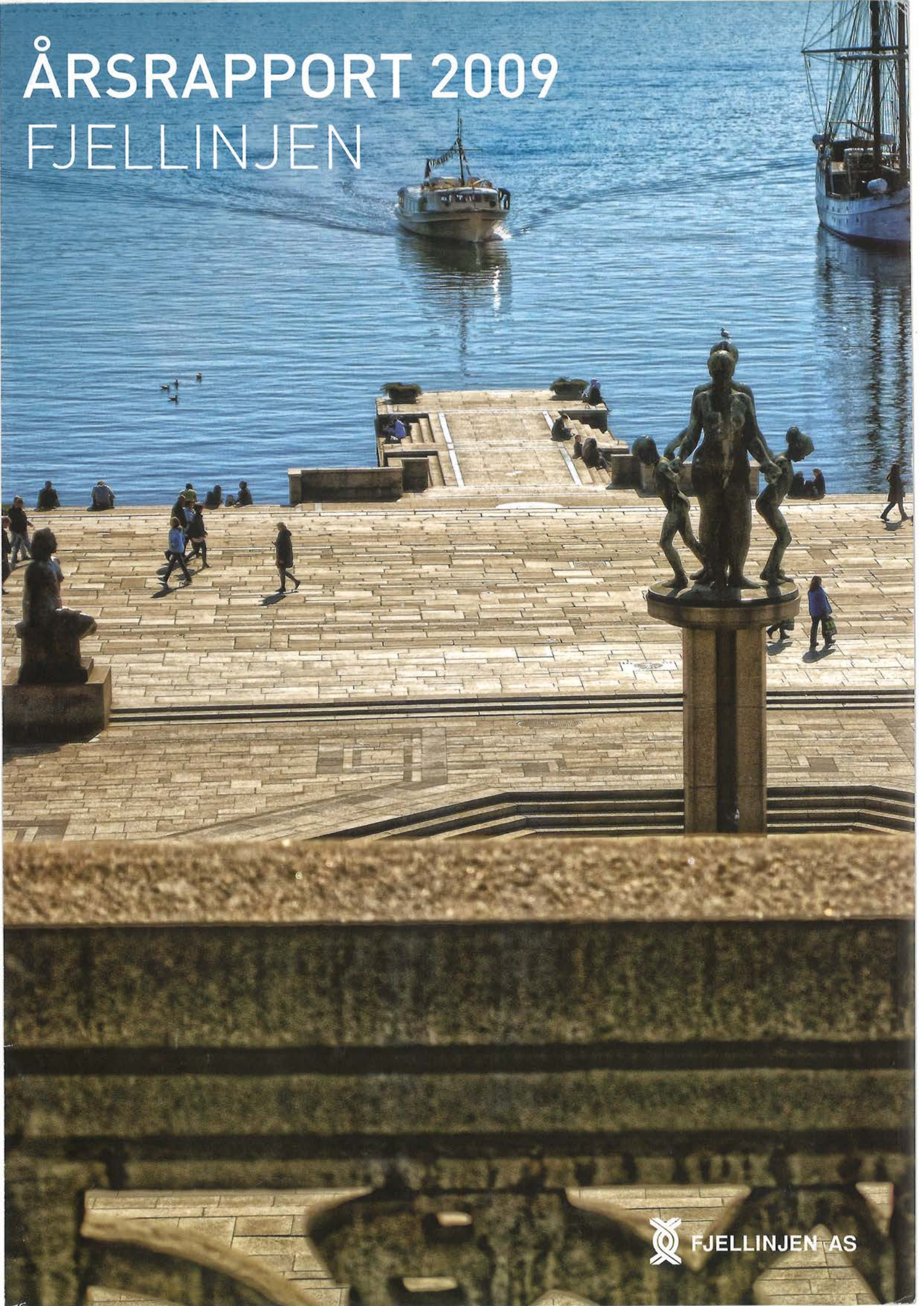


ÅRSRAPPORT 2009

FJELLINJEN





Mange viktige vei- og kollektivprosjekter i Oslo og Akershus er helt eller delvis finansiert av bompenger via Fjellinjen. Uten disse pengene ville både kart og terreng sett ganske annerledes ut. De mest ambisiøse veiprojektene har lagt trafikken i tunnel, slik at områdene er revitalisert til glede for alle som ferdes der. Dessuten har disse tiltakene ført til langt bedre og mer komfortabel fremkommelighet for både bilister, syklister og kollektivreisende.

BOMPENGER ENDRER OSLO OG AKERSHUS

Fjellinjens historie er uløselig knyttet sammen med by- og regionutviklingen i Oslo og Akershus. I denne årsrapporten trekker vi frem enkelte prosjekter som vanskelig ville latt seg realisere uten bompenger, eller i beste fall ville tatt lenger tid å realisere.

INNHold

OM FJELLINJEN AS s. 5

STYRET

STYRETS BERETNING s. 9

VIRKSOMHETEN

VIRKSOMHETEN s. 19

UTVALGTE PROSJEKTER

1990–2010 s. 20

REGNSKAP

RESULTAT s. 25

BALANSE s. 26

NOTER s. 28

KONTANTSTRØM-

OPPSTILLING s. 34

REGNSKAPSPRINSIPPER s. 35

VEDLEGG

REVISORS BERETNING s. 41

KREDITTRATING s. 42



Det er 20 år siden de første kronene ble samlet inn for passeringer i bommene i Oslo og Akershus. Pengene har hatt en avgjørende betydning for utviklingen av våre lokalmiljøer, herunder veinettet og kollektivtransporten. En firedel av Norges befolkning bor i Oslo og Akershus, og befolkningen i regionen er forventet å øke med 230 000 personer de neste 20 årene. At byutviklingen og transportsystemet forsetter å styrkes er viktig for beboerne i Oslo og Akershus. Fjellinjens overordnede målsetting er at mest mulig av inntektene skal gå til realisering av politiske vedtatte prosjekter. Takket være bompenger blir mange av våre nærrområder stadig triveligere å ferdes i.

2009 har vært et begivenhetsrikt år for Fjellinjen – og for våre nærrområder. En rekke nye vei-prosjekter ble igangsatt, videreutviklet og endelig ferdigstilt. Blant annet har delstrekningen på E16 mellom Vøyenenga og Bjørnum blitt oppgradert, noe som har bidratt til et bedre bomiljø i området. Samtidig er det nå raskere å komme seg fram for pendlere, og ikke minst for hyttefolk som rømmer byen fredag ettermiddag. På Nesodden har anlegget rundt Tangen blitt oppgradert og mer funksjonelt for de over 10 000 personene som daglig benytter området. Også Festnings-tunnelen har blitt oppgradert i løpet av 2009. Tunnelen ble ferdigstilt i 1990, men har nå fått

ny belysning, nye visningskilt, kjørefeltsignaler i taket og en oppgradering av ventilasjonsanlegget og sikkerhetsanlegg. Oppgraderingen bidrar til at det blir enklere å koble tunnelen sammen med den nye Bjørvikatunnelen som snart ferdigstilles.

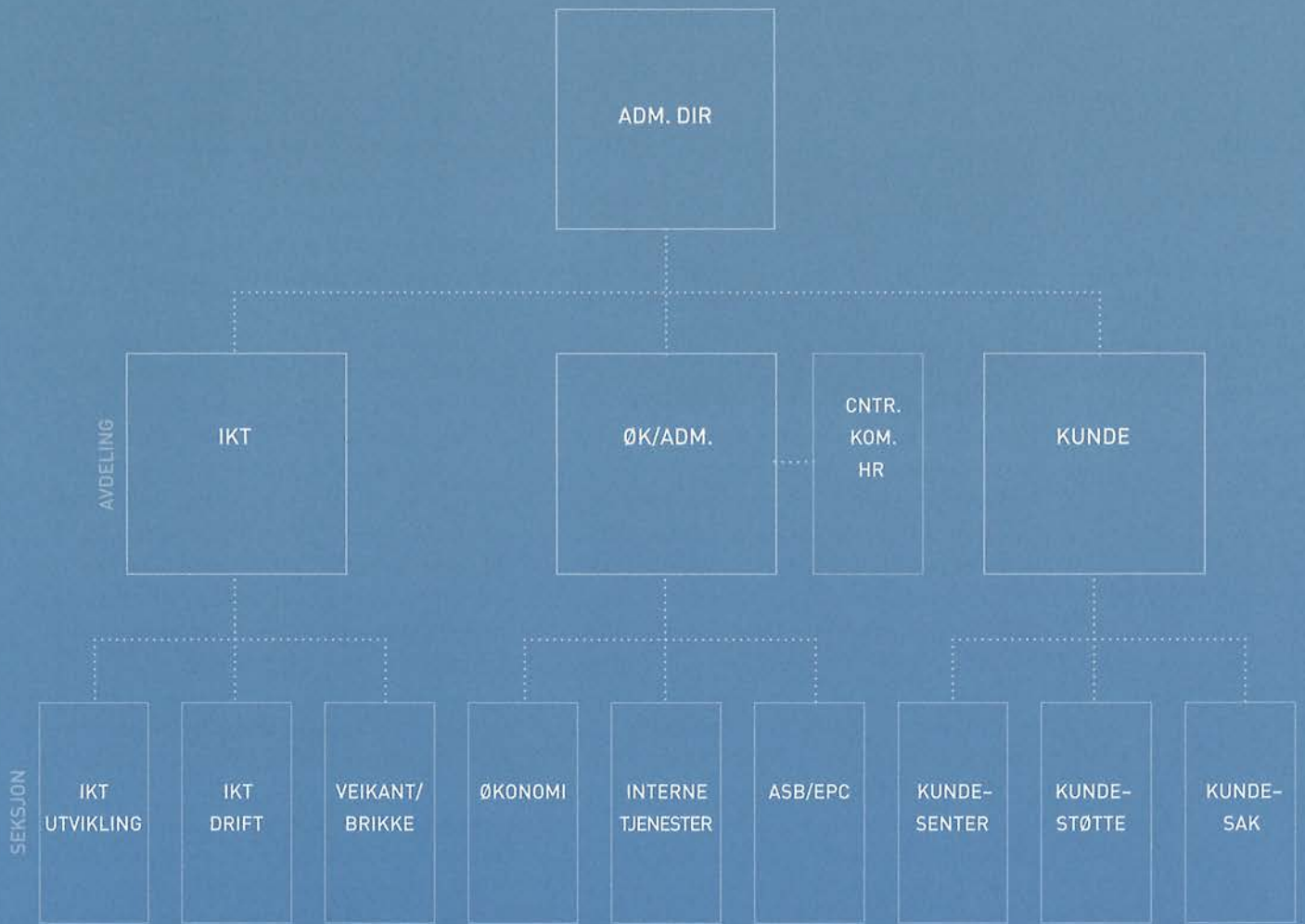
Også Fjellinjens organisasjon er styrket i løpet av 2009. Ved inngangen til året opplevde vi stor pågang fra våre kunder og effektiviteten på vårt kundesenter ble utfordret. I løpet av året har vi gjennomført en rekke forbedringer. Høsten 2009 la vi om betalingssystemet fra forskudds- til etterskuddsbetaling. Dette gjør det betydelig lettere for våre kunder å se sammenhengen mellom passeringer og innbetalinger. Vår lange erfaring som bompengeselskap og de store prosjektene som vi til enhver tid er involvert i, gjør at vi stadig utvikles som et sterkt og ansvarlig kompetansemiljø. Jeg er stolt av å jobbe i et slikt miljø.

Som det største bompengeselskapet i Norge besitter vi en unik erfaring og kompetanse som vi mener kan bidra positivt til forvaltningen og videreutviklingen av bompenger-Norge i 2010 og i årene som kommer.

Med ønsker om et fortsatt fremgangsrikt år,

Jacob Trondsen
Administrerende direktør

OVERORDNET ORGANISASJONSKART



OM FJELLINJEN AS

FJELLINJEN AS ER
LOKALISERT I OSLO.
SELSKAPET HAR SOM
HOVEDOPPGAVE
Å DELFINANSIERE
HOVEDVEIUTBYGGINGEN
OG KOLLEKTIVTILTAK
I OSLO OG AKERSHUS.

Fjellinjen AS har sitt navn etter det første prosjektet vi var involvert i – finansieringen av E18 gjennom Oslo sentrum. Tidligere gikk E18 over Rådhusplassen. I 1990 ble Rådhusplassen bilfri ved at trafikken ble lagt under i bakken, i Fjellinjen, eller Festningstunnelen som den heter i dag.

Fjellinjen AS ble etablert 13. desember 1986 med dette som formål. Oslo kommune var eneaksjonær. Ved Stortingsvedtak av 8. juni 1988 (St.prp.nr. 96 [1987–1988]) ble selskapets ansvarsområde utvidet til å omfatte delfinansiering av hovedveiutbyggingen i Oslo og Akershus (Oslopakke 1). Samtidig ble det vedtatt en bompengering som grunnlag for finansieringen. Akershus fylkeskommune kom inn som aksjonær i 1990 og eier i dag 40 prosent av aksjene, Oslo kommune eier de øvrige 60 prosentene. Senere ble Fjellinjen ansvarlig for finansiering av Oslopakke 2, som er en felles handlingsplan for infrastrukturen i Oslo og Akershus 2002–2011.

I dag er Fjellinjen det største bompengeselskapet i Norge. Vi har over 20 års erfaring med bompengeprojekter og våre 70 medarbeidere besitter verdifull kompetanse.

Vi forholder oss til over 600 000 kunder og registrerer over 89 millioner (eks. Bærum) passeringer i året. Det er selskapets overordnede målsetting at mest mulig av inntektene går til realisering av hovedveiutbyggingen. Selskapet har de senere år hatt driftsinntekter på ca 1.300 millioner kroner. De totale driftskostnadene utgjør om lag 10 prosent av inntekten.

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

OSLOPAKKE 3

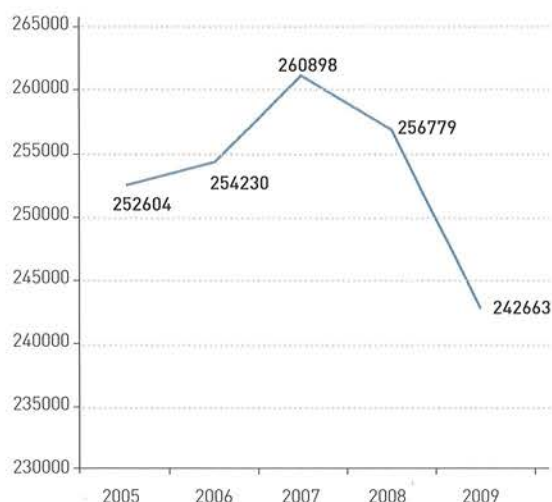
Finansieringen av Oslopakke 3 ble vedtatt i Stortinget 13. mars 2008. En vurdering av prosjektporteføljen ble lagt fram for Stortinget 13. mars 2009 sammen med Nasjonal Transportplan. Den økonomiske rammen for Oslopakke 3 er anslått til 58 milliarder kroner (2009-prisnivå). Av disse kommer 42 milliarder kroner fra Fjellinjen, og i tillegg kommer 16 milliarder kroner i jernbaneinvesteringer. Fjellinjen har ansvaret for innkreving av bompenger og drift av bommene i Oslo og Akershus i forbindelse med Oslopakke 3.

Nøkkeltall

Økonomi mill. kr.	2007	2008	2007*
NØKKELTALL			
Driftsinntekter	2 144	1 641	1 285
Driftskostnader	292	199	149
Resultat før finansposter	1 852	1 441	411
Finansposter	-2	6	4
Bidrag til veiprojekter	1 850	1 447	415
LIKVIDITET OG FINANSIERING			
Arbeidskapital	-186	-546	-51
Finansieringsgrad	1,26	3,39	3,38
Likviditetsgrad	0,80	0,36	0,17

På grunn av selskapets formål, å innkreve bompenger til finansiering av veinettet i Oslo og Akershus, gir det ingen mening å oppføre nøkkeltall for gjeldgrad og egenkapitalprosent.

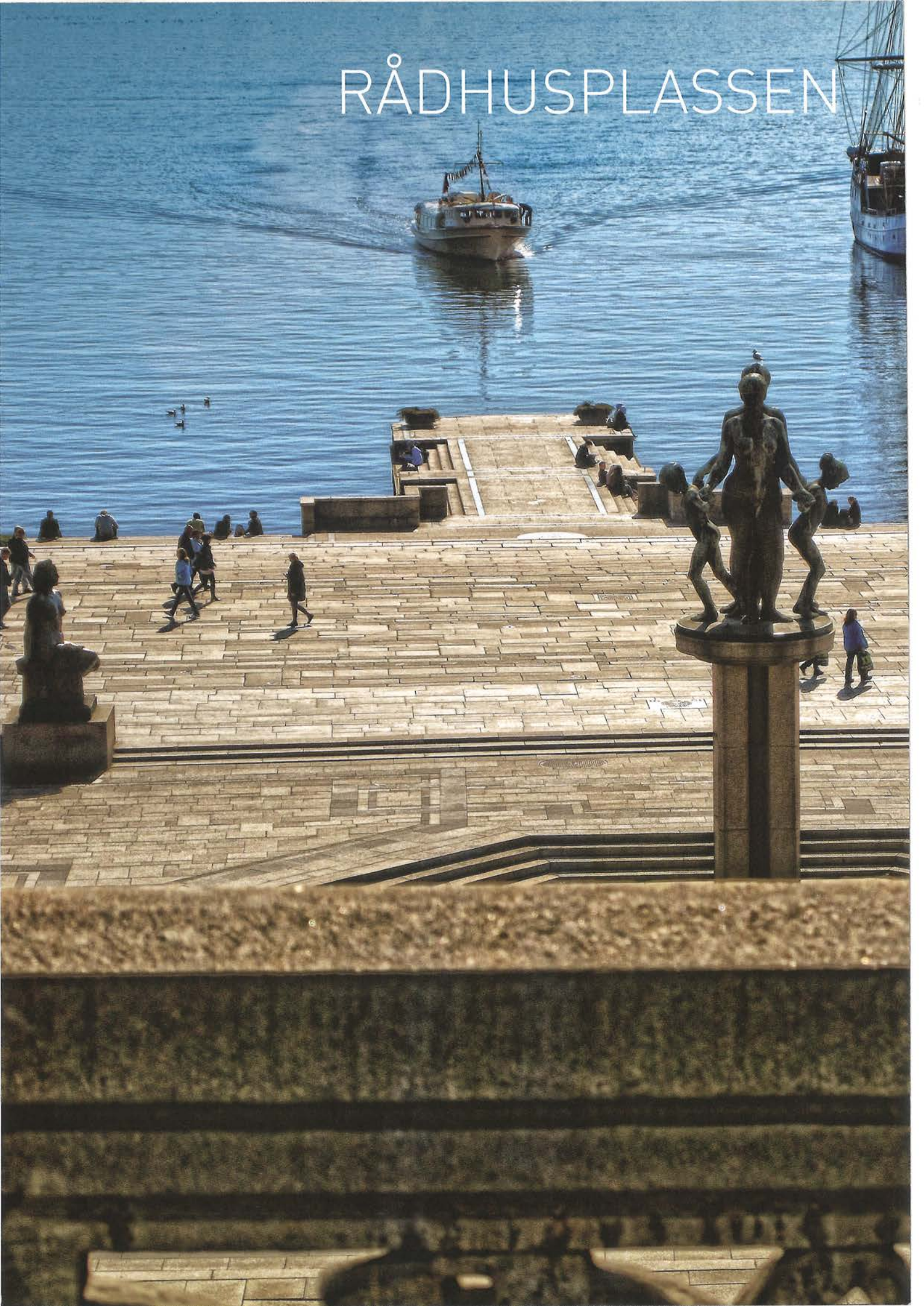
Utvikling gjennomsnittstrafikk pr. døgn (Oslo eks. Bærum)





FOR LITT OVER 20 ÅR SIDEN GIKK HOVEDFARTSÅREN
GJENNOM OSLO RETT OVER RÅDHUSPLASSEN.
TUNGTRANSPORT, PERSONBILER OG JERNBANEN
OKKUPERTE DETTE OMRÅDET SOM IKKE VAR
SPESIELT MENNESKEVENNLIG.

RÅDHUSPLASSEN



RÅDHUSPLASSEN FRA KØ TIL KOS



Etter en stor bybrann i 1624 ble Oslo flyttet lengre vestover til området rundt Akershus festning. Trafikkårene som ble etablert i denne perioden, fulgte byen i mer enn 350 år. Innfarts- og gjennomfartsveiene fungerte greit da transport foregikk med hest og kjerre, men med massebilismens ankomst fulgte et uutholdelig trafikkaos mange steder.

Frem til slutten av 1980-tallet gikk hovedtrafikken gjennom Oslo opp Rådhusgaten, over Rådhusplassen og ut til Filipstad der motorveien startet. Det var åpenbart at dette ikke ville fungere i lengden ettersom biltrafikken fortsatte å øke. Det fantes bare én løsning, og det var en tunnel fra Filipstad til Bjørvika. Dette ville ikke bare dempe trafikkproblemene og forurensningen, men også gjøre gjennomfarten mye raskere ved å knytte motorveiene på øst- og vestsiden av byen sammen.

Utfordringen var finansiering – og løsningen var bomringen. Festningstunnelen (på den tiden kalt Fjellinjen) ble fullfinansiert av den nye bomringen rundt Oslo. Det er ikke til å legge skjul på at bomringen ikke var spesielt populær da den ble etablert. Men i dag har de fleste forståelse for betydningen den har hatt.

Det er mange som ikke husker hvordan Rådhusplassen så ut før Festningstunnelen ble bygget. Bildet over til venstre vekker kanskje noen vonde minner? I Rådhusgata var det enda verre. Trafikken var inneklemt mellom verneverdige trebygninger som sakte ble spist opp av forurensningen. Å ferdes der som fotgjenger var både utrivelig og helseskadelig. I dag er ikke trafikken i Rådhusgata borte, men den er betydelig redusert. Og de gamle bygningene fra da byen het Christiania står igjen frem som de perlene de er.

Den som spaserer over Rådhusplassen i dag uten å måtte løpe sikk-sakk mellom bilene, kan med andre ord takke bompengene for det.

STYRETS BERETNING 2009

2009 VAR ÅRET FOR
STORE OMLEGGINGER OG
ENDRINGER FOR BEDRE
KUNDEBEHANDLING.

SELSKAPETS VIRKSOMHET OG LOKALISERING

Fjellinjen AS er lokalisert i Oslo, og har som hovedoppgave å delfinansiere utbyggingen av hovedveinettet og kollektivtiltak i Oslo og Akershus innen den såkalte Oslopakke 1 og Oslopakke 2. I 2008 ble Oslopakke 3 vedtatt. Denne avløste Oslopakke 2 og gir en ramme for drift av selskapet til 2027. I tillegg til finansiering av veiutbygging 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.

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

Fra styringsgruppen for Oslopakke 3 skal det årlig fremlegges revidert handlingsplan som grunnlag for prioritering av bompengemidlene.

HOVEDTREKK

I 2009 hadde selskapet et netto resultat før tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak på kr 1.850 millioner mot kr 1.447 millioner i 2008.

Tildelingene til Oslo i 2009 har vært på kr 892 millioner og til Akershus på kr 529 millioner. I tillegg ble det tildelt kr 540 millioner til drift av kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Statens vegvesen har i 2009 totalt fått overført kr 1.676 millioner.

Tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak i 2009

OSLO kr 892 MILLIONER

AKERSHUS kr 529 MILLIONER

KOLLEKTIV kr 540 MILLIONER



T-baneringen som sto ferdig i 2006 er finansiert av Oslopakke 2



Fjellinjens styre:

Øverst fra venstre: Cathrine Foss Stene (styreleder), Anita Scheie (medlem), Ivar Ueland (medlem), Astrid Løken Øyehaug (medlem). Nederst fra venstre: Inger Hegemann (medlem – ansattes representant), Per Mauritz Hanssen (medlem). Rolf Lasse Lund (medlem) var ikke til stede da bildet ble tatt. Foto: Dag Spant

STATISTIKKEN VISER EN
NEDGANG I TRAFIKKEN I
TRÅD MED INTENSJONENE
I OSLOPAKKE 3. SAMTIDIG
SER VI EN ØKNING I
ANTALL AUTOPASS-
AVTALER MED FJELLINJEN.



UTVIKLING OG DRIFT

2009 er et år hvor det har vært gjennomført flere omlegginger og forbedringer i selskapets drift, samtidig som det fortsatt gjenstår noen utfordringer knyttet til driftsstabilitet.

- For å styrke kundebehandlingen i selskapet ble det etablert en egen kundeavdeling med nyopprettet lederstilling (Avdelingsleder kundeservice) i juli 2009.
- Fjellinjen endret sitt betalingssystem for AutoPASS-kunder fra forskudds- til etter-skuddsbetaling. Kundene vil faktureres hvert kvartal for sine passeringer. Dette gjøres for at Fjellinjens kunder lettere skal se sammenhengen mellom sine innbetalinger og antall passeringer.
- Det ble gjennomført en informasjonskampanje i forbindelse med overgangen til nytt betalingssystem som ga en økt etterspørsel etter AutoPASS-avtaler.
- Det ble høsten 2009 åpnet en ny bomstasjon i Karenlyst Allé på grunn av omlegging av veisystemet.
- Under hele 2009 er det jobbet med utvikling og tilpassing av nytt administrativt system for Fjellinjen. Planlagt implementering er nå annet kvartal 2010.
- Det har kontinuerlig vært utfordringer knyttet til driftsstabiliteten på det nye utstyret på bomstasjonene.

Trafikken gjennom bompengeringen i Oslo ble redusert i 2009 med 5,4 %. Gjennomsnittlig antall passeringer ble redusert fra 256 779 pr døgn i 2008 til 244 151 pr døgn i 2009 for Oslingen. For Bærum ble det registrert 63 891 pr døgn i 2009 mot 64 786 pr døgn i 2008 (kun sammenlignet siste 12 uker, da Bærumsringen åpnet høsten 2008). Trafikkendringen i 2009 fordelte seg på de tre trafikkorridorene fra vest, nord og sør med henholdsvis -5,7 %, -6,4 % og -4,6 %.

Ved årsskiftet 2008/2009 var det registrert 569 869 gyldige avtaler. Ved avslutningen av 2009 var det registrert 605 049 gyldige avtaler. Etableringen av E6 Gardermoen-Moelv medførte en rekke nyttegninger av AutoPASS-avtale med Fjellinjen, og er således en av årsakene til økningen i gyldige avtaler på 6 %.

Totalt ble det formidlet 75 765 nye brikker i 2009, av disse ble 40 265 formidlet gjennom forhandlernetet. Bruken av AutoPASS-systemet har dermed fortsatt å øke i 2009. Systemet innebærer at brukere med avtale hos et bompengeselskap kan passere i alle AutoPASS-anlegg i Norge og betale via det selskapet kunden har tegnet avtale med. Ordningen gjelder for hele Skandinavia, inkludert enkelte ferjestrekninger.



Informasjonskampanjen i forbindelse med overgangen til nytt betalingssystem, ga en økt etterspørsel etter AutoPASS-avtaler.

ARBEIDSMILJØET

Arbeidsmiljøet i Fjellinjen er godt, samtidig som 2009 har medført flere endringsprosesser. For å møte fremtidige utfordringer er det høsten 2009 etablert et seksjonsledernivå. Selskapet ser viktigheten av å ha en operativ mellomledelse som har god driftsforståelse og har medarbeideroppfølging som en hovedoppgave.

Det er gjennomført fire AMU-møter i 2009, og det er utviklet en handlingsplan for systematisk HMS-arbeid. Det er gjennomført helseundersøkelser fra bedriftshelsetjenesten.

Sykefraværet i 2009 var på 9 %. Det er iverksatt et systematisk arbeid for å redusere sykefraværet i Fjellinjen. Mobilisering av seksjonsledere, tett oppfølging av de sykemeldte og godt samarbeid med bedriftshelsetjenesten er tre viktige elementer.

Sykefravær i %	31.12.09	31.12.08	31.12.07	31.12.06
Kvinner	12 %	7 %	14 %	13 %
Menn	4 %	3 %	2 %	4 %
Totalt	9 %	5,6 %	9 %	9 %

Det har ikke skjedd skader eller ulykker i 2009.

Det var 70 fast ansatte i Fjellinjen 31.12.09. Det ble ansatt 26 fast ansatte og sluttet fem fast ansatte i samme periode.

Av selskapets 70 ansatte er 45 kvinner. Andelen kvinner i ledende stillinger er på 45 %.

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.

Gjennomsnittlig årslønn for kvinner er kr 342.842, mens den for menn er kr 397.644. Forskjellen skyldes i hovedsak at andelen menn i ledende stillinger er høyere enn for kvinner.

DISKRIMINERING

Selskapet arbeider aktivt for å forhindre diskriminering som følge av nedsatt funksjonsevne, etnisitet, nasjonal opprinnelse, hudfarge, religion eller livssyn. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering. Fjellinjen AS har som målsetting å reflektere befolkningen i nærområdet.

YTRE MILJØ

Virksomhetens bransje medfører verken forurensning eller utslipp som kan være til skade for det ytre miljø.

REGNSKAP 2009

Til sammen ble driftsinntektene i 2009 på kr 2.144 millioner. Dette er kr 503 mill. (30,6 %) høyere enn i 2008. Inntektsøkningen skyldes hovedsakelig endringer i takstene og etableringen av Bærumsringen. Alle nevnte endringer ble gjennomført i 2. halvår 2008.

Administrasjonskostnadene var på kr 291 mill., som er kr 92 mill. over fjoråret. Hovedårsaken til dette er en kraftig økning i bemanningen i løpet av 2009, samt store kostnader til trykking og utsendelse av betydelig større fakturavolum enn forventet.

Driftsresultatet er på kr 1.852 mill. Netto finanskostnader var på kr 1,9 mill., mot netto finansinntekter i 2008 på kr 5,5 mill. Økningen i finanskostnadene skyldes lånefinansiering av omlegging til etterskuddsfakturering, samt økt rekvirering fra Statens vegvesen.

I 2009 hadde selskapet et netto resultat før tildeling til veiprosjekter og kollektivtiltak på kr 1.850 mill. mot kr 1.447 mill. i 2008.

I årsregnskapet for 2009 har AS Fjellinjen balanseført innkrevingsretten på kr 1.961 millioner, som en immateriell eiendel. Avskrivningen på innkrevingsretten følger årets resultat så lenge 100 % skal tildeles veiprosjekter.

Det har ikke inntrådt forhold etter regnskaps-årets 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 som lav, da fordringene er fordelt på en stor kundemasse. Overgangen til etterskuddsfakturering har medført en endring i selskapets finansielle struktur, hvor selskapet nå har vesentlig flere fordringer på kundene i forhold til tidligere år. Fordringene utgjør pr 31.12.09 kr 363 mill. mot kr 286 mill. i 2008.

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. Selskapet forventer en fortsatt positiv utvikling i likviditeten fra driften. Det er i 2009 gjennomført låneopptak på kr 850 mill., som fordeler seg på kr 350 mill. kortsiktig og kr 500 mill. som et langsiktig (5 år) obligasjonslån.

Selskapet har ved utgangen av 2009 en disponibel likviditet på kr 388 mill. som skyldes forskyvning i rekvirering av midler til veiprosjektene fra Statens vegvesen.

Annen risiko

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

Trafikkreduksjonen fra i siste kvartal 2008 har vedvart stabilt gjennom 2009. Årsakene til nedgangen i trafikken skyldes i hovedsak ringvirkninger av finanskrisen, 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 veiprisering, rushtidsavgift eller lignende kan 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.

STORE PROSJEKTER I
VEINETTET OG KOLLEKTIV-
TILBUDET I OSLO OG
AKERSHUS ER SLUTTØRT
I 2009.



Festningstunnelen skal tilpasses senketunnelen som ligger lavere i terrenget.



Ny firefeltsvei mellom Wøyen og Bjørnum på E16 i Bærum.

VIKTIGE BOMPENGEFINANSIERTE PROSJEKTER I 2009

Bompengene utgjør et vesentlig bidrag til store veiutbygginger og kollektivprosjekter i Oslo og Akershus. Nedenfor er noen av de store prosjektene omtalt. I tillegg brukes bompenger til finansiering av mange mindre prosjekter som gang- og sykkelveier, tiltak for økt trafikksikkerhet, bedre kollektivtransport og miljøtiltak.

VEIPROSJEKTER

Festningstunnelen

E18 Festningstunnelen var det første store bompengeprojektet i Oslo. Tunnelen sto ferdig i 1990 og samme år startet innkrevningen. I løpet av 2009 ble omfattende rehabilitering av alt teknisk utstyr gjennomført.

E18 Bjørvika

E18 Bjørvika er det største og mest komplekse veiprojektet i Oslo. Med senketunnelen åpnes det for utvikling av en ny bydel i vannkanten. Trafikken på 100 000 biler i døgnet flyttes til tunnelen under havnebassenget høsten 2010, deretter kan arbeidet med områdene rundt operaen og kaiene videreutvikles.

Rv 150 Ulven–Sinsen

Rv 150 Ulven–Sinsen er et annet stort prosjekt som går over mange år. Deler av riksveien på ring 3 mellom Ulven og Sinsen blir lagt i tunnel for å redusere trafikkb belastningen på boligmiljøene. Det bygges også et nytt kommunalt veinett over bakken, og ny hovedrute for gående og syklende mellom Ulven og Sinsen.

E16

E16 Wøyen–Bjørnum ble åpnet i mai 2009. Strekningen med ny firefelts vei er fem kilometer, hvorav halvparten går i tunnel. Forslag til reguleringsplan for E16 Sandvika–Wøyen ble oversendt Bærum kommune våren 2010. Utbygging av E16 med fire felt skal gi et veinett tilpasset trafikkmengden og redusere miljøbelastningen for beboere i området. Strekningen er ulykkesbelastet, og med atskilte kjøretretninger vil møteulykkene trolig helt elimineres.

KOLLEKTIVPROSJEKTER

Jernbanetorget

Blant kollektivprosjektene ble oppgraderingen av Jernbanetorget ferdigstilt våren 2009. Jernbanetorget er nå et mer effektivt og oversiktlig kollektivknutepunkt, og som byrom har det fått en funksjonell utforming med høye estetiske kvaliteter.

Nesodden terminal

Båtene på Oslofjorden er også en del av kollektivtransporten, og sommeren 2009 stod Nesodden terminal ferdig. Forholdene er dermed lagt til rette for de over 10 000 som daglig benytter området.

Kolsåsbanen

Utbyggingen av Kolsåsbanen fortsetter med etappen fra Åsjordet via nye Bjørnsletta til Jar stasjon i Bærum kommune. Denne strekningen åpnes etter planen for trafikk i 2011.



Oppgraderingen av Jernbanetorget ble ferdigstilt våren 2009.



Ombyggingen av Carl Berners plass skal etter planene være ferdig i løpet av høsten 2010.

Carl Berners plass

Ombyggingen av Carl Berners plass skal etter planene være ferdig i løpet av høsten 2010 etter en omfattende ombygging. Personkapasiteten gjennom krysset økes med 50 prosent ved å prioritere reisende med buss, trikk og sykkel.

Det forutsettes innføring av nytt administrativt system i selskapet i løpet av andre kvartal 2010. Prosjektet gjennomføres av Statens vegvesen og Q-Free.

Med bakgrunn i ovennevnte beretning mener styret at forutsetning om fortsatt drift er til stede.

UTSIKTENE FRAMOVER

Takstene i Oslo og Bærum skal prisindekjusteres 1. mars 2010.

Planlagt brikkeskifte på grunn av batteriets levetid gjennomføres 1. kvartal 2010 og berører om lag 50 000 kunder.

Oslo, 26. mars 2010
Styret i Fjellinjen AS


Cathrine Foss Stene
Styreleder

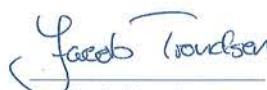

Per Mauritz Hanssen


Rolf Lasse Lund


Ivar Ueland
Nestleder


Astrid Løken Øyehaug


Inger Hegemann


Jacob Trondsen
Adm. direktør



.....
LØSDAGER UNNTATT LØRDAG
TIDEN, MINUTTER OVER TIDEN

05 - 30 45
06 - 00 15 27 42 57
07 - 12 27 42 57
08 - 15 27 42 57
09 - 12 27 42 57
10 - 12 27 42 57
11 - 15 27 42 57
12 - 15 27 42 57
13 - 12 27 42 57
14 - 15 27 42 57
15 - 15 27 42 57
16 - 15 27 42 57
17 - 15 27 42 57
18 - 15 27 42 57
19 - 12 27 42
20 - 00 22 42
21 - 00 22 42
22 - 00 22 42
23 - 00 22 42
24 - 00 22 42
25 - 00 22 42
26 - 00 22 42
27 - 00 22 42
28 - 00 22 42
29 - 00 22 42
30 - 00 22 42

.....
LØSDAGER UNNTATT LØRDAG
TIDEN, MINUTTER OVER TIDEN

.....
LØSDAGER
TIDEN, MINUTTER OVER TIDEN

05 - 45
06 - 00 15 30 45
07 - 00 15 30 45
08 - 12 27 42 57
09 - 12 27 42 57
10 - 15 27 42 57
11 - 00 15 30 45 57
12 - 00 15 30 45 57
13 - 00 15 30 45 57
14 - 00 15 30 45 57
15 - 00 15 30 45 57
16 - 12 27 42 57
17 - 12 27 42 57
18 - 12 27 42 57
19 - 12 27 42 57
20 - 12 27 42 57
21 - 00 15 30 42
22 - 00 15 30 42
23 - 00 15 30 42
24 - 00 15 30 42
25 - 00 15 30 42
26 - 00 15 30 42
27 - 00 15 30 42
28 - 00 15 30 42
29 - 00 15 30 42
30 - 00 15 30 42

.....
LØSDAGER
TIDEN, MINUTTER OVER TIDEN

RUTETABELLER VAR PÅ PLOSS,
MEN DET VAR ALDRI GODT Å VITE OM BUSSEN
ELLER TRIKKEN FAKTISK VAR I RUTE.

SANNTIDSSYSTEMET

151 Rykkinn	
54 Aker brygge	4 min
32 Voksen skog	6 min
252 Stenmestad	22:21
Middbygdla	ca 22:25


51
Dokkveien
252 Reppen
266 Holmen skole
142
259 Mattias' skole



SANNTIDSSYSTEMET NÅR KOMMER BUSSEN?



Sanntidssystemet – nøyaktig og oppdatert informasjon til reisende

“Når kommer bussen?” er et spørsmål mange har stilt seg, for det å vente på buss eller trikk er rett og slett kjedelig. Det er ekstra ille å vente hvis informasjonen er dårlig, eller mangler helt.

Men noe har skjedd. Det bompengefinansierte sanntidssystemet for buss og trikk ble bygget ut i perioden 2005–2008 og finnes nå på 300 av Ruters stoppesteder. Trafikkdata kan også hentes via mobiltelefon og Internett. Oppropet inne i vognene er også en del av systemet.

Det gir reisende en god forutsigbarhet om tilbudet og et langt bedre grunnlag for å ta beslutninger om alternative reiseruter, hvis det blir nødvendig.

Det er også utviklet et system for visning av sanntidsinformasjon på storskjermer i resepsjoner, butikklokaler og andre steder. Alt som kreves er en nettleser som kan vise en web-side som oppdaterer seg en gang i minuttet. På oppdrag fra OBOS er de første sanntids-skjermer allerede utplassert på Tveita Senter.

Trafikanten Sanntid 1.5 for iPhone og iPod Touch er i dag levert til Apple.

VIRKSOMHETEN

BEFOLKNINGEN BLIR
MER POSITIVE TIL
BOMPENGER NÅR DE
VET HVILKE PROSJEKTER
PENGENE GÅR TIL
VEIBYGGING.

Omlagging til nytt betalingssystem

Fjellinjen la høsten 2009 om sitt betalingssystem fra forskudds- til etterskuddsbetaling. Våre kunder faktureres nå på etterskudd hvert kvartal for sine passeringer. Fjellinjen gjennomførte endringen for at våre kunder lettere skal forstå sammenhengen mellom sine innbetalinger og antall passeringer.

Endringene i faktureringsregimet var basert på kundenes misnøye med systemet som ble innført sommeren 2008. Mange av Fjellinjens kunder opplevde dette betalingssystemet basert på forskuddsbetaling og verdikort som unødvendig komplisert og uoversiktlig. Dette førte igjen til at Fjellinjens kundesenter gjennom 2009 opplevde stor pågang. Tilbakemeldinger fra våre kunder viser at de er positive til det nye fakturerings-systemet.

Holdninger til bompengeringen

Den siste holdningsundersøkelsen om bompenger, veier og kollektivtrafikk viser at andelen som er positive til bompenger øker. På spørsmål om innføringen av bomringer i Oslo-området er negativt eller positivt, fordeler svarene seg med 54 prosent på den negative siden og 43 prosent på den positive.

Dette er en endring i positiv retning fra 2008 da 38 prosent av de spurte synes bomringene var et positivt tiltak, mens 56 prosent synes det var negativt.

Holdninger til bompenger i Oslo-området

POSITIVE



NEGATIVE



Undersøkelsen avdekker også at andelen som er positive stiger betydelig når de blir presentert for konkrete prosjekter som er finansiert av bompenger. Da er 74 prosent positive og bare 24 prosent negative!

Det er grunn til å tro at forståelsen for nødvendigheten av bomringen totalt sett er god. Tre av fire voksne i Oslo og Akershus aksepterer altså bompengeneinnkreving under visse forutsetninger, for eksempel at pengene går til veibyggning og bedre kollektivtrafikk, samt at prosjektene bidrar til å redusere miljøproblemene. Betinget støtte til bomringen kan tolkes som om folk aksepterer innkreving av bompenger som et nødvendig onde for å få bedre veier, kollektivtrafikk og miljø.

I denne årsrapporten har vi trukket frem enkelte prosjekter som ikke ville ha blitt realisert uten bomringen. Eller i beste fall ville tatt mye lenger tid å realisere.

Holdningsundersøkelsen har vært gjennomført hvert år siden 1990. Den tar for seg folks holdninger til bompenger, veier, kollektivtrafikk og reisevaner. 1 000 personer over 18 år i Oslo og Akershus ble intervjuet i november 2009. Undersøkelsen er utført for PROSAM – et samarbeid mellom statlige transportetater, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, samt Ruter og NSB.

Holdninger til konkrete prosjekter finansiert av bompenger



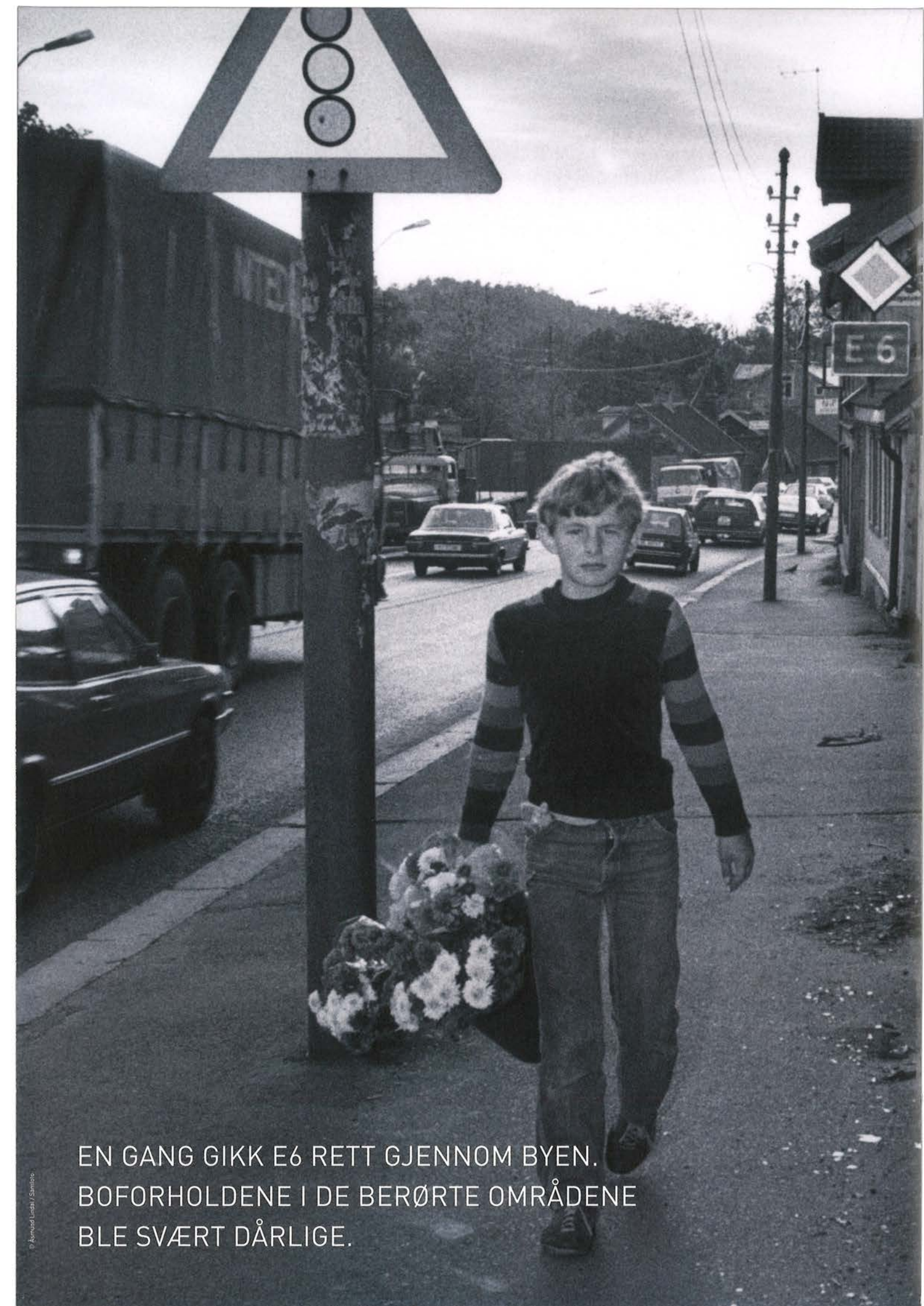


Fjellinjen AS ble etablert 13. februar 1986 og innsamling av bompenger startet i 1990. Selskapet har stått for delfinansiering av Oslo-pakke 1 og 2. I mars 2008 vedtok Stortinget Oslo-pakke 3 som er en plan for veiutbygging og drift og utbygging av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Tidshorisonen er 2008 til 2027. 20 år med bompenger til vei og kollektivt i Oslo og Akershus har gitt resultater.

UTVALGTE PROSJEKTER 1990–2010

Oversikten her gir et godt bilde av hvor mye som faktisk er blitt gjort de siste 20 årene, og hvor mye som er planlagt. Mange viktige vei- og kollektivprosjekter i Oslo og Akershus er helt eller delvis finansiert av bompenger. Vår by og våre nærområder ville sett veldig annerledes ut, ikke minst med tanke på trafikken, uten disse pengene. De mest ambisiøse veiprojektene har lagt trafikken i tunnel, slik at områdene der trafikken tidligere gikk er revitalisert og til glede for alle som ferdes der. Dessuten har disse tiltakene ført til langt bedre og mer komfortabel fremkommelighet for både bilister, syklister og kollektivreisende.

- | | | | |
|---|---|--|---|
| 1990 | 1996 | 2002 | 2007 |
| 1 Festningstunnelen | 22 Nytt Ryenkryss | 36 T-baneringen | 47 Bjørvikaprojektet fortsetter |
| 2 Deler av Henrik Ibsenringen | 23 Nytt kryss på Store ringvei ved Radiumhospitalet | Nydalen igangsettes med Storo og Sinsen som nye stasjoner | ■ Totale bidrag fra Fjellinjen til Oslopakke 1 beløper seg til 11,8 milliarder kroner, i tillegg til 1,2 milliarder kroner til Oslopakke 2 fra 2001 |
| 1991 | 24 Ombygging av Trondheimsveien mellom Nybrua og Carl Berners plass | 37 Nytt ventehus ved Nesoddbåten | |
| 3 Ny trikkestrassé i Schweigaardsgate | 25 Kollektivterminal på Bekkestua | 38 Tilrettelegging for buss på Ring 1 | |
| 4 Ny E6 mellom Vinterbro og Vassum | | 2003 | 2008 |
| 5 Utvidelse av E18 mellom Skøyen og Asker | 1997 | 39 Ny riksvei 4 Slattum-Gjelleråsen | 48 Rehabilitering av Festningstunnelen |
| 6 Ny riksvei 4 i Nittedal | ■ 26 av 50 prosjekter i Oslopakke 1 og 2 er gjennomført og Fjellinjen har så langt bidratt med 3,33 milliarder kroner til drift og ca 1.850 milliarder kroner i lån | 40 Ny vei Lørdagsrud-Strømmen kirke | ■ Informasjonssystem for sanntids ruteopplysning for buss og trikk |
| 1992 | | 2004 | 2009 |
| 7 Granfosstunnelen | | 41 Utvidelse av E6 Europaveien fra 2 til 4 felt mellom Klements-rud og Assurtjern | ■ Ruter mottar 540 millioner kroner fra Fjellinjen via Oslopakke 3 |
| ■ Kollektivprosjekter | | 2005 | 49 Første del av E16 Wøyen-Bjørnum ferdig |
| 8 Oslo Rv 190 Teisen-Caspar Storms vei | | 42 Anleggstart i Bjørvika | 50 Nesoddtangen terminal |
| 9 Olavsgård buss-terminal | 1998 | 2006 | 51 Oppgradering av Jernbanetorget |
| 1993 | 26 Ny riksvei 159 forbi Strømmen og Lillestrøm | 43 Veiprojekter: E18 Bjørvikaprojektet, utvidelse av E6 Europaveien, Store ringvei og utbygging av E16 Wøyen-Bjørnum | NOEN PÅGÅENDE PROSJEKTER I 2010 |
| 10 E6 Vinterbro-Vassum | 27 Delfinansiering av ny kollektivterminal i Lillestrøm | 44 Fullføring av T-baneringen med bl.a. aktiv signalprioritering og sanntids informasjonssystem | 52 Bjørvikatunnelen åpnes |
| 11 Rv 150 Universitetskrysset | 28 Nationalteatret stasjon | 45 1. etappe av kollektivterminalen på Strømmen | 53 Carl Berners plass ferdig oppgradert |
| 12 E16 Kjørbo-Brynsvn. | 1999 | 46 Oppgradering av Kolsåsbanen igangsatt | 54 Kolsåsbanen med metrostandard mot vest, ferdig 2011 |
| 13 E18 Lysakerkrysset øst | 29 Tåsentunnelen | | 55 Sinsen-Ulven |
| 14 Lysaker kollektivknutepunkt | 30 Ny Ring 3 realisert og satt i drift | | |
| 1994 | 2000 | | |
| 15 Vestbanekrysset | 31 Svartdalstunnelen | | |
| 16 Sinsen-Storo | 2001 | | |
| 17 Bekkestuatunnelen | 32 Galgebergforbindelsen | | |
| ■ Kollektivprosjekter | 33 Ombygging av Thereses gate | | |
| 18 Trondheimsveien mellom Grorud og Fossumkrysset | 34 Nannestad buss-terminal | | |
| 19 Ring 3 mellom Plogveien og Traktorveien | 35 Vormsund buss-terminal | | |
| 1995 | | | |
| 20 Ekebergstunnelen | | | |
| 21 Kollektiv terminal på Helsfyr | | | |



EN GANG GIKK E6 RETT GJENNOM BYEN.
BOFORHOLDENE I DE BERØRTE OMRÅDENE
BLE SVÆRT DÅRLIGE.

EKEBERGTUNNELEN, GAMLEBYEN OG VÅLERENGA



EKEBERGTUNNELLEN, GAMLEBYEN OG VÅLERENGA SMÅBYIDYLL I STORBYEN



Gamlebyen er det eldste byområdet innenfor dagens hovedstadsarealer. Oslos gamleby var etablert med bystruktur rundt år 1000, og ble Norges hovedstad i 1314. Gamlebyen ligger mellom Kongshavn, Bjørvika, Grønland, Galgeberg og Kværner, og strekker seg et stykke oppover mot Ekeberg. Ved Galgeberg ender St. Halvardsgate, som i middelalderen var kjent som Gaten, og i dag er begynnelsen på Pilgrimsleden til Trondheim. Enebakkveien og Strømsveien, som begge tar av fra Galgeberg, var de gamle hovedferdselsårene mot nettopp Enebakk og Strømmen/Romerike.

Områdets posisjon som trafikknutepunkt var svært merkbart på 1970-tallet. E6 gikk tvers gjennom området og opp Strømsveien gjennom Vålerenga. I rushtiden sto køene stille, resten av døgnet var trafikken tett. Beboeraksjonene på Vålerenga for å få trafikken ut av bydelen begynte, sammen med kampen for å bevare de gjenværende trehusene. Dette førte til at blant annet Vålerengatunnelen ble bygget og åpnet i 1989.

Dette bedret forholdene, men det var langt i fra nok. Med midler fra Oslopakke 1 og 2 (statlige midler og bompenger) er trafikkbildet nå fullstendig endret. Det neste skrittet etter at Vålerengatunnelen åpnet, var å stenge Strømsveien i 1992 for alt annet enn buss. Deretter ble Ekeberg tunnelen åpnet i 1995, og til sist Svartdals tunnelen i 2000.

Målet var å sikre en mer effektiv trafikkavvikling og et bedre miljø i den trafikkbelastede bydelen. I tillegg til tunnelsystemet er flere lokale gater stengt. Miljøgater og andre tiltak for miljømessig oppgradering av det lokale veinettet er også satt i verk. Tunnelene sammen med supplerende tiltak i det lokale veinettet har bedret trafikkmiljøet, redusert støy- og luftforurensningsnivået og også redusert befolkningens miljø- og støyplager.

Gamlebyen er i dag et pulserende og spennende nabolag med begrenset trafikk. Vålerenga fikk sin tunnel uavhengig av bompenger, men stengingen av Strømsveien og omleggingen av trafikken er en del av de bompengefinansierte prosjektene. Resultatet er at det nå er den gamle trehusbebyggelsen som preger området i stedet for tung trafikk. Fasadene er i stor grad pusset opp, og gir et idyllisk småbypreg midt i storbyen.

RESULTAT

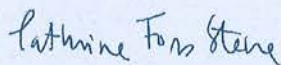
[Beløp i hele tusen]	Note	1/1-31/12 2009	1/1-31/12 2008
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER			
Driftsinntekter			
Abonnementsinntekter		1 598 315	1 176 208
Video-fakturering		454 699	403 633
Manuell betaling		-	23 112
Tilleggsavgifter		84 260	31 747
Utstedergodtgjørelse		6 604	5 843
Sum driftsinntekter	1	2 143 878	1 640 543
Driftskostnader			
Lønnskostnader	4, 5	35 012	19 918
Avskrivning varige driftsmidler	8	1 442	175
Avskrivning immaterielle eiendeler	6	25 503	15 006
Annen driftskostnad	9	229 594	164 455
Sum driftskostnader		291 551	199 554
DRIFTSRESULTAT		1 852 327	1 440 989
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER			
Annen finansinntekt		1 878	5 919
Annen finanskostnad		3 828	374
Resultat av finansposter		-1 951	5 545
Resultat før avskrivning på innkrevingsretten		1 850 377	1 446 533
Avskrevet på forhåndsbetalte midler - innkrevingsretten	7	1 850 377	1 446 533
PERIODERESULTAT		0	0

BALANSE

(Beløp i hele tusen)	Note	1/1-31/12 2009	1/1-31/12 2008
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Aktivert innkrevingsrett	7	803 225	692 302
Immaterielle eiendeler	6	108 672	82 718
Sum immaterielle eiendeler		911 897	775 020
Varige driftsmidler			
Driftsmidler, inventar og kontormaskiner		8 985	1 929
Sum varige driftsmidler	8	8 985	1 929
SUM ANLEGGSMIDLER		920 883	776 948
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	2	159 616	71 188
Opptjent ikke fakturert inntekt	2	201 959	214 058
Andre fordringer	3	1 748	586
Sum fordringer		363 323	285 831
Bankinnskudd, kontanter og lignende		387 980	19 030
Sum omløpsmidler		751 303	304 862
SUM EIENDELER		1 672 186	1 081 810
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital		1 100	1 100
Sum innskutt egenkapital	11	1 100	1 100
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	12	105 898	105 898
Sum opptjent egenkapital		105 898	105 898
Sum egenkapital		106 998	106 998

[Beløp i hele tusen]	Note	1/1-31/12 2009	1/1-31/12 2008
GJELD			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	5	66	1 744
Andre avsetninger og forpliktelser		301	60
Sum avsetning for forpliktelser		367	1 804
Langsiktig gjeld			
Mottatt depositum	13	126 717	122 257
Bankgjeld	15	500 000	-
Sum langsiktig gjeld		626 717	122 257
Kortsiktig gjeld			
Kassekreditt, kortsiktig banklån	14	350 000	230 629
Leverandører		131 644	39 829
Skyldig offentlig avgifter		3 034	1 830
Forskudd fra abonnenter		-	344 301
Opptjente bompenger, tildelt, ikke utbetalt	10	403 947	204 517
Annen kortsiktig gjeld		49 479	29 644
Sum kortsiktig gjeld		938 103	850 751
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 672 186	1 081 810

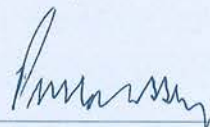
Oslo, 10. mars 2010
Styret i Fjellinjen AS



Cathrine Foss Stene
Styreleder



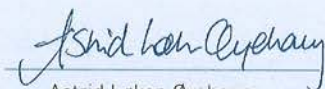
Ivar Ueland
Nestleder



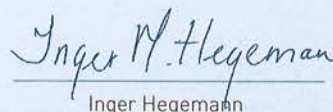
Per Mauritz Hansen



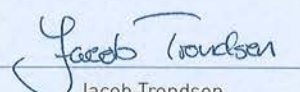
Rolf Lasse Lund



Astrid Løken Øyehaug



Inger Hegeman



Jacob Trondsen
Adm. direktør

NOTER

NOTE 1 DRIFTSINNTEKTER

Selskapets inntekter for 2009 omfatter innkrevingen av bompenger i henhold til avtale med Statens vegvesen. Til sammen ble selskapets driftsinntekter på kr 2.143,9 mill. Inntektsføring og vurdering av opptjent ikke fakturert inntekt følger samme prinsipper som forutsatt i forbindelse med utarbeidelse av årsregnskapet pr 31.12.2008.

Opptjent ikke fakturert omsetning utgjør pr 31.12.2009 kr 418,9 mill. Usikkerhetsmarginen for hver inntektsart er vurdert og svinger fra 0,0 % til 18,2 %. Størst usikkerhet er det knyttet til inntekten fra manuell tastekø.

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. Periodens godtgjørelse var kr 6.604 mill. og skal blant annet dekke selskapets kredittrisiko knyttet til innkrevingen av etterskuddsfakturerte passeringer. Sammenligningstall i årsregnskapet er omarbeidet og hensyntatt dette.

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).

Kundefordringer som ikke er betalt ved foreldelsesfristen på 3 år anses konstatert tap og avskrevet. Avsetning til tap er gjort på grunnlag av individuell vurdering av fordringene og en tilleggsavsetning som skal dekke øvrig påregnelig tapsrisiko.

Forskudd fra kunder, kr 216.984 mill., er oppført under opptjent ikke fakturert inntekt. Dette er en beholdning fra ordningen med forskuddsbetalte klippekort.

Fordringer på andre bompengeselskap i forbindelse med passeringer i AutoPASS-systemet er på kr 10.909,8 mill. Det er ikke forventet tap på fordringer mot andre bompengeselskap.

[Beløp i hele tusen]	31/12 2009	31/12 2008
Registrerte fordringer	238 739	104 288
Opptjent, ikke fakturert inntekt	201 959	214 058
Avsatt for tap etterskuddsfakturerte passeringer og tilleggsavgifter	-39 673	-10 318
Avsatt for tap fakturerte AutoPASS-passeringer	-8 019	-7 203
Avsatt tap fordringer utland	-31 430	-15 579
Kundefordringer pr 31. desember	361 575	285 246

NOTE 3 ANDRE FORDRINGER

Andre fordringer var kr 1,7 mill. pr 31. desember 2009 mot kr 0,6 mill. sammenlignet med 31. desember 2008. Beløpet består av ikke mottatt oppgjør utenlandske fordringer, kr 385.161 forskuddsbetalte kostnader, kr 1.156.305, samt tilgodehavende sykepenger fra NAV, kr 206.596.

NOTE 4 LØNSKOSTNADER, ANTALL ANSATTE, GODTGJØRELSER, LÅN TIL ANSATTE MM.

[Beløp i hele tusen]	31/12 2009	31/12 2008
Lønn	28 121	19 306
Arbeidsgiveravgift	4 480	2 956
Pensjonskostnader	1 337	2 260
Andre ytelser	1 006	396
Tilbakeført avsetning sluttvederlag	67	-5 000
Sum	35 012	19 918

Selskapet har sysselsatt 76,2 årsverk i regnskapsåret 2009. Av dette er 56,5 årsverk fast ansatte. I 2008 sysselsatte selskapet 49,1 årsverk. Av dette var 41,5 årsverk fast ansatte.

	Daglig leder	Styret
YTELSER TIL LEDENDE PERSONER		
Lønn/styrehonorar	879 048	321 400
Pensjonsutgifter	94 980	0
Annen godtgjørelse	46 075	0

Brutto lønn og feriepenger (eksklusive styrehonorar) til ansattrepresentant i styret var kr 395.623.

Selskapets daglige leder og styreleder er ikke omfattet av noen bonusordning. For daglig leder er det avtalt gjensidig oppsigelstid på 6 måneder med lønn i oppsigelsesperioden. Ytelser til daglig leder består av både ytelser 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 enkelt lån/sikkerhetsstillelser som utgjør mer enn 5 % av selskapets egenkapital.

[Beløp i hele tusen]	2009	2008	2007
REVISOR (INKLUSIVE MERVERDIAVGIFT)			
Lovpålagt revisjon (inkl. teknisk bistand med årsregnskap)	317	464	344
Andre attestasjonstjenester	0	0	0
Skatterådgivning (inkl. teknisk bistand med ligningspapirer)	0	0	0
Annen bistand	122	93	31
Sum godtgjørelse til revisor	439	557	375

NOTE 5 PENSJONER

Pensjonsnoten er oppdatert pr 31.12.2009 iht aktuarberegning. Selskapet besluttet å endre eksisterende pensjonsordning til innskuddsbasert pensjon for ansatte opp til 52 år. Overgang til ny ordning ble gjennomført 01.09.2009.

Selskapet har pensjonsordninger som pr 31.12.09 omfatter i alt 89 personer, hvorav 13 i den ytelsesbaserte ordningen. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom et forsikringselskap. I tillegg har selskapet en tariffestet avtalefestet førtidspensjonsordning (AFP). Selskapet er pliktig til å ha en tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene etter denne loven.

[Beløp i hele tusen]	2009			Sum
	Sikret		Usikret	
	Ytelse	Innskudd		
NETTO PENSJONSKOSTNAD				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	1 360	422	198	1 981
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	128	0	22	150
Avkastning på pensjonsmidler	-169	0	0	-169
Administrasjonskostnader	36	23	0	59
Resultatførte planavvik/estimatendringer	-192	-857	21	-1 028
Vesentlige endringer i pensjonsforpliktelser	-1 908	0	0	-1 908
Vesentlige endringer i pensjonsmidler	2 043	0	0	2 043
Vesentlige endringer i ikke resultatført avvik iht aktuarberegning	-1 727	0	0	-1 727
Arbeidsgiveravgift	148	0	31	179
Avvik i forbindelse med overgang til ny ordning	1 758	0		1 758
Netto pensjonskostnad	1 477	-412	272	1 337

[Beløp i hele tusen]	2009			Sum	2008		IB
	Sikret		Usikret		Sikret	Usikret	
NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE	Ytelse	Innskudd					
Opptjente pensjonsforpliktelser 31.12.	2 002	422	575	2 999	2 517		204
Beregnet effekt av fremtidig lønnsreg.	0	0	0	0	0		0
Beregnete pensjonsforpliktelser 31.12.	2 002	422	575	2 999	2 517		204
Pensjonsmidler [til markedsverdi] 31.12.	2 017	834	0	2 852	2 110		0
Ikke resultatført estimatavvik/planendring	49		-212	-163	1 045		2
Arbeidsgiveravgift	0		81	81	57		29
Netto pensjonsforpliktelse	34	-412	444	66	1 510		235

ØKONOMISKE FORUTSETNINGER

	01.01.2009	31.12.2009
Diskonteringsrente	5,80 %	5,40 %
Forventet lønnsregulering	4,50 %	4,50 %
Forventet pensjonsøkning	2,00 %	2,40 %
Forventet G-regulering	4,25 %	4,25 %
Forventet avkastning på fondsmidler	6,30 %	5,70 %
Forventet uttaksprosent AFP-ordningen	20,00 %	20,00 %
Forventet turnover	8,00 %	8,00 %

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

[Beløp i hele tusen]						
NOTE 6 IMMATERIELLE EIENDELER	Elektroniske brikker	Nytt sentralsystem	Rettighet til bruk av innkrevingsutstyr	Hjemmeside/Internett		SUM
Anskaffelseskost 01.01.	66 395	556	32 471	2 561		101 983
Tilgang	7 015	1 317	43 124	0		51 457
Akkumulerte nedskrivninger 31.12.	-29 427	0	0	0		0
Avgang	0	0	0	0		0
Anskaffelseskost 31.12.	73 382	1 873	75 595	2 561		153 411
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	29 427		12 780	2 561		44 768
Balanseført verdi 31.12.	43 954	1 873	62 815			108 642
Årets avskrivninger	13 303		11 238	961		25 503
Årets nedskrivninger	0		0	0		0
Forventet økonomisk levetid	5 år		5 år	2 år		
Avskrivningsplan	Lineær		Lineær	Lineær		

Vurdering av forventet økonomisk levetid

Selskapet har pr 31.12.2009 ikke foretatt noen ny vurdering av aktivenes forventede økonomiske levetid. Det er således vurderingene fra 31.12.2008 som fortsatt ligger til grunn. Det er ikke noen endringer i selskapets forretningsmessige forhold som tilsier at den økonomiske levetid bør endres pr 31.12.2009.

NOTE 7 IMMATERIELLE EIENDELER/AKTIVERT FOR INNKREVINGSRETEN

Oslopakke 3 erstatter Oslopakke 1 og 2. For innkrevingsretten knyttet til Oslopakke 3, herunder E18 Bjørvikprosjektet, er det pr 31. desember 2009 aktivert kr 1.961,3 mill. Beløpet tilsvarer bevillingen for hele 2009 og fordeler seg på følgende områder:

Oslo	892,0 mill kr
Akershus	529,3 mill kr
Kollektiv	540,0 mill kr

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

(Beløp i hele tusen)	Oslopakke 3
AKTIVERT INNKREVINGSRETT	
Anskaffelseskost 01.01.	2 138 835
Tildelt prosjekter	1 961 300
Avgang	
Anskaffelseskost 31.12.	4 100 135
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	3 296 910
Balansført verdi 31.12.	803 225
Periodens avskrivning	1 850 377

(Beløp i hele tusen)				
NOTE 8 VARIGE DRIFTSMIDLER				
Varige driftsmidler	Påkostning leide lokaler	Inventar	Kontor- maskiner	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.	627	680	797	2 104
Tilgang	1 135	1 298	6 066	8 499
Avgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.	1 763	1 977	6 862	10 602
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	328	330	959	1 617
Balansført verdi 31.12.	1 435	1 647	5 903	8 985
Årets avskrivninger	285	272	884	1 442
Forventet økonomisk levetid	5 år	5 år	3 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	

(Beløp i hele tusen)	31/12 2009	31/12 2008
NOTE 9 SPESIFIKASJON AV ANNEN DRIFTSKOSTNAD		
Tap på krav og avsetning til tap på krav	76 511	30 989
Fakturablanketter og porto	44 849	26 459
Vedlikehold og drift av IT-systemer knyttet til innkreving	16 652	25 798
Fjerningskostnader gamle bomstasjoner	10 241	23 934
Øvrige driftskostnader	42 598	22 088
Drift av bomstasjoner	8 337	15 073
Leid ekstrahjelp	13 237	12 757
Avgifter til motorvognregisteret og lignende	17 169	7 356
Sum	229 594	164 455
NOTE 10 SKYLDIG TIL STATENS VEGVESEN		
Tildelt til prosjekter i henhold til statsbudsjettet	1 961 300	1 280 000
Tilleggstilodelinger gjennom året		176 966
– avsatt ikke tildelt året før		
Bidrag til prosjekter i henhold til rekvisisjonsplan	1 961 300	1 456 966
Skyldig og avsatt tildeling per 01.01.	204 517	66 766
Utbetalt hittil i år	-1 761 870	-1 319 215
Sum skyldig og avsatt per 31.12.	403 947	204 517
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 2009 er verdistigningen beregnet til kr 634.148 og inngår som en del av selskapets annen egenkapital.		
Annen egenkapital ut over verdistigningen på aksjekapitalen (kr 105.263.673) skal disponeres som veimidler.		
NOTE 13 MOTTATT DEPOSITUM		
Beløpet, kr 126.717 mill., er mottatt i depositum for utleverte elektroniske brikker. Ved innlevering av brikker ved opphør av abonnement skal depositumet tilbakebetales.		

(Beløp i hele tusen)	31/12 2009	31/12 2008
NOTE 14 BUNDNE BANKINNSKUDD, TREKKRETTIGHETER, SAMT BANKLÅN		
Bundne bankinnskudd		
Skattetrekkmidler	1 312	1 103
Bevilgede trekkrettigheter		
Kassekreditt	100 000	290 000
Herav benyttet per 31.12.		0

I tillegg har selskapet tatt opp et kortsiktig – 6 mnd – sertifikatlån på kr 350 mill .
Lånet forrentes med 2,45 % p.a. og tilbakebetales i sin helhet etter 6 mnd.

NOTE 15 GJELD TIL FINANSINSTITUSJONER

Beløpet, kr 500 mill., består av et langsiktig – 5 år – obligasjonslån. Lånet forrentes iht NOK NIBOR 3 måneder og tilbakebetales i sin helhet etter 5 år.

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

[Beløp i hele tusen]	2008	2009
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Ordinære avskrivninger	26 945	14 611
Nedskrivning immatrielle eiendeler	-	573
Avskrivning aktivert innkrevingsrett	1850 377	1446 533
Aktivert innkrevingsrett	(1961 300)	(1456 966)
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbet. i pensj.ordn.	(1 678)	834
Endring i kundefordringer og forskudd fra abonnenter	(421 793)	(365 552)
Endring i leverandørgjeld	111 649	5 570
Endring i andre tidsavgrensingsposter	1 445	(4 831)
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	(394 355)	(359 228)
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	(8 499)	(2 104)
Utbetaling ved kjøp av immaterielle eiendeler	(51 457)	(46 073)
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	(59 956)	(48 177)
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Netto innbetaling kassekreditt	-	230 629
Netto utbetaling kassekreditt	(230 629)	-
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts./langs.)	854 460	12 049
Endring i opptjente bompenger, tildelt, ikke utdelt	199 430	137 751
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	823 261	380 429
Netto kontantstrøm for perioden	368 950	(26 976)
Konter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	19 030	46 007
Konter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	387 980	19 030
 Denne består av:		
Bankinnskudd m.v.	387 980	19 030
Ubenyttet driftskreditt utgjør i tillegg	100 000	59 371

REGNSKAPSPRINSIPPER

Oslopakke 3

Stortinget vedtok Oslopakke 3 den 13. mars 2008. Oslopakke 3 avløser Oslopakke 1 og Oslopakke 2 som ble videreført gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 50 (2004–2005). Innkrevingsperioden 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 Fjellinjen 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.

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 innkrevingsutstyr. Selskapet betaler for innkrevingsutstyr som er anskaffet og eid av Statens vegvesen. Som innkrevingsutstyr regnes elektroniske brikker, IT-systemer til bruk i innkrevningen og anlegg i tilknytning til de automatiserte bomstasjonene. Som motytelse for betaling av innkrevingsutstyret oppnår selskapet en rettighet til bruk av dette. Rettigheten til bruken 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 fram til en pålitelig måling av anskaffelseskost for eiendelen.

Aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett 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 innkrevingsrett II vil være begrenset oppad til Fjellinjens andel av finansieringen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak knyttet til Oslopakke 3.

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

Dersom inntjeningen blir større enn totale rekvisisjoner fra Staten vegvesen vil aktivert innkrevingsrett avskrives til 0 og resterende oppføres som gjeld til Statens vegvesen. Avskrivning av innkrevingsretten 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 riktigere bilde av selskapets virksomhet.

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 balanse dag 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 for ansatte som pr 1. september 2009 hadde fylt 52 år. Ordningen er finansiert gjennom innbetalinger til et forsikrings-selskap basert på periodiske aktuarberegninger. I tillegg har selskapet en AFP-ordning. Alle øvrige ansatte er pr 1. september 2009 overført til en innskuddsbasert pensjonsordning.

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. Det er 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 arbeidstakernes 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 (opptjeningsperioden). I dette tilfellet amortiseres kostnaden knyttet til endret ytelse lineært over opptjeningsperioden.

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

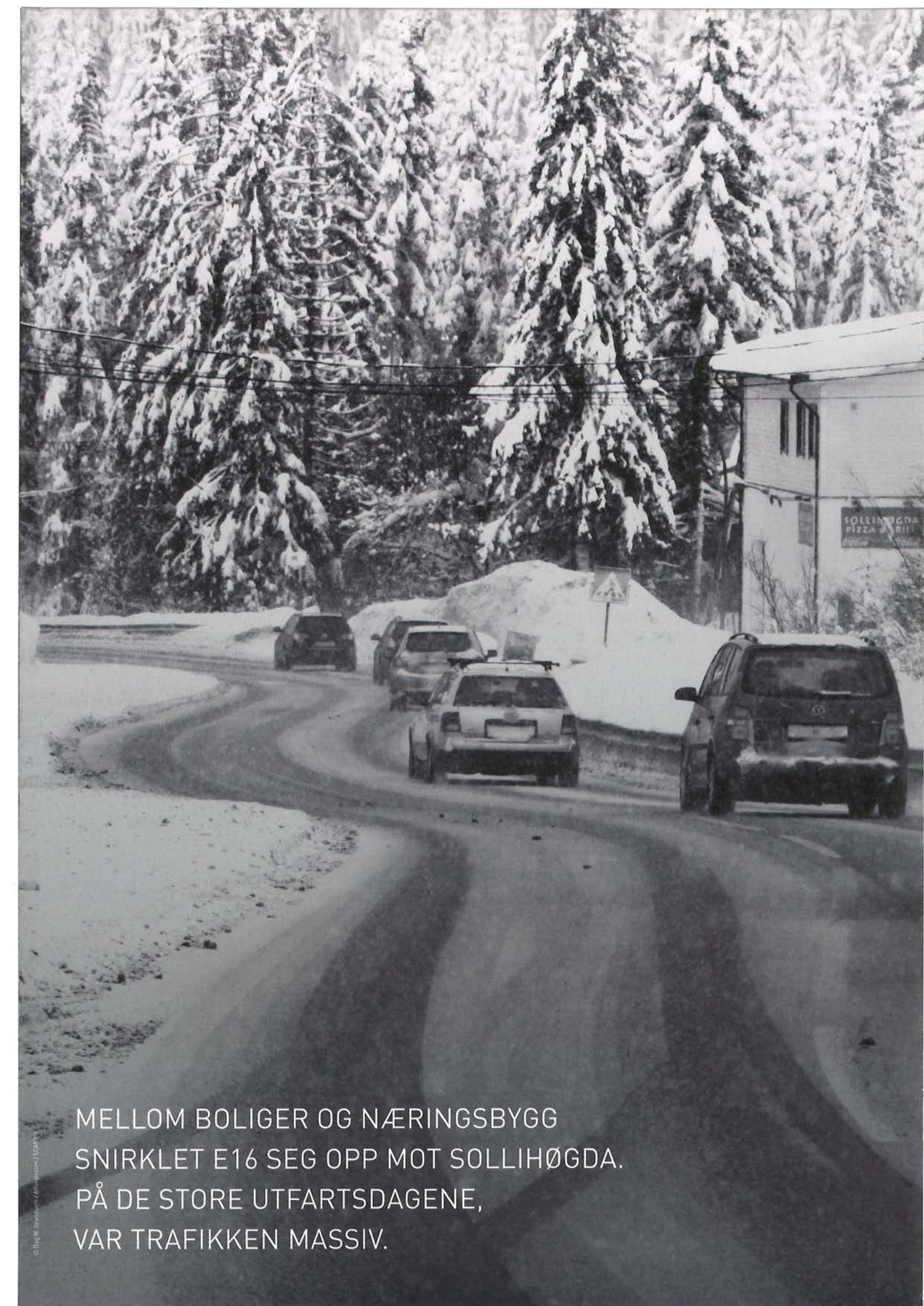
Etter tilleggsavtalen av 3. juli 2006 og vedtaket om Oslopakke 3 skal selskapet finansiere alle utgifter med fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av veien ved utløpet av bompengeperioden. Utgifter tilhørende fjerning av de gamle bomstasjonene og istandsetting av veien er kostnadsført i 2008 og 2009. Det blir løpende gjort avsetninger for å dekke fjerningsutgifter ved avslutningen av innkrevingsperioden som vil finne sted i år 2027.

Skatt

Selskapet er innrømmet fritak fra beskatning.

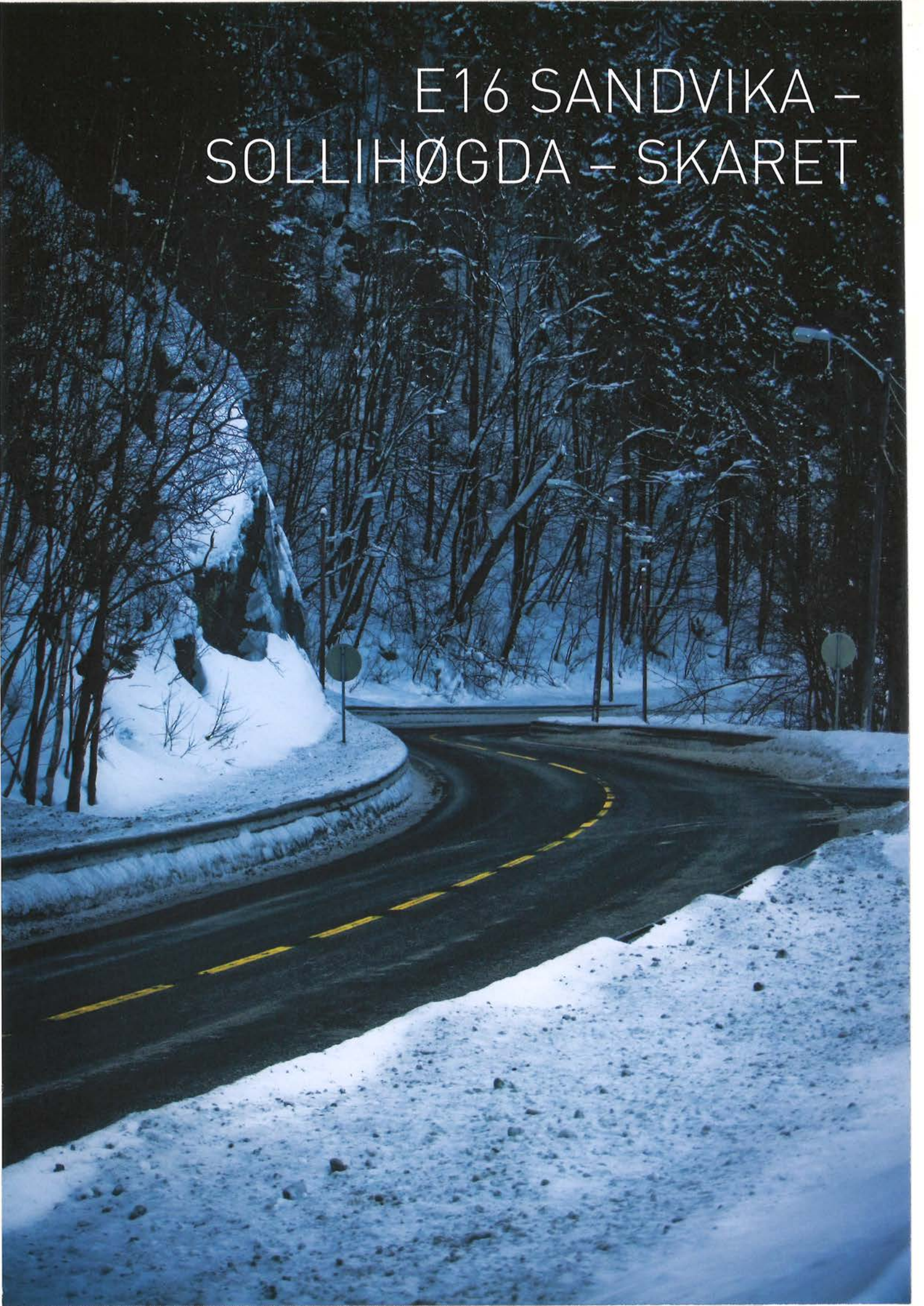
Kontantstrømoppstillingen

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.



MELLOM BOLIGER OG NÆRINGSBYGG
SNIRKLET E16 SEG OPP MOT SOLLIHØGDA.
PÅ DE STORE UTFARTSDAGENE,
VAR TRAFIKKEN MASSIV.

E16 SANDVIKA – SOLLIHØGDA – SKARET



E16 SANDVIKA – SOLLIHØGDA – SKARET ETAPPEVIS PROBLEMLØSING



Europavei 16 (E16) går mellom Londonderry i Nord-Irland og Sandvika rett utenfor Oslo. Veien er rundt 71 mil hvorav 50 mil er i Norge. E16 er hovedforbindelsen for veitrafikk mellom Oslo og Bergen. I tillegg er den hovedferdselsåre mellom Oslo og Ringerike, Valdres og Hallingdal, samt en hovedvei i Bærum.

E16 fra Sandvika opp forbi Sollihøgda og ned mot Tyrifjorden og Steinsfjorden går i en bratt åsside med mange svinger. Strekningen har i mange år vært en utfordring for alle typer trafikanter. Veien ble etablert lenge før bilene kom, og er dermed ikke tilpasset moderne behov.

Veien skal utbedres i ulike etapper, og utbyggingen er i gang. E16 Wøyen-Bjørum åpnet i mai 2009. Strekningen med ny firefelts vei er fem kilometer, hvorav halvparten går i tunnel. Forslag til reguleringsplan for E16 Sandvika-Wøyen ble oversendt Bærum kommune våren 2010. Utbygging av E16 med fire felt skal gi et veinett tilpasset trafikkmengden og redusere miljøbelastningen for beboere i området. Strekningen er ulykkesbelastet, og med atskilte kjøreretninger vil møteulykkene trolig reduseres betydelig.

Den første delstrekningen har forvandlet området langs Ringeriksveien fra Vøyenenga til Bjørum fra et trafikkmareritt til en rolig landevei. Både næringsdrivende og beboere langs veien slipper nå evig trailertrafikk, og trafikantene slipper tett trafikk på en tidligere ulykkesbelastet strekning.

Bompenger finansierer byggingen i Akershus. Også den videre utbygging av E16 vil være delvis bompengefinansiert.

REVISORS BERETNING



Tlf: 22 11 91 00
Faks: 22 11 91 01
www.bdo.no

BDO
Waldemarsveien 45
Postboks 1204 Øst
0201 Oslo

Til generalforsamlingen i
AS Fjellinjen

REVISJONSBERETNING FOR 2009

Vi har revidert årsregnskapet for AS Fjellinjen for regnskapsåret 2009, 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, kontantstrømpstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og god regnskapsskikk 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 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 rettviseende bilde av selskapets økonomiske stilling 31. desember 2009 og av resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk 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 bokføringsskikk 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, 21. april 2010
BDO AS - org. nr. 994 855 573 MVA


Norunn Byrkjeland
Statsautorisert revisor

KREDITTRATING

SUMMARY: FJELLINJEN AS

CREDIT RATING: AA/DEVELOPING/A-1+

Rationale

The ratings on Norway-based Fjellinjen AS are based on the company's stand-alone credit profile, which we assess at 'AA', as well as on our opinion that there is a "moderately high" likelihood that the Kingdom of Norway (AAA/Stable/A-1+) would provide timely and sufficient extraordinary support to Fjellinjen in the event of financial distress.

In accordance with our criteria for GREs, our view of a "moderately high" likelihood of extraordinary government support is based on our assessment of Fjellinjen's:

- "Strong" link with the Norwegian government due to the government's strong influence on Fjellinjen's strategy and business plans. The government is not contemplating privatization in the medium term.
- "Important" role in the providing financing for the construction and improvement of transport infrastructure in the city of Oslo.

Fjellinjen is the 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.

The 'AA' stand-alone credit profile reflects our view of the company's "excellent" business risk profile, based on its monopoly on Oslo's tolls and its growing traffic volumes. Its limited scope of duties, with no responsibility for riskier and more capital-intensive road-maintenance and lifecycle activities, underpins our view of its "excellent" business risk profile.

We view Fjellinjen's financial risk profile as "minimal", due to its strong adjusted funds from operations and zero indebtedness. The government determines Fjellinjen's financial policy, and we consider it to be conservative. All strategic decisions, such as network extensions, toll rates, and bond issues, etc. are made by the government.

Oslo owns 60 % of Fjellinjen, and the County of Akershus (not rated) owns the remaining 40 % . Fjellinjen enjoys a monopoly on the city's tolls, which it has been collecting since 1990. All profits are passed on to the National Public Road Administration and have been used to finance various infrastructure projects (Oslo Package I and II). Currently, the proceeds are being used to support public transport and highway projects in the region (Oslo Package III).

Liquidity

We consider Fjellinjen's liquidity to be adequate. On June 30, 2009, the company had Norwegian krone (NOK) 76 million (€ 8.4 million) in cash and equivalents and another NOK100.0 in committed unused credit lines, which mature at the end of 2011. On the same date, Fjellinjen had NOK38 million of short-term debt outstanding.



Design og konsept: Agendum AS
Foto omslag: Dag Spant
Foto side 2, 3, 7, 17, 23, 39 og 43 Dag Spant
Foto side 20: Fjellanger Widererøe Foto AS
Trykk: Rolf Ottesen AS