

Flytogets årsrapport 2009



INNLEDNING

Når alt er på sitt beste, kan man bli enda bedre. Det er Flytogets filosofi. De siste årene kan vi vise til gode resultater og målinger både økonomisk og omdømmemessig.

Vi økte vår markedsandel på reiser til og fra Oslo Lufthavn, til tross for at OSL opplevde merkbare reduksjoner i sin trafikk. Billettløse reiser har vært, og er, et viktig fokuspunkt for å etterstrebe effektivitet og punktlighet. I år var 50 % av alle reiser billettløse, noe som var vår målsetting da året startet.

I tillegg har vi gjennomført to store operasjoner som ytterligere vil tilføre verdi til Flytoget i årene som kommer. Vi kjører nå til og fra Drammen. For å øke kapasitet og komfort har vi lagt til enda en vogn til togene våre.

Tradisjonen tro scorer vi fortsatt blant de beste i Norge på tilfredshet blant ansatte. Dette er vi stolte av. Fokuset på medarbeiderskap mener vi er nøkkelen til forbedring år etter år.

Men så ser jo Flytoget lys i tunnelen oftere enn de fleste andre, da.



INNHold

Nøkkeltall	s. 05
Administrerende direktør	s. 06
Styrets beretning	s. 09
Presentasjon av styret	s. 14
Regnskapsprinsipper	s. 16
Resultatregnskap	s. 18
Balanse	s. 20
Kontantstrømoppstilling	s. 22
Noter	s. 24
Revisjonsberetning	s. 30
Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget	s. 32
Kunderegnskap	s. 34
Trafikksikkerhetsregnskap	s. 35
Medarbeiderregnskap	s. 36
Miljøregnskap	s. 37
Samfunnsansvar	s. 38
Report of the board of directors	s. 41

Foto: Glenn Røkeberg og Sigve Aspelund

NØKKELTALL/KEY FIGURES Alle tall i mill NOK

	2009	2008
Driftsinntekter/Operating income	724	719
Driftskostnader/Operating costs	575	520
Driftsresultat/Operating revenues	149	199
Netto finans/Net financial cost	-1	-4
Ekstraordinære kostnader/Extraordinary costs	0	0
Årets resultat/Annual results (MNOK)	148	195
Balanse/Balance		
Immaterielle eiendeler/Immaterial assets	275	289
Anleggsmidler/Fixed assets	1 083	914
Kontanter/Current assets	81	168
Fordringer/Receivables	49	15
Sum eiendeler/Total assets	1 488	1 385
Egenkapital/Shareholders' capital	917	862
Langsiktig gjeld/Long-term debt	150	150
Kortsiktig gjeld/Short-term debt	209	192
Forpliktelser/Liabilities	212	181
Sum egenkapital og gjeld/Total liabilities and shareholders equity	1 488	1 385
Kontantstrøm/Cashflow		
Fra drift/From operation	240	302
Fra investeringer/From investments	-228	-107
Fra finansiering/From financing	-98	-103
Netto kontantstrøm/Net cashflow	-86	92



Året startet svært uforutsigbart for norsk næringsliv, Flytoget og Oslo Lufthavn. En global krise med krakk i kredittmarkedene ga pustevansker for mange og resulterte i redusert reisevirksomhet over hele verden. Det var umulig å vite hvordan markedet ville utvikle seg, og vi planla for negativ vekst. Som alle andre måtte vi i Flytoget ha god drifts- og kostnadskontroll, og vi var tidlig bestemt på å lykkes med våre ambisjoner. 16 nye mellomvogner skulle på plass og passasjerene skulle oppleve 40 prosent kapasitetsøkning på Flytoget. En ny destinasjon skulle lanseres høsten 2009 og Drammen ble åpnet for våre passasjerer fra 30. august. Hele 3 prosent av våre passasjerer tar Flytoget fra Drammen, og med tilbud om tre flytog i timen fra Drammen stasjon i januar 2010, kan vi se frem mot nye rekorder. Vårt vertskapsansvar ble styrket med sertifisering av flytogverter som OsloVerter, slik at vi kan bidra til å ta godt imot besøkende til prøve-VM i nye Holmenkollen, Eurovision Song Contest samt andre store begivenheter som skal finne sted i hovedstaden i 2010.

Det har vært riktig å tenke langsiktig og satse friskt på nye investeringer i våre togsett og på videreutvikling av vårt serviceprogram. Tallenes tale viser at nedgangen ble mindre enn forventet for Flytoget. Passasjertallene passerte 5,4 millioner og inntektsmessig er vi på nivå med rekordåret 2008. Dermed tar vi markedsandeler og bidrar sterkt til at flere av våre kunder velger kollektivt til og fra Oslo Lufthavn.

Mest gladelig er det at hele 96 prosent av våre kunder har uttrykt tilfredshet med vår leveranse og vårt produkt. Årets interne miljøundersøkelse viser en høy tilfredshet også blant medarbeiderne i Flytoget. At vi trives og utfordres i Flytoget, motiverer oss til å utvikle vår servicekultur fremover og til å levere en sikker og punktlig kjøreopplevelse til våre 5,5 millioner kunder i 2010.

Vekst i 2010

Utsiktene for det nye året er gode, til tross for at det i enkelte bransjer fremdeles er krevende tider. OECD viser til at norsk økonomi vil normaliseres raskere enn vi ser fra andre land, og NHO regner med vekst i bruttonasjonalproduktet på 3 prosent. Finansdepartementet anslår en vekst på 4 prosent og Norges Bank spår en vekst på hele 5,5 prosent i 2010. Vi er optimister og vil satse friskt på flere kvalitetsløft. Nytt billettsystem vil gi våre reisende en mer effektiv billettbehandling. Vårt program for å holde høy standard på våre flytog, vil resultere i synlige oppgraderinger om bord. Vi vil også satse videre på vårt miljøarbeid og felles ambisjon i jernbanen for økt kollektivandel.

Ruteplan 2012

Samferdselsdepartementet vil i løpet av første halvår 2010 beslutte en ny, modernisert og effektiv ruteplan for togtrafikken i Oslo. Flytoget har ambisjoner om vekst i de totale passasjertallene fra Drammen til Oslo Lufthavn. Vår setekapasitet er økt og vår flytogstandard og driftskompetanse skal videreutvikles for å motivere flere bilister til å velge toget i fremtiden. Kraftsamlingen rundt NSB er en forutsetning for at våre statlige togselskap skal levere et fullgodt transport- og servicetilbud til våre eksisterende kundegrupper. Samtidig skal økt fokus på kvalitet, punktlighet, service og passasjerrettigheter friste nye kunder til å ta våre tog. Vi vil være en aktiv bidragsyter, og engasjere oss i å skape et best mulig togtilbud for de millioner av reisende rundt vår hovedstad. Flytoget vil komplementere NSB der dette er praktisk mulig og der markedet krever at flere aktører er med på omstilling og nytenkning for en revitalisert jernbane. Flytoget ønsker å øke sin frekvens på hovedstadens intercity-strekning og tror på flere flytog per time gjennom knutepunktet Lysaker stasjon i fremtiden. Dersom flere flytog får passere gjennom Oslotunnelen, vil Nationaltheatret få seks flytogavganger per time. Et slikt forsterket tilbud vil friste flere bilister til å parkere bilen og ta

flytoget til og fra Oslo Lufthavn. Derfor har vi sendt vår søknad om å doble antall flytogavganger fra Lysaker stasjon fra 2012. Vi inviterer den politiske ledelse, Jernbaneverket og et tverrpolitisk miljø til å bruke Flytogets organisasjon og kundefokus i videreutviklingen av togtilbudet østpå de neste fire årene. Vi tror at den norske jernbane vil nyte godt av at de to statlige togselskapene rundt Oslo tildeles nye strekninger. Det finnes både politisk evne og vilje til å lytte til publikum som krever sin rett til effektive togtjenester nå og i fremtiden. Derfor er det spennende å søke lærdom og erfaring fra våre skandinaviske naboland, som i dag har flere tilbydere både av gods- og persontrafikk på skinnegangen.

Flytoget vil også prioritere samarbeidslinjen med Jernbaneverket, som eier og betjener vår infrastruktur. Gjennom det nyetablerte kunderådet som ble etablert høsten 2009 og våre ressurssterke driftsenheter, skal vi påvirke Jernbaneverket til å gjøre de beste prioriteringer for våre passasjerer. Samtidig vil vi fremme våre kundekrav som operatør på skinnegangen og hevde vår rett til oppetid og effektivt og sikkert arbeid, når oppgradering og vedlikeholdsarbeid utfordrer oss i vår daglige kundeleveranse. På vegne av våre millioner av kunder skal Flytoget aktivt jobbe for å bedre deres rettigheter og behov for en større forutsigbarhet når de skal ta toget på jobb eller hjem til familien.

Regjeringen har i St.meld. nr. 10 (2008–09) om næringslivets samfunnsansvar tydelige forventninger til statlig eide bedrifter om å ta et ledende samfunnsansvar. Flytoget utvikler samfunnsansvaret innenfor rammene av en sunn og lønnsom bedrift samt aktivt engasjement, utover krav i lover og forskrifter, innenfor områdene sosialt ansvar, etikk, ytre miljø, klima og trafikksikkerhet. En samarbeidsavtale for 2010–2012 med Røde Kors inngår som en sentral del av Flytogets

strategiske mål om å utvikle selskapets samfunnsansvar. Det er en ambisjon at aktivitetene i samarbeidet skal være med å utvikle Flytog-kulturen med økt intern stolthet og motivasjon ved at det skapes varige verdier utover kjernevirksomheten.

Flytoget støtter Røde Kors Norge sin oppsporingstjeneste og muliggjør en vesentlig økt innsats i dette viktige arbeidet. Gjennom avtalen med Røde Kors bidrar også Flytoget aktivt til SAFIR, som er et flott nettverkstilbud i Oslo sentrum for tidligere rusavhengige. Gjennom økonomiske bidrag fra Flytoget og felles aktiviteter skal Norges Røde Kors få økte muligheter til å drive humanitært arbeid. Samarbeidet skal bidra til å heve Flytogets kompetanse og forståelse for humanitært arbeid og gi økt kunnskap om Røde Kors sin virksomhet.

Når vi oppsummerer resultater og nyutvikling skapt i 2009, ser vi hvilken sterk gjennomføringskraft organisasjonen i Flytoget har. Det er trygt å lede et mannskap med tydelig kundefokus, med iver etter å videreutvikle driften og med kompetanse som gjør oss til et fremtidsrettet togselskap. Jeg vil takke alle stolte og offensive medarbeidere i Flytoget, som i en krevende hverdag står på for å gi kundene våre punktlighet, service, komfort og sikkerhet på sin togreise med oss. Den kundetilfredsheten vi oppnår, skal vi forvalte godt, og vi satser på at flere flytog får lov til å kjøre på skinnegangen i fremtiden. Vi vil bidra aktivt til at målene for økt kollektivandel nås i hovedstaden og sørge for at tilliten til norsk jernbane styrkes.

Tusen takk for en strålende arbeidsinnsats i 2009, for deres entusiasme og tro på fremtiden!



Linda B. Silseth

ADMINISTRERENDE DIREKTØR





STYRETS BERETNING

Flytoget driver persontransport på strekningen Drammen – Oslo Lufthavn og har forretningskontor i Oslo sentrum.

Resultatene for 2009 overgikk selskapets estimater og prognoser. Etter en turbulent finansiell situasjon ved utgangen av 2008 rådet usikkerhet ved inngangen til 2009, og starten på året bar preg av ustabilitet. Flere av selskapets nøkkelt kunder meldte om redusert reisevirksomhet. Riktignok hadde en del sektorer, spesielt olje- og offshoreindustrien, prosjekter i arbeid som også medførte høy reiseaktivitet i 2009. Norwegian og andre lavprisselskaper satte sine priser ned og fokuserte på store innsalgskampanjer. Dette åpnet for en større tilbudsskapt etterspørsel. Flytoget økte sin markedsandel med ett prosentpoeng til 36 prosent (RVU Osl 2009) og styrket sin posisjon selv om nedgangen i antall reisende på Oslo Lufthavn ble 5,8 prosent. Kollektivandelen er nå på over 63 prosent. Til tross for nedgangen økte selskapets driftsinntekter med 5 millioner kroner og endte på 724 millioner kroner. Resultat før skatt ble 148 millioner kroner mot fjorårets resultat på 195 millioner kroner. Selskapet fikk topplassering i Apeland Informasjons omdømmemåling (Reputation International), og hadde en rekordhøy kundetilfredshet. I perioden har

Flytoget implementert 16 nye mellomvogner som er innført uten driftsmessige forstyrrelser og i henhold til tidsplan og budsjett. Dette har økt setekapasiteten med over 40 prosent, noe som har resultert i færre fulle avganger hvor passasjerer har måttet stå. Flytoget lanserte Drammen som ny endestasjon fra 30. august med to avganger per time. Dette har bidratt til at selskapet har økt sin markedsandel i 2009. Fra januar 2010 vil Flytoget operere tre tog i timen fra Drammen.

Selskapet har vunnet flere priser for sin markedsføring, og er i ferd med å implementere et nytt billett- og betalingssystem som vil gi kundene en raskere og mer moderne billettløsning. Selskapet øker sitt fokus på samfunnsansvar ved å tydeliggjøre ansvaret i organisasjonen. Stortingsmelding nr. 10 (2008–2009) om næringslivets samfunnsansvar gir føringer for dette arbeidet. Det er valgt å rapportere i tråd med Global Reporting Initiative (GRI) nivå C.

Markedsutvikling og kundetilfredshet

Flytoget fraktet over 5,4 millioner passasjerer til og fra Oslo Lufthavn i 2009. Selskapet satte rekord i kundetilfredshet med over 96 prosent. På tross av perioder med driftsforstyrrelser, spesielt mot slutten av året, som i hovedsak skyldes feil med infrastrukturen, har selskapet

styrket sitt omdømme. Kundene har aldri vært så fornøyde med selskapets leveranser som i 2009. 50,2 prosent av selskapets kunder reiste billettøst i 2009, og 45 prosent valgte billettautomater.

Problemer med skinnegang og infrastruktur

En viktig driver for den høye kundetilfredsheten er punktlighetsarbeidet. Punktligheten ble 94 prosent ved ankomst Oslo Lufthavn, noe som er høyt i nasjonal sammenheng, men lavere enn selskapets mål på 97 prosent. De fleste innstillinger skyldes feil på infrastrukturen, og Jernbaneverkets leveranser har vært varierende. En del skyldes planlagte avvik i forbindelse med oppgraderingsarbeider, spesielt i Oslostunnelen, men det har også vært mange feil utenom dette. Jernbaneverket har for første gang akseptert ansvar for en mindre erstatning til togselskapene for svikt i sin leveranse. For å redusere negative kundeopplevelser i forbindelse med avvik i togtrafikken, legger Flytoget stor vekt på en god beredskap ved avvik.

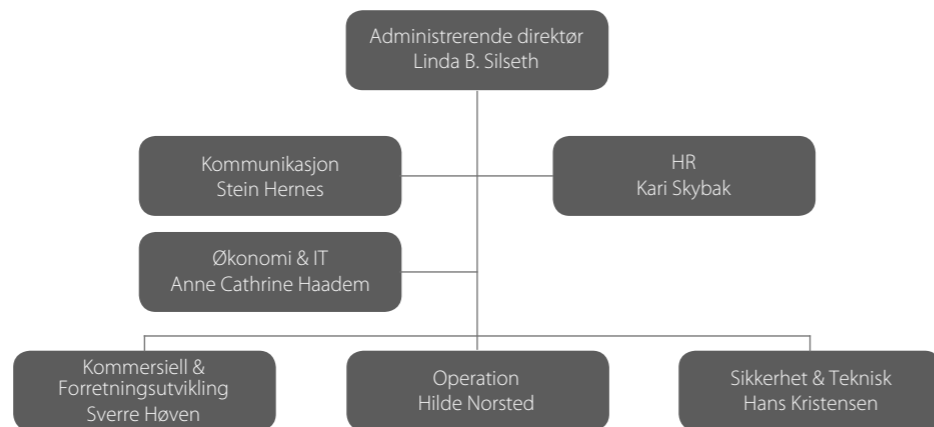
Organisasjon

Ved utgangen av året besto selskapet av 283 årsverk fordelt på 336 ansatte. Andelen kvinner er 45 prosent. Det er ikke iverksatt spesielle tiltak på likestillingsområdet. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn, og det søkes

å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn i alle avdelinger i selskapet. Det ble ansatt 54 personer i selskapet i 2009. Turnoveren var 12,3 prosent. Sykefraværet endte på 8,8 prosent og viser en økning fra året før med 0,4 prosentpoeng. Sykefravær over 16 dager utgjør mer enn halvparten av det totale sykefraværet.

Det har i 2009 vært jobbet med utvikling av organisasjonen – dette resulterte blant annet i ansettelse av en kommunikasjonsdirektør. Basert på dagens organisasjonsmodell er Flytoget organisert i seks avdelinger (se organisasjonskart). Kommersiell avdeling har ansvar for salg, markedsføring, samfunnsansvar og forretningsutvikling. Avdelingen Sikkerhet og teknisk har ansvar for togvedlikehold og sikkerhet. Operation har ansvar for togfremføring, togpersonell og operativ ledelse. Human Resources (HR) har ansvar for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen rekruttering, kompetanseutvikling, arbeidsmiljø og arbeidsvilkår. Økonomi har ansvar for resultat- og budsjettoppfølging, likviditetsstyring, finans, forsikring samt IT og prosessforbedringer. Selskapets lederteam består av syv personer hvorav tre er menn.

FLYTOGETS ORGANISASJON



Styrets arbeid og sammensetning

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer hvorav tre representanter er ansattevalgt. Med tre kvinnelige styrerepresentanter utgjør kvinneandelen 38 prosent. Styret har i 2009 avholdt åtte styremøter og gjennomført en styreevaluering. Flytoget følger den norske anbefalingen vedrørende «Eierstyring og selskapsledelse» innenfor de områder som er aktuelle for selskapet. Instruks for styret og administrerende direktør er i tråd med anbefalingen, og selskapets etiske retningslinjer er kommunisert til alle medarbeidere. Styret gjennomførte med ekstern bistand en intern evaluering av eget arbeid. En mer utfyllende omtale av forhold rundt eierstyring og selskapsledelse er beskrevet lenger bak i årsberetningen.

Sikkerhet

Sikkerhetsarbeidet er et av de viktigste fokusområdene i Flytoget. Det ble registrert seks mindre skader på passasjerer. Det var syv uhell blant medarbeidere, mot fjorten i 2008. Alle uhell er mindre skader. Flytoget vil ha særlig fokus på å redusere antall personskader fremover. Det ble registrert ti materielle skader i 2009, hvor én av skadene var brann i et flytog. Brannen oppstod i en av togets monitører da toget stod parkert på Nationaltheatret stasjon. Toget fikk omfattende materielle skader, men ingen personskader oppstod.

Flytogets miljø- og samfunnsansvar

Flytogets samfunnsansvar er basert på en bærekraftig økonomi med tiltak utover lover og forskrifter innenfor områdene ytre miljø, klima, trafikksikkerhet og sosialt ansvar. Samfunnsansvar er en integrert del av Flytogets strategi. Ansvar for samfunnsansvar er samlet organisatorisk under kommersiell avdeling. Flytoget deltar i regjeringens Klimaløftet og i Nettverk for miljø- og samfunnsansvar. I overgangsåret 2009 med oppstart Drammen og innfasing av 4-vognsett, ble den oppnådde energisparing fra prosjekt Energi i 2008 i samarbeid med Enova, i hovedsak

opprettholdt. Som følge av overgang til 4-vogns togsett økte energiforbruket per vognkilometer med 2,9 prosent. Totalt var Flytogets energiforbruk 43,7 GWh. Det benyttes kun sertifisert ren energi.

Flytogene er støysvake tog som kjører i tunnel gjennom folkerike områder. De har lang teknisk levetid, og 98 prosent av materialene kan gjenvinnes. Miljøstyringssystemet er basert på prinsippene i ISO 14001. Det ble ikke registrert forurensende utslipp til luft, vann eller grunn som følge av selskapets virksomhet i 2009. Flytoget bruker ekstra ressurser på utvikling av trafikk- og sikkerhetskulturen. Det viktigste miljømålet for Flytoget har alltid vært en høy markedsandel til og fra Oslo Lufthavn. Selskapets markedsandel økte med ca ett prosentpoeng i perioden og endte på 36 prosent (korrigeret for Reisevaneundersøkelsen i regi av Oslo Lufthavn for 2009). Dette gir selskapet en av verdens høyeste markedsandeler på tilsvarende tilbringertjeneste.

Flytoget har styrket seg vesentlig på området sosialt ansvar gjennom å kanalisere innsats via et tett samarbeid med Røde Kors i Norge. Flytoget støtter og samarbeider med nettverket SAFIR, et tilbud for tidligere rusavhengige som nå er rusfrie. I tillegg støttes Røde Kors i Norge sin oppsporingstjeneste, som har som mål å spore opp spesielt familiemedlemmer for barn og voksne som er kommet bort fra hverandre i Norge og internasjonalt.

Universell utforming er en utfordring for jernbanen i Norge. Flytoget har tidligere gjennomført oppgradering av sitt tilbud til rullestolbrukere. Flytoget deltar i et felles arbeidsforum med representanter fra brukergrupper, togoperatører og Jernbaneverket, i regi av Samferdselsdepartementet, for å se på tiltak som bedrer tilgjengeligheten til jernbanen.

Diskriminering

Diskrimineringslovens formål er å fremme

likestilling, sikre like muligheter og rettigheter, og å hindre diskriminering på grunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn. Flytoget arbeider aktivt for å fremme lovens formål innenfor selskapets virksomhet. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse og utviklingsmuligheter.

Risikostyring

Risikoanalyse og risikostyring er en sentral del av Flytogets selskapsstyring. Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder, og vurderer tiltak og anbefalinger som legges frem for styret. Operasjonell risiko håndteres gjennom selskapets trafikksikkerhetsplan og securitypolicy. Prosedyrer og beredskapsplaner er viktige underliggende dokumenter i risikoarbeidet. Disse oppdateres kontinuerlig, og det er etablert et omfattende system for å registrere og rapportere farlige forhold, uønskede hendelser og skader. Interne revisjoner gjennomføres jevnlig på ulike områder i virksomheten og rapporteres til styret. Det er gjennomført fire beredskapsøvelser i 2009. Hensikten er å kunne håndtere større ulykker på en best mulig måte for pårørende, kunder, ansatte og selskapet som helhet. Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer er nedfelt i selskapets finansstrategi. Finansielle instrumenter benyttes for å styre risiko knyttet til valutaendringer.

Resultat

Selskapet hadde 3,7 prosent trafikknedgang i 2009. Normal pris på enkeltbilletter økte med 10 kr 1. april 2009. Driftsinntektene ble 724 millioner kroner, som tilsvarer en økning på 5 millioner kroner i forhold til året før. Ordinært resultat før skatt ble 148 millioner kroner, mot 195 millioner kroner i 2008. Årets avskrivninger utgjør 98 millioner kroner, mot 80 millioner kroner i 2008. Økningen skyldes i hovedsak investering i 16 nye mellomvogner som ble levert i 2009. Kostnader til utviklingsaktiviteter blir kostnadsført løpende.

KORT HISTORIKK – 11 ÅR I NORGE

Da Stortinget 8. oktober 1992 landet på Gardermoen som stedet for ny hovedflyplass, ble det samtidig vedtatt at tog skulle være det viktigste transportmiddelet. Et nytt høyhastighetstog skulle være et konkurransedyktig, fremtidsrettet og miljøvennlig transportalternativ. Stortinget forutsatte at utbygging og drift skulle være lønnsomt og gi en avkastning på 7,5 prosent. 24. november 1992 ble NSB Gardermobanen AS stiftet for å bygge den nye jernbanestrekningen. Selskapet ble gitt i oppdrag å bygge en dobbeltsporet høyhastighetsbane - den første i sitt slag i Norge - mellom Oslo og hovedflyplassen og derfra videre til Eidsvoll.

1. oktober 1996 vedtok Stortinget at NSB Gardermobanen AS også skal stå for driften av den nye banen. Utbyggingen av Gardermobanen pågikk fra 1994 til 1999. Det ble bygget 66 km trasé, hvorav den 13,8 km lange tunnelen Romeriksporten var gjenstand for flere byggetekniske utfordringer. 8. oktober 1998 åpnet Gardermobanen som planlagt på banestrekningen nordover fra Lillestrøm, men Flytoget måtte kjøre utenom Romeriksporten. 22. august 1999 ble Romeriksporten åpnet og Flytoget kom i full service! Flytoget var en publikumssuksess fra dag en, og har siden åpningen i 1998 befestet sin posisjon som den ledende tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn, og

fraktet over 50.000.000 passasjerer. Regjeringen la i april 2000 frem sitt forslag til gjeldsstruktur, organisering og eierskap for NSB Gardermobanen AS. I juni 2000 behandlet Stortinget Regjeringens forslag, og vedtok blant annet en åpningsbalanse for det nye Flytoget AS som et selvstendig statsaksjeselskap underlagt Samferdselsdepartementet. Infrastrukturen ble overtatt av Jernbaneverket. 1. juli 2004 ble Flytoget underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I 2009 kjøpte Flytoget 16 nye mellomvogner og startet installeringen av et helt nytt billettsystem. Drammen stasjon ble i 2009 lansert som flytogets nye endestasjon.

Selskapets netto finanskostnader ble på 1 million kroner i 2009, mot 4 millioner kroner i 2008. Nedgangen skyldes lavere lånerente.

Kapitalforhold, balanse og sporprioritet

Flytogets samlede balanse ved utgangen av 2009 var på 1 488 millioner kroner, mot 1 385 millioner kroner i 2008. Det er selskapets positive kontantstrøm og investering i de nye mellomvognene som i hovedsak er årsaken til den økte totalkapitalen.

Balanseført verdi av den sporprioritet Flytoget har på strekningen Etterstad–Gardermoen, utgjør 275 millioner kroner ved utgangen av 2009. Forutsetningene som ble lagt til grunn ved verdifastsettelsen av den immaterielle eiendelen, er ikke endret etter Stortingets behandling av selskapets åpningsbalanse i 2000. Verdien avskrives lineært over 30 år. Dersom Flytoget skulle miste sporprioriteten, vil det etter det Samferdselsdepartementet tidligere har meddelt, være naturlig at selskapet får tilført kapital tilsvarende bokført verdi av denne rettigheten på bortfallstidspunktet. Dette vil kreve en ny verddivurdering og samtykke fra Stortinget. Styret er av den oppfatning at balanseført verdi gir et forsvarlig uttrykk for verdien av sporprioriteten. Flytogets egenkapitalandel var på 61,6 prosent ved utgangen av 2009, mot 62,2 prosent i 2008. Selskapets pensjonsforpliktelser er redusert, og dette øker egenkapitalen med 23 millioner

kroner. Hovedårsaken er endringer i aktuariemessige beregningsforutsetninger. Flytoget har en tilfredsstillende egenkapital som gir et solid fundament for finansiering av planlagte fremtidige investeringer og vekst.

De 16 nye mellomvognene som ble tatt i bruk i 2009, avskrives regnskapsmessig over 20 år. I 2010 vil økonomisk og teknisk gjenværende brukstid på selskapets totale togmateriell bli nærmere vurdert opp mot strategiske prioriteringer fremover.

Likviditet og finansiering

Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året, og selskapet har ved utgangen av 2009 en ubenyttet langsiktig trekkfasilitet på 100 millioner kroner i tillegg til en kassekreditt på 25 millioner kroner. Selskapet anser likviditetsrisikoen som lav i forhold til selskapets forpliktelser. Selskapets kontantstrøm fra driften utgjorde i 2009 240 millioner kroner, mot 302 millioner kroner i 2008*. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med 228 millioner kroner grunnet investeringer i nye mellomvogn og nytt billettsystem. Selskapets langsiktige gjeld var ved utgangen av året 150 millioner kroner. Selskapets bankavtale ble fornyet i 2009 og løper frem til desember 2013. Det er knyttet visse betingelser til bankavtalen, som selskapet tilfredsstillende ved utgangen av 2009. Banken har rett til å reforhandle avtale-

*Forskjellen mellom driftsresultatet på 149 millioner kroner og kontantstrømmen fra driften skyldes hovedsaklig avskrivninger.

vilkårene dersom statens eierandel i Flytoget faller under 80 prosent. Långiver har første-prioritets pant i selskapets togsett. Selskapet har ved utgangen av 2009 lav kredittrisiko.

Årets resultatdisponering

Overskuddet for 2009 ble på 106 553 673 kroner etter skatt. Styret foreslår at det av årets overskudd utdeles 74 000 000 kroner i utbytte og at 32 553 673 kroner overføres til annen egenkapital. Selskapets frie egenkapital etter avsatt utbytte utgjør 224 740 841 kroner per 31. desember 2009. Da selskapet opererer i en syklisk bransje, og i perioder har behov for store investeringer som er nødvendig for å opprettholde merkevaren og den sterke markedsandelen, er det avgjørende at selskapet har en solid kapitalbase. En rimelig og forutsigbar utbyttepolitikk fra eier er avgjørende for om selskapet skal kunne gjennomføre sin finansieringsstrategi for fremtidige investeringer og vekst.

Fremtid

Flytoget opplevde en svak vekst i markedet mot slutten av 2009. Denne veksten er forventet å fortsette inn i 2010. Det er fremdeles usikkerhet i de økonomiske utviklingsanslagene fra flere analytikere. Økt konkurranse mellom flyselskapene presser prisene nedover, noe som øker reiselysten. Den våte sommeren og den kalde vinteren gir også en økt etterspørsel etter

feriereiser. Flytoget har i 2009 vært i dialog med Samferdselsdepartementet etter at selskapet har presentert et ønske om å drive annen togoperasjon i Norge, og gjerne en intercity strekning. Jernbanen står overfor en veldig utvikling i årene framover, og regjeringen bevilger stadig mer penger til denne utviklingen. Dette vil legge et resultatpress på alle som jobber med jernbane i Norge. Flytoget har sagt seg interessert i å ta et større ansvar i denne utviklingen.

Ved årsskiftet 2009/2010 opplevde jernbanen i Norge store driftsavvik etter en lang kuldeperiode. Flytoget ble av samferdselsministeren spurt om de kunne avhjelpe NSB ved store driftsavvik. Selskapet har vurdert dette og sammen med de andre jernbaneselskapene utviklet et avviksopplegg hvor NSB og Flytoget

gis utvidete muligheter til å hjelpe hverandre. For Flytoget skal dette ikke gå ut over eksisterende passasjerer og togenes punktlighet.

Fortsatt drift

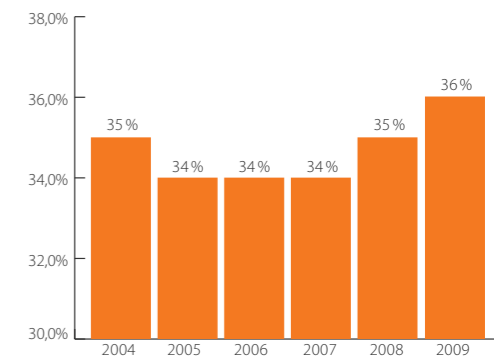
Etter styrets oppfatning gir fremlagt resultatregnskap og balanse, med tilhørende noter, en rettvise oversikt over selskapets økonomiske utvikling og finansielle stilling. Årsregnskapet for 2009 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er til stede i henhold til Regnskapsloven § 3-3.

Styret takker de ansatte

Flytogets styre takker selskapets ansatte og ledelse for de svært gode resultatene som er levert i året som gikk. En spesiell takk går til de ansatte som under perioder med mange og

vanskelige avvikssituasjoner har gjort en spesielt god innsats og bidratt til selskapets høye kundetilfredshet.

Markedsandel




Endre Skjørestad
styrets leder


Toril Bariusdotter Ressem
nestleder


Ingard Nicolai Nilsen


Tone Merethe Lindberg


Trygve Gjertsen


Odd Erik Haugland


Jan Reidar Dammyr


Edel Anne Grinaker


Linda Bernander Silseth
administrerende direktør



Endre Skjørestad

Født: 1953
Stilling: Advokat og partner i Advokatfirmaet Haver & CO, Stavanger.
Styremedlem/leder siden: 2004
 Endre er cand. jur. med praksis som dommerfullmektig og advokat. Han var varaordfører i Sandnes 1993–95 og er styreleder i NOFIMA, Sandnes Boligbyggelag samt Statens Finansfond.

Edel Anne Grinaker

Født: 1972
Stilling: Flytogvert
Styremedlem siden: 2008
 Edel Anne har vært flytogvert siden 2003 og hovedtillitsvalgt siden 2007. Hun har grunnfag i historie og pedagogikk og erfaring som lærer, selger og finansiell rådgiver.

Ingard Nicolai Nilsen

Født: 1946
Stilling: Adm. dir., Oslo Lufthavn AS.
Styremedlem siden: 2003
 Ingard Nicolai er siviløkonom fra NHH og begynte i 1995 som lufthavnsjef på Fornebu. Han hadde ansvaret for flyttingen fra Fornebu til Gardermoen. Styreformann i OSLs datterselskap Oslo Lufthavn Eiendom AS (OSLE).

Toril Bariusdotter Ressem

Født: 1953
Stilling: Konserndirektør konserntjenester, KLP 1.
Styremedlem siden: 2003.
 Toril er nestleder i styret i Flytoget og utdannet cand. polit. med kombinasjonen pedagogikk, samfunnspolitikk, ledelse og markedsføring. Hun har hatt ledende stillinger i både private og offentlige virksomheter, samt en rekke styreverv.

Trygve Gjertsen

Født: 1953
Stilling: Adm. dir., Transwede Airways.
Styremedlem siden: 2006.
 Trygve er siviløkonom fra NHH og tidligere partner i Ernst & Young, direktør i Braathens samt strategidirektør i konsernledelsen i Posten.

Tone Merethe Lindberg

Født: 1972
Stilling: Adm. dir., Natech NSV AS, Narvik.
Styremedlem siden: 2009
 Tone er utdannet innen økonomi og organisasjon fra Høgskolen på Lillehammer og Høgskolen i Bodø. Hun har styreverv i bl.a. Nammo AS, Investinor, Nordlandsforskning og Krigsmuseet i Narvik.

Odd Erik Haugland

Født: 1956
Stilling: Planleggingssjef i Flytoget AS.
Styremedlem siden: 2008
 Odd Erik er utdannet innenfor elektronikk, har kurs i økonomi og arbeidsrett og jobbet tidligere som lokomotivfører.

Linda Bernander Silseth

Født: 1962.
Stilling: Adm. dir., Flytoget.
 Linda har bred ledererfaring og gode resultater fra flere stillinger innen norsk reiselivsnæring. Hun har vært direktør i franchisedivisjonen til Choice Hotels Scandinavia og var fra 1998-2008 adm.dir. i fornøylesparken Tusenfryd.

Jan Reidar Dammyr

Født: 1955
Stilling: Flytogfører
Styremedlem siden: 2004
 Jan Reidar jobbet som lokfører i NSB fra 1978 til 2000 og har jobbet som flytogfører siden 2000.

ÅRSREGNSKAP 2009, REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømoppstilling
- noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen. Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk i Norge gjeldende pr. 31. desember 2009. Den nødvendige spesifisering av regnskapsposter er gjort i noter til årsregnskapet. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

Årsregnskapet er basert på grunnleggende prinsipper i regnskapsloven. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekter resultatføres når de er opptjent, og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter. Regnskapsprinsippene er nærmere utdypet nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunkt for regnskapsavleggelsen, tilsier god regnskapsskikk i Norge at ledelsen beregner et best mulig estimat for bruk i resultatregnskap og balanse. Det kan forekomme avvik mellom estimerte og faktiske tall. For utvalgte vesentlige regnskapsmessige estimater er det presentert sensitivitetsanalyser.

Driftsinntekter

Selskapets driftsinntekter består i hovedsak av billettinntekter og inntekter fra salg av reklameplass. Salg av togbilletter inntektsføres på

tidspunktet for gjennomføring av reisen. Reklameinntekter inntektsføres i fremvisningsperioden.

Kostnadsføringstidspunkt og sammenstilling

Utgifter sammenstilles og kostnadsføres samtidig med de inntekter utgiftene kan henføres til.

Skattekostnad

Skattekostnader resultatføres når de påløper. Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling/fradrag i senere perioder. Utsatt skatt er beregnet med 28 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

Finansielle poster

Finansielle instrumenter som er eiendeler eller gjeld, er vurdert etter prinsippet om laveste/høyeste verdi, i den utstrekning finansielle instrumenter ikke er identifisert for sikring av fremtidige kontantstrømmer og sikringen anses effektiv.

Valutasikringsinstrumenter i form av valuta-terminkontrakter og valutaopsjoner er regnskapsført som kontantstrømssikringer i den grad disse er satt av til sikring av fremtidige kontantstrømmer i tilhørende utenlandsk valuta og sikringen anses effektiv.

Klassifisering av balanseposter

Eiendeler knyttet til varekretsløpet er klassifisert som omløpsmidler. Den samme regelen gjelder for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til kjernedrift, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter tidspunktet da regnskapet ble avsluttet. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig.

Klassifisering av kontanter og kontant-ekvivalenter

Består av kontanter, inkludert veksler i billett-skranke og billettautomater, vekselsafe, bankinnskudd og trekk på kassekreditt.

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, avskrivning og nedskrivninger

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid og er oppført til anskaffelseskost, fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger. Varige driftsmidler avskrives lineært over det enkelte driftsmidlets forventede økonomiske levetid med utgangspunkt i historisk kostpris. Avskrivningstider er nærmere spesifisert i note 12. Avskrivningene er klassifisert som ordinære driftskostnader. Vedlikehold av driftsmidler som ikke er periodisk vedlikehold, kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives. Investeringsprosjekter under utførelse består av ikke ferdigstilte investeringsprosjekter som vil bli overført til varige driftsmidler for avskrivning når de tas i bruk.

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler blir vurdert for mulig nedskrivning når det foreligger

indikasjoner om verdifall. Nedskrivning skjer til virkelig verdi ved verdifall som forventes å ikke være forbigående. Nedskrivninger blir reversert i den grad forutsetningen for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

Periodisk vedlikehold

Kostnader knyttet til periodisk vedlikehold av flytog aktiveres og avskrives over perioden frem til neste planlagte periodiske vedlikehold.

Kundefordringer og andre fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er i balansen ført opp til pålydende etter fradrag for avsetning til påregnelig tap.

Ytelser til ansatte

Ytelser til ansatte i form av pensjonsordninger og aktuarberegnete forpliktelser vedrørende risiko for "Loss of licence" for flytogførere, er i henhold til NRS 6A regnskapsført i samsvar med IAS (International Accounting Standards) 19 "Ytelser til ansatte". Netto pensjonsforpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes separat for hver ordning ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent gjennom sin arbeidsinnsats i inne-værende og tidligere perioder. Disse fremtidige ytelsene diskonteres for å beregne nåverdien, og virkelig verdi av pensjonsmidler trekkes fra for å finne netto pensjonsforpliktelse. Diskonteringsrenten utgjør balansedagens rente på bedriftsobligasjonslån med særlig høy kredittverdighet (AAA-vurdering) og med tilnærmet samme løpetid som selskapets forpliktelser. Beregning er gjort av en kvalifisert aktuar, og er basert på en lineær opptjeningsmodell.

Når ytelsene i en ordning forbedres, innregnes den andelen av økningen i ytelsene som ansatte har opparbeidet rettighet til, som kostnad i resultatregnskapet lineært over gjennomsnittlig tidsperiode frem til de ansatte har oppnådd en ubetinget rett til de økte ytelsene. Kostnaden innregnes umiddelbart i resultatregnskapet dersom de ansatte allerede ved tildeling har fått en ubetinget rett til økte ytelser.

Aktuarielle gevinster og tap oppstått ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelser innregnes i netto pensjonsforpliktelser umiddelbart og belastes direkte mot annen egenkapital.

Regnskapsestimater og sensitivitetsanalyser

Regnskapsavleggelsen er særlig påvirket av valgte finansielle og aktuarmessige forutsetninger hva

angår beregning av selskapets pensjonskostnader og regnskapsførte pensjonsforpliktelser. For konsekvenser av gitte endringer av enkelte vesentlige forutsetninger på selskapets resultatregnskap og finansielle stilling og for sensitivitetsanalyse se note 11 "Ytelser til ansatte".

Valg av levetider ved fastsettelse av avskrivningskostnader for varige driftsmidler som togsett og immaterielle rettigheter som sporprioritet har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsettkomponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden. For sensitivitetsanalyse vedrørende endring av levetider, se note 12 "Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler".

FORMÅL OG VISJON

I regjeringens eierpolitikk er formålet med Flytoget AS definert: "Formålet med statens eierskap i Flytoget er å bidra til en høy kollektivandel av reisende til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen. Dette gir både samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinster. En videre utvikling av Flytogets tilbud skal skje innenfor alminnelige forretningsmessige rammer. Regjeringen mener langsiktig statlig eierskap i Flytoget legger til rette for en god forretningsmessig utvikling av selskapet og en høy kollektivandel. Regjeringen vil ikke legge opp til endringer i eierskapet for Flytoget".

Selskapets visjon er: Vi leverer den ultimate delen av reisen.

VERDIER:

Entusiasme

- Vi skaper gode kundeopplevelser!
- Vi sprer glede!

Innovasjon

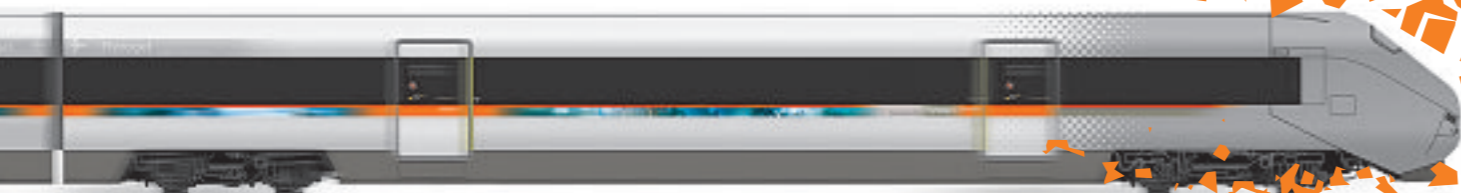
- Vi utfordrer!
- Vi tenker nytt!

Effektivitet

- Vi jobber smart!
- Vi leverer!

RESULTATREGNSKAP 01.01 – 31.12 (alle beløp i kr 1 000)

	Note	2009	2008
Billettinntekter	1	714 014	708 505
Annen driftsinntekt	1	10 285	10 844
Sum driftsinntekter		724 300	719 349
Lønnskostnad	2,11	215 924	197 734
Avskrivning på varige driftsmidler	12	97 614	80 052
Annen driftskostnad	2,13	261 589	242 611
Driftsresultat		149 173	198 952
Annen finansinntekt		4 043	6 605
Annen finanskostnad	9,10	-5 032	-10 813
Ordinært resultat før skattekostnad		148 184	194 744
Skattekostnad	4	41 630	54 843
Årsresultat		106 554	139 901
Disponering av årsresultatet			
Overført til annen egenkapital	8	32 554	41 901
Til utbytte	8	74 000	98 000
Sum disponering		106 554	139 901



BALANSE (alle beløp i kr 1 000)	Note	31.12.2009	31.12.2008
Eiendeler			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Sporprioritet	7, 12	274 936	288 683
Utsatt skattefordel	4	0	0
Sum immaterielle eiendeler		274 936	288 683
Varige driftsmidler			
Varige driftsmidler	9, 10, 12	1 044 110	531 859
Investeringsprosjekter under utførelse	9, 5	39 182	39 438
Sum varige driftsmidler		1 083 291	571 297
Finansielle driftsmidler			
Investering i aksjer og andeler		10	10
Andre fordringer	3, 10	0	342 254
Sum finansielle driftsmidler		10	342 264
Sum anleggsmidler		1 358 237	1 202 244
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer	3	8 018	12 152
Andre fordringer		41 003	2 533
Sum fordringer		49 021	14 685
Bankinnskudd, kontanter og lignende	6	81 055	167 964
Sum omløpsmidler		130 077	182 650
Sum eiendeler		1 488 314	1 384 894

BALANSE (alle beløp i kr 1 000)	Note	31.12.2009	31.12.2008
Egenkapital og gjeld			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital	8, 7	400 000	400 000
Overkursfond	8	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital		692 468	692 468
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	8	224 741	169 389
Sum opptjent egenkapital		224 741	169 389
Sum egenkapital		917 209	861 857
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	11	126 604	145 751
Utsatt skatt	4	85 646	35 150
Sum avsetning for forpliktelser		212 250	180 901
Annen langsiktig gjeld			
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	9, 10	150 000	150 000
Sum annen langsiktig gjeld		150 000	150 000
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		71 300	45 841
Skyldig offentlige avgifter		12 627	12 151
Utbytte		74 000	98 000
Annen kortsiktig gjeld		50 927	36 144
Sum kortsiktig gjeld		208 855	192 137
Sum gjeld		571 105	523 037
Sum egenkapital og gjeld		1 488 314	1 384 894

Oslo, 8. mars 2010


Endre Skjørestad
styrets leder


Toril Bariusdotter Ressem
nestleder


Ingard Nicolai Nilsen


Tone Merethe Lindberg


Trygve Gjertsen


Odd Erik Haugland


Jan Reidar Dammyr


Edel Anne Grinaker


Linda Bernander Silseth
administrerende direktør

KONTANTSTRØMOPPSTILLING (alle beløp i kr 1 000)

Note	2009	2008
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
	148 184	194 744
	0	35
12	97 614	80 052
	4 134	21 841
	-10 348	5 224
	239 584	301 896
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
5, 12	- 570 747	-39 592
10,13	342 254	-67 316
	-228 493	-106 908
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
9	0	-37 500
	-98 000	-65 000
	-98 000	-102 500
	-86 909	92 488
	167 964	75 476
	81 055	167 964
	81 055	167 964



NOTE 1 Driftsinntekter	2009	2008
Billettinntekter	714 014	708 505
Inntekter ved utleie av reklameplass	8 401	9 372
Andre driftsinntekter	1 884	1 471
Sum	724 300	719 348

NOTE 2 Lønnskostnader	2009	2008
Lønninger	158 303	145 562
Folketrygdavgift	23 749	22 248
Pensjonskostnader	27 422	19 431
Andre ytelser, inkl. styrehonorar	6 450	10 493
Lønnskostnader	215 924	197 734

Gjennomsnittlig antall årsverk 276 275

Godtgjørelser til:	2009	2008
Administrerende direktør		
Lønn	1 878	1 775
Pensjonspremie	98	93
Annen godtgjørelse	136	116
Styret		
Styregodtgjørelse	855	811
Herav godtgjørelse til styrets leder	203	198

Lønn til administrerende direktør er kr. 1 717 650,- pr. år. Hun har avtale om forlenget gjensidig oppsigelse i 6 måneder. Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet får hun i tillegg 12 måneders etterlønn. Denne etterlønnen samordnes fullt ut med andre arbeidsinntekter som administrerende direktør får i lønnsperioden.

Administrerende direktør inngår i selskapets kollektive pensjonsordning sammen med alle ansatte. Denne gir en pensjonsytelse på 66 prosent av sluttlønn (inntil 12G) i pensjonsytelse forutsatt full opptjening i Flytoget ved fylte 67 år.

Bonus opparbeides til maks 3 måneders lønn.

Fakturert honorar (ekskl. mva og omkostninger) fra revisor fordeler seg som følger:	2009	2008
Revisjon, inkl. regnskapsteknisk bistand	400	410
Andre attestasjonstjenester	0	0
Skatte- og avgiftsbistand	0	12
Annen konsulentbistand	121	258

NOTE 3 Kundefordringer og andre fordringer	31.12.2009	31.12.2008
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	50	50
Endring avsetning for usikkerhet i kundefordringer	0	0
Årets konstaterte tap	209	169
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	-17	-17
Årets tap på kundefordringer	192	152
Forskudd til leverandører		
Forskudd til leverandører av nye mellomvogner	0	342 254

NOTE 4 Skatt	31.12. 2009	31.12. 2008
Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel		
Midlertidige forskjeller		
Kundefordringer	-50	-50
Driftsmidler	433 644	287 783
Pensjonsforpliktelse	-126 604	-145 751
Avsetninger	-1 000	-1 000
Skattemessig fremførbart underskudd	-112	-15 447
Sum midlertidige forskjeller	305 878	125 535
Utsatt skattefordel/utsatt skatt (-) 28 %	-85 646	-35 150

Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt	2009	2008
Ordinært resultat før skattekostnad	148 184	194 744
Permanente forskjeller	495	1 125
Grunnlag for årets skattekostnad	148 678	195 869
Endring i midlertidige resultatforskjeller	-148 678	-3 551
Grunlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	0	192 319
Benyttet fremførbart underskudd	0	-192 319
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	0	0

Fordeling av skattekostnaden	2009	2008
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	0	0
Sum betalbar skatt	0	0
Endring i utsatt skatt	41 630	54 843
Skattekostnad (28 % av grunnlag for årets skattekostnad)	41 631	54 843
Betalbar skatt i balansen		
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	0	0
Betalbar skatt i balansen	0	0

NOTE 5 Investeringsprosjekter under utførelse	31.12. 2009	31.12. 2008
Anskaffelseskost 01.01.	39 438	21 226
Tilgang	596 049	39 591
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-596 305	-21 379
Anskaffelseskost 31.12.	39 182	39 438

NOTE 6 Bankinnskudd
Selskapet har en skattetrekkgaranti i DnB NOR på MNOK 10.

NOTE 7 Nærstående parter
Flytoget AS er et statsaksjeselskap heleiet av Nærings- og handelsdepartementet. Jernbaneverket og NSB AS er underlagt Samferdselsdepartementet.

Jernbaneverket innkrever kjøreveisavgift som belastes med utgangspunkt i kjørte kilometer på Gardermobanen, bruk av stasjoner, samt leie av fasiliteter på Oslo Lufthavn. Avgiften fastsettes i statsbudsjettet. Flytoget AS har avtale med Bane Energi om strømleveranser. All elektrisitet til togfremføring og for strømforsyning til hele det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet anskaffes av Bane Energi som er en egen forretningsenhet i Jernbaneverket.

NSB AS selger flytogbilletter mot provisjon. Mantena AS, som er heleiet datterselskap av NSB AS, har kontrakt på vedlikehold av selskapets tog.

NOTE 8 Egenkapital

Aksjekapitalen er på 400 000 000 kroner fordelt på 400 000 aksjer pålydende 1 000 kroner.

	Aksjekapital	Overkursfond	Aktuariell gevinst og tap pensjonsforpliktelser (etter skatt)	Øvrig annen EK	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr. 31.12. 2008	400 000	292 468	-86 762	256 150	169 389	861 857
Årets resultat				106 554	106 554	
Utbytte				-74 000	-74 000	
Årets aktuarielle gevinst og tap på pensjonsforpliktelser (etter skatt)			22 798		22 798	
Pr. 31.12. 2009	400 000	292 468	-63 964	288 704	224 741	917 209

NOTE 9 Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Rentebærende gjeld til ekstern bank TNOK 150 000	Forfallstruktur på nedbetalingslån: Det er ikke avtalt nedbetaling av lånet i låneperioden frem til 6. desember 2013.	betingelser er tilfredsstillt pr 31.12.2009.
Trekkfasilitet Flytoget har en ubenyttet langsiktig trekkfasilitet på TNOK 100 000.	Nedbetalingslånet og trekkfasiliteten løper til 6. desember 2013.	Kassekreditt Selskapet har en kassekredittavtale på TNOK 25 000, som er ubenyttet pr 31.12.2009.
Nedbetalingslån Flytoget har et langsiktig lån til flytende rente på TNOK 150 000.	Det er knyttet en rekke lånebetingelser (covenants) til nedbetalingslånet og trekkfasiliteten. Dersom lånebetingelsene brytes kan lånet kreves innløst i sin helhet. Alle låne-	Pantesikkerhet Nedbetalingslån og trekkfasilitet er sikret ved 1. prioritets pant i togsettene, som har en bokført verdi på TNOK 1 025 798.

NOTE 10 Finansielle instrumenter

Rentebytteavtale Selskapet har ingen rentebytteavtaler pr 31.12.2009.	men var i euro. I 2007 sikret selskapet denne valutarisikoene ved inngåelse av euroterminer som tilsvarte investeringen i euro.	Terminkontraktene er inngått til en gjennomsnittlig terminkurs på NOK/EUR 8,395, som har et intervall på NOK/EUR 8,18 – 8,64. Alle kontraktene er en del av selskapets sikringsbokføring. Virkelig verdi på kontraktene er pr 31.12.2009 på TNOK 25 638.
Valutaterminkontrakter I 2006 inngikk selskapet en kontrakt om kjøp av 16 mellomvogner, der 70 prosent av kjøpesum-	Pr 31.12.2009 har selskapet 5 valutatermin-kontakter på totalt TEUR 3 054 som forfaller i perioden 12. januar - 22. februar 2010.	

NOTE 11 Pensjoner

Flytoget AS er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon og selskapet har slik pensjonsordning som oppfyller kravene etter denne loven.

Selskapet har kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse (SPK). Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle- og barnepensjon.

Pensjonsordningen omfatter 325 ansatte og 18 pensjonister pr. 31.12.09.

Pensjonsordningene gir en pensjonsytelse på 66 prosent av sluttlønn på pensjoneringstidspunktet ved fylte 67 år forutsatt full opptjening. Pensjonsytelsene samordnes med folke-

trygdens ytelser. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten. Premiefastsettelsen skjer etter aktuarielle prinsipper. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonrettighet. Ordningen er imidlertid ikke fondsbasert. Ved premieberegningen gjøres likevel fradrag for avkastning på simulerte fondsmidler (fordring på staten/"fiktiv fond") tilsvarende forpliktelsen som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner.

Flytoget AS har avtaletfestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte som ikke har avtale om pensjonering ved oppnådd særskilt aldersgrense. Enkelte ansatte har kontraktfestet avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn også utover 12 G.

Avsetning for fremtidige ytelser til ansatte inkluderer forpliktelse vedr risikodekning for engangsutbetaling ved "Loss of license". Flytogførere har avtaletfestet rett til engangsutbetaling av 6 ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilgning til å føre tog grunnet medisinske forhold. Årlig kostnad og beregnet forpliktelse er aktuarberegnet etter tilsvarende risiko som ved regulær uførhet (K2005) og gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid for flytogførere. Ordningen er regnskapsført sammen med og etter samme regnskapsprinsipper som gjelder for selskapets pensjonsforpliktelser, herunder estimatavvik. Øvrige beregningstekniske forutsetninger tilsvarende de som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. De ble utbetalt 1 stk loss of licence i 2008 og 1 stk i 2009.

	2009	2008
Pensjonskostnad		
Kostnad knyttet til inneværende periodes pensjonsopptjening (current service and administration costs)	21 082	15 538
Rente på forpliktelse	11 053	9 141
Brutto pensjonskostnad	32 135	24 679
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-6 587	-6 282
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	25 548	18 397
Resultatføring knyttet til planendringer	0	-1 514
Periodisert arbeidsgiveravgift	3 602	2 381
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift	29 150	19 264
Kostnader vedrørende innskuddsordninger	0	167
Totale kostnader inklusive arbeidsgiveravgift	29 150	19 431

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

	2009	2008
BEVEGELSER		
PENSJONSFORPLIKTELSE		
DBO ved periodens begynnelse	253 017	195 871
Årets pensjonsopptjening, Service Cost	21 011	15 215
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	11 053	9 141
Overtagelse/oppkjøp	0	0
Planendring	0	-3 102
Aktuariell tap/(gevinst)	-39 568	37 470
Avkortning/oppgjør	0	0
Pensjonsutbetalinger	-1 586	-1 578
DBO ved periodens slutt	243 927	253 017

NOTE 11 Pensjoner (forts.)

	2009	2008
BEVEGELSER PENSJONSMIDLER		
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	125 277	113 963
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	6 587	6 282
Aktuarielt (tap)/gevinst	-11 816	-5 667
Administrasjonskostnader	-399	-322
Overtagelse /oppkjøp	0	0
Planendring	0	-1 588
Innbetaling	14 553	13 721
Avkortning/oppgjør	0	0
Pensjonsutbetalinger	-1 235	-1 111
Pensjonsmidler ved periodens slutt	132 968	125 277
BEVEGELSER NETTO PENSJONS-FORPLIKTELSER		
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	3 030	2 685
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforpliktelser	240 897	250 332
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-132 968	-125 277
Periodisert arbeidsgiveravgift	15 645	18 011
Netto pensjonsforpliktelser	126 604	145 751
Netto pensjonsforpliktelser pr. 1. januar	145 751	93 456
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-16 957	-16 189
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	29 475	19 264
Endringer i estimatavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	-31 665	49 220
Netto pensjonsforpliktelser pr. 31. des	126 604	145 751
Egenkapitalbelastninger:		
Akkumulerte estimatavvik 1/1	120 502	71 283
Årets endring	-31 665	49 220
Akkumulerte estimatavvik pr. 31. des	88 838	120 502

	2009	2008
Økonomiske forutsetninger:		
Diskonteringsrente	4,40 %	3,80 %
Forventet lønnsregulering	4,25 %	4,50 %
Forventet pensjonsøkning	4,00 %	4,25 %
Forventet G-regulering	4,00 %	4,25 %
Forventet avkastning på fondsmidler	5,00 %	5,30 %
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	14,10 %
Uttakstilbøyelighet AFP	50,00 %	50,00 %
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer/verter/over 50 år	5%, 10%, 1%	5%, 10%, 1%
Forventet pensjonspremie for betaling i 2010 inklusive arbeidsgiveravgift utgjør	15 172	
Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger:		
Brutto pensjonsforpliktelse	243 927	253 017
Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning	-4 %	15 %
Pensjonsmidler	132 968	125 277
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	6 %	-5 %
SENSITIVITETSANALYSE:		
Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten/lønnsvekst/pensjons- og G-regulering økes/redueres med 0,5 % øker/redueres periodens nettopensjonskostnad for 2009 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2009 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):		
Netto pensjonsforpliktelser:		
Endring i diskonteringsrenten	-0,5 %	+0,5 %
Endring i lønnsvekst	25 976	-22 519
Endring i lønnsvekst	-15 704	16 363
Endring i pensjonsregulering/G-regulering (netto)	-7 956	7 742
Netto pensjonskostnader:		
Endring i diskonteringsrenten	-0,5 %	+0,5 %
Endring i lønnsvekst	2 149	-1 832
Endring i pensjonsregulering/G-regulering (netto)	-1 356	1 408
	-591	545

NOTE 12 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning, biler	Rullende materiell	Vestkorridoren	Påkostning leide lokaler, aktivert over leiekontraktens løpetid	Rettigheter	31.12. 2009 Sum	31.12. 2008 Sum
Anskaffelseskost 01.01.	252 902	1 080 936	12 462	1 901	412 404	1 760 605	1 747 671
Tilgang kjøpte driftsmidler	13 214	582 992	0	0	0	596 206	21 379
Avgang og nedskrivninger	-45 163	-182	0	0	0	-45 345	-8 446
Anskaffelseskost pr. 31.12.	220 953	1 663 746	12 462	1 901	412 404	2 311 466	1 760 604
Akkumulerte avskrivninger og nedskrivninger 01.01.	247 635	559 950	6 923	1 833	123 721	940 062	868 423
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	207 291	637 948	7 846	1 867	137 468	992 420	940 062
Akkumulerte avskrivninger avgang	-45 163	-94	0	0	0	-45 257	-8 412
Balansført verdi pr. 31.12.	13 662	1 025 798	4 616	34	274 936	1 319 046	820 542
Årets avskrivninger	4 819	78 092	923	33	13 747	97 614	80 052
Økonomisk levetid	3-10 år	15-20 år	13 år	6 år	30 år		
Avskrivningsplan	Linær	Linær	Linær	Linær	Linær		

NOTE 13 Leieforhold og innkjøpsforpliktelser

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler:

Husleieavtaler:	Utløper:	Årlig kostnad
Lokaler i Karl Johans gt. 7	27.07.10	3 993
Lokaler på Oslo Sentralstasjon	31.05.10/31.12.10/31.05.10/31.05.10	2100
Lokaler Drammen stasjon	31.12.13	38
Lokaler Lodalen	31.12.13	112
Leasing	Gjenværende løpetid	
Biler	14-30 måneder	220
Innkjøpsforpliktelser pr. 31.12.2009:		
IT-system	MNOK 11	
Togsimulator	MNOK 4	
Reservedelslager	MNOK 27	



EIERSTYRING OG SELSKAPsledelse I FLYTOGET

Flytogets prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse skal legge grunnlaget for langsiktig verdiskapning for eier, ansatte, andre interessenter og samfunnet for øvrig. Flytoget følger "Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse" så langt det er naturlig for selskapet. Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal underbygge tilliten til selskapet både internt og eksternt. God risikostyring skal støtte opp om selskapets strategiske og finansielle mål.

Verdigrunnlag

Flytogets tre kjerneverdier er effektivitet, innovasjon og entusiasme. Disse verdiene skal kjennetegne Flytoget i ett og alt, og sammen med visjon og forretningsidé ligge til grunn for overordnede mål og strategier.

Flytogets medarbeidere har gjennom sitt arbeid kontakt med kunder, leverandører og kollegaer. For å sikre en enhetlig, redelig og profesjonell opptreden er det utarbeidet etiske retningslinjene som gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer. De etiske retningslinjer er godkjent av styret og ligger på selskapets intranett- og internettsider.

Virksomhet

Flytogets formålsparagraf har følgende ordlyd: "Selskapets formål er å drive togtrafikk til og fra Oslo Lufthavn og investeringer, finansplasseringer og tjenesteyting i tilknytning til dette."

Flytoget driver virksomheten i tråd med sin formålsparagraf. Selskapet utarbeider årlig mål og strategier for de ulike delene av virksomheten.

Selskapskapital og utbytte

Flytoget har en egenkapital på 917 millioner kroner ved slutten av 2009. Dette tilsvarer en egenkapitalandel på 61,6 prosent av totalkapitalen, og er et tilfredsstillende nivå for dagens virksomhet.

Styret i Flytoget har gjennom sin styreinstruks et eget ansvar for å sørge for at selskapets egenkapital til enhver tid er på et forsvarlig nivå, og straks varsle generalforsamlingen om så ikke er tilfelle.

Administrasjonen i Flytoget har løpende dialog med eier om utbyttepolitikk i selskapet basert på inntjening og styregodkjente langtidspaner. Selskapet vil for 2009 betale et utbytte på

74 millioner kroner, noe som tilsvarer 70 prosent av årsresultatet etter skatt. Dette er i tråd med de forventninger eier har signalisert til selskapet. Selskapets behov for kapital vil løpende bli kommunisert til eier basert på mål og strategier, slik at selskapets utbytte harmonerer med dette.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Flytoget er et statlig heleid selskap underlagt Nærings- og handelsdepartementet. Retningslinjer for transaksjoner med nærstående parter er nedfelt i selskapets styreinstruks og i de etiske retningslinjene.

Generalforsamling

Generalforsamlingen i Flytoget gjennomføres i henhold til aksjeselskapslovens kapittel 20.

Valgkomité

Flytoget har ingen valgkomité, da styret velges av henholdsvis eier og ansatte.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Selskapet har inngått avtale med fagforeningene (Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte

tre representanter i styret som velges for to år ad gangen. I tillegg består styret av fem eksterne medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonærvalgte medlemmene velges for en periode på to år, og de er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse og vesentlige forretningsforbindelser. Det er utpekt en nestleder i styret. Styret har den nødvendige kompetanse og kapasitet for å utføre sine oppgaver.

Styrets arbeid

Loven fastlegger at styrets oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert. Det ble avholdt åtte styremøter i 2009, hvorav to var ekstraordinære.

Instruks for styret og administrerende direktørs arbeid regulerer ansvar og oppgaver. I 2009 ble instruksene oppdatert og samtidig slått sammen til ett dokument. Styret gjennomførte i 2009 en evaluering av styrets arbeid.

Flytogets styringssystem, med prosesser, prosedyrer og håndbøker, ivaretar oppfølging av alle gjeldende interne og eksterne krav.

Det ble i 2009 gjennomført ekstern revisjon av Mantenas vedlikeholdskontrakt for flytog og interne revisjoner av selskapets sikkerhets-/risikostyring samt oppfølging av krav til Flytogets verter og førere.

Risikostyring og intern kontroll

Flytogets risikostyring skal støtte opp om selskapets strategiske og finansielle mål samt unngå hendelser som kan være negative for selskapets drift og omdømme. Selskapets finansstrategi har som målsetning at all risiko knyttet til valuta, rente, likviditet og kreditt til enhver tid skal være kjent, slik at selskapets resultat i minst mulig grad blir berørt av ikke kontrollerbare fluktuasjoner i rente og valutamarkedet. Risiko av operasjonell karakter er nedfelt i selskapets trafikkisikkerhetsplan og retningslinjer for sikkerhet. Selskapet benytter risikoanalyser som et instrument for å avdekke og ha kontroll med selskapets risiko på ulike områder.

Godtgjørelse til styret

Godtgjørelse til styret fastsettes av eier i forbindelse med generalforsamlingen. Styrets godtgjørelse er ikke resultatavhengig, og det er ikke utstedt opsjoner til styremedlemmer. Styrets samlede godtgjørelse for 2009 fremgår av note 2 i regnskapet.

Godtgjørelse til ledende ansatte

Godtgjørelse til administrerende direktør er i sin helhet beskrevet i note 2. Styret vurderer administrerende direktørs betingelser en gang pr. år.

Informasjon og kommunikasjon

Administrasjonen har kvartalsvise møter med eier hvor finansielle resultater blir presentert sammen med annen relevant informasjon. Kvartalsresultatene blir lagt ut på selskapets internettside i tillegg til årsrapporten.

Revisor

En ekstern revisor gjennomfører to revisjoner årlig: revisjon i forbindelse med årsregnskapet, og interimrevisjon i forkant av årsoppgjøret. Revisor er til stede på styremøtet i forbindelse med avleggelse av årsregnskapet. I samme styremøte gjennomgås brev fra revisor og administrasjonens svar på brevet. Styret har i samme møte en egen samtale med revisor uten at administrasjonen er til stede. Samlet godtgjørelse til revisor er beskrevet i note 2. Godtgjørelsen er fordelt på revisjon og andre tjenester. Administrasjonen er bevisst på bruken av revisor til andre tjenester enn revisjon.

KUNDEREGNSKAP

Primærmålgruppen for Flytoget er forretningsreisende som reiser til og fra Oslo Lufthavn. Viktige mål for Flytoget er å sikre gjenkjøp hos eksisterende kunder, øke andelen av hyppig reisende samt tiltrekke nye kunder og kunde-grupper. Flytoget er en sterk merkevare med høy markedsandel og svært fornøyde kunder på tvers av alle bransjer.

Markedsutvikling

2009 har vært et utfordrende år for norsk luftfart og Oslo Lufthavn, med 5,8 prosent nedgang i trafikken på OSL (eksklusive transit og transfer). Flytoget har i løpet av året hatt en nedgang i trafikken på 3,7 prosent. Dette innebærer at Flytoget har styrket sin markedsandel, som nå ligger på 36 prosent. Det ble i 2009 foretatt 5,4 millioner reiser med Flytoget.

Billettløse reiser – ny rekord

50,2 prosent reiste billettlost med Flytoget i 2009. Dette er en økning på 3,6 prosentpoeng fra 2008. Antall billettløse reiser økte med 4 prosent og det har i perioden vært stort fokus på innsalg av billettlose reiser.

Kundetilfredshet

Meget høy punktligghet og kvalitet i produkt-leveransen har gitt rekordhøy kundetilfredshet.

Gjennomsnittet av fire større kundetilfredshetsundersøkelser (kvalitetskontrollert av TNS Gallup) viser en gjennomsnittlig kundetilfredshet på 96 prosent for 2009. I forhold til andre bedrifter, uavhengig av bransje, er dette svært høyt. De reisende opplever punktliggheten som svært høy, og 71 prosent av de spurte vil helt klart velge Flytoget neste gang de skal ut å reise.

Arbeidet med å fase inn nye mellomvogner, som økte setekapasiteten med 40 prosent, ble slutført høsten 2009. I tillegg vil billettsystemet oppgraderes og utbedres, slik at det kan håndtere enda flere kunder raskere og mer effektivt enn i dag.

Kommunikasjonstiltak

Gjennom markedsføringen ønsker selskapet å øke kjennskapen til og kunnskapen om Flytogets eksisterende og nye tilbud, spesielt billettlose reiser. En rekke markedskommunikasjonstiltak ble gjennomført i 2009. Blant disse kan nevnes produksjon av ny film som ble vist på

TV2, TV2 Nyhetskanalen og på kino. Høyfrekvent tilstedeværelse sikres med små og store formater gjennom hele året i trykte medier og på nett, kundemagasinet Go to gate, monitoren ombord, annonsering på Oslo Lufthavn og andre store flyplasser i Norge, aktiviteter på plattformene samt web-annonsering.

NØKKELTALL FOR 2009:

- 5,4 millioner passasjerer
 - Gjennomsnittlig markedsandel 36 prosent
 - 104 100 passasjerer i gjennomsnitt per uke
 - Kundetilfredshet 96 prosent
- Kvalitetskontrollert av TNS Gallup

TRAFIKKSikkerhetsREGNSKAP

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi. I dette ligger visjonen om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Trafikksikkerhetsresultatet fra 2009 viser at Flytoget ikke innfridde dette. Som tabellen viser, hadde selskapet i 2009 en brann i et flytog kategorisert som ulykke. Utover denne hendelsen var det kun mindre uhell i 2009. Trafikksikkerheten i Flytoget er et område med kontinuerlig fokus i hele organisasjonen. Dette følges opp gjennom sikkerhetsmål relatert til kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varige forbedringer.

Holdningsskapende arbeid

Sikkerhet er et lederansvar i Flytoget hvor administrerende direktør er øverste ansvarlig. Ledelsens ansvar er å prioritere sikkerhet i organisasjonen og formidle tydelige holdninger. Sikkerhet står på dagsorden i alle sentrale møter, og Flytoget arbeider kontinuerlig med å utvikle medarbeidernes kunnskap om og holdninger til sikkerhet. Det utgjør også en viktig del av flytogvertenes og flytogførernes grunnopplæring og årlige sikkerhetskurs. Flytoget jobber aktivt med forbedringer av sikkerheten gjennom systematisk oppfølging av tilløpsrapportering. Det ble avholdt en intern sikkerhetskonferanse i Flytoget i 2009 med fokus på styrking av sikkerhetskulturen.

TYPE HENDELSE	BESKRIVELSE	REISENDE	TREDJE-PERSON*	EGNE ANSATTE	FLYTOGET
ULYKKE	Drepte *	-	-	-	-
	Personskade med mulig varig mèn	-	-	-	-
UHELL	Personskade > 10 dager sykefravær	-	-	-	-
	Personskade < 10 dager sykefravær	4	-	5	-
	Førstehjelpsskade	2	-	2	-
ULYKKE	Stor materiell skade	-	-	-	1
UHELL	Liten materiell skade	-	-	-	9
UHELL	Dyrepåkjørsel **	-	-	-	4

* Bekreftede selvmord og selvmordsforsøk inkluderes ikke i tabellen.

** Kun dyr på størrelse med rådyr eller større inngår i statistikken.

Uhell/ulykker

Flytoget var involvert i en ulykke i 2009 (branntilløp i togsett, kun materiellskade).

Det ble registrert 26 uhell totalt i Flytoget i 2009.

I all hovedsak er dette mindre uhell.

- Seks av uhellene er relatert til passasjerer.
- Syv av uhellene er relatert til flytogverter eller flytogførere.
- Ni av uhellene er materielle skader (som ikke er relatert til dyrepåkjørsler).
- Fire av uhellene er dyrepåkjørsler.

Året 2009 var preget av ulike sikkerhetsmessige fokusområder for Flytoget.

- Flytoget utvidet i august sin virksomhet til å operere fra Drammen. Dette innebar en rekke aktiviteter knyttet til søknad og tilrettelegging for å inkludere denne forlengelsen av strekningen i Flytogets operasjon.
- En ny togfremføringsforskrift og utfyllende bestemmelser (JBV) la grunnlag for ny regelbok for Flytogets førere og verter. Det ble nedlagt store ressurser i dette arbeidet for å klargjøre for ikrafttredelse i organisasjonen innen 13.12.2009.
- Flytoget innførte elektroniske kontrollprøver.

MEDARBEIDERREGNSKAP

Ansatte

Selskapet hadde 336 ansatte ved utgangen av 2009. Dette utgjør 290 årsverk. Antall ansatte fordeler seg på 97 flytogførere, 154 flytogverter, 20 kundeveiledere samt 65 medarbeidere i administrative stillinger, inklusiv operativ ledelse. Gjennomsnittsalderen for selskapets medarbeidere er 38 år: 34,7 år for kvinner og 40,7 for menn.

Likestilling

Av selskapets 336 ansatte er 159 kvinner og 177 menn. Det er ikke iverksatt spesielle tiltak innen likestilling. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn og etnisk tilhørighet (bakgrunn). Flytoget søker å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn, på tvers av nasjonalitet og etnisk tilhørighet.

Fem av de 47 nyansatte medarbeiderne er av ikke-norsk etnisk opprinnelse.

Sykefravær

Sykefraværet for 2009 ble 8,8 prosent. I 2008 8,4

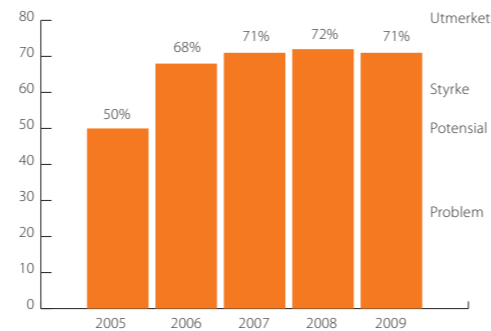
prosent og i 2007 9 prosent. Flytoget fortsetter sitt aktive arbeid for å redusere sykefraværet ytterligere.

Egenmelding 1,6 prosent
1–3 dager 0,3 prosent
4–16 dager 1,7 prosent
17 dager eller mer 5,2 prosent

Ultima Puls

Medarbeiderundersøkelsen ble gjennomført i oktober og november 2009. Hovedindeksen endte på 71 prosent. Dette viser hvor stor andel av deltakerne som har gitt en positiv tilbakemelding på de ulike spørsmålene. De siste fire årene har hovedindeksen vært rundt 70 prosent. Resultatet er meget høyt på tvers av alle bransjer, og blir av TNS Gallup definert som utmerket. Lederskapsprofilindeksen endte på 82 prosent, en økning på 4 prosent fra året før. Hovedutfordringen framover blir å opprettholde det gode nivået og fortsette arbeidet med kontinuerlig forbedring.

Ultima Puls utvikling av hovedindeks



MILJØREGNSKAP

Stø miljøkurs

Flytogets overordnede miljømål er gjennom en høy markedsandel å bidra til en høy andel kollektivreisende til og fra Oslo Lufthavn. Dette gir samfunnet en miljøgevinst i form av redusert total miljøbelastning.

- Flytoget har gjennom målrettede tiltak i samarbeid med Enova oppnådd ca. 15 prosent permanent reduksjon i energiforbruket per vognkilometer.
- Flytoget har i 2009 gradvis økt setekapasiteten med 40 prosent ved at alle togsett er forlenget fra tre til fire vogner. For å sammenligne med 2008 er strømforbruket fordelt per vognkilometer. I 2009 er det registrert en økning på 2,9 prosent per vognkilometer. ENØK-arbeidet fortsetter med fokus på energiøkonomisk kjøring, kombinert med tekniske tiltak.
- Det målte totale energiforbruket var i 2009 43,7 GWh.
- Flytoget brukte 0,16 kWh/passasjerkilometer.
- Oppunder 20 prosent av brutto kjørestrøm blir

ført tilbake til kjøreledningen ved bremsing.

- I en tid med fokus på klimaeffekter er det riktigere å prioritere den elektriske energien til transport fremfor til oppvarming.
- Flytoget benytter fra 1. juli 2007 kun sertifisert, ren energi.
- Færre mennesker vil bli plaget av støy. Flytogene er støysvake med tanke på hastigheten, og kjører i tunnel forbi tettbebygde områder.
- Flytogene har lang teknisk levetid der 98 prosent av materialene kan gjenvinnes.

Miljøoppfølging

Miljøstyringssystemet er basert på prinsippene i miljøstandard ISO 14001: 2004. Selskapet følger opp miljøaspekter ut fra kriteriene ressursbruk, påvirkning av markedsandel samt lover og forskrifter.

- Flytoget deltar i regjeringens klimasatsing, Klimaløftet.
- Flytoget arbeider for å inkludere miljø- og

klimahensyn og sosialt ansvar i en samlet plan for samfunnsansvar med utvidet rapportering på samfunnsansvar.

- Flytoget er sertifisert av organisasjonen FAIR Recycling som leverandør av IKT-materiell til gjenbruk i Guatemala og med miljøtilpasset sluttbehandling i kretsløpet. Eksterne konsulenter har, på oppdrag av NORAD, gjennomført en organisasjonsgjennomgang av bistandsvirksomheten til FAIR.
- Flytoget har halvårsvis miljørapportering og månedsvise rapportering av energi til togfremføring.
- Ved normal drift er miljørisikoen minimal. Ved eventuelle ulykker er miljørisikoen begrenset.

Flytoget deltar i et nettverk for miljø og samfunnsansvar sammen med næringsliv, myndigheter, organisasjoner og forskningsinstitusjoner, og derigjennom også i prosjektet Fremtidens byer.



UTVIDET SAMFUNNSANSVARSRAPPORTERING

Bakgrunn

Retningslinjene for rapportering på samfunnsansvar (GRI) har blitt en allment anerkjent global standard og et uttrykk for internasjonal god praksis. Med bakgrunn i Flytogets egne ambisjoner og erfaringer, og møte med eier Nærings- og handelsdepartementet våren 2009, besluttet ledelsen i Flytoget at selskapet skal rapportere i henhold til Global Reporting Initiative (GRI) på anvendelsesnivå C og med mulighet for å øke til nivå B. Flytogets årsrapport 2009 blir derved første utgave der GRI-rapportering inngår.

Årsrapportens beskrivelse av virksomhetsprofil er gjennomgått i forhold til krav i GRI og er sammen med oversiktstabellen dokumentasjon på at nivå C er tilfredstillt.

På oppdrag fra Nærings- og handelsdepartementet har Price Waterhouse Coopers i 2009 gjort en gjennomgang av statlige selskapers rapportering på samfunnsansvar. Internett og årsrapport har vært gjennomgått.

Forventninger fra regjeringen som ikke er fullt beskrevet andre steder i årsrapporten er: Flytoget støtter forskning og utvikling (FOU) gjennom støtte til "Ungt Entreprenørskap" også i 2009 og har i 2005-2008 bidratt til SINTEF's forskningsprosjekt PEMRO om metoder, verktøy etc. i punktlighetsarbeidet. For 2010-2012 bidrar Flytoget til forskningsprosjektet PUSAM om punktlighetsforbedring for godstrafikk. Flytoget ivaretar samfunnsikkerhet ved å ha en oppdatert beredskapsplan tilpasset Flytogets operasjon, samt at beredskapsplanen er omforent i organisasjonen og at Flytogets medarbeidere er trent for å kunne ivareta dette. Flytoget gjennomfører årlig flere beredskapsøvelser som sikrer ivaretagelse av god sikkerhet og egnethet av eksisterende beredskapsplan.

GRI inneholder redegjørelser på tre områder:

1. Virksomhetsprofil

Skal gi nødvendig informasjon om virksomheten og bransjen virksomheten opererer i. Virksomheten informerer om sin strategi, hvilke risikoer og muligheter virksomheten som helhet står

overfor, samt generell informasjon om virksomhetsstyring og rapportering.

2. Ledelsens tilnærming

Ikke påkrevd for nivå C men det vil være positivt å redegjøre for ledelsens tilnærming til hver indikorkategori; økonomi, miljø, sosialt ansvar med arbeidstakerrettigheter, menneskerettigheter, samfunn og produktansvar. GRI har strukturert resultatindikatorene innenfor områdene; økonomi, miljø og sosialt ansvar. Sosiale indikatorer er igjen inndelt i arbeidstakerrettigheter, menneskerettigheter, samfunn og produktansvar. For hvert av disse seks områdene er det definert ulike hovedtemaer der virksomheten skal beskrive ledelsens tilnærming til, og håndtering av disse. Ledelsens tilnærming setter resultatindikatorene inn i en kontekst og adresserer hvordan virksomheten håndterer disse risikoene og mulighetene på et mer detaljert nivå enn det som blir beskrevet under virksomhetsprofil.

3. Rapportering på kjerneindikatorer

GRI	Indikator	Rapport
EC01	Direkte økonomisk verdiskaping og -fordeling.	Verdiskaping og -fordeling er beskrevet i styrets beretning. Flytoget støtter økonomisk deler av Røde Kors' virksomhet fra og med 2010.
EN03	Direkte energiforbruk fordelt på primær energikilde.	Togframføring og hensetting: 43,7GWh sertifisert ren energi.
EN23	Totalt antall og omfang av betydelige utilsiktede utslipp.	Ingen betydelige, utilsiktede utslipp 1998-2009.
EN26	Tiltak for å redusere miljøpåvirkning fra varer og tjenester, samt omfang av redusert påvirkning.	Innkjøp av nye PC'er har større miljøkrav enn gjeldende lovverk. Ny avtale 2009 med Fair recycling: Brukte Flytog PC'er kommer til nytte på skoler i Guatemala og håndteres miljømessig.
EN29	Betydelige miljøpåvirkninger som følge av transport av produkter og annet gods og materiale som brukes i organisasjonens virksomhet, samt transport av ansatte.	Se Miljøregnskap. Flytoget kjøper årskort tog for ansatte. 86 prosent av ansatte hadde i 2007 kollektivtransport som viktigste reisemåte til/fra arbeid.
LA01	Total arbeidsstyrke.	336 ansatte som utgjør 290 årsverk. Se Medarbeiderregnskap.
LA04	Prosentdel av ansatte dekket av kollektive arbeidskontrakter.	Når det gjelder kollektive arbeidskontrakter har ca. 80 prosent kollektive avtaler (innenfor tariffbestemmelser FTF, FTV, OPL, KV, KS) 20 prosent har individuelle arbeidskontrakter (ADM). 100 prosent av selskapets ansatte har arbeidskontrakter.
LA05	Minimum varslingsperiode for operasjonelle endringer.	14 dager. Avtalt med ansatt-organisasjoner.
LA07	Frekvens for skader, yrkesskader, tapte dager og fravær samt antall dødsulykker.	4 reisende og 5 ansatte fikk mindre skader med fravær 1-9 dager. Se Trafikksikkerhetsregnskap.
LA08	Utdanning, trening, rådgivning, korrigerende tiltak og risikoprogrammer for å hjelpe ansatte, familier eller samfunn ifm alvorlige sykdommer.	Gode syke- og forsikringsordninger. Tett oppfølging fra leder. Avtale med bedriftshelsetjeneste som tilbyr individuell oppfølging. Ansatttilbud helseforsikring til familie. Romslige permisjonsregler.
LA13	Sammensetting av styre/ledelse og sammensetting av ansatte per kategori ut i fra kjønn, aldersgruppe, medlemskap i minoritetsgruppe og andre mangfoldsindikatorer.	40 prosent kvinneandel i styret er innfridd. I ledelsen er det 4 kvinner og 3 menn. I øvrig også jevn fordeling mellom kjønn. Se Medarbeiderregnskap.
SO01	Type, omfang og nytteverdi av planer og praksiser som vurderer og styrer virksomhetens påvirkning på lokalsamfunn.	I en samarbeidsavtale for 2010-2012 med Røde Kors, inngår en løpende aktivitetsplan. Flytoget vil oppmuntre til og tilrettelegge for frivillig engasjement for Flytogets ansatte innenfor Røde Kors' prioriterte områder. Flytogets miljø- og samfunnsansvar er beskrevet i Styrets beretning.
SO03	Prosentandel av ansatte som har fått opplæring i organisasjonens retningslinjer og prosedyrer for anti-korrupsjonsarbeid.	0 prosent. Temamøte for ledere om anti-korrupsjon er berammet primo 2010.
HR04	Totalt antall tilfeller av diskriminering.	Ingen
HR05	Virksomhet der rettighetene til organisasjonsfrihet og kollektive tarifforhandlinger er i betydelig fare.	Ingen
HR06	Virksomhet med betydelig risiko for tilfeller av barnearbeid.	Ingen
HR07	Virksomhet med betydelig risiko for tilfeller av tvangsarbeid.	Ingen
PR06	Planer for overholdelse av lover, standarder og frivillige regler ift markeds-kommunikasjon, inkludert annonsering, reklame og sponing.	Flytoget har satt seg inn i forbrukerombudets arbeid ift markeds-kommunikasjon og miljø.



REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

Flytoget AS operates a passenger service between Drammen and Oslo Airport Gardermoen, known as the Airport Express Train. The company has its business offices in Oslo city centre.

In 2009 the company's results exceeded its estimates and forecasts. Following a turbulent financial situation at the end of 2008, the start of 2009 was characterised by uncertainty and instability. Several of the company's key customers announced that they would be cutting back on business-related travel activities. Some sectors, however, particularly the oil and offshore industry, had projects in hand that necessitated extensive travel in 2009. Norwegian and other budget airlines cut their fares and focused on major sales campaigns. This opened for a rise in demand driven by supply. According to a survey of travel habits (RVU Osl 2009), the Airport Express Train increased its market share by one percentage point to 36 per cent and strengthened its position despite a 5.8 per cent downturn in the number of passengers flying into/out of Oslo Airport Gardermoen. The share of passengers travelling on public transport is now over 63 per cent. Despite the downturn, the company's operating revenues increased by NOK 5 million to end the year at NOK 724 million. Profit before

tax came to NOK 148 million, compared with NOK 195 million the year before. The company came out at the top of Apeland Informasjon's reputation survey (Reputation International), achieving a record level of customer satisfaction. During the period the Airport Express Train introduced 16 new centre carriages, which were phased in on time, within budget and with no disruption to services. This has increased seating capacity by over 40 per cent, and has cut the number of departures with standing room only. With effect from 30 August, Drammen became the Airport Express Train's new western terminus, with two departures an hour. This has resulted in an increase in market share in 2009. From January 2010 the Airport Express Train will operate three departures an hour from Drammen.

Flytoget AS has won several awards for its marketing, and is currently implementing a new ticketing and payment system which will afford customers a quicker and more modern ticket solution. The company is increasing its focus on corporate social responsibility by highlighting where responsibility for it lies within the organisation. Report No. 10 (2008-2009) to the Storting (Norwegian parliament) on business enterprises' corporate social responsibility gives direction in this area. The company has elected

to report in accordance with the Global Reporting Initiative (GRI) level C.

Market development and customer satisfaction

The Airport Express Train carried more than 5.4 million passenger to/from Oslo Airport Gardermoen in 2009. Surveys put the customer satisfaction rate at over 96 per cent, a record-breaking score. Despite periods of service disruption, particularly towards the end of the year, which were largely due to failures of the rail network infrastructure, the company strengthened its reputation. Customers have never been so satisfied with the company's performance as in 2009. 50.2 per cent of the company's customers travelled ticketless in 2009, while 45 per cent made use of automated ticket machines.

Track and infrastructure problems

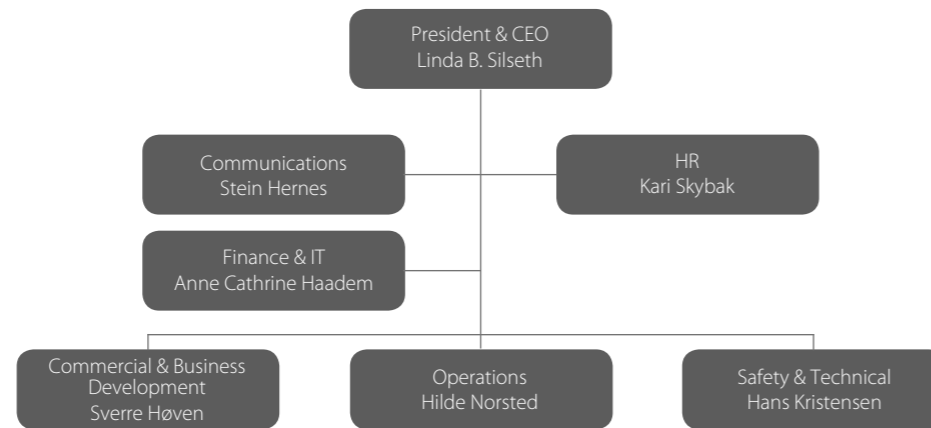
An important determinant for customer satisfaction is punctuality. Punctuality for arrivals at Oslo Airport Gardermoen was 94 per cent, which is high in national terms but lower than the company's target of 97 per cent. The majority of cancellations were caused by infrastructure failures, and the Norwegian National Rail Administration's services have been of variable quality. This is partly due to planned deviations relating to improvement works,

particularly in the Oslo Tunnel, but there have also been many additional faults. For the first time the Norwegian National Rail Administration has agreed to pay a small amount to railway operators in compensation for failures in the service they provide. To reduce the negative impact on customers of the disruption to train services, Flytoget AS places great emphasis on having adequate contingency plans in place.

Organisation

At the close of the year the company's workforce totalled 336 employees, the equivalent of 283 full-time jobs. Women make up 45 per cent of the workforce. No special measures have been implemented with respect to gender equality. Competence, irrespective of gender, is assessed in connection with recruitment, and efforts are made to maintain an even balance between the sexes in all company departments. 54 people joined the company in 2009. The staff


AIRPORT EXPRESS TRAIN'S ORGANISATION



turnover rate was 12.3 per cent. The sickness absence rate totalled 8.8 per cent, up 0.4 per cent of the year before. Sickness absences in excess of 16 days make up more than half of overall sickness absence. In 2009 efforts were made to develop the organisation, which has resulted, among other things, in the recruitment of a Director of Communications and Government Relations. Flytoget AS currently organises its activities in six departments (see organisation chart). The Commercial depart-

ment is responsible for sales, marketing, corporate social responsibility and business development. The Safety & Technical department is responsible for train maintenance and safety. Operations is responsible for train services, railway staff and operative management. Human Resources is responsible for organisational development and holistic processes relating to staff recruitment, competence development, working environment and employment conditions.

Finance is responsible for financial performance and budget follow-up, liquidity management, finance and insurance, as well as IT and process improvements. The company's executive management team comprises seven people, of whom three are men.


Endre Skjørestad
Chairman of the board


Toril Bariusdotter Ressem
Deputy chairman


Ingard Nicolai Nilsen


Tone Merethe Lindberg


Trygve Gjertsen


Odd Erik Haugland


Jan Reidar Dammyr


Edel Anne Grinaker


Linda Bernander Silseth
CEO

A BRIEF HISTORY – 11 YEARS IN NORWAY

When the Norwegian Storting (parliament) chose Gardermoen as the site of Norway's new main airport on 8 October 1992, it also decided that the most important means of transport to and from the airport should be the train. A new high-speed rail link should therefore provide a competitive, forward-looking and environment-friendly transport alternative. The Storting assumed that construction and operation of the service would be profitable, and would provide a return on investment of 7.5 per cent. NSB Gardermobanen AS was incorporated on 24 November 1992 to build the new line. The company was tasked with building a double-track, high-speed line – the first of its kind in Norway – between Oslo and the new airport, and from there on to Eidsvoll. On 1 October

1996 the Storting decided that NSB Gardermobanen AS should also be responsible for operating the new service. Construction work on the line lasted from 1994 until 1999. 66 km of track were laid, with the 13.8 km Romeriksporten tunnel presenting a series of civil-engineering challenges. On 8 October 2008 the line north of Lillestrøm opened as planned, though the Airport Express Train was forced to steer around the Romeriksporten tunnel. On 22 August 1999 the tunnel was finally opened and the Airport Express Train went into normal operation. The Airport Express Train was an instant hit with the public. Since it went into service in 1998 it has steadily reinforced its position as the leading means of transport to/from Oslo Airport Gardermoen. In April 2000 the government announced

proposals for debt restructuring, reorganisation and changes in the ownership of NSB Gardermobanen AS. In June 2000 the Storting debated the government's proposals and passed a bill creating a new operating company, Flytoget AS, as an autonomous state-owned limited company under the jurisdiction of the Ministry of Transport, and providing it with an opening balance. The rail infrastructure itself was taken over by the Norwegian National Rail Administration. On 1 July 2004 control of Flytoget AS was transferred to the Ministry of Trade and Industry. In 2009 Flytoget AS purchased 16 new centre carriages and started installation of a completely new ticketing system. Drammen became the Airport Express Train's new western terminus in 2009.