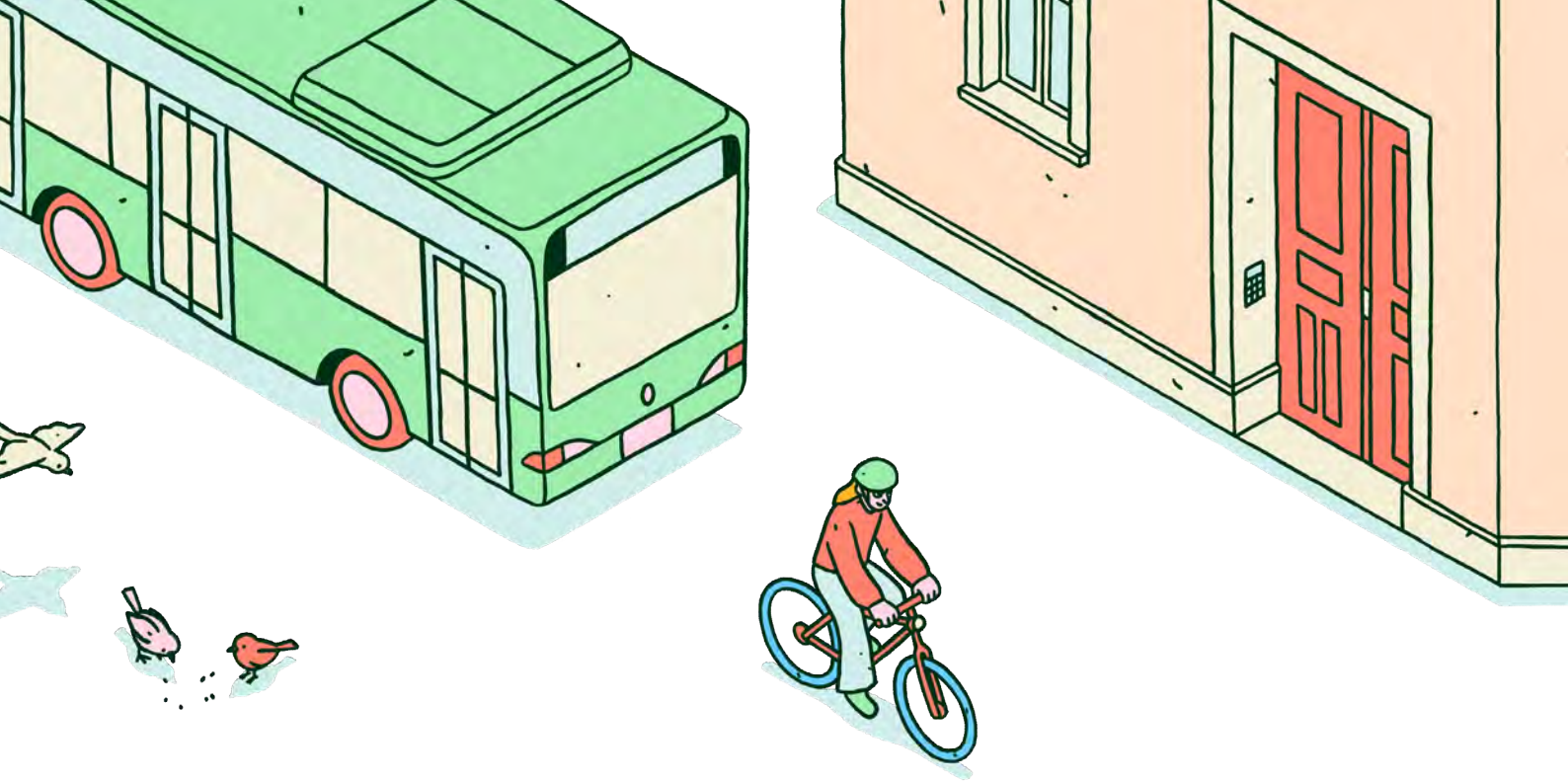
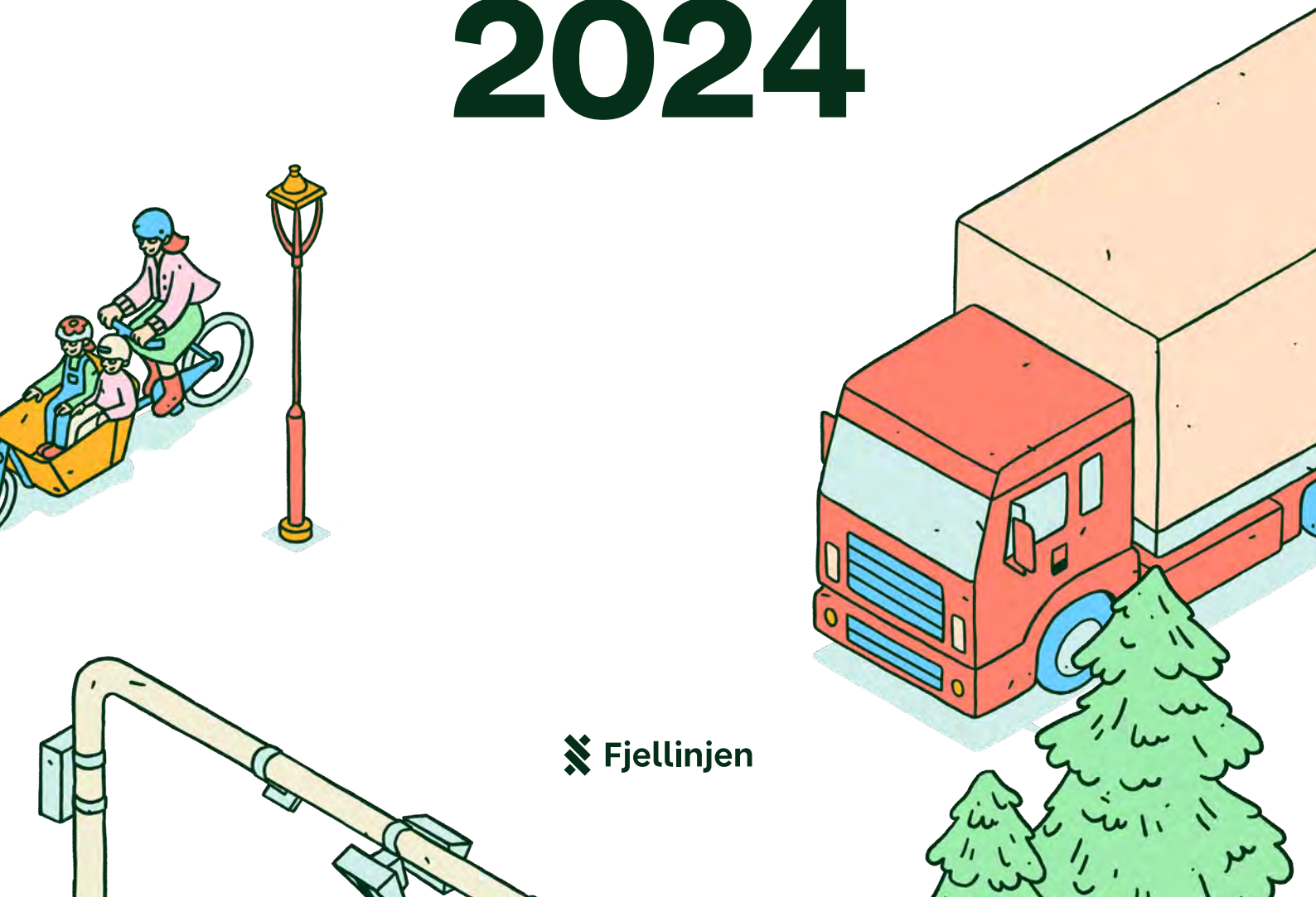




Årsrapport 2024





Fjellinjen AS

Schweigaards gate 16
0107 OSLO
Postboks 459 Sentrum
0105 OSLO

Tlf: 22 93 12 80
kontakt@fjellinjen.no
www.fjellinjen.no

Ansvarlig redaktør: Arne-Petter Lorentzen
Innhold: Arne-Petter Lorentzen, Stian Strøm
Arnesen, Tobias Simonnes
Design og Illustrasjoner: Bleed
Foto: Tor Lindseth, Melissa Hauge, Nicolas Tourrenc,
Marius Fält Vannum, NTB, Arne-Petter Lorentzen,
Espen Solli, Statens vegvesen

Innhold

6	INTRODUKSJON OG HOVEDTALL	86	HOLDNINGER OG KUNNSKAP OM BOMPENGER
8	Effektiv finansiering av fremtidens trafikkløsninger	88	Bompenger i Oslo og Akershus: Fra motstand til normalisering
10	Nøkkeltall	90	Holdningsundersøkelse
12	Administrerende direktørs beretning	94	Velgernes holdninger til bompenger: flere nøytrale
14	Organisasjonskart	96	Menn og kvinner ser ulikt på bompenger
		98	Oppsummering
16	ÅRETS AKTIVITETER		
18	Viktige hendelser i 2024	100	FREMTIDSUTSIKTER
22	Dette gikk bompengene til i 2024		
24	Trafikkbildet	102	Fjellinjen mot 2045 – Utfordringer og muligheter i horisonten
26	Store trafikktiltak – små endringer	104	Prognose for bompengebidrag og gjeldsutvikling (2025-2028)
28	Fjellinjens nye veikart	106	Milliontap på utenlandske bilister i bommen
		108	Suksess med tysk bompengekampanje
30	VIRKSOMHETEN	110	Veipricing er lagt dødt
32	Bompengektørene	112	Spørsmål til forskerne
34	Dialog med interessenter		
36	Historien om Fjellinjen	114	BÆREKRAFTS RAPPORT
38	Prosjekter finansiert med bompenger		
40	Slik finansierer Fjellinjen utbygging av vei og kollektiv	118	Bærekraft i Fjellinjen
42	Dette skjer når du kjører gjennom bomstasjonen	120	Kort om Fjellinjen
44	Menneskene i Fjellinjen	122	Hvordan styres Fjellinjen?
48	Helse, miljø og sikkerhet	124	Vesentlighetsvurdering
		126	Klimaregnskap
50	STRATEGI	130	Energi
52	Effektiv finansiering av fremtidens trafikkløsninger	132	Interne sosiale forhold
54	Slik sikrer vi nøyaktige registreringer i bomstasjonene	136	Økonomiske forhold
56	Kraftig økning av utenlandsk betalingsgrad	138	FNs bærekraftsmål
58	Fjellinjen sikrer tryggere bomstasjoner	140	Om rapporten
60	AI effektiviserer fritaksforvaltningen		
62	Økt forståelse for bompengenes formål	144	STYRETS BERETNING OG ÅRSREGNSKAP
66	STYRING	146	Årsregnskap
68	Fjellinjens virksomhet og eierstyring	155	Resultatregnskap
70	Risikostyring og internkontroll i Fjellinjen	156	Balanse
72	Sensitivetetsanalyse	159	Kontantstrøm
74	Alberte Ruud styrer Oslopakke 3	160	Regnskapsprinsipper
76	Ledelsen	163	Noter
78	Styret		
80	Hilsen fra Marit Veia (V), byråd for miljø og samferdsel i Oslo	176	REVISORS BERETNING
82	Hilsen fra Håkon Snorheim (H), fylkesråd for samferd sel i Akershus fylkeskommune.		
84	Nullvekst som drivkraft		





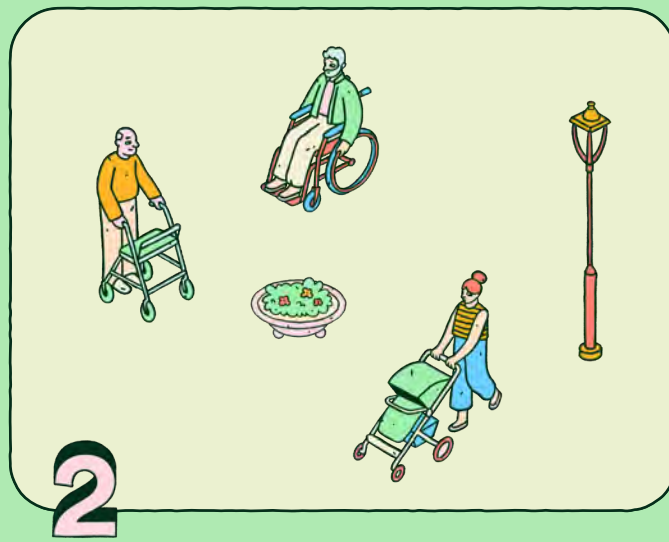
01

Introduksjon og hovedtall

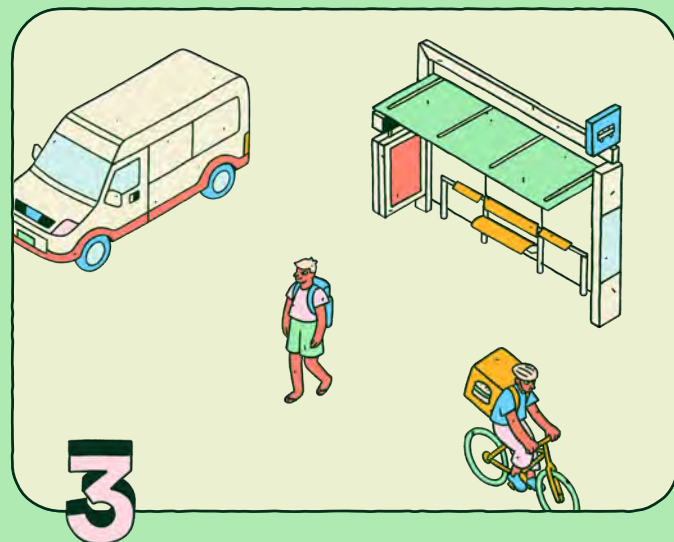
Bompengenes mål i Oslo og Akershus



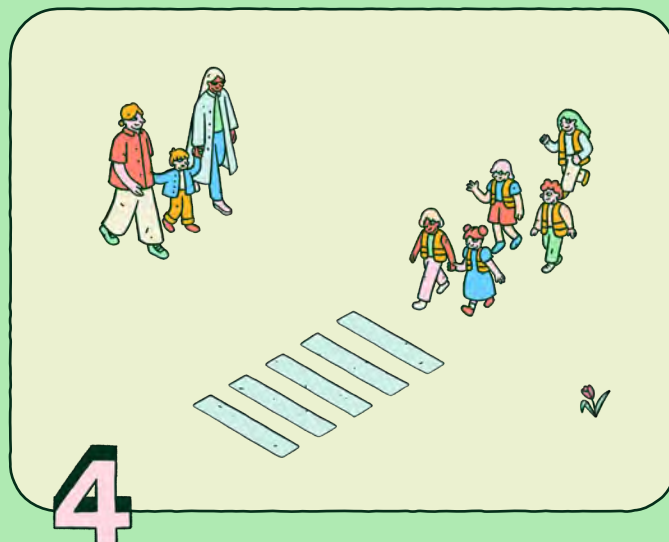
1



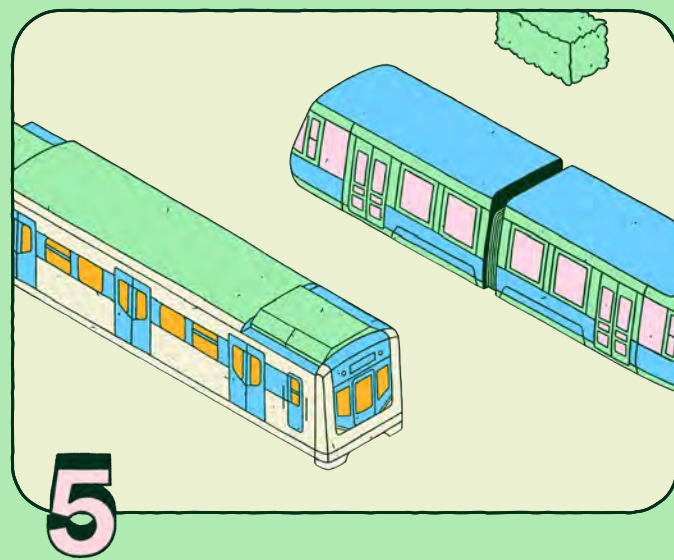
2



3



4



5



6

1. Ta veksten i persontrafikk med kollektiv, sykkel og gange
2. Sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper
3. Prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk, sykkel og gange

4. Sikkert og universelt utformet transportsystem
5. Attraktivt kollektivtilbud
6. Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet

Fjellinjens samfunnsoppdrag

Effektiv finansiering av fremtidens trafikk løsninger

Fjellinjen er Norges største bompengeselskap målt i antall passeringer. Selskapet har tatt inn og forvaltet mer enn 50 milliarder kroner på vegne av fellesskapet siden oppstart. Vårt samfunnsoppdrag er effektiv finansiering av fremtidens trafikk løsninger. Målet med bompengordningen i Oslo er å finansiere prosjekter som gjør at veksten i persontrafikk tas med kollektiv, sykkel og gange. Derfor går 98 prosent av bompengene til prosjekter i Oslopakke 3 som omfatter kollektivtransport, gang- og sykkelveier.

Fjellinjen registrerer omkring 32 millioner passeringer i måneden og har ansvaret for drift og utvikling av utstyr og programvare i 83 bomstasjoner i og rundt Oslo.

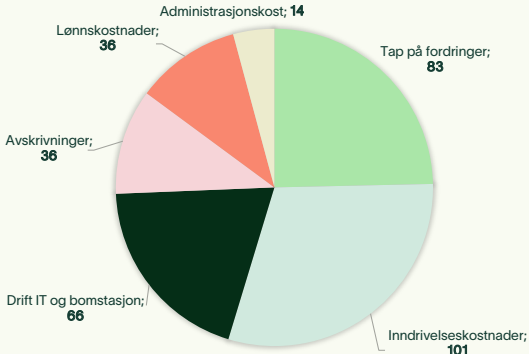
Siden starten i 1990 har bompenger bidratt til å gjøre Rådhusplassen i Oslo bilfri og flyttet trafikken i Bjørvika i tunnel under bakken som har skapt en helt ny bydel.

Fjellinjen har finansiert en storstilt kollektivsatsing som omfatter blant annet utbygging av T-baneringen og Lørenbanen. Bompenger har også finansiert nye T-banevogner og trikker, samt flere nye bussterminaler og kollektivknutepunkt i Oslo og Viken.

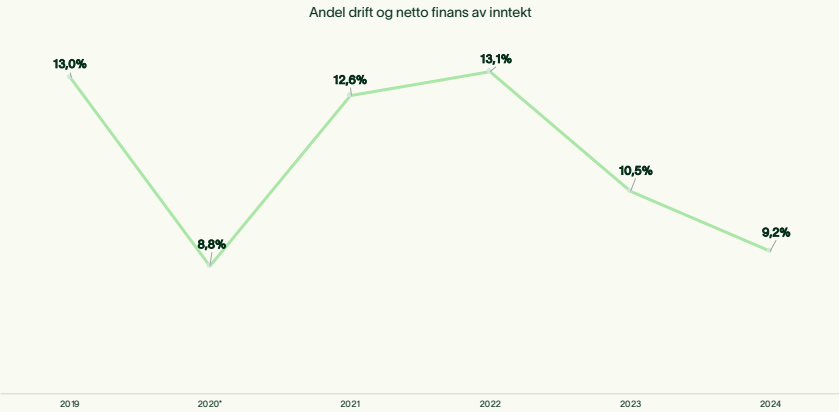
I årene som kommer skal midler fra Fjellinjen blant annet bidra til å bygge Fornebubanen og nytt signalsystem for T-banen.

Nøkkeltall

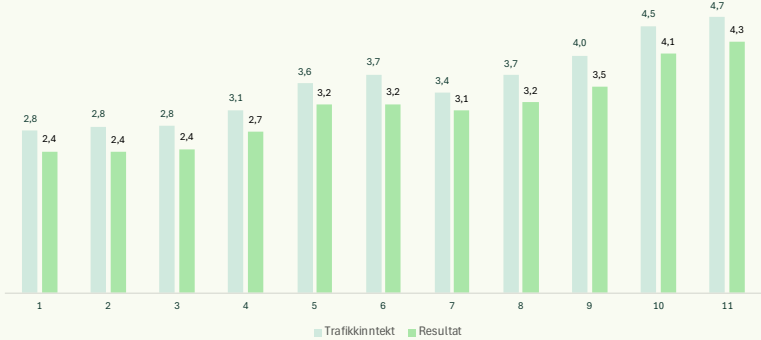
Driftskostnader 2024: 336,7 MNOK



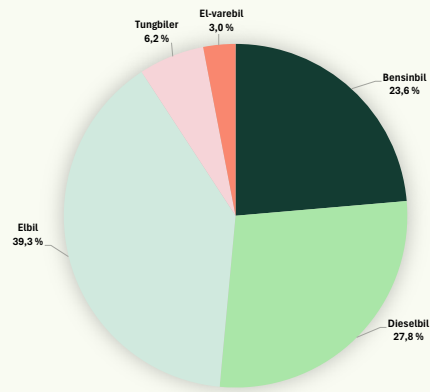
Andel drift og netto finans av inntekt



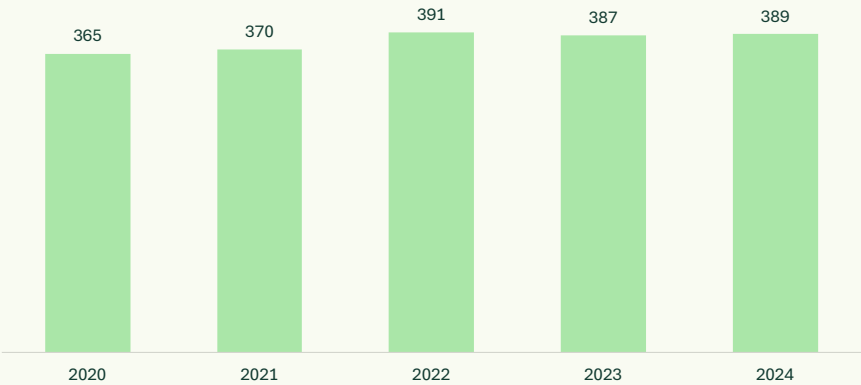
Trafikkinntekt og resultat
(Tall i milliarder)



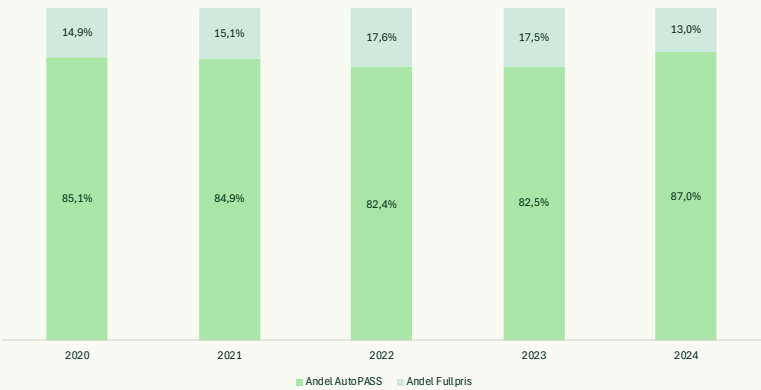
Kjøretøysfordeling



Antall passeringer
(Tall i millioner)



Inntekter
andel AutoPASS og Fullpris



Rekordåret 2024

2024 har vært et år fylt med imponerende prestasjoner og betydelige milepæler for Fjellinjen. Aldri før har Fjellinjen bidratt med så mye til Oslo-pakke 3 i løpet av ett år. 4,1 milliarder kroner gikk til å finansiere drift og opprustning av kollektivtrafikken, og nye gang- og sykkelveier. Bompengenes betydning for hovedstadsområdet utvikling er godt synlig i bybildet, noe som gjør meg veldig stolt av å tilhøre Fjellinjen.

I en periode med økte renter og prisvekst har vi lyktes med å redusere drifts- og finanskostnadene våre. På få år er disse redusert fra 13 prosent til 9,2 prosent, noe som støtter vårt strategiske mål om effektiv finansiering av fremtidens transportløsninger i Stor-Oslo.

2024 har også brakt med seg de største trafikale endringene på veiene i Oslo på mange år. Stengningen av Ring 1 og elbil-utestengelsen fra kollektivfelt har gitt overraskende resultater, med en økning i bompasseringer på 0,6 prosent – stikk i strid med forventningene. Vår trafikkanalytiker, Stian Strøm Arnesen, oppsummerer det treffende: "Trafikken virker nærmest upåvirket." Dette viser at trafikkmønstre i storbyer er komplekse og krever nytenkning for å oppnå ønskede effekter på f remkommelighet og miljø. Vi fortsetter å analysere dataene for å bidra til bedre løsninger for

Oslo-regionen.

En særlig gledelig utvikling er at veksten i persontrafikk i Oslo og Akershus tas med kollektiv, sykkel og gange. Sammenlignet med referanseåret 2018 viser tallene for 2024 at personbiltrafikken kun har hatt en marginal økning på 0,4 prosent, til tross for at befolkningen i området har økt med 130 000.

Revidert Oslopakke 3

Bred lokalpolitisk enighet om bompenger gjennom mer enn 30 år har sikret finansieringen av et fleksibelt transportsystem, hvor mange bidrar og alle får noe igjen. Bompengesystemet i Oslo er forutsigbart og stabilt. 2024 markerte nok en historisk milepæl i denne historien: I mai ble Oslopakke 3-avtalen revidert. Politikerne i Oslo og Akershus viste kløkt og oppnådde enighet uten økt konfliktnivå om bompenger.

Den reviderte avtalen legger opp til 93 milliarder kroner i bompengemidler frem mot 2045. Dette sikrer finansiering av kritisk infrastruktur og gir Fjellinjen en forsterket rolle i å realisere regionens ambisiøse klima- og transportmål.

Fjellinjen vil være en viktig bidragsyter for å nå målene om reduserte utslipp, nullvekst i trafikken og bedre fremkommelighet. Vi ser frem til å bidra

med innovative løsninger for effektiv innkreving og analyse av trafikkdata, som gir bedre beslutningsgrunnlag for politikerne.

2024: Bompenger er normalisert

I 2024 kunne vi også slå fast at bompenger i Oslo og Akershus er blitt normalisert og uten store konfliktfylte samfunnsdebatter. Fjellinjen har gjennomført omfattende kunnskaps- og holdningsundersøkelser blant befolkningen. Vi har også gjennomført en medieanalyse av over 6000 artikler om bompenger i Oslo og Akershus fra 2020 til 2024.

Positive oppslag om bompenger øker betraktelig, mens negative oppslag faller. Debattklimaet har endret seg fra strid om bompengeordningen til fokus på formål og hva bompengene brukes på. Takstøkninger utløser heller ingen nevneverdig debatt. Stadig flere vet nå at bompenger finansierer kollektivtrafikk, sykkel og gange. Støtten øker når respondentene blir informert om hva bompengene går til.

Organisasjon og Initiativ

Fjellinjens organisasjon er liten, men dyktig og slagkraftig. Vi er en mangfoldig gjeng med eksperter som gjerne gir «det lille ekstra» når det trengs, og som kommer opp med nye ideer for å løse utfordringer.



Janne Oddaker

Janne Oddaker
Administrerende direktør

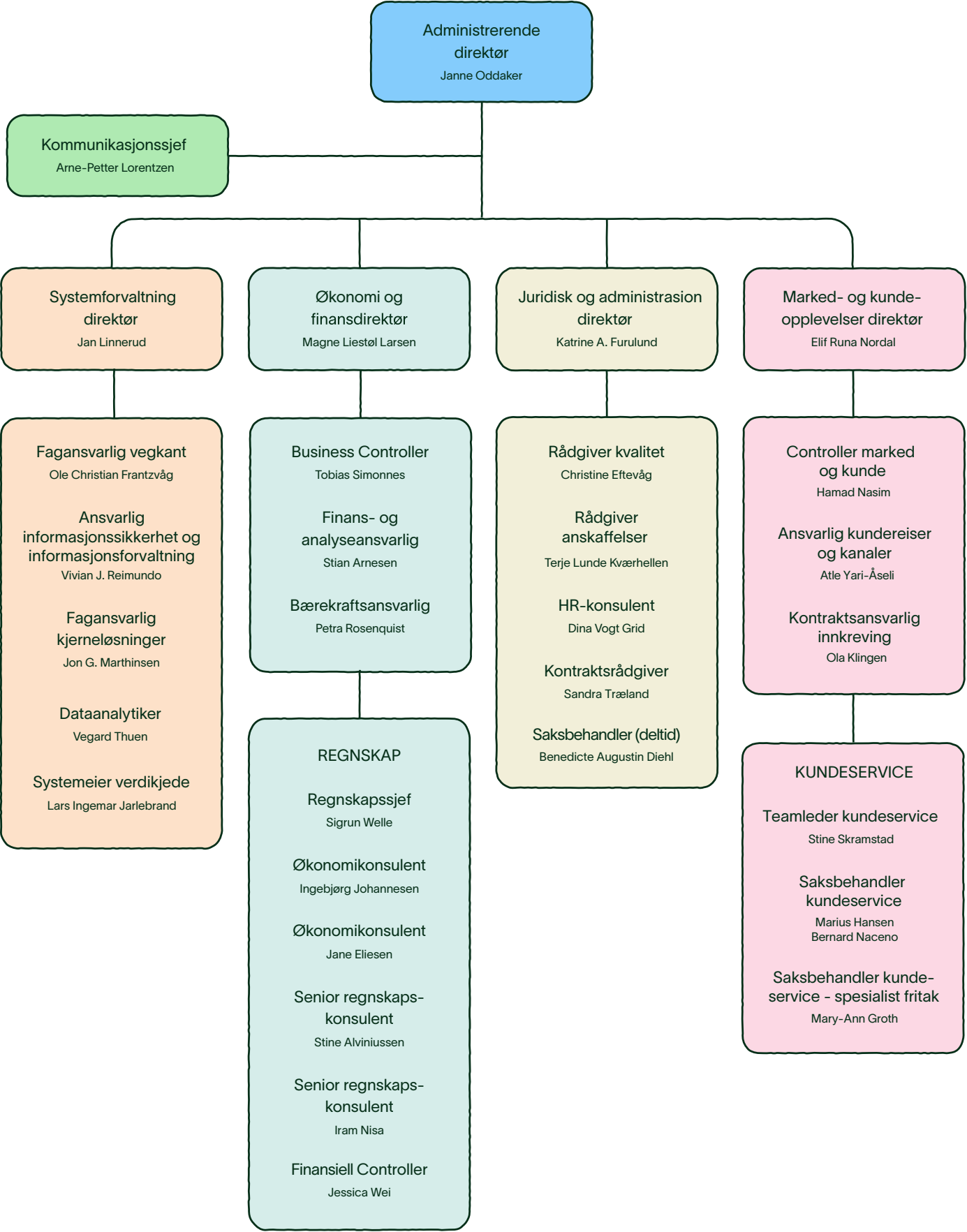
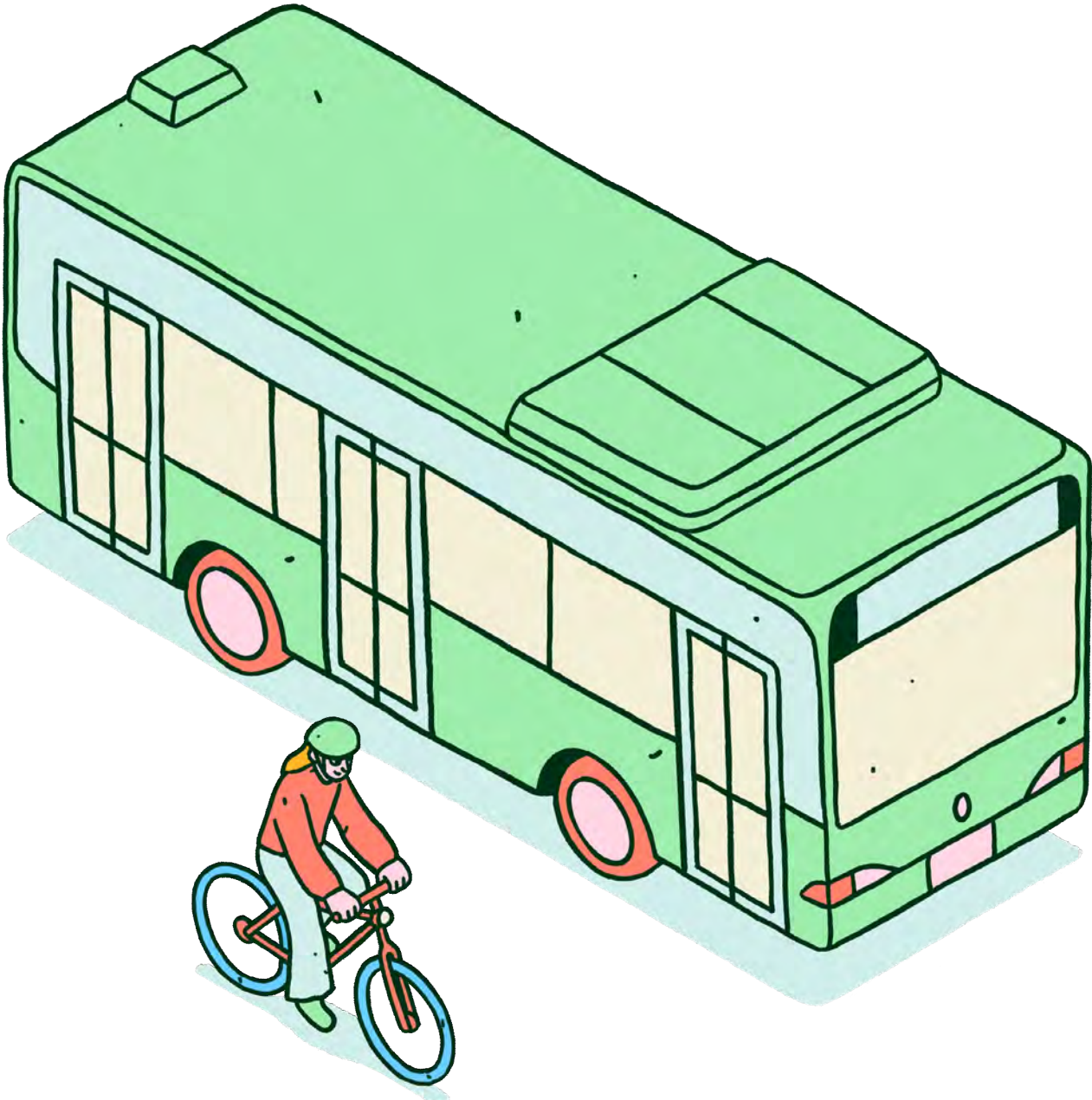
I 2024 tok Fjellinjen initiativ til et nasjonalt samarbeid med alle bompengeselskapene for å øke selvregistreringen blant utenlandske bilister. Dette ble gjort i påvente av implementeringen av EUs EETS-direktiv, som skal gi tilgang til utenlandske kjøretøyregistre. Med en beskjeden investering på 150 000 kroner lanserte vi en målrettet digital kampanje mot tyske turister. Ved å kombinere dataanalyse fra bomstasjoner med presis geotargeting (geografisk målretting) på sosiale medier oppnådde vi en seksgangers direkte avkastning på kampanjen og økte inntektene fra tyske bilister. Dette pilotprosjektet viser hvordan offentlige aktører kan bruke innovativ teknologi for å løse strukturelle utfordringer i regelverket.

Arbeidsmiljøet i Fjellinjen er godt, og vi scorer høyt på medarbeiderundersøkelser. Samtidig ser vi at stadig flere sterke kandidater søker seg til Fjellinjen på grunn av vårt viktige samfunnsoppdrag.

I 2024 har vi etablert en ny avdeling for Marked og kundeopplevelser som skal sikre sømløs service og økt tillit. Vi har fått en helt ny definisjon av kundene våre. Fra å fokusere på kundene som har et direkte kundeforhold til Fjellinjen, vil vi nå fokusere på kundeopplevelsen til alle som bruker og betaler for bompengeordningen. Dette inkluderer også å gjøre takstsystemet enklere å forstå.

Oppsummert har 2024 vært et spennende år med høy måloppnåelse. Vi gleder oss til 2025!

Organisasjonskart





02

Årets aktiviteter

Året som har gått:

Viktige hendelser i 2024

Januar

Pilotprosjekt for trafikkteiling

«Kvalitet i inntektsgrunnlaget» er en av de fem pilarene i Fjellinjens selskapsstrategi. Å registrere alle passeringer et av Fjellinjens viktigste mål. I januar gjennomførte vi et pilotprosjekt hvor sensorer ble frest ned i veibanen på en bomstasjon. Det gjør at vi kan gjennomføre automatiske kontroller av at antall faktiske passeringer stemmer med antall passeringer som blir registrert i bomstasjonene. De nye sensorene som ligger i veibanen blir ikke påvirket av snø, kø eller andre eksterne forhold.



Februar

Snøkaos påvirket passeringer

Uvanlig kraftig snøvær i januar og februar 2024 førte til en betydelig nedgang i antall bompaseringer i Oslo-regionen. Det ekstreme vinterværet skapte

utfordrende kjøreforhold og resulterte i at mange valgte alternative transportmidler eller jobbet hjemmefra. Denne reduksjonen i trafikk hadde en merkbar innvirkning på Fjellinjens passeringsstatistikk for årets første måneder.

Mars

Første bærekraftsrapport publisert

Fjellinjen publiserte sin første bærekraftsrapport. Den redegjorde for status og hva selskapet har gjort på området i løpet av 2023. Rapporten ble utarbeidet i henhold til Nordic Sustainability Reporting Standard. Fjellinjen har forpliktet seg til å integrere bærekraft i alle deler av selskapet for å redusere negativ miljøpåvirkning.

Opprettelse av engelsk versjon av fjellinjen.no

Fjellinjen lanserte en omfattende engelsk versjon av sin nettside. Dette initiativet forbedrer tilgjengeligheten av viktig informasjon for ikke-norsktalende brukere av bomringsystemet i Oslo-området. Den engelske nettsiden understreker Fjellinjens forpliktelse til å betjene et mangfoldig publikum og øke transparensen i sin virksomhet

April

Nytt telefonisystem og telefonnummer

Fjellinjen implementerte et nytt telefonisystem for kundebehandlingen og skiftet samtidig telefonnummer. Oppgraderingen forbedrer Fjellinjens evne til å håndtere kundesaker, reduserer risikoen for tapte anrop og gir ledelsen verdifull innsikt i kundeservicens ytelse. Det nye systemet støtter også integrasjon med andre forretningssystemer, noe som bidrar til økt effektivitet i kundebehandlingen.



Mai

Struping av kollektivfelt for elbiler

Som en forberedelse til stengning av deler av Ring 1, ble elbiler utestengt fra kollektivfeltet i Stor-Oslo fra og med 6. mai. Tiltaket hadde en umiddelbar, men begrenset effekt på bompaseringer. Analyser viste en initial nedgang på 2,5% i passeringer dagen etter implementeringen. Imidlertid var effekten kortvarig, og trafikkvolumet returnerte raskt til normalnivåer.

Revidert Oslopakke 3-avtale

Den 24. mai 2024 ble en revidert Oslopakke 3-avtale inngått mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Avtalen innebærer økte bompengetakster fra 2025, med ytterligere økninger i 2026. Den totale rammen settes til 93,2 milliarder kroner for prosjekter frem til 2045, en betydelig forlengelse av pakkens levetid. Avtalen inkluderer også miljødifferensiering med nullsats for visse nullutslippskjøretøy til 2030.

Juni

Samlet kundesaksbehandling i en løsning

Dette har gitt bedre kundebehandling, kontroll over inngående henvendelser og økt sikkerhet ved virus eller spam.

Opprettholdelse av AA-rating hos S&P

S&P Global Ratings bekreftet Fjellinjens sterke finansielle posisjon ved å opprettholde selskapets AA-rating med stabil utsikt den 13. juni 2024. Opprettholdelsen av AA-ratingen over flere år understreker Fjellinjens vedvarende solide økonomiske fundament og viktige rolle i finansieringen av regional infrastrukturutvikling.

Juli

Delvis stenging av Ring 1

Den 1. juli 2024 ble deler av Ring 1 i Oslo stengt for en omfattende treårig oppgradering. Prosjektet inkluderer ombygging av Hammersborgtunnelen og rehabilitering av Vaterlandstunnelen, med en estimert kostnad på 3,6 milliarder kroner. Første dag med stengning falt den totale trafikken i Oslo med 2,5 prosent sammenlignet med samme dag året før. Effekten på lang sikt var mindre enn forventet, med en forskyvning i trafikkmønsteret som den mest merkbare endringen.

Vellykket sommerkampanje på sosiale medier

Fjellinjen initierte et samarbeid med andre bompengeselskaper for en digital kampanje rettet mot tyske bilister i Norge. Dette adresserte utfordringen med at mange utenlandske bilister ikke betaler for seg. Ved bruk av geotargeting på sosiale medier økte de frivillige registreringer på EPASS24-plattformen

betydelig. Med en beskjeden investering oppnådde kampanjen over 7800 nye registreringer, langt over målet. Dette vellykkede prosjektet demonstrerte verdien av målrettet kommunikasjon for å øke betalingsgraden blant utenlandske bilister i bompengesektoren.

August

Kundetilfredshetsundersøkelse lansert

Fjellinjen introduserte en ny anonym kundetilfredshetsundersøkelse. Dette initiativet ble iverksatt for å systematisk måle og forbedre kvaliteten på kundesaksbehandlingen. Ved å samle inn verdifulle tilbakemeldinger fra kundene, sikter vi mot å kontinuerlig optimalisere sine tjenester og øke kundetilfredsheten. Undersøkelsen gir selskapet mulighet til å identifisere forbedringsområder og implementere målrettede tiltak for å heve servicenivået.

Samarbeid om fritak

Det er etablert et strategisk samarbeid med andre regionale bompengeselskaper (RBPS) innen Fritaksområdet. Dette initiativet har resultert i en felles forankring av viktige samarbeidsområder for fremtiden. Samarbeidet sikter mot å harmonisere og effektivisere håndteringen av fritak i bompengesystemet på tvers av regioner, noe som vil føre til en mer enhetlig og brukervennlig opplevelse for bilister som kvalifiserer for fritak.

September

Vellykket utstedelse av grønt obligasjonslån

Fjellinjen gjennomførte i september 2024 en vellykket utstedelse av et nytt grønt obligasjonslån på 500 millioner kroner. Dette lånet, utstedt under selskapets grønne rammeverk, understreker Fjellinjens fortsatte engasjement for bærekraftig finansiering. Midlene fra dette lånet vil bli allokert til miljøvennlige

transportprosjekter i Oslo-regionen, i tråd med selskapets mål om å støtte en grønnere byutvikling.

Lansering av oppdatert designprofil og nettside

Den nye visuelle identiteten fremhever tydeligere hvordan bompenger bidrar til samfunnet. Gjennom interaktive elementer og informative grafiske fremstillinger viser nettsiden hvordan bompengene finansierer viktige infrastrukturprosjekter og støtter bærekraftig byutvikling i Oslo-regionen.

Oktober

Innlegg om geotargeting-kampanje på bompengekonferansen

På den årlige bompengekonferansen arrangert av Statens vegvesen i 2024, holdt Fjellinjen et innlegg om sin vellykkede geotargeting-kampanje rettet mot tyske bilister. Presentasjonen, som fokuserte på de innovative metodene og de imponerende resultatene av kampanjen, mottok svært positive tilbakemeldinger fra konferansedeltakerne.

Tilrettelegging for AI-bruk

I 2024 tok Fjellinjen viktige skritt for å integrere kunstig intelligens (AI) i sin virksomhet. Selskapet gjorde to AI-verktøy tilgjengelige for ansatte og utarbeidet interne retningslinjer for bruk av AI. Dette initiativet understreker Fjellinjens forpliktelse til å utnytte moderne teknologi for å øke effektiviteten og innovasjonsevnen, samtidig som det sikrer ansvarlig og etisk bruk av AI i organisasjonen.

November

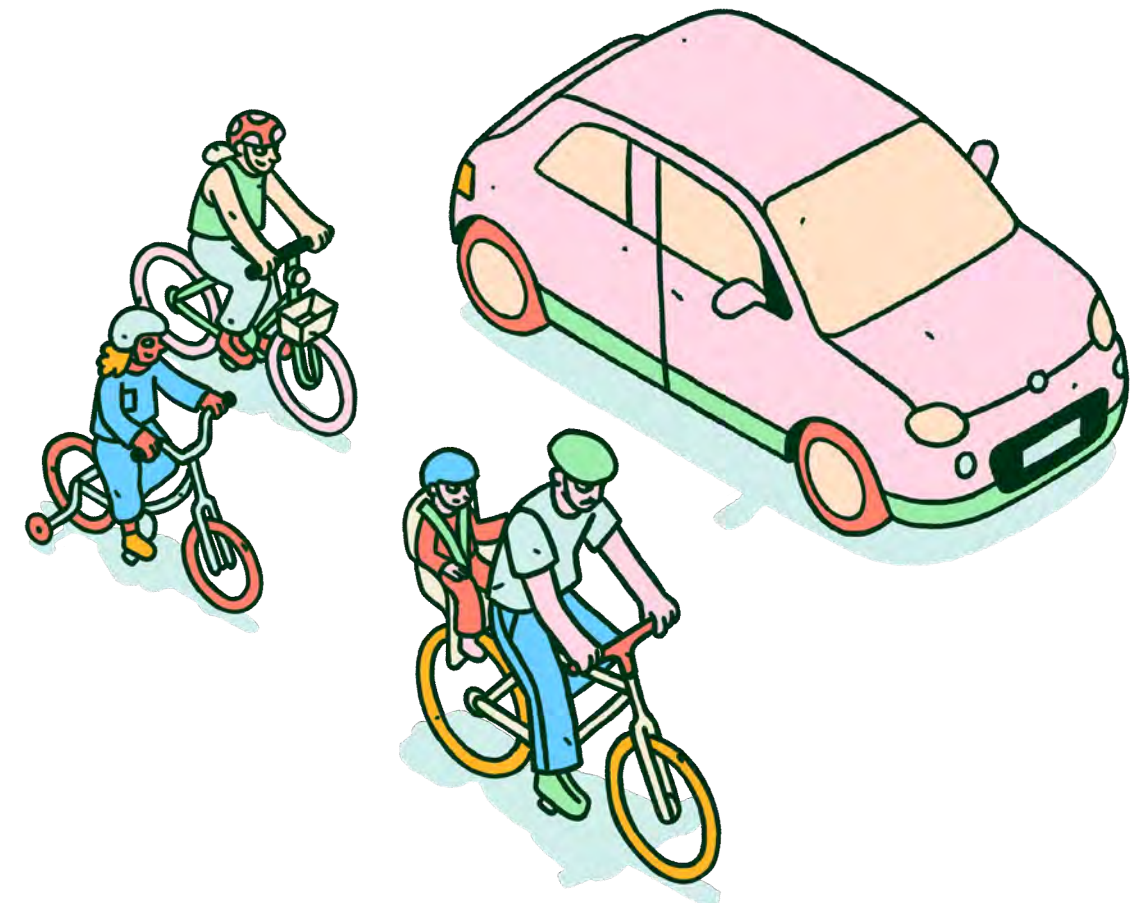
Optimalisert datahåndtering

I 2024 gjennomførte Fjellinjen en betydelig oppgradering av sitt datavarehus. Dette resulterte i en mer effektiv og bærekraftig håndtering av større og mer komplekse datamengder. Optimaliseringen førte til en reduksjon i månedlige kostnader på omtrent 70%, samtidig som selskapets karbonfotavtrykk knyttet til datahåndtering ble redusert med cirka 35 %. Denne forbedringen viser Fjellinjens forpliktelse til både kostnadseffektivitet og miljøansvar i sin teknologiske infrastruktur.

Desember

Bronse i Farmandprisen for årsrapport

Fjellinjen oppnådde bronse i Farmandprisen 2024 for sin årsrapport i kategorien "Offentlige virksomheter". Juryen berømmet rapporten for solid kommunikasjon av strategi og bærekraftarbeid, god struktur, og effektiv formidling av selskapets samfunnsrolle. Rapporten ble fremhevet for sin gode utnyttelse av redaksjonelle og visuelle virkemidler, samt utfyllende rapportering på aktivitet og samfunnsbidrag.



Dette gikk bompengene til i 2024

Bompengene Fjellinjen tar inn, går tilbake til samfunnet. I år har over 4,1 milliarder kroner finansiert kollektivtrafikken, nye gang- og sykkelveier og flere andre prosjekter. Her får du hele oversikten.

Fjellinjens hovedoppgave er å finansiere prosjekter i Oslopakke 3, som er den overordnede planen for å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Stor-Oslo.

Gjennom prosjektene i Oslopakke 3 bidrar bompengene til en bærekraftig utvikling av regionen og gir innbyggerne i Oslo og Viken økt livskvalitet gjennom bedre fremkommelighet og bedre byrom.

Totalt har 4,123 milliarder kroner gått til Oslopakke 3 i 2024.

Nye t-baner og trikker: 1,12 mrd.

Innen utgangen av 2025 skal Sporveien ha fått på plass 87 nye trikker i Oslo. Halvparten av disse, er finansiert med bompenger. I 2024 gikk 1,11 milliarder kroner fra bilistene til Sporveien. Dette finansierte nye trikker og t-banevognsett.

De nye trikkene er lavgulvtrikker, som gjør det lettere for alle å komme av og på. Trikkene får økt kapasitet, som gir plass til flere passasjerer og øker komforten for de reisende. De nye trikkene er langt mer energieffektive og støyer også mindre enn hva de gamle trikkene gjorde. Det er svært positivt for både passasjerer og beboere langs trikkelinjene.

Drift av kollektivtrafikken: 1 mrd.

Ruter drifter kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, og er blitt tilført 1,014 milliarder kroner til drift fra bilistene. Bompenger er en viktig finansieringskilde

for Ruter, fordi mer enn 25 prosent av bompengene gikk til å drifte Ruter i 2024. Totalt utgjør bompenger i underkant av 10 prosent av Ruters totale budsjett.

Fornebubanen: 1,1 mrd.

Fornebubanen er et av samferdselsprosjektene som i stor grad finansieres av bompenger. I år har 1,095 milliarder gått til finansiering av Fornebubanen, som har en kostnadsramme på 25 milliarder kroner. 9,5 milliarder av disse skal finansieres med bompenger av bilister som kjører igjennom Fjellinjens bomstasjoner.

Byggeprosessen er i gang og er planlagt ferdig i 2029. Da vil reisetiden fra Majorstuen til Fornebu være på tolv minutter. Den nye T-banelinjen vil kunne frakte mer enn 8000 passasjerer i timen.

Nytt signalsystem for T-banen: 272 mil.

Nytt signalsystem blir også finansiert med bompenger. Det har en total kostnadsramme på 5,4 milliarder kroner, og 2,2 milliarder av disse er det bilistene som finansierer. I 2024 har 272 millioner kroner gått til dette prosjektet.

Det er stort behov for å skifte ut dagens anlegg med en topp moderne løsning. Det nye signalsystemet baseres på en kommunikasjonsteknolo-

gi kalt Communication Based Train Control (CBTC). Dette vil gjøre det mulig å kjøre med kortere avstand mellom T-banetogene, slik at trafikken flyter jevnere, plass for flere vognsett i timen og mer punktlig avganger.

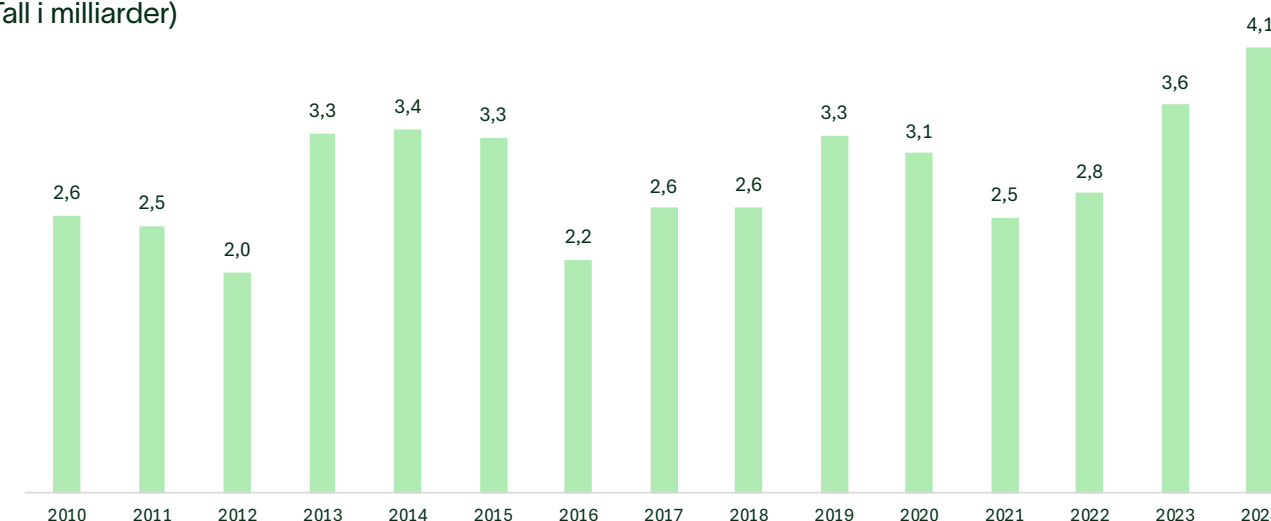
Nye gang- og sykkelveier: 233 mill.

Totalt er det blitt bygget nye gang- og sykkelveier for 233,1 millioner kroner i Oslo og Akershus. 201,3 millioner ble brukt på å bygge nye sykkelveier, opprustning av eksisterende sykkelveier og tilrettelegging for sykling i blandet trafikk i Oslo. 31,8 millioner kroner ble brukt på gang- og sykkelveier i Akershus.

Nye Majorstuen stasjon: 191 mill.

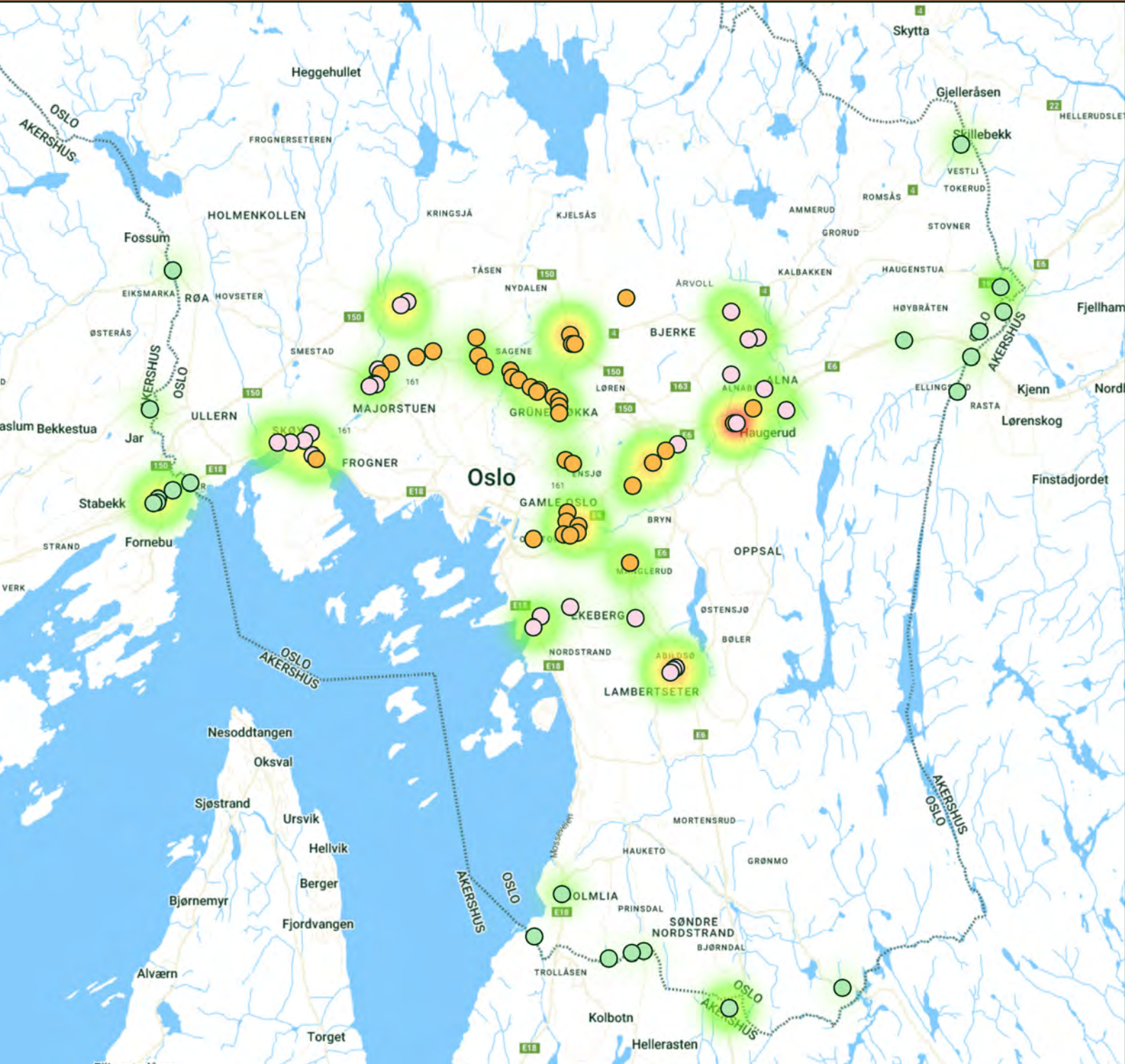
Fornebubanen krever at Majorstuen stasjon må bygges om. Majorstuen stasjon må kunne håndtere 36 tog i timen i hver retning – opp fra 28. Det krever større plattformarealer, flere adkomster og ny gangbro. Totalt har 191,3 millioner bompengekroner gått til prosjektet i 2024.

Rekvirerte midler til Oslopakke 3
(Tall i milliarder)



Oversikt over bomstasjoner med
flest passeringer.

Trafikkbildet



Trafikk 16. mai 2024
Dagen med mest trafikk 1,4 mill. passeringer



Topp 10 bomstasjoner

41	E6 Alnabru	37 611 947	9,67%
233	Ring 3 Teisen	25 035 055	6,44%
214	Ring 3 Sinsenkrysset	24 084 888	6,19%
45	E6 Abildsø	23 197 119	5,96%
637	Ring 3 Gaustad	21 628 780	5,56%
228	E6 Lodalen	20 967 291	5,39%
304	E6 Furuset	18 709 998	4,81%
631	E18 Bygdøylokket	13 454 450	3,46%
31	E18 Maritim	11 790 604	3,03%

Store trafikktiltak – små endringer

Elbiler ut av kollektivfelt og delvis stengt Ring 1 ga kortvarige endringer i Stor-Oslo.



I 2024 var det to store trafikale endringer som fikk stor påvirkning på bilister i Stor-Oslo: Elbiler ut av kollektivfeltet, fra og med 6. mai, og delvis stengt Ring 1 grunnet oppgraderinger av Hammersborg- og Vaterlandstunnelen. Disse ble stengt for trafikk fra 1. juli og tre år frem i tid. Begge endringene fikk store og umiddelbare effekter på trafikkvolumet, men endringene ble kortvarige. Det tok ikke lang tid før trafikkvolumet var tilbake på normalen igjen.

- Ser man på totalbildet, er endringene så små at trafikkvolumet er på nivå med fjoråret. Antall passeringer virker nærmest upåvirket av tiltakene som er satt inn. Verken økte takster, struping av kjørefelt eller stengning av Hammersborg- og Vaterlandstunnelen har hatt en merkbar effekt på trafikkvolumet i områdene hvor Fjellinjen har bomstasjoner, sier Stian Strøm Arnesen, trafikkanalytiker i Fjellinjen.

Størst umiddelbar effekt i Bærum

Ser man nærmere på de syv innfartsårene til Oslo sentrum i Fjellinjens bomstasjoner, gikk trafikken ned i seks av syv innfartsårer mot sentrum i august sammenlignet med juni.

Den umiddelbare effekten av tiltakene forsvant raskt. I september økte trafikken i fire av syv innfartsårer mot sentrum sammenlignet med fjoråret og har holdt seg der.

Størst økning var i bygrense øst mot sentrum, med en økning på 3,9 prosent. Bærumsringen mot sentrum gikk ned med 0,4 prosent. Den innfartsåren med størst trafikkreduksjon var indre ring mot sentrum, som gikk ned 2 prosent.

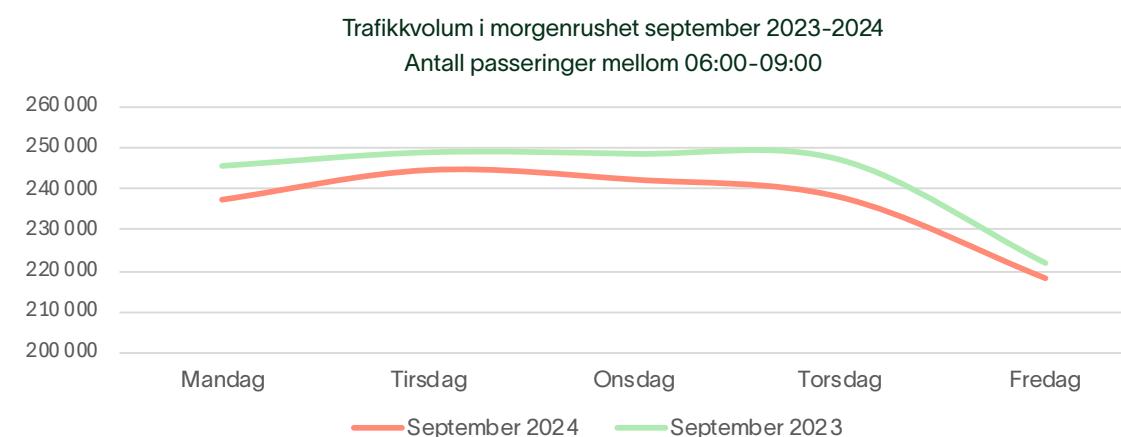
Endringer i morgenrushet

Den største endringen var ikke trafikkvolumet, men tidspunktet på døgnet bilene ble registrert i bomstasjonene. Eksempelvis var morgentrafikken i september ned 2,6 prosent mot samme periode i 2023, men totaltrafikken for hele 2024 har økt med 0,6 prosent.

- Når vi vet at antallet registreringer over et døgn er nesten uforandret, kan det tyde på at noe trafikk har forskyvet seg bort fra morgentimene. Forklaringen kan være at de som tidligere ble registrert for eksempel klokken 08.55, nå forskyver seg og dermed ikke inngår i statistikken for morgenrushet.

Dette samsvarer med medieoppslagene knyttet til køproblematikk mellom Asker og Sandvika, og at trafikken flyter bedre nærmere Oslo, sier Stian Strøm Arnesen, trafikkanalytiker i Fjellinjen.

Bilistene fra Asker blir først registrert i Fjellinjens bomstasjon ved bygrensen mellom Bærum og Oslo. Derfor har ikke Fjellinjens tall fanget opp de trafikale problemene som oppstod før bygrensen.



Sømløs kundeservice

Fjellinjens nye veikart

Fjellinjen satser offensivt på kundeopplevelser med ny avdeling. Målet: Et brukervennlig bompengesystem som skal sikre sømløs service og økt tillit fra bilistene.

Sømløs kundeservice: Fjellinjens nye veikart

Fjellinjen satser offensivt på kundeopplevelser med ny avdeling. Målet: Et brukervennlig bompengesystem som skal sikre sømløs service og økt tillit fra bilistene.

Etter bompengereformen har Fjellinjen tatt grep for å ta større ansvar for bilistenes opplevelse av bompengesystemet. Derfor opprettet Fjellinjen i 2024 en ny avdeling: Marked og kundeopplevelser.

- Med denne nye avdelingen er vi nå rigget for å ha en høyere fart i utviklingen av kundevennlige løsninger, sier Elif Runa Nordal, ny direktør for Marked og kundeopplevelser. Hun begynte i april 2024.

For Fjellinjen er det helt sentralt at bompengesystemets legitimitet over tid er avhengig av brukernes oppfatning av tjenestene og aktørene i bransjen.

- Bilistene må være tilfredse både med tjenestene som tilbys, og de må ha tillit til at aktørene i bransjen er de rette til å tilby dem. Kort sagt, et kundevennlig bompengesystem er en viktig nøkkel for at vi skal kunne levere bompengemidlene til Oslopakke 3, som er vår hovedkunde, sier Nordal.

Ny kundedefinisjon

For å levere på ambisjonen om et kundevennlig bompengesystem vil avdelingen derfor fokusere både på å øke tilfredshet med tjenestene og øke tilliten til aktørene i bransjen hos alle kundene som bruker og betaler for ordningen.

- For oss i Fjellinjen betyr den nye ambisjonen mye. Vi får en helt ny definisjon av kunden vår. Fra å fokusere på kundene som har et direkte kundeforhold til Fjellinjen, vil vi nå fokusere på kundeopplevelsen til

alle som bruker og betaler for ordningen, sier Fjellinjens direktør for marked og kundeopplevelser.

Kort forklart er det mange som ikke vet hvor de skal henvende seg, det inkluderer også kundene som i dag har sitt direkte forhold til selskapene som utsteder AutoPASS-avtaler. Fjellinjen skal også bistå disse kundene. Dette krever store endringer og tydelige prioriteringer i avdelingen på hvordan Fjellinjen jobber opp mot partnere.

- For å lykkes må Fjellinjen jobbe tett sammen med innkrevingspartnere, utstedere og bomselskap med å sette bilistene først og se på bompengesystemet som et større økosystem, forklarer Nordal.

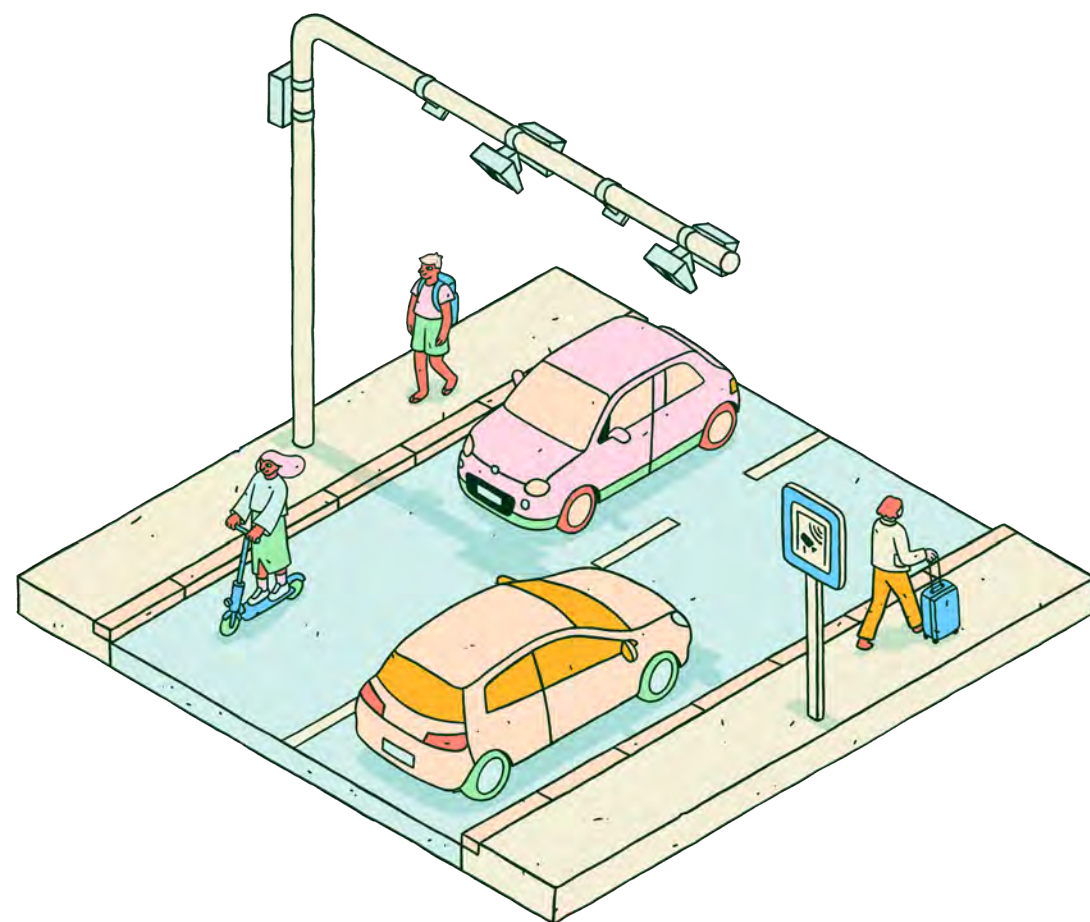
3 fokusområder

I årene som kommer vil Fjellinjen fokusere på tre hovedområder for å levere på ny kundestrategi: kundeinnsikt, enklere kundereiser med økt tilgjengelighet i flere kanaler og målrettet kommunikasjon. Nøkkeltall viser at 30 prosent av henvendelsene gjelder generell informasjon om bompengesystemet, mens 55 prosent av innlogginger på "Min Side" er ment for andre aktører. Dette peker på behov for bedre kommunikasjon og mer integrerte tjenester.



Fjellinjens nye retning i 2024

- Omorganisering: All kundekontakt samlet i én avdeling
- Digitalisering: Videreutviklet "Min side" for økt kunde kontroll
- Ny struktur: Fullført omorganisering av avdelingen
- Nøkkelroller etablert:
 - Teamleder for Kundeservice
 - Kontraktsansvarlig for innkreving
 - Ansvarlig for kundereise og kanaler
- Kundeservice: Samler alle henvendelser fullpris- og fritakskunder i en felles kundefront
- Partnersamarbeid: Tettere samarbeid med innkrevingspartnere og utstedere for en felles utviklingsagenda
- Fokusområder:
 - Profesjonalisering av innkrevingsløpet
 - Utvikling av nye og enklere kundeløsninger
 - Forbedring av hele kundereisen
 - Utvikle nye, og enkle kundeløsninger som forenkler kundereisen på tvers i bompengesektoren

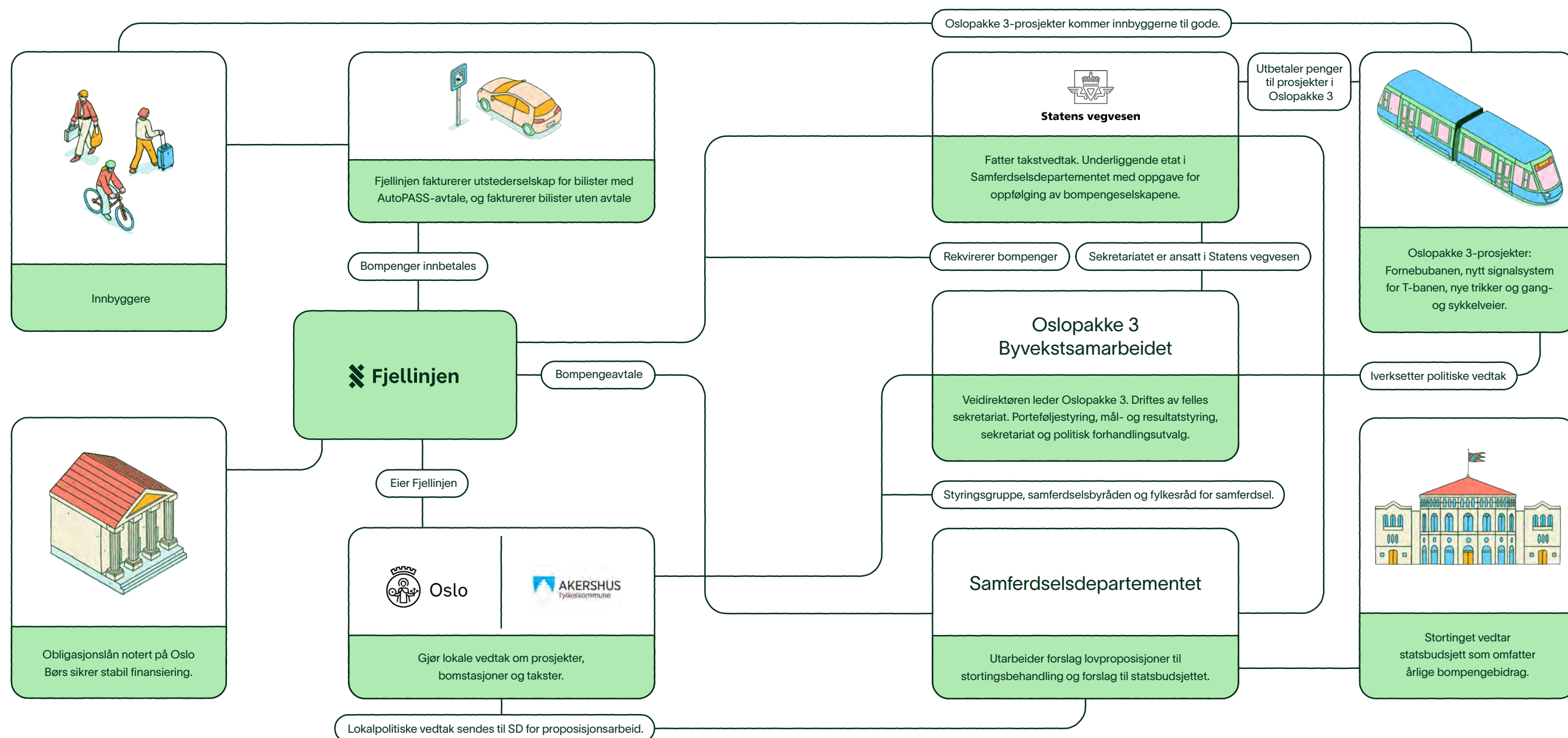


03

Virksom- heten

Om Fjellinjen

Bompeng- aktørene



Bompengesystemet i Oslo og Akershus er sammensatt. Bilistene som passerer i «bommen» finansierer et bedre kollektivtilbud til innbyggerne. Slik henger det hele sammen.

Dialog med interessenter

Bompengene Fjellinjen krever inn, går tilbake til samfunnet. I mer enn 30 år har Fjellinjen bidratt til bedre fremkommelighet for alle trafikanter, nye byområder og et styrket kollektivtilbud.

98 prosent av Fjellinjens inntekter bidrar til bedre, grønnere og mer effektive trafikkløsninger i hovedstaden og områdene rundt. Fjellinjens analyser og vårt store datagrunnlag utgjør en sentral brikke i planleggingen av disse prosjektene.

Derfor legger vi vekt på kompetanse, gjennomarbeidet faktagrunnlag og god dialog med eiere,

kunder, myndigheter, organisasjoner, leverandører og andre interessenter. Fjellinjen har vurdert hvilke områder som er vesentlige for at samfunnsoppdraget vårt skal innfris på best måte. Vurderingen er basert på etterlevelse av lovkrav, forståelse av de viktigste interessentenes krav og forventninger, egne risikovurderinger, samt selskapets strategi.

I tillegg til den direkte dialogen med interessentene, har Fjellinjen en proaktiv kommunikasjon på våre nettsider og i media. På Fjellinjen.no kan alle til enhver tid holde seg oppdatert om selskapet.



Dialogtabell

Interessentgruppe	Behov og forventninger
Eiere	· Sikker og effektiv finansiering av prosjekter i Oslopakke 3. · Bærekraftig utvikling av regionen som gir innbyggerne i Oslo og Akershus økt livskvalitet. · Bedre fremkommelighet og bedre byrom.
Kunder	· Fjellinjen leverer finansiering i tråd med Stortinget vedtak om bompengebidrag og Statens vegvesens rekvireringer. · Korrekt registrering, identifisering, prising og fakturering av alle passeringer. · Trygg og forutsigbar forvaltning av gjeld. · Korrekte forvaltningsvedtak om fritak fra bompenger.
Styret	· a) Levering til avtalt frister. · b) Kvalitet i inntektsgrunnlag · c) Kontroll på finansiell risiko
Ansatte	· Sikker arbeidsplass · Medbestemmelse · Jobbsikkerhet · Kompetanseutvikling · Omdømme · Godt arbeidsmiljø
Regulerende myndigheter	· Korrekt innkreving og rapportering.
Myndighetsorganer (Politiet, Datatilsynet)	· Tilgang til informasjon · Tilgjengelighet · Rask responstid
Ruter og Sporveien	· Hyppig og god kommunikasjon ved større endringer i trafikkbildet.
Arbeidstaker og arbeidsgiverorganisasjoner	· God dialog · Etterlevelse av tariffavtale og regler
Media	· Informasjon · Korrekt rapportering · Transparens · Tilgjengelighet
Ikke-statlige organisasjoner	· Informasjon · Transparens · Tilgjengelighet
Forskningsmiljøet	· Tilgjengelighet · Datadeling
Befolkningen i Oslo og Akershus	· Informasjon om bompengeordningen. · Informasjon om hvordan bompengene blir brukt. · Jobbmuligheter.
Andre bompengeselskaper	· Gode samarbeidsmuligheter.
Finansinstitusjoner	· Korrekt rapportering. · Overholde avtaler og reglement.

Historien om Fjellinjen

Siden starten i 1990 har Fjellinjen krevd inn mer enn 50 milliarder kroner i bompenger for å finansiere Oslopakkene.

I 1986 ble bomringen vedtatt av bystyret i Oslo og av fylkestinget i Akershus. To år senere godkjente Stortinget innkreving av bompenger i bomringen i Oslo.

Den 18. januar 1990 åpnet Kong Olav Fjellinjen ved å klippe snoren til Fjellinjen, som senere fikk navnet Festningstunnelen. Denne er nå en del av den vestlige delen av Operatunnelen.

Den 1,8 km lange tunnelen ble finansiert med

bompenger og var selskapets første prosjekt. Den skulle trekke bort et sted mellom 50 000 og 60 000 biler som passerte Rådhusplassen og andre tilstøtende gater hver dag.

Velstandsøkningen ga nordmenn større kjøpekraft og mer valgfrihet. Det førte med seg en kraftig økning i bilhold og biltrafikk på 70- og 80-tallet. I folkerike områder som Oslo og Akershus ga bilboomen et press på infrastruktur og trafikkflyt som krevde politiske tiltak. For å bøte på belastningen ble det satt i gang en rekke samferdselstiltak.

Disse prosjektene ble samlet under betegnelsen Oslopakkene. Det ble besluttet at Oslopakkene i hovedsak skulle finansieres av bompenger.



Oslopakke 1.

Grunnleggende infrastruktur bygges 1990 - 2007

Oslopakke 1 var en samlebetegnelse på en rekke store infrastrukturprosjekter fra 1990 og frem mot årtusenskiftet. Hovedformålet var å bygge et effektivt og sikkert veinett i Oslo og gamle Akershus, tilpasset de siste tiårenes økning i biltrafikk.

Et uttalt mål var å avlaste sentrum og boligområder for støy og forurensning fra gjennomgangstrafikk. Oslopakke 1 trådte i kraft i 1990. Allerede samme år sto den nye Festningstunnelen ferdig. 90-tallet ble et stort løft for veiinfrastrukturen i Stor-Oslo.

Oslopakke 2

Gradvis vridning mot kollektivtransport 2000 - 2008

På starten av 2000-tallet ble kollektivtrafikken et viktig satsingsområde for bompenger. Arbeidet med å oppgradere kollektivtilbudet var omfattende og tidkrevende.

Det er anslått at bompengedraget i Oslopakke 2 bidro til en storstilt utbygging av kollekt trafikken på bare ti år, noe som ellers ville tatt 25 år uten disse midlene. Oslopakke 2 startet, i likhet med sin forgjenger, med å fokusere på vei. Men gradvis ble en stadig større del av potten viet til utvikling av kollektivtilbudet.

Oslopakke 3.

Full satsing på kollektiv, sykkel og gange 2008 - 2036

I en undersøkelse fra 2006 opplyste to tredjedeler av innbyggerne i Oslo at de var positive til bompenger.

I det opprinnelige planverket skulle likevel bomringen avvikles i 2007. Det store løftet regionen hadde sett de siste 15-20 årene, i kombinasjon med et fortsatt stort oppgraderingsbehov og økende oppslutning til bompengenes samfunnsbidrag, gjorde at denne planen ble lagt til side.

I stedet ble Oslopakke 3 innført - Norges største samferdselssatsing noensinne. Oslopakke 3 er et omfattende veikart av prosjekter og tiltak frem mot 2036, der hele 97 prosent av bompengemidlene

skal gå til å styrke kollektivtilbudet, bygge nye sykkelveier, heve veistandarden og lage gode byrom for innbyggerne i Stor-Oslo.

I 2024 ble det lokalpolitisk enighet om en revidert Oslopakke 3-avtale, hvor den ble forlenget til 2045. Da vil bompenger ha bidratt med over 200 milliarder kroner til samferdselstiltak i Oslo og Akershus. Den reviderte avtalen må behandles i Stortinget. Som ble forlenget til 2045. Oslopakke 3 revidert, og det er lokalt besluttet at avtalen skal forlenges til 2045. Da vil bompenger ha bidratt med over 200 milliarder kroner til samferdselstiltak i Oslo og Akershus. Den reviderte avtalen må behandles i Stortinget.

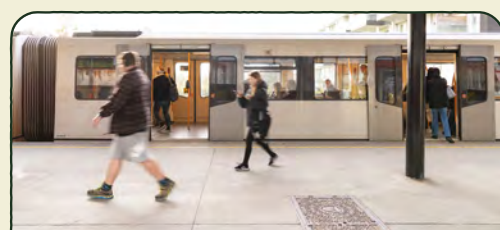
Prosjekter finansiert med bompenger



Festningstunnelen

Kong Olav åpner Fjellinjens første prosjekt. 1.8 km tunnel som forbedret trafikforholdene i Oslo.

1990



T-baneringen

T-bane fra Sentrum over Storo og Sinsen og tilbake fikk stor betydning for byutviklingen rundt Storo og Nydalen.

2006

1994



Rådhusplassen

Da Vestbanekrysset ble ferdigstilt ble endelig Rådhusplassen i Oslo bilfri.

2010



Operatunnelen

Trafikken på E18 ble lagt under bakken. Det la grunnlaget for en ny bydel i Bjørvika.

Siden starten i 1990 har Fjellinjen tatt inn og forvaltet mer enn 50 milliarder kroner i bompenger som har gått til å finansiere vei- og kollektivprosjekter i Oslo og Akershus.



Kolsåsbanen

Gjenåpnet etter 8 år uten trafikk. Bygget med metrostandard.

2014



Nye trikker

8 av 10 innbyggere i Oslo elsker trikken. Frem til 2024 skal 87 nye trikker leveres.

2022

2016



Lørenbanen

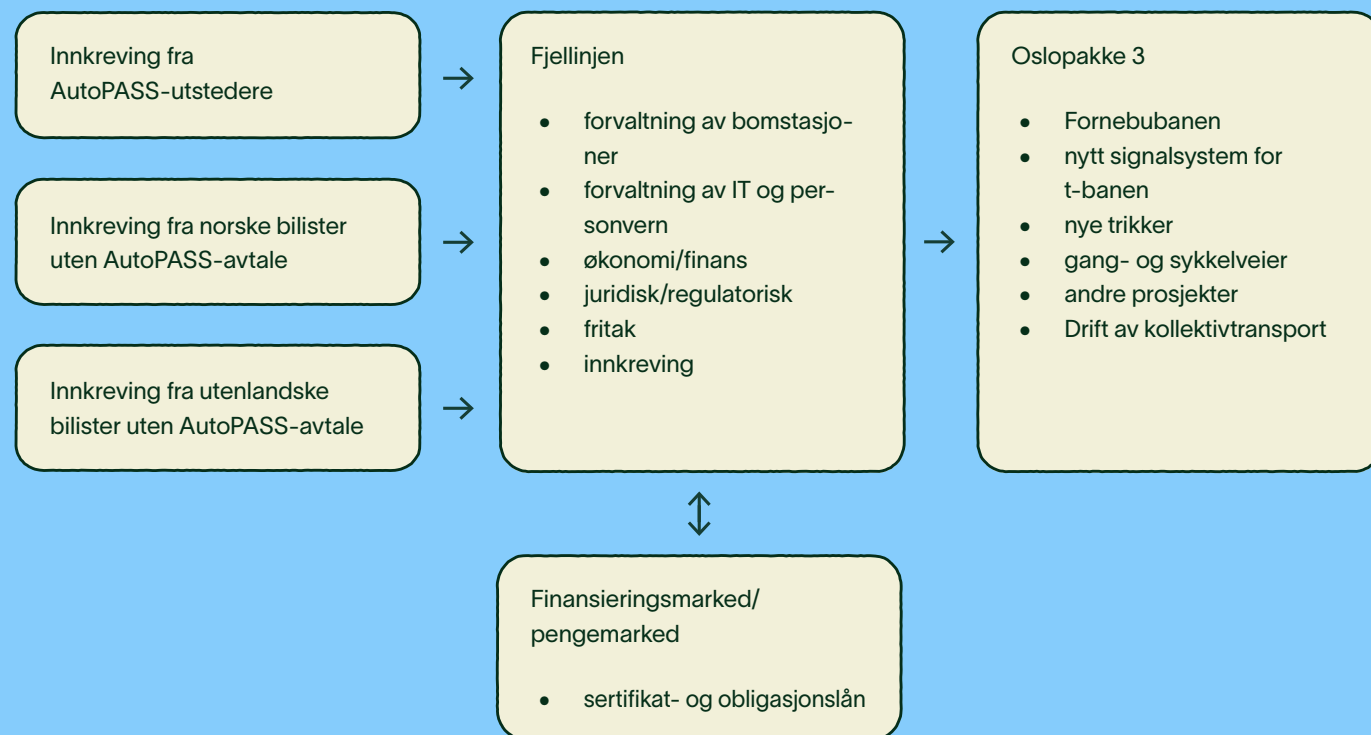
Kapasiteten på T-banen økte med 30 %.

Fornebubanen og nytt signalsystem



Fjellinjen forklarer

Slik finansierer Fjellinjen utbygging av vei og kollektiv



Fjellinjen driver ikke bare med innkreving av bompenger. Selskapet finansierer også fremtidens trafikk-løsninger i osloområdet.

Bompengemidlene blir tilgjengeliggjort for Oslo-pakke 3. Det er den overordnede planen for finansiering, utbygging og drift innen kollektivtransport og gang- og sykkelveier i Stor-Oslo.

Hver bompassering er i praksis en finansiell transaksjon. I snitt registreres det mer enn 32 millioner passeringer i Fjellinjens bomstasjoner hver måned. Fjellinjens årlige inntekter er cirka 4,5 milliarder kroner. Det gjør Fjellinjen til et av Norges 250 største selskaper målt i omsetning.

Stortinget har vedtatt at Fjellinjen har en innkreivingsrett og en finansieringsplikt. Det innebærer at Fjellinjen har rett til å kreve inn bompenger i osloområdet, og har plikt til å finansiere vedtatte prosjekter i Oslo-pakke 3.

For å sikre stabil finansiering av prosjektene i Oslo-pakke 3 delfinansieres disse gjennom utstedelse av børsnoterte sertifikat- og obligasjonslån dersom behovet for bompengemidler oppstår før disse inntektene er krevd inn. Dette er lån som er notert på Nordic ABM/Oslo Børs.



Slik jobber Fjellinjen med finansiering:

- Selskapet håndterer over en million daglige transaksjoner. For Fjellinjen er det kritisk viktig at alle transaksjoner registreres, prises korrekt, faktureres og betales.
- Fjellinjen benytter sertifikat- og obligasjonsmarkedet ved mellomfinansiering av prosjekt. Det gjør at kontantstrømmen inn til Oslo-pakke 3 kan tilpasses behovet og fremdriften i prosjektene.
- Publiserte informasjon og rapporter i henhold til kravene som stilles til et selskap med børsnoterte lån.
- Høye krav til oppetid, overvåking av verdikjeden og korrekt identifikasjon og prising av passeringer: Det er store potensielle tap knyttet til feil og nedetid.
- Fjellinjen utbetaler store beløp i enkelttransaksjoner til store prosjekter i Oslo-pakke 3. Det krever stor grad av sikkerhet, svindelforebyggende tiltak og oppfølging.
- Fjellinjen er omfattende myndighetsregulert. Fjellinjen er regulert gjennom bransjereguleringer, børsregulativ, regler for offentlig eide selskaper og føringer fra Samferdselsdepartementet.

Dette skjer når du kjører gjennom bomstasjonen

Hver dag registrerer Fjellinjen mer enn én million passeringer i våre 83 bomstasjoner. Her er hva som skjer når du passerer en bomstasjon.



Mye har skjedd siden 2008, da Fjellinjen gikk bort fra betjente bomstasjoner og myntinnkast. Den gangen måtte man stoppe bilen, sveive ned vinduet og betale før man kunne kjøre videre – med mindre man hadde et abonnement. Den gamle ordningen krevde mer enn 200 ansatte som betjente bomstasjonene. I dag er manuell ekspedering og myntinnkast erstattet med avansert teknologi som registrerer passeringene automatisk. Kameraer er montert i begge kjøreretninger og tar bilder av bilen både foran og bak, hvor registreringsnummeret er synlig. Går det en gang- eller sykkelsti ved siden av bomstasjonen, er det også et kamera på disse småveiene. Det er derfor ikke mulig å unngå bompengebetaling.

Fotografert og registrert i bomstasjonen

12-14 meter før du kjører gjennom bomstasjonen blir bilen fotografert, og både bilen og dens registreringsnummer blir registrert. Har du AutoPASS-avtale, blir bildet slettet umiddelbart. Bilde av fører og passasjer blir sladdet av personvern hensyn. Mer om dette finner du i Fjellinjens personvernerklæring. Informasjonen blir overført til et nasjonalt datakjerne-system for bomstasjoner, som eies og driftes av Statens vegvesen. Deretter vil bomstasjonens sensor søke etter en AutoPASS-brikke i bilen som er registrert. Til slutt sammenlignes brikkenummeret på AutoPASS-brikken med registreringsnummeret på bilen. For å lese AutoPASS-brikker benytter Fjellinjens bomstasjoner seg av DSRC-teknologi (Dedicated Short Range Communication), en trådløs kommunikasjonsløsning over radiobølger som gjør at bombrikkene kommuniserer med brikkeleseren. Denne dekker en sone på 12 meter fra bomstasjonen og hele veibredden. Hvis AutoPASS-brikken ikke samsvarer med registreringsnummeret, vil passeringen bli behandlet som en fullprispassering.

Dette skjer med AutoPASS-avtale

Har den registrerte bilen en gyldig AutoPASS-avtale, vil det nasjonale kjernesystemet finne ut hvilket selskap du har avtale med. Alle passeringer blir registrert som transaksjoner. Dermed sendes det en melding om registreringen med tid, sted og pris til selskapet du har AutoPASS-avtale med. I samme melding går det også beskjed om eventuell rabatt på passeringen, månedstak og timesregel. Er brikken tom for batteri eller lignende, vil du fortsatt få AutoPASS-rabatten din. AutoPASS-avtalen er knyttet til registreringsnummeret, og kameraene vil gjenkjenne avtalen basert på bilens registreringsnummer. Med AutoPASS-avtale går alt automatisk, og du får regningen fra ditt utstederselskap. Utstederselskapet betaler pengene videre til bompengeselskapene, men beholder 1,75 prosent i utstedergodtgjørelse. Prosentsatsen er vedtatt i forskrift.

Ingen AutoPASS-avtale = Fullprispassering

Kjøretøy uten AutoPASS-avtale regnes som en fullprispassering. Bompengeselskapene tar seg av fakturering og innkreving fra fullpriskunder. Månedstak gjelder ikke for fullpriskunder. De får heller ikke 20 prosent rabatt per passering som de med AutoPASS-avtale får. Her er prosessen litt annerledes enn med AutoPASS-brikke. Bildene av bilen som tas går gjennom det samme datasystemet som for biler med AutoPASS-brikke, men blir filtrert ut i en annen prosess hvor bildene kjøres gjennom en automatisk bildegjenkjenningsprosess som også er koblet opp mot Statens vegvesens nasjonale kjernesystem. Ved tvilstilfeller blir det foretatt manuell gjennomgang hvor fysiske personer vurderer bildene. Det er eieren av bilen som blir fakturert for passeringen i bomstasjonen.

Menneskene i Fjellinjen

Fjellinjens viktigste ressurs er de ansatte, og de skal oppleve å bli sett, hørt og satset på.

Fjellinjen har som mål å være en attraktiv arbeidsgiver og ha et godt og inkluderende arbeidsmiljø. Selskapets organisering og medarbeidernes kompetanse og arbeidsinnsats skal gjøre Fjellinjen i stand til å oppnå sine mål. Fjellinjen skal være et fleksibelt miljø med store muligheter for påvirkning av egen arbeidshverdag. Våre verdier er fremtidsrettet, effektiv og pålitelig.

I Fjellinjen ønsker vi endringer velkommen, og ser på det som en positiv måte å videreutvikle både selskapet og våre ansatte på. Hvert år betaler bilister som kjører i Oslo-området over 4,5 milliarder i bompenger. Fjellinjen er betrodd oppgaven med å kreve inn disse bompengene. Det er et stort ansvar som gjør at det stilles høye krav og forventninger til alle ansatte. Fjellinjens etiske retningslinjer setter rammer for hvordan vi skal utføre oppgavene våre på en måte som gjør at samfunnet, bilister, eiere og leverandører har tillit til oss.

Fjellinjen har en årlig medarbeidertilfredshetsundersøkelse samt en egen varslingskanal. Her kan både ansatte og eksterne varsle, og dette kan gjøres anonymt om ønskelig.

Attraktiv arbeidsplass

I et skiftende arbeidsmarked med lav arbeidsledighet, er det kamp om de beste hodene.

Vi må sikre at Fjellinjen er en attraktiv og utviklende arbeidsplass. Vi ønsker å være en åpen og ikke-diskriminerende bedrift.



God forståelse av samfunnsoppdraget vårt er viktig. Organisasjonen skal utvikles videre slik at vi styrker kompetanse og ressurser til kjernevirksomheten vår. Digital kompetanse og evne til å finne bedre måter å kreve inn og forvalte bompenger på, er spesielt viktig for oss. Vi vil fortsatt være en liten, fleksibel og kostnadseffektiv organisasjon. Kunnskapsdeling og vurdering av resultatene vi oppnår, hjelper oss til å bli en lærende organisasjon som hele tiden presterer bedre.



I løpet av 2024 fikk 32 medarbeidere i Fjellinjen totalt 703 timer med faglig påfyll gjennom kurs, webinar eller seminar.

Leder- og kompetanseutvikling

I 2024 ble det utarbeidet en plan for kompetanseutvikling for alle ansatte. Funnene av kompetanse-gapene vil bli brukt i mål- og utviklingsamtaler for 2025. Planen for kompetanseutvikling ble etablert for å nå målet om å bli en attraktiv teknologiorganisasjon, og for å beskrive kompetansebehov som er nødvendig for organisasjonen for å nå selskapets strategiske mål.

Kontinuerlig utvikling av ledere er et av de viktigste områdene for å lykkes med å beholde og utvikle dyktige medarbeidere. Vi er stolte av lederne våre i Fjellinjen og fortsetter utviklingsprogrammet som ble startet i 2023.

Lederutviklingsprogrammet baserer seg på temaer som styrkebasert ledelse, psykologisk trygghet og tillitsbasert lederskap gjennom endring. I 2024 ble det gjennomført totalt 3 samlinger med ledertrening.

Kompetanseplan:

I 2024 har Fjellinjen hatt stort fokus på å øke kompetansen i selskapet. Kompetanseplanen beskriver

de nødvendige kompetansebehovene for å nå selskapets strategiske mål. Arbeidet med kompetanseplanen ble gjennomført i flere faser hvor alle medarbeidere ble involvert i workshops

1. Kartlegging av eksisterende kompetanse hos hver enkelt ansatt.
2. Identifisering av fremtidige kompetansebehov.
3. Analyse av kompetansegapet mellom nåværende og fremtidige behov.
4. Utarbeidelse og implementering av tiltak for å dekke kompetansegapet.

Kompetanseplanen ble godkjent av ledergruppen i desember 2024. Planen skal bidra til å sikre at Fjellinjen har riktig kompetanse til rett tid, og dermed møte både nåværende og fremtidige behov i selskapet. Gjennom systematisk og målrettet arbeid med kompetanse, både på selskaps- og individnivå, vil kompetanseplanen sørge for at Fjellinjen står sterkt rustet for fremtiden.

Sykefravær

Ved starten av 2024 var sykefraværet i Fjellinjen betydelig høyere enn vårt mål på 4 %. Derfor ble arbeidet med å redusere sykefraværet høyt prioritert.

Gjennom året har vi hatt et tett samarbeid med Bedriftshelsetjenesten, som har spilt en viktig rolle i dette arbeidet.

I april 2024 gjennomførte vi en arbeidsmiljøundersøkelse for alle ansatte, hvor vi inkluderte ekstra spørsmål for å undersøke årsakene til det høye sykefraværet. I tillegg åpnet vi for mer fleksibilitet i arbeidshverdagen og prioritert HMS-opplæring og informasjon og samarbeidet med Bedriftshelsetjenesten.

Gjennom året har vi observert en nedadgående trend i sykefraværet, og i desember 2024 nådde vi målet vårt om å være under 4 %. Dette resultatet viser at våre tiltak har vært effektive og at vi er på rett vei i arbeidet med å sikre et godt arbeidsmiljø for alle ansatte.

Arbeidsmiljøundersøkelse

Fjellinjen gjennomfører årlige arbeidsmiljøundersøkelser for å få en grundig oversikt over hvordan våre ansatte opplever sin arbeidssituasjon og identifisere områder hvor vi kan forbedre trivsel og engasjement. Over tid har vi hatt gode og stabile resultater, og årets undersøkelse viser en fortsatt positiv trend.

Resultatene fra arbeidsmiljøundersøkelsen i 2024, gjennomført av Mdco, viser overordnet svært gode

resultater. Spesielt fremheves opplevelsen av positive utfordringer, mestring i arbeidet, og høy opplevelse av gruppearbeid.

Støtten fra nærmeste leder og kolleger er også på et høyt nivå, noe som er et viktig forebyggende tiltak mot sykefravær og bidrar til et godt arbeidsmiljø.

På avdelingsnivå var det noe variasjon i svarene.

For å adressere dette har vi implementert avdelingsvise bevarings- og forbedringstiltak, i tillegg til tiltak på selskapsnivå. Dette inkluderer positiv respons og tydelige tilbakemeldinger på forslag og ideer fra ansatte, tydeliggjøring av bedriftens verdier, og tiltak for å fremme faglig og personlig utvikling.

HR-året 2024

Foreldrepermisjon: 0

Nye faste ansatte: 7

Fratredelser: 4

Nye midlertidige ansatte: 1

Kurstimer blant ansatte: 703 timer



Helse, miljø og sikkerhet

Det skal være trygt å jobbe i og for Fjellinjen. Hverken mennesker eller miljø skal bli skadet av vår virksomhet. Et grunnleggende prinsipp i vårt HMS-arbeid er at økonomiske hensyn ikke skal gå på bekostning av helse, miljø og sikkerhet.

Fjellinjen har ansvar for 83 bomstasjoner plassert i områder med stor trafikk. Vi sikrer at stasjonene inspiseres og vedlikeholdes uten å utsette ansatte, leverandører eller trafikanter for unødig fare. I løpet av året har vi styrket selskapets systematiske HMS-arbeid gjennom:

- Løpende risikovurderinger
- Økt rapportering av avvik, nestenhendelser og forbedringsforslag
- Kartlegging og forebyggende arbeid
- Opplæring og utvikling av interne HMS-prosedyrer

Ny HMS-policy

I 2024 vedtok og implementerte Fjellinjen en egen HMS-policy, som ytterligere styrket vårt arbeid innen helse, miljø og sikkerhet. Policyen tydeliggjør vårt ansvar og er et viktig verktøy for å sikre et trygt og inkluderende arbeidsmiljø, forebygge skader og fremme trivsel blant våre ansatte. Et sentralt prinsipp i policyen er at alle ansatte er ansvarlige for egen sikkerhet og skal medvirke til et sikkert og godt fysisk og psykisk arbeidsmiljø. Dette styrker ikke bare vår interne sikkerhetskultur, men også vårt omdømme som en ansvarlig og bærekraftig samfunnsaktør.

Justerte arbeidstidsbestemmelser

Høsten 2024 ble Fjellinjens arbeidstidsbestemmelser vurdert og justert for å imøtekomme både virksomhetens behov og de ansattes ønsker. Etter justeringene har det ikke forekommet rapporterte brudd på arbeidstidsbestemmelsene.

Beredskapsøvelse

For å styrke vår beredskap gjennomførte Fjellinjen en beredskapsøvelse i 2024. Øvelsen hadde som mål å trene medarbeidere på krisesituasjoner og sikre at beredskapsplanen er hensiktsmessig. Ytterligere beredskapsøvelser er planlagt for 2025.

Omfattende internrevisjon av kvalitetsarbeidet

I tillegg gjennomførte Fjellinjen en omfattende internrevisjon av HMS-arbeidet i 2024. Revisjonen bekreftet god implementering av nye rutiner og policyer, samtidig som den identifiserte områder for ytterligere forbedring. De ansatte spilte en sentral rolle i revisjonsprosessen ved å dele innsikt fra sin arbeidshverdag og bidra med verdifulle innspill. Denne deltakelsen sikret at revisjonen ble både grundig og praktisk forankret i arbeidsplassens virkelighet. Dette arbeidet danner grunnlaget for våre HMS-mål og -tiltak for 2025, og understreker vårt kontinuerlige fokus på forbedring og etterlevelse innen helse, miljø og sikkerhet.

Mål	Resultat	Status
Ingen skader på liv og helse	0 skader i 2024	

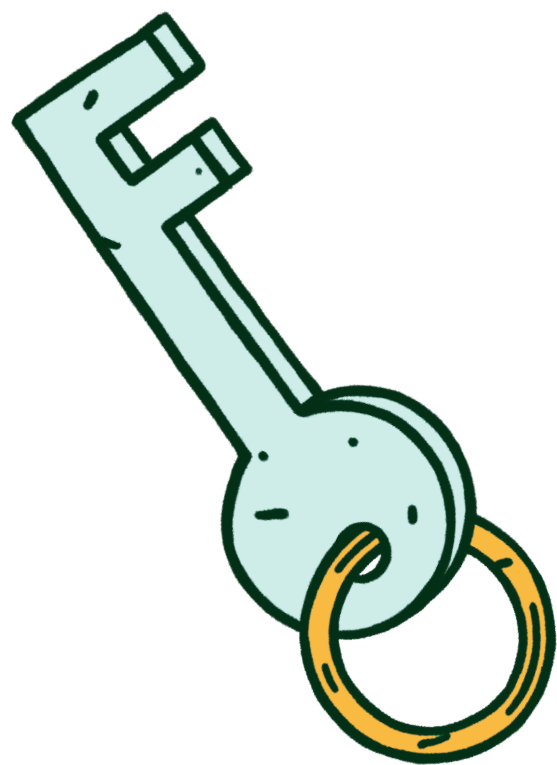
Målrettet sikkerhetsforbedring

I 2024 demonstrerte Fjellinjen sin forpliktelse til kontinuerlig forbedring av HMS-arbeidet gjennom rask og effektiv håndtering av en sikkerhetshendelse. Etter at et strømskap til en bomstasjon ble funnet åpent ved en midlertidig barnehage, iverksatte selskapet umiddelbare tiltak:

- Skapet ble sikret innen 75 minutter etter varsling.
- Låssystemet ble byttet ut påfølgende dag.
- Samtlige låssystemer på strømskap ble oppgradert for økt sikkerhet.

Denne hendelsen understreker viktigheten av vårt proaktive sikkerhetsarbeid og vår evne til rask respons. Den førte også til en konstruktiv dialog med berørte parter og styrket våre rutiner for å forebygge lignende hendelser i fremtiden.

Fjellinjen fortsetter å prioritere åpenhet og sikkerhet i vårt HMS-arbeid, med mål om kontinuerlig forbedring av våre sikkerhetsrutiner og infrastruktur. I 2024 ble det ikke rapportert om personskader. Fjellinjen har lav overtidsbruk, og helgearbeid forekommer kun unntaksvis. Det ble ikke rapportert om vesentlige avvik mot arbeidsmiljøloven i løpet av året.



04

Strategi

Effektiv finansiering av fremtidens trafikk løsninger

Fjellinjen spiller en nøkkelrolle i utviklingen av bærekraftige transportløsninger i Oslo og Akershus. Vår strategi for 2022-2025 er forankret i vårt samfunnsoppdrag om effektiv bompengeneinnkreving, med fokus på fem hovedprioriteringer:

Kvalitet i inntektsgrunnlaget

Fjellinjen har ansvaret for 83 bomstasjoner som i snitt registrerer 1,2 millioner passeringer hver eneste dag. Bilister som kjører i våre bomstasjoner skal være trygge på at alle passeringer registreres, faktureres og betales riktig. Det gjelder både norske og utenlandske kjøretøy. At alle passeringer registreres, er derfor selve grunnlaget for både inntektene og samfunnets tillit til Fjellinjen.

Effektiv drift

Finans- og driftskostnadene våre skal være så lave som mulig, uten at det går utover kvalitet eller sikkerhet. Fjellinjen vil fortsette å investere i automatisering og digitalisering der hvor det kan redusere kostnader og øke kvalitet.

Ansvarlig forvaltning

Forvalte samfunnsoppdraget vårt på en ansvarlig måte. For oss betyr dette å ha kontroll på finansiell risiko, verne personopplysninger, sikre korrekte forvaltningsvedtak og bidra til en bærekraftig utvikling.

Attraktiv teknologiorganisasjon

Fjellinjen har et stort ansvar med høye krav og forventninger fra samfunnet. Strategien uttrykker våre ambisjoner og mål for hva vi vil oppnå og hvordan vi vil gjøre det. Mennesker og teknologi gjør oss i stand til å nå disse målene.

Åpen og tillitsbyggende kommunikasjon

Fjellinjen skal bidra til å øke bevisstheten i befolkningen om hvilke formål bompengene går til. Vi skal være en leverandør av fakta og ekspertise som støtte i beslutninger om fremtidens trafikk løsninger.

Slik sikrer vi nøyaktige registreringer i bomstasjonene

En av de største utfordringene for dagens bomstasjoner er korrekt registrering i urbane miljøer.



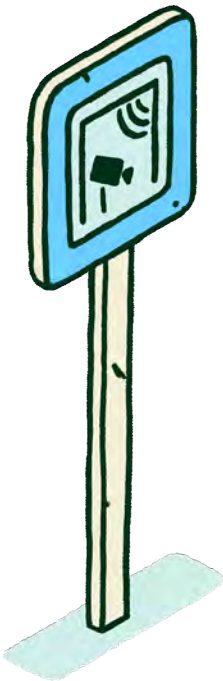
Strategisk område	Mål	KPI	Målsetning 2024	Resultat 2024
Kvalitet i inntektsgrunnlaget	Registrere alle passeringer	Automatiske kontroller av passeringer for verifisering mot vegkantutstyr	Etablere uavhengig verifiseringssystem	Gjennomført pilotprosjekt på en bomstasjon

Kø, parkerte biler, passerende trikker og bomstasjoner plassert mellom to kryss er eksempler på situasjoner som kan sette teknologien i bomstasjonene på prøve. Det samme gjelder værforhold som tett snøvær, som gjør skilt uleselige, og for eksempel kraftig motlys fra solen inn i kameralinsen eller gir refleks fra registreringsskilt på bilene. Derfor har Fjellinjen satt i gang et pilotprosjekt for å sikre at alle passeringer blir registrert. På en av Fjellinjens bomstasjoner er det nå frest ned sensorer i bakken som teller kjøretøy ved hjelp av magnetisme. Dette gjør at Fjellinjen i mye større grad kan verifisere antall passeringer opp mot bomstasjonsutstyret.

- Dette gir Fjellinjen en helt annen innsikt ved leverandøroppfølging. Vi kan ikke bare stole på at utstyret fungerer uten å verifisere det. Totalt for hele fjoråret viste stasjonen med sensorer et avvik på 0,06 prosent, forklarer Ole Christian Frantzvåg, fagansvarlig for vegkant i Fjellinjen.

Utvider arbeidet

I 2025 utvider Fjellinjen arbeidet med å verifisere passeringer:
- Dette kommer til å bidra til at både vi og leverandørene blir mer skjerpet i arbeidet med å sikre korrekte registreringer. Det er arbeid som dette som bidrar til innovasjon i bransjen, avslutter Fjellinjens fagansvarlig.



Kraftig økning av utenlandsk betalingsgrad

Fjellinjen taper millioner på manglende registre, men nye tiltak og avtaler gir gode utsikter til økte inntekter fra utenlandske bilister.



Strategisk område	Mål	KPI	Målsetning 2024	Resultat 2024
Effektiv drift	Forebygge og redusere tap	Øke betalingsgraden for utenlandske kjøretøyer	Betalingsgrad for utenlandske kjøretøyer	Økt fra 49 % til 55 %

- Vi har gått fra en betalingsgrad fra 49 til 55 prosent på ett år, noe som er en betydelig forbedring, sier Ola Klingen, kontraktsansvarlig for innkreving i Fjellinjen. Hvert år taper Fjellinjen flere titalls millioner kroner fra utenlandske bilister på grunn av manglende tilgang til utenlandske kjøretøysregistre. Mer om dette kan du lese i «Kapittel 7 – Fremtidsutsikter». Dette fører til store innteksttap, midler som kunne gått til prosjekter i Oslopakke 3. Det å øke betalingsgraden fra utenlandske bilister er derfor en oppgave med svært høy prioritet i Fjellinjen.

Økonomiske drivere

Den økte betalingsgraden fra utenlandske bilister i 2024 har flere drivere: Endring av miksen av bilister, hvor man i 2024 eksempelvis registrerte flere danske bilister enn tidligere. Dansker er gode betalere av bompenger i Norge, og dette driver opp betalingsgraden, samtidig som andelen polske kjøretøy har gått ned, som var ditto dårlige betalere. I 2024 kom en bilateral avtale med Nederland på plass, som har gitt tilgang til kjøretøysregistre. Dette har ført til en økt betalingsgrad fra nederlendere fra 30 til over 80 prosent. Samtidig har antallet økte selvregistreringer av utenlandske bilister økt. Her kjørte Fjellinjen en

digital kampanje mot tyske turister med stor suksess. Mer om denne finner du også i kapittelet om fremtidsutsikter.

Kan ta betalt for oppslag

I høst gav Samferdselsdepartementet grønt lys til bompengeselskapene om at de kan ilegge utenlandske bilister et oppslagsgebyr for å innhente kjøretøysinformasjon. Det gjør at Fjellinjens utenlandsinnkrever får et incentiv til å drive inn mer penger. - Vi forventer en vesentlig økning av utenlandske betalinger på grunn av dette, forklarer Ola Klingen videre.

Nye målrettede tiltak

I 2025 kommer Fjellinjen til å inngå en ny avtale for utenlandsinnkreving. Her har Fjellinjen lagt opp til nye krav som også vil bidra til å øke inntektene: - Vi har stilt helt andre krav til rapportering i avtalen, slik at Fjellinjen kan følge tettere kravene gjennom livsløpet. Det vil gi oss en helt annen forståelse av de ulike segmentenes adferd som gjør at vi kan utvikle nye målrettede tiltak i innkrevlingsløpet og kommunikasjon, sier Elif Nordal, direktør for marked og kundeopplevelser i Fjellinjen.

Fjellinjen sikrer tryggere bomstasjoner

Som en del av vår strategi for ansvarlig forvaltning, iverksatte Fjellinjen flere HMS-tiltak i 2024 etter en hendelse ved en midlertidig barnehage på Rosenhoff.



Strategisk område	Mål	KPI	Målsetning 2024	Resultat 2024
Ansvarlig forvaltning	Trygge bomstasjoner	Ingen skader på mennesker og miljø	Ulykker rapportert	Ingen skader på mennesker og miljø

Den 16. april 2024 klokken 16:01 registrerte Fjellinjens varslingsystem at strømskapet til bomstasjonen i Jørgen Løvlands gate sto åpent. Skapet er plassert på uteområdet til den midlertidige barnehagen på Rosenhoff. Bomstasjonens strømskap gir strøm og nettilkobling til bomstasjonen, og inneholder også et nødbatteri som slår inn ved strømbrudd.

Takket være snarrådige foresatte ble skapet midlertidig lukket, og ingen kom til skade. Fjellinjen reagerte raskt for å forhindre at noe lignende skulle skje igjen. 1 time og 15 minutter etter at hendelsen ble registrert, ble skapet forsvarlig lukket og låst. Allerede neste dag, 17. april, ble låssystemet byttet ut for å forhindre lignende episoder i fremtiden.

– I Fjellinjen tar vi HMS på største alvor. Vi har et uttalt mål om at verken mennesker eller miljø skal bli skadet av vår virksomhet, sier Christine Eftevåg, rådgiver for kvalitet og HMS i Fjellinjen.

Fjellinjen hadde en konstruktiv dialog med barnehagelederen, som ble forsikret om at skapet var sikret. Barnehagen fikk også skriftlig informasjon om hendelsen og tiltakene, som kunne deles med foreldrene.

Omfattende sikkerhetstiltak

Hendelsen førte til en konkret sikkerhetsforbedring i Fjellinjen: Låssystemer på samtlige strømskap ble oppgradert.

I 2023 ble samtlige strømskap tilhørende Fjellinjen tydelig merket med selskapets logo og en QR-kode som ledet til en dedikert side på Fjellinjens nettside. Dette har gjort det enklere for publikum å rapportere eventuelle uregelmessigheter. Det var slik henvendelsen fra en forelder i barnehagen nådde Fjellinjen.

Fremtidig fokus på sikkerhet og åpenhet

Åpenhet og transparens er nøkkelverdier i vårt arbeid. Vi vil fortsette å informere om våre tiltak og forbedringer for å sikre trygge og pålitelige bomstasjoner. Fjellinjen forplikter seg til kontinuerlig forbedring av sikkerhetsrutiner og til å opprettholde en åpen dialog med offentligheten om vårt arbeid for å beskytte både mennesker og infrastruktur.



AI effektiviserer fritaksforvaltningen

Fjellinjen tar i bruk kunstig intelligens for å effektivisere fritakssøknader. Ny teknologi skal redusere feil, spare tid og forbedre kundeopplevelsen for tusenvis av HC-kunder.



Strategisk område	Mål	KPI	Målsetning 2024	Resultat 2024
Attraktiv teknologi-organisasjon	Bevisste teknologivalg	Implementere teknologiløsninger som øker effektiviteten og kvaliteten	Implementere nye automatiseringsprosesser	1. Første AI-pilot implementert.

I 2024 integrerte Fjellinjen kunstig intelligens i selskapet som en del av strategien for å bli en «attraktiv teknologiorganisasjon». Målet er å automatisere oppgaver og digitalisere prosesser for økt økonomisk gevinst og kvalitet.

60 prosent mangelfull dokumentasjon

Et stort pilotprosjekt i 2024 var effektivisering av fritaksforvaltningen. HC-kortbrukere må søke fritak fra bompenger med dokumentasjon på gyldig HC-kort og AutoPASS-avtale.

- Hvert år mottar vi 3 400 søknader, og 60 prosent har mangler ved dokumentasjon av HC-kort eller AutoPASS-avtale. Det er frustrerende for brukerne og tidkrevende for oss, sier Atle Yari-Åseli, ansvarlig for kanaler og kundereise.

Overveldende testresultater

Ved å eliminere feil kan Fjellinjen redusere antall e-poster med 2 040 årlig, tilsvarende 4,5 ukers arbeidstid for ett årsverk. Et pilotprosjekt testet AI for å lese og tolke bilder, med imponerende resultater – null feilprosent.

Ved å koble AI til bildegjenkjenning og knytte dette til egenutviklede prompter, kan systemet gi direkte tilbakemelding om dokumentasjonskravet er oppfylt.

Testene ble utført både på reelle og fiktive søknader for å simulere ulike scenarier.

Vinn-vinn-situasjon

Fjellinjen planlegger en permanent løsning integrert i 2025. Når det er på plass, vil brukerne vil få umiddelbar tilbakemelding og veiledning om manglende dokumentasjon.

- Dette vil skape en bedre søknadsprosess for brukerne og effektivisere arbeidet for saksbehandlerne, sier Yari-Åseli.

AI-prosjektet er en viktig del av Fjellinjens kompetanseutvikling, i tråd med strategisk kompetanseplan. Det har styrket organisasjonens AI- og maskinlæringskompetanse, og vil bidra til Fjellinjens posisjon som attraktiv teknologiorganisasjon i fremtidige digitaliseringsprosjekter.

Økt forståelse for bompengenes formål

Kjennskapen til bompengenes formål øker: 44 prosent av befolkningen vet nå at pengene går til kollektivtransport, sykkelveier og gange – en positiv utvikling fra 2023.



Strategisk område	Mål	KPI	Målsetning 2024	Resultat 2024
Åpen og tillitsbyggende kommunikasjon	Øke bevisstheten i befolkningen om formålet til bompengene.	Årlig holdningsundersøkelse i befolkningen	Årlig økning av kjennskapen til bompengenes formål i befolkningen	Mål nådd: + 5

– Fjellinjen har som mål å øke bevisstheten i befolkningen om hvilke formål bompengene går til. Vi har lykket godt i 2024. 44 prosent svarer at de går til kollektiv, sykkel og gange. Så høy kjennskap i befolkningen har man aldri tidligere sett, sier kommunikasjonssjef Arne-Petter Lorentzen. For andre året på rad har Fjellinjen gjennomført en egen befolkningsundersøkelse for å måle holdninger til bompenger, og kjennskap til bompengenes formål i Oslo og Akershus. I fjor ble undersøkelsen gjennomført i Oslo og Bærum. Årets utgave er utvidet med Akershus-kommunene Lillestrøm, Nordre Follo og Lørenskog, og er gjennomført av

Opinion med tusen respondenter. Årets undersøkelse viser at kjennskapen i befolkningen til at bompenger finansierer prosjekter innen kollektiv, sykkel og gange har økt fra 39 prosent i 2023 til 44 prosent i 2024, som er en signifikant økning. – Informasjon om hva bompengene går til, er med på å sikre legitimiteten for bompengeordningen i Oslo og Akershus. Derfor er det viktig at vi fortsetter å informere godt om bompengenes formål, sier Fjellinjens kommunikasjonssjef.

Les mer på neste side.



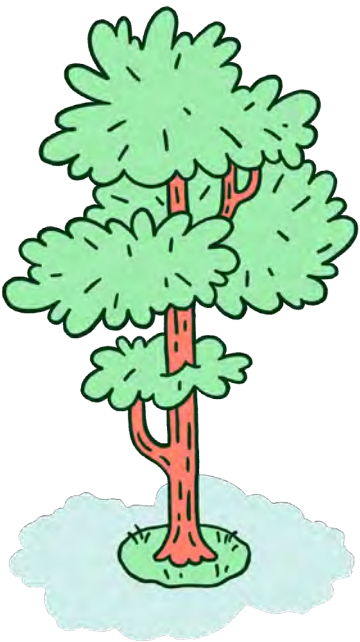
Bompengenes formål	2023	2024	Endring i prosentpoeng
Drift- og opprusting av kollektivtransport, nye gang- og sykkelveier	39,0 %	44,0 %	+5,0
Veibygging og vedlikehold	32,5%	23,0 %	-9,5
Drift av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune	5,5%	4,0 %	-1,5
Vet ikke	22,5%	29,0 %	+6,5

Ulike undersøkelser – ulike svar

Siden 1989 har PROSAM gjennomført en årlig undersøkelse om bompenger i Oslo og Akershus. I PROSAM-undersøkelsen for 2024 fremkommer det at 51 prosent av respondentene tror bompengene primært går til veibygging. Dette har ligget jevnt rundt 50 prosent de siste fire årene. I virkeligheten går 98 prosent til kollektiv, sykkel og gange. På bakgrunn av denne misoppfatningen besluttet Fjellinjen å gjennomføre sin egen, mer spesifikke

undersøkelse. Resultatene i Fjellinjens undersøkelse viser at bare 23 som tror bompengene primært går til veibygging, men 44 prosent korrekt svarer kollektiv, sykkel og gange. Det er andre året på rad hvor Fjellinjen gjennomfører sin egen undersøkelse.

Vårt mål er å øke bevisstheten om formålet med bompenger og være en pålitelig leverandør av fakta og ekspertise i utviklingen av fremtidens transportløsninger for Oslo og Akershus.





05

Styring

Fjellinjens virksomhet og eierstyring

Fjellinjens oppgave

Fjellinjen registrerer omkring 32 millioner passeringer i måneden og har ansvaret for drift og utvikling av utstyr og programvare i 83 bomstasjoner i og rundt Oslo. Innkreving av bompenger er hjemlet i Veglova §27. Det er Stortinget som vedtar bompengeprojekter basert på lokalpolitisk initiativ og tilslutning fra kommuner og fylkeskommuner.

Selskapet skal administrere innkrevingen, herunder også forvalte bompengemidler. Fjellinjens rolle i bompengeinnkrevingen er regulert av en overordnet bompengeavtale mellom Fjellinjen og Samferdselsdepartementet. Fjellinjen finansierer prosjekter i Oslopakke 3, som har som hovedmål at veksten i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Sentrale arbeidsoppgaver er innkreving og administrasjon av bompengemidler, låneopptak og forhandling av låneavtaler. Bompengetakstene fremgår av stortingsproposisjonene og kan senere justeres gjennom takstvedtak fattet av Vegdirektoratet.

Eierstyring og selskapsledelse

Fjellinjen AS er et regionalt bompengeselskap, organisert som et aksjeselskap, og er eid av Oslo kommune (60 prosent) og Akershus fylkeskommune (40 prosent). Styret i selskapet representerer eierne, i tillegg til en ansattvalgt representant. Fjellinjen har sitt hovedkontor i Oslo. Selskapet gir ikke aksjeeierne økonomisk utbytte. Selskapet har fastsatt styrende dokumenter for å klargjøre rollefordeling mellom eier, styret og administrasjonen, og etablere rammer for hvordan selskapet ledes og styres. Innenfor rammene i vedtektene har selskapet utarbeidet mål og strategier for virksomheten.



Risikostyring og internkontroll i Fjellinjen

Fjellinjen har et omfattende system for risikostyring og internkontroll basert på ISO-standardene 27001 og 9001. Dette gir virksomheten et solid rammeverk for å håndtere risiko og sikre kvalitet i alle ledd.

Informasjonssikkerhet (ISO 27001)

Fjellinjen benytter et styringssystem for informasjonssikkerhet (ISMS) i tråd med ISO 27001-standard.

Dette innebærer:

- Et helhetlig rammeverk for å identifisere, vurdere og håndtere informasjonsrisikoer
- Juridiske, fysiske og tekniske kontroller for å beskytte sensitiv informasjon
- Regelmessige risikovurderinger og kontinuerlig forbedring av sikkerhetstiltak

Kvalitetsledelse (ISO 9001)

Som en ISO 9001-sertifisert organisasjon, fokuserer Fjellinjen på:

- Kundeorienterte prosesser og tjenester
- Systematisk kvalitetsstyring i alle deler av virksomheten
- Kontinuerlig forbedring av interne prosesser og rutiner

Helhetlig tilnærming

Disse to ISO-standardene gir Fjellinjen:

- En helhetlig tilnærming til risikostyring som omfatter både informasjonssikkerhet og kvalitetskontroll
- Økt evne til å identifisere og håndtere potensielle trusler og muligheter
- Forbedret effektivitet og pålitelighet i alle operasjoner

Denne tilnærmingen til risikostyring og internkontroll styrker Fjellinjens evne til å levere sikre og pålitelige tjenester, samtidig som den beskytter sensitive data og opprettholder høy kvalitet i alle aspekter av virksomheten.



Sensitivitets-analyse

Fjellinjen har gjennomført en sensitivitetsanalyse for å vurdere hvordan endringer i trafikkvolum og rentenivå kan påvirke selskapets resultat. Denne analysen er viktig for å gi investorer og andre interessenter innsikt i hvordan ulike scenarier kan påvirke selskapets økonomiske ytelse.

Trafikkvolum

Trafikkvolumet er en nøkkelfaktor for Fjellinjens inntekter, fordi inntektene kommer fra passeringer i våre bomstasjoner. En økning i trafikkvolumet vil alt annet like direkte øke inntektene, mens en nedgang vil redusere dem. Sensitivitetsanalysen viser hvordan ulike endringer i trafikkvolumet påvirker selskapets resultat, gitt at kjøretøys sammensetningen og dermed gjennomsnittlig pris per passering er den samme.

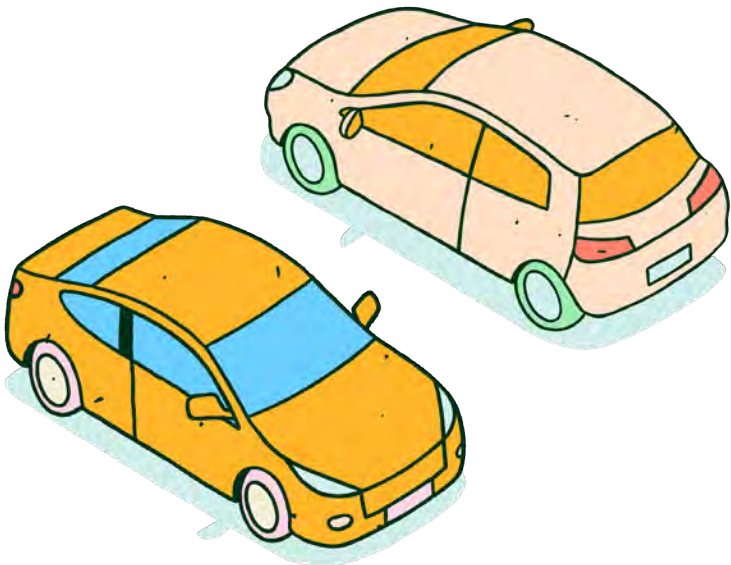
Rentenivå

Rentenivået påvirker Fjellinjens kostnader. Endringer i rentenivået kan påvirke selskapets finansielle kostnader og dermed resultatet. Sensitivitetsanalysen viser hvordan ulike renteendringer kan påvirke selskapets resultat.

Sensitivitetsanalyse Fjellinjens resultat ved endring i trafikkvolum og rentenivå

Rente/Trafikkvolum i mill.	380	385	390	395	400
4,00%	4 144	4 203	4 262	4 321	4 379
4,25%	4 139	4 197	4 256	4 315	4 374
4,43%	4 134	4 193	4 252	4 311	4 370
4,75%	4 127	4 186	4 245	4 303	4 362
5,00%	4 121	4 180	4 239	4 298	4 356

Tabellen viser sammenheng mellom rente, trafikkvolum (millioner passeringer) og resultat (millioner)



Fra forskning til forvaltning:

Alberte Ruud styrer Oslopakke 3

Den nye lederen av Oslopakke 3-sekretariatet, Alberte Ruud, navigerer komplekse utfordringer i hovedstadens transportplanlegging. Hun ser stort potensial i økt samarbeid med Fjellinjen.

Alberte Ruud overtok styringen av Oslopakke 3-sekretariatet i januar 2024 og fikk sin ilddåp i Oslopakke 3-forhandlingene kort tid etter. Arbeidet i forhandlingene fikk hun gode skussmål for. Ruud er utdannet sosiolog og har jobbet med samferdsel hele sitt yrkesaktive liv. Hun har blant annet vært forsker i Transportøkonomisk Institutt (TØI), partner i Urbanet Analyse, og seniorrådgiver i Statens vegvesen og Norconsult. Nå har hun overtatt rattet for Oslopakke 3-sekretariatet etter Terje Rognlien, som hadde ledet sekretariatet siden 2012.

- Interessen for samferdsel ble tent da jeg var pur ung, politisk aktiv i SV og ble valgt inn på fylkestinget i Akershus hvor jeg også endte opp i Samferdselsstyret, forløperen til Komité for Samferdsel og mobilitet. Jeg har alltid vært samfunnsengasjert, det trigget meg for denne jobben, sier hun.

Utfordrende balansegang

Selv synes hun den største utfordringen er balansegangen mellom det å ivareta statlige parter styringssignaler, og samtidig følge opp de lokale beslutningene på en god måte.

- Som sekretariat skal vi jobbe for alle parter, og en stor del av rollen er å synliggjøre konsekvensene av valgene som tas. Noe av det som har imponert meg mest med Oslopakkene er hvor modige politikerne har vært, som tross motstand har klart å fokusere på helheten av å bygge et godt transportsystem for hele byen, forteller hun.



Godt samarbeid med Fjellinjen

Oslopakke 3-sekretariatet og Fjellinjen har alltid hatt et sterkt samarbeid. Samarbeidet ønsker den nye sekretariatslederen å videreutvikle, særlig på bruk av data inn i by- og trafikkplanlegging. Jeg tror vi har mye å hente på enda tettere dialog og samarbeid. Fjellinjen sitter på mye spennende trafikkdata som vi i dag drar godt nytte av, men jeg tror vi har en liten vei å gå for å ta ut potensialet i datamengden. På dette feltet er også Ruter, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet sterke aktører. Her ligger det muligheter!

Forventer ny byvekstavgift etter 2029

Oslopakke 3-sekretariatet har ansvaret for Oslopakke 3 og Byvekstsamarbeidet. Byvekstavgiften utløper i 2029. Det bekymrer henne ikke. I Nasjonal transportplan står det at disse skal rehandles. Det jobbes med en byutredning nå som vil danne grunnlag for reforhandlinger av avtalen. Staten har signalisert i flere sammenhenger at de vil stå ved de finansielle forpliktelsene sine. Derfor er jeg ikke bekymret for dette.

I den reviderte avtalen for Oslopakke 3 er det et større fokus på å ta vare på eksisterende infrastruktur og bruke pengene effektivt i stedet for nye, store satsinger. Det mener jeg er klokt, vi har ikke ubegrenset handlingsrom, sier Alberte Ruud.

Ledelsen



Janne Oddaker
Administrerende direktør

Fødselsår: 1970

Utdanning: Master i Marine Technology fra NTH (NTNU)

Erfaring: Direktørstillinger i oljeserviceselskapet TechnipFMC, rådgiver i Norsk Industri, og senioringeniør i Statens vegvesen
Ansiennitet i Fjellinjen: 4 år

Hvor var du før du begynte i Fjellinjen? Director Digital Subsea Services i TechnipFMC

Personalialia: Bor i Bærum, gift, to barn



Magne Liestøl Larsen
Økonomidirektør

Fødselsår: 1970

Utdanning: Cand Mag innen offentlig administrasjon og økonomi med tilleggsutdannelser innen ledelse og innen finans

Erfaring: NRK, Telenor, 1881, Sønnico Tele samt flere styreverv

Ansiennitet i Fjellinjen: 10 år

Hvor var du før du begynte i Fjellinjen? CFO i Sønnico Tele

Personalialia: Bor i Oslo, gift, to barn



Jan Linnerud
Direktør systemforvaltning

Fødselsår: 1969

Utdanning: Computer Engineering (NHI)

Erfaring: : Head of IT i Handelsbanken, Head of IT i Storebrand Kapitalforvaltning, avdelingsleder IT-teknisk drift i Storebrand Kapitalforvaltning

Ansiennitet i Fjellinjen: 3 år

Hvor var du før du begynte i Fjellinjen? Head of IT i Handelsbanken

Personalialia: Bor i Bærum, samboer, 3 barn



Katrine A. Furulund
Juridisk direktør

Fødselsår: 1978

Utdanning: Juridisk embetseksamen / advokat

Erfaring: Advokat i Advokatfirmaet Selmer, advokat i Siemens og juridisk direktør i Kesko

Ansiennitet i Fjellinjen: 4 år

Hvor var du før du begynte i Fjellinjen? Juridisk direktør for Norge og Sverige i det finske konsernet Kesko

Personalialia: Bor i Oslo, gift, tre barn og en Golden Retriever



Elif Runa Nordal
Direktør marked og kundeopplevelser

Fødselsår: 1980

Utdanning: MSc, Management of innovation and Business Development fra Handelshøjskolen i København/CBS

Erfaring: Leder for forretningsutvikling Terminal i Avinor, Leder for Retail og Service Avinor, Forretningsutvikler i Nille, Manager i EY, Seniorrådgiver i Inventura, Konsulent i Quattro

Ansiennitet i Fjellinjen: 1 år

Hvor var du før du begynte i Fjellinjen? Leder for forretningsutvikling terminal i Avinor

Personalialia: Bor i Oslo, samboer, ett barn

Styret



Cato Hellesjø
Styreleder (Oslo)

Fødselsår: 1956

Utdanning: Siviløkonom fra BI

Erfaring: Styreleder i Bane NOR SF, tidligere konsernsjef i Sporveien. Diverse lederstillinger i Aftenposten, Logistikk- drifts- og salgsdirektør i Ringnes, Adm.dir/konsernsjef i Dagbladet/Bernergruppen



Tim Holmvik
Nestleder (Akershus)

Fødselsår: 1971

Utdanning: Siviløkonom - MA Economics (BI), Grunnfag privatrett (UIO) og Styreleder II i Executive program (BI)

Erfaring: Daglig leder i Hobrå eiendom (egen virksomhet), Administrerende direktør i Ø.M. Fjeld utvikling, Økonomidirektør i Agathon Borgen, Konserncontroller i Protan, Hovedutvalgsleder for Samferdsel i Akershus fylkeskommune, Hovedutvalgsleder for skole og barnehage i Ullensaker kommune og styreleder i Ullensaker/Kisa IL



Inger Lise Egeland
Styremedlem (Akershus)

Fødselsår: 1965

Utdanning: Siviløkonom (BI), Høyere Avd. Eksamen, samfunnsøk. (NHH)

Erfaring: Leder Driftspensjoner/Private pensjonskasser i Storebrand Pensjonstjenester AS, herunder Daglig leder i Esso Pensjonskasse. Finans- og investeringssjef i Aker Pensjonskasse, Director i EY, CFO i Fornebu Utvikling ASA, Direktør i Kaupthing Bank, SVP Finance i Aker ASA, Ass. banksjef Sparebanken NOR.



Oliver Siem
Styremedlem (Oslo)

Fødselsår: 1968

Utdanning: MA Economics (University of Kent)

Erfaring: Direktør Investeringer og forvaltning i KLP, Direktør Capital Markets i Eksportfinans, Leder for innlånsavdelingen i Eksportfinans, Senior porteføljeforvalter i Kommunalbanken, Konsulent i Utenriksdepartementet.



Synne Homble
Styremedlem (Oslo)

Fødselsår: 1972

Utdanning: Juridisk embetseksamen (Universitetet i Oslo), spesialfag fra Mitchell Hamline School of Law (USA)

Erfaring: Partner i Homble Solheim advokatfirma, Konserndirektør mobilitet og reiseliv i Vy, Konserndirektør strategi og selskapsfunksjoner i NSB, Konserndirektør juridisk og selskapsfunksjoner i Cermag, Advokat i Wikborg Rein.



Ole Christian Frantzvåg
Ansattvalgt styremedlem

Fødselsår: 1968

Utdanning: Allmennfag Levanger videregående skole 1985-1987

Erfaring: Securitas AS 1989-1999, Fjellinjen AS 1999.

Bred erfaring med drift og oppfølging leverandører.



Hilsen fra Marit Veia (V), byråd for miljø og samferdsel i Oslo

Bompenger finansierer store og nødvendige samferdselsprosjekter i Oslo. Snart er alle trikkene i Oslo nye, moderne og universelt utformet – takket være bompenger. Akkurat nå bores og graves det under bakken til det som skal bli Fornebubanen – takket være bompenger.

Majorstua stasjon, et av Norges travleste kollektivknutepunkter, bygges om til større kapasitet – takket være bompenger. T-banen i Oslo skal få nytt signalsystem som kan "pakke" togene tettere på samme spor, slik at det kan gå flere avganger i timen. Igjen takket være bompenger. Vi bygger nye sykkelveier, strammer opp kryss og utvider fortau over hele byen. Det er også bompengene med på å finansiere.

I Oslo reiser stadig flere kollektivt, flere sykler og går og bilparken blir grønnere. Vi hadde ikke lykket med

dette, uten det spleiselaget som bompengene utgjør. Bompengene har gitt Oslo mye, og skal gjøre det også i fremtiden. Jeg er glad for at det over tid har vært høy oppslutning om bompenger i Oslo og Akershus. Å formidle hva man betaler i bompenger, og hva bompengene går til, er viktig oppgave for alle parter i bompengesamarbeidet.

At vi har penger til å drifte og vedlikeholde et attraktivt kollektivtilbud er en forutsetning for å holde biltrafikken nede, og dermed unngå kork, kø og kaos på veiene våre. Det er alle trafikanter tjent med, uansett om de foretrekker å gå, sykle, reise kollektivt eller om de må bruke bil. Byrådets mål er at gåing, sykling og kollektivtrafikk skal være førstevalget for innbyggerne i Oslo, og bompenger er en forutsetning for å få det til.





Hilsen fra Håkon Snorheim (H), fylkesråd for samferdsel i Akershus fylkeskommune

Bompengene spiller en vesentlig rolle i finansieringen av samferdselsprosjekter i Akershus. De bidrar både til utbygging av veier og kollektivtransport, men også til å opprettholde og videreutvikle et godt kollektivtilbud for fylkets innbyggere.

Innbyggernes bidrag gjennom bompengene er betydelig og viktige for utviklingen av regionens transportsystemer. Hver bompassering bidrar til at tusenvis av mennesker trygt og effektivt kan reise dit de skal. Det gjelder bussen barna tar til fritidsaktiviteter, T-banen bestemor bruker for å besøke slekt og venner, eller tunnelen du kjører gjennom til jobb.

Flere store prosjekter i Akershus, som Kolsåsbanen, T-banen til Østerås, Nordbyttunnelen, høystandard kollektivtraseer fra Oslo til Kjeller og Kirkeveien i Ski, har alle enten fått eller får finansiering fra bompengene. Fornebubanen blir også bygget med midler fra bompenger, i tillegg til statlige bidrag, bymiljøavtaler og grunneiere.

Det hele kommer på toppen av tilskudd til oppgradering av T-banelinjer, holdeplasser og kollektivknutepunkter, samt tiltak for å fremme sykling, gåing og økt trafiksikkerhet. I 2024 ble det brukt 67 millioner kroner til gang- og sykkelveiprosjekter.

I mai 2024 undertegnet Akershus fylkeskommune og Oslo kommune en revidert avtale om Oslopakke 3. Avtalen omhandler regulering av bompengetakster, forlenget varighet til 2045 og prioriterte prosjekter.

Oslopakke 3-avtalen styrker kollektivtilbudet i Akershus, noe som er avgjørende for å motvirke økt biltrafikk og redusere utslipp. Det prioriteres økte midler til kollektivdrift for å sikre hyppige avganger og et solid rutetilbud. Hele 338 millioner kroner settes årlig av til drift av kollektivtrafikken frem til 2045. Avtalen sikrer også nødvendige midler til videre planlegging av T-baneforlengelsen til Lørenskog og E18 Vestkorridoren.

Bompengene i hovedstadsområdet er vesentlige for å nå transportmålene i Oslo og Akershus. Uten midlene ville mange viktige vei- og kollektivprosjekter blitt utsatt eller aldri realisert. Innbyggerne våre fortjener effektive og moderne transportløsninger, som nettopp disse investeringene muliggjør. Jeg vil takke Fjellinjen for god forvaltning av fellesskapets midler. Det gir trygghet for at bompengene brukes til innbyggernes beste.





Nullvekst som drivkraft

Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland forklarer hvordan nullvekstmålet og smart bompengebrauk bidrar til god by- og regionsutvikling med levende byrom og effektiv mobilitet.

Vegdirektøren ser for seg fremtidens norske byer som bærekraftige, effektive og levende. For å oppnå dette, peker hun på nullvekstmålet som en sentral drivkraft og bompenger som et viktig verktøy.

Hovland mener at dette vil forme morgendagens mobilitet, til fordel for alle innbyggere. Som vegdirektør leder Dahl Hovland også Oslo-pakke 3, som er en del av Byvekstsamarbeidet, som i stor grad finansieres av bompenger innbetalt i Fjellinjens bomstasjoner.

- Bompenger finansierer tiltak som leverer på nullvekstmålet, er med på å regulere trafikken i byområdet, og bidrar til en god by- og regionutvikling. Biltrafikken skal reduseres, og vi skal bygge gode byrom som bidrar til bedre mobilitet som også tar hensyn til nye transportformer som elsykkel og sparkesykler. Det å tenke aktiv og helsefremmende transport, er bra for fremtidens byutvikling, sier Ingrid Dahl Hovland.

Vil fjerne elbilfordeler

Nullvekstmålet i Stor-Oslo står sentralt for vegdirektøren. Det er et utnyttet potensial innenfor dagens bompengesystem for å få til en mer treffsikker prising av trafikken. I tidligere intervjuer har Dahl Hovland derfor pekt på at elbilfordelene bør revurderes. Dette står hun fortsatt for.

- En elbil tar like stor plass i byen som en fossilbil. I forhold til nullvekstmålet er dette krevende. Vi må vurdere å redusere elbilfordelene for å oppnå en reell reduksjon i biltrafikken, uavhengig av drivstoff-type, sier hun.

Har digitalisert sektoren

Som vegdirektør har Ingrid Dahl Hovland markert seg innen digitalisering. Under henne, er kjøretøysiden blitt heldigitalisert. Alt som dreier seg om bil innenfor Statens vegvesen kan løses fra brukernes telefon. Også når det gjelder bompenger er Norge langt fremme.

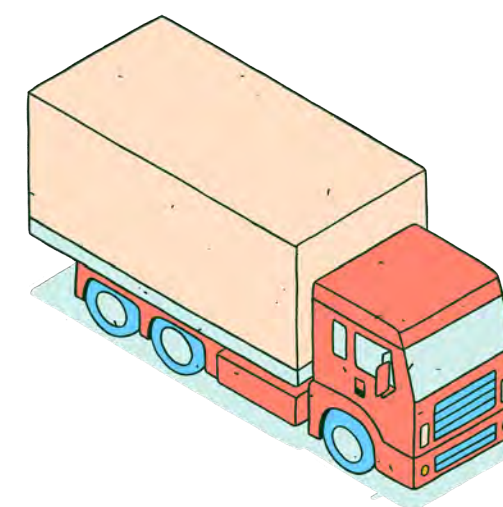
- Vi har bygd nye verdikjeder og har en helt annen datahåndtering. Med bompengereformen gikk vi fra 70 til 5 bompengeselskaper. Det hadde en utviklingskostnad på 216 millioner kroner, men har redusert transaksjonskostnadene med en halv milliard i året. Her ligger det også store muligheter videre, men vi må være oppmerksomme på nye sårbarheter cybersikkerhet, forklarer hun.

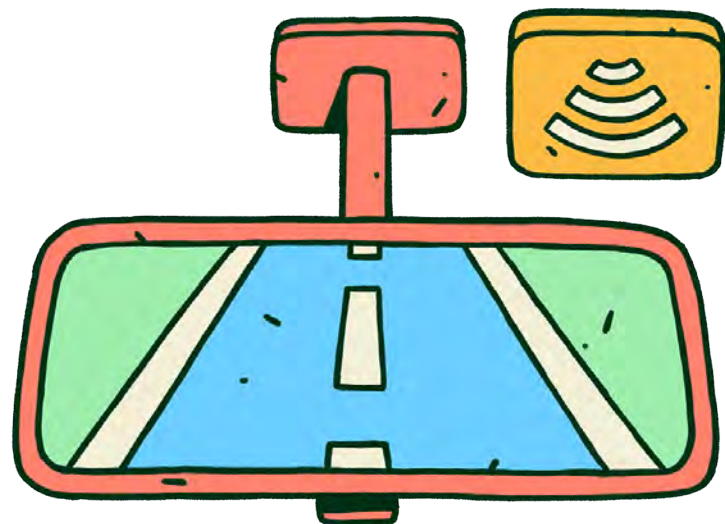
Verdien av trafikkdata

Vegdirektøren fremhever verdien av bompengedata for å forstå og forbedre mobilitetsmønstre. Hun mener at passeringsdata fra bomstasjoner kan bidra til å optimalisere trafikken i osloområdet.

- Det gir oss helt unike muligheter til å ha god oversikt, og forstå bevegelsene i en region. God mobilitet i hverdagen øker produktiviteten i en region.

I dag har vi veldig mye data, og den må vi bruke til samfunnsnyttige formål.





06

Holdninger og kunnskap om bompenger

Bompenger i Oslo og Akershus: Fra motstand til normalisering

Siden bompengeopprøret i 2019 har medieomtalen av bompenger i Oslo og Akershus endret seg fra motstand mot bompengeinnkreving til å handle om hvordan midlene skal brukes.

I perioden 2020–2024 har debatten om bompenger i Oslo og Akershus gjennomgått en markant utvikling i omtalen av bompenger: fra motstand mot bompenger til en mer konstruktiv diskusjon om bruken av bompengeinntekter.

På oppdrag fra Fjellinjen har Infomedia, en ledende leverandør av medieovervåking og analyse gjennomført en omfattende medieanalyse av bompenger i Oslo og Akershus over en 5-årsperiode.

Totalt ble det analysert 6 396 artikler i perioden 2020–2024:

- Den klareste endringen er at vi i liten grad finner strid rundt innkreving av bompenger i Oslo i den analyserte perioden. Istedenfor ser vi en vedvarende, men likevel skiftende debatt om hvordan bompengene skal brukes.
- Som en konsekvens av at vi i liten grad finner stridighet om hvorvidt det skal innkreves bompenger eller ikke i Oslo, ser vi et økende fokus på hva som finansieres med bompengene. skriver Infomedia i analysen om bompenger.

Takstøkninger fører ikke til debatt

Heller ikke økte bomsatser i Fjellinjens bomstasjoner skaper debatt:

- Foruten den politiske debatten knyttet til bompenger og prioriteringen av diverse prosjekter finner vi et stort omfang av artikler som omtaler regulering av bomsatsene, både for elbiler og andre. Omfanget her er stort, men vi finner i liten grad at reguleringene har utløst debatt, skriver Infomedia videre i sin analyse.

Analysen avdekker en positiv trend i medieomtalen:

- Andelen positive oppslag økte fra 19,2% i 2020 til 28,1% i 2024
- Andelen negative oppslag sank fra 31,6% i 2020 til 26,2% i 2024
- Andelen nøytrale oppslag sank fra 49,2% i 2020 til 45,7% i 2024

Fjellinjens bidrag til denne positive utviklingen har vært:

- Åpenhet om hva bompengene finansierer
- Faktabasert kommunikasjon gjennom grundige trafikkanalyser
- Tilgjengelig informasjon om takster, regler og bomstasjoner

Denne skyldes også en bredere samfunnsutvikling:

Tiden har dempet bompengemotstanden fra 2019. Økte renter- og strømkostander har vært viktigere for folk enn bompenger.

De svært gode politiske prosessene og brede politiske forlik knyttet til Oslopakke 3-forhandlingene har dempet konfliktnivået. Samtidig har det vært et økt fokus på klima og byutvikling.



Holdningsundersøkelse

Økt kunnskap om bompengenes formål gjør innbyggerne mer positive

På oppdrag fra Fjellinjen har Opinion gjennomført en kunnskaps- og holdningsundersøkelse blant 1 000 respondenter i Oslo, Bærum, Lillestrøm, Ski, Nordre Follo og Lørenskog for å kartlegge befolkningens kunnskap om og holdninger til bompenger. Befolkningens forståelse for bompengenes formål har nådd et historisk høyt nivå i 2024, med 44 prosent som korrekt identifiserer at midlene går til kollektivtransport, sykkel og gange. Dette represen-

terer en betydelig økning fra 39 prosent i 2023, samtidig som andelen som tror pengene går til vei-bygging har sunket fra 32,5 prosent til 23 prosent. Spørsmålet om holdninger til bompenger ble stilt på to måter: Først fikk respondentene et generelt spørsmål om deres holdning til bompenger. Deretter fikk de et spørsmål med informasjon om hva bompengene faktisk finansierer. Dette viser en interessant utvikling. Denne finner du på side 95.



Spørsmål uten informasjon om hva bompengene går til:
Hva er din holdning til bompenger i Oslo og Akershus?

Holdning	2023	2024	Endring i prosentpoeng
Svært positiv	12,5 %	8 %	-4,5
Ganske positiv	32,5 %	20 %	-12,5
Verken eller / Har ingen mening	11,5 %	30 %	+18,5
Ganske negativ	29 %	24 %	-5,0
Svært negativ	15 %	15 %	0
Vet ikke	-	2 %	2

Holdningsundersøkelsen viser en interessant utvikling i den generelle holdningen til bompenger i Oslo og Akershus fra 2023 til 2024:

- Nøytrale holdninger økte markant fra 11,5 % til 30 % som svarte "verken eller / har ingen mening" (+18,5 prosentpoeng).
- Positive holdninger sank: "Svært positive" falt med 4,5 prosentpoeng, "Ganske positive" med 12,5 prosentpoeng.
- Negative holdninger viste mindre endring: "Ganske negative" falt 5 prosentpoeng, mens "Svært negative" forble uendret.



Spørsmål med informasjon om hva bompengene går til

Bompengeinntektene går tilbake til innbyggerne i Oslo og Akershus. 98% går til å finansiere drift og opprustning av kollektivtransport, og nye gang- og sykkelveier. Med bakgrunn i hvordan bompengene brukes. Hva synes du om bompengeordningen i Oslo-området?

Holdning	2023	2024	Endring i prosent-poeng
Svært/Veldig positiv	22 %	14 %	-8
Ganske positiv	37 %	30 %	-7
Verken eller / Har ingen mening	7 %	22 %	15
Ganske negativ	20 %	19 %	-1
Svært/Veldig negativ	15 %	14 %	-1
Vet ikke	-	2 %	2

Holdningsundersøkelsen avdekker en viktig sammenheng mellom kunnskap og holdninger til bompengesystemet. Når respondentene får vite at 98% av bompengeinntektene går til finansiering av kollektivtransport, gang- og sykkelveier, øker den samlede andelen positive holdninger betydelig. Undersøkelsen avdekker også en interessant utvikling fra 2023 til 2024:

- Tydelig trend mot mer nøytrale holdninger til bompengesystemet.
- Markant dreining mot nøytrale holdninger: "Verken eller / Har ingen mening" øker fra 7 % til 22 %, hovedsakelig på bekostning av positive holdninger.
- "Svært/Veldig positive" faller fra 22 % til 14 % og "Ganske positive" fra 37 % til 30 %, mens negative holdninger forblir relativt stabile.

Bydelsoversikt Oslo:
Spørsmål med kunnskap om hva bompengene finansierer.

Bydel	Positive (%)	Nøytrale (%)	Negative (%)	Netto*
Grünerløkka	63 (30+33)	22	14	49
St. Hanshaugen	54 (19+35)	20	24	30
Vestre Aker	53 (18+35)	17	28	25
Nordre Aker	52 (21+31)	25	21	31
Ullern	51 (20+31)	27	22	29
Sagene	50 (25+25)	18	32	18
Gamle Oslo	44 (21+23)	37	17	27
Frogner	49 (11+37)	21	24	25
Alna	45 (10+35)	12	41	4
Bjerke	43 (14+29)	17	40	3
Østensjø	44 (34+10)	12	42	2
Norstrand	38 (32+6)	20	42	-4
Stovner	34 (0+34)	16	45	-11
Grorud	26 (9+17)	27	46	-20
Søndre Norstrand	23 (18+5)	22	52	-21

Fylke	Positive (%)	Nøytrale (%)	Negative (%)	Netto*
Akershus	37 (29+8)	21	41	-4

*Netto = Differansen mellom positive og negative holdninger

Tabellen viser at det er store geografiske forskjeller i holdningene til bompenger når respondentene får vite hva bompengene finansierer, der indre by (Grünerløkka, St. Hanshaugen) generelt er mer positive enn ytre bydeler (Grorud, Stovner).

Velgernes holdninger til bompenger: flere nøytrale

Holdningene til bompenggeordningen i Oslo-området har endret seg på ett år, med økt nøytralitet og tydelige forskjeller mellom partienes velgere.

Når vi sammenligner svarene på spørsmålet:

«Bompenggeinntektene går tilbake til innbyggerne i Oslo og Akershus. 98 prosent går til å finansiere drift og opprustning av kollektivtransport, og nye gang- og sykkelveier. Med bakgrunn i hvordan bompengene brukes. Hva synes du om bompenggeordningen i Oslo-området?» gjør vi en del interessante funn:

Fjellinjens årlige holdningsundersøkelse viser at andelen som svarer «verken eller» har steget fra 7 prosent i 2023 til 22 prosent i 2024. Denne trenden er spesielt tydelig blant FrP-velgere, der 2,5 prosent svarte «Har ingen mening» i 2023 til 21 prosent som svarte «Verken eller» i 2024.

Hvem er så de nøytrale?

- De med høyere utdanning er mer tilbøyelige til å svare «Verken eller». Det kan reflektere en mer pragmatisk holdning til bompenger.
- Høyinntektsgrupper tenderer mot flere «verken eller»-svar. Lavere inntektsgrupper har sterkere meninger for eller imot bompenger.
- Studenter og pensjonister har høyere andel «verken eller»-svar enn yrkesaktive, og eldre respondenter (60+) svarer det i større grad enn yngre grupper.

Respondenter uten bil utgjør den største driveren for «Verken eller» om man går dypere inn i tallene. Spesielt i bydeler med høy kollektivandel som Frogner og Grünerløkka. Dette kan indikere at bompenger oppleves som mindre relevant:

- Bileiere: Lav andel. 3,8 prosent svarer «verken eller».
- Ikke bil-eiere: Høy andel. 51,4 prosent svarer «verken eller».

Hva med de ulike velger gruppene?

Venstre-velgerne, som er blant de mest positive til bompenggeordningen, svarer også mer nøytralt enn i fjor: «Verken eller» går opp fra 6 prosent til 24 prosent. Høyre-velgerne svarer også i større grad «verken eller» i 2024 enn de svarte «har ingen mening» i 2023, og har økt 6 til 25 prosent mens både positive og negative holdninger har gått noe ned.

Arbeiderpartiets velgere er mer stabile på den positive siden, «Svært positiv» er ned fra 18 til 16 prosent. Ganske positiv er ned 51 til 42 prosent. 16 prosent svarer «Verken eller» - en økning fra 7 prosent som svarte «Har ingen mening» i 2023.

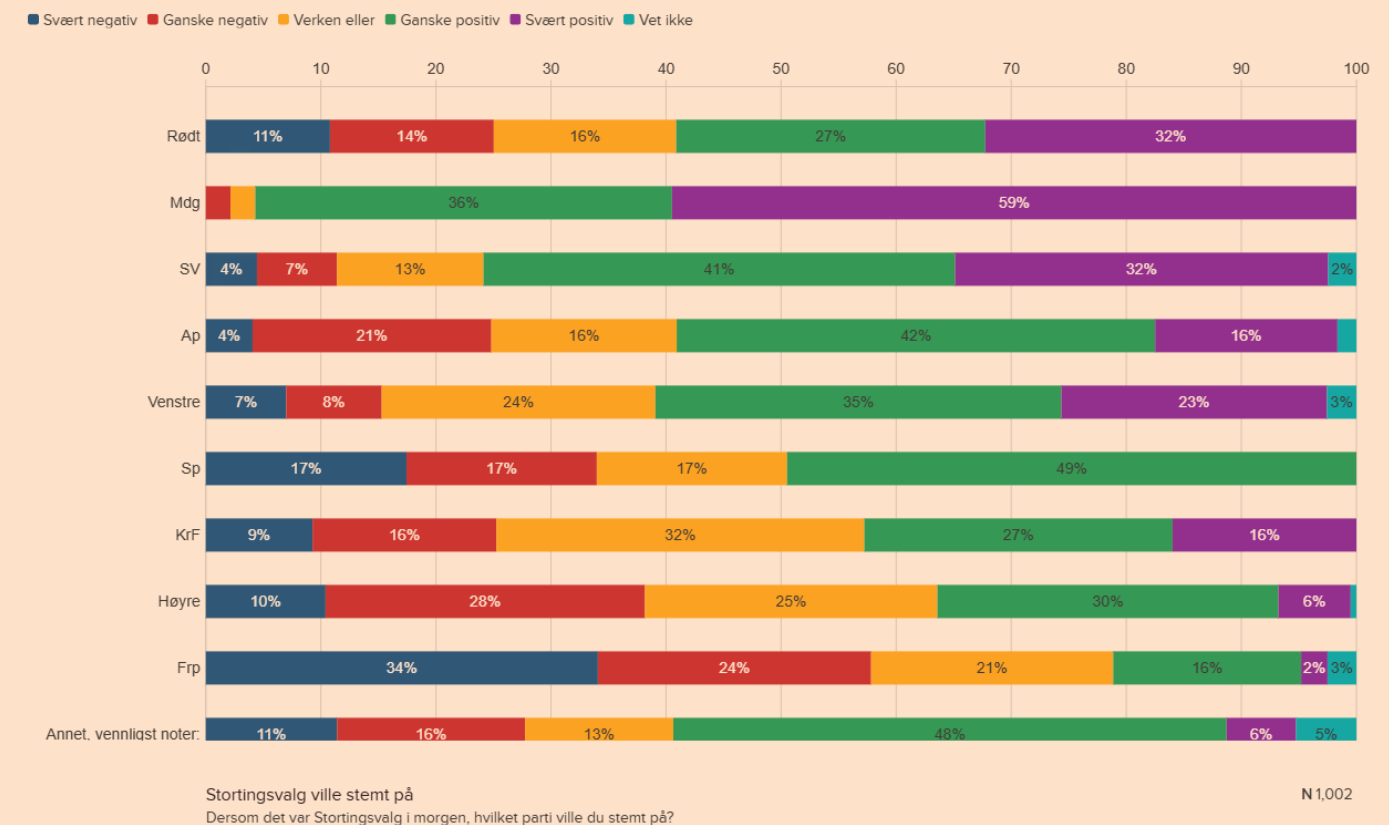
Den generelle nedgangen i positive holdninger – fra 59 prosent i 2023 til 44 prosent i 2024 – kan tyde på en viss debatt-tretthet.

Samtidig er MDGs støtte til bompenger økende og var i siste undersøkelse hele 95 prosent positiv.

FrP er fortsatt de største motstanderne av bompenger, selv om det er en reell nedgang fra 81,5 prosent som svarte at de var negative i 2023, til 58 prosent i 2024.

Holdning til bruken av bompengene

Bompenggeinntektene går tilbake til innbyggerne i Oslo og Akershus. 98 prosent går til å finansiere drift og opprustning av kollektivtransport, og nye gang- og sykkelveier. Med bakgrunn i hvordan bompengene brukes. Hva synes du om bompenggeordningen?



Menn og kvinner ser ulikt på bompenger

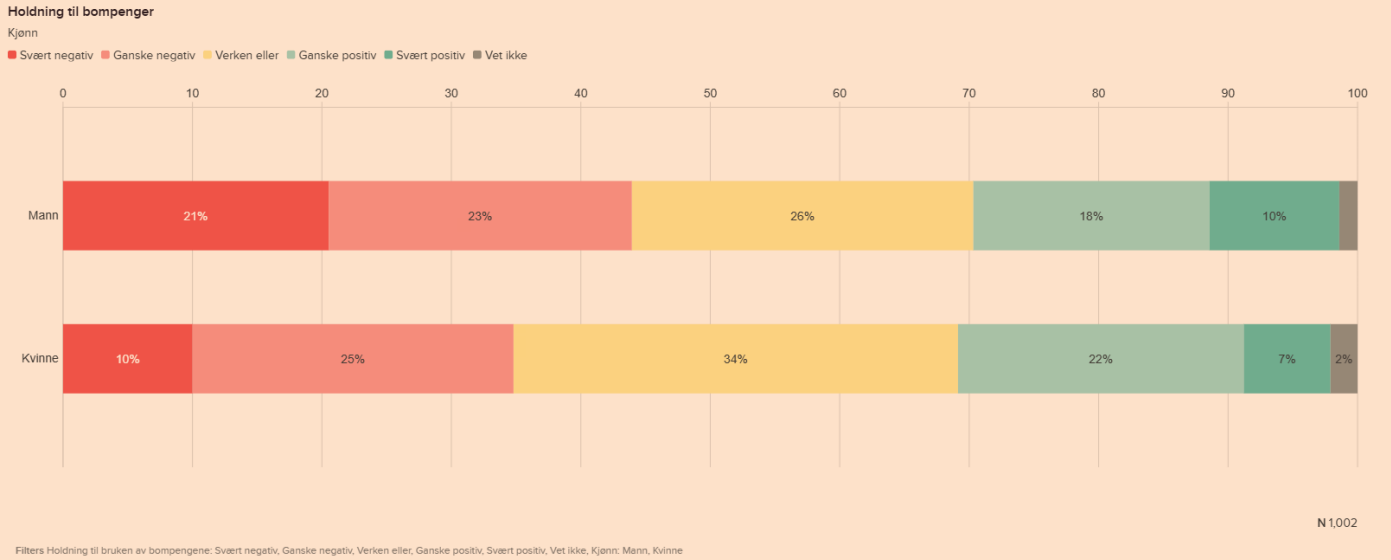
Undersøkelsen viser også at menn og kvinner har ganske forskjellige meninger om bompenger. Menn er mer tydelige i hva de mener - enten er de for eller imot. Hele 21 prosent av mennene er sterkt imot bompenger, mens bare 10 prosent av kvinnene er like negative. Kvinnene er mer nøytrale i sine vurderinger. En tredjedel av kvinnene (34 prosent) svarer at de verken er positive eller negative til bompenger, mens bare en fjerdedel av mennene (26 prosent) svarer det samme. Kort sagt: Menn tar oftere sterke standpunkt både for og mot bompenger, mens kvinner oftere inntar en nøytral holdning til bompengedebatten.

Normalisering – en indikasjon på økt aksept?

Fra Fjellinjens ståsted kan dette tolkes at vi har gått fra et bompengelopprør til en normalisering. Den kraftige økningen av “Verken eller” kan tolkes på ulike måter: aksept, likegyldighet eller resignasjon. Faktum vet vi ikke. Trolig er det en kombinasjon av de tre. Det kan også innebære debatt-tretthet. Det som tydelig kommer frem, er at økt kunnskap styrker legitimiteten til bompengedelingen. Når flere forstår hvordan bompenger bidrar til å finansiere fremtidens transportløsninger, øker støtten, ordningen blir mindre kontroversiell og mer akseptert på tvers av de politiske skillelinjene. Inntrykket om at bompenger har gått igjennom en normalisering forsterkes man ser på sammenhengen mellom nøytrale svar i holdningsundersøkelsen, spesielt fra respondenter uten bil, økt omtale av bompengenes formål og fraværet av debatt knyttet til takstøkninger fra medieundersøkelsen. Dette kan tyde på det er en blanding av aksept, likegyldighet, resignasjon og debatt-tretthet i befolkningen, og underbygger vår konklusjon om at bompenger er blitt en normalisert del av hverdagen i Stor-Oslo.



Holdning til bompengene



Oppsummering

Holdningene til bompenger i Oslo og Akershus har gjennomgått en betydningsfull endring de siste årene. Fra 2020 til 2024 viser medieanalysen fra Infomedia en klar dreining i mediedekningen fra bompengemotstand til en mer nyansert forståelse av bompengenes rolle i byutviklingen.

Økningen i positive medieoppslag fra 19 % i 2020 til 28 % i 2024, samt den økte kjennskapen til bompengenes formål i befolkningen fra 39 % til 44 % fra 2023 til 2024, er særlig gledelig. Dette understreker viktigheten av vår strategi basert på åpenhet og faktabasert kommunikasjon.

Interessant nok ser vi en økning i "Verken eller / har ingen mening" i befolkningen, noe som kan tyde på at bompengesystemet har blitt en mer akseptert del av hverdagen, og det er særlig de uten bil som driver opp «Verken eller» i årets undersøkelse.

Ser man på holdningene opp mot mediedekningen, har fokuset skiftet motstand mot innkrevingen til en konstruktiv diskusjon om anvendelsen av midlene. Funnene fra holdningsundersøkelsen og medieanalysen viser at bompenger har gått fra å være et kontroversielt tema til en normalisert del av hverdagen i Stor-Oslo. Dette skyldes både økt kunnskap om ordningens formål og redusert debatt rundt takstøkninger. Det kan bety at bompenger har utviklet seg fra å være en kontroversiell avgift til å bli en akseptert samfunnsbygger.

I Fjellinjen ser vi positivt på utviklingen:

- Fra bompengemotstand til bompengeaksept: Medias omtale av bompenger har snudd. Folkeopinionen er blitt mer nøytral.
- Når folk vet hva bompengene går til, øker støtten markant.
- Bompenger har beveget seg fra å være en het debatt til hverdagslig aksept. Bompenger er nå en naturlig del av bybildet.

Fjellinjen er stolt av å ha bidratt til denne positive utviklingen gjennom vår strategi basert på åpenhet og faktabasert kommunikasjon.

Selv om vi nå ser en positiv trend, er det fortsatt viktig at Fjellinjen:

- Kommuniserer godt om bompengeordningen og hva den finansierer
- Er åpne og tilgjengelige

Fremover vil vi fortsette å informere befolkningen ved å tydeliggjøre de konkrete fordelene bompengene gir. Vårt mål er å øke bevisstheten om formålet med bompenger og være en pålitelig leverandør av fakta og ekspertise i utviklingen av fremtidens transportløsninger for Oslo og Akershus. Økt kunnskap om hva bompengene finansierer, sikrer ordningens legitimitet.





07

Fremtids- utsikter

Fjellinjen mot 2045 – Utfordringer og muligheter i horisonten

Bompenger bygger fremtidens Stor-Oslo. Fjellinjens reise mot 2045 handler om mer enn hva det koster å kjøre på veien. Gevinsten er hva alle får igjen.



Med en forlenget Oslopakke 3 fra 2036 til 2045 har man fått ni flere år med trygg finansiering av samferdselsprosjekter i hovedstadsområdet. De neste 20 årene skal Fjellinjen kreve inn 93,2 milliarder kroner som skal finansiere og forme fremtidens transportløsninger i hovedstadsregionen.

Frem mot 2045 er det ventet at Oslo skal øke til mer enn 800 000 innbyggere. Folk søker arbeid og muligheter i en by som er levende. Storbyutvikling med bærekraftige mobilitetsløsninger er nøkkelen til at området vårt fortsatt skal være et godt sted å bo og leve. Befolkningsvekst fører med seg økt trafikk. Veksten må tas med kollektiv, sykkel og gange. En voksende biltrafikk gir økt belastning på lokalmiljøet og reduserer fremkommeligheten for både kollektiv- og næringstransport. Derfor er storbyutvikling med bærekraftige mobilitetsløsninger nøkkelen til at området vårt fortsatt skal være et godt sted å bo og leve. Her skal Fjellinjen fortsatt spille en nøkkelrolle for å bidra til bedre byutvikling.

Ambisjonsnivået i Oslopakke 3 sitt handlingsprogram for 2025–2028 er høyt. Det er derfor lagt opp til en økning i Fjellinjens rentebærende gjeld på totalt 3 800 millioner kroner for å sikre fremdrift på store utbyggingsprosjekter og videreutvikling av infrastruktur og kollektivtilbud.

Den forventede totale rentebærende gjelden vil være på om lag 6 050 millioner kroner ved utgangen

av 2028, som er innenfor lånerammen godkjent av Stortinget.

Fjellinjens nåværende selskapsstrategi løper til 2025.

En ny strategi skal utvikles i 2025 for å adressere langsiktige utfordringer og muligheter frem mot 2045. Den skal adressere nøkkelutfordringer og behovet for å tilpasse seg teknologiske og samfunns-messige endringer i bompengesektoren.

Fjellinjen forbereder seg på de nye kravene i EUs Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Vi styrker vårt bærekraftsarbeid ved å utvikle rapporteringsstrukturer, gjennomføre nødvendige analyser og bygge kompetanse internt. Gjennom en helhetlig tilnærming integrerer vi bærekraft i vår virksomhet og sikrer at vi er godt rustet for fremtidige rapporteringskrav.

For Fjellinjen er det viktig å ha en helhetlig tilnærming til effektiv drift og finansiering innenfor de gitte rammene.

Dette kapittelet vil utforske sentrale temaer som vil påvirke Fjellinjens virksomhet og bompengenes rolle i samfunnet.

Prognose for bompenggebidrag og gjeldsutvikling (2025-2028)

År	Bompenggebidrag (mill. kr)	Gjeldsutvikling (mill. kr)
2025	4 310	3 500
2026	4 540	4 550
2027	4 150	5 800
2028	4 150	6 050

- Netto bompenggeinntekter er fratrukket Fjellinjens forventede driftskostnader, investeringer, nedbetaling av gjeld og rentekostnader.
- Prognosen viser en nedadgående trend i bompenggeinntektene over perioden, hovedsakelig på grunn av forventet økning i andelen elbiler.
- Gjeldsbelastningen forventes å øke gjennom hele handlingsprogramperioden for å sikre rasjonell fremdrift på store prosjekter og samtidig videreutvikle eksisterende infrastruktur og kollektivtilbud.
- Den forventede totale rentebærende gjelden på om lag 6 050 millioner kroner ved utgangen av 2028 er innenfor lånerammen godkjent av Stortinget.
- Det er lagt til grunn en forlengelse av avtaleperioden for Oslopakke 3 til og med 2045, noe som innebærer at Fjellinjen vil være gjeldfri ved utgangen av 2045.

Revidert Oslopakke 3-avtale: Langsiktig satsing på bærekraftig transport

24. mai kom partene til enighet om en revidert Oslopakke 3-avtale. Bompenger skal bidra med 93 milliarder kroner til samferdsel i Oslo og Akershus de neste 20 årene.

Den reviderte avtalen om Oslopakke 3 har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som avtaleparter. Den omfatter enighet om en forlengelse av Oslopakke 3-avtalen til og med 2045. Den reviderte Oslopakke 3-avtalen representerer en betydelig milepæl for transportutviklingen i Oslo og Akershus.

- Jeg er stolt av at vi nå har landet en avtale som gir store utslippskutt, mindre biltrafikk og en grønnere byutvikling. For Oslos del går 99 prosent av bompengene til kollektiv, sykkel og gange. Takstopplegget er det beste for klima noensinne, og setter fart på omstillingen til elbiler og el-lastebiler, samtidig som det sikrer inntekter til vedlikehold og investeringer, sa Marit Veia (V), byråd for Miljø og samferdsel i Oslo da partene kom til enighet om ny revidert avtale for Oslopakke 3.

Avtalen omfatter en total på 93 milliarder kroner i bompenggeinntekter frem mot 2045. Det er lagt vekt på tiltak som bidrar til nullvekstmålet og til å nå mål om reduserte klimagassutslipp. Hovedfokus er å gjennomføre igangsatte prosjekter, ta vare på eksisterende infrastruktur og å prioritere midler til å styrke kollektivtilbudet i regionen. Det er enighet om at bompengene samlet skal fordeles med 60 % til Oslo og 40 % til Akershus.

For Fjellinjen betyr den reviderte avtalen en fortsatt sentral rolle i finansieringen og utviklingen av regionens transportinfrastruktur. Vår ekspertise innen bompenggeinnkreving og dataanalyse vil være avgjørende for å realisere avtalens mål om effektiv og miljøvennlig transport i årene som kommer.

Hovedpunktene i den reviderte avtalen inkluderer:

- Ta vare på kollektivsystemet: Et økt fokus på å oppgradering og tyngre vedlikehold av eksisterende infrastruktur, noe som sikrer effektiv ressursbruk og langsiktig bærekraft.
- Drift av kollektivtransporten: Bidra til et styrket kollektivtilbud i regionen og sikre god bruk av eksisterende og ny infrastruktur
- Strategiske kollektivprosjekter: Finansiering av viktige prosjekter som Fornebubanen og kollektivtraseen til Kjeller, som vil bidra til å styrke det kollektive transporttilbudet.
- Klimavennlige løsninger: Tydelige mål om å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren, med vekt på å fremme nullutslippskjøretøy og forbedre luftkvaliteten.
- Bomtakter: Nullsats for tunge nullutslipps- og gasskjøretøy i bomringene til og med 2030. Nullsats for lette el-varebiler til og med 2030. Planer om å innføre dobbel takst for nye fossilbiler i løpet av 2026 (forutsatt godkjenning fra Stortinget)

Avtalen innebærer en forlengelse av Oslopakke 3 fra 2036 til 2045, noe som gir et langsiktig perspektiv på transportutviklingen i regionen. Forlengelsen må godkjennes av Stortinget, som trolig vil skje i 2026.

Hovedprosjekter i revidert Oslopakke 3-avtale

Igangsatte prosjekter:

- Fornebubanen inkludert nye vogner
- Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen
- Oppgradering av Majorstuen stasjon

Planlagte prosjekter:

- Røatunnelen (veitunnel under Røa-krysset, forprosjekt igangsettes i 2025)
- Høystandard kollektivtrase Oslo grense–Kjeller
- Trikk til Bjerke
- Ensjøsvingen

Kontinuerlige satsingsområder:

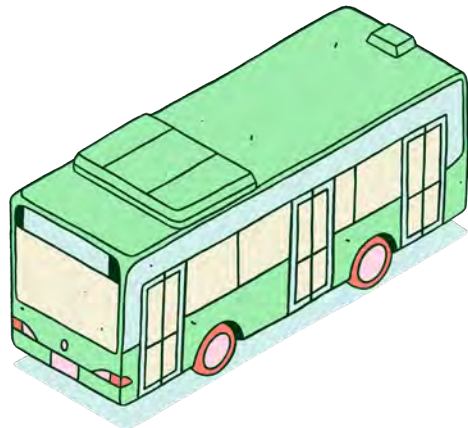
- Reinvestering i trikke- og T-banenettet
- Drift av kollektivtilbudet
- Utbygging av sykkelveinettet

Planleggingsmidler avsatt til:

- E18 Vestkorridoren
- Oppgradering av rv. 4 Trondheimsveien inkl. trikk til Bjerke
- Miljølokk/tunnel på Manglerud
- T-baneforlengelse til Visperud/Skårer

Total ramme: 93,2 milliarder kroner for perioden 2025-2045

Fordeling: 60% til Oslo og 40% til Akershus



Milliontap på utenlandske bilister i bommen



Fjellinjen krevde inn 74 millioner av 142 millioner kroner fra utenlandske bilister i 2023, og går glipp av omtrent halvparten av utenlandsinntektene. Samferdselsministeren har engasjert seg personlig i saken for å få fortgang på løsning.

Hvert år unngår omtrent halvparten av utenlandske bilister å betale bompenger i Norge, fordi Norge ikke har tilgang til europeiske kjøretøysregistre. I 2023 klarte Fjellinjen å drive inn 74 av 142 millioner kroner i inntekter fra utenlandske bilister. På nasjonalt nivå tapte de fem bompengeselskapene i Norge 187 millioner kroner i 2023.

Hindringer i veien

Problemet skyldes at Norge ennå ikke har innført de nyeste reglene for gjennomføring av EETS-direktivet (European Electronic Toll Service), som skal sikre utveksling av opplysninger om manglende bompengebetaling i EU.

Utfordringen ligger i at alle EØS-landene må være enige om innføringen av EETS-direktivet.

Liechtenstein har tatt et konstitusjonelt forbehold, som betyr at de trenger mer tid for å vurdere direktivet opp mot sine egne lover og regler.

De har varslet at de ikke forventer å kunne godkjenne direktivet før utgangen av 2025. Dette forsinker prosessen for Norge, ettersom EØS-komiteens beslutning om direktivet først kan tre i kraft for alle EØS-landene etter at Liechtensteins parlament har gitt sitt samtykke.

Følges opp tett av norske myndigheter

Norske myndigheter følger EETS-direktivet tett, men implementeringen er forsinket på grunn av Liechtensteins konstitusjonelle forbehold.

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har engasjert seg personlig i saken og hatt dialog med Liechtensteins transportminister både bilateralt og i offisielle brev. Dette har han informert Stortinget om ved flere anledninger i 2024.

Når direktivet trer i kraft, vil det sikre at utenlandske bilister ikke kan unngå bompenger i Norge. EETS-direktivet vil bidra til mer effektiv og rettferdig bompengeinnkreving på tvers av EØS-landene.

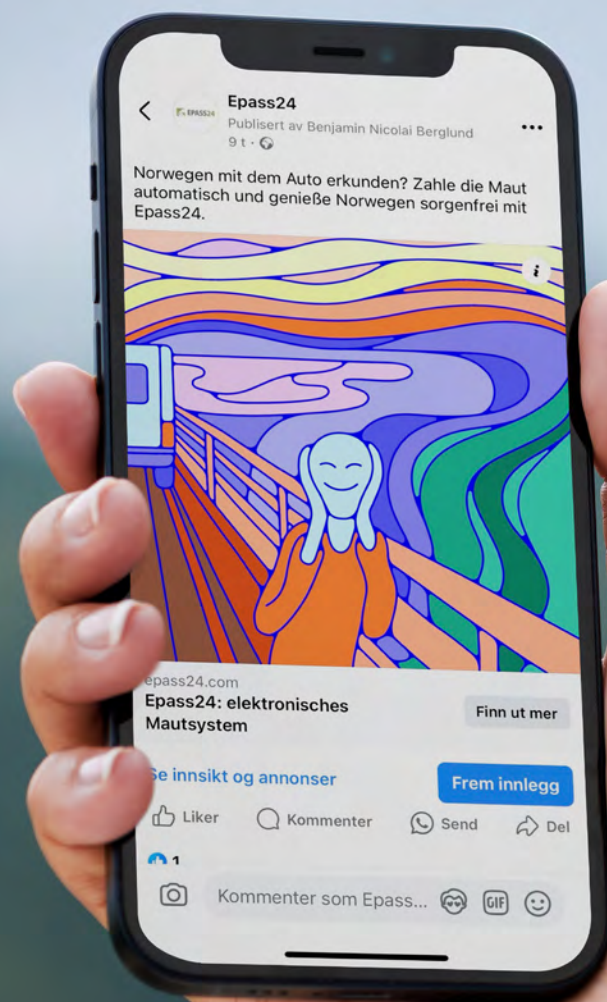
Kan pålegge gebyr

Utenlandsinnkreving er en tjeneste som alle de fem regionale bompengeselskapene i fellesskap kjøper. Bompengeselskapene har jobbet aktivt for at utenlandsinnkrever kan pålegge gebyr på å fremskaffe eierinformasjon om kjøretøyet.

1. november gav Samferdselsdepartementet grønt lys til dette. Gebyret som går til den utenlandske eieren av kjøretøyet som har passert i norske bomstasjoner, skal dekke det faktiske oppslagsgebyret som betales til utenlandske kjøretøysregistre.

- Dette er en viktig seier. Et slikt oppslagsgebyr vil være et viktig incentiv for å øke utenlandsinntektene mens vi venter på innføringen av EETS-direktivet, og vil bli innført i ny avtale om utenlandsinnkreving som trer i kraft sommeren 2025, sier Janne Oddaker, administrerende direktør i Fjellinjen.

Suksess med tysk bompengekampanje



Et initiativ fra Fjellinjen rettet mot tyske bilister resulterte i millioninntekter for norske bompengeselskaper.

Utenlandske bilister finansierer driften av bompengesektoren i Norge. Totalt fikk de fem norske bompengeselskapene inn 230 millioner kroner fra utenlandske bilister i 2023. Dette dekker både lønnskostnadene i alle fem bompengeselskaper og de årlige kostnadene selskapene har til Statens vegvesen for drift av AutoPASS-løsningen. Å øke graden av utenlandsbetaling har derfor topp prioritet i bompengesektoren. Mens innføringen av EETS-direktivet lar vente på seg, tok Fjellinjen initiativ til et felles pilotprosjekt med de andre bompengeselskapene i Norge for å nå tyske bilister i Norge. Prosjektet ble gjort i samarbeid med ParkTrade, som står for utenlandsinnkrevingen for bompengeselskapene.

Frivillig registrering

Som et alternativ til AutoPASS-brikke kan også utenlandske bilister frivillig registrere seg med betalingskort på EPASS24. Dermed ble den tyske kampanjen ledet til registrering på EPASS24. – På grunn av manglende tilgang til tyske kjøretøysregistre identifiseres bare 31 prosent av tyske bilister i Fjellinjens bomstasjoner. De som identifiseres, har en betalingsgrad på 97,5 prosent. Det er høyere betalingsgrad enn norske bilister, noe som gjorde å øke tysk frivillig registreringsgrad til et perfekt pilotprosjekt, sier Fjellinjens kommunikasjonssjef Arne-Petter Lorentzen.

Kortbetaling i stedet for AutoPASS

På Facebook og Instagram er det mulig å betale for målrettet kommunikasjon mot tyske mobiltelefoner i Norge gjennom geotargeting (geografisk målretting). – Vi brukte innsikt fra bompengeselskapet i hvordan vi satte opp kampanjen. Vi så på hvilke bomstasjoner som hadde flest tyske passeringer, eller unormalt høye tyske passeringer sammenlignet med andre bomstasjoner, og satte en markør der. Hvis en tysk mobiltelefon passerte eller oppholdt seg på denne kartmarkøren, ville de få opp vår annonse, forklarer Lorentzen.

Millioninntekter

Kampanjen gikk fra slutten av juni til utgangen av august og kostet totalt 150 000 kroner, hvor regningen ble delt på de fem regionale bompengeselskapene og utenlandsinnkrever ParkTrade. En gjennomsnittlig tysk bilist la igjen 341 kroner i bompenger i norske bomstasjoner i 2023. Målet for kampanjen var å gå break even: 440 flere selvregistrerte tyskere. Resultatet ble 7851 flere registreringer, hvorav over 3000 kom direkte fra kampanjen. Totalt traff kampanjen 83 000 tyskere, som til sammen så kampanjen nesten 300 000 ganger. – Dette pilotprosjektet viser at vi har fått mye igjen for en liten investering i kommunikasjon. Målrettet kommunikasjon basert på kundeinnsikt lønner seg, avslutter Lorentzen.



Veipricing er lagt dødt

Sigbjørn Gjelsvik, lederen av transportkomiteen på Stortinget forklarer hvorfor konseptvalgsutredningen (KVU) for veipricing og bompenger ikke tas videre.

Regjeringen har besluttet å skrinlegge planene for et nytt veipricingssystem. Ifølge Sigbjørn Gjelsvik (Sp), stortingsrepresentant fra Akershus og leder av transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, er det flere grunner til denne avgjørelsen. Han trekker frem bekymringer rundt personvern og praktiske utfordringer ved implementeringen.

-Vi er bekymret for hvordan et slikt system vil fungere i praksis, sier Gjelsvik.

Han advarer mot at et slikt system kan føre til en økning i avgiftene for bilister, noe som kan ramme de med lavere inntekter hardest.

Utfordringer med veipricing

Veipricing er et system der bilister betaler for bruken av veier basert på faktorer som kjørelengde, tidspunkt og sted. Hensikten er å reflektere de reelle kostnadene bilistene påfører samfunnet, som køer, støy og forurensning. Men Gjelsvik påpeker at det er vanskelig å treffe riktig med et slikt system:

- I dag har bompenger en funksjon for å regulere trafikken i, og rundt de største byområdene. Det å skulle finsikte et system for hvem som faktisk har behov for å bruke veiene, er en utfordring. I en virkelig verden er det vanskelig å få dette til på en måte som treffer riktig, sier Sigbjørn Gjelsvik.

Bekymring for økt belastning på bilistene

Gjelsvik uttrykker dyp skepsis til de underliggende motivene bak forslaget om veipricing. Han mener at systemet primært er designet for å øke inntektene fra bilistene, noe han ser på som en feilslått strategi.

- Vi har følt i bakgrunnen at incentivet er å hente mer penger fra bilistene. Det mener jeg er en feil tilnærming, sier lederen av Stortingets transport- og kommunikasjonskomite.

Han påpeker at et veipricingssystem potensielt kan påføre bilister en større økonomisk byrde enn dagens bompengereordning. Senterpartiet mener derfor at det er avgjørende å ha en kritisk tilnærming til hele konseptet med veipricing.

Gjelsvik understreker viktigheten av å finne transportløsninger som ikke urettmessig straffer bilistene. Dette hensynet har vært en avgjørende faktor i Senterpartiets beslutning om å ikke gå videre med konseptvalgsutredningen for veipricing og bompenger.

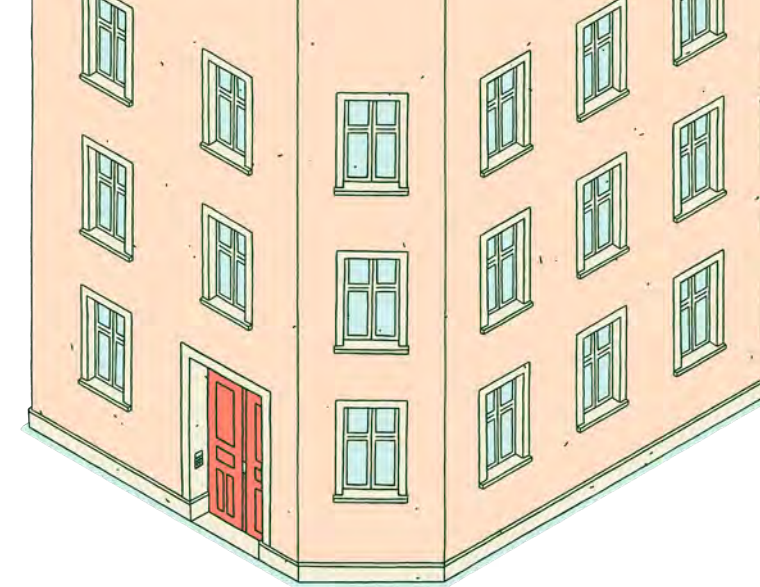
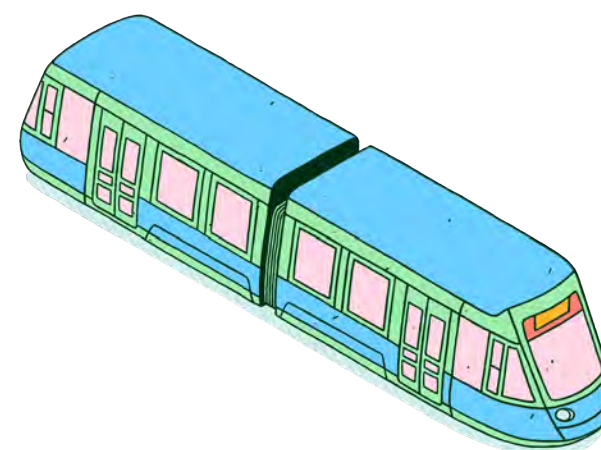
Sigbjørn Gjelsvik mener også at det nåværende bompengesystemet må vurderes kritisk. Han understreker at nivået på bompenger allerede er høyt, og at det er viktig å sørge for at de som betaler også får verdi tilbake fra investeringene. Han understreker også at elbilfordelene må vurderes i lys av endringene i avgiftssystemet, fordi de tar den samme plassen på veien som en annen bil.

Spørsmål til forskerne:

"Hvordan ser du for deg at samspillet mellom teknologi, infrastruktur, miljøhensyn og samfunnsendringer vil forme fremtidens transportsystemer og bompengeordninger i norske byer frem mot 2035?"

Petter Arnesen, seniorforsker i SINTEF Mobility

«Selv om nær alle nye personbiler som selges er elektriske, er fortsatt 75 % av den norske kjøretøyparken basert på bensin og diesel. Om ti år vil elektriske kjøretøy være den nye normalen, og energioptimalisering stå sterkt. Allikevel vil en stor del bensin- og dieseldrevne biler fortsatt være her i 2035, og en kombinasjon av private kjøretøy, kollektivtransport og myke transportformer vil fortsatt være normen for persontransport. Et potensielt paradigmeskifte i transport ved autonome kjøretøy kan ha startet, men neppe overtatt transportarbeidet. Den totale belastningen på veinettet vil ikke være betraktelig redusert, bompenger har fortsatt en plass i bybildet, men kanskje ikke i form av bomsnitt. Innføring av veiprising på grunnlag av GNSS-brikker gir bedre påvirkningsmuligheter for myndighetene og økt rettferdig fordeling av kostnader mellom brukerne av veiene våre. Her kan personvernet fortsatt stå i fokus, samtidig som man kan verne om sårbare områder på andre måter enn ved forbud.»



Askill Harkjerr Halse, forskningsleder i Transportøkonomisk Institutt (TØI)

«Utviklingen framover avhenger av befolkningsutvikling, økonomi, teknologi og ikke minst politikk. Hvis politikerne skal nå de målene de har satt seg når det gjelder klima og vern av natur samtidig som en har et effektivt transportsystem, tilsier det at en fortsatt vil jobbe for å begrense biltrafikken i storbyene. Nye mobilitetsløsninger kan samtidig bety at vi bruker bilen på en annen måte. I Nasjonal transportplan 2025-2036 antyder regjeringen at bompenger bør brukes mer målrettet til å trafikkestyring. Det kan bety at en i større grad får takster som varierer med tid og sted, på sikt kanskje også i sanntid basert på hvor mye kø det er. Bedre teknologi kan gi økte muligheter for mer treffsikker og rettferdig prising, også innenfor kollektivtransport.»





08

Bærekrafts- rapport



118	BÆREKRAFT I FJELLINJEN	132	INTERNE SOSIALE FORHOLD
120	KORT OM FJELLINJEN		Ansattforhold
	Fjellinjens formål		Lønnsforhold
	Selskapsform		Alderssammensetning for ansatte i Fjellinjen
	Fjellinjen i tall		Foreldrepermisjon
	Nøkkelinteressenter		Mangfold, likestilling og integrering
			Kurs og opplæring
			Sykefravær siste 5 år
122	HVORDAN STYRES FJELLINJEN?	136	ØKONOMISKE FORHOLD
	Etikk		Material- og energibruk
	Sertifiseringer		Beslutningstaking og påvirkning av økono-
	Organisering		miske og bærekraftige valg
124	VESENTLIGHETSVURDERING		Økonomisk bærekraft
	Vesentlighetsvurdering i NSRS		Menneske- og arbeidstakerrettigheter
			Korrupsjon
126	KLIMAREGNSKAP	138	FNS BÆREKRAFTSMÅL
	Fjellinjens klimaregnskap for 2024		Mål 8. Anstendig arbeid og økonomisk vekst
	Fjellinjens totale klimautslipp fordelt		Mål 11. Bærekraftige byer og lokalsamfunn
	per scope		Mål 12. Ansvarlig forbruk og produksjon
	Utslipp per kategori		Mål 13. Stoppe klimaendringene
	Metode for datafangst		
	Usikkerhet knyttet til data		
130	ENERGI	140	OM RAPPORTEN
	Fjellinjens energiforbruk i 2024		
	Forbedringsmål		
	Oppfølging av fremdrift		
	Metode for datafangst		
	Usikkerhet knyttet til data		

Bærekraft i Fjellinjen



EU begrenser omfanget av selskaper som blir omfattet av direktivet om bærekraftsrapportering (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD), som det var forventet at Fjellinjen ville bli omfattet av fra regnskapsåret 2025. Direktivet skal sikre en hensiktsmessig og standardisert rapportering av bærekraftsinformasjon, fordelt på risiko, muligheter og konsekvenser. Fjellinjen var i rute med forberedelsene for å rapportere i henhold til kravene i CSRD, men vil nå vurdere om hvordan selskapets satsning på bærekraft best kan følges opp og synliggjøres i Fjellinjens rapportering. For regnskapsåret 2024 vil vi fortsatt rapportere i henhold til NSRS-standarden (Nordic Sustainability Reporting Standard).

I 2024 ble selskapets doble vesentlighetsanalyse utarbeidet. Denne analysen beskriver hvordan Fjellinjen påvirker miljøet og samfunnet, samt hvordan bærekraftsforhold påvirker virksomhetens resultater og langsiktige verdiskapning. Analysen hjelper oss til å identifisere og prioritere mål og tiltak i selskapet.

Fjellinjen har arbeidet systematisk for en mer datadrevet og strukturert tilnærming til bærekraft. Vi har gjennomgått våre prosesser, identifisert forbedringsområder innen klimaregnskap og vurdert hvordan vi kan sikre mer presise data fremover. Dette er en del av forberedelsene til CSRD, som stiller økte krav til kvalitet, transparens og etterprøvnbarhet i bærekraftsrapporteringen. Gjennom dette arbeidet sikrer vi ikke bare etterlevelse av regelverket, men legger også til rette for at bærekraft i større grad blir en integrert del av selskapets videre utvikling.



Janne Oddaker

Janne Oddaker
Administrerende direktør

Kort om Fjellinjen

Fjellinjen er aksjeselskap eid av Oslo kommune (60 prosent) og Akershus fylkeskommune (40 prosent). Selskapet er et av fem regionale bompengeselskaper i Norge. Fjellinjen startet innkreving av bompenger i 1990. Mer informasjon om selskapet finnes på www.fjellinjen.no.



Fjellinjens formål

Fjellinjen er et bompengeselskap som eier og drifter 83 bomstasjoner i Stor-Oslo. Hovedoppgavene til Fjellinjen er å kreve inn bompenger for å finansiere prosjekter i Oslopakke 3. Disse prosjektene skal redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Selskapsform

- Organisasjonsnummer: 941 856 543
- Organisasjonstype: AS
- Nace-kode: 94.130 «Offentlig administrasjon tilknyttet næringsvirksomhet og arbeidsmarked

Fjellinjen i tall

- Eier 83 bomstasjoner
- Kontor i Schweigaards gate 16 i Oslo.
- Omsetning: 4 680 188 638
- Rentebærende gjeld: 2 300 000 000
- Total egenkapital: 106 997 821
- Balansesum: 3 486 172 705
- Antall ansatte per 31.12.2024: 32

Nøkkelinteressenter

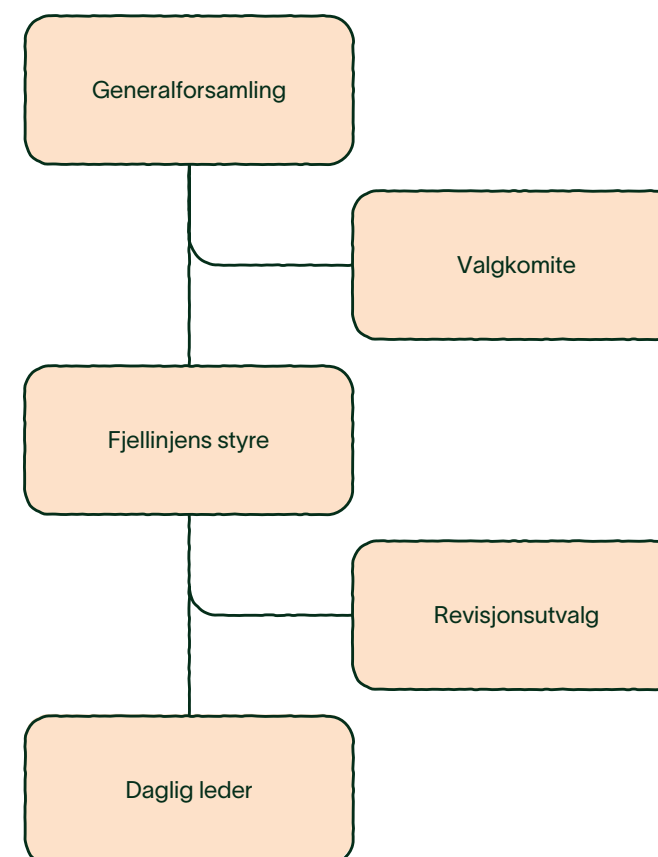
Interne interessenter	Eksterne interessenter
• Eiere • Styret • Ansatte	• Kunder • Oslopakke 3 • Bilister som kjører gjennom Fjellinjens bomstasjoner • Kunder tilknyttet utstederselskap • Kunder uten AutoPass-avtale • Fritakskunder • Regulerende myndigheter • Befolkningen i Oslo og Akershus • Leverandører • Andre bompengeselskaper og AutoPass-utstedere

Fjellinjen ønsker å ha en åpen dialog om bærekraft med interessenter som påvirkes av, eller kan bli påvirket av selskapets aktiviteter. Fjellinjen er sertifisert innen ISO 9001:2015, og interessentanalysen er utarbeidet med utgangspunkt i denne

Hvordan styres Fjellinjen?

Generalforsamlingen er Fjellinjens øverste organ. Generalforsamlingen velger aksjonærvalgte medlemmer, beslutter styregodtgjørelse og godtgjørelse for underutvalg

Styret består av fem aksjonærvalgte medlemmer og ett ansattvalgt medlem. Styret har leder og nestleder, samt et revisjonsutvalg som er et saksforberedende utvalg. Administrerende direktør er øverst ansvarlig for å gjennomgå og godkjenne selskapets bærekraftsrapport.



Etikk

Fjellinjens etiske retningslinjer setter rammene for hvordan ansatte utfører oppgavene på en måte som gjør at samfunnet og interessenter har tillit til selskapet. Etiske retningslinjene er tilpasset de handlinger og situasjoner den enkelte risikerer å stå overfor. Fjellinjens verdier er "fremtidsrettet, effektiv og pålitelig". Sammen med de etiske retningslinjene styrer verdiene hvordan selskapet forvalter sitt samfunnsoppdrag.

Sertifiseringer

Fjellinjen er ISO-sertifisert etter ISO 9001: Ledelses-system for kvalitet og ISO 27001: Styringssystem for informasjonssikkerhet.

Fjellinjen utarbeidet høsten 2021 et grønt rammeverk for utstedelse av grønne obligasjonlån, som ble gjennomgått og vurdert til «Dark Green» av uavhengig tredjepart CICERO, senter for klimaforskning. Det utarbeides en årlig rapportering i henhold til dette rammeverket, og rammeverket er publisert på Fjellinjens nettsider.

Selskapet har valgt å bli sertifisert som Miljøfyrtårn. Sertifiseringen vil bli gjennomført i 2025.

Vesentlighets- vurdering



Vesentlighetsvurdering i NSRS

I henhold til rammeverket NSRS skal Fjellinjen vurdere relevansen av 5 predefinerte emner i en skala fra 1-5, hvor 1 er «ikke vesentlig», og 5 er definert som «svært viktig emne for selskapet eller interessenter». Fjellinjen har gjort følgende vurdering av disse predefinerte emnene av sin virksomhet.

Kategori	Resirkulerte og ombrukte materialer	Avfall	Energi	Klimagass-utslipp	Sosialt og økonomisk
Vesentlighets-vurdering	1	1	3	3	5

«Resirkulerte og ombrukte materialer» og «avfall» er ikke vesentlige emner da Fjellinjens primære aktivitet er relatert til kontor/administrasjon. Denne type aktivitet har veldig lavt forbruk av materialer og avfall. De vesentlige emnene for Fjellinjen er «energi», «klimagassutslipp», og «sosialt og økonomisk». Årsaken til dette er bomstasjonenes energiforbruk og selskapets mulighet for påvirkning av indirekte klimagassutslipp og sosiale og økonomiske forhold. Det er særlig gjennom ledelse av selskapet og krav i anskaffelser at Fjellinjen kan påvirke sosiale og økonomiske forhold.



Klimaregnskap

Totalt utslipp
1 118 tonn CO2e

Per årsverk
35 tonn CO2e

Klimaregnskapet er en sammenstilling og oppsummering av alle bidrag til Fjellinjens totale klimafotavtrykk oppgitt i CO2-ekvivalenter (CO2e). CO2e er en enhet som brukes for å vise hvor stor oppvarmingseffekt en klimagass har, da de ulike klimagassene virker med ulik styrke. Ved omregning til CO2e veker man hver av klimagassene ut fra deres globale oppvarmingspotensial i et hundreårsperspektiv. Dette gjør at man kan sammenligne de ulike utslippene. Klimaregnskapet bidrar til å identifisere hvilke utslipp som Fjellinjen har, og hvor tiltak kan settes inn for reduksjon av utslippene.

Klimaregnskap for 2024

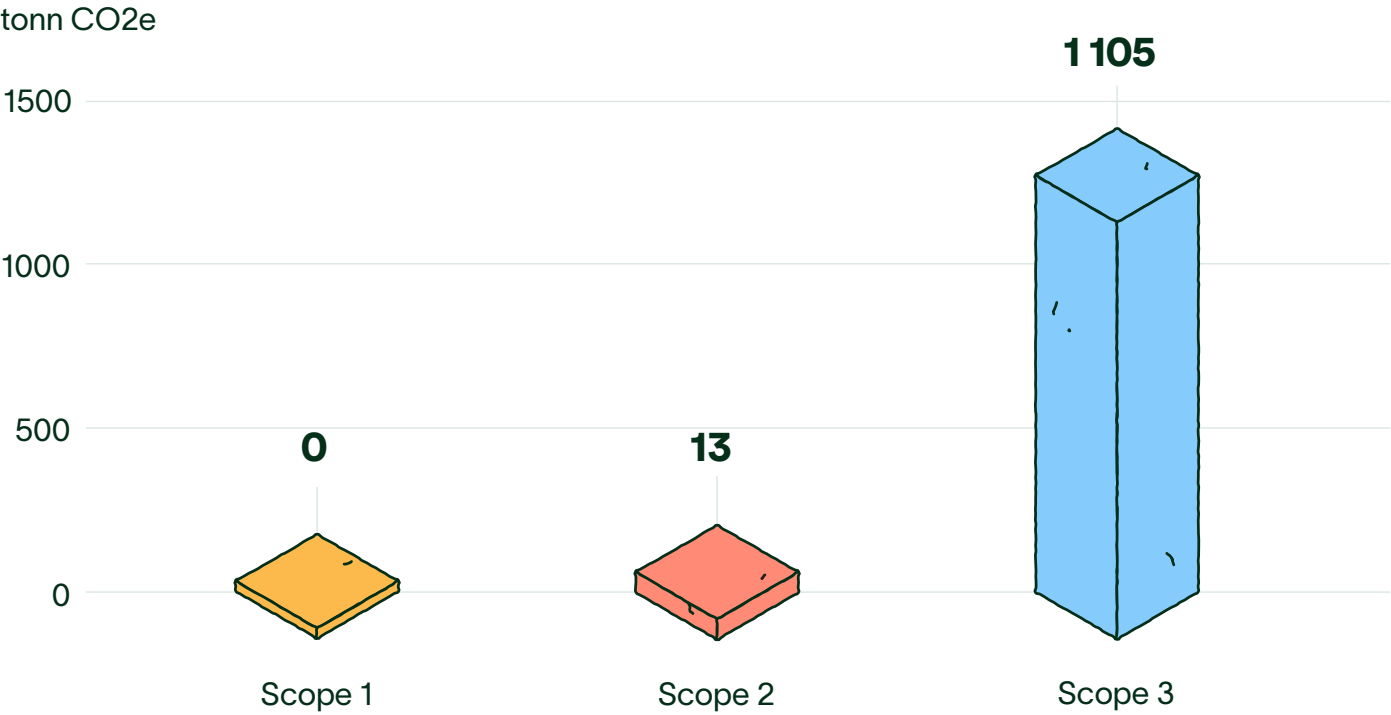
Fjellinjen kartla selskapets klimagassutslipp for første gang i 2023. For regnskapsåret 2024 er klimaregnskapet oppdatert og inkluderer nå ansattes pendling til og fra jobb. Selskapet vil videreutvikle klimaregnskapet slik at det er i tråd med Green House Gas (GHG)-protokollen fra regnskapsåret 2025. GHG-protokollen er en global standard for måling og rapportering av klimagassutslipp.

Fjellinjens rentekostnader inngår ikke i klimaregnskapet fordi disse ikke representerer utslipp

som selskapet direkte kan påvirke. Endringen gjør at de rapporterte utslippene er lavere enn i klimaregnskapet for 2023. Endringen er en del av Fjellinjens kontinuerlige arbeid med å forbedre nøyaktigheten og relevansen i klimaregnskapet. Selskapet vil fortsette å evaluere metodikken for å sikre at den gjenspeiler Fjellinjens rolle og ansvar i den samlede verdikjeden. I henhold til rammeverket NSRS Entry Level er Fjellinjen kun forpliktet til å rapportere på scope 1 og 2. Fjellinjen har likevel valgt å ta med scope 3 fordi majoriteten av selskapets utslipp er i scope 3.

Scope 1: Direkte utslipp	Scope 2: Indirekte utslipp	Scope 3: Indirekte utslipp
Egne bygg og eiendommer Egne kjøretøy	Innkjøpt energi	Innkjøpte varer og tjenester

Fjellinjens klimaregnskap for 2024

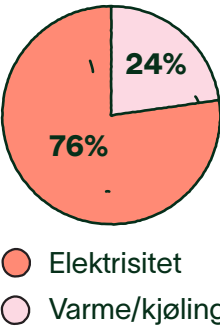


Fjellinjens totale klimagassutslipp fordelt per scope.

Fjellinjen har ingen direkte utslipp, som vist oversikt på forrige side. Derfor presenteres kun utslipp scope 2 og 3 i figuren nedenfor.

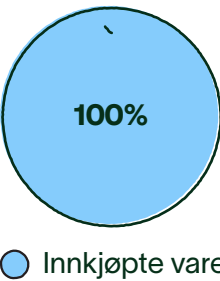
Scope 2

Fjellinjens klimagassutslipp i scope 2 er fordelt på elektrisitet som tilsvarer 10 tonn CO2e og varme/kjøling som tilsvarer 3 tonn CO2e. Utslippene i scope 2 er beregnet i henhold til lokasjonsbasert metode*.



Scope 3

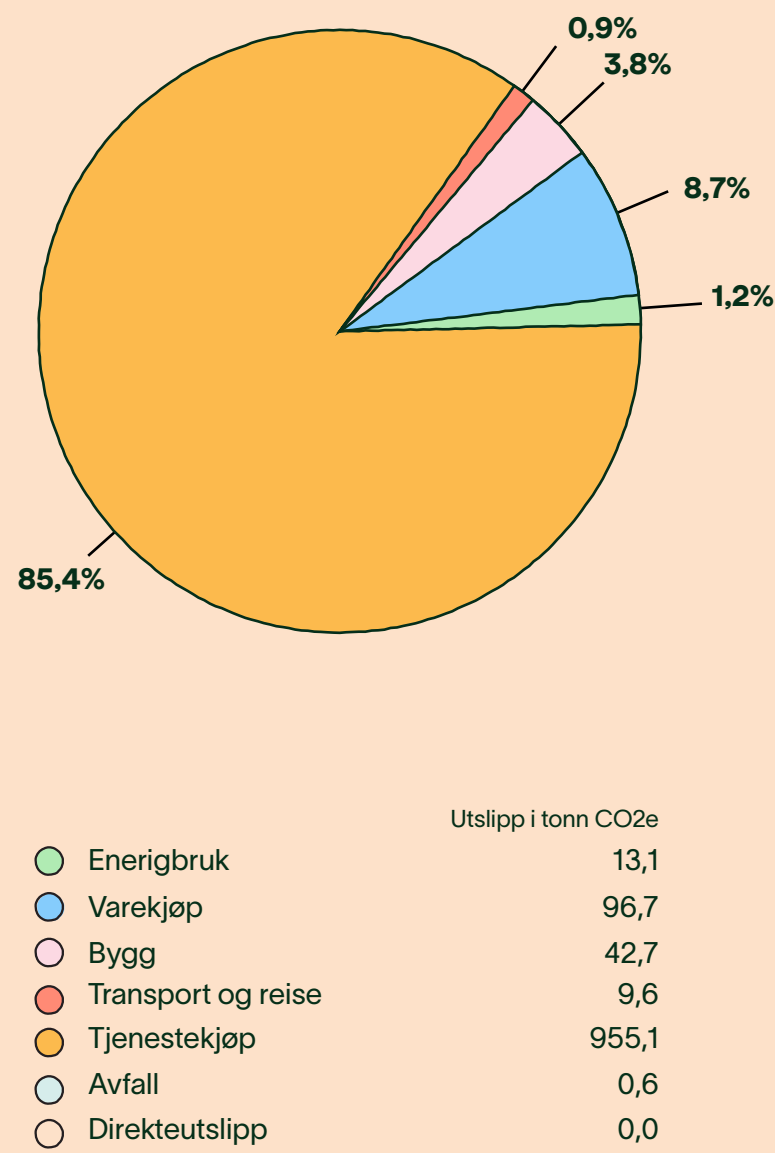
Majoriteten av Fjellinjens klimagassutslipp er i scope 3 med et samlet utslipp på 1105 tonn CO2e.



*Den lokasjonsbaserte metoden for klimagassregnskap beregner utslipp fra elektrisitetsforbruk basert på gjennomsnittlig utslippsfaktor for strømmettet der energien forbrukes. Dette reflekterer energimiksen i området og inkluderer både fornybare og fossile energikilder. I henhold til den markedsbaserte metoden er våre utslipp fra energiforbruk 237,11 tonn CO2e.

Utslipp per kategori

Denne figuren illustrerer Fjellinjens klimaavtrykk fordelt på de syv hovedkategoriene som er definert i Klimakost, Fjellinjens klimaregnskapsverktøy.



Forbedringsmål

Fjellinjen kartla sine klimagassutslipp i 2023 med ambisjon om å redusere dem i tråd med Paris-avtalen. Opprinnelig satte selskapet som mål å redusere energiforbruket knyttet til bomstasjonene med 10 % innen utgangen av 2024, basert på energiforbruket i 2023. Som følge av værmessige forhold økte energiforbruket sammenlignet med 2023 på tross av iverksatte tiltak. Ettersom målet enda ikke er oppnådd, vil vi videreføre dette for 2025.

Et ytterligere tiltak som er å redusere datalagring. Fjellinjen vurderer kontinuerlig ytterligere tiltak som reduserer selskapets klimagassutslipp.

Oppfølging av fremdrift

Måloppnåelse følges opp halvårlig ved å kontrollere forbruk mot tidligere år.

Metode for datafangst

Klimagassutslippene beregnes ved bruk av Klimakost, utviklet av Asplan Viak. Strømforbruk måles per bomstasjon og i kontorlokalene til Fjellinjen. Informasjon om avfallsmengde, innhentes fra Entra Eiendom, eier av Fjellinjens kontorlokaler.

Usikkerhet knyttet til data

Klimakost beregner utslippene gjennom en kombinasjon av regnskapsdata og livsløpsbaserte data for utvalgte innsatsfaktorer. Modellen tar hensyn til ulike klimagasser og deres innvirkning på drivhuseffekten. Det knyttes usikkerhet til beregninger som er basert på regnskapsdata i stedet for fysiske data.

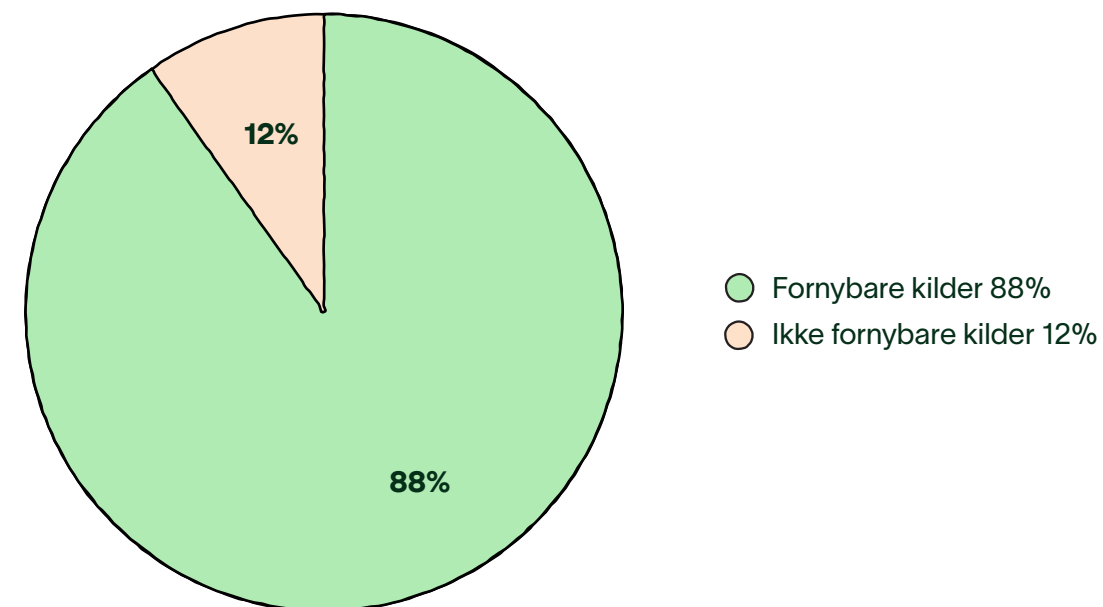


Energi



Fjellinjens energiforbruk i 2024

Totalt energiforbruk i 2024: 464 610 kWh



Forbedringsmål

Det totale energiforbruket i 2024 var 464 610 kWh. Målet har vært å optimalisere energibruken på bomstasjonene og redusere energiforbruket med 10 % i perioden fra 01.01.2023 til 31.12.2024.

Fjellinjen har gjennomført flere tiltak for å redusere energiforbruket, blant annet ved å iverksette tiltak i tekniske installasjoner. Noen av tiltakene påvirket det tekniske utstyret negativt, og tilnærmingen og måloppnåelsen for 2024 måtte revurderes. Selskapet samarbeider med leverandørene for å finne effektive tiltak som kan bidra til å nå målet innen utgangen av 2025.

Oppfølging av fremdrift

Fjellinjen samarbeider tett med aktuelle leverandører for å nå målet. Strømforbruket følges opp på månedsbasis.

Metode for datafangst

Det er egne strømmålere i den enkelte bomstasjon og i kontorlokalene for å avlese energiforbruk. Strømforbruket til elektrisk kjøretøy er estimert ut i fra estimert lengde kjørt og kjøretøyets estimerte forbruk pr. km. Fordelingen mellom fornybar og ikke-fornybar energi er basert på tall fra International Environmental Agency (IEA).

Usikkerhet knyttet til data

NSRS rapporteringsstandard etterspør strømforbruk til både oppvarming og kjøling. Dette har ikke Fjellinjen ikke mulighet til å måle for hver bomstasjon. Derfor er fordelingen estimert basert på en tidsbegrenset måling fra én bomstasjon, og resultatene fra den er brukt som grunnlag for fordelingen på alle bomstasjoner.

Interne sosiale forhold



Ansattforhold

Totalt utbetalt lønn i 2024 til alle ansatte: 26,8 millioner kroner.
Tabellen under viser ansatte fordelt på kjønn.

Kjønnsbalanse ansatte per 31.12.2024

Kvinner	Menn
16,3*	15

* Fjellinjen har en deltidsansatt som arbeider 30 prosent.

Lønnsforhold

Illustrasjonene under viser Fjellinjens lønnsforhold mellom kvinner og menn i ulike kategorier. Beregningen er basert på gjennomsnittslønn for kvinner dividert på gjennomsnittslønn for menn per 31.12.2024. Lønnsforhold for mellomledere kan ikke beregnes da kategorien kun består av kvinner.

1%

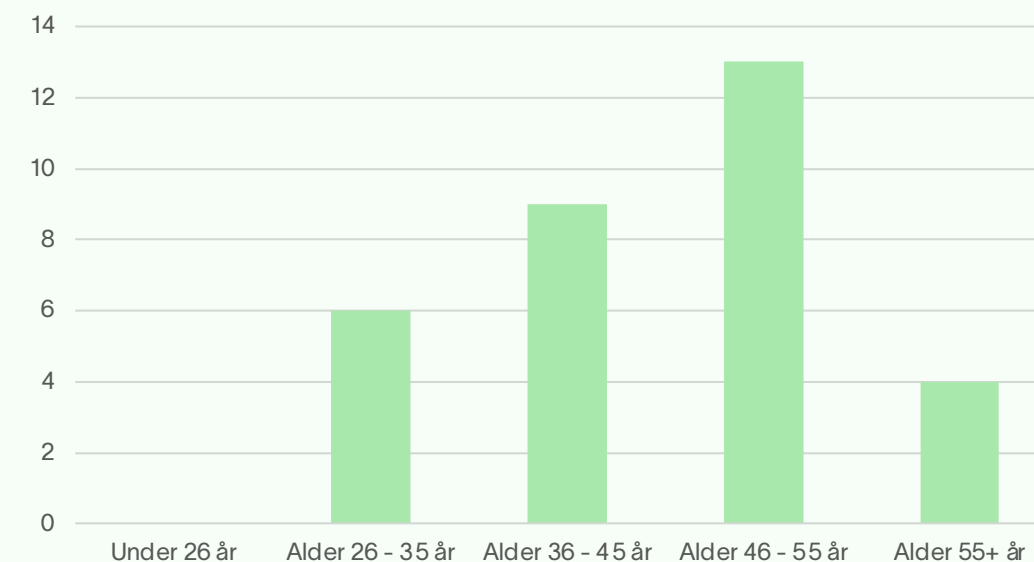
I ledergruppen tjente kvinner 1% mer enn menn.

1%

For øvrige ansatte (unntatt mellomledere) tjente menn 1% mer enn kvinner.

Alderssammensetningen for ansatte i Fjellinjen

Aldersspennet blant ansatte i Fjellinjen i 2024 er per 31. desember 2024 fra 26 til 63 år. Gjennomsnittsalderen i Fjellinjen er 45 år, og snittansiennitet i selskapet er 6 år. Fjellinjen har i 2024 ansatt medarbeidere i ulike aldersgrupper. Alderssammensetning har ikke vært prioritert i rekrutteringer, men selskapet vil vurdere dette dersom nåværende variasjon endrer seg i fremtiden.



Foreldrepermisjon

Alle ansatte har rett til å ta ut permisjon i henhold til gjeldende regelverk. Ansatte kan i tråd med arbeidsmiljøloven velge mellom å avvike permisjonen sammenhengende eller delvis over en lengre tidsperiode. Mellomlegget fra folketrygdens grunnbeløp på 6 G til full lønn dekkes. I 2024 var det ingen ansatte som tok ut foreldrepermisjon.

Mangfold, likestilling og inkludering

Fjellinjen oppmuntrer alle kvalifiserte kandidater til å søke på ledige stillinger hos oss, uavhengig av kjønn, alder, livssyn, etnisk bakgrunn eller funksjonsevne. I Fjellinjen skal personalansvarlig ha et bevisst fokus på mangfold, likestilling og ikke-diskriminering ved vurdering og utvelgelse av kandidater til intervju.

Fjellinjen planlegger å intensivere arbeidet med likestilling i 2025 ved å utarbeide en aktivitets- og redegjørelsesplikt (ARP) i henhold til likestillings- og diskrimineringsloven. Dette arbeidet vil innebære en grundig kartlegging av status for likestilling i selskapet, inkludert forhold knyttet til lønn, rekruttering, karrieremuligheter og tilrettelegging for ansatte med ulike behov. Gjennom utarbeidelsen av ARP vil Fjellinjen identifisere konkrete tiltak for å fremme like muligheter og et inkluderende arbeidsmiljø. Dette vil danne et solid grunnlag for selskapets videre arbeid med å sikre likestilling og mangfold i organisasjonen.

Kurs og opplæring

10 ansatte har de siste 36 månedene deltatt i helse-, miljø- og sikkerhetsopplæring (HMS). Fjellinjens ansatte fikk totalt 703 timer med faglig påfyll gjennom kurs, webinar eller seminar i 2024.

Arbeidet med kompetanseplanen ble gjennomført i flere strukturerte faser:

- Kartlegging av eksisterende kompetanse: En systematisk gjennomgang av den individuelle og samlede kompetansen blant de ansatte.
- Identifisering av fremtidige behov: Vurdering av hvilke ferdigheter og kunnskaper som vil være nødvendige for å møte endringer i bransjen og selskapets strategiske prioriteringer.
- Analyse av kompetansegap: En sammenligning mellom dagens kompetanse og fremtidige behov, for å identifisere hvor selskapet trenger forsterkninger.
- Tiltaksplan og implementering: Utarbeidelse av konkrete tiltak som opplæring, kurs, mentorordninger og rekruttering for å dekke identifiserte kompetansegap.

Kompetanseplanen ble godkjent av ledergruppen og er nå en integrert del av Fjellinjens strategiske arbeid. Målet med planen er å sikre at Fjellinjen til enhver tid har tilgang til riktig kompetanse, både på individ- og selskapsnivå, for å møte både nåværende og fremtidige behov. Det er besluttet å prioritere følgende kompetanseområder i 2025:

- Digital kompetanse
- Prosjektkompetanse
- Regelverkskompetanse
- Lederkompetanse
- Strategiske kontrakter

Gjennom et målrettet fokus på kompetanseutvikling skal Fjellinjen styrke sin posisjon som en fremtidsrettet og ansvarlig aktør. Planen er viktig for at selskapet skal være godt rustet til å håndtere fremtidens behov

Sykefravær

Ved inngangen til 2024 var sykefraværet i Fjellinjen betydelig høyere enn målet på 4 %. Å redusere sykefraværet ble derfor høyt prioritert. Vi etablerte et tett samarbeid med bedriftshelsetjenesten for å identifisere mulige tiltak.

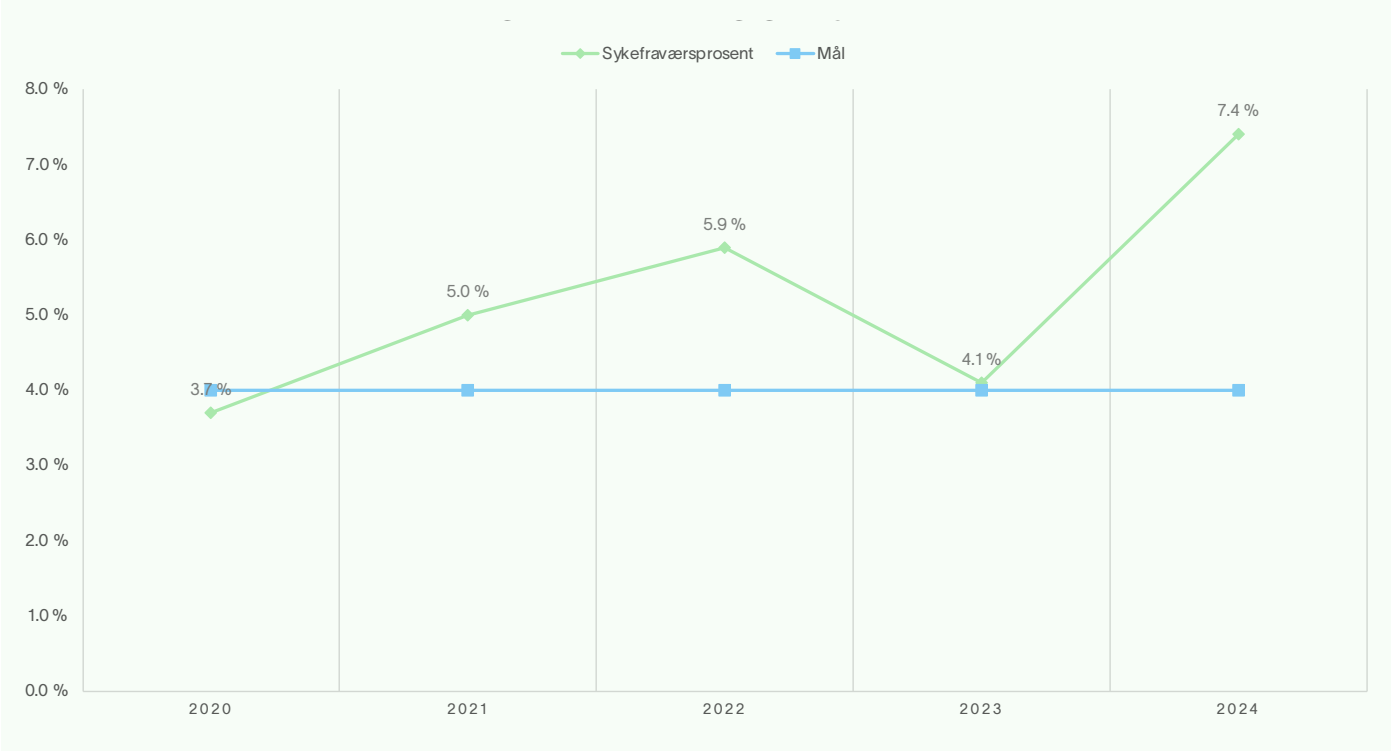
I april 2024 ble det gjennomført en arbeidsmiljøundersøkelse for alle ansatte, med ekstra spørsmål for å undersøke årsakene til det høye sykefraværet. Som følge av resultatene i undersøkelsen ble det

innført mer fleksibel arbeidstid. Videre ble HMS-opplæring prioritert.

Sykefraværet avtok gradvis gjennom 2024, og i desember var fraværet under 4 %. Dette resultatet viser at tiltakene har vært effektive. Det er ikke rapportert om arbeidsrelatert fravær, men Fjellinjen kan ikke utelukke at enkelte fravær kan være arbeidsrelatert.

Det har ikke vært noen ulykker knyttet til arbeid i eller for Fjellinjen i 2024.

Sykefravær siste 5 år



Økonomiske forhold



Material- og energibruk

Fjellinjen arbeider med energireduserende tiltak knyttet til bomstasjonene. Selskapets bærekraftstrategi og policy for anskaffelser krever at selskapet etterspør bærekraftige og klimavennlige varer og tjenester. Der det er mulig, stiller Fjellinjen ambisiøse klima- og miljøkrav til leverandører.

Fra 1.1.2024 følger Fjellinjen nye regler om at miljø og klima som hovedregel skal vektes med minst 30 prosent i anskaffelser. Klima- og miljøkravene skal være forholdsmessige og relevante for anskaffelsen.

Videre har Fjellinjens leverandør av PC-er og tilbehør en avhendingsordning som gir brukt utstyr en forlenget levetid. Gjennom denne ordningen tar leverandøren tilbake brukt utstyr, sørger for sikker datasletting og videreselger det på det sekundære markedet. Dette fremmer sirkulærøkonomi og bidrar til redusert miljøpåvirkning.

Beslutningstaking og påvirkning av økonomiske og bærekraftige valg

Fjellinjen har som mål at en størst mulig andel av bompenginntektene skal gå til Oslopakke 3. Rammene for Fjellinjens kortsiktige og langsiktige beslutninger knyttet til låneopptak og plassering av likvide midler er regulert i selskapets finansiell policy. Selskapets retningslinjer for etisk og bærekraftig kapitalforvaltning har som formål å sikre at Fjellinjen plasserer midler som forvaltes i henhold til selskapets etiske retningslinjer og bærekraftstrategi.

Økonomisk bærekraft

Fjellinjens netto kontantstrøm utgjør mer enn 300 millioner kroner hver måned. Fjellinjen har ingen lån som utgjør mer enn 500 millioner kroner, og har en kassekreditt med ramme på 500 millioner kroner som alternativ finansieringskilde dersom lånemarkedet ikke er hensiktsmessig å benytte. Nedbetaling av rentebærende gjeld har høyere prioritet enn finansiering av Oslopakke 3. Gitt høy kontantstrøm og AA-rating fra ratingselskapet «S&P Global Ratings» vurderer selskapet risikoen for mislighold av forpliktelser som lav.

Menneske- og arbeidstakerrettigheter

Fjellinjen utfører aktsomhetsvurderinger for å identifisere, forebygge og redusere risikoer knyttet til brudd på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsvilkår i leverandørkjeden. Arbeidet er i samsvar med åpenhetsloven og en redegjørelse av arbeidet og funnene er publisert på Fjellinjens nettside.

Korrupsjon

Korrupsjon i leverandørkjeden risikovurderes i forbindelse med aktsomhetsvurderingene. Det er en rekke svindelforebyggende rutiner knyttet til fakturahåndtering og godkjenning av utbetaling og det er innarbeidet rutiner og systemer for å forhindre korrupsjon og svindel.

FNs bærekraftsmål

FNs 17 bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Fjellinjen har valgt ut 4 av de 17 målene som selskapet har størst mulighet til å påvirke gjennom sin virksomhet. Målene gir Fjellinjen en tydelig retning og ambisjon i bærekraftsarbeidet, og vårt fremste bidrag skjer gjennom finansiering av bærekraftige prosjekter i Oslopakke 3.

Mål 8.



Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Fjellinjen er opptatt av at de som arbeider i selskapets leverandørkjede skal ha anstendige arbeidsvilkår, noe Fjellinjen forlanger gjennom selskapets seriøsitetskrav. Dette gjelder særlig for leverandører som befinner seg i land hvor det er forhøyet risiko for dårlige arbeidsvilkår. Dette oppnår Fjellinjen gjennom god dialog og samarbeid med leverandører, kombinert med kontraktskrav.

Mål 11.



Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Fjellinjen bidrar til å finansiere trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer. Bompenger finansierer drift og utbygging av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. De finansierer også utbygging av nye gang- og sykkelveier. Det bidrar til å redusere negativ miljøpåvirkning og bedre luftkvalitet.

Mål 12.



Ansvarlig forbruk og produksjon

Fjellinjen skal være sparsomme med forbruksmateriell og ha fokus på sirkulærøkonomi i daglig drift. I anskaffelser skal Fjellinjen stille relevante bærekraftskrav og fra 01.01.2024 følger Fjellinjen nye regler om at miljø og klima som hovedregel skal vektas med minst 30%.

Mål 13.



Stoppe klimaendringene.

Fjellinjen arbeider med å identifisere klimarisiko og gjennomføre tiltak for å håndtere disse. Selskapet arbeider med å optimalisere energiforbruket, og redusere transportbehovet samt fremme bærekraftige transportløsninger. Selskapets servicebil er et nullutslippsskjøretøy.

Om rapporten

Rapporten beskriver hvordan Fjellinjen har arbeidet med bærekraft i 2024. I tabellen under er det indeksert hvor i bærekraftsrapporten de ulike kravene i NSRS er omtalt. Fjellinjen rapporterer på alle generelle temaer, i tillegg til de som Fjellinjen har identifisert som vesentlige for selskapet. Bærekraftsrapporten er ikke attestert av ekstern part. Dette vil først være et krav fra 2025.

Fjellinjens bærekraftsarbeid skal være transparent og lett tilgjengelig. Vi tar gjerne imot tilbakemeldinger og spørsmål knyttet til bærekraftsarbeidet.

Kontaktinformasjon bærekraftsansvarlig:
petra.rosenquist@fjellinjen.no

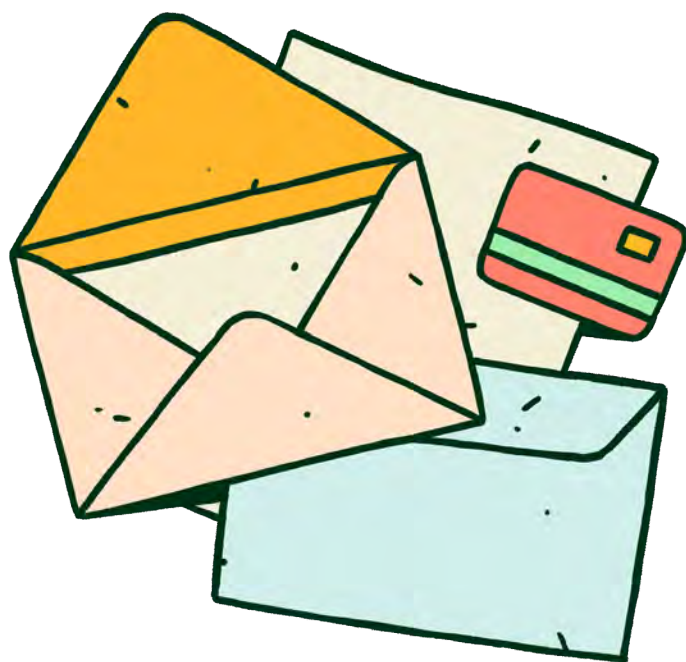
RAMMEVERK: Denne bærekraftsrapporten er utarbeidet i henhold til Nordic Sustainability Reporting Standard – NSRS Entry Level. Alle rettigheter forbeholdt. Les mer på www.nsr.eu. Rapporten er tilpasset Global Reporting Initiative (GRI), direktivet om ikke-finansiell rapportering (NFRD) og Task-Force on Climate-Related Disclosures (TCFD). Dette betyr ikke at rapporten er på linje med disse rammene.

Les mer på www.nsr.eu.



NSRS referense	Beskrivelse	Sidehenvisning
0-1-1	<u>Klimaforpliktelse</u>	131
	Virksomhetens klimamål	131
	<u>Profil</u>	
1-2-1	Navn på virksomheten	123
1-2-2	Aktiviteter, produkter og tjenester	123
1-2-3	Hovedkontorets lokasjon	123
1-2-4	Eierskap og juridisk form	122
1-2-5	Virksomhetens omfang	123
1-3-1	<u>Inkludering av interessenter</u>	
	Interne og eksterne interessenter	123
	<u>Vesentlighetsvurdering</u>	
1-4-1	Liste over identifiserte vesentlige emner	127
1-4-4	Energi	132
1-4-5a	Scope 1 - direkte klimagassutslipp	129
1-4-5b	Scope 2 - indirekte klimagassutslipp	129
1-4-6a	<u>Sosialt og økonomisk</u>	
	Antall heltidsansatte per kjønn	135
	Iderssammensetningen av hele arbeidsstyrken	135
1-4-7a	Summen av totalt utbetalt lønn	135
1-4-7b	Forhold mellom grunnlønn og godtgjørelse til kvinner og menn	135
1-4-8	Andel sykefravær	137
1-4-9	Antall ansatte som har deltatt på helse-, miljø- og sikkerhetsopplæring (HMS) de siste 36 månedene	136
1-4-10	Attraktive avtaler for foreldrepermisjon	136
1-4-11 A	Antall timer med opplæring og videreutdanning av ansatte	136
1-4-12	Initiativer tatt for å bedre likestilling	136
1-4-13	Initiativer tatt for å utvide aldersspennet	135
1-4-14	Initiativer for å øke mangfoldet i arbeidsstyrken	136
1-4-15	Menneske- og arbeidstakerrettigheter i leverandørkjeden	139
1-4-16	Kort- og langsiktig beslutningstaking om bærekraftig virksomhet, og dens forhold til kort- og langsiktig økonomisk beslutningstaking	139
1-4-17	Retningslinjer og handlinger for å undersøke og oppmuntre medlemmer av forsyningskjeden til å sikre minimal materialbruk, avfall, energiforbruk og utslipp.	139
1-4-18 I	dentifiserte forretningsmuligheter rundt bærekraftstemaer	139
1-4-19	Tiltak iverksatt for å sikre tilstrekkelig likviditet og stabile økonomiske forhold.	139
1-4-20	Risikoeer knyttet til korrupsjon og tiltak iverksatt for å kontrollere slike risikoeer	139

NSRSreferense	Beskrivelse	Sidehenvisning
2-5-1	<u>Styringsprofil</u>	
	En beskrivelse av hvordan virksomheten dokumenterer og kommuniserer verdier, prinsipper, standarder og atferdsnormer.	124-125
	Virksomhetens styringsstruktur	125
2-5-2	Komiteer som er ansvarlige for beslutningstaking om økonomiske, miljømessige og sosiale emner.	125
2-5-3	Sertifiseringer	125
2-5-5	Den høyeste komité eller stilling som formelt gjennomgår og godkjenner virksomhetens bærekraftsrapport	125
2-5-6	<u>Ledelsens tilnærming</u>	
2-6-3-a	<u>Energi</u>	
	Målet i tall (velg ett nøkkelmål)	133
	Beskrivelse av nøkkelmålet inkludert tidsramme for å nå definert mål	133
2-6-3-b	Oppfølging av fremdriften	133
2-6-3-c	<u>Klimagassutslipp</u>	
2-6-4-a	Målet i tall (velg ett nøkkelmål)	128-130
2-6-4-b	Beskrivelse av nøkkelmålet inkludert tidsramme for å nå definert mål	131
2-6-4-c	Oppfølging av fremdriften	131
2-7-1	<u>Evaluering</u>	
	Uttalelse fra ledende beslutningstaker	121
	Rapporteringssyklus	121
2-7-2	Kontaktinformasjon for spørsmål eller tilbakemelding.	142
2-7-3	FNs bærekraftsmål	140-141
2-7-4	Entry level	142
2-7-5	Eventuelle tilbakemeldinger	142
2-8-1	Kontaktinformasjon for spørsmål eller tilbakemelding.	142
2-8-2		



09

Styrets beretning og årsregnskap

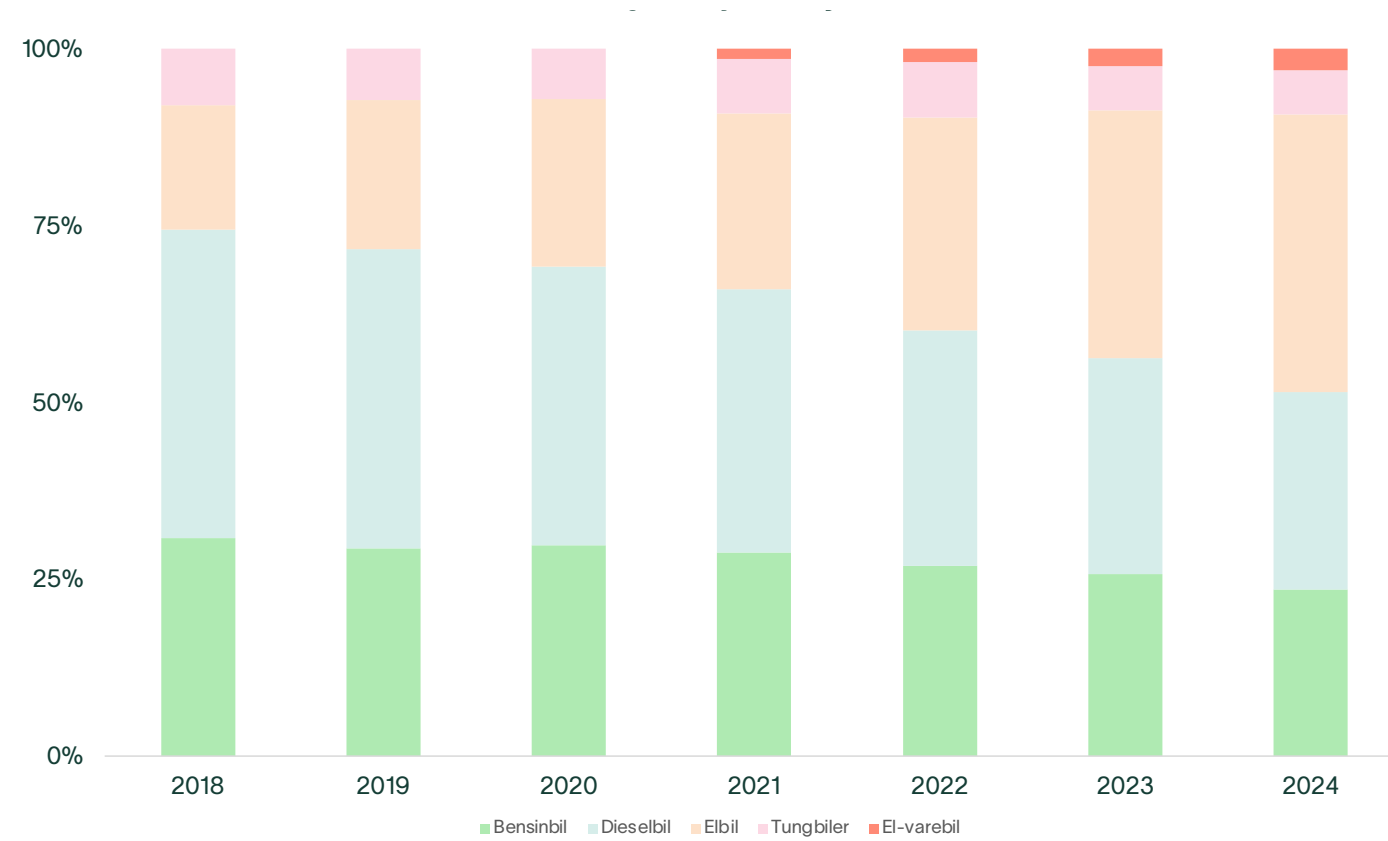
Styrets beretning

Bompengeselskapet Fjellinjen AS er lokalisert i Oslo og eid av Oslo kommune (60%) og Akershus fylkeskommune (40%). Selskapets hovedoppgave er å bidra til å finansiere utbyggingen av et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og omegn. Selskapet har en avtalefestet rett til å kreve inn bompenger på vegne av Oslopakke 3. Oslopakke 3 er en overordnet plan for utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og omegn. Fjellinjens mandat for bompengeinnkreving på vegne av Oslopakke 3 varer til 2036 og er forankret i Stortingsproposisjon 86 S (2016–2017), vedtatt i juni 2017.

Hovedtrekk

I 2024 hadde Fjellinjen et netto resultat før tildeling til vegprosjekter og kollektivtiltak på NOK 4 252 millioner, mot NOK 4 052 millioner i 2023. Bevilgningen til Oslopakke 3 i Statsbudsjettet for 2024 utgjorde opprinnelig NOK 4 710 millioner. 21. juni 2024 mottok Fjellinjen brev fra Statens vegvesen der det ble informert om at bompengebevilgningen var redusert med NOK 610 millioner til NOK 4 100 millioner, i tråd med vedtak i Oslopakke 3 sin styringsgruppe 17. april 2024. Statens vegvesen har i løpet av 2024 rekvirert NOK 4 123 millioner fra Fjellinjen. Akkumulert bevilgede bompenger, som ikke er rekvirert av Statens vegvesen, er bokført som kortsiktig gjeld. Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen er redusert med NOK 23 millioner i 2024. I 2024 økte antall registrerte passeringer i Fjellinjens bomstasjoner med 0,6% sammenlignet med 2023. Det var flere hendelser i 2024 som bidro både til å

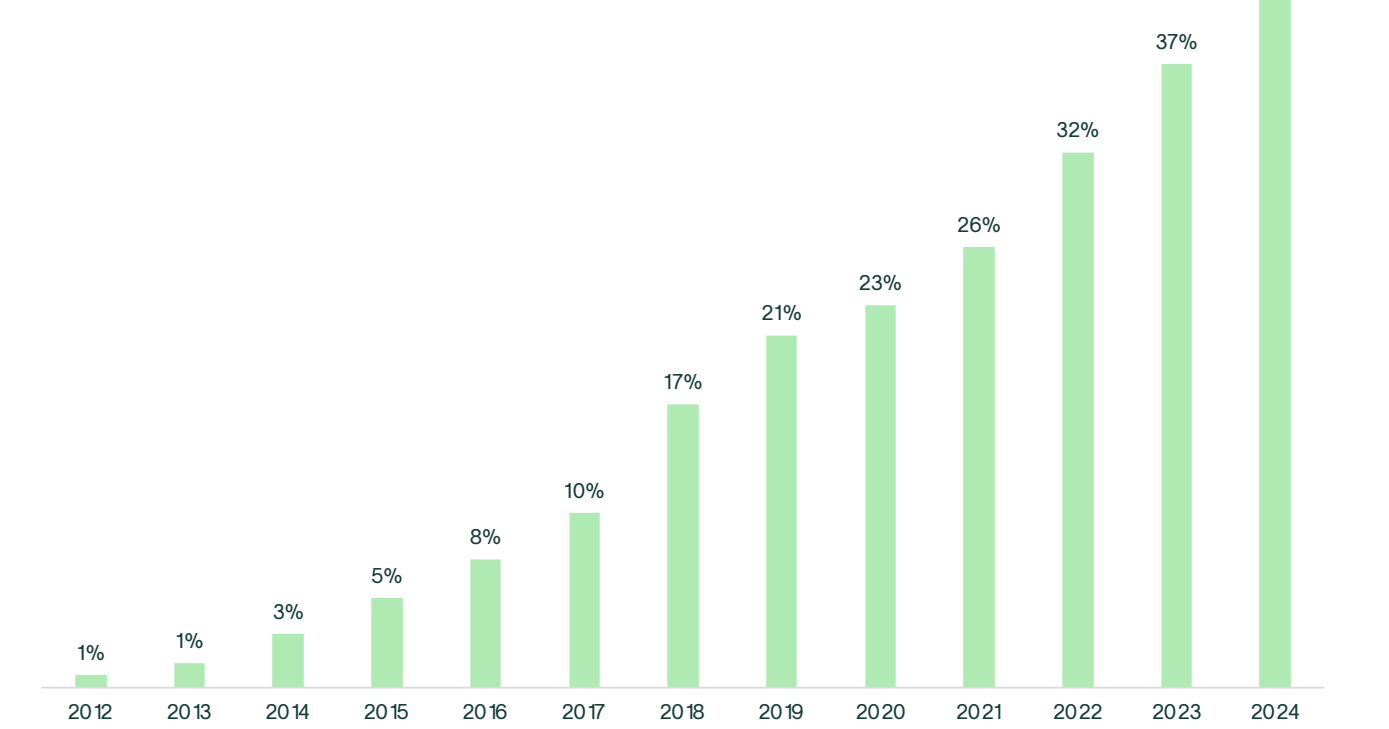
Utvikling av kjøretøyandel:



øke og redusere trafikken. Den 6. mai ble det ikke lenger tillatt å kjøre elbil i kollektivfeltet på de fleste innfartsårene til Oslo, og den 1. juli ble deler av Ring 1 stengt og antall felt redusert på flere av innfartsårene til byen. Disse to hendelsene førte isolert sett til lavere antall registrerte passeringer, som også var hensikten bak tiltakene. Det er imidlertid vanskelig å se noen langsiktig vedvarende effekt av tiltakene. I deler av januar og februar var det mye snøvær og vanskelige kjøreforhold i Osloregionen, noe som førte til lavere trafikk. Høsten 2024 var påkjørselen til E6 ved Karihaugen stengt. Dette førte til at mange valgte alternative ruter som ledet gjennom våre bomstasjoner. Likeledes førte den ekstra dagen i skuddåret 2024 til om lag 0,3% økning i registrert trafikk for året. Takstøkningen 1. januar 2024 ser ikke ut til å ha hatt varig effekt på antall registrerte passeringer.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har som eiere av Fjellinjen klare forventninger til hvordan selskapet oppfyller sitt samfunnsoppdrag. Fjellinjen er klassifisert som et av fem store foretak i eierskapsmeldingen Oslo kommune vedtok i august 2023. Det innebærer høyere forventninger til selskapets arbeid med mangfold, likestilling, inkludering, etisk adferd og miljøambisjoner. Eierforventningene er innlemmet i Fjellinjens virksomhet og det arbeides aktivt med disse temaene. En av forventningene i eierskapsmeldingen er at Fjellinjen rapporterer i henhold til en anerkjent rapporteringsstandard fire ganger i året. I dag rapporterer Fjellinjen fullstendig regnskap med beretning og noter to ganger i året, og disse publiseres på Nordic ABM (Euronext), på Fjellinjens nettsider, samt oversendes Fjellinjens eiere. I tillegg publiseres månedlige børsmeldinger om trafikktutvikling og kjøretøysammensetning samt eventuelle avvik fra forventet volum. Dagens praksis vurderes som tilstrekkelig for å sikre eierne og allmenheten innsyn i selskapets utvikling.

Elbilandel:



Utvikling og drift

Totalt antall passeringer i 2024 var 389 millioner, hvorav 42,3 % var passeringer med elbiler. I 2023 ble det registrert 387 millioner passeringer, hvorav 37,3% var elbiler. Den 1. september 2023 ble passeringer uten AutoPASS-avtale også omfattet av timesregel. Dette førte til en økning i andelen passeringer som ikke skal betale bompenger fra 47,2 % i august til 51,3 % i september. Disse passeringene inkluderer alle passeringer med nulltakst, alle former for fritak, timesregel og månedstak. Vi ser at andelen har holdt seg jevnt på det høyere nivået gjennom hele 2024.

Fjellinjen har jobbet metodisk for å sikre effektiv og korrekt innkreving av alle passeringer. I 2024 har det vært gjennomført en rekke tiltak for å øke inntektene fra utenlandske kjøretøy. Det har blant annet blitt etablert bilateral avtale med Nederland for tilgang til kjøretøysregistre, gjennomført en målrettet kommunikasjonskampanje for tyske bilister i Norge samt tilrettelagt for at utenlandske bilister som har registrert seg på epass24 for betaling av rushtidsavgift i Sverige har fått mulighet til å registrere seg i Norge. Samlet har tiltakene bidratt til å øke løsningsgraden fra utenlandske kjøretøy fra 49% til 55% ved utgangen av 2024. De tre landene med høyest omsetning er Sverige, Polen og Tyskland. Disse landene har en samlet løsningsgrad på 61 %. Ny avtale for fakturadistribusjon og inkasso mot norske kunder uten AutoPASS-avtale ble inngått med Fair Collection i juli 2023 med oppstart samme høst. I forbindelse med implementering av avtalen har det blitt gjennomført flere tiltak for å redusere tap på krav, som raskere rettslig prosess og målrettede tiltak for å øke graden av e-faktura. Med unntak av februar viser alle måneder i 2024 en bedring i innbetalingsgrad målt mot samme måned året før.

Dagens bompengerregelverk er fragmentert og modent for revisjon. Myndighetene har opprettet programmet Regelverk 2030 Brukerfinansiering for å sikre en helhetlig regulering av bompengerbransjen. Fjellinjen har i 2024 jobbet sammen med de andre regionale bomselskapene og myndighetene med mål om å tydeliggjøre og forbedre rammeverket i bransjen.

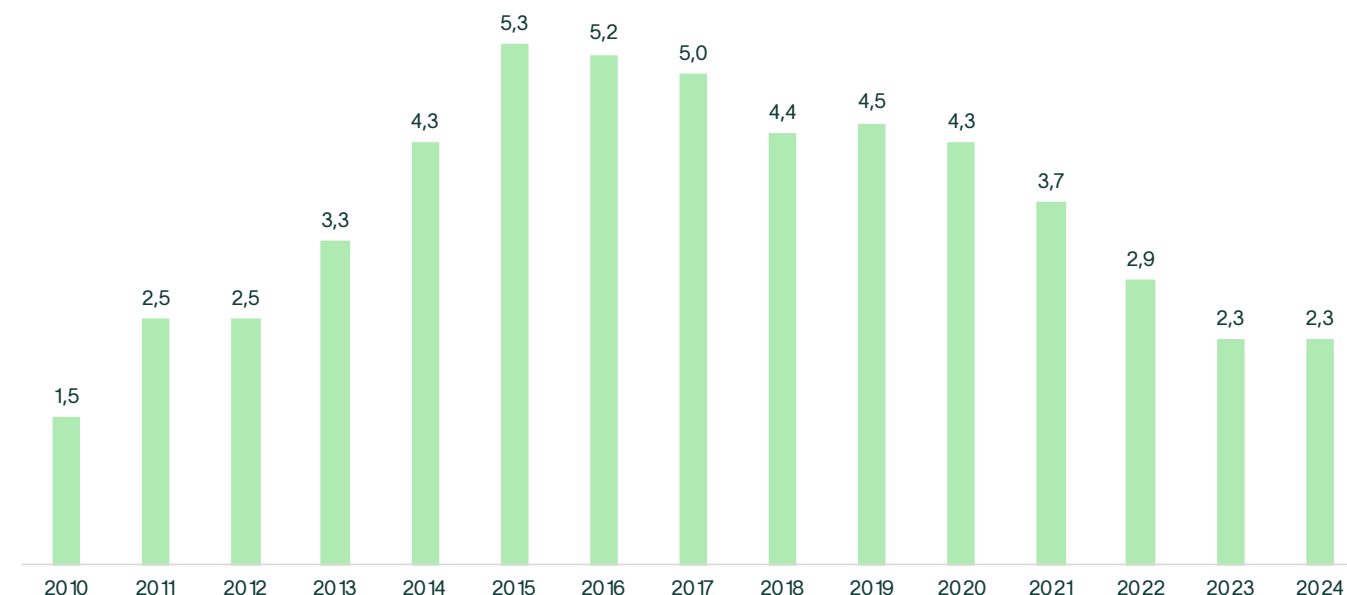
Fjellinjen er sertifisert etter ISO 27001: 2017 som er en standard for et styringssystem for informasjonssikkerhet. Fjellinjen er også sertifisert etter den anerkjente standarden for kvalitetsledelse ISO 9001: 2015.

Regnskap 2024

I 2024 utgjorde Fjellinjens totale driftsinntekter NOK 4 680 millioner, hvor passeringsinntektene utgjorde NOK 4 674 millioner. I 2023 utgjorde Fjellinjens totale driftsinntekter NOK 4 526 millioner, hvor passeringsinntektene utgjorde NOK 4 522 millioner. Driftskostnadene utgjorde NOK 337 millioner i 2024, mot NOK 378 millioner i 2023. Inndrivelseskostnadene økte sammenlignet med fjoråret som følge av økte avtaleinntekter, mens tap på fordringer er redusert sammenlignet med 2023. Nedgangen i tap på fordringer skyldes lavere inntekter fra fullpriskunder. Årsaken til dette er helårseffekt av at disse kundene ble omfattet av timesregel og dermed slapp å betale for samtlige bompaseringer foretatt innenfor en time. I tillegg er tap på fordringer redusert som følge av bedret prestasjon på utenlandsinnkreving sammenlignet med 2023.

Netto finansposter utgjorde et negativt beløp på NOK 92 millioner i 2024. I 2023 var netto finansposter negativ med NOK 97 millioner. Rentenivået var høyere i 2024 enn året før, noe som førte til høyere renteinntekter enn budsjettet. Grunnet fastrenteavtaler ble Fjellinjens rentekostnader i mindre grad påvirket av renteøkningene i 2024.

Gjeldsutvikling
(Tall i milliarder)



Resultat før avskrivning på innkrevingsretten i Fjellinjen AS endte på NOK 4 252 millioner i 2024, mot NOK 4 052 millioner i 2023.

Ved utgangen av 2024 utgjorde rentebærende gjeld i selskapet NOK 2 300 millioner, som er tilsvarende nivå som ved utgangen av 2023. Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen, som består av bevilgede bompenger som ikke er rekvirert, utgjorde NOK 1 037 millioner. Dette er NOK 23 millioner lavere enn ved utgangen av 2023.

Det har ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets utgang som er av vesentlig betydning for å vurdere foretakets stilling og resultat. Regnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift og styret bekrefter at denne forutsetningen er til stede.

Kontantstrømmer 2024

Kontantstrømmer generert fra operasjonelle og investeringsaktiviteter utgjør NOK 4 242 millioner. Selskapet har i 2024 hverken redusert eller økt utestående rentebærende gjeld. Statens vegvesen har rekvirert NOK 4 123 millioner i 2024. Ved utgangen av 2024 hadde Fjellinjen ikke trukket av kassekreditte og hadde NOK 107 millioner i bankbeholdning.

Finansiell risiko

Kredittrisiko:

Selskapets fordringer er fordelt på to hovedkategorier, fordringer mot AutoPASS-utstedere og fordringer mot bilister uten AutoPASS-avtale.

Inntekter fra AutoPASS-utstedere utgjør 87 % av Fjellinjens passeringsinntekter, opp fra 82 % i 2023. Årsaken er høyere avtaleinntekter og lavere fullprisinntekter etter innføring av timesregel for fullprispasseringer i september 2023. En AutoPASS-utsteder er en kommersiell aktør som krever inn passeringsinntekter på vegne av bompengeselskapene. AutoPASS-utstederne er forpliktet til å betale Fjellinjen inntektene fra alle registrerte passeringer hver måned. AutoPASS-utstederne må stille en påkravsgaranti til bompengeselskapene tilsvarende en måneds omsetning. Denne garantien vurderes som tilstrekkelig til at det ikke er gjort avsetninger for forventet tap på fordringer mot AutoPASS-utstedere. Fjellinjen har ikke registrert tap av inntekt mot AutoPASS-utstedere siden markedet ble kommersialisert i 2020.

Bilister uten AutoPASS-avtale utgjør 13 % av Fjellinjens passeringsinntekter, og en stor andel av

disse har fått sin AutoPASS-avtale med en AutoPASS-utsteder oppsagt eller midlertidig sperret som følge av utestående betalingskrav. Disse bilistene utgjør en stor kundegruppe der ingen enkeltfordring utgjør en vesentlig andel av totalen. Fjellinjen vurderer kontinuerlig forventet tap mot denne kundegruppen og gjør en avsetning for dette i regnskapet. Denne kundegruppen består også av utenlandske bilister som ikke har en AutoPASS-avtale. Alle tunge kjøretøy i næring er imidlertid pålagt å ha en AutoPASS-avtale, noe som reduserer kredittrisikoen betraktelig. Dette gjelder også for utenlandsk tungtransport i næring.

Fjellinjen har motpartsrisiko mot banker i forbindelse med innskudd og rentebytteavtaler. Denne risikoen vurderes som lav fordi man kun benytter finansinstitusjoner med høy soliditet.

Renterisiko

Selskapets rentebærende gjeld utgjorde NOK 2 300 millioner pr. 31.12.2024. Av dette var 72% sikret til fast rente. For å sikre en forutsigbar kontantstrøm til Oslopakke 3 har selskapets finanspolicy krav om at en viss andel av selskapets rentebærende gjeld skal sikres til fast rente.



Likviditetsrisiko

Fjellinjen har hatt god likviditet gjennom 2024 og kun trukket på kassekreditt i korte perioder og da som ledd i effektiv likviditetsstyring. Takstøkning 1. januar 2024 bidro positivt til likviditeten gjennom året. Fjellinjen vurderer likviditeten som solid, og Standard & Poor's bekreftet i juni 2024 sin kreditt-rating av Fjellinjen med AA og «Stable Outlook».

Selskapets obligasjons- og sertifikatlån utgjør henholdsvis NOK 2 000 millioner og NOK 300 millioner ved utgangen av 2024. Obligasjonslånene forfaller over en periode på fem år, hvorav NOK 1 000 millioner forfaller i 2025 og dermed er klassifisert som kortsiktig gjeld i balansen. Fjellinjen har en kassekreditt med ramme på NOK 500 millioner som var ubenyttet ved årsskiftet. Statens vegvesen har i Finansieringsavtale inngått med Fjellinjen bekreftet at Fjellinjens rentebærende gjeld har høyere prioritet enn kortsiktig gjeld til Statens vegvesen.

Markedsrisiko og annen risiko

Trafikkvolumet i Fjellinjens bompenganeanlegg har i liten grad blitt påvirket av prisendringer, pandemi eller høy inflasjon og dyrtid. Bompengebraansjen har omfattende reguleringer, og endringer i disse vil kunne påvirke omsetningen betydelig. I mai 2024 ble det ikke lenger lov for elbiler å benytte kollektivfeltet på innfartsårene til Oslo og 1. juli ble deler av Ring 1 stengt og flere felt inn mot byen ble innsnevret. Tiltakene ble innført med mål om å redusere trafikken, noe som også vil redusere Fjellinjens inntekter. Det er imidlertid begrenset langsiktig effekt å spore i Fjellinjens resultat. Fjellinjen har en styreansvarsforsikring hos AIG Europe S.A. Forsikringen gjelder i hele verden med unntak av USA og Canada. Det er ingen egenandel knyttet til forsikringen, med unntak av for saker som omfatter USA eller Canada. Forsikringen omfatter styremedlemmer, daglig leder, medlemmer av

ledelsen eller tilsvarende styreorgan samt enhver tidligere, nåværende eller fremtidig ansatt i selskapet som kan pådra seg et selvstendig ledelsesansvar.

Fjellinjen har iverksatt tiltak og arbeider aktivt for å unngå korrupsjon eller svindel i forbindelse med anskaffelser og utbetalinger.

Etiske retningslinjer og aktsomhetsvurderinger

Selskapets etiske retningslinjer gjelder for selskapets ansatte, innleid arbeidskraft og konsulenter. Hovedprinsippene i de etiske retningslinjene gjelder også for styrets medlemmer. Det er gjennomført opplæring for alle ansatte for å sikre god forståelse av de etiske problemstillinger som kan oppstå i arbeidshverdagen.

Åpenhetsloven som trådte i kraft 1. juli 2022, skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, og sikre allmenheten tilgang til informasjon. Loven pålegger virksomhetene en informasjonsplikt og en plikt til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger som skal redegjøres for. Redegjørelsen for Fjellinjens aktsomhetsvurderinger publiseres på www.fjellinjen.no. Fjellinjen krever at leverandørkjeden etterlever selskapets seriositetsbestemmelser, som er basert på Oslomodellen. Kravene er innarbeidet i Fjellinjens prosesser for anskaffelser, samfunnsansvar og lønns- og arbeidsvilkår, og følges opp i kontraktsperioden.

Arbeidsmiljøet

Arbeidsmiljøet i Fjellinjen er godt og det er et konstruktivt samarbeid med tillitsvalgte og verneombud. Det gjennomføres årlige arbeidsmiljøundersøkelser, og resultatene fra disse er meget gode. Handlingsplanen for systematisk HMS-arbeid er fulgt. Det ble gjennomført 3 møter mellom verneombud og ledelsen i 2024. I juni 2024 ble det etablert arbeids-

miljøutvalg i Fjellinjen, og det ble avholdt 4 møter. Sykefraværet i Fjellinjen i 2024 var på 7,4 %, en økning på 3,3 prosentpoeng sammenlignet med 2023. Det er i stor grad langtidsfraværet, over 16 dager, som har ført til det høye sykefraværet. Første kvartal 2024 hadde spesielt høyt fravær, noe som førte til at flere tiltak ble innført. Blant disse tiltakene var tilleggsspørsmål om sykefravær i arbeidsmiljøundersøkelsen, mer fleksible arbeidstidsbestemmelser, og et styrket samarbeid med bedriftshelsetjenesten.

Gjennomsnittlig årsverk eksklusiv ansatte i permisjon og innleide medarbeidere utgjorde 29,9 i 2024. Det var ingen innleide ved årsskiftet. Antall fast ansatte medarbeidere utgjorde 32 medarbeidere pr. 31.12.2024, hvorav 17 kvinner og 15 menn. Én av de fast ansatte er en 30% stilling. Fjellinjens styre bestod av 2 kvinner og 4 menn pr. 31.12.2024. Det ble avholdt fem styremøter i Fjellinjen i 2024.

Gjennomsnittlig årslønn for fast ansatte i Fjellinjen utgjorde 920 TNOK ved utgangen av 2024. Gjennomsnittslønn for kvinner utgjorde 923 TNOK, mens den for menn utgjorde 916 TNOK. Gjennomsnittslønn for selskapets ledergruppe, som pr. 31.12.2024 bestod av tre kvinner og to menn, var 65% høyere enn gjennomsnittslønnen i selskapet. Ingen ansatte i Fjellinjen har variabel avlønning eller bonusordninger. Det var ingen medarbeidere som tok ut foreldrepermisjon i 2024.

Det har ikke vært skader eller ulykker i selskapet i 2024.

Fjellinjen har varslingsrutiner som skal sikre medarbeidere mulighet for anonymitet og trygghet for god oppfølging ved varsling om uønskede hendelser. På www.fjellinjen.no er det en varslingskanal som kan benyttes av eksterne og av egne ansatte for anonyme varsler. Disse rutinene er i tråd med arbeidsmiljøloven som trådte i kraft 1. januar 2020. Det ble ikke mottatt noen varsler i 2024.

Mangfold, likestilling og inkludering

Fjellinjen arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme mangfold, likestilling, inkludering og hindre diskriminering. For Fjellinjen betyr dette at vi i dette arbeidet fokuserer særsilt på områdene rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter, tilrettelegging og mulighet for å kombinere arbeid og familieliv. Selskapet har gode ordninger for foreldrepermisjon, hvor det utbetales full lønn i permisjonstiden.

Ytre miljø

Selskapets virksomhet medfører ingen direkte forurensning eller utslipp som kan være til skade for det ytre miljø. Det arbeides aktivt for å øke andelen kunder som benytter digitale fakturakanaler og betalingsløsninger for å unngå papirforbruk. Fjellinjen har innarbeidet miljøperspektiv i selskapets reiseinstruks, investert i nullutslipps servicebil og har kontorlokaler i et BREEAM Excellent bygg med plassering og tilrettelegging for bruk av sykkel og kollektivtransport.

I 2024 har Fjellinjen intensivert arbeidet med bærekraft og innarbeidet klima- og miljørisiko i selskapets kvalitetssystem. Det er etablert en 100% stilling dedikert til bærekraft. I tillegg er krav om at klima- og miljøhensyn som hovedregel skal vektlegges 30% i anskaffelser innført med virkning fra 1. januar 2024.

Fjellinjen har kommet langt i arbeidet med å innarbeide bærekraft i finansieringsaktivitetene. I 2024 ble selskapets andre grønne obligasjonslån på 500 MNOK utstedt. En stor andel av prosjektene Fjellinjen finansierer via utstedelse av obligasjons- og sertifikatlån er miljøvennlige tiltak. Cicero har vurdert Fjellinjens finansieringsaktiviteter som «Dark Green», som er høyeste nivå med hensyn til bærekraft.

Utsiktene fremover

EU har begrenset omfanget av selskaper som blir omfattet av direktivet om bærekraftsrapportering (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD), som det var forventet at Fjellinjen ville bli omfattet av fra regnskapsåret 2025. Direktivet skal sikre en hensiktsmessig og standardisert rapportering av bærekraftsinformasjon, fordelt på risiko, muligheter og konsekvenser. Fjellinjen var i rute med forberedelsene for å rapportere i henhold til kravene i CSRD, men vil nå vurdere hvordan selskapets satsning på bærekraft best kan følges opp og synliggjøres i Fjellinjens rapportering.

Fjellinjen har siden etablering av ny verdikjede for bompengeneinnkreving i 2021 arbeidet kontinuerlig med å øke kvaliteten i inntektsgrunnlaget, automatisere identifisering av kjøretøyeiere og øke betalingsgraden ved ytterligere å optimalisere innkrevlingsløpet. I 2025 vil arbeidet med å sikre seg mot tap av data i verdikjeden sammen med økt løsningsgrad for utenlandske krav ha hovedfokus.

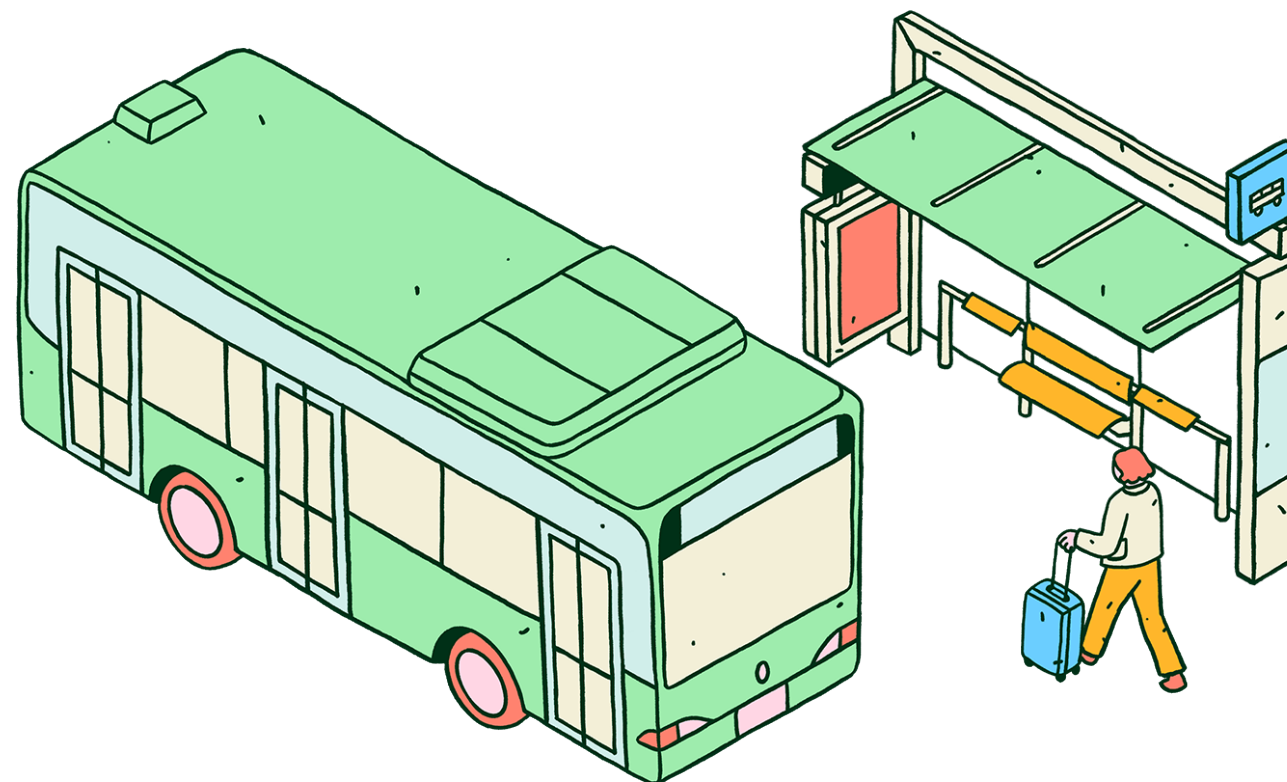
I Statsbudsjettet for 2025 er det forventet at Fjellinjen bidrar med NOK 5 557 millioner til Oslopakke 3. NOK 1 250 millioner av dette bidraget vil komme fra låneopptak. Fjellinjen forventer å kunne oppfylle bompengebidraget for 2025.

Den 24. mai 2024 inngikk Akershus fylkeskommune og Oslo kommune en revidert avtale om Oslopakke 3. Der ble det vedtatt nye takster frem i tid, med takstøkning 1.1.2025, 1.1.2026 og 1.1.2028.

Ambisjonen til partene er å opprettholde et årlig bompengebidrag til Oslopakke 3 på 4 300 MNOK 2024-kr. Dette bidrar til å gi Fjellinjen større forutsigbarhet for inntektene i årene fremover. Ambisjonsnivået i Handlingsprogrammet 2025-2028 er høyt og for perioden 2025-2028 er det lagt opp til en økning i Fjellinjens rentebærende gjeld på totalt 3 800 MNOK. I den reviderte avtalen er det

også enighet om å forlenge Oslopakke 3-avtalen til og med 2045. Dette krever ny proposisjon til Stortinget og Statens vegvesen jobber med grunnlaget for en slik proposisjon med sikte på stortingsbehandling i 2026.

Elbiler betaler etter 1. januar 2025 rett over 50 % av normaltakst og bidrar i større grad til inntjeningen enn tidligere. Den kraftige veksten i andelen elbiler påvirker derfor ikke passeringsinntektene i like stor grad som tidligere. Det er i forventningene for 2025 lagt til grunn at tiltakene med elbiler ut av kollektivfelt og delvis stengt Ring 1 vil føre til et marginalt lavere trafikkvolum enn i 2024. Økte takster fører imidlertid til at forventet trafikkinntekt øker.



Styret i Fjellinjen AS

Cato Hellesjø Styrets leder	Tim A. Holmvik Styrets nestleder	Inger Lise Egeland Styremedlem
Oliver Siem Styremedlem	Synne Larsen Homble Styremedlem	Ole Christian Frantzvåg Ansattvalgt styremedlem
Janne Oddaker Administrerende direktør		

Oslo, 17. mars 2025
Originaldokumentet er digitalt signert.

Resultatregnskap

(Beløp i hele tusen)	Note	2024	2023
<u>Driftsinntekter</u>			
Passeringsinntekter		4 674 337	4 522 335
Andre inntekter		5 852	4 122
Sum driftsinntekter	1	4 680 189	4 526 457
<u>Driftskostnader</u>			
Lønnskostnader	2	36 028	32 605
Drift IT og bomstasjoner		66 226	63 312
Administrasjonskostnader		14 113	13 327
Tap på fordringer	3	82 995	120 887
Inndrivelseskostnader		101 138	91 760
Avskrivning av driftsmidl. og immatr. eiendeler	4 og 5	36 184	55 699
Sum driftskostnader		336 686	377 590
Driftsresultat		4 343 503	4 148 867
<u>Finansinntekter og finanskostnader</u>			
Finansinntekter		13 581	15 899
Finanskostnader		105 402	112 619
Resultat av finansposter		- 91 821	- 96 720
Resultat før avskrivning på innkrevingsrett		4 251 683	4 052 146
Avskrivning av innkrevingsrett	6	4 251 683	4 052 146
Resultat etter avskrivning på innkrevingsrett		0	0

Balanse

(Beløp i hele tusen)	Note	31.12.24	31.12.23
EIENDELER			
<u>Anleggsmidler</u>			
Immaterielle eiendeler			
Aktivert innkrevingsrett	6	2 898 494	3 050 176
Immaterielle eiendeler	4	74 005	92 071
Sum immaterielle eiendeler		2 972 498	3 142 248
<u>Varige driftsmidler</u>			
Maskiner og anlegg	5	7 790	23 901
Driftsløsøre, inventar o.a. Utstyr	5	1 062	1 370
Sum varige driftsmidler		8 852	25 271
<u>Finansielle anleggsmidler</u>			
Depositum husleie	7	2 024	2 008
Sum anleggsmidler		2 983 374	3 169 527
<u>Omløpsmidler</u>			
<u>Fordringer</u>			
Kundefordringer	3	172 130	163 974
Opptjent, Ikke fakturert inntekt	3	221 692	194 176
Andre kortsiktige fordringer		1 681	1 326
Sum fordringer		395 503	359 475
Bankinnskudd, kontanter o.l.	7	107 296	23 532
Sum omløpsmidler		502 798	383 007
Sum eiendeler		3 486 173	3 552 533

(Beløp i hele tusen)	Note	31.12.24	31.12.23
EGENKAPITAL OG GJELD			
<u>Egenkapital</u>			
<u>Innskutt egenkapital</u>			
Aksjekapital		1 100	1 100
Sum innskutt egenkapital		1 100	1 100
<u>Opptjent egenkapital</u>			
Annen egenkapital		105 898	105 898
Sum egenkapital	8	106 998	106 998
<u>Gjeld</u>			
<u>Avsetning for forpliktelser</u>			
Andre avsetninger for forpliktelser	9	11 830	10 015
Sum avsetning for forpliktelser		11 830	10 015
<u>Annen langsiktig gjeld</u>			
Obligasjonslån	10	1 000 000	1 500 000
Sum annen langsiktig gjeld		1 000 000	1 500 000
<u>Kortsiktig gjeld</u>			
Leverandørgjeld		0	11 796
Obligasjonslån	10	1 000 000	400 000
Skyldig offentlige avgifter		2 361	2 288
Skyldig til Statens vegvesen	11	1 037 105	1 060 543
Sertifikatlån	12	300 000	400 000
Kassekreditt	12	0	34 969
Annen kortsiktig gjeld	13	27 879	25 924
Sum kortsiktig gjeld		2 367 345	1 935 520
Sum gjeld		3 379 175	3 445 536
Sum egenkapital og gjeld		3 486 173	3 552 533

Styret i Fjellinjen AS

Cato Hellesjø Styrets leder	Tim A. Holmvik Styrets nestleder	Inger Lise Egeland Styremedlem
Oliver Siem Styremedlem	Synne Larsen Homble Styremedlem	Ole Christian Frantzvåg Ansattvalgt styremedlem
Janne Oddaker Administrerende direktør		

Oslo, 17. mars 2025
Originaldokumentet er digitalt signert.

Kontantstrøm

(Beløp i hele tusen)	31.12.24	31.12.23
<u>Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</u>		
Resultat før avskrivning på innkrevningsretten	4 251 683	4 052 146
Ordinære avskrivninger og nedskrivninger	36 184	55 699
Endring forpliktelser	1 815	1 684
Endring kundefordringer	-36 028	52 171
Endring leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	-9 769	-5 876
Poster klassifisert som invest. eller finans. aktiviteter	-16	-6
<u>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</u>	<u>4 243 869</u>	<u>4 155 817</u>
<u>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</u>		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-265	-2 803
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	-1 433	-3 428
Utbetaling ved kjøp av finansielle anleggsmidler		-
<u>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</u>	<u>-1 698</u>	<u>-6 230</u>
<u>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</u>		
Rekvirert fra Statens vegvesen	-4 123 437	-3 590 816
Utbetaling ved nedbetaling av lån	-1 500 000	-1 500 000
Innbetaling ved opptak av nye lån	1 500 000	900 000
Endring kassekreditt	-34 969	34 969
<u>Netto kontantstrøm fra finanseringsaktiviteter</u>	<u>-4 158 406</u>	<u>-4 155 847</u>
<u>Netto kontantstrøm for perioden</u>	<u>83 764</u>	<u>-6 260</u>
Kontanter ved periodens begynnelse	23 532	29 792
Kontanter ved periodens slutt	107 296	23 532

Regnskapsprinsipper

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

Bruk av estimater

Utarbeidelse av regnskap i samsvar med regnskapsloven krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i stor grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger, høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlige for årsregnskapet, er beskrevet i notene.

Inntekter

Passeringsinntekten regnskapsføres når de er opptjent, dvs. på passeringstidspunktet, til en verdi lik pris på passeringstidspunktet. Bompenger fra passeringer foretatt av utenlandske kjøretøy kreves inn av ekstern tjenesteleverandør. Inntektsføring foretas på passeringstidspunktet. Det gjøres en inntektsreduksjon på de passeringene som ikke er identifiserbare på enten kjøretøy eller eieropplysninger. Purregebyrer og renteinntekter fra kundeordringer klassifiseres som andre inntekter.

Klassifisering av balanseposter

Eiendeler bestemt til varig eie og bruk klassifiseres som anleggsmidler. Eiendeler som ikke er bestemt til varig eie og bruk klassifiseres som omløpsmidler. Fordringer klassifiseres som omløpsmidler hvis de skal tilbakebetales innen 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.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært over driftsmidlenes forventede utnyttbare levetid. Driftsmidlenes tekniske og økonomiske levetid vurderes på hver balansedag. Ved endring i avskrivningsplan fordeles virkningen over gjenværende avskrivningstid ("knekkpunktmetoden"). 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.

Kortsiktige plasseringer

Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen. Verdiendring av fond resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

Regnskapsføring av innkreivingsretten

Stortinget vedtok Oslopakke 3 den 13. mars 2008 og innkreivingsperioden ble da fastsatt med løpetid til 2032. 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 for å finansiere driftstiltak for kollektivtrafikken. Selskapet har inngått avtale med Statens vegvesen, Bompenggeavtalen, om administrasjon av innkreivning av bompenger i henhold til Stortingets vedtak. Oslopakke 3 ble reforhandlet i 2016, og i Stortingsproposisjon 86S (2016–2017), vedtatt i juni 2017, forlenges Fjellinjens mandat for bompenggeinnkreivning til 2036.

Aktivert innkreivingsrett representerer en mellomfinansiering knyttet til Oslopakke 3. Fjellinjen aktiverer innkreivingsretten som en immateriell eiendel i balansen basert på årlig tildeling over statsbudsjettet. Aktiveringen gjøres med bakgrunn i fullmakten gitt i statsbudsjettet. Innkreivingsretten avskrives med periodens resultat.

Anskaffelseskosten på innkreivingsretten består av Stortingets bompenggebevilgning til Oslopakke 3. Avskrivningen på innkreivingsretten følger årets resultat så lenge 100% skal tildeles vedtatte formål. Dersom årlig inntjening avviker fra bompenggebevilgningen, vil aktivert innkreivingsrett korrigeres i henhold til Statens veileder for bompenggeinnkreivning.

Immaterielle eiendeler

Utgifter til immaterielle eiendeler balanseføres i den utstrekning kriteriene for balanseføring er oppfylt. Dette innebærer at utgifter til 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.

Immaterielle eiendeler avskrives lineært over forventet utnyttbar levetid.

Nedskrivning av anleggsmidler og immaterielle eiendeler

Ved indikasjon på at balanseført verdi av et anleggsmiddel er høyere enn virkelig verdi, foretas det test for verdifall. Testen foretas for det laveste nivå av anleggsmidler som har selvstendige kontantstrømmer. Hvis balanseført verdi er høyere enn både salgsverdi og gjenvinnbart beløp (nåverdi ved fortsatt bruk/eie), foretas det nedskrivning til det høyeste av salgsverdi og gjenvinnbart beløp. Tidligere nedskrivninger reverseres hvis forutsetningene for nedskrivningen ikke lenger er til stede. Samme prinsipp gjelder immaterielle eiendeler.

Fordringer

Kundefordringer fremkommer i balansen etter fradrag for avsetning for forventede tap i balansen. Avsetning for tap på fordringer baseres på historisk løsningsgrad og erfaring, og beregnes av den totale fordringsmassen, inkludert opptjente ikke fakturerte inntekter for innenlandske fordringer, og av passeringssinntekten for fordringer på utenlandsregistrerte kjøretøy. Vurderingen av fordringer fra passeringer før 1.5.2021, fra gammel verdikjede, ligger uendret som fullt ut bokført som tapt 1 år etter oversendelse til inkasso, mens fordringer yngre enn 1. mai 2021 avsettes fullt ut som tapt etter 3 år. Det gjøres en aldersfordeling av fordringer, og forventet innbetaling baseres på historisk betalingsgrad siste år og følger denne aldersfordelingen. Avsetning til tap øker i tråd med alder på fordringen.

Det gjøres en vurdering av behovet for avsetning til tap på fordringer mot den enkelte AutoPASS utsteder som hensyntar garantien disse er pålagt å stille. Det er pr. 31.12.2024 ikke avsatt for tap mot noen AutoPASS-utstedere.

Fjerningskostnader

Selskapet avsetter for fremtidige fjerningskostnader av bomstasjonsutstyr. Forpliktelsen følger prosjekt og finansieringsavtaler mellom selskapet og Statens vegvesen den 27. november 2017, og oppdatert den 27. august 2019. Fjellinjen skal finansiere alle kostnader ved fjerning av innkrevingsutstyret og istandsetting av veien. Avsetningen bygges gradvis opp ved resultatføring i takt med driftsmidlets økonomiske levetid. Selskapet anslår at fjerning av dagens bomstasjoner vil skje etter utløpet av innkrevingsperioden (etter 2036). Selskapet avsetter for fjerningskostnader frem til og med år 2036. Prinsipp om beste estimat for fremtidig fjeningskostnad ligger til grunn, og er basert på innhentede priser for fjerning av bomstasjoner justert med Norges Banks inflasjonsmål.

Obligasjonslån

Selskapet har i henhold til statsbudsjettet fullmakt til å lånefinansiere utbetalinger under Oslopakke 3. Dette er opptak av lån, som følge av utbetaling til Statens vegvesen, som skal dekkes inn gjennom fremtidige bompenger. En andel av lånene sikres til fastrente i henhold til Fjellinjens finanspolicy.

Balanseførte rentebytteavtaler

Selskapet regnskapsfører rentebytteavtaler som kontantstrømsikring. Endringer i virkelig verdi av sikringsinstrumentene regnskapsføres ikke. Dette innebærer løpende resultatføring av flytende rente og resultatet av rentebytteavtalene under rentekostnader.

Poster i utenlandsk valuta

Transaksjon i utenlandsk valuta regnskapsføres til valutakursen på transaksjonstidspunktet. Fordringer og gjeld i utenlandsk valuta vurderes etter kursen ved regnskapsårets slutt. Valutakursendringer

resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

Pensjoner

Selskapets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon. Pensjonsordningen er finansiert gjennom innbetalinger til forsikringsselskap, med unntak av AFP-ordningen. Ytelsesordningen ble lukket 01.09.2009 og gjenværende forpliktelse for fire tidligere ansatte vurderes som ikke vesentlig størrelse og er derfor ikke omtalt i note, og kostnaden er ført opp sammen med innskuddsordningen.

For innskuddsordningen betaler selskapet innskudd til et forsikringsselskap. Selskapet har ingen ytterligere betalingsforpliktelse etter at innskuddene er betalt. Innskuddene regnskapsføres som lønns-kostnad. Eventuelle forskuddsbetalte innskudd som refunderes reduserer neste periodes innbetaling.

Skatt og avgift

Selskapet har ikke økonomisk overskudd som formål og er fritatt for skatteplikt for virksomheten som vedrører bompenger. Bompenger er unntatt fra merverdiavgift.

Kontantstrømoppstillingen

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

Note 1 Driftsinntekter

Driftsinntekter (Beløp i hele tusen)	2024	2023
Passeringsinntekter fra AutoPASS kunder	4 067 868	3 729 175
Passeringsinntekter fra Fullpriskunder	606 469	793 160
Sum passeringsinntekter	4 674 337	4 522 335
Andre inntekter	5 852	4 122
Sum driftsinntekter	4 680 189	4 526 457

Passeringsinntekter omfatter innkrevingen av bompenger i henhold til Finansieringsavtale inngått med Statens vegvesen om Fjellinjens rett og plikt til å finansiere Oslopakke 3 med bompenger. Andre inntekter omfatter i hovedsak purregebyr og renteinntekter fra kundefordringer.

Note 2 Lønnskostnader og ytelser, godtgjørelser til daglig leder, styret og revisor

Lønnskostnader (Beløp i hele tusen)	2024	2023
Lønninger	26 827	24 263
Arbeidsgiveravgift	4 523	4 241
Pensjonskostnader	2 355	2 076
Andre ytelser	2 324	2 025
Sum	36 028	32 605

Pensjonskostnader i tabellen er redusert med overføring fra innskuddsfond på NOK 99 200 for 2023 og NOK 74 686 for 2024. Total kostnad til innskudds- og ytelsespensjon og AFP var i 2023 på NOK 2 175 millioner og 2 430 millioner i 2024.

Den innskuddsbaserte ordningen har så langt i 2024 totalt hatt 39 medlemmer, og pr 31. desember 2024 hadde ordningen 32 medlemmer.

Årsverk:
Gjennomsnittlig årsverk eksklusiv ansatte i permisjon og innleide medarbeidere utgjorde 29,9 i 2024. Antall fast ansatte i Fjellinjen AS pr 31. desember 2024 var 32 ansatte hvorav 17 kvinner og 15 menn. Én av de fast ansatte er en student som jobber en dag i uken i Fjellinjen.

Ytelser til ledende personer (Beløp i hele tusen)	Administrerende direktør	Styret
Lønn/styrehonorar	1 813	932
Pensjonsutgifter	133	-
Annen godtgjørelse	21	-
Sum	1 967	932

Lønnskostnader i noten er totale lønnskostnader til administrerende direktør pr 31. desember 2024. Utbetaling til styret er godtgjørelse for hele 2023 og er utbetalt i 2024. Selskapets administrerende direktør og styret er ikke omfattet av noen bonusordning. Det er ikke utstedt lån eller sikkerhetsstillelse til administrerende direktør, styreleder eller andre nærstående parter.

Godtgjørelse til revisor (Beløp i hele tusen)	2024	2023
Lovpålagt revisjon	1 016	845
Andre attestasjonstjenester innenfor revisjon	143	124
Advokattjenester	0	0
Andre tjenester utenfor revisjon	644	0
Sum	1 803	969

Andre tjenester innenfor revisjon unntatt lovpålagt i 2024 var i all hovedsak relatert til bærekraftsrapportering, grønne obligasjoner og lederlønsrapport. Beløpene er inkludert MVA

Note 3
Kundefordringer og tap på fordringer

Kostnadsført tap på fordringer er klassifisert som annen driftskostnad i regnskapet. Avsetning til tap på fordringer er todelt. Det gjøres en avsetning for fordringsmasse knyttet til utenlands fullprispasseringer – EPH (Europeisk innkreivingshåndtering) og en avsetning for

fordringsmassen knyttet til innenlands fullprispasseringer TC (Toll Collector). Det er ikke satt av for tap mot AutoPASS-utstedere som krever inn bompenger på vegne av Fjellinjen AS. For disse vurderes selskapenes garantistillelse som tilstrekkelig til at det ikke er avsatt for forventet tap på disse fordringene.

Tap på fordringer - Resultatregnskap (Beløp i hele tusen)	31.12.24	31.12.23
Resultatført avsetning tap på fordringer innland	45 866	98 688
Resultatført avsetning tap på fordringer utland	8 972	12 905
Resultatført innkomet på nedskrevet fordringer gammel verdikjede	-2 609	-5 441
Resultatført konstarterte tap på fordringer	30 766	14 736
Total tap på fordringer	82 995	120 887

Tap på fordringer er redusert med NOK 38 millioner fra 2023 til 2024. Reduksjonen skyldes i hovedsak 24% lavere fullprisinntekter grunnet innføringen av timesregel for alle i september 2023, og følgelig lavere inntektsgrunnlag for beregning av forventet fremtidig tap. Tap på fordringene falt med mer enn nedgangen i inntekter som følge av bedret prestasjon på utenlandsinnkreving gjennom 2024. Prestasjonen på innlandsinnkreving har vært stabil.

Kundefordringer - Balanse (Beløp i hele tusen)	31.12.24	Bevegelse	31.12.23
Kundefordringer	609 406	70 229	539 177
Avsetning tap på fordringer/reduksjon av inntekter innland	-250 680	-44 325	-206 356
Avsetning tap på fordringer/reduksjon av inntekter utland	-186 596	-17 748	-168 848
Sum netto fakturerte krav	172 130	8 156	163 974
Opptjent, ikke fakturert inntekt	221 692	27 516	194 176
Sum fordringer	393 822	35 673	358 149

Sum netto fakturerte krav økte med NOK 8 millioner fra 2023 til 2024 og skyldes i hovedsak høyere fullprisinntekter i desember 2024 enn i desember 2023. Av økningen på NOK 28 millioner i opptjent, ikke fakturert inntekt stammer NOK 25 millioner fra utenlandske fullprisinntekter.

Fjellinjen beholder kundefordringer inntil kravet er løst eller vurdert som tapt, og dermed vil balanseposten avsetning tap på fordringer / reduksjon av inntekter øke etter hvert som kravene eldes.

Note 4
Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler					
(Beløp i hele tusen)					
	Nettside	Nasjonale kjerneløsninger	Software	Operatørløsning	SUM
Ansaffelseskost 01.01 inkl oppskr. før 2024	6 340	66 763 911	7 840 296	62 305 226	143 248 1 433
+ Tilgang ved kjøp i året					0
- Avgang i året					
<u>Anskaffelseskost 31.12</u>	<u>6 340</u>	<u>67 674</u>	<u>8 136</u>	<u>62 531</u>	<u>144 681</u>
Akkumulert ordinær avskrivning 01.01	5 706	23 834	1 201	20 434	51 175
+ Årets ordinære avskrivninger	200	9 933	1 476	7 890	19 500
- Tilbakeføring av tidligere avskrivninger					0
Akk. av- og nedskrivning 31.12	5 906	33 767	2 677	28 324	70 675
<u>Regnskapsmessig verdi 31.12</u>	<u>434</u>	<u>33 907</u>	<u>5 459</u>	<u>34 207</u>	<u>74 005</u>
<u>Årets avskrivninger</u>	200	9 933	1 476	7 890	19 500
<u>Årets nedskrivninger</u>					-
Økonomisk levetid	4 år	7 år	5 år	8 år	
Årets ordinære avskrivningssats (%)	25,0	14,3	20,0	12,5	

Nettside – fjellinjen.no

Nettsiden gir generell informasjon om Fjellinjen, informasjon om hva bompengene benyttes til, gjeldende takster, plassering av bomstasjonene, søknad om fritak for bompenger og en integrasjon av selvbetjeningsløsningen «Min side».

Nasjonale kjerneløsninger

Nasjonale kjerneløsninger er felleskomponenter som bompengeselskapene benytter for å identifisere og prise passeringer og sikre at både AutoPASS-utstedere og bompengeselskapene har korrekt informasjon ved innkreving av passeringsinntekter. Statens vegvesen er ansvarlig for utvikling og drift av løsningene og Fjellinjen dekker sin andel av investeringene.

Software

Software er investeringer i programvarer knyttet til operasjonell drift av selskapet, kunderettede løsninger og programvare som benyttes på bomstasjonene.

- MAV er et monitorerings- og analyseverktøy (software) som gir oversikt over status og feilmeldinger fra alle bomstasjoner.
- Min side er en selvbetjeningsløsning hvor Fjellinjens kunder til enhver tid får tilgang til fakturakopi, passeringsdata og kontooversikt og de har mulighet til å kontakte Fjellinjen på en sikker og trygg måte.
- Virksomhetsstyringsverktøy er en løsning som tilgjengeliggjør trafikkanalyse og styringsdata for Fjellinjens virksomhet.

Opratørløsning

Operatørløsning er Fjellinjens produksjonssystem som inneholder passeringsdata og kunde- reskontro, og benyttes til å fakturere og kreve inn passeringsinntekter fra AutoPASS-utstedere og fullpriskunder (kunder uten AutoPASS-avtale).

Note 5
Varige driftsmidler

Varige driftsmidler								
(Beløp i hele tusen)								
	Kontor- maskiner/ EDB utstyr	Inventar	Veikant teknisk utstyr	Veikant portal/ Infrastruktur	Gammelt bomstasj. utstyr	Biler	Reserve- deler	SUM
Anskaff.kost 01.01, inkl oppskr. før 2024	18 493	7 820	178 245	10 098	55 223	588	1 589	272 056
+ Tilgang ved kjøp i året	265							265
- Avgang i året								0
- Utrangering i året			326					326
<u>Anskaffelseskost 31.12</u>	<u>18 758</u>	<u>7 820</u>	<u>177 919</u>	<u>10 098</u>	<u>55 223</u>	<u>588</u>	<u>1 589</u>	<u>271 995</u>
Akk. ordinære avskrivninger 01.01	17 869	7 073	161 811	4 629	55 223	180		246 785
+ Årets ordinære avskrivninger	385	188	14 911	1 010		120		16 614
- Tilbakeføring av tidligere avskrivninger			255					255
Akk. av- og nedskrivning 31.12	18 254	7 261	176 467	5 639	55 223	300	0	263 144
<u>Regnskapsmessig verdi 31.12</u>	<u>504</u>	<u>559</u>	<u>1 453</u>	<u>4 459</u>	<u>0</u>	<u>288</u>	<u>1 589</u>	<u>8 852</u>
<u>Årets avskrivninger</u>	385	188	14 911	1 010	0	120	0	16 614
<u>Årets nedskrivninger</u>			70					70
Økonomisk levetid	3 år	5 år	5 år	10 år	7 år	5 år		
Årets ordinære avskrivningssats (%)	33,3	20,0	20,0	10 år	14,3	20,0		

Veikant teknisk utstyr og Veikant portal/infrastruktur

Veikant teknisk utstyr består av teknisk utstyr montert på portaler og i skap ved hver bomstasjon og Veikant portal består av portaler der veikantutstyr monteres.

Gammelt bomstasjonsutstyr

Fjellinjen AS overtok i desember 2019 teknisk veikantutstyr, portaler og infrastruktur som gjelder Oslopakke 3 fra Statens vegvesen. Pr. 31. desember 2024, i henhold til ordinær avskrivningsplan, er regnskapsmessig verdi på kroner 0, men det er fortsatt i bruk.

Fjellinjen har en beholdning av reservedeler til bomstasjonene. Disse avskrives ikke.

Note 6
Immaterielle eiendeler / aktivert innkrevingsrett

Aktivert innkrevingsrett Oslopakke 3 (Beløp i hele tusen)	Bevilgning drift	Bevilgning lån	Bevilgning total	Resultat/ avskrivning	Balanseført bevilgning
Aktivert innkrevingsrett før 2024	38 756 251	5 450 000	44 206 251	41 156 075	3 050 176
Aktivert innkrevingsrett i 2024	4 100 000		4 100 000	4 251 683	-151 683
<u>Totalt</u>	<u>42 856 251</u>	<u>5 450 000</u>	<u>48 306 251</u>	<u>45 407 758</u>	<u>2 898 494</u>

Anskaffelseskosten på innkrevingsretten består av Stortingets bompengebevilgning til Oslo-pakke 3.

Stortingets bompengebevilgning for 2024 var på NOK 4 710 millioner. I tråd med vedtak i styringsgruppen for Oslopakke 3 er denne i juni vedtatt redusert med NOK 610 millioner og utgjorde etter dette NOK 4 100 millioner for 2024. Statens vegvesen har i 2024 rekvirert NOK 4 123 millioner. Høyere rekvirering fra Statens vegvesen enn vedtatt bompengebevilgning påvirker Fjellinjens gjeld til Statens vegvesen. Dette er omtalt i note 11.

Note 7
Bankinnskudd

Bundne bankinnskudd (Beløp i hele tusen)	31.12.24	31.12.23
Husleiedepositum	2 024	2 008
Skattetrekksmidler	1 302	1 249
Bundne skattetrekksmidler pr. 31.12.2024 dekker skyldig forskuddstrekk pr. 31.12.2024.		
Bankinnskudd (Beløp i hele tusen)	31.12.24	31.12.23
Skattetrekkskonto	1 302	1 249
Driftskonto i bank	105 994	22 283
Sum	107 296	23 532

Note 8
Egenkapital

Årets endring i Egenkapital (Beløp i hele tusen)	Aksjekapital	Annen egen- kapital	Sum
Egenkapital pr. 01.01.2024	1 100	105 898	106 998
Årets resultat	0	0	0
Egenkapital pr. 31.12.2024	1 100	105 898	106 998

Det har ikke vært endringer i egenkapitalen i 2024. Fjellinjens resultat skal tilfalle Oslopakke 3 i sin helhet, og påvirker ikke egenkapitalen. Egenkapitalen vurderes som tilfredsstillende i forhold til virksomhetens formål og art.

Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjekapitalen på NOK 1 100 000 består av 66 A-aksjer à NOK 10 000 og 44 B-aksjer à NOK 10 000. Oslo kommune eier A-aksjene og Akershus fylkeskommune eier B-aksjene etter at Viken fylkeskommune ble avviklet den 1. januar 2024 og tre nye fylkeskommuner, deriblant Akershus, ble etablert. Alle aksjer har like rettigheter. Det er ifølge selskapets vedtekter ikke gitt adgang til å utbetale utbytte.

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. Pr. 31. desember 2024 er dette beløpet beregnet til NOK 1,4 millioner og inngår som en del av selskapets annen egenkapital. Øvrig annen egenkapital skal tilfalle Oslopakke 3.

Note 9
Avsetninger for forpliktelser

Fjerningsforpliktelse (Beløp i hele tusen)	31.12.24	31.12.23
Inngående balanse 1.1	10 015	8 332
Årets fjerningskostnad	-	-
Estimatendring	1 815	1 684
Sum	11 830	10 015

Fjerningsforpliktelser

Selskapet avsetter for fremtidige fjerningskostnader av bomstasjonsutstyr. Forpliktelsen følger av bompengeselskapets forpliktelser for sine bompengeanlegg. Fjellinjen skal finansiere alle kostnader ved fjerning av innkrevingsutstyr og istandsetting av området hvor utstyret var plassert.

Avsetningen bygges gradvis opp ved resultatføring i takt med driftsmidlets økonomiske levetid. Selskapet anslår at fjerning av dagens bomstasjoner vil skje etter utløpet av innkrevingsperioden (etter 2036). Selskapet avsetter for fjerningskostnader frem til og med år 2036. Prinsipp om beste estimat for fremtidig fjerningskostnad ligger til grunn, og er basert på innhentede priser for fjerning av bomstasjoner justert med Norges Banks inflasjonsmål.

Note 10
Obligasjonslån og rentesikring

Obligasjonslån

(Beløp i hele tusen) Forfallsdato	Beløp	Margin over 3 mnd NIBOR	FRN rente p.t 31.12.24
April 2027	500 000	0,55%	5,27%
Sep 2029	500 000	0,60%	5,28%
Sum	1 000 000		

Obligasjonslån med forfall innen ett år

(Beløp i hele tusen) Forfallsdato	Beløp	Margin over 3 mnd NIBOR	FRN rente 31.12.24
Sep 2025	500 000	0,48%	5,15%
Des 2025	500 000	0,41%	5,10%
Sum	1 000 000		

Fjellinjen AS har per 31. desember 2024 utestående obligasjonslån på NOK 2 000 millioner. Obligasjonslån med forfall i 2025 er definert som kortsiktig gjeld i balansen, og utgjør NOK 1 000 millioner. Lånene nedbetales i sin helhet ved forfall. Fjellinjen AS har valgt en sikringspolicy som tilsier at en vesentlig del av rentebærende gjeld sikres med fastrente.

Rentebytteavtaler

(Beløp i hele tusen) Motpart	Hovedstol	Startdato	Sluttdato	Motta	Betale
Mordea	500 000	16.12.21	16.12.27	3 mnd NIBOR	3,364 %
DNB	500 000	16.12.14	18.12.28	3 mnd NIBOR	3,512 %
DNB	250 000	16.12.14	16.12.30	3 mnd NIBOR	3,501 %
DNB	400 000	28.05.15	28.12.32	3 mnd NIBOR	3,571 %

Fjellinjen AS benytter rentebytteavtaler som sikringsinstrument. Disse behandles som kontants-trømsikring for å redusere variabilitet i kontantstrømmer knyttet til flytende renter. Fjellinjen AS vurderer sikringen som effektiv og har valgt å ikke balanseføre verdiendringen på rentebytte-avtalene over resultatet. Pr. 31. desember 2024 var 72 % av Fjellinjen AS sin totale rentebærende gjeld (kort- og langsiktig) sikret til fastrente.

Gjennomsnittlig rentesats for 2024 var på 4,42 %. Virkelig verdi av rentebytteavtalene er positiv og utgjør pr. 31. desember 2024 NOK 29,7 millioner.

Note 11
Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen

Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen (Beløp i hele tusen)	2024	2023
Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen	1 060 543	1 102 359
Årlig bevilgning til prosjekter i Statsbudsjettet	4 100 000	3 549 000
Rekvirert av Statens vegvesen hittil i år	-4 123 437	-3 590 816
Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen 31.12*	1 037 105	1 060 543

*Fjellinjen kan ikke stifte gjeld utover de lånerammer Stortinget har vedtatt, ei heller for å møte rekvirering av bom-pengemidler fra Statens vegvesen.

For regnskapsåret 2024 har Statens vegvesen rekvirert NOK 4 123 millioner. Bevilgningen til Oslopakke 3 for 2024 utgjorde NOK 4 100 millioner. Dersom rekvireringen overstiger årets bevilgede bompenger, vil kortsiktig gjeld til Statens vegvesen reduseres.

Note 12
Kortsiktig rentebærende gjeld og kassekreditt

Sertifikatlån og kassekreditt (Beløp i hele tusen)	Beløp	Betingelser	FRN rente pt. 31.12.24	Forfall
Sertifikatlån	300 000	Fast 4,92%	Fast 4,92%	Mar 2025
Kortsiktige lån pr. 31.12.2024	300 000			

Selskapet har avtale om kassekreditt med ramme på NOK 500 millioner. Pr. 31. desember 2024 var denne ubenyttet.

Note 13
Annen kortsiktig gjeld

Annen kortsiktig gjeld (Beløp i hele tusen)	31.12.24	31.12.23
Skyldig feriepenger og arbeidsgiveravgift	3 215	3 050
Påløpte renter	10 699	10 671
Andre påløpte kostnader	13 965	12 202
Kortsiktig gjeld til Statens vegvesen 31.12*	27 879	25 924

Annen kortsiktig gjeld pr. 31. desember 2024 består i hovedsak av påløpte renter, skyldige feriepenger og arbeidsgiveravgift samt andre kostnadsperiodiseringer.



Deloitte AS
Dronning Eufemias gate 14
Postboks 221
NO-0103 Oslo
Norway

+47 23 27 90 00
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Fjellinjen AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Fjellinjen AS som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap, kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten, bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NSE LLP, a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee ("DTTL"). DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL and Deloitte NSE LLP do not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more about our global network of member firms.

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

Registrert i Foretaksregisteret
Medlemmer av Den norske
Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282



Uavhengig revisors beretning
Fjellinjen AS

Vår uttalelse om at årsberetningen inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav, dekker ikke bærekraftsrapporten.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Revisors beretning



Uavhengig revisors beretning
Fjellinjen AS

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 17. mars 2025
Deloitte AS

Eivind Skaug
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Uavhengig revisors beretning

Name	Date
Skaug, Eivind	2025-03-17

Identification
 Skaug, Eivind



This document contains electronic signatures using EU-compliant PAdES - PDF
Advanced Electronic Signatures (Regulation (EU) No 910/2014 (eIDAS))

Schweigaards gate 16
0107 OSLO
Postboks 459 Sentrum
0105 OSLO
Tlf: 22 93 12 80
kontakt@fjellinjen.no
www.fjellinjen.no