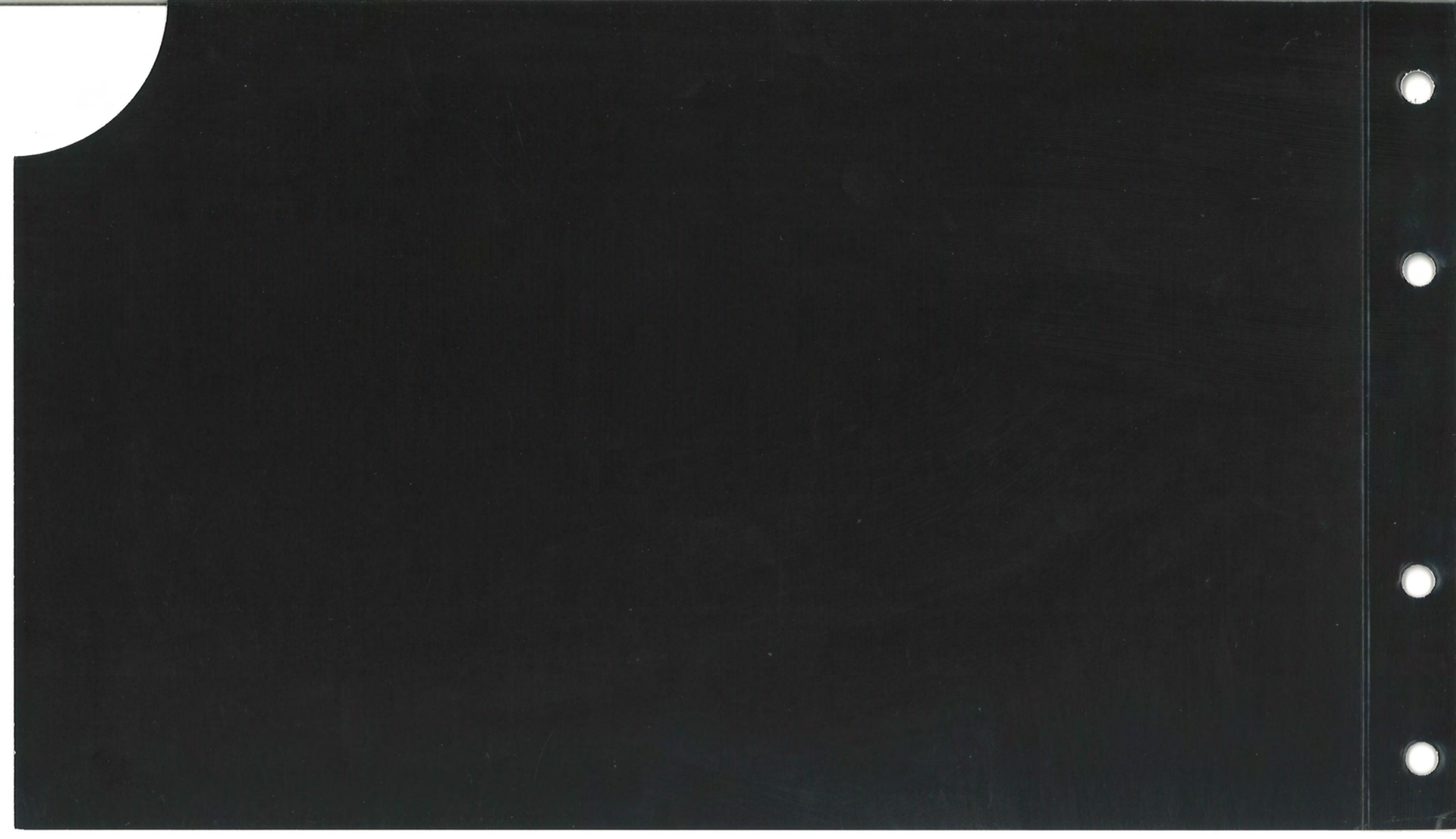




ÅRSRAPPORT 2008

AS Fjellinjen



Innledning

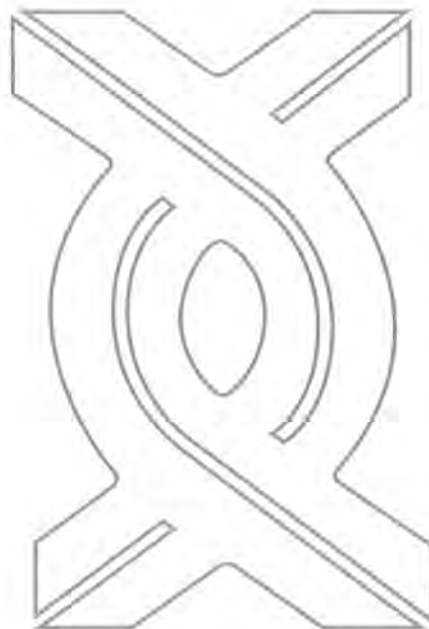
Adm. direktør har ordet	9
Nøkkeltall	10
Om AS Fjellinjen	11

1 Styret

Styrets beretning	17
AS Fjellinjen ved et veiskille	22

2 Virksomheten

Oslopakke 3 er vedtatt av Stortinget ..	29
Automatiske bomstasjoner i Oslo	31
Gammelt utstyr takker for seg	32



Store utfordringer i førstelinjen	34
Økte priser fra 1. juli	35
Pågående prosjekter	36
Holdninger til bompenger	39

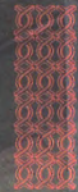
3 Regnskap

Regnskap	47
Noter	50
Regnskapsprinsipper	60

4 Vedlegg

Revisjonsberetning	69
Kredittrating	70

INNHold



Administrasjonen

Fra v.: Bente Rudrud (adm. sjef)

Lars Lind (EDB-sjef)

Jacob Trondsen (adm. dir)

Foto: Bard Gudim



SINSEN

Bompengene bidro til at en av de store flaskehalsene på ring 3 ble løst opp. Før krysset ble bygd om i årene 92-94 møttes ring 3 og riksvei 4 i den samme rundkjøringen. Nå flyter gjennomgangstrafikken på ring 3 i et eget løp. På 90-tallet ble hele ring 3 i Oslo bygd ut som firefelts vei uten stans i lyskryss eller rundkjøringer med finansiering over Oslopakke 1. Sinsen er et viktig knutepunkt for kollektivtrafikk. Under oss ligger Sinsen T-banestasjon, som var en av tre nye stasjoner på T-baneringen. Ringen sto ferdig i 2006 og ble finansiert over Oslopakke 2, der bompengene er den største bidragsyteren til forsert utbygging av kollektivtrafikk.

Innledning



2008 har vært et år med store endringer i rammebetingelsene for AS Fjellinjen. Hele organisasjonen har sett at dette er en unik mulighet for videreutvikling av selskapet. Vi har grepet muligheten, og sto ved inngangen til 2009 klar til å møte fremtidens krav til bompengeselskaper.

Selskapets overordnede målsetting er at mest mulig av inntektene går til realisering av vedtatte prosjekter og aktiviteter i løpet av innkrevingsperioden. Dette innebærer en aktiv og bevisst finansforvaltning. Selskapet har, og skal til enhver tid ha, en kostnadseffektiv administrasjon med fokus på kvalitet og service.

Med driftsansvaret for ni nye stasjoner på grensen mellom Oslo og Bærum og innføring av automatiske bomstasjoner i Oslo, har AS Fjellinjen vist at vi er et selskap som klarer å håndtere endringer og ta ansvar i komplekse situasjoner. Vi har opplevd at kompetansen, erfaringen og fleksibiliteten internt har vært kritiske suksessfaktorer for å nå våre mål.

2008 ble preget av stor pågang fra våre kunder og andre eksterne aktører. Det har vært utfordrende, men også ført til nødvendig og viktig læring. Endring gjør at vi må forholde oss til våre omgivelser på en annen måte enn tidligere. Det håper vi at våre kunder og brukere merker ved at organisasjonen blir stadig bedre tilpasset de krav og forventninger som politikere, kunder og samarbeidspartnere har til oss.

Et prioritert område i tiden som kommer vil være ytterligere profesjonalisering av kundesenteret. På sikt ønsker vi å være blant de beste i Norge på dette feltet, og et viktig utviklingsområde er tilrettelegging av funksjoner på Internett som muliggjør selvbetjening for våre kunder.

Vi arbeider for aktiv styrking av samarbeidet med Statens vegvesen. AS Fjellinjen skal være en positiv, fleksibel, krevende og likeverdig avtalepart for staten. Vi har erfaring og kompetanse som er viktig å utnytte i en videre utvikling av bompenger-Norge. Vår styrke ligger i forvaltning og videreutvikling av den verdien selskapet representerer. Verdien knytter seg til erfaring, kompetanse og utvikling gjennom 20 år med bruk av elektronisk betaling av bompenger. Dette potensialet vil selskapet utvikle videre i årene som kommer.

Med ønsker om et fortsatt fremgangsrikt år,

JACOB TRONDSEN

Administrerende direktør



NØKKELTALL

Økonomi

	2008	2007	2006
Driftsinntekter	1641	1285	1248
Driftskostnader	199 ¹	149 ²	134 ³
Resultat før finansposter	1441	411	714
Resultat av finansposter	- 6	- 4	- 1
Bidrag til veiprosjekter	1447	415	715

Soliditet:

Egenkapital	9,9 %	12,8 %	10,4 %
Gjeldsgrad	911,1 %	683,3 %	863,4 %

Rentabilitet:

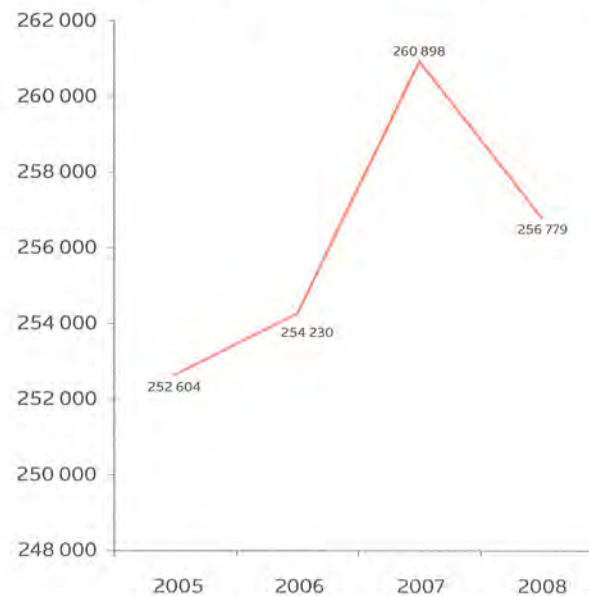
Driftsmargin	87,8 %	32,0 %	57,2 %
Egenkapitalrentabilitet	1351,9 %	1065,3 %	668,2 %
Totalkapitalrentabilitet	150,7 %	122,3 %	58,4 %

¹ Eks. avskrivning av innkrevingsrett 400 mill. NOK.

² Eks. avskrivning av innkrevingsrett 725 mill. NOK.

³ Lønnskostnader presentert brutto.

Utvikling gjennomsnittstrafikk pr. døgn



OM AS FJELLINJEN

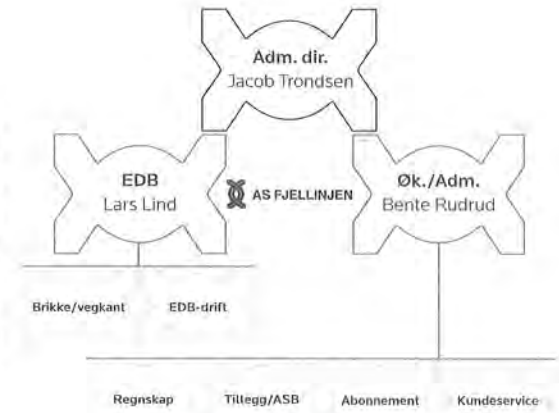
AS Fjellinjen ble etablert 13.02.1986. Selskapet satte i drift bompengebetalingen i Oslo i februar 1990. Selskapet har stått for delfinansiering av Oslopakke 1 og 2. I mars 2008 vedtok Stortinget Oslopakke 3.

Oslopakke 3 innebærer administrasjon og drift av bompengerekruteringen i Oslo og Bærum til og med 2027. Samtidig skal selskapet finansiere en eventuell forskuttering av utbyggingen ved låneopptak.

Akershus fylkeskommune eier 40% av aksjene, Oslo kommune eier de øvrige 60%. AS Fjellinjen har som ett av få selskaper i Norge en AA-rating fra Standard & Poor's.

Selskapet har de senere år hatt driftsinntekter på ca kr 1300 mill. kr. De totale driftskostnadene utgjør ca. 10% av inntekten. Vedtaket om Oslopakke 3 gjør at


forventede inntekter i 2009 vil utgjøre ca 2 milliarder kroner. Bruken av disse inntektene fremkommer av Nasjonal Transportplan som ble lagt frem i mars 2009. Oslopakke 3 er en finansieringsplan for en forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet. I tillegg til infrastrukturiltak, inneholder Oslopakke 3 også midler til å finansiere driftstiltak for kollektivtrafikken. Pakken har en økonomisk ramme på 58 mrd kroner for perioden 2008-2027, hvorav 45 milliarder er bompengemidler.





s. 12

1 Styrot



Anita Scheie
Medlem

Erlend Hølle
Medlem

Ivar Ueland
Medlem

Per Mauritz Hanssen
Medlem

Cathrine Foss Stene
Styrelleder

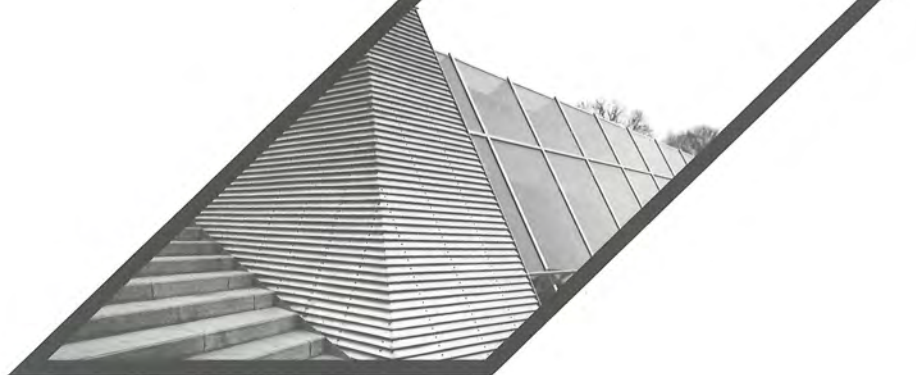
Styremedlem Astrid Løken Øyehaug og
ansattes representant Inger Hegemann
var ikke til stede da bildet ble tatt.

Foto: Bård Gudim

NATIONALTHEATRET

Styret er samlet ved Nationaltheatret stasjon. I området er det gjort store investeringer med bompenger. T-banestasjonen ble bygd om for ti år siden parallelt med utvidelsen av NSBs stasjonsområde.

Kollektivknutepunktet på overflaten ble bygd om fra 2004 til 2005. Det er etablert en ny rundkjøring, nye holdeplasser, opphøyde gangfelt og nytt gatelegeme. Det er blitt bedre å være fotgjenger og kollektivreisende.



STYRETS BERETNING 2008

AS Fjellinjen er lokalisert i Oslo. Selskapet har hatt som hovedoppgave å delfinansiere hovedvegutbyggingen og kollektivtiltak i Oslo og Akershus.

Selskapets virksomhet og lokalisering

Oslopakke 3 avløste Oslopakke 2 og gir en ramme for drift av selskapet til 2027. I tillegg til finansiering av vegutbygging og infrastruktur for kollektivtrafikken skal Oslopakke 3 også delfinansiere drift av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Statens vegvesen Region øst er byggherre for de tiltak som normalt ligger innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i Oslopakke 3. 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 3 skjer ved innkreving av avgift ved passering gjennom bompengeringen i Oslo og bompengeringen på grensen mellom Oslo og Bærum kommune.

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 bompengereinnkrevingen for Oslopakke 1 skulle fortsette til utløpet av år 2007.

Innkrevingen 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.

Avløsingen av Oslopakke 2 ble gjort gjennom stortingsvedtak 13. mars 2008 hvor det ble gitt samtykke i at det kan kreves inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3 (trinn 1, jmfør St. prp. Nr. 40 (2007 – 2008). Bompengeaftalen



mellom Statens vegvesen og Fjellinjen gjelder fra 1. juli 2008 og erstatter tidligere avtaler. Det er lagt til grunn at det skal inngås ny bompengavtale mellom Fjellinjen og Statens vegvesen etter at Stortinget har vedtatt trinn 2 av Oslopakke 3.

Hovedtrekk

I 2008 hadde selskapet et netto resultat før tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak på 1446 mill. kr.

Tildelingene til Oslo i 2008 har vært på NOK 946 millioner og til Akershus på NOK 448,9 millioner. I tillegg ble det tildelt NOK 85 millioner til drift av kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Statens vegvesen har i 2008 totalt fått overført NOK 954,5 millioner til Oslo, NOK 295,5 millioner til Akershus og NOK 85 millioner til drift kollektivtrafikk.

Utvikling og drift

2008 er et år hvor det har skjedd store endringer i forutsetningene for selskapets drift.

- 1. februar ble de tradisjonelle bomstasjonene gjort automatiske, noe som medførte bortfall av manuell- og myntbetaling på bomstasjonene.
- 1. oktober ble åtte nye helautomatiske bomstasjoner åpnet på grensen mellom Oslo og Bærum kommune i tråd med Oslopakke 3. Månedstak og timesregel gjelder separat for ringen i Oslo og Bærum.
- 1. juli 2008 ble det innført nytt takst- og rabattsystem basert på forutsetningene i Stortings-

vedtaket for Oslopakke 3 trinn 1. Blant annet medførte dette høyere takster, spesielt for tunge kjøretøy, kun en rabattklasse og bortfall av klippekort, måneds- og årskort. Det er innført verdikort med 20% rabatt. I tillegg er det innført måneds- og årskort på 60 passeringer, samt timesregel som gir maksimalt en belastning pr time.

- I november 2008 ble alle bomstasjonene i Oslo bygd om og erstattet med nytt utstyr. Noen stasjoner ble også flyttet.

Trafikken gjennom bompengeringen i Oslo ble redusert i 2008 med 1,6%. Det er første gang det er registrert en nedgang i årstrafikken siden 1999. Det var budsjettert med en trafikkøkning på 1%. Trafikkveksten i 2007 var på hele 2,6%.

Gjennomsnittlig antall passeringer ble redusert fra 260 898 pr døgn i 2007 til 256 779 pr døgn i 2008. Dette gjelder isolert for Osloringen da det ikke finnes sammenlignbare tall for bomringen i Bærum. Trafikkendringen i 2008 fordelte seg på de tre trafikk-korridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis -2,65%, -0,60% og -1,45%. Den største delen av trafikkreduksjonen skjedde i 2008 på lokalveinettet, helt i tråd med intensjonene i Oslopakke 1. Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst fra 1990 til og med 2008 er på 1,4%.

Ved årsskiftet 2006/2007 var det 476 904 gyldige avtaler. Dette har vokst betydelig i 2008 og var ved årsskiftet 569 869 gyldige avtaler. Overgang til auto-

matiske stasjoner, samt nye bomstasjoner i Bærum utgjør hovedårsaken til den betydelige økningen på 19% gyldige avtaler.

Totalt gjennom våre forhandlere ble det solgt 49 507 nye brikker i 2008. Bruken av AutoPASS-systemet, har fortsatt å øke i 2008. Systemet innebærer at brukere med avtale hos et bompengeselskap kan passere i alle AutoPASS-anlegg i Norge og bare betale via sitt selskap der det er tegnet avtale. Ordningen gjelder for hele Skandinavia, inkludert på enkelte ferjestrekninger.

Selskapets daglige ledelse

Jacob Trondsen ble ansatt som selskapets nye administrerende direktør med tiltredelse 1.3.2008. Han etterfulgte Svend Larsen som gikk av med pensjon. Bente Rudrud ble ansatt som administrasjonssjef 1.10.2008.

Arbeidsmiljøet

Arbeidsmiljøet i bedriften anses som tilfredsstillende. Det har vært to møter i arbeidsmiljøutvalget gjennom året. Det er etablert handlingsplan for systematisk HMS-arbeid. Øvrige tiltak vurderes løpende i samarbeid med de ansatte. I tillegg til ordinær oppfølging gjennom helseundersøkelser av bedriftshelsetjenesten er det gjennomført arbeidsplassvurderinger og vernerunde.

Sykefraværet i 2008 var på 620 dager og 5,6%. Dette representerer en svært positiv utvikling, og det settes fokus på ytterligere tiltak for å bidra til videre reduksjon av sykefravær.

Sykefravær			
	31.12.08	31.12.07	31.12.06
Kvinner	7 %	14 %	13 %
Menn	0,8 %	2 %	4 %
Totalt	5,6 %	9 %	9 %

Det har ikke skjedd skader eller ulykker i 2008.

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

Likestilling

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

Av selskapets 49 ansatte er 29 kvinner. Styrets leder er kvinne, samt en av de øvrige fire aksjonærvalgte styremedlemmer. Andelen kvinner i ledende stillinger er på 33%.

Gjennomsnittlig årslønn for kvinner er kr 325 810,-, mens den for menn er kr 390 809. 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.

Regnskap 2008

Til sammen ble driftsinntektene i 2008 på NOK 1640,5 millioner. Dette er NOK 355,8 millioner (22 %) høyere enn i 2007. Inntektsøkningen skyldes hovedsakelig endringer i takstene og etableringen av Bærumsringen.

Administrasjonskostnadene var på NOK 199 millioner, som er NOK 50 millioner over fjoråret. Hovedårsaken til dette er fjerningskostnader for gamle bomstasjoner med NOK 24 millioner. Videre velger selskapet nå å presentere lønnskostnadene brutto, slik at lønnskostnadene fremkommer NOK 5 millioner høyere enn tidligere år. Øvrig kostnadsøkning skyldes økt aktivitetsnivå og behov for ekstraordinære tiltak som følge av de store endringene selskapet opplevde gjennom året. Korrigert for de ekstraordinære kostnadene knyttet til fjerning av gamle bomstasjoner utgjør administrasjonskostnadene 10,7%.

Driftsresultatet er på NOK 1440,8 millioner. Netto finansinntekter er på NOK 5,9 millioner. Det er en forbedring på NOK 1,7 millioner fra 2007. Dette skyldes stabil og positiv likviditetsbeholdning.

I 2008 hadde selskapet et netto resultat før tildeling til veiprojekter og kollektivtiltak på 1446 millioner kr.

I årsregnskapet for 2008 har AS Fjellinjen balanseført innkrevningsretten som en immateriell eiendel. Innkrevningsretten er balanseført som anskaffelseskost målt til faktiske tildelinger rekvirert fra Statens vegvesen knyttet til Oslopakke 3. Avskrivningen på innkrevningsretten følger årets resultat så lenge 100% skal tildeles veiprojekter.

Avskrivning av innkrevningsretten har tidligere år vært presentert som en del av driftskostnadene og totale tildelinger har vært fordelt på avskrivninger av tidligere aktiveringer og årets tildelinger. Styret mener at nåværende presentasjon gir et bedre bilde av selskapets virksomhet, og hvor mye av totale innkrevninger som går til veiprojekter. Avskrivning på den aktiverte innkrevningsretten gjøres i takt med innføringen i selskapet. Det vil si med selskapets resultat hvert år. Denne avskrivningsplanen må endres dersom ikke alt skal benyttes til veiprojekter eller dersom Statens vegvesen slutter å rekvirere midler.

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

Finansiell risiko

Kredittrisiko: Risiko for at motparter ikke har økonomisk evne til å oppfylle sine forpliktelser anses lav, da fordringene er fordelt på en stor kundemasse. Overgangen til helautomatiske bomstasjoner har

medført en endring i selskapets finansielle struktur, hvor selskapet nå har vesentlige fordringer på kundene i forhold til tidligere år. Fordringene utgjør pr 31.12.08 NOK 285 millioner.

Likviditetsrisiko: Selskapet vurderer likviditeten i selskapet som meget god, og har en stabil likviditetstilgang. Selskapet er ratet av Standard & Poor's med en AA-rating. Dette danner grunnlag for en forventning om gunstig posisjon ved behov for lånefinansiering.

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. Avtalen utløp 31.12.2007. Bompengennektingen skulle da opphøre og selskapet avvikles.

Stortinget har senere besluttet at Oslopakke 1 og 2 skal videreføres til og med 2012. En ny avtale rundt Oslopakke 1 og 2 (Bjørvikautbyggingen) ble derfor inngått med Statens vegvesen for perioden 1.1.2008 til 31.12.2012. Vedtaket om Oslopakke 3 gjelder formelt sett bare trinn I, mens rammene for Oslopakke 3 strekker seg til 2027.

Trafikken gjennom bompengeringen har vært jevnt stigende fra år til år selv om det satses mye på utvikling av kollektivtilbudet. Trafikkreduksjonen er betydelig i siste kvartal 2008 og dette er det tatt hensyn til i budsjetteringen for 2009. Årsakene til

nedgangen i trafikken er usikker, men det antas at denne i hovedsak skyldes ringvirkninger av finanskrisen, dernest økte takster og etablering av nye bomstasjoner i Bærum. I tillegg rapporterer Ruter AS om økt oppslutning om kollektive reisemidler.

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. Det er ingen vansker med å rekruttere kvalifiserte personer til ledige stillinger.

Viktige bompengefinansierte prosjekter i 2008

Bompengene utgjør et vesentlig bidrag til store veiutbygginger og kollektivprosjekt i Oslo og Akershus. Tildelingen i 2008 utgjorde 470 millioner til Akershus og 810 millioner til Oslo. Det ble over statsbudsjettet stilt 629 millioner kroner fra bompengene til disposisjon for Akershus og 1042 millioner til Oslo for 2009.

E18 Bjørvika, rv 150 Ulven - Sinsen og E16 Wøyen - Bjørum er de største utbyggingsprosjektene med finansiering fra bompengene. Blant kollektivprosjektene nevnes videre utbygging av Kolsåsbanen, oppgraderingen av Jernbanetorget og ombyggingen av Carl Berners plass.

Bjørvikatunnelen hadde en kostnadsramme ved oppstarten i 2005 på 4,9 milliarder kroner, hvorav 1,7 milliarder forutsettes finansiert av bompenger.

Når trafikken går i tunnel under sjøen frigjøres store arealer langs kaiområdene til videre byutvikling. Tunnelen skal stå ferdig høsten 2010. Prosjektet omfatter de nye riksveiene som skal etableres i bydelen i perioden 2011-2013 og en ny bru for veitrafikk, syklist og gående over sporområdene. I Ekebergskråningen er det bygd en lokaltunnel som blir en forbindelse mellom Bjørvikatunnelen, Mosseveien og lokalveinettet.

Utbyggingen på rv 150 på ring 3 mellom Ulven og Sinsen fikk i 2008 en ny finansieringsplan i forbindelse med vedtakene om Oslopakke 3. Kostnadsrammen er satt til 2,7 milliarder kroner (2007-kr), hvorav om lag halvparten kommer fra bompengene. De viktigste elementene i prosjektet er to tunneler som reduserer trafikkbelastningen i området, et nytt kommunalt veinett i dagen og ny hovedrute for gående og syklende mellom Ulven og Sinsen.

En ny del av firefeltsprosjektet E16 mellom Sandvika og Sollihøgda åpnes våren 2009. Da er den 5,1 km lange strekningen Wøyen - Bjørum bygget ferdig. Halve strekningen går i tunnel. Kostnadsrammen er på om lag 1,2 milliarder kroner. 525 millioner er bompenger fram til og med 2008-budsjettet.

Fra våren 2007 har Jernbanetorget vært under ombygging. Prosjektet ferdigstilles i april 2009. Av en total kostnad på om lag 300 millioner, er

190 millioner finansiert av kollektivmidler i Oslo-pakke 2 (bompenger og påslag på kollektivbilletter). Jernbanetorget blir et mer effektivt og oversiktlig kollektivknutepunkt. Som byrom får det en mer funksjonell utforming. Det legges vekt på høy kvalitet på den estetiske utformingen.

E18 Festningsstunnelen var det første store bompengeprojektet i Oslo. Tunnelen sto ferdig i 1990 og samme år startet innkrevningen. Etter 18 år var det i 2008 påkrevd å gå i gang med en omfattende rehabilitering av alt teknisk utstyr. Kostnadsrammen er 307 millioner kroner og hele beløpet er bompengefinansiert.

Kolsåsbanen er et høyt prioritert kollektivprosjekt i Akershus, også finansiert gjennom Oslopakke 2. Stasjonene Montebello, Ullernåsen og Åsjordet ble åpnet høsten 2008 og hadde til da kostet om lag 330 millioner kroner. Prosjektet er delt i fire etapper og høsten 2008 fortsatte utbyggingen med etappen fra Åsjordet til nye Bjørnsletta stasjon. Hele Kolsåsbanen er beregnet å stå ferdig i 2012.

Informasjonssystemet for ruteopplysning i sann tid er bygd ut i perioden 2005-2008. Dette gir alle reisende nøyaktig informasjon om når bussen eller trikken ventes. Dette har kostet om lag 90 millioner kroner finansiert over Oslopakke 2/bompenger. Publikum kjenner systemet gjennom holdeplasskilt som nå finnes på 300 holdeplasser. Alle trafikkdata kan også hentes via mobiltelefonen eller internett. Prognosene om neste ankomst beregnes med basis

i nøyaktig lokalisering av den enkelte buss og trikk ved avstandsmåling og satellittbasert posisjonering. I 050 busser og trikker er blitt utstyrt med kjøretøycomputere og GPS.

Utsiktene fremover

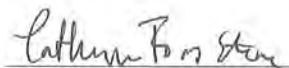
Det er budsjettert med 8% trafikkreduksjon i 2009 i forhold til 2008.

Det skal byttes 50 000 AutoPASS-brikker i 2009 for kunder der batteriets levetid nærmer seg slutten. Det forutsettes innføring av nytt administrativt system i selskapet i løpet av siste kvartal 2009. Prosjektet gjennomføres av Statens vegvesen og Q-free.

Med bakgrunn i ovennevnte beretning mener styret at forutsetning om fortsatt drift er til stede og at det ligger an til et år med stabil utvikling av selskapet, men med betydelig usikkerhet knyttet til trafikkutviklingen.

Oslo, 7. mars 2009

Styret

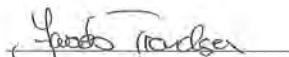


Cathrine Foss Stene

Styretleder



Ivar Ueland

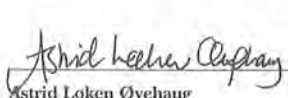


Jacob Trondsen

Adm. direktør



Per Mauritz Hanssen



Astrid Løken Øyehaug



Erlend Helle



Inger Hegemann



FJELLINJEN VED ET VEISKILLE

*Bompenger vil delfinansiere veier og kollektivtrafikk i Norge i mange år fremover.
Innkrevningen må organiseres slik at mest mulig penger brukes på veien,
minst mulig til administrasjon.*

Administrerende direktør Jacob Trondsen i AS Fjellinjen har ambisjoner for fremtiden. Oslopakke 3 sikrer i praksis ytterligere 20 års drift av selskapet han leder, men det blir alt for passivt å bruke denne sikkerheten som en sovepute: – De ansatte vil utvikle kompetansen sin og forme organisasjonen for fremtiden. Vi har en enorm erfaringsbase som bør komme fremtidige bompengeprojekter i Norge og Europa til nytte, og vi har meninger om hvordan finansieringen av prosjektene som omfattes av Nasjonal Transportplan, kan gjennomføres mest mulig effektivt.

Ledende norsk bompengektør

– Nasjonal Transportplan legger opp til omfattende bruk av bompenge i fremtiden og all erfaring viser at denne måten å finansiere veiprojekter på, er den raskeste og mest effektive. Samtidig har det utviklet seg en struktur i denne bransjen med en rekke mindre selskaper, ofte opprettet for å håndtere ett og ett prosjekt. Årsaken til dette handler om fordelene ved lokal forankring: Et bompengeselskap som er synlig i lokalmiljøet og som folk har et forhold til, klarer enklere å rettferdiggjøre og forklare hvorfor bilistene skal betale for kommende strekninger ved å belastes bompenge.

– Problemet med denne utviklingen er at mange av selskapene blir for små og mangler muskler til å utvikle og videreføre den spesialkompetansen som kreves for effektivt å kreve inn penger, håndtere fakturaadministrasjon og drifte et avansert kundesenter. Derfor er den logiske måten å organisere dette på i fremtiden et fåtall regional selskaper, som tar opp i seg de små, med muskler og penger til å drive kontinuerlig kompetanseutvikling og evne til å videreføre erfaring fra prosjekt til prosjekt, sier Trondsen.

– AS Fjellinjen har en unik kombinasjon av administrativ erfaring og kompetanse på infrastruktur som gjør at vi er godt posisjonert for å være ledende innen denne gruppen regionale selskaper. En slik posisjon og det nivået vi må nå, vil også gjøre oss kvalifisert til å ta ansvar for bompengeprojekter i Europa og indirekte gi Norge en ledende rolle i utviklingen av løsninger og kunnskap på vårt fagfelt. Det er langt frem dit, men vi har allerede begynt arbeidet i vår egen organisasjon.

Organisasjonsprosjektet

– Et viktig første skritt er prosessen rundt det vi har kalt «Fire revolusjoner». Dette arbeidet innebærer at vi tar tak i en rekke variabler knyttet til organisasjonen, kulturen, de sosiale forholdene og vår identitet og jobber bevisst med disse. Revolusjonene vi har definert starter med en optimalisering av organisasjonen og fortsetter med utviklingen av Norges største kundesenter. Så tar vi tak i og involverer de ansatte i arbeidet med en visjon, og drar dette videre i en strategiprosess. Til slutt skal vi identifisere og videreutvikle det vi har kalt ritualer og seremonier i AS Fjellinjen. Til sammen skal dette arbeidet gi oss en plattform å stå på når vi går inn i fremtiden.

Parallelt med organisasjonsarbeidet er et eksternt byrå i gang med å designe ny visuell profil for AS Fjellinjen. – Når vi bruker tid og ressurser på identitet, visjon og kultur, ønsker vi at dette også skal gjenspeiles i måten vi presenterer oss på mot om-

verdenen. Disse visuelle elementene er i tillegg et viktig verktøy i vår merkevarebygging, og en investering vi er sikre på å få mye igjen for, mener Trondsen.

Kompetanse og sertifisering

AS Fjellinjens største verdi er erfaringen og kompetansen til de ansatte.

– Vi jobber i en spesialisert bransje, som blant annet har vært kjennetegnet av en høy grad av realkompetanse. Dette gjelder ikke minst på kundesenteret, der veien ofte blir til mens vi går. Nå er vi i gang med et prosjekt der denne kunnskapen skal formaliseres, struktureres slik at den kan viderefremmes til nye ansatte, og sertifiseres. Vi er fortsatt i startfasen med flere av disse tiltakene, men vedtakene om at dette skal gjøres, forteller noe om hvordan vi satser.

Startfase til tross, nyansatte vil umiddelbart merke at AS Fjellinjen er en organisasjon med fokus på kunnskap. – Rekruttering og opplæring er viktig. I disse dager får vi 15 nye medarbeidere som alle skal gjennom intern opplæring før de slippes løs på kundene våre. Etter hvert blir også eksisterende ansatte innlemmet i læringsprosessene, og selv om mye kanskje føles usikkert når mye skjer på en gang, er det liten tvil om at vi går en spennende tid i møte, avslutter administrerende direktør, Jacob Trondsen i AS Fjellinjen.





s. 24

2 Virksomheten




35t Kr 37,50
 Kr 12,50
autoPASS

NY RING I VEST

Bomringen følger grenseskillet mellom Bærum og Oslo langs Lysakerelva. Bilistene møter portalene på Griniveien, Bærumsveien, samt på E18 og avkjøringsrampene ned til E18 ved Lysaker. I alt er det satt opp ni bomstasjoner på disse stedene. Det nye utstyret ble først etablert i Bærum og det er lagt stor vekt på at installasjonene skulle gli pent inn i nærmiljøet. Tradisjonelle betjente bomstasjoner ville krevd mye mer plass. Dette ble bestemmende for en automatisert løsning både i Bærum og i den gamle bomringen i Oslo. Bilisten i lett bil må ut med en tier ekstra når de kommer vestfra mot Oslo. Uten AutoPASS-brikke er prisene kr 12,50 for lett bil og kr 37,50 for tung bil. Prisen kommer i tillegg til passeringsavgiften i Oslo. Passeringer i Bærum trekkes fra samme avtale som passeringene i Osloringen og med de samme rabatteringer. Det er kalkulert med at 72 000 biler passerer Bærumsringen hvert døgn.



OSLOPAKKE 3 ER VEDTATT AV STORTINGET

Etter flere års politisk prosess ble finansieringen av Oslopakke 3 vedtatt av Stortinget 13. mars 2008.

29. april 2006 la den politiske styringsgruppen i Oslo og Akershus fram et enstemmig lokalpolitisk opplegg. Da hadde det lokalpolitiske arbeidet med en videreføring av oslopakkene pågått i lang tid. Opplegget ble presentert av leder for samferdselsstyret i Akershus, Erlend Helle og byråd for samferdsel i Oslo, Peter N. Myhre.

«Uten en ny Oslopakke 3 stanser samferdselspolitikken i hovedstadsområdet», sa byråd Myhre under presentasjonen. Den anslåtte rammen var 53,4 milliarder kroner over 20 år, hvorav betalingen

i Fjellinjen skal bidra med 42 av milliardene. Videre er det lagt til grunn at staten viderefører nivået på bevilgningene til riksveimidler og at avgiften på kollektivbilletten gir en inntekt på i overkant av 2 milliarder kroner.

Det lokalpolitiske initiativet forutsatte at bompenge for første gang skal brukes til drift av kollektivtrafikken og at innkrevingsperioden skulle settes til 20 år. Begge deler krevde endringer i veiloven.

Med finansieringsvedtaket 13. mars 2008 ble det gitt klarsignal for økte takster i bomringen, som ble

iverksatt 1. juli. I tillegg ble det opprettet en ny bomring langs Lysakerelva mellom Bærum og Oslo. Denne ble satt i drift 1. oktober.

Anslaget i proposisjonen var at de årlige driftsinntektene i bomringen skal øke fra om lag 1,1 milliarder til 1,8 milliarder i 2009, som er det første hele driftsåret. I beregningene var det tatt hensyn til at økte priser fører til en viss trafikkavvisning ved bomstasjonene. Et sammenfall av faktorer med lavere vekst i økonomien har ført til større trafikkreduksjon enn antatt. Justerte budsjetter i løpet av høsten 2009

anslår en svakere inntektsvekst enn forutsatt i proporsjonen.

Oslo og Akershus har vært et vekstområde og forventes fortsatt å være det. Videre utbygging av infrastruktur er nødvendig for å møte utviklingen. Det er maksimalt 10 prosent ekstrakapasitet igjen i dagens vegsystem, anslår Statens vegvesen.

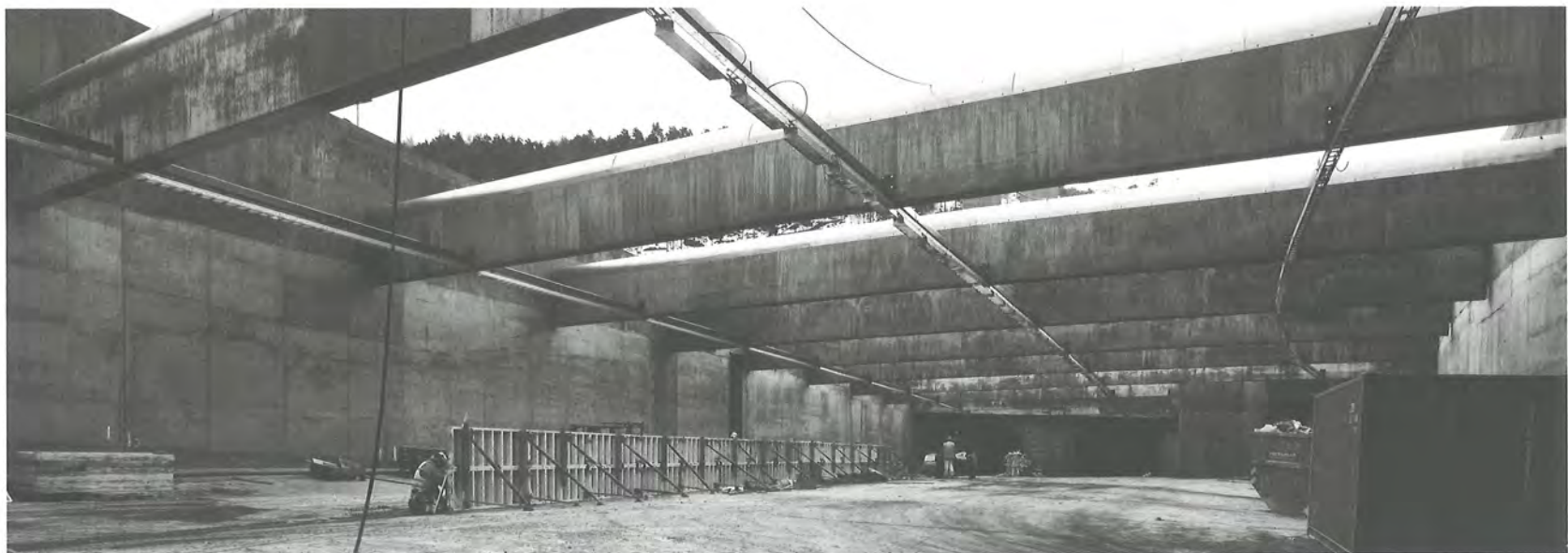
Veiutbyggingen har siden 1990-tallet holdt tritt med veksten i bilbruken, samtidig som det er oppnådd

gevinster for bymiljøer og bomiljøer ved at trafikken er flyttet over på ringveier og i tunneler. Rådhusplassen var for 15 år siden tett trafikkert som hovedferdselsåre. I dag er plassen et av Oslos mest attraktive byrom.

Med en strategi om at bompengene også skal medfinansiere drift av tog, buss, trikk og bane gir man kollektivtrafikken økt konkurransekraft. I 2009 mottar Ruter for første gang 540 millioner kroner via Oslopakke 3 til driften av kollektivnettet.



s.30



Bjørvikatunnelen under konstruksjon.

Foto: Bård Gudim

AUTOMATISKE BOMSTASJONER I OSLO

2. februar 2008 ble skiltene med «Manuell» og «AutoPASS» erstattet med meldingen «Do not stop» i bomringen rundt Oslo. Bodene med manuell betjening var avsperrret med solid betong. Dette var første møte med den automatiserte bomringen i Oslo.

Bilistene var gjort kjent med forandringen gjennom kundebrev, annonsekampanjer, medieomtale og brosjyrer som var delt ut fra bodene. Utfordringen var å rettlede bilistene slik at ingen skulle skape trafikkfarlige situasjoner. Bilistene som var vant til å betale for seg i bodene eller i myntinnkastet skulle heretter huske at det bare er en regel: Kjør rett fram uten å stoppe!

Lystavlene på innfartsvegene varslet om nytt kjøremønster. Det gjorde også varslingskilt før bilisten kom inn til bomstasjon. Og da status ble gjort

opp etter en dags drift, var resultatene gode: Jevn trafikkflyt var en bekreftelse på at budskapet hadde nådd frem.

Hele uken før omleggingen var det annonser i aviser og på nettet i Oslo og Akershus, med nedtelling fram til den siste dagen. Budskapet i annonsene var: Kjør her, brikke eller ikke!

Statens vegvesen og AS Fjellinjen inviterte til pressekonferanse og sendte ut pressemeldinger i flere omganger. Mediene omtalte automatiseringen fylldig. I overkant av 80 prosent av bilistene som passerer

Fjellinjens bomstasjoner har AutoPASS-brikke og avtale. De som pleide å betale kontant blir nå etterfakturert med regning hjem i postkassen. I informasjonsmateriellet ble det vektlagt at bilistene kan betale kontant på servicestasjonene, som er de fleste ESSO-stasjoner i Oslo og Akershus.



GAMMELT UTSTYR TAKKET FOR SEG

*Først ble bomringen automatisert og de manuelle bodene stengt.
Åtte måneder seinere ble det gamle utstyret skiftet ut med nye
portaler og moderne kamera- og deteksjonsutstyr.*

I Oslo ble vi gjennom 19 år vant til blå boder i veibanen med felt for AutoPASS og manuell betaling. Nå måtte man tenke nytt om hva en bomstasjon er.

Etter disse årene med salt, slaps, vannsprut og korrosjon var det gamle utstyret til dels i dårlig forfatning. Når utskiftning var påkrevd, var det naturlig å velge en helautomatisk løsning uten betjening.

I mangel av et bedre begrep kaller vi det fortsatt «bomstasjoner», selv om hele «stasjonen» i dag er portaler over kjørefeltet påmontert kamera og deteksjonsutstyr. Dette krever ikke ekstra veiareal og

trafikken sinkes ikke av fletting inn og ut fra det manuelle feltet.

Fra tidlig i oktober til 4. desember pågikk utskiftning av gamle galger, kamera og de fleste bodene ble kjørt bort. Samtlige 19 bomstasjoner er skiftet ut. Selv om forberedelsene var planlagt over lang tid, ble hver stasjon bygd om i løpet av en natt.

Hovedkontrakten for utskriftningsarbeidet ble inngått mellom Statens vegvesen og det spanske firmaet Tecsidel. Underentreprenører var Siemens på installasjon, service og vedlikehold, Elkron leverte

videoutstyr og Fenris lese- og antenneutstyr. Selve portalen er levert fra Ørsta Stål. Mesta sto for entreprenørarbeidet.

Bomstasjonen består nå av tre portaler som strekker seg halvt ut i kjørebanelen eller over hele veien avhengig av veibredde. Den første portalen bilisten kjører forbi har ett kamera og en IR-blitz, som leser bilens bakre skilt. Det infrarøde lyset oppfattes ikke av det menneskelige øyet.

På den midtre portalen står en skanner som detekterer kjøretøyet og måler bilens størrelse og

plassering i vegbanen, samt en antenne som registrerer bilens AutoPASS-brikke. På den tredje portalen står et dobbelt sett kamera og IR-blitz som fanger bilens frontskilt. Det finnes også utstyr som fanger opp kjøretøy som måtte forsøke å manøvrere over i motsatt felt for å unngå registrering.

Fra omleggingen i februar og til nytt utstyr var på plass måtte man akseptere at omtrent 10 prosent av skiltene ikke kunne leses. Dette skyldes kombinasjonen av skitne lamper, mørke og skitne skilt. Med infrarødt lys har det nye utstyret ikke disse begrensningene. Bilens skilt blir lest både foran og bak. Fra november er tap på grunn av uleselige skilter redusert til 3 prosent av passeringene.



Den gamle bomringen rigges ned, oktober 2008.

Foto: Svein Gustav Wilhelmsen



STORE UTFORDRINGER I FØRSTELINJEN

Det nye takstsystemet fra 1.7. førte til en strøm av fakturaer:

Departementet fastsatte forskuddsbetalingen til 500 kr for lette og 1 500 kr for tunge kjøretøy fordi forbrukerhensyn tilsa at kundene ikke skulle binde for store beløp i verdikortet.

Men fakturering av 500 / 1 500 kr viste seg å føre til at den gjennomsnittlige brukeren fikk 2-3 fakturaer pr måned. Storbrukere ble fakturert enda oftere.

Med hyppigere fakturering ble det produsert store serier med faktura for utsendelse. Etter hvert som gamle klippekort og månedskort var brukt, økte volumene. Dette skapte forsinkelser i utsendelsene,

som i sin tur førte til at fakturaene kom i «rykk og napp». Kundene ble usikre på om beløpene var riktige, og mange tok kontakt med kundeservice, som i perioder høsten 2008 var sterkt belastet. Det ble også et etterslep på besvarelse av epost og brev.

Tiltaket ble å legge om rutinene slik at beløpene ble skrevet ut basert på passeringsstatistikk for to måneder. Dette ble sendt ut som et forslag til kundene, slik at man ivaretok intensjonen med lave forskudd for dem som ønsket det. Etter dette sendes faktura til kundene om lag annenhver måned. Dette har over

tid redusert antallet utsendte fakturaer. Situasjonen var imidlertid krevende for Fjellinjens kundeservice og ansatte i andre halvår 2008 med en klar bedring på nyåret 2009.



ØKTE PRISER FRA 1. JULI

Prisene for passeringene i bomringen i Oslo ble satt opp fra 1. juli 2008.

Takstsystemet i bomringen er fastsatt i stortingsproposisjonen om Oslopakke 3 ble vedtatt 13. mars 2008 og iverksatt fra 1. juli samme år.

Enkeltpasseringer med lette kjøretøy koster nå 25 kroner, mot tidligere 20. Tunge kjøretøy betaler tre ganger grunntaksten, altså 75 kroner.

Med AutoPASS gis det 20 prosent flat rabatt på alle passeringer for tunge og lette kjøretøy. Passerer du bommen flere ganger i løpet av en time, belastes du for én passering. Har bilisten AutoPASS-avtale i et annet selskap får han 10 prosent rabatt på

passeringene i Oslo og Bærum. 83 prosent av passeringene skjer med AutoPASS-brikke.

Storbrukerne merker takstendringen mest. Før takstendringen kostet en enkelt passering for lette kjøretøy 20 kroner. På grunn av rabattene på klippekort og månedskort, var snittprisen 14 kr. Nå er det samme enhetspris, uavhengig av antallet passeringer. Det er imidlertid et tak på 60 passeringer pr måned. Passeringer utover dette faktureres ikke.

Ordningen med fritak i bomringen for buss i rute, utrykningskjøretøy, elbiler og forflytningshemmede videreføres.

I forbindelse med nytt takstreglement ble det gjort et vedtak om at Maxi-taxi blir regnet som lett bil og at hydrogenbiler også fritas.

Pristabell

	Pris	m/avtale	u/avtale
Kjøretøy t.o.m. 3500 kg		20,-	25,-
Kjøretøy f.o.m. 3501 kg		60,-	75,-

PÅGÅENDE PROSJEKTER FINANSIERT AV BOMPENGE MIDLER

Bompengene finansierer et stort antall veiutbygginger og kollektivprosjekt i Oslo og Akershus. Dette er noen av de pågående prosjektene.

Ulven/Sinsen - stort lokalprosjekt på ring 3

Bompenger første fase: 525 millioner

Den første delen av firefeltsveien mellom Sandvika og Sollihøgda, Wøyen - Bjørum, står ferdig våren 2009. Etappen som nå er ferdig er 5 kilometer lang, hvorav halvparten går i tunnel. E16 er hovedforbindelsen mellom Oslo og Bergen. I tillegg er den hovedferdselsåre mellom Oslo, Ringerike, Valdres og Hallingdal, og en hovedvei i Bærum.

Utbyggingen skal gi et veinett tilpasset trafikkmengden. Miljøbelastningen er stor fordi dagens vei ligger nær bebyggelse, skole og barnehage. Den nye veien fører trafikken forbi i tunnelen og ellers utenom mye av bebyggelsen. Med atskilte kjørebaner vil også møteulykker bli eliminert. Kostnadsrammen for Wøyen - Bjørum er på 1,2 milliarder kroner. Av dette er 525 millioner bompenger fram til og med 2008-budsjettet.

E18 Festningstunnelen

Bompenger finansierer full oppgradering av tekniske anlegg
Festningstunnelen var det første store bompengeprojektet i Oslo. Tunnelen sto ferdig i 1990. Samme år startet innkrevingen. Etter 18 år var det i 2008 påkrevd å gå i gang med en omfattende rehabilitering av teknisk utstyr. Kostnadsrammen er 307 millioner kroner og hele beløpet er bompengefinansiert.

Kolsåsbanen - metrostandard mot vest

Bompenger: 560 millioner kr

Utbyggingen av Kolsåsbanen er det høyest prioritert kollektivprosjektet i Akershus, også det finansiert av bompengene. Stasjonene Montebello, Ullernåsen og Åsjordet ble åpnet høsten 2008. Prosjektet er delt i fire etapper. Utbyggingen fortsetter med etappen fra Åsjordet via Bjørnsletta stasjon til Jar i Bærum kommune. Til og med 2009 er det disponert 560 millioner kroner av bompengene til prosjektet.

Bedre informasjon til de reisende

Bompenger: 90 millioner kr

Informasjonssystem for sanntid ruteopplysning er bygd ut i perioden 2005-2008. Dette gir alle reisende nøyaktig informasjon om når bussen eller trikken ventes. Holdeplasskilt med rulletekst om neste ankomst finnes på 300 holdeplasser. Alle trafikkdata kan også hentes via mobiltelefonen og internett. Neste ankomst beregnes ved å posisjonsbestemme hvor bussen og trikken er. Faktisk ankomst meldes på holdeplassen. Oppropet inne i vognene er også en del av systemet.

Carl Berners plass

Bompenger: 180 millioner kr

Carl Berners plass gjennomgår en omfattende ombygging, slik at buss, trikk og fotgjengere skal få bedre forhold. Området får en betydelig ansiktsløftning.

Personkapasiteten gjennom krysset økes med 50 prosent ved å prioritere reisende med buss, trikk og sykkel. Blant annet skal trikkeavgangene gå hyppigere. Bredere fortau, høystandards holdeplasser som vil gjøre av- og påstigningen enklere, lavere fartsgrense for bil og et klarere skille mellom kjørefelt for bil- og trikke trafikk, gjør krysset sikrere for myke trafikanter.

Bjørvikatunnelen – ny bydel utvikles

Bompenger: 1,7 milliarder kroner

Bjørvikatunnelen er det største og mest komplekse veiprojektet i Oslo. Med tunnelen åpnes det for utvikling av en ny bydel i vannkanten når gjennomgangstrafikken flyttes fra overflaten til den undersjøiske tunnelen. Arbeidet ble startet i august 2005. Tunnelen åpnes høsten 2010.

Når gjennomgangstrafikken er borte fra overflaten, kan områdene rundt Operaen og kaiene videreutvikles. Bispelokket rives, dagens E18 graves opp. Gater tilrettelagt for byliv, fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk kommer i stedet.

Prosjektet omfatter tunnelen i Bjørvika-bydelen og en ny bru for veitrafikk, syklist og gående over jernbanesporene.

Prosjektkostnaden var ved oppstarten i 2005 satt til 4,9 milliarder kroner. Av dette blir 1,7 milliarder finansiert med bompenger.

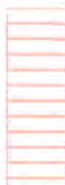




Foto: Bård Gudim

Nesodden terminal

Bompenger: 31 millioner kr

Nesoddbåtene er også en del av kollektivtrafikken. Nesoddtangen terminal står ferdig sommeren 2009. Totalt investeres cirka 42 millioner.

Den eksisterende terminalen på Tangen brygge skal rives og erstattes med et nytt bygg som legger forholdene bedre til rette for de over 10 000 som daglig benytter området.

Det nye terminalbygget vil fremstå moderne med servering, venterom, oppholdsrom for bussjåførene og nye toaletter.

Hele området vil få ny belysning, og det blir flere nye sykkelparkeringsplasser under tak. Gatevarme og nytt veidekke blir lagt på deler av terminalområdet og får en praktisk og estetisk opprustning.

Oppgradering av Jernbanetorget

Bompenger: 190 millioner kr

Fra våren 2007 har Jernbanetorget - Norges største kollektivknutepunkt - vært under ombygging. Det nye torget står ferdig i slutten av april 2009. Av en total kostnad på om lag 300 millioner, er 190 millioner finansiert av bompengene. Jernbanetorget blir et mer effektivt og oversiktlig kollektivknutepunkt. Det får en utforming med gode estetiske kvaliteter.

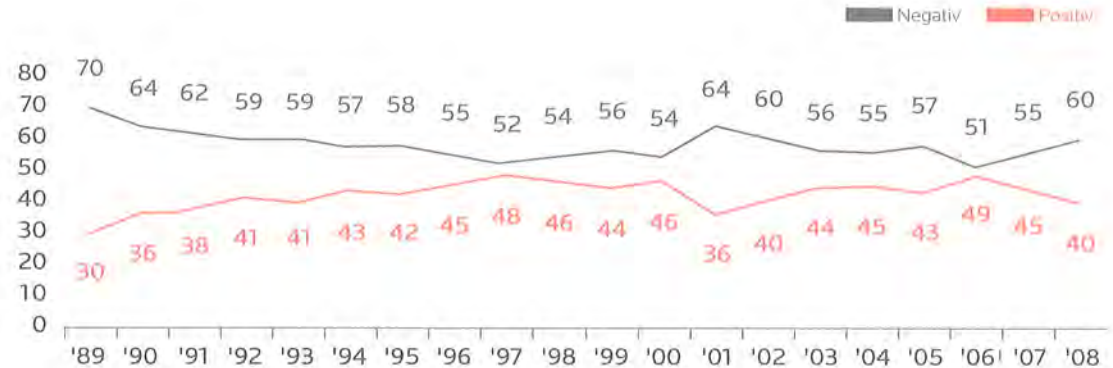
HOLDNINGER TIL BOMPENGER

*Brukerne aksepterer bompenger, men ikke uten forbehold.
Siden 1990 har folk uttalt seg om hva de mener om
bomringen og bruken av pengene.*

Det er et representativt utvalg på 1000 personer over 18 år i Oslo og Akershus som blir spurt om hva de mener om at bomringen ble etablert, hva de mener i lys av hva pengene går til og under hvilke forutsetninger de eventuelt kan støtte videre innkreving.

Andelen som sier at innføringen av bomringene er et positivt tiltak har svingt mellom 30 og 51 prosent. Mellom 49 og 70 prosent har sagt at det er negativt.

Størst var motstanden helt i starten. Som grafen viser har «positiv»-andelen gjennom årene steget.



Men med noen fall i oppslutningen: Prisøkningene i 2001 og 2008 er sannsynligvis en av årsakene til et markert fall i oppslutningen disse årene.

Fra juli 2008 ble det dyrere og passere bomringen i Oslo, og fra 1. oktober ble det satt i drift en ny bomring på grensen mellom Bærum og Oslo. Da intervjuene ble gjort i november, var det altså 60 prosent som mente at tiltaket er negativt. I Bærum var motstanden særlig stor. 25 prosent var positive mot 40 prosent året før.

Mye snur i positiv retning når publikum får en tilleggsopplysning. Det opplyses at pengene går til veibygging og investering i bedre kollektivtrafikk, og for eksempel bidrar til å realisere Bjørvikautbyggingen, E16 Sandvika - Sollihøgda etc. Når intervjueren spør om hva folk da mener om bompengene, svinger flertallet over til en positiv holdning. I 2008-målingen er det 51 prosent som er positive med denne kunnskapen i bagasjen.

Tre av fire kan godta videre innkreving hvis pengebruken innfrir deres ønsker for en riktig utvikling av samferdselen. Denne tilslutningen bygger på at pengene går til for eksempel vegbygging, bedre kollektivtrafikk, samt at prosjektene bidrar til å redusere miljøproblemene.

23 prosent sier nei til videre innkreving av bompenger uansett forutsetninger. Gruppen av bombastiske motstandere har blitt gradvis mindre de siste årene (se grafen til høyre), og har aldri vært så lav. Og her er det omtrent like stor ja-andel i alle

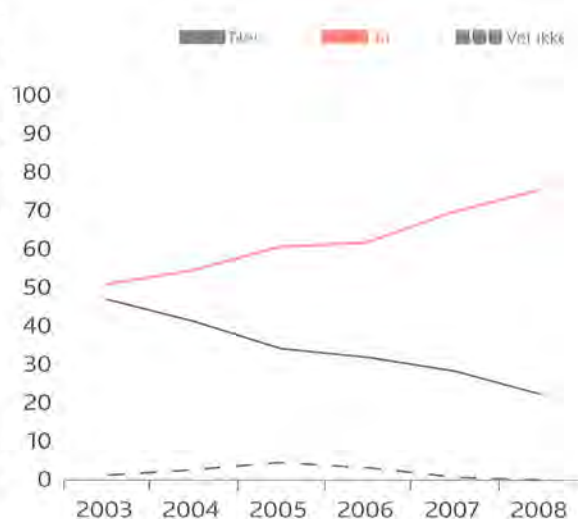
regionene. Bompengene er nødvendig for å få bedre veier og kollektivtrafikk.

De som er positive til bomringen legger spesielt vekt på at den gir mer penger til vegbygging (32%). En del er positivt innstilt fordi de mener at bomringen bidrar til å redusere biltrafikken (18%). De fleste som er negative begrunner det med at det er nok skatter og avgifter (32%) og at betaling i bomringen er en urettferdig byrde for bilistene (12%).

De spurtes meninger avhenger av hvor ofte de passerer bomringene, hvor mange biler husholdningen eier og hvor man bor. De som passerer bomringen ofte og de som har to eller flere biler i husstanden, er mer negative enn andre. Folk som bor innenfor bomringen i Oslo er langt mer positiv enn de som bor utenfor.

Det er også en klar tendens til at personer med høy utdanning og høy inntekt er mer positive til bomringen. Unge mennesker - og spesielt unge med høy utdanning - begrunner sin støtte til bomringen med miljøhensyn.

Grafen viser at det år for år blir flere som aksepterer bompengeinnkreving under forutsetning av at pengene går til vegbygging, kollektivtrafikk og bidrar til bedre miljø.



57% synes automatisk bomring fungerer godt

For ett år siden (2.2.2008) ble bomringen i Oslo automatisert. Bærumsringen som kom 1. oktober i fjor, er også automatisk. Det innebærer at ingen betaler kontant i bomringen. Bilens skiltes leses optisk ved passeringen, og bilens eier får tilsendt faktura i posten.

Et klart flertall på 57 prosent sier at de synes automatiseringen fungerer godt. 30 prosent har ingen mening. De 13 prosent som er negative begrunner det med at det sendes mange fakturaer, at det er feil i fakturaer og at det er vanskelig å komme i kontakt med kundeservice. Noen peker på at det er blitt dyrere, og at klippekort og månedskort er tatt bort.

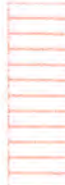
Om undersøkelsen:

Holdningsundersøkelsen har vært gjennomført hvert år siden 1990. Den tar for seg folks holdninger til bompenger, veier, kollektivtrafikk og reisevaner. 1001 personer over 18 år i Oslo og Akershus ble intervjuet i november måned. Undersøkelsen er utført for PROSAM, som er et samarbeid mellom sentrale trafikkinstusjoner som har til formål å styrke og koordinere arbeidet med trafikkdata og prognoser i Oslo-regionen. *Data publiseres på www.prosam.org*



Helautomatisk bomstasjon ved Lysaker.

Foto: Bård Gudim





s.42

3 Røgnskap





BJØRVIKA

Bjørvikatunnelen er det største og mest komplekse veiprojektet i Oslo. Med tunnelen åpnes det for utvikling av en ny bydel i vannkanten når gjennomgangstrafikken flyttes fra overflaten til den undersjøiske tunnelen. Arbeidet ble startet i august 2005. Tunnelen åpnes høsten 2010. Prosjektet omfatter tunnelen med fulle kryss under bakken, de nye riksveiene i Bjørvika-bydelen og en ny bru for veitrafikk, syklist og gående over jernbanesporene. Prosjektkostnaden var ved oppstarten i 2005 satt til 4,9 milliarder kroner. Av dette blir 1,7 milliarder finansiert med bompenger.



RESULTAT

(Alle tall i hele tusen)

DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Note	2008	2007
Driftsinntekter			
Abonnementsinntekter		1 176 208	910 889
Video-fakturering		385 242	-
Manuell betaling		23 112	330 040
Tilleggsavgifter		50 139	39 559
Utstedergodtgjørelse		5 843	4 250
Sum driftsinntekter	1	1 640 543	1 284 738
Driftskostnader			
Lønnskostnader	4, 5	19 918	17 362
Avskrivning varige driftsmidler	8	175	222
Avskrivning immaterielle eiendeler	6	14 436	4 830
Nedskrivning immaterielle kostnader	6	573	-
Annen driftskostnad	9	164 453	126 729
Sum driftskostnader		199 554	149 142
Driftsresultat		1 440 989	1 135 596
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER			
Annen finansinntekt		5 919	7 216
Annen finanskostnad		-374	-3 003
Resultat av finansposter		5 545	4 213
Resultat før avskrivning på innkrevingsretten		1 446 533	1 139 809
Avskrevet på forhåndsbetalte midler - innkrevingsretten	7, 10	1 446 533	1 139 809
Årsresultat		0	0



s.47

BALANSE

(Alle tall i hele tusen)

EIENDELER	Note	2008	2007
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Aktivert innkrevingsrett	7	692 302	681 869
Rettighet til bruk av innkrevingsutstyr	6	81 756	-
Hjemmeside / internett	6	961	-
Sum immaterielle eiendeler		775 020	681 869
Varige driftsmidler			
Driftsøre, inventar og kontormaskiner	8	1 929	51 654
Sum varige driftsmidler		1 929	51 654
Sum anleggsmidler		776 948	733 523
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	2	285 246	53 098
Andre fordringer	3	586	50 454
Sum fordringer		285 831	58 552
Bankinnskudd, kontanter og lignende	15	19 030	46 006
Sum omløpsmidler		304 862	104 558
Sum eiendeler		1 081 810	838 081

EGENKAPITAL OG GJELD	Note	2008	2007
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital		1 100	1 100
Sum innskutt egenkapital	11	1 100	1 000
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	12	105 898	105 898
Sum opptjent egenkapital		105 898	105 898
Sum egenkapital		106 998	106 998
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	5	1 744	911
Andre avsetninger og forpliktelser		60	5 000
Sum avsetning for forpliktelser		1 804	5 911
Langsiktig gjeld			
Mottatt depositum	13	122 257	110 208
Sum langsiktig gjeld		122 257	110 208
Kortsiktig gjeld			
Kassekreditt	15	230 629	-
Leverandører		39 829	62 153
Skyldig offentlige avgifter		1 950	1 721
Forskudd fra abonnenter	14	344 301	482 573
Opptjente bompenger, tildelt, ikke utbetalt	10	204 517	66 766
Annen kortsiktig gjeld	10	29 524	1 750
Sum kortsiktig gjeld		850 751	614 964
Sum egenkapital og gjeld		1 081 810	838 081



NOTER

(Alle tall i hele tusen)

Note 1 Driftsinntekter

Selskapets inntekter for 2008 omfatter innkreving av bompenger i henhold til avtale med Statens vegvesen. Til sammen ble selskapets driftsinntekter i 2008 på 1 640,5 millioner kroner.

Gjennom AutoPASS-systemet forestår selskapet innkreving av passeringer utført av selskapets abonnenter i bomringer operert av andre bompengeselskap. For denne tjenesten mottar selskapet en godtgjørelse. Årets godtgjørelse var kr 5 843 015 og skal blant annet dekke selskapets kredittrisiko knyttet til innkrevingen av etterskuddsfakturerte passeringer. Sammenligningstall i årsregnskapet er omarbeidet og hensyntatt dette.

Manuell betaling består av manuell betaling ved bomstasjonene frem til og med 1. februar, samt betaling av passeringer ved bruk av SMS og servicegiro i perioden etter 1. februar.

Note 2 Kundefordringer

Selskapets fordringsmasse består i hovedsak av etterskuddsfakturerte passeringer uten gyldig avtale, tilleggsavgifter og fakturaer fra AutoPASS-passeringer

(selskapets abonnenter som passerer gjennom bomringer operert av andre bompengeselskap). På grunn av overgang til automatisk bompengeneinnkreving har selskapet en tidsforskyvning med hensyn til fakturering. Per 31. desember 2008 er det en tidsforskyvning i forhold til fakturering av passeringer uten gyldig avtale, tilleggsavgifter og fakturering av AutoPASS-passeringer (selskapets abonnenter som passerer gjennom bomringer operert av andre bompengeselskap). Kundefordringer som ikke er betalt ved foreldelsesfristen på 3 år anses konstatert tapt og avskrevet. Avsetning til tap er gjort på grunnlag av individuell vurdering av fordringene og en tilleggsavsetning som skal dekke øvrig påregnelig tapsrisiko.

Fordringer på andre bompengeselskap i forbindelse med passeringer i AutoPASS-systemet er på kr 12 186 552. Det er ikke forventet tap på fordringer mot andre bompengeselskap.

(Note 2) Kundefordringer

	2008	2007
Registrerte fordringer	104 288	52 880
Opptjent, ikke fakturert inntekt	214 058	10 622
Avsatt for tap etterskuddsfakturerte passeringer og tilleggsavgifter	-10 318	-6 742
Avsatt for tap fakturerte AutoPASS-passeringer	-7 203	-3 662
Avsatt tap fordringer utland	-15 579	-
Kundefordringer per 31. desember	285 246	53 098

Note 3 Andre fordringer

Andre fordringer var kr 585 575 per 31. des. 2008 mot kr 5 453 132 sammenlignet med 31. des. 2007.

Note 4 Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

(Note 4) Lønnskostnader	2008	2007
Lønn	19 306	11 592
Arbeidsgiveravgift	2 956	2 517
Pensjonskostnader	2 260	2 249
Andre ytelser	396	1 004
Lønnskostnader direkte henførbare til tilleggsavgifter	-	4 575
Tilbakeført avsetning sluttvederlag	-5 000	-
Sum	19 918	21 937

Kostnadsførte beløp oppgitt for 2007 er omarbeidet for å vise sammenlignbare tall. Tidligere år er lønnskostnader direkte henførbare til tilleggsavgifter ført som reduksjon av inntekt på tilleggsavgifter. I 2007 var dette beløpet kr 4 575 195.

I forbindelse med at selskapet er sikret drift ut over 2012, har styret vedtatt å tilbakeføre avsetning til sluttpakke på kr 5 000 000 som ble kunngjort og avsatt i 2003 for å få selskapets ansatte til å stå i stillingene ut innkrevningsperioden.

Selskapet har sysselsatt 49,1 årsverk i regnskapsåret. Av dette er 41,5 årsverk fast ansatte.



(Note 4) Ytelse til ledende personer	Daglig leder	Styret
Lønn/styrehonorar	826 100	306 600
Pensjonsutgifter	90 612	-
Annen godtgjørelse	28 751	-

Brutto lønn og feriepenger (eksklusive styrehonorar) til ansattrepresentant i styret var kr 334 173. Selskapets daglige leder og styreleder er ikke omfattet av noen bonusordning. For daglig leder er det avtalt gjensidig oppsigelsestid på 6 måneder med lønn i oppsigelsesperioden.

Ytelser til daglig leder består av både ytelse til selskapets tidligere daglig leder og selskapets nye daglige leder.

Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til daglig leder, styreformann eller andre nærstående parter. Det er ingen enkeltlån/sikkerhetsstillelser som utgjør mer enn 5% av selskapets egenkapital.

(Note 4) Revisor (inklusive merverdiavgifter)	2008	2007
Kostnadsført godtgjørelse til revisor fordeler seg slik :		
Løypålagt revisjon (inkl. teknisk bistand med årsregnskap)	464	344
Andre attestasjonstjenester	-	-
Skatterådgivning (inkl. teknisk bistand med ligningspapirer)	-	-
Annen bistand	93	31
Sum godtgjørelse til revisor	557	375

Note 5 Pensjoner

Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 43 personer. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelse. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom et forsikringsselskap. I tillegg har selskapet en tariffestet avtalefestet førtidspensjonsordning (AFP). Selskapet er pliktig til å ha en tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapets pensjonsordning tilfredsstiller kravene etter denne loven.

(Note 5) Netto pensjonskostnad	Sikret	Usikret	Sum
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1 642 479	104 651	1 747 130
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	81 663	5 532	87 195
Avkastning på pensjonsmidler	-37 874	-	-37 874
Resultatførte planavvik/estimatendringer	-21 405	-	-21 405
Arbeidsgiveravgift	237 764	15 536	253 300
Netto pensjonskostnad	1 902 627	125 719	2 028 346

(Note 5) Netto pensjonsforpliktelse	2008 Sikret	2008 Usikret	2007 Sikret	2007 Usikret
Opptjente pensjonsforpliktelser 31.12.	2 517 028	204 110	1 484 773	95 388
Beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering	-	-	-	-
Bregnede pensjonsforpliktelser 31.12.	2 517 028	204 110	1 484 773	95 388
Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12.	2 109 932	-	1 148 723	-
Ikke resultatført estimatavvik/planendring	1 045 183	1 667	462 133	-
Arbeidsgiveravgift	57 401	28 779	112 544	13 450
Netto pensjonsforpliktelse	1 509 680	234 556	910 727	108 838

(Note 5) Økonomiske forutsetninger	%
Diskonteringsrente	5,80
Forventet lønnsregulering	4,50
Forventet pensjonsøkning	2,00
Forventet G-regulering	4,25
Forventet avkastning på fondsmidler	6,30
Forventet uttaksprosent AFP-ordningen	20,00
Forventet turnover	8,00

De aktuariemessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.



Note 6 Immaterielle eiendeler

(Note 6) Immaterielle eiendeler	Elektroniske brikker	Rettighet til bruk av innkrev.utstyr	Hjemmeside/internett	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	53 349	573	2 561	56 482
Tilgang	13 047	33 027	-	46 073
Akkumulerte nedskrivninger 31.12.	-	-573	-	-
Avgang	-	-	-	-
Anskaffelseskost 31.12.	66 395	33 027	2 561	101 983
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	16 124	1 542	1 600	19 265
Balanseført verdi 31.12.	50 272	31 485	961	82 718
Årets avskrivninger	11 412	1 542	1 482	14 436
Årets nedskrivninger	-	573	-	573
Forventet økonomisk levetid	5 år	5år	2 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	

Nedskrivning

Med bakgrunn i overgang til automatisk innkrevningssystem er det foretatt en nedskrivning på rettighet til bruk av utstyr som ikke lenger benyttes.

Endring i avskrivningsplan

Selskapet har i løpet av året vurdert om gjenværende levetid på selskapets immaterielle eiendeler samsvarer med gjenværende avskrivningstid. På bakgrunn av overgang til nytt IT-system for innkrevning i 2009 har levetiden til selskapets hjemmeside / internettløsning blitt nedjustert fra 5 til 2 år. Gjenværende balanseført verdi har blitt fordelt over det nye estimatet på gjenværende levetid.

Note 7 Immaterielle eiendeler/aktivert innkrevningsrett

Oslopakke 3 erstatter Oslopakke 1 og 2. For innkrevningsretten knyttet til Oslopakke 3, herunder E18 Bjørvikprosjektet, er det per 31. desember 2008 aktivert 692,3 millioner kroner.

Anskaffelseskosten på innkrevningsretten er målt til faktiske tildelinger rekvirert fra Statens vegvesen knyttet til Oslopakke 3. Avskrivningen på innkrevningsretten følger årets resultat så lenge 100% skal tildeles veiprojekter. Dersom inntjeningen blir større enn totale rekvisisjoner fra Staten vegvesen vil aktivert innkrevningsrett avskrives til 0,- og resterende oppføres som gjeld til Statens vegvesen.

Avskrivning av innkrevningsretten har tidligere år vært presentert som en del av driftskostnadene og totale tildelinger har vært fordelt på avskrivninger av tidligere aktiveringer og årets tildelinger. Styret mener at nåværende presentasjon gir et bedre bilde av selskapets virksomhet og hvor mye av totale innkrevinger som går til veiprojekter. Sammenligningstall i årsregnskapet er omarbeidet.

(Note 7) Aktivert innkrevningsrett	Oslopakke 3
Anskaffelseskost 01.01.	681 869
Tildelt prosjekter	1 456 966
Avgang	
Anskaffelseskost 31.12.	2 138 835
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	1 446 533
Balanseført verdi 31.12.	692 302
Årets avskrivninger	1 446 533



Note 8 Varige driftsmidler

(Note 8) Varige driftsmidler	Påkostning leide lokaler	Inventar	Kontor-maskiner	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.	-	-	-	-
Tilgang	627	680	797	2 104
Avgang	-	-	-	-
Anskaffelseskost 31.12.	627	680	797	2 104
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	43	58	75	175
Balanseført verdi 31.12.	585	622	722	1 929
Årets avskrivninger	43	58	75	175
Forventet økonomisk levetid	5 år	5 år	3 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	

Note 9 Spesifikasjon av annen driftskostnad

	2008	2007
Tap på krav og avsetning til tap på krav	30 989	8 417
Fakturablanketter og porto	26 459	10 519
Vedlikehold og drift av IT-systemer knyttet til innkrevning	25 818	18 552
Fjerningskostnader gamle bomstasjoner	23 934	-
Øvrige driftskostnader	22 072	19 939
Drift av bomstasjoner	15 068	80 609
Leid ekstrahjelp	12 757	5 161
Avgifter til motorvognregisteret og lignende	7 356	821
Sum	164 453	144 019

Kostnadsførte beløp oppgitt for 2007 er omarbeidet for å vise sammenlignbare tall. I regnskapet for 2007 er det bokført kr 126 729 038 i andre driftskostnader. I sammenligningstallene er følgende hensyntatt:

(Note 9) Andre driftskostnader 2007	126 729
Bankgebyrer klassifisert som finanskostnad	2 130
Bilgodtgjørelse og diett klassifisert som lønnskostnad	78
Tap på krav og avsetning til tap på krav klassifisert som reduksjon av inntekt	6 694
Kostnader direkte henførbare til tilleggsavgift klassifisert som reduksjon av tilleggsavgift	7 795
Utstederkostnad klassifisert som reduksjon av inntekt	881
- Styrehonorar klassifisert som andre driftskostnader	289
Sum	144 019

Note 10 Skyldig til Statens vegvesen

	2008	2007
Tildelt til prosjekter i henhold til statsbudsjettet	1 280 000	1 021 000
Tilleggstildelinger gjennom året	176 966	-
- avsatt ikke tildelt året før	-	-127 414
Bidrag til prosjekter i henhold til rekvisisjonsplan	1 456 966	893 586
Skyldig og avsatt tildeling per 01.01.	66 766	235 757
Utbetalt hittil i år	-1 319 215	-1 062 577
Sum	204 517	66 766

Tilleggstildelinger er justert for 22,9 millioner kroner som er utbetalt til Statens vegvesen med bakgrunn i at Statens vegvesen har betalt fakturaer knyttet til fjerning av de gamle bomstasjonene. I henhold til tilleggsavtale av 3. juli 2006 skal selskapet finansiere alle kostnader med fjerning av innkrevningsutstyret. I påvente av viderefakturering fra Statens vegvesen er de ovennevnte 22,9 millioner kostnadsført og avsatt i selskapets regnskap i 2008.

Note 11 Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen på kr 1 100 000 består av 66 A-aksjer á kr 10 000,- og 44 B-aksjer á kr 10 000,-. Oslo kommune eier A-aksjene og Akershus fylkeskommune eier B-aksjene. Alle aksjer har like rettigheter. Det er i følge selskapets vedtekter ikke gitt adgang til å utbetale utbytte.

Note 12 Annen egenkapital

Ved avvikling av selskapet skal den innbetalte aksjekapitalen, justert med 80% av endringen i konsumprisindeksen regnet fra aksjekapitalens tidspunkt for innbetaling (verdistigningen), tilbakebetales aksjonærene. Per 31. desember 2008 er verdistigningen beregnet til kr 604 319 og inngår som en del av selskapets annen egenkapital.

Annen egenkapital ut over verdistigningen på aksjekapitalen (kr 105 294 502) skal disponeres som veimidler.

Note 13 Mottatt depositum

Beløpet, kr 122 257 127, er mottatt i depositum for utleverte elektroniske brikker. Ved innlevering av brikker ved opphør av abonnement skal depositumet tilbakebetales.

Note 14 Forskudd fra abonnementer

Verdikort betales på forskudd. Beløpet, kr 344 300 937, representerer den samlede gjenstående verdi på abonnemementenes verdikort per 31. desember 2008.

Note 15 Bundne bankinnskudd, trekkrettigheter

	2008	2007
Bundne bankinnskudd		
Skattetreksmidler	1 103	965
Bevilgede trekkrettigheter		
Kassekreditt	290 000	-
Herav benyttet per 31.12.	230 629	-

KONTANTSTRØMOPPSTILLING	2008	2007
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Resultat	-	-
Ordinære avskrivninger	14 611	5 052
Nedskrivning immaterielle eiendeler	573	-
Avskrivning aktivert innkrevningsrett	1446 533	724 971
Aktivert innkrevningsrett	(1456 966)	(478 749)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbet. i pensj.ordn.	834	-
Endring i kundefordringer og forskudd fra abonnenter	(365 552)	(12 488)
Endring i leverandørgjeld	5 570	32 036
Endring i andre tidsavgrensingsposter	(4 831)	(128 676)
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	(359 228)	142 146
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	(2 104)	(56 486)
Utbetaling ved kjøp av immaterielle eiendeler	(46 073)	-
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(48 177)	(56 486)
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Netto innbetaling kassekreditt	230 629	-
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts./langs.)	12 049	-
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts./langs.)	-	(98 064)
Endring i opptjente bompenger, tildelt, ikke utdelt	137 751	-
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	380 429	(98 064)
Netto kontantstrøm for perioden	(26 976)	(12 404)
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	46 007	58 410
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	19 030	46 007
Denne består av		
Bankinnskudd m.v.	19 030	46 007
Ubenyttet driftskreditt utgjør i tillegg	59 371	-



REGNSKAPSPRINSIPPER

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

Oslopakke 3

Stortinget vedtok Oslopakke 3 den 13. mars 2008. Oslopakke 3 avløser bompengoordningen Oslopakke 1 og Oslopakke 2 som ble videreført gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 50 (2004-2005). Innkrevningsperioden vil løpe til 2027.

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for å finansiere en forsert utbygging av hovedveinettet og kollektivnettet. I tillegg til infrastrukturtiltak og rullende materiell inneholder Oslopakke 3 også midler til å finansiere driftstiltak for kollektivtrafikken. AS Ejellinjen skal stå for innkrevningen.

Inntekter

Passeringer ved bomstasjonene vurderes til virkelig verdi og inntektsføres på passeringstidspunktet. Forskuddsbetalte inntekter periodiseres i samsvar med kundens forbruk. Tilleggsavgifter inntektsføres netto, etter fradrag for frafalte tilleggsavgifter, i den perioden tilleggsavgift påløper.

Tidligere år er inntekter fra passeringer presentert netto, etter fradrag for konstatert tap og avsetning til tap på kundefordringer. Fra 2008 presenteres selskapets inntekter brutto og konstatert tap og

avsetning til tap på kundefordringer inngår som en del av selskapets andre driftskostnader.

Selskapets ledelse mener en slik presentasjon gir et bedre bilde av selskapets inntekter og kostnader. Sammenligningstall er gitt i note.

Klassifisering av balanseposter

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk klassifiseres som anleggsmidler. Eiendeler som ikke er bestemt til varig eie eller bruk, klassifiseres som omløpsmidler. Fordringer klassifiseres som omløpsmidler hvis de

skal tilbakebetales i løpet av ett år. Gjeld som har kortere tilbakebetalingstid enn ett år er klassifisert som kortsiktig gjeld. Øvrig gjeld er klassifisert som langsiktig gjeld.

Anskaffelseskost

Anskaffelseskost for eiendeler omfatter kjøpesummen for eiendelen, med fradrag for bonuser, rabatter og lignende, og med tillegg for kjøpsutgifter (frakt, toll, offentlige avgifter som ikke refunderes og eventuelle andre direkte kjøpsutgifter). Ved kjøp i utenlandsk valuta balanseføres eiendelen til kursen på transaksjonstidspunktet.

Renter knyttet til tilvirkning av eiendeler kostnadsføres. For varige driftsmidler og immaterielle eiendeler omfatter anskaffelseskost også direkte utgifter for å klargjøre eiendelen for bruk, for eksempel utgifter til testing av eiendelen.

Bruk av estimater

Ledelsen har brukt estimater og forutsetninger som har påvirket resultatregnskapet og verdsettelsen av eiendeler og gjeld, samt usikre eiendeler og forpliktelser på balansedagen under utarbeidelsen av årsregnskapet i henhold til god regnskapsskikk.

Immaterielle eiendeler

Det er Statens vegvesen som er eier av bomstasjonene og tilhørende innkrevningsutstyr. Selskapet betaler for innkrevningsutstyr som er anskaffet og eid av

Statens vegvesen. Som innkrevningsutstyr regnes elektroniske brikker, IT-systemer til bruk i innkrevningen og anlegg i tilknytning til de automatiserte bomstasjonene. Som motytelse for betaling av innkrevningsutstyret oppnår selskapet en rettighet til bruk av innkrevningsutstyret. Rettigheten til bruk av innkrevningsutstyret avskrives lineært over utstyrets levetid.

Utgifter til andre immaterielle eiendeler balanseføres i den utstrekning kriteriene for balanseføring er oppfylt. Dette innebærer at utgifter til andre immaterielle eiendeler balanseføres når det anses som sannsynlig at de fremtidige økonomiske fordelene knyttet til eiendelen vil tilflyte selskapet, og man har kommet frem til en pålitelig måling av anskaffelseskost for eiendelen.

Aktivert innkrevningsrett

Aktivert innkrevningsrett I

Aktivert innkrevningsrett I omfatter utbetalinger til bygging av Festningstunnelen, inklusiv bomstasjoner og innkrevningsutstyr. 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 veiprojekter i henhold til Stortingets vedtak. Bidrag til veiprojekter og kollektiv-

tiltak 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.

Regnskapsmessig behandling av aktivert innkrevningsrett må ses i sammenheng med AS Fjellinjens formål. Selskapet har ikke økonomisk formål for eierne ut over en inflasjonsjustering av innbetalt aksjekapital. Selskapet har en tidsbegrenset rettighet til å kreve inn bompenger som skal bidra til finansiering av veiprojekter og kollektivtiltak i Oslo og Akershus. Driften av AS Fjellinjen i perioden fra oppstart og frem til og med 2007 kan deles i tre hovedfaser:

- Fase 1: Finansiering av Festningstunnelen
- Fase 2: Løpende bidrag til veiprojekter og kollektivtiltak i Oslo og Akershus
- Fase 3: Nedbetaling av gjeld og bidrag til veiprojekter og kollektivtiltak

I fase 1 ble det trukket opp lån for å finansiere Festningstunnelen. I fase 2 ble overskuddet vesentlig benyttet til finansiering av veiprojekter 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.



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

Aktivert innkrevningsrett II

Aktivert innkrevningsrett II representerer en mellomfinansiering av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak som gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 40 (2007-2008) nå er knyttet til Oslopakke 3.

Tildelingene vil presenteres som gjeld frem til utbetaling finner sted. Aktivert innkrevningsrett II vil være begrenset oppad til Fjellinjens andel av finansieringen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak knyttet til Oslopakke 3.

Anskaffelseskosten på innkrevningsretten er målt til faktiske tildelinger rekvirert fra Statens vegvesen knyttet til Oslopakke 3. Avskrivningen på innkrevningsretten følger årets resultat så lenge 100% skal tildeles prosjekter knyttet til Oslopakke 3.

Dersom innbetalingen blir større enn totale rekvisisjoner fra Staten Vegvesen vil aktivert innkrevningsrett avskrives til 0,- og resterende oppføres som gjeld til Statens vegvesen.

Avskrivning av innkrevningsretten har tidligere år vært presentert som en del av driftskostnadene og totale tildelinger har vært fordelt på avskrivninger av tidligere aktiveringer og årets tildelinger. Styret mener at nåværende presentasjon gir et bedre bilde

av selskapets virksomhet og hvor mye av totale innkrevninger som går til prosjekter knyttet til Oslopakke 3. Sammenligningstall i årsregnskapet er omarbeidet.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært over driftsmidlenes forventede utnyttbare levetid dersom de har en kostpris som overstiger kr 15 000. Driftsmidlenes utnyttbare levetid, samt restverdi, vurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig. Vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader. Påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Skillet mellom vedlikehold og påkostning/forbedring regnes i forhold til driftsmidlets stand ved kjøp av driftsmidlet.

Fordringer

Kundefordringer føres opp i balansen etter fradrag for avsetning til forventede tap. Avsetning til tap er gjort på grunnlag av individuell vurdering av fordringene og en tilleggsavsetning som skal dekke øvrig påregnelig tapsrisiko.

Utenlandsk valuta

Fordringer og gjeld i utenlandsk valuta vurderes etter kursen ved regnskapsårets slutt.

Pensjoner

Selskapet har en ytelsesbasert pensjonsordning som er finansiert gjennom innbetalinger til et forsikrings-selskap basert på periodiske aktuarberegninger. I tillegg har selskapet en AFP-ordning.

En ytelsesplan er en pensjonsordning som ikke er en innskuddsplan. Typisk er en ytelsesplan en pensjonsordning som definerer en pensjonsutbetaling som en ansatt vil motta ved pensjonering. Pensjonsutbetalingen er normalt avhengig av en eller flere faktorer slik som alder, antall år i selskapet og lønn.

Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedatoen minus virkelig verdi av pensjonsmidlene, justert for ikke resultatførte estimatavvik og ikke resultatførte kostnader knyttet til tidligere perioders pensjonsopptjening. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode. Nåverdien av de definerte ytelsene bestemmes ved å diskontere estimerte fremtidige utbetalinger med renten på en obligasjon utstedt av et selskap med høy kredittverdighet og med en løpetid som er tilnærmet den samme som løpetiden for den relaterte pensjonsforpliktelsen.

Estimatavvik som skyldes ny informasjon eller endringer i de aktuarmessige forutsetningene utover det største av 10% av verdien av pensjonsmidlene eller 10% av pensjonsforpliktelsene, blir ført i resultatregnskapet over en periode som tilsvarer arbeids-

takernes forventede gjennomsnittlige resterende tid til pensjonering. Endringer i pensjonsplanens ytelser kostnadsføres eller inntektsføres løpende i resultatregnskapet, med mindre rettighetene etter den nye pensjonsplanen er betinget av at arbeidstakeren blir værende i tjeneste i en spesifisert tidsperiode (opp-tjeningsperioden). I dette tilfellet amortiseres kostnaden knyttet til endret ytelse lineært over opp-tjeningsperioden.

Nåverdien på pensjonsforpliktelser avhenger av flere faktorer som må fastsettes ved bruk av en rekke estimerte antagelser. Forutsetningene benyttet for å beregne netto pensjonskostnad/ (inntekt) inkluderer diskonteringsrenten. Enhver endring i disse forutsetningene påvirker balanseført beløp for pensjonsforpliktelsen. Diskonteringsfaktoren fastsettes av selskapet ved årsslutt. Dette er renten som benyttes for å beregne nåverdien av fremtidige nødvendige utbetalinger for å dekke pensjonsforpliktelsen. Diskonteringsrenten fastsettes av konsernet basert på stats-/selskapsobligasjoner utstedt i samme valuta som pensjonsytelsen vil bli betalt i, og som har tilnærmet lik forfallstid som pensjonsforpliktelsen.

Andre grunnleggende forutsetninger for pensjonsforpliktelsene er delvis basert på faktiske markedsforhold. Tilleggsinformasjon vises i note.

Fjerningsutgifter

Etter tilleggsavtalen av 3. juli 2006 og vedtaket om Oslopakke 3 skal selskapet finansiere alle utgifter med fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av veien ved utløpet av bompengerperioden. Utgifter tilhørende fjerning av de gamle bomstasjoner og i standsetting av veien er kostnadsført i 2008. Det blir fra og med 2008 gjort avsetninger for å dekke fjerningsutgifter ved avslutningen av innkrevingsperioden som vil finne sted i år 2027.

Skatt

Selskapet er innrømmet fritak fra beskatning.

Kontantstrømoppstillingen

Kontantstrømoppstillingen utarbeides etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer som umiddelbart og med uvesentlig kursrisiko kan konverteres til kjente kontantbeløp og med forfallsdato kortere enn tre måneder fra anskaffelsesdato.



4 Vedlegg



JERNBANETORGET

Fra våren 2007 har Jernbanetorget – Norges største kollektivknutepunkt – vært under ombygging. Det nye torget står ferdig i slutten av april 2009. Av en total kostnad på om lag 300 millioner, er 190 millioner finansiert av bompengene. Jernbanetorget blir et mer effektivt og oversiktlig kollektivknutepunkt. Det får en utforming med gode estetiske kvaliteter.



Til generalforsamlingen i
AS Fjellinjen

REVISJONSBERETNING FOR 2008

Vi har revidert årsregnskapet for AS Fjellinjen for regnskapsåret 2008, som viser et overskudd på kr 0,-. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømpoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre. 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 kontrollsystemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets økonomiske stilling 31. desember 2008 og av resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapskikk i Norge
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 11. mars 2009
BDO Noraudit Oslo DA

Norunn Byrkjeland
Statsautorisert revisor

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. 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, owned by Oslo and the Akershus County, has a monopoly on the city's tolls, which it has been collecting since 1990. The government has extended the concession period to 2027 from 2012 to finance a new investment program (Oslo Package 3). The funding split between the municipality and Fjellinjen has not yet been decided, but Fjellinjen is expected to issue debt to partly finance this investment program when launched.

Fjellinjen implemented a new fee schedule in 2008, which was widely accepted by users, but the new option to pay by invoice caused some delays in cash conversion. The company also increased its tolled network to some western districts of Oslo. Due to this and the new fee schedule, revenues will likely increase by 40% to 50% between 2007 and 2009.

Traffic through Fjellinjen's toll stations increased by 2.6% in 2007. This is mainly due to the prosperous economic situation in the Oslo area and an increase in guest workers. This is more than the average annual traffic increase of 1.37% between 1990 and 2005. Revenues increased about 3% compared with 2006, which was slightly above traffic volumes.

Liquidity

Fjellinjen's liquidity is sound. As of Dec. 31, 2007, the company had Norwegian krone 46 million (€5.1 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.

Given Fjellinjen's exposure to traffic risk, we are unlikely to raise the rating above the current 'AA' level.

Conversely, the rating could come under pressure if the level of new borrowings exceeds the debt capacity of the current rating level, or if traffic growth suffers a significant reversal.

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

Standard & Poor's RatingsDirect | October 24, 2008

Standard & Poor's. All rights reserved. No reprint or dissemination without S&P's permission. See Terms of Use/Disclaimer on the last page.

Notater:

 AS FJELLINJEN



St. Olavsgt. 28, 0166 Oslo. Tlf: 815 00 101

www.fjellinjen.no