av innkrevningssystemet med kr 20 065 023. Kostnader til inndrivning av tilleggsavgifter er ført netto mot inntekter fra tilleggsavgifter, se note 2.

**Note 7 Bidrag til veiprosjekter**

Denne posten består av:

	(beløp i hele 1000)		
	2007	2006	2005
Tildelt iht. statsbudsjett	1.021.000	861.850	1033.000
Avsatt for tildeling 31.12	0	127.414	71.254
- Avsatt året før (*)	(127.414)	(71.254)	(312.160)
Bidrag til veiprosjekter	893.586	918.040	792.094
Skyldig og avsatt tildeling 01.01	235.757	398.280	498.956
Utbetalt hittil i år	(1062.577)	(1080.563)	(892.770)
Sum skyldig og avsatt	66.766	235.757	398.280
Herav:			
Tildelt ikke utbetalt	66.766	108.343	327.026
Avsatt ikke tildelt	0	127.414	71.254
	66.766	235.757	398.280

Bidrag til veiprosjekter består av årets resultat + aktivert innkrevningsrett. I 2007 utgjorde resultatet 414.836 og aktivert innkrevningsrett 478.750. Tilsvarende tall for 2006 var 714.290 og 203.120, alle tall i tusen kroner.

(\*)Avsatt ikke tildelt midler per 31.12.2006 er ført til fradrag i aktivert innkrevningsrett II. Dette er gjort ettersom midlene ikke er krevd utbetalt. Midlene anses som opptjent under innkrevningsretten som ble avsluttet 31.12.2007.

**Note 8 Aktivert innkrevningsrett**

Aktivert innkrevningsrett knyttet til finansieringen av Festningstunnelen er bokført til anskaffelseskost og er totalt avskrevet med 1,4 mrd kroner.

For innkrevningsretten knyttet til E18 Bjørvikaprosjektet og andre tillegg i henhold til Tilleggsavtale av 3. juli 2006, er det per 31.12.07 aktivert 682 millioner kroner. Avskrivninger av denne innkrevningsretten forventes ikke å finne sted før finansieringen av E18 Bjørvikaprosjektet og andre tiltak er gjennomført.

	Aktivert innkrevningsrett	Festnings-tunnelen I	Bjørvikatunnelen II	Sum aktivert innkrevningsrett
Anskaffelseskost 01.01.		1 400 000	203 120	<b>1 603 120</b>
Tilgang		0	478 749	<b>478 749</b>
Avgang		0	0	<b>0</b>
Anskaffelseskost 31.12.		1 400 000	681 869	<b>2 081 869</b>
Akkumulerte avskrivninger 31.12.		1 400 000	0	<b>1 400 000</b>
Balanseført verdi 31.12.		0	681 869	<b>681 869</b>
Årets avskrivninger		724 971	0	<b>724 971</b>

I 2007 er tilganger aktivert innkrevningsrett II redusert med TNOK 127.414 som var avsatt ikke tildelte midler per 31.12.2006, jf note 7.

**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 nå har vedtatt Oslo pakke 3.<sup>1</sup>

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 31.12.07 og utstedergodtgjørelse andre bompengeselskaper.

**Note 11 Bankinnskudd**

Bundet på skattetrekkkonto, kr 965.321 er inkludert i beløpet.

<sup>1</sup> Vil utgå i forbindelse med Oslo pakke 3.

**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. 31.12.07 er dette beløpet beregnet til kr 598.898.

Øvrige fondsmidler skal disponeres som veimidler.

**Note 14 Lånefinansiering og finansielle forhold**

Selskapet har fullfinansiert Festningstunnelen og investeringer i kontrollstasjoner og innkrevingsutstyr innenfor en investeringsramme på NOK 2,1 mrd.

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

Nedbetaling av lån startet i år 2001 og ble avsluttet i 2007 i henhold til vedtak i Stortinget 1997. Det har ikke vært nødvendig å ta opp nye lån i 2007.

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

Det er selskapets policy at det ikke skal tas valutarisiko.

Det forligger ingen pantsettelsler.

**Note 15 Mottatt depositum**

Beløpet, kr 110 208 310 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 482.572.733 representerer den samlede gjenstående verdi på abonnementene pr.31.12.07

## ACCOUNTING POLICIES

### General

The annual accounts are prepared in accordance with the 1998 Accounting Act and good accounting practice. The company prepares reports on a six-monthly and annual basis.

Depreciation/amortization includes depreciation/amortization of the right to collect tolls, toll collection equipment, Internet web sites, fixtures and fittings, machinery and equipment used in company administration.

### Classification

Assets which are related to the sale of subscriptions and traffic income, receivables which have a due date of less than one year and assets that are not acquired for long term ownership or for use by the company are classified as current assets. Other assets are classified as fixed assets. Debt with shorter repayment periods of less than one year is classified as short term debt. Other debt is classified as long term debt.

### Valuation

Current assets are valued at the lower of market value and acquisition cost. Fixed assets are valued at acquisition cost, but written down to market value when the fall in value is expected to not be transitory. Debt is valued at the higher of market value and the value at the date of the transaction. This does not however apply to currency-hedged debt.

### Oslo Package 1

The annual contribution is set by Parliament in accordance with prior proposals submitted by the company. This is recognized as a cost in the company's annual accounts. Annual contributions are limited by the profit/loss for the year and previously accrued funds. Annual profits/losses that exceed the set allocation are allocated to new allocations.

It is expected that company operations will finance 55% of Oslo Package projects, the total amounts being NOK 8.1 billion (1987 NOK). The remaining 45 % will be financed by grants made via the state budget.

### Oslo Package 2

From 1 November 2001, the company has also been charged with partially financing accelerated public transport expansion in Oslo and the county of Akershus. This has been given the name Oslo Package 2.

Partial financing of Oslo Package 2 has been achieved by increasing tolls from 1 November 2001. The income generated by this toll increase will in its entirety be allocated to Oslo Package 2.

### Extension of the toll collection period

Oslo Package 3 was passed by the Norwegian Parliament on March 13, 2008. Fjellinjen AS has entered into an agreement in which Fjellinjen assumes responsibility for collection until 2027. The company's assets, rights and obligations will be included as part of the new traffic payment program Oslo Package 3.

### Operating income

Prepaid subscription income is accrued in accordance with consumption.

### Capitalized right to collect tolls I

Capitalized right to collect tolls I includes payments for the construction of the Festningstunnel tunnel and toll stations and toll collection equipment. This followed Parliament's resolution and agreement with The Ministry of Transport and Communications of 29 September 1989 which gave the company the right to collect tolls.

According to the agreement with The Ministry of Transport and Communications, the net profit or loss after Fjellinjen's current costs are covered and repayment of debt is deducted is to be made available to road projects as specified in Parliament's resolution. Contributions to road projects and public transport schemes are recognized in the accounts based on the state budget/instructions from The Norwegian Public Roads Administration for the relevant year. The remaining part of the profit/loss is accrued such that the profit/loss is zero. The accrued amount is allocated via the state budget for the subsequent year.

From an accounting point of view, the capitalized right to collect tolls must be seen in the context of Fjellinjen AS' objects. The company has no financial ownership objects beyond the inflation adjustment of paid-up share capital. The company has a time limited right to collect tolls, the income from which will contribute to the financing of road projects and public transport schemes in Oslo and the county of Akershus. The operation of Fjellinjen AS can be subdivided into three main phases:

Phase 1: Financing of the Festningstunnel tunnel

Phase 2: Ongoing contributions to road projects and public transport schemes in Oslo and the county of Akershus

Phase 3: Repayment of debt and contribution to road projects and public transport schemes

Loans were arranged in phase 1 to finance the Festningstunnel. In phase 2, the surplus was primarily used to finance road projects and public transport schemes at the same time as the repayment of loans taken up in phase 1 began. The company completed phase 3 in 2007. At the completion of phase 3, all debt was repaid in full at the same time as the remainder of the surplus in the individual year was used to finance road projects and public transport schemes. The repayment of existing loans started in 2001 and was completed in 2007.

2001 was the first year in which the right to collect tolls was amortized. The amortization was progressive and took place in line with the reduction in the value of the right to collect tolls in the period 1 January 2001 to 31 December 2007. The right to collect tolls was fully amortized as at 31 December 2007.

The Norwegian Public Roads Administration owns the toll stations and toll collection equipment.

### Capitalized right to collect tolls II

Capitalized right to collect tolls II represents an intermediary financing of the E18 Bjørvika project and other programs. In association with the continuation of toll collection to the end of 2012 at the latest, allocations beyond the company's net profit/loss to the stated road projects were capitalized as a right to collect tolls which are in line with the activation associated with the expansion of the Festningstunnel tunnel. The agreement on this was formally entered into on 3 July 2006. The activations will follow the requisition plan which The Directorate of Public Roads prepares annually in consultation with Fjellinjen. The requisitions will be presented as debt up until payment takes place. Capitalized right to collect tolls II will be limited upwards to Fjellinjen's share of the loan financing of the E18 Bjørvika project and other programs. The right to collect tolls will be amortized in line with the reduction in value. The value reduction is not expected to take place before financing of the E18 Bjørvika project and other programs are completed.

### Receivables

Accounts receivable and other receivables are recognized at nominal value after deductions for provisions for expected losses. Provisions for losses are made based on an evaluation of the individual receivables. An unspecified provision is also made to cover estimated losses for other accounts receivable.

### Clean up and removal costs

The company is, in accordance with the Supplementary Agreement of 3 July 2006, to finance all costs associated with removal of toll collection equipment and associated road works at the end of the toll collection period. If Parliament approves a new traffic payment period (Oslo Package 3) by 31 December 2012, this will replace the continued toll collection program. The company's remaining obligations will then be included in the new program.

The recognition of clean up and removal costs in the accounts will be continuously evaluated as information on the new traffic payment program becomes available and the company undertakes any new obligations in association with this.

## Financial instruments

Loan and interest exposure in foreign currencies is hedged through currency SWAP agreements where debt in foreign currency is exchanged for Norwegian kroner. Interest rate SWAP agreements are used to achieve fixed and floating interest rates, dependant on the market. In accounting for these, the company has used the exchange rates and interest rates specified in the SWAP agreements. Liabilities in the balance sheet are converted to Norwegian kroner at the rate which the company is bound to through these contracts. Interest expenses and accrued unpaid interest are recognized in the accounts at the interest rates specified in the SWAP agreements. The company considers the credit risk associated with the SWAP counterparties to be small, as this type of contract is only entered into with the biggest Norwegian banks and reputable credit institutions with an AA- credit rating or better.

## Pensions

The accounting for group pension costs is carried out in accordance with Norwegian Accounting Standards on Pension Costs. Pension costs are calculated in accordance with a linear accrual under specified conditions with respect to the discount rate, expected yield, salary increases and other actuarial conditions with respect to mortality, voluntary exit, etc. Pension funds are valued at fair value. Overfunding is valued based on the company's opportunity to use these funds for future payments into the scheme.

Fjellinjen's pension scheme was originally established in accordance with the regulations on group annuity. In the state budget which was adopted in week 51, December 2006, it was resolved that our type of pension scheme must be discontinued by the end of 2006.

The pension scheme was therefore discontinued on 31 December 2006 in such a way that the members were issued a paid-up policy on the basis of the funds accrued on this date. Fjellinjen is obliged to operate a civil servant pension program. A new pension agreement was therefore established on 1 January 2007 in accordance with The Company Pension Act, which was based on the pension scheme of the previous agreement. The pension scheme complies with the requirements specified in this Act.

## Tax

The company has been granted an exemption from taxation.

## Note 1 Operating income

The accounts for 2007 include the collection of tolls for Oslo Package 1 and Oslo Package 2. Operating income in 2007 was in total NOK 1,284.7 million. The share of earnings from Oslo Package 2 was NOK 227.4 million, which in its entirety is distributed to allocations.

## Note 2 Accounts receivable

	(Amounts in whole 1000's)		
	2007	2006	2005
Registered receivables	63.502	49.003	39.260
Provisions for losses	(6.742)	(6.254)	(9.753)
Provision for loss ASB customers	(3.662)	(1.939)	(1.067)
Accounts receivable as at 31 Dec 2007	53.098	40.810	28.440

Accounts receivable consist of demands for the payment of toll non-payment fines and the invoicing in arrears of toll receivables associated with the new AutoPASS system.

Toll non-payment fines that are not paid by the period of limitation of 3 years are written off. A provision for expected losses is also made based on an evaluation of all toll non-payment fines that have not been written off. Where the 3 year period of limitation expires, the provision is reversed. In 2007, write offs were NOK 6,206,000 and reversed provisions were NOK 488,000. Changes in provisions for losses and write-offs, NOK 6,694,000, were recognized as income in the profit and loss account from toll non-payment fines. Costs directly attributable to toll non-payment fines are in the same way charged to income in the profit and loss account. This amount was NOK 12,370,000 at 31 December 2007. The figure for 31 December 2006 was NOK 10,493,000 and for 31 December 2005 NOK 9,445,000.

Receivables arising from the company's subscribers using AutoPASS to pass through other toll stations than the Oslosing system were NOK 28,951,469. A provision of NOK 3,662,034 has been made for expected losses.

Receivables from other toll company subscribers associated with the new AutoPASS system is NOK 5,494,770. There are no expected losses in association with this.

## Note 3 Salary expenses

	(Amounts in whole 1000's)		
	2007	2006	2005
Salaries	11.592	11.585	11.089
Social security payments	2.517	2.220	1.858
Pensions/AFP	2.249	1.234	1.642
Other benefits	1.004	284	272
Total salary expenses	17.362	15.323	14.132

The average number of employees in 2007 was 43. There were in addition on average 3 persons employed via short term contracts.

Payments to senior executives	General Manager	Board
Salary	766.417	288.500
Pension expenses	225.558	
Other remunerations	8.450	

There are no separate agreements on the payment of severance pay to the general manager on termination of the employment contract.

## Auditor

Remuneration to auditor recognized in the accounts is as follows:

	2007	2006
- statutory audit (including assistance with annual accounts)	343.750	331.250
- other attestation services	0	0
- tax advice (including technical assistance with tax forms)	0	0
- other assistance (must be specified)	31.250	21.375
Total remuneration to auditor	375.000	352.625

## Note 4 Pension costs

The company has a group pension scheme in the form of a defined-benefits plan. The pension scheme has 43 members. In 2006, the estimated overfunding was not capitalized in the balance sheet because overfunding could not be used within the company's activity area. Fjellinjen's previous pension agreement was discontinued as at 31 December 2006 by paid-up policies being issued to the members. New agreements were set up as at 1 January 2007.

The new pension agreement is based on the following assumptions:

	2006	2007
Discount rate	5.0 %	5.5 %
Expected yield	6.0 %	5.75 %
Salary increase	4.0 %	4.5 %
Basic amount (G) adjustment	2.5 %	4.25 %
Adjustment of current pension	2.5 %	2.0 %
National insurance contribution rate	14.1 %	14.1 %
Voluntary exit before retirement age	2,0 % før 40 år	2,0 % før 40 år
Voluntary exit before retirement age	0,0 % etter 40 år	0,0 % etter 40 år

The composition of actuarial-calculated pension costs at 31 December 2007 is as follows:

	2006	2007
Present value of the year's pension contributions	1 326 900	1 973 803
+ interest expenses of accrued pension costs	674.531	0
- expected yield on pension assets	(731.698)	(32.103)
+ administrative costs	99.137	56.496
+ estimation loss	160.350	(26.897)
+ employer's national insurance contributions	198.356	277.953
Net pension cost	1 727 576	2 249 252

Pension obligations and pension assets were not recognized in the balance sheet as at 31 December 2006. The obligation is included in 2007 and is calculated as follows:

	2006	2007
Estimated accrued obligations	15 390 630	1 484 773
Estimated value of pension assets	(13 074 608)	(1 148 723)
Deferred obligations by loss	(4 240 705)	462 133
Prepaid employer's national insurance contributions	(84 302)	112 554
<b>Net pension obligation</b>	<b>(2 008 984)</b>	<b>910 727</b>

Composition of estimated pension funds:

	2006	2007
Premium reserve	12 523 946	0
Premium fund	550 662	0
<b>Estimated value of pension funds</b>	<b>13 074 608</b>	<b>1 148 723</b>

## Note 5 Operating equipment

Tangible fixed assets	Machinery and fixtures and fittings	Transponders	Web site on the Internet	Collection equipment	Total tangible fixed assets
Acquisition cost 1 January	3 539	0	0	0	3 539
Acquisitions	0	53 349	2 561	573	56 483
Disposals	0	0	0	0	0
Acquisition cost 31 December	3 539	53 349	2 561	573	60 022
Accumulated depreciation 31 December	-3 539	- 4 712	- 118	0	- 8 369
<b>Value recognized in the balance sheet 31 December</b>	<b>0</b>	<b>48 637</b>	<b>2 443</b>	<b>573</b>	<b>51 654</b>
Depreciation charge for the year	223	4 712	118	0	5 052
Expected economic lifetime	5 - 10 years	5 years	5 years	5 years	
Depreciation	Linear	Linear	Linear	Linear	

## Note 5 Operating equipment cont.

Collection equipment is plant under construction and depreciation first begins on completion and the bringing into use of equipment.

Prior to 2007, The Norwegian Public Roads Administration owned and covered the costs associated with transponders (tags) and collection equipment. From January 2007, Fjellinjen has taken over the costs associated with transponders and collection from The Norwegian Public Roads Administration and depreciates the equipment on a straight-line basis over the expected lifetime of the asset.

## Note 6 Other operating costs

Other operating costs includes the manning of toll stations, which for 2007 was NOK 77,375,047, and maintenance of the collection system amounting to NOK 20,065,023. Costs for collection of toll non-payment fines are charged net to income from toll non-payment fines, see note 2.

## Note 7 Contributions to road projects

This item consists of:	(amounts in whole 1000's)		
	2007	2006	2005
Allocated in accordance with the state budget	1.021.000	861.850	1033.000
Allocated to distribution 31 Dec.	0	127.414	71.254
- Allocated the year before (*)	(127.414)	(71.254)	(312.160)
Contribution to road projects	893.586	918.040	792.094
Due and allocated distribution 1 Jan.	235.757	398.280	498.956
Paid out so far this year	(1062.577)	(1080.563)	(892.770)
<b>Total due and allocated</b>	<b>66.766</b>	<b>235.757</b>	<b>398.280</b>
Of which:			
Distributed not paid	66.766	108.343	327.026
Allocated not distributed	0	127.414	71.254
	66.766	235.757	398.280

Contributions to road projects consist of the profit for the year + the capitali-

zed right to collect tolls. In 2007, the profit was NOK 414,836 and the capitalized right to collect tolls was NOK 478,750. The figures for 2006 were NOK 714,290 and NOK 203,120, all figures in thousand NOK.

(\*) Allocated undistributed funds as at 31 December 2006 are charged as a deduction in the capitalized right to collect tolls II. This was carried out as the funds were not required to be paid. The funds are considered to be accrued under the right to collect tolls which was ended on 31 December 2007

## Note 8 Capitalized right to collect tolls

The capitalized right to collect tolls associated with the financing of the Festningstunnel is recognized in the accounts at acquisition cost and is in total amortized by NOK 1.4 billion.

As at 31 December 2007, NOK 682 million was capitalized in association with the right to collect tolls associated with the E18 Bjørvika project and other supplements in accordance with the Supplementary Agreement of 3 July 2006.

## Note 8 Capitalized right to collect tolls cont.

Amortization of this right to collect tolls is not expected to be carried out before financing of the E18 Bjørvika project and other measures are completed.

Capitalized right to collect tolls	Festnings-tunnel I	Bjørvika-tunnel II	Total capitalized right to collect tolls
Acquisition cost			
1 January	1 400 000	203 120	<b>1 603 120</b>
Acquisitions	0	478 749	<b>478 749</b>
Disposals	0	0	<b>0</b>
Acquisition cost			
31 January	1 400 000	681 869	<b>2 081 869</b>
Accumulated amortization			
31 December	1 400 000	0	<b>1 400 000</b>
Value recognized in the balance sheet 31 Dec.	0	681 869	<b>681 869</b>
Amortization charge for the year	724 971	0	<b>724 971</b>

In 2007, capitalized right to collect tolls II acquisitions were reduced by NOK 127,414,000 which was transferred to non-allocated funds on 31 December 2006, cf note 7.

**Note 9 Severance payment on the winding-up of the company**

An agreement has been entered into with the employees for a six-month severance pay scheme for those who have been employed for minimum five years at the date of severance.

Agreements have also been entered into with staff who have been employed for minimum five years at the date of severance amounting to 70% of salary for one to three years. A deduction of 75% will be made for other employment/pension income.

The severance pay scheme is being evaluated as a stage in the continuation of the company. Decisions surrounding any continuation of current agreements will be evaluated when Parliament now has adopted Oslo Package 3.<sup>1</sup>

The obligation associated with the severance pay is estimated to amount to NOK 5 million, which is incorporated in the accounts. This sum is considered to represent a best estimate taking into account the probabilities relating to the number of employees who will be included in the different schemes, the level of deductions for other employment/pension income, and the probability of the continuation of the current agreement.

**Note 10 Other receivables**

Other receivables consist chiefly of bank deposits that were not registered by the bank as at 31 December 2007 and issuer payments from other toll companies.

**Note 11 Bank deposits**

The amount tied in the withholding tax account is NOK 965,321 and is included in the amount.

**Note 12 Share capital**

The shares consist of 66 class A shares at NOK 10,000 each and 44 class B shares at NOK 10,000 each. Oslo municipality owns the class A shares and Akershus County Council owns the class B shares.

The shares carry identical voting rights. The company's articles of association state that dividends are not to be paid for any year in the toll collection period.

**Note 13 Other shareholders' equity**

In the event of the company being wound up, any fund amounts are to be first used to cover a value increase in the share capital which corresponds to 80% of the change in the consumer price index calculated from the payment of the share capital. As at 31 December 2007, this amount is estimated to be NOK 598,898.

Other fund amounts shall be made available as road funds.

**Note 14 Loan financing and financial circumstances**

The company has fully financed the Festningstunnel and investments in toll stations and toll collection equipment. The investment framework is NOK 2.1 billion

Liquidity in the company is primarily balanced by the raising and repayment of loans. The loan debt is not expected to exceed NOK 2,100 million. Loans can be repaid with new loans which fall due within the final down payment period.

Repayment of loans started in 2001 and was completed in 2007 in accordance with a resolution adopted by Parliament in 1997. It has not been necessary to arrange new loans in 2007.

With an AA credit rating from Standard & Poor's and the confidence of the financial markets, the company considers that the risk of not being able to arrange new loans is small.

It is the company's policy not to take currency risks.

There are no pledged assets.

**Note 15 Received deposit**

The amount of NOK 110,208,310 has been received as deposits for issued electronic transponders (tags). The deposits are to be repaid on the return of transponders and termination of subscriptions.

**Note 16 Prepayments from subscribers**

Toll subscriptions are paid in advance. The total remaining value of subscriptions as at 31 December 2007 was NOK 482,572,733.

<sup>1</sup> Will be excluded in conjunction with Oslo Package 3.

	2007	2006	2005	
<b>KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER:</b>				<b>OPERATING ACTIVITIES</b>
+ Innbetalinger fra abonnenter	1 311 427	1 274 340	1 241 950	+ Cash flow from subscriptions
- Utbetalinger til veiprosjekter og varer og tjenester	-1 157 271	-1 192 104	-996 825	- Cash outflow from road projects and services
- Utbetalinger til ansatte, arbeidsgiveravgift, skattetrekk mv.	-16 227	-14 886	-13 976	- Cash flow for salaries, social security, taxes etc.
+ Innbetalinger av renter	7 216	9 772	11 177	+ Cash flow from interest
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>145 149</b>	<b>77 126</b>	<b>242 326</b>	<b>Net cash inflow from operating activities</b>
<i>Likvider tilført/brukt på investering:</i>				<i>Investing activities</i>
Investert i driftsmidler	-56 486	-	-	Purchase of tangible fixed assets
<b>Netto likviditetsendring fra investeringer</b>	<b>-56 486</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>Net cash flow from investing activities</b>
<i>Likvider tilført/brukt på finansiering</i>				<i>Financing activities</i>
- utbetaling ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-97 899	-298 680	-293 400	- Repayment of long term debt
- utbetaling av renter	-3 168	-11 808	-12 915	- Interest payment
<b>Netto likviditetsendring fra finansiering</b>	<b>-101 067</b>	<b>-310 488</b>	<b>-306 315</b>	<b>Net cash outflow from financing</b>
<i>Netto endring likvider gjennom året</i>	<i>-12 404</i>	<i>-233 362</i>	<i>-63 989</i>	<i>Net increase (decrease) in cash and cash equivalents</i>
+ Likviditetsbeholdning 01.01	58 410	291 772	355 761	Cash and cash equivalents at 01.01
<b>= Likviditetsbeholdning 31.12.</b>	<b>46 006</b>	<b>58 410</b>	<b>291 772</b>	<b>Cash and cash equivalents at 31.12</b>

**AVSTEMMING**

				<b>RECONCILIATION OF OPERATING PROFIT TO NET CASH INFLOW FROM OPERATING ACTIVITIES</b>
Resultat før rentekostnader	3 003	8 978	12 912	Operating profit before interest payment
+ ordinære avskrivninger	5 052	500	607	+ Depreciation on tangible assets
+ avskrivning innkrevningsrett	724 971	400 000	300 000	+ Depreciation of toll rights
+ aktivert innkrevningsrett	-478 749	-203 120	-	+ Capitalized toll rights
+/- endring i kundefordringer	-12 488	-12 370	-7 159	(Increase)/decrease in trade debtors
+/- endring i leverandørgjeld	32 036	9 809	5 110	Increase/(decrease) in trade creditors
+/- endring i andre kortsiktige tidsavgrensningsp.	-10 109	-127 503	184 315	(Increase)/decrease in short term provisions
+/- endring i andre langsiktig tidsavgrensningsp.	-118 567	832	-253 459	(Increase)/decrease in long term provisions
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>145 149</b>	<b>77 126</b>	<b>242 326</b>	<b>Net cash inflow from operating activities</b>

**Til generalforsamlingen i Fjellinjen AS**

Revisjonsberetning for 2007

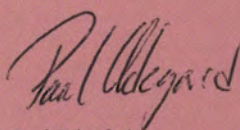
Vi har revidert årsregnskapet for Fjellinjen AS for regnskapsåret 2007, som viser et overskudd på kr 0. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømpoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapsskikk er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

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

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvise bilde av selskapets økonomiske stilling 31. desember 2007 og av 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 bokføringskikk.
- 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, 3. mars 2008  
PricewaterhouseCoopers AS



Paal Ødegård  
Statsautorisert revisor

**To the Annual Shareholders' Meeting of Fjellinjen AS**

Auditor's report for 2007

We have audited the annual financial statements of Fjellinjen AS as of 31 December 2007, showing a profit of NOK 0. 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 2007, 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 3, 2008  
PricewaterhouseCoopers AS

Paal Ødegård  
State Authorised Public Accountant (Norway)

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



April 4, 2008

**Summary:**  
Fjellinjen AS**Credit Rating:** AA/Stable/A-1+**Rationale**

The rating on Norway-based Fjellinjen AS reflects the company's position as operator of the central toll-road and tunnel complex through which all traffic entering, or traveling through, the City of Oslo (AAA/Stable/-) must pass. Stable traffic growth underpins Fjellinjen's ability to comfortably meet future debt-service obligations. Although the company operates the toll stations on the road and tunnel complex, and collects tolls from users, it has no responsibility for riskier and more capital-intensive road-maintenance and lifecycle activities.

Fjellinjen, which is owned by the City of Oslo and the County of Akershus (not rated), has a monopoly on the city's tolls, which it has been collecting since 1990. All profits are passed on to the government and have been used to finance various infrastructure projects (Oslo Package 1). Currently, the proceeds are predominantly used to support public transport (Oslo Package 2) in the region.

On March 13, 2008, the Norwegian parliament decided to extend the concession period to 2027 from 2012, to increase the toll rates in July 2008, and to extend the toll network to the west of the city in October 2008. These decisions were made to provide partial financing for a new investment program (Oslo Package 3). The Ministry of Transport is currently preparing a corresponding proposal to present to Parliament in spring of 2009.

Traffic passing through Fjellinjen's toll stations increased by 2.6% in 2007, which is above average (1.37% per year between 1990 and 2005). This is mainly because of the prosperous economic situation and the increase in guest workers in the area. Revenue increased by about 3% in 2007, slightly more than the traffic volume.

**Liquidity**

Fjellinjen's liquidity remains strong. On Dec. 31, 2007, the company had Norwegian krone (NOK) 43.3 million in cash and equivalents and no debt outstanding.

**Outlook**

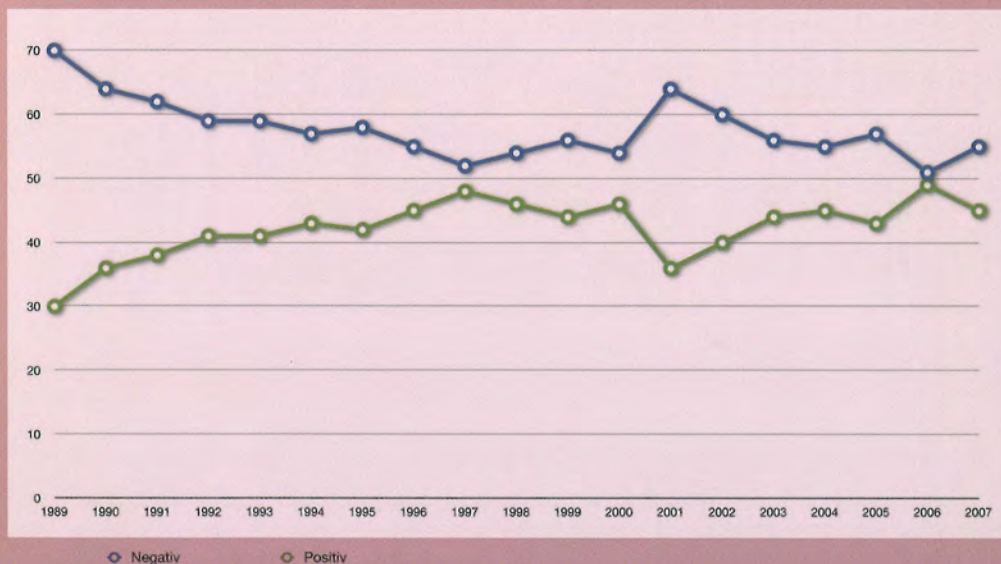
The stable outlook reflects Fjellinjen's strong monopoly operations, stable traffic streams, and the flexibility of its contributions to road projects—all of which underpin a sound financial position. Standard & Poor's Ratings Services expects the concession period, which has been extended until 2027, to be subject to the same regime as the existing concession.

**Additional Contact:**  
Infrastructure Finance Ratings Europe; InfrastructureEurope@standardandpoors.com

**Additional Contact:**  
Infrastructure Finance Ratings Europe; InfrastructureEurope@standardandpoors.com

Standard &amp; Poor's RatingsDirect | April 4, 2008

Standard &amp; Poor's. All rights reserved. No report or dissemination without S&amp;P's permission. See Terms of Use/Disclaimer on the Issuings.





FJELLINJEN AS

St. Olavsgt. 28, 0166 OSLO  
Tlf. 815 00 101 [www.fjellinjen.no](http://www.fjellinjen.no)