

Flytogets årsrapport 2011



Innhold

Administrerende direktør	5
Styrets beretning	8
Flytogets styre	14
Regnskapsprinsipper	16
Flytogets årsregnskap	18
Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget	33
Kunderegnskap	35
Trafikksikkerhetsregnskap	36
Medarbeiderregnskap	37
Samfunnsansvar og miljø	39
Report of the Board of Directors	42

Nøkkeltall/key figures (Alle tall i mill NOK)

	2011	2010
Driftsinntekter/Operating income	814	776
Driftskostnader/Operating costs	662	626
Driftsresultat/Operating revenues	152	150
Netto finans/Net financial costs	1	-2
Ekstraordinære kostnader/Extraordinary costs	0	0
Årets resultat/Annual result (MNOK)	153	148
Balanse/Balance		
Immaterielle eiendeler/Immaterial assets	247	261
Anleggsmidler/Fixed assets	999	1046
Lager/Inventory	46	1
Kontanter/Current assets	127	124
Fordringer/Receivables	9	9
Sum eiendeler/Total assets	1428	1441
Egenkapital/Shareholders' capital	921	945
Langsiktig gjeld/Long-term debt	0	60
Kortsiktig gjeld/Short-term debt	221	214
Forpliktelser/Liabilities	287	222
Sum egenkapital og gjeld/Total liabilities and shareholders equity	1428	1441
Kontantstrøm/Cashflow		
Fra drift/From operation	216	275
Fra investeringer/From investments	-79	-68
Fra finansiering/From finance	-134	-164
Netto kontantstrøm/Net cashflow	3	43



Administrerende direktør

Kommersiell suksess og tilfredse kunder

Et av Flytogets hovedmål for 2011 var å sikre inntektene i det vi visste ville være et krevende år. Det lyktes vi med. Flytoget passerte for første gang 800 millioner i omsetning, og resultat før skatt ble på 153 millioner. Det er Flytogets nest beste resultat noensinne. Meget gode tall i et år som hadde hele ti planlagte avvik, og i et år hvor Oslo S var stengt for trafikk seks uker i strekk.

For fjerde året på rad nådde Flytoget en kundetilfredshet på hele 96 prosent. Flytoget kom på andreplass på BI sitt Kundebarometer, og ble bransjevinner i kategorien Persontransport. Totalt var 194 selskaper med i målingen, og 11 bedrifter fra vår bransje ble vurdert. Flytoget var nominert til Grand Travel Award 2011, og vant prisen for «Årets norske reiselivsprodukt».

Kundefokus er vårt adelsmerke. Det er derfor med spesiell glede jeg registrerer at vi har klart å holde et høyt nivå over mange år, og kundenes anerkjennelse er den beste vitamininnsprøytingen vi kan få.

Et år i oppgraderingens tegn

2011 stod i oppgraderingens tegn. Flytogene fikk et kraftig løft, og ved utgangen av året hadde alle våre 16 togsett vært gjennom tungt vedlikehold i Århus, Danmark. Gjennom oppgraderinger, vedlikehold og forbedringer skal vi sikre at komforten, punktlighet og regularitet også i årene som kommer skal være av ypperste klasse.

Flytoget jobber kontinuerlig for at våre kunder skal få en best mulig reiseopplevelse. Vi tenker hele tiden på hvordan vi kan bli enda bedre før ombordstigning på flytoget, under selve togturen og etter avgang. Det jobbes både med synlige, og mindre iøynefallende oppgraderinger. Selv om kundene trolig legger merke til den innvendige oppussingen, og kanskje ikke ser de tekniske nyvinningene på en tur med Flytoget, er begge deler viktig. Teknisk robuste løsninger med sikkerhet i høysetet og komfort for kunden skal gå hånd i hånd.

I året vi har lagt bak oss, er det blant annet installert trådløst nett på togene, setene er trukket om, stikkontakter er montert ved hvert togsete og toalettene er pusset opp. Flytoget har lansert en iPhone app, og er i ferd med å utarbeide en app for Android. Det er satt opp innsjekkingsautomater for flyreiser i Flytogterminalen på Oslo S. Nå er det mulig for kunden å sjekke inn før avreise med Flytoget, og dermed spare tid på Oslo Lufthavn. Vi håper at våre kunder opplever at det er blitt enda smidigere å reise med oss. Vi ønsker at en reise med oss skal være så friksjonsfri som mulig. Denne type forbedringer bidrar til dette.

Avvik 2011

Det var imidlertid ikke bare togene som ble oppgradert i året som gikk. Moderniseringen av infrastrukturen i det sentrale Oslo-området fortsatte, og for andre året på rad var sentrale deler av skinnegangen til Flytoget stengt. I den mest omfattende forbedringen av infrastrukturen på

flere tiår, var Oslo S stengt for togtrafikk seks uker i løpet av sommeren. Enkelt sagt: De to siste årene har vært krevende for jernbanen, men det har vært helt nødvendig for å sikre en etterlengtet forbedring av punktlighet og regularitet, og styrke robustheten i jernbanenettet.

Flytoget satte opp «buss-for-tog» mens avviket pågikk. Over 30 busser var i sving hver dag de seks ukene sommeravviket varte. Dette for å gi kunden et best mulig tilbud på strekningen fra Drammen til Lillestrøm. Tre ulike busspendler trafikkerte til og fra Lillestrøm, mens Flytoget kjørte fra Lillestrøm til Oslo Lufthavn.

Sommeravviket var kostbart for Flytoget. Antall kunder ble nær halvert, og inntektene ble kraftig redusert. Videre er det fordyrende for selskapet å kjøre «buss-for-tog». Både leie av busser og ekstra personell er dyrere enn vanlig drift.

Arbeidet med å styrke infrastrukturen vil fortsette med full tyngde i 2012, og Oslo S vil være stengt seks uker i løpet av sommeren for å ferdigstille arbeidet som er påbegynt. Flytoget støtter fullt opp om oppgraderingen av infrastrukturen på tross av de store ulempene dette påfører våre reisende mens det pågår. Vi vil gjøre det vi kan for at reiseopplevelsen skal bli best mulig. Derfor brukes det store økonomiske og personalmessige ressurser for at kundene skal komme frem så raskt som mulig med best mulig komfort – også når vi kjører «buss-for-tog».

Samarbeid med myndighetene og ny ruteplan

I januar oppnevnte Samferdselsdepartementet en arbeidsgruppe med blant annet ledere fra NSB, Jernbaneverket, Statens Jernbanetilsyn og Flytoget. Gruppen ble ledet av departementsråd Eva Hildrum og skulle se på utfordringene som norsk jernbane står overfor, og hvordan disse kan håndteres. Hensikten var å gi et bredt beslutningsgrunnlag for utforming av jernbanepolitikken fremover. Rapporten ble lagt frem i desember 2011 og er en del av grunnlaget for arbeidet med den kommende Nasjonal transportplan (NTP). Flytoget er godt tilfreds med forslagene fra utvalget. Jeg vil spesielt trekke frem punktene om insentivordning, herunder punktlighets- og garantiavtale mellom Jernbaneverket og operatørene, konkurransevilkår, konkurranse- nøytralitet og eierskapsstrukturen i jernbanen.

Høsten 2011 ble den nye ruteplanen presentert. For Flytoget innebærer dette økt konkurranse fra NSB. NSB mottar støtte fra staten, og kan derfor ha lavere priser enn Flytoget som har krav om å levere økonomiske resultater. Jeg vil imidlertid understreke at Flytoget siden oppstarten har hatt konkurranse fra en rekke taxiselskaper, busselskaper, privatbilismen og NSB-tog. Men vi har i alle disse årene vært det foretrukne alternativet. Flytoget kommer til å gjøre det vi kan for å levere et best mulig produkt, samt møte konkurransen på en måte slik at kundene også i fremtiden vil foretrekke Flytoget som fremkomstmiddel til og fra Oslo Lufthavn.

Flytoget har ambisjoner om å utvide dagens operasjon. Vi har derfor søkt om å få tillatelse til å kjøre seks tog i timen fra Lysaker, og gjennom det bedre tilbudet for våre passasjerer i vestkorridoren. Jernbaneverket vil i løpet av 2012 gi svar på om vår søknad blir imøtekommet.

Flytoget har i tillegg en søknad hos Samferdselsdepartementet om å få tre inn i offentlig kjøp, noe som er motivert ut fra å operere tog på intercitystrekninger.

Internt i Flytoget

I 2010 flyttet Flytoget til Posthuset ved Oslo S. Fra å være lokalisert på tre steder, ble utepersonell, togledelse og administrasjon samlet på ett sted. I det daglige merker vi nå forenklet samarbeid, tettere kommunikasjon, gjensidig nytte og en enda sterkere bedriftskultur av å være samlet i «et felles hjem».

Flytoget er sikre på at tilfredse medarbeidere er gode medarbeidere. Når medarbeidere utfordres og utvikles vil dette gi seg utslag i bedre kundebehandling og økt kundetilfredshet. Annethvert år deltar Flytoget i «Great Place to Work»-kåringen. Vi deltok i 2010, og kom da på tredje plass. Vi kom på syvende plass i 2012. Uavhengig av resultatet vil tilbakemeldingene benyttes som et verktøy for å bli bedre, som arbeidsgiver, og i vår kontakt med kunden.

Flytoget hadde 8 prosent sykefravær i 2011, noe som er det laveste fraværet siden 1999. Det har vært jobbet målbevisst i en årrekke for å redusere sykefraværet, og det er lagt ned store

ressurser i dette viktige arbeidet. Nedgangen i sykefravær er en indikator på at de tiltak som er igangsatt, virker. Vi har ambisjoner om at fraværet skal fortsette å falle i årene som kommer.

Samfunnsansvar og sponsorater

Flytoget skal utvikle sitt samfunnsansvar innenfor gode forretningsmessige rammer, men over de krav vi møter gjennom lover og regler, fra våre eier og fra samfunnet. Flytoget skal alltid opptre i henhold til god forretningsikk, og vårt mål er å utvikle gode partnerskap for samfunnsansvar på områder som er relevante for vår virksomhet.

Vi har valgt å fokusere på sosialt ansvar, etikk, miljø og klima. Flytoget samarbeider med Røde Kors på flere plan. I vårt nærmiljø støtter vi arbeidet Røde Kors gjør for Safirhuset. Det er et tilbud til tidligere rusmisbrukere. Safirhuset er lokalisert på Grønland i Oslo sentrum. Flytoget har bidratt med økonomisk støtte, holdt kurs for brukere av huset og vært med på flere sosiale arrangementer. Ett eksempel var at en gjeng fra Sarfirhuset var med opp i Holmenkollen, og fikk være en del av folkefesten Ski-VM. Flytoget har holdt datakurs og bidrar med dette til å gjøre det litt enklere for brukerne av huset å delta i samfunnet på normal vis. Flytoget støtter også Røde Kors' oppsporingstjeneste. Støtten brukes til det viktige arbeidet som Røde Kors gjør for å spore opp mennesker som er kommet bort fra sine kjære i Norge eller i den store verden.

Vi ønsker å engasjere oss utover det som er forventet av oss og bruke noe av våre ressurser til å gi noe til andre. Det å yte gir mye tilbake, både

til selskapet og til den enkelte medarbeider. Jeg er stolt av vårt bidrag og engasjement, og samarbeidet gir oss også kompetanse og overskudd tilbake.

Flytoget var nasjonal sponsor for Ski-VM 2011. Flytoget bidro med finansiell støtte og lot i tillegg åtte medarbeidere jobbe som frivillige i det store spleiselaget som Ski-VM var. Flytoget folierte også et togsett i Ski-VMs farger og logo. Ordfører Fabian Stang og VM-helten fra 1982, Per Bergerud, var blant dem som bidro til å skape blest om arrangementet.

En jernbane i vekst

Mye gikk riktig vei i 2011. Punktligheten steg med to prosentpoeng til 94 prosent. Togparken ble modernisert, det var produktforbedringer i mange ledd og infrastrukturen fikk nødvendige oppgraderinger. Alt dette kom kunden til gode. I løpet få måneder ble flere rapporter og innstillinger fra ulike utvalg om jernbanens fremtid lagt frem. Statsråd Kleppa fikk blant annet overlevert Hildrum-utvalgets rapport, Lyntogutredningen og Intercityutredningen. Disse rapportene er en viktig del av grunnlaget for regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan som legges frem våren 2013.

Jeg opplever at det er både ambisjoner og entusiasme rundt jernbanen. Flytoget styres ut fra prinsippene sikkerhet, punktlighet og service. Det er denne prioriteringen vi legger til grunn for å skape en best mulig opplevelse for kunden. Vi skal frakte våre passasjerer trygt og raskt til og fra Oslo Lufthavn med kompetente og

entusiastiske medarbeidere ombord. Vårt mål er at turen skal være det beste tog-Norge har å by på. Vi kaller det «flytogstandard».

Vi har mål om å utvide vår operasjon i årene som kommer. Vi har derfor søknader inne hos både Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet. Vi ser frem til at dette skal bli en realitet. Inntil da skal vi strekke oss hver eneste dag for å bli best mulig, og vise med all tydelighet at vi er tilliten fra kundene verdig. Jeg vil takke eier og kunder for tilliten de har vist oss, samt alle medarbeidere for en fantastisk innsats i 2011. Vi gleder oss til å utvikle Flytoget i årene som kommer.



Linda B. Silseth
Administrerende direktør

Styrets beretning

Innledning

Flytoget driver persontransport på strekningen Drammen til Oslo Lufthavn, og har forretningskontor i Oslo sentrum. Selskapet frakter rundt seks millioner passasjerer hvert år, noe som utgjør om lag 10 prosent av alle togpassasjerer i Norge og ca. 20 prosent av alle togpassasjerer i Osloregionen.

De økonomiske resultatene for 2011 ble gode med en rekordomsättning på 814 millioner kroner. Resultat før skatt endte på 153 millioner kroner.

Flytoget er en av Norges sterkeste merkevarer uansett bransje. Selskapet vant bransjepriisen innen kategorien persontrafikk i Norsk Kundebarometer og kom totalt sett på andreplass. Flytoget ble av reiselivsbransjen kåret til «Årets norske reiselivsprodukt». Dette er svært tilfredsstillende, også sett i lys av at det gjennom året har vært flere perioder med driftstans som følge av ekstraordinært vedlikehold i Oslotunnelen. Kundetilfredsheten ligger på 96 prosent.

Markedsutvikling og kundetilfredshet

Flytogets markedsandel på tilbringertjenester til Oslo Lufthavn ble redusert med 2,9 prosentpoeng til 33 prosent i 2011. Årsaken til denne nedgangen i markedsandel var det lange sommeravviket.

Da flytrafikken vokste sterkt i perioden, ble det likevel en økning i antall passasjerer. Flytoget økte antall reisende med fire prosent sammenliknet

med året før, noe som ga grunnlag for en fortsatt god lønnsomhet for bedriften. Totalt reiste 5,9 millioner passasjerer med Flytoget i 2011.

En bedre kundeopplevelse har vært førende for Flytogets aktiviteter i 2011. Det er gjennomført flere tiltak som kommer kundene til gode, og et større produktforbedrende program er startet opp.

Punktlighet og regularitet

Punktlighet er en av Flytogets viktigste styringsparametere og viser hvor stor andel av togene som ankommer Oslo Lufthavn i rute. Året startet med mye snø, is og lave temperaturer. Dette førte til utfordringer med infrastrukturen og punktligheten endte på 89 % første kvartal, mot 84 % året før. Arbeidene på Oslo S og i Brynsbakken under sommerens omfattende vedlikeholdsarbeid har gitt færre feil på infrastrukturen. Åpning av Bærumstunnelen og mild vinter på slutten av året løftet den totale punktligheten til 94 %.

Regularitet er måltallet for hvor mange tog som går etter oppsatt plan og påvirkes mye av enkelthendelser som eksempelvis stenging av Romeriksporten. I slike tilfeller vil alle direkte-tog bli innstilt og dette får store konsekvenser for regulariteten. Regulariteten for året endte på 99,3 prosent. Av totalt 76 000 avganger på Gardermobanen var det 533 avganger som ble innstilt i 2011.

Infrastrukturen i det sentrale østlandsområdet er en stor utfordring for alle togoperatører. En nødvendig oppgradering av infrastrukturen er

grunnen til at togpassasjerer vil oppleve at buss erstatter tog over lengre perioder. All togtrafikk gjennom Oslo S var stengt i seks uker sommeren 2011 og vil bli stengt i samme omfang i 2012.

For å redusere eventuelle negative kundeopplevelser i forbindelse med avvik i togtrafikken, legger Flytoget stor vekt på å ha et godt busstilbud ved planlagte avvik, og ha høy beredskap for å kunne sette inn taxier og busser ved uforutsette avvik.

Eierforhold

Flytoget ble skilt ut fra NSB-konsernet og underlagt Samferdselsdepartementet fra 2003. Forvaltningen av eierskapet ble flyttet til Nærings- og handelsdepartementet i 2004. Målet med statens eierskap i Flytoget er å oppnå lønnsom togtrafikk som bidrar til en høy kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Selskapet skal drives på forretningsmessig grunnlag.

Organisasjon

Selskapets mål er å ha en effektiv og kundefokusert organisasjon. I løpet av 2011 ble det foretatt endringer i lederteamet ved at samfunnsansvar ble overført til HR-direktør. Lederteamet består nå av fire menn og tre kvinner.

Ved utgangen av året hadde selskapet 297 årsverk fordelt på 332 ansatte. Kjønnfordelingen av medarbeidere er 144 kvinner og 188 menn. Gjennomsnittsalderen i selskapet var 39,3 år i 2011.

Sykefraværet endte på 8 prosent og viser en reduksjon på 0,3 prosentpoeng fra 2010.

Flytoget er organisert i fem avdelinger:

- *Kommersiell og Operation* har ansvaret for salg, markedsføring og den operative driften, dvs. togfremføring, togpersonell og operativ ledelse.
- *Sikkerhet og Teknisk* har ansvaret for togmateriell, togvedlikehold og sikkerhet.
- *Human Resources (HR)* har ansvaret for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen bl.a. rekruttering, vilkår, kompetanseutvikling, arbeidsmiljø og interninformasjon, samt samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.
- *Økonomi og IT* har ansvaret for resultat- og budsjettoppfølging, likviditetsstyring, finans, forsikring, innkjøp, IT og forbedringsprosesser.
- *Kommunikasjon* har ansvaret for myndighetskontakt og presse.

Arbeidsmiljø og likebehandling

Godt arbeidsmiljø er avgjørende for god kundebehandling og for at den enkelte medarbeider skal levere gode resultater. Styret legger vekt på at organisasjonen er opptatt av medarbeidernes kompetanseutvikling, nødvendig samsvar mellom ressurser og oppgaver og at den enkelte ansatte blir sett i det daglige arbeid. Det er viktig at lederrollen og ikke bare administrative ferdigheter utvikles. Styret vurderer arbeidsmiljøet som godt.

Arbeidsmiljølovens formål er å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av bl.a. kjønn, alder, etnisitet, hudfarge, religion og livssyn. Flytoget har en meget bevisst holdning til lovens formål, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om utviklingsmuligheter. Det har ikke vært nødvendig å iverksette spesielle tiltak for å sikre likestilling, da det er god fordeling på alle nivåer. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn, og det søkes å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn i alle avdelinger, uavhengig av etnisk bakgrunn.

Styrets arbeid og sammensetning

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer, hvorav tre medlemmer er ansattvalgt. Det er tre kvinnelige styremedlemmer, og kvinneandelen er dermed på 38 prosent. I 2011 gikk styremedlemmene Toril Bariusdotter Ressem og Ingard Nicolai Nilsen ut av styret. Per Sanderud og Ann Kathrine Skjørshammer ble valgt inn som nye styremedlemmer på generalforsamlingen.

Flytoget følger den norske anbefalingen vedrørende «Eierstyring og selskapsledelse» innenfor de områder som er aktuelle for selskapet. Dette er nærmere beskrevet lengre bak i årsrapporten. Instruks for styret og administrerende direktør er i tråd med anbefalingen, og selskapets etiske retningslinjer er kommunisert til alle medarbeidere. Det er i løpet av 2011 avholdt syv styremøter.

Lederlønnserklæring

Styret har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16a. Lederlønnserklæringen fremkommer i note 2 i årsregnskapet.

Styret etablerte i 2011 et kompensasjonsutvalg for å sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt for å utarbeide forslag til bonusprogram for selskapet for påfølgende år. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefaling.

Sikkerhet

Flytoget har en sikkerhetspolitikk med visjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. I 2011 hadde Flytoget kun mindre uhell.

Sikkerhet har alltid høyest prioritet i Flytoget. Administrerende direktør er øverste sikkerhetsansvarlig. Ledelsen og styret har sikkerhet som prioritet, og sikkerhet står på dagsorden i alle styremøter og ledermøter i Flytoget. Sikkerhet er en del av grunnopplæringen for operativt personell, og oppfølging skjer blant annet gjennom årlige sikkerhetskurs.

Sikkerhetskonferansen 2011, med fokus på tilbakemeldingskultur, ble gjennomført i første kvartal. Målgruppen var samtlige medarbeidere i selskapet.

Flytoget fikk i 2011 fornyet sikkerhetsattestertifikat utstedt av Statens jernbanetilsyn med fem års gyldighet.

Miljø og samfunnsansvar

Flytogets samfunnsansvar er basert på en bærekraftig økonomi med tiltak utover lover og forskrifter innenfor områdene ytre miljø, klima, trafikkikkerhet og sosialt ansvar. Samfunnsansvar er en integrert del av Flytogets strategi.

Flytogets energiforbruk var på 52 GWt i 2011. Det benyttes kun sertifisert og fornybar energi. Flytogets miljøstyringssystem er basert på prinsippene i standarden ISO 14001. Det er ikke registrert utslipp til luft, vann eller grunn som en følge av selskapets virksomhet i 2011. Flytoget vil alltid ha som mål å oppnå en høyest mulig kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn, og selskapets markedsandel var på 33,3 prosent i 2011. Dette gir selskapet en av verdens høyeste markedsandeler på tilsvarende tilbringertjeneste.

Flytogets sosiale ansvar gjenspeiles gjennom bruk av både menneskelige og økonomiske ressurser. Selskapet kanaliserte innsatsen ved et samarbeid med Røde Kors. Det ene prosjektet er nettverket SAFIR som er et tilbud til tidligere rusavhengige. Det andre prosjektet er Røde Kors sin oppsporingstjeneste som har som mål å spore opp familiemedlemmer som er kommet bort fra hverandre i Norge og internasjonalt.

Flytoget rapporterer sitt arbeid med samfunnsansvar i henhold til Global Reporting Initiative, som er beskrevet lengre bak i årsrapporten.

Risikostyring

Risikoanalyse og risikostyring er sentrale elementer i 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 trafikkikkerhetsplan og security-policy. Prosedyrer, beredskaps- og securityplaner 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 innen ulike områder av virksomheten og rapporteres til styret. Det er gjennomført flere beredskapsøvelser i 2011. Hensikten er å være i stand til å håndtere større ulykker på en best mulig måte for alle berørte parter.

En Business Continuity Plan ble ferdigstilt i løpet av året. Hensikten med planen er å sikre en umiddelbar og korrekt respons hvis det skulle skje noe med operasjonen som medfører bortfall av viktige driftselementer. Planen vil medvirke til at Flytoget evner å komme tilbake til normal driftstilstand på kortest mulig tid.

Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer, er nedfelt i selskapets finansstrategi.

Flytoget har ingen rentebærende gjeld og er følgelig ikke eksponert for endringer i rentenivået. Selskapet er til en viss grad eksponert for endringer i valutakurser gjennom innkjøp. Selskapets kredittrisiko er svært begrenset da kundemassen består av svært mange passasjer og ingen større enkeltkunder. Selskapets likviditet er god og handlingsrommet finansielt er godt. Markedsrisikoen bedømmes som lav og er

knyttet til utvikling i flytrafikken og jernbanen i østlandsområdet. Det vises til omtale andre steder i årsberetningen.

Resultat

Selskapet hadde 4,1 prosent trafikkvekst i 2011. Driftsinntektene ble 814 millioner kroner, noe som er en økning på 38 millioner kroner fra 2010. Ordinært resultat før skatt ble 153 millioner kroner, en økning på fem millioner kroner fra 2010. Årets avskrivninger utgjør 124 millioner kroner mot 119 millioner kroner i 2010. Økningen skyldes i hovedsak tungt periodisk togvedlikehold hvor det er investert 95 millioner kroner. Kostnader til utviklingsaktiviteter blir kostnadsført løpende.

Som følge av store avvik i 2011 ble resultatet redusert gjennom lavere inntekter og høyere kostnader med til sammen 72 millioner kroner.

Kapitalforhold, balanse og sporprioritet

Flytogets samlede balanse ved utgangen av 2011 var på 1 428 millioner kroner, mot 1 441 millioner kroner i 2010. Nedbetaling av lån er hovedårsaken til nedgangen i total kapital.

Balanseført verdi av den sporprioritet som Flytoget har på strekningen Etterstad–Gardermoen utgjør 247 millioner kroner ved utgangen av 2011. Forutsetningene som ble lagt til grunn ved verdifastsettelsen av sporprioriteten 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

verdivurdering og samtykke fra Stortinget. Styret mener at balanseført verdi gir et forsvarlig uttrykk for verdien av sporprioriteten.

Flytogets egenkapitalandel var på 64,4 prosent ved utgangen av 2011 mot 65,5 prosent i 2010. Selskapets pensjonsforpliktelser har økt, og dette reduserer egenkapitalen med 57 millioner kroner etter skatt. Hovedårsaken er endringer i aktuarmessige beregningsforutsetninger for 2011. Flytoget har en egenkapital på 921 millioner kroner ved utgangen av 2011, som er et solid fundament for finansiering av fremtidige investeringer og vekst.

Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm fra driften i 2011 utgjorde 216 millioner kroner mot 275 millioner kroner i 2010. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med 79

millioner kroner grunnet investeringer i hovedsakelig periodisk togvedlikehold. Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året. Selskapet har i løpet av 2011 nedbetalt langsiktig gjeld med 60 millioner kroner, slik at selskapet ble gjeldfritt fra oktober 2011.

Selskapet har ved utgangen av 2011 en ubenyttet langsiktig trekkfasilitet på 50 millioner kroner i tillegg til en kassekreditt på 25 millioner kroner. Trekkfasilitet og kassekreditt er sikret med førsteprioritets pant i selskapets tosette. Selskapets bankavtale løper frem til 6. desember 2013. Det er knyttet visse betingelser til bankavtalen, og selskapet tilfredsstiller disse ved utgangen av 2011.

Årets resultatdisponering

Overskuddet for 2011 ble på 110 millioner kroner etter skatt. Styret foreslår at det av årets

overskudd utdeles 77 millioner kroner i utbytte og at 33 millioner kroner overføres til annen egenkapital. Utsatt skatt reduseres med 19 millioner kroner. Selskapets frie egenkapital, etter avsatt utbytte, utgjør 228 millioner kroner pr. 31. desember 2011. Da selskapet opererer i en syklisk bransje, og i perioder har behov for store investeringer som er nødvendig for å opprettholde merkevaren og markedsandelen, er det avgjørende at selskapet har en solid kapitalbase. En rimelig og forutsigbar utbyttepolitikk fra eier er av stor betydning dersom selskapet skal kunne gjennomføre sin finansieringsstrategi for fremtidige investeringer og vekst.

Fremtid

Flytoget har søkt Jernbaneverket om å få kjøre seks tog i timen til Lysaker, altså en forlengelse av dagens operasjon som vender på Oslo S. Dette vil bety en jevnere og bedre utnyttelse av

Kort historikk – 13 år i Norge

Da Stortinget 8. oktober 1992 bestemte seg for Gardermoen som sted for ny hovedflyplass, ble det samtidig vedtatt at tog skulle være det viktigste transportmidlet til og fra flyplassen. 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. Utbygging 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. Flytoget måtte kjøre utenom Romeriksporten fram til 22. august 1999.

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 62 millioner 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 samtidig som det meste av gjelden knyttet til infrastrukturen ble slettet. 1. juli 2004 ble Flytoget underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I 2009 fikk Flytoget levert 16 nye mellomvogner og startet installeringen av et nytt billettsystem. Drammen stasjon ble i 2009 lansert som Flytogets nye endestasjon.

togparken, bedre kundetilbud mellom Lysaker og Oslo Lufthavn, samt økt kundegrunnlag for selskapet. Endelig svar fra Jernbaneverket ventes i august 2012. Flytoget har videre søkt Samferdselsdepartementet om å få kjøre tog på intercity-triangelet, og håper dette vil bli en realitet i løpet få år.

Samferdsels-Norge står foran store endringer i årene som kommer. Den nye grunnrutemodellen for jernbanen vil fases inn frem mot 2015. Dette vil gi et løft for store pendlergrupper i det sentrale østlandsområdet. Samtidig vil det utfordre Flytogets posisjon på strekningen til og fra Oslo Lufthavn. Arbeidet med Nasjonal transportplan er allerede godt i gang og i 2013 legges rammene for kommende tiår.

Arbeidet med morgendagens Flytog starter i dag. Flytoget vil derfor i årene som kommer sette betydelige ressurser inn på forbedringer av

produktet. Gjennom hele sin levetid har Flytoget vært offensiv og proaktiv for alltid å bedre kundeopplevelsen. Når konkurransen på sporet skjerpes, vil Flytoget møte denne ved stadige produktforbedringer, kundeorienterte medarbeidere og kontinuerlig målsetting om høyest mulig punktlighet.

Flytrafikken er i vekst. I 2012 starter den delen av byggingen av Terminal 2 på Oslo Lufthavn som berører Flytoget. I årene frem mot 2020 er det forventet en sterk vekst i antall passasjerer og Flytoget vil gjennom dette øke sitt kunde potensial. Det er nær kontakt med Oslo Lufthavn om de utfordringer som er knyttet til byggeperioden, og Flytoget føler seg trygge på at kundene også i denne perioden vil oppleve Oslo Lufthavn som en imøtekommende og veldrevet flyplass.

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 2011 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til Regnskapslovens § 3-3.

Styret takker de ansatte

Flytogets styre takker selskapet medarbeidere og ledelse for de svært gode resultater som er levert i 2011. Styret vil rette en ekstra takk til de ansatte som i et år med mange planlagte og uforutsette avvik har gjort en ekstraordinær innsats og bidratt til selskapets høye kundetilfredshet.

Endre Skjørestad
styrets leder

Ann Kathrine Skjørshammer

Per Sanderud

Tone Lindberg Hofstad

Trygve Gjertsen

Odd Erik Haugland

Jan Garder Gundersen

Edel Anne Grinaker

Linda Bernander Silseth
administrerende direktør



Flytogets styre



ANN KATHRINE SKJØRSHAMMER

Født: 1944
Stilling: Advokat
Styremedlem siden: 2011

Ann Kathrine er utdannet jurist og driver egen advokatvirksomhet i Oslo. Hun har vært leder for bystyregruppen til KrF i Oslo Bystyre og vært byråd for næring og byutvikling i Oslo. Ann Kathrine har og har hatt flere styreverv i offentlig og privat sektor.

TRYGVE GJERTSEN

Født: 1953
Stilling: Direktør Braathens Aviation
Styremedlem siden: 2005

Trygve er siviløkonom fra NHH og tidligere partner i Ernst & Young, direktør i Braathens samt strategi- og direktør i konsernledelsen i Posten.

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.

ENDRE SKJØRESTAD

Født: 1953
Stilling: Haver Advokatfirma
ANS, Stavanger
Styremedlem/
leder siden: 2004

Endre er cand.jur. med praksis som dommerfullmektig og advokat. Han var ordfører i Sandnes 1993–1995, statssekretær i Finansdepartementet 1997–2000. Endre er styreleder i Finanstilsynet og styremedlem i Gassnova SF.

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.



TONE LINDBERG HOFSTAD

Født: 1972

Stilling: Direktør

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, Innovasjon Norge og Krigsmuseet i Narvik.

LINDA BERNANDER SILSETH

Født: 1962

Stilling: Adm. direktør., Flytoget

Linda har bred ledererfaring og gode resultater fra flere stillinger innen norsk reiselivsnæring. Hun har vært direktør i franchise-divisjonen til Choice Hotels Scandinavia og var fra 1998–2008 adm. dir. i fornøyelsesparken Tusenfyrd.

JAN G. GUNDERSEN

Født: 1963

Stilling: Flytogfører

Styremedlem siden: 2010

Jan jobbet som lokomotivfører i NSB fra 1996, og har jobbet som flytogfører siden 1998.

PER SANDERUD

Født: 1953

Stilling: Direktør i Vassdrags-

og energidirektoratet

Styremedlem siden: 2011

Per er nestleder i styret i Flytoget og er utdannet sosialøkonom fra Universitetet i Oslo. Han har tidligere vært president i EFTAS overvåkingsorgan, ESA. Per har blant annet bakgrunn som underdirektør i Finansdepartementet, ekspedisjonssjef i Landbruksdepartementet,

ekspedisjonssjef og departementsråd i Samferdselsdepartementet og departementsråd i Nærings- og handelsdepartementet.

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 2011. 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.

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 kontantekvivalenter

Består av kontanter, inkludert veksel i billett-skranker 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 anskaffelseskostnad, 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.

Varebeholdning

Reservedelslageret som er kjøpt opp i 2011, regnskapsføres som varelager til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Varene er ferdig tilvirkede varer. Lagerbeholdningen vurderes årlig for nedskrivning.

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 inneværende 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 «Pensjoner». Valg av levetider ved fastsettelse av avskrivningskostnader for varige driftsmidler som togsett og immaterielle rettigheter som sporrioritet har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsett-komponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden.

Flytogets årsregnskap

Resultatregnskap 01.01.–31.12.	Note	2011	2010
Billettinntekter	1	799 526	760 156
Annen driftsinntekt	1	14 322	15 742
Sum driftsinntekter		813 848	775 898
Lønnskostnader m.m.	2, 11	238 342	212 899
Avskrivning	12	124 058	118 821
Annen driftskostnad	2, 13	299 929	294 528
Sum driftskostnad		662 329	626 248
Driftsresultat		151 519	149 650
Annen finansinntekt		3 163	3 476
Annen finanskostnad	9	-1 756	-5 512
Ordinært resultat før skattekostnad		152 926	147 614
Skattekostnad på ordinært resultat	4	42 959	41 652
Årsresultat		109 967	105 962
<i>Disponering (dekning) av årsresultatet</i>			
Til utbytte	8	77 000	74 000
Overført til annen egenkapital	8	32 967	31 962
Sum disponering		109 967	105 962

Balanse pr. 31.12.	Note	2011	2010
EIENDELER			
ANLEGGSMIDLER			
<i>Immaterielle eiendeler</i>			
Sporprioritet	7, 12	247 442	261 189
Sum immaterielle eiendeler		247 442	261 189
<i>Varige anleggsmidler</i>			
Varige driftsmidler	9, 12	968 565	1 034 799
Investeringsprosjekter under utførelse	5, 9	30 430	10 891
Sum varige driftsmidler		998 995	1 045 690
<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Sum finansielle anleggsmidler		10	10
Sum anleggsmidler		1 246 447	1 306 889
OMLØPSMIDLER			
Varer	10	45 849	1 000
<i>Fordringer</i>			
Kundefordringer	3	8 779	9 237
Andre fordringer		60	27
Sum fordringer		8 839	9 264
Bankinnskudd, kontanter o.l.	6	127 021	124 030
Sum omløpsmidler		181 709	134 294
SUM EIENDELER		1 428 156	1 441 183



Balanse pr. 31.12.	Note	2011	2010
EGENKAPITAL OG GJELD			
EGENKAPITAL			
<i>Innskutt egenkapital</i>			
Aksjekapital (400 000 aksjer á kr 1 000)	7,8	400 000	400 000
Overkursfond	8	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital		692 468	692 468
<i>Opptjent egenkapital</i>			
Annen egenkapital	8	228 166	252 094
Sum opptjent egenkapital		228 166	252 094
Sum egenkapital		920 634	944 562
GJELD			
<i>Avsetning for forpliktelser</i>			
Pensjonsforpliktelser	11	207 417	123 647
Utsatt skatt	4	79 594	98 638
Sum avsetning for forpliktelser		287 012	222 285
<i>Annen langsiktig gjeld</i>			
Gjeld til kredittinstitusjoner	9	0	60 000
Sum annen langsiktig gjeld		0	60 000
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld		54 172	58 056
Betalbar skatt	4	39 772	26 868
Skyldige offentlige avgifter		6 764	8 330
Utbytte		77 000	74 000
Annen kortsiktig gjeld		42 801	47 082
Sum kortsiktig gjeld		220 510	214 336
Sum gjeld		507 522	496 621
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 428 156	1 441 183

Oslo, 1. mars 2012



Endre Skjørestad
styrets leder



Ann Kathrine Skjørshammer



Per Sanderud



Tone Lindberg Hofstad



Trygve Gjertsen



Odd Erik Haugland



Jan Garder Gundersen



Edel Anne Grinaker



Linda Bernander Silseth
administrerende direktør

Tematittel

Kontantstrømoppstilling 01.01.–31.12.	Note	2011	2010
<i>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</i>			
Resultat før skattekostnad		152 926	147 613
Periodens betalte skatt		-26 868	
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		0	0
Ordinære avskrivninger	12	123 478	118 688
Endring varelager		-29 358	-1 000
Endring kundefordringer		458	-1 219
Endring i andre tidsavgrensningposter		-5 117	10 528
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		215 519	274 610
<i>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</i>			
Utbetalinger ved kjøp av driftsmidler	5, 12	-78 528	-67 635
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-78 528	-67 635
<i>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</i>			
Nedbetaling av gjeld til kredittinstitusjoner	9	-60 000	-90 000
Utbetaling av utbytte		-74 000	-74 000
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-134 000	-164 000
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		2 991	42 975
Kontanter og kontantekvivalenter 01.01.		124 030	81 055
Kontanter og kontantekvivalenter 31.12.		127 021	124 030
Bank iht regnskap		127 021	124 030



Vær så god!

En pusselapp til telefonen din.

Last ned vår app – en mobil reiseplanlegger med bl.a. informasjon om stasjoner og Flytogets avganger i sanntid.

Noter

Note 1 Driftsinntekter

	2011	2010
Billettinntekter	799 526	760 156
Inntekter ved utleie av reklameplass	11 838	8 955
Andre driftsinntekter	2 484	6 787
Sum	813 848	775 898

Note 2 Lederlønnsklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte**Lederlønnsklæring i Flytoget AS**

Styret i Flytoget skal iht selskapets vedtekter hvert år legge frem for den ordinære generalforsamlingen en lederlønnsklæring for godkjenning.

Utgangspunkt for selskapets lederlønnspolitikk

Styret i Flytoget ser på de ansatte som selskapets viktigste ressurs og er opptatt av at selskapet tilbyr konkurransedyktige vilkår, slik at selskapet tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere. Retningslinjene for lederlønnsfastsettelse for statlige selskaper er nedfelt i Meld. St. 13 (2010 – 2011) Aktivt eierskap. Ledende ansatte omfatter daglig leder og ansatte som er medlem av Flytogets lederteam. Lederlønninger i Flytoget fastsettes etter følgende hovedprinsipper:

Lederlønninger skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende. Selskapet skal tiltrekke seg og beholde gode ledere. Lønningene (summen av godtgjørelse som mottas) skal normalt ligge rundt gjennomsnittet av lederlønninger for tilsvarende ledere i sammenlignbare virksomheter.

Det er hele styrets ansvar å fastsette retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte. Administrerende direktørs godtgjørelse fastsettes av styret. Administrerende direktør er ansvarlig for lønnsfastsettelsen i selskapet.

Kompensasjonsutvalg

Styret i Flytoget etablerte i 2011 et særskilt kompensasjonsutvalg for å sikre at styret etterlever eiers forventninger til lederlønninger. Kompensasjonsutvalget har følgende mandat: Utarbeide forslag til retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte og utarbeide forslag til bonusprogram for selskapet for det påfølgende år. Kompensasjonsutvalget består av styrets leder, styrets nestleder og et styremedlem valgt av de ansatte.

Hovedprinsippene i selskapets lederlønnspolitikk

Grunnlønnen skal være hovedelementet i ledernes lønn. Det gjelder ingen særskilte rammer for grunnlønnens størrelse, men grunnlønnen skal være markedsmessig. I tillegg til fast lønn, kan ledende ansatte motta tilleggsytelser. Nedenfor kommenteres de enkelte ytelser som benyttes spesifikt.

Fastlønn

Fastlønnen skal være hoveddelen av lederlønnen. Det er av styret ikke satt noen øvre eller nedre beløpsmessige begrensninger for fastsettelse av fastlønn for ledende ansatte i selskapet for kommende regnskapsår. Flytoget skal ikke være lønnsledende, men ha konkurransedyktige lønninger.

Styrehonorar

Ansattvalgte i Flytogets styre mottar honorar på linje med eiervalgte styremedlemmer.

Årlige bonusavtaler

Selskapet har i flere år praktisert bonusordninger for ledere og ansatte for å sikre at viktige forretningsmål gis tilstrekkelig prioritet. De årlige bonusavtalene for ledende ansatte har en maksimal utbetaling tilsvarende tre måneders lønn. Måltallene for bonus er basert på finansielle og operasjonelle kriterier og forutsetter resultater utover det som er forventede. Målene besluttet av styret årlig. Kriteriene for bonusmålene er gjennomgått og justert i 2011.

Andre variable elementer

Ytterligere variable elementer for ledende ansatte inkluderer ordning med fast kjøregodtgjørelse/firmabil, parkering, aviser, mobiltelefon og dekning av utgifter til bredbåndskommunikasjon i samsvar med etablerte standarder.

Pensjonsordninger

Selskapets pensjonsordning er basert på at pensjonsalderen er 67 år, og at samlet kompensasjonsgrad ikke skal overstige 66 prosent av sluttlønnen (inntil 12 G). Pensjonsytelsen forutsetter full opptjening i Flytoget ved fylte 67 år. Alle ansatte inngår i denne ordningen. Tre medlemmer av lederteamet har en kontraktsfestet avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn utover 12 G forutsatt full opptjening. Dette refererer seg til ansettelsesavtaler inngått i perioden 1998–2004. Det henvises til note 11 Pensjoner.

Etterlønsordninger

Administrerende direktør har avtale om forlenget gjensidig oppsigelse i seks 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. Øvrige ledelse og ledende ansatte har ikke avtalefestet etterlønsordninger.

Tildeling av aksjer

Flytoget er i sin helhet eid av Nærings- og Handelsdepartementet. Aksjetildeling er således ikke aktuelt.

Lederlønspolitikken som har vært ført det foregående regnskapsåret

I forbindelse med fastsettelse av lederlønnene i 2011 har administrerende direktør hatt en samtale med styrets leder, hvor prinsippene som ble lagt til grunn ble diskutert.

Retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for det kommende regnskapsår

I forbindelse med behandling av selskapets budsjett for det kommende år, beslutter styret den lønnsøkning som legges til grunn for kommende års budsjett, og som vil være retningsgivende for den totale lønnsrammen for selskapet ved det årlige lønnsoppjøret.

LØNNKOSTNADER	2011	2010
Lønninger	177 923	164 417
Folketrygdavgift	28 262	25 860
Pensjonskostnader	24 971	7 524
Andre ytelser, inkl. styrehonorar	7 186	15 098
Lønnskostnader	238 342	212 899

Gjennomsnittlig antall årsverk	301	287
--------------------------------	-----	-----

GODTGJØRELSE

Administrerende direktør:

Lønn inkl. feriepenge*	1 863	1 724
Bonus inkl. feriepenge (opptjent i år, utbet. året etter)	428	372
Pensjonspremie	111	108
Annen godtgjørelse	158	155

Styret:

Styregodtgjørelse	1037	855
Herav godtgjørelse til styrets leder	220	203

* Adm. direktørs lønnsøkning var i 2011 på 2,6 prosent. Den øvrige økningen skyldes overheng fra tidligere år vedr. feriepenge på bonus.

FAKTURERT HONORAR REVISOR ekskl. mva.

Lovpålagt revisjon	250	250
Skatte- og avgiftsbistand	0	5
Annen konsulentbistand	0	15

Note 3 Kundefordringer	2011	2010
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	50	50
Endring avsetning for usikkerhet i kundefordr.	0	0
Årets konstaterte tap	115	177
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	-10	-22
Årets tap på kundefordringer	105	155

Noter

Note 4 Skatt

	31.12.11	31.12.10
BEREGNING AV UTSATT SKATT/ UTSATT SKATTEFORDEL		
Midlertidige forskjeller:		
Kundefordringer	-50	-50
Driftsmidler	493 613	477 309
Pensjonsforpliktelser*	-207 417	-123 647
Avsetninger	-1 880	-1 334
Sum midlertidige forskjeller	284 266	352 278
Utsatt skattefordel/utsatt skatt (-) 28%	-79 594	-98 638
* Herav pensjonsforpliktelse direkte mot EK	174 258	95 238
Utsatt skatt direkte ført mot EK	-48 792	-26 667
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt		
Resultat før skattekostnad	152 926	147 613
Permanente forskjeller	498	1 143
Grunnlag for årets skattekostnad	153 424	148 756
Endring i midlertidige resultatforskjeller	-11 380	-52 801
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	142 044	95 956
Skattepliktig inntekt (gr.lag for betalbar skatt i balansen)	142 044	95 956
Fordeling av skattekostnaden		
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	39 772	26 868
Sum betalbar skatt	39 772	26 868
Endring i utsatt skatt	3 187	14 784
Skattekostnad (28 % av grunnlag for årets skattekostnad)	42 959	41 652
Betalbar skatt i balansen		
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	39 772	26 868
Betalbar skatt i balansen	39 772	26 868

Note 5 Investeringsprosjekter under utførelse

	2011	2010
Anskaffelseskost 01.01.	10 891	39 182
Tilgang	78 528	66 543
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-58 989	-94 834
Anskaffelseskost 31.12.	30 430	10 891

Note 6 Bankinnskudd

Selskapet har en skattetrekksgaranti i DNB på MNOK 14.

Note 7 Nærstående parter

Flytoget AS er et statsaksjeselskap heleid av Nærings- og handelsdepartementet. Jernbaneverket og NSB AS er underlagt Samferdselsdepartementet. Flytoget har definert Nærings- og handelsdepartementet, NSB AS, Jernbaneverket og Oslo Lufthavn AS som nærstående parter.

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 strømforsyning til hele det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet anskaffes av Bane Energi, som er en egen forretningsenhet i Jernbaneverket. Drifting av reservedelslager og vedlikehold av flytogene utføres av NSBs datterselskap Mantena AS. Flytoget har utstrakt samarbeid med Oslo Lufthavn AS i forbindelse med utbygging av ny terminal for å ivareta Flytogets interesser.

Transaksjoner	Inntekter		Kostnader	
	2011	2010	2011	2010
Jernbaneverket	1 956	2 451	81 426	90 265
NSB konsern	302	2 349	58 647	54 342
Oslo Lufthavn Gardermoen	659	52	86	1 225

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. 31.12.2010	400 000	292 468	-68 572	320 666	252 094	944 562
Årets resultat				109 967	109 967	
Utbytte				-77 000	-77 000	
Årets aktuarielle gevinst og tap pensjonsforpliktelser (etter skatt)			-56 895		-56 895	
Pr. 31.12.2011	400 000	292 468	-125 466	353 632	228 166	920 634

Noter

Note 9 Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Selskapet har ingen rentebærende gjeld pr. 31.12.11.

Trekkfasiliteten på TNOK 50 000 er ubenyttet pr. 31.12.11. Denne er sikret ved 1. prioritets pant i togsettene, som har en bokført verdi på TNOK 924 773.

Kassekredittavtalen på TNOK 25 000 er ubenyttet pr. 31.12.11.

Note 10 Varer

	31.12.11	31.12.10
Reservedeler	19 672	1 000
Roterende utstyr	26 177	0
Sum reservedelslager	45 849	1 000

I november 2011 kjøpte selskapet reservedelslager fra Bombardier Transportation Norway AS. TNOK 15490 ble klassifisert fra varige driftsmidler ved utgangen av året.

Note 11 Pensjoner

Flytoget AS er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon 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. Ytelserne er alders-, uføre-, ektefelle- og barnepensjon.

Pensjonsordningen omfatter 330 ansatte og 21 pensjonister pr. 31.12.11.

Pensjonsordningene gir en pensjonsytelse på 66 prosent av sluttlønn på pensjonerings-tids-punktet ved fylte 67 år forutsatt full opptjening. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten.

Premiefastsettelsen skjer etter actuarielle 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/«fiktivt fond») tilsvarende forpliktelsen som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner.

Flytoget AS har avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte som ikke har avtale om pensjonering ved oppnådd særskilt aldersgrense. Tre 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 avtalefestet rett til engangsutbetaling av 6 ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilling 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 tilsvarer de som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble ikke utbetalt «Loss of licence» i 2010 og 2011.

Note 11 fortsetter	2011	2010
PENSJONSKOSTNAD		
Kostnad knyttet til inneværende periode		
Pensjonsopptjening (inkl. adm.kostnad)	20 068	19 477
Rente på forpliktelse	10 352	10 301
Brutto pensjonskostnad	30 420	29 778
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-6 036	-7 022
Netto pensjonskost. før arbeidsgiveravgift	24 384	22 756
Periodisert arbeidsgiveravgift	3 438	3 209
Netto pensjonskost. etter arbeidsgiveravgift	27 822	25 965
Resultatført endring i pensjonsregulering til alderspensjon	0	-16 742
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift og endring	27 822	9 223
Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:		
BEVEGELSER PENSJONS- FORPLIKTELSER (DBO)		
DBO ved periodens begynnelse	262 355	243 927
Årets pensjonsopptjening, Service Cost	20 046	19 402
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	10 352	10 301
Planendring	0	-14 673
Aktuarielt tap/(gevinst)	67 589	4 641
Pensjonsutbetalinger	-1 356	-1 243
DBO ved periodens slutt	358 986	262 355

	2011	2010
BEVEGELSER PENSJONSMIDLER		
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	153 988	132 968
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	6 036	7 022
Aktuarielt (tap)/gevinst	-1 107	-968
Administrasjonskostnader	-511	-493
Innbetaling	20 150	16 701
Pensjonsutbetalinger	-1 356	-1 243
Pensjonsmidler ved periodens slutt	177 200	153 988
BEVEGELSER NETTO PENSJONSFORPLIKTELSER		
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	3 576	3 801
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforplikt.	355 411	258 554
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-177 200	-153 988
Periodisert arbeidsgiveravgift	25 632	15 280
Netto pensjonsforpliktelser	207 417	123 647
Netto pensjonsforpliktelser pr. 01.01.	123 647	126 604
Mottatt innskudd/ utbetaling av pensjoner	-22 991	-19 057
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	27 741	9 699
Endringer i estimatavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	79 020	6 401
Netto pensjonsforplikt. pr. 31.12.	207 417	123 647
Egenkapitalbelastninger:		
Akkumulerte estimatavvik 01.01.	95 238	88 838
Årets endring	79 020	6 401
Akkumulerte estimatavvik 31.12.	174 258	95 238

Noter

Note 11 fortsetter	2011	2010
Økonomiske forutsetninger:	Resultat/ Balanse	Resultat/ Balanse
Diskonteringsrente	2,60 %	4,00 %
Forventet lønnsregulering	3,50 %	4,00 %
Forventet pensjonsøkning	2,50 %	3,00 %
Forventet G-regulering	3,25 %	3,75 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,10 %	3,70 %
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%
Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger:		
Brutto pensjonsforpliktelse	358 986	262 355
Estimatavvik vedr. brutto pensjons- forpliktelse i % (reduksjon)/økning	37 %	8 %
Pensjonsmidler	177 200	153 988
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	15 %	16 %
SENSITIVITETSANALYSE:		
Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten / lønnsvekst / pensjons - og G-regulering reduseres/økes med 0,5 % øker / reduseres periodens netto pensjonskostnad for 2011 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2011 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):		
Netto pensjonsforpliktelse:	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	41 764	-35 924
Endring i lønnsvekst	-22 977	23 782
Endring i pensjonsreg./G-reg. (netto)	-14 670	14 535
Netto pensjonskostnad	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	3 605	-3 050
Endring i lønnsvekst	-2 130	2 231
Endring i pensjonsreg./G-reg. (netto)	-1 084	1 037

Note 12 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning, biler	Togmateriell	Vestkorridoren	Påkostning, leide lokaler, aktivert over leiekontraktens løpetid	Rettigheter	2011 Sum	2010 Sum
Anskaffelseskost 01.01.	269 121	1 703 972	12 462	4 959	412 404	2 402 918	2 311 466
Tilgang kjøpte driftsmidler	8 437	50 552	0	0	0	58 989	95 925
Avgang/Nedskrivning	-91 863	-24 281	0	0	0	-116 144	-4 473
Anskaffelseskost 31.12.	185 695	1 730 243	12 462	4 959	412 404	2 345 763	2 402 918
Akk. avskr, nedskr, og rev. nedskr. 01.01.	221 186	725 375	8 769	385	151 215	1 106 930	992 420
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	148 592	805 470	9 693	1 039	164 962	1 129 756	1 106 930
Akkumulerte avskrivning avgang	-91 863	-8 791	0	0	0	-100 654	-4 177
Balanseført verdi pr. 31.12.	37 103	924 773	2 769	3 920	247 442	1 216 007	1 295 988
Årets avskrivninger	19 269	88 885	923	654	13 747	123 478	118 688
Økonomisk levetid	3–8 år	3–25 år	13 år	8	30 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Note 13 Leieforhold og innkjøpsforpliktelser

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler.

Husleieavtaler:	Kostnad 2011
Lokaler Drammen stasjon	139
Lokaler Lodalen	114
Lokaler Biskop Gunnerusgt. 14	6 450



Til generalforsamlingen i Flytoget AS

Revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS, som viser et overskudd på kr 109 967 000. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2011, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatenes utarbeidelse av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Flytoget AS per 31. desember 2011, og av resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag ISAE 3000 "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon", mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 1. mars 2012
PricewaterhouseCoopers AS


Tom Henry Olsen
Statsautorisert revisor

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 verdier skal kjennetegne Flytoget i ett og alt, og sammen med visjon og forretningsidé, ligge til grunn for de 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 retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer. De etiske retningslinjer er godkjent av styret og ligger på selskapets intranett- og internettsider.

Virksomhet

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

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

Selskapskapital og utbytte

Flytoget har en egenkapital på 921 millioner kroner ved slutten av 2011. Dette tilsvarer en egenkapitalandel på 64,5 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 2011 betale et utbytte på 77 millioner kroner 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 100 prosent statlig selskap underlagt Nærings- og handelsdepartementet. Retningslinjer for transaksjoner med nærstående parter er nedfelt i selskapets styreinstruks og i de etiske retningslinjer.

Generalforsamling

Generalforsamlingen i Flytoget gjennomføres i henhold til Aksjeselskapslovens kapittel 20. Det er næringsministeren som er selskapets generalforsamling.

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 av 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. I planen for 2012 er det lagt inn aktiviteter som skal bidra til å utvikle styret. I forbindelse med to styremøter i 2011 ble det invitert inn eksternt kompetanse for å bidra til utvikling av styret og styrets arbeid.

Det ble avholdt syv styremøter i 2011. Instruks for styret og administrerende direktørs arbeid regulerer ansvar og oppgaver. Instruksen ble oppdatert i 2011.

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

I 2011 er det gjennomført interne revisjoner av driftsavvik og av sikkerhetsklarering og autorisasjon, samt ekstern revisjon av boggikontroll av flytogene.

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 mål 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. Finansstrategien blir godkjent av styret årlig. Risiko av operasjonell karakter er nedfelt i selskapets trafikkikkerhetsplan og securityplan. Selskapet benytter risikoanalyser og revisjoner som instrumenter for å avdekke og ha kontroll med selskapets risiki på ulike områder. Selskapet har i løpet av 2011 utarbeidet en Business Continuity Plan (BCP) som er en kriseplan som består av nyttig informasjon, råd og føringer hvis noe uforutsett inntreffer. BCP-en skal bidra til at Flytoget som organisasjon raskt får operasjonen tilbake til normal drift etter en hendelse.

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 2011 fremgår av note 2 i regnskapet.

Godtgjørelse til ledende ansatte

Lederlønnsklæring og godtgjørelse til styret og administrerende direktør er i sin helhet beskrevet i note 2. Styret vurderer administrerende direktørs betingelser årlig.

Styret besluttet i 2011 å etablere et kompensasjonsutvalg bestående av to eiervalgte styremedlemmer og ett styremedlem valgt av de ansatte. Kompensasjonsutvalgets mandat er å sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lederlønninger og utarbeide forslag til bonusprogram for påfølgende år. Kompensasjonsutvalgets anbefaling legges frem for styret til beslutning.

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 internettsider i tillegg til årsrapporten.

Revisor

Det gjennomføres to revisjoner årlig av ekstern revisor. Det er revisjon i forbindelse med årsregnskapet og interimrevisjon i forkant av årsoppgjøret. Revisor er tilstede på styremøtet

i forbindelse med avleggelse av årsregnskapet. I samme styremøte, blir brev fra revisor gjennomgått. Styret har i samme møte en egen samtale med revisor uten at administrasjonen er tilstede. 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

2011 ble nok et godt år for Flytoget med 4,1 prosent passasjerøkning og en kundetilfredshet på 96 prosent. Flypassasjermarkedet hadde en økning på 6,6 prosent. Veksten var sterk både i totalmarkedet og i Flytoget i begynnelsen av året, styrket seg mot våren og sommeren, men flatet ut etter sommeren. Til tross for et krevende seks ukers driftsavvik i løpet av sommeren endte passasjertallet på 5,9 millioner passasjerer. Flytoget måtte se sin markedsandel meget sterkt redusert under de seks ukene med sommeravvik, og en viss effekt av dette hang også igjen i andre halvår. Samlet endte 2011 med en markedsandel på 33 prosent, ned 2,9 prosentpoeng fra 2010.

Flytoget har i løpet av 2011 utviklet og ferdigstilt flere produktfordeler som øker reiseopplevelsen og effektiviteten for våre kunder. Flytogterminalen på Oslo S har gjennomgått en oppgradering og oppussing. Her har vi også i samarbeid med Oslo Lufthavn installert fire innsjekkingsautomater. En ny app for iPhone er utviklet og lansert, og en oppgradert versjon kommer allerede i mars 2012. Alle våre 16 togsett har gjennomgått en total teknisk oppgradering og samtidig fått installert trådløst internett for alle passasjerer, stikkontakter ved alle seterader, nye stoler, nytt gulvbelegg og

oppussing av toalettene. Dette vil totalt gi oss høyere kundetilfredshet, bedre tilgjengelighet og mer kostnadseffektiv og pålitelig drift.

Det har også vært jobbet videre med utvikling av selskapets løsning for billettløse reiser. Det har vært en meget positiv økning siden systemet ble etablert i 2001. Andelen billettøst har på enkelte dager passert 60 prosent. Totalt selges nå mer enn 95 prosent av selskapets billetter i elektroniske kanaler.

Det ble i april ansatt en salgssjef som jobber aktivt mot bedrift- og reiselivsmarkedet. Det har vært gjennomført mer enn 250 besøk hos kunder. Dette har blitt meget godt mottatt av markedet og viser at det har vært et behov for mer informasjon og oppfølging etter en periode hvor kundebesøk ikke har vært prioritert.

Det ble satt ned en prosjektgruppe i 2011, Produktutvikling Flytoget (PUF), som på tvers av alle avdelinger skal jobbe med å styrke produktet Flytoget. Prosjektet består av syv ulike grupper og rapporterer til en styringsgruppe. Det er satt av betydelige midler til prosjektet og målet er at vi i tiden fremover skal beholde selskapets markedsposisjon. Arbeidet har så langt resultert

i flere enn 120 forbedringsområder som skal vurderes og jobbes videre med. PUF vil fortsette sitt arbeide frem mot 2015. For å styrke Flytogets markedsposisjon og styrke merkevaren arbeides det med flere sentrale utviklingsprosjekter på mellomlang og lang sikt. Flytoget medvirker sentralt i utviklingen av Nye Oslo S og prosjekteringen av ny Terminal 2 på Oslo Lufthavn. Hensikten er å sikre en fremtidig effektiv tilbringertjeneste. Flytoget har også begynt arbeidet med å utarbeide en strategi for anskaffelse av neste generasjons tog tilpasset det fremtidige kapasitetsbehovet for tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn. Parallelt arbeides det med å muliggjøre flere avganger til/fra Lysaker enn dagens tre tog i timen, for ytterligere å imøtekomme markedets behovet i aksene Nationaltheatret – Lysaker.

Flytoget har i 2011 lagt ned mye ressurser i forretningsutviklingsprosesser og vil videreføre dette arbeidet. I dialog med eier og med Samferdselsdepartementet har Flytoget meldt fra ønsket om å utvide sin operasjon til kundegrupper og togstrekninger av intercitykarakter. Dette arbeidet har omfattet utviklingen av forretningsmodeller som ledd i forberedelsene til å tilby slike operasjoner dersom Flytoget får anledning til det.

Trafikksikkerhetsregnskap

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på nullskadefilosofi. I dette ligger visjonen om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Flytoget har i løpet av 2011 kun erfart mindre uhell. Trafikksikkerheten i Flytoget er et kontinuerlig fokusområde i hele organisasjonen. Dette følges opp gjennom sikkerhetsmål relatert til kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og ved 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. Flytoget jobber aktivt med forbedringer av sikkerheten gjennom systematisk oppfølging av tilløpsrapportering. Det ble avholdt en intern sikkerhetskonferanse i 2011, for femte gang i Flytogets historie, hvor fokus var styrking av sikkerhetskulturen.

Resultater innen trafikksikkerhet

Type hendelse	Beskrivelse	Reisende	Egne ansatte	Tredjeperson*	Flytoget
ULYKKE	Drepte*	0	0	0	
	Alvorlig personskade	0	0	0	
UHELL	Personskade m/medisinsk bistand m/fravær	2	1	0	
	Personskade u/medisinsk bistand u/fravær	4	4	0	
ULYKKE	Stor materiell skade				0
UHELL	Liten materiell skade				8***
UHELL	Dyrepåkørsel**				4

* Bekreftede selvmord og forsøk på selvmord inkluderes ikke i tabellen.

** Kun dyr større eller lik rådyr inngår i statistikken.

*** Hvorav 1 dyrepåkørsel.

Uhell/ulykker

Det ble registrert 22 uhell totalt i Flytoget i 2011. I all hovedsak er dette mindre uhell

- 6 av uhellene er relatert til passasjerer
- 5 av uhellene er relatert til flytogverter eller flytogførere
- 7 av uhellene er materielle skader (som ikke er relatert til dyrepåkørsler)
- 4 dyrepåkørsler hvor en av hendelsene resulterte i materiell skade

Flytoget har i 2011 blant annet hatt fokus på følgende områder sett fra et sikkerhetsperspektiv:

- Slutføring av vedlikeholdsprogram som gjennomføres på hele flytogparken
- Opplæring av alle ansatte innen sikkerhetsstyring
- Flere beredskapsøvelser for Beredskapsorganisasjonen
- Fornyelse av Flytogets sikkerhetssertifikat, utstedt av Statens jernbanetilsyn
- Etablering av Business Continuity Plan
- Skjerpet adgangskontroll i Flytogets lokaler
- Planlegging og evaluering av sommeravviket 2011 (vedlikehold av infrastruktur, stans i togavvikling)

Medarbejderregnskap

Ansatte

Ved utgangen av året hadde selskapet 297 årsverk og 332 medarbeidere. Antall medarbeidere fordeler seg på 111 flytogførere, 133 flytogverter, 13 kundeveiledere, 11 operativ ledelse og 64 administrasjon. Av selskapets 332 medarbeidere er 143 kvinner og 189 menn. Gjennomsnittsalderen i selskapet var 39,3 år, 36,8 år for kvinner og 41,2 for menn. Det ble ansatt 42 nye medarbeidere (10 FTF/23 FTV/4 KV/4 ADM) i løpet av 2011 og turnoveren var 14,9 prosent.

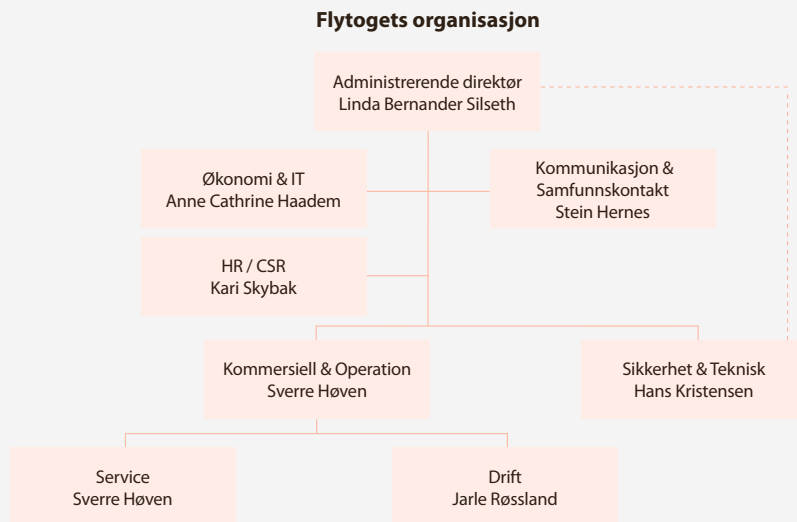
Sykefravær

Sykefraværet endte på 8,0 prosent og viser en reduksjon fra 2010 på 0,3 prosentpoeng.

- Egenmelding: 1,4 %
- 1–3 dager: 0,1 %
- 4–16 dager: 1,1 %
- >17 dager: 5,4 %

Flytoget er organisert i fem avdelinger:

- *Kommersiell & Operation* med ansvar for salg, markedsføring og den operative driften, dvs. togfremføring, togpersonell og operativ ledelse.
- *Sikkerhet & Teknisk* med ansvar for togvedlikehold og sikkerhet.
- *Human Resources (CSR)* med ansvar for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen bl.a. rekruttering, vilkår, kompetanseutvikling, arbeidsmiljø og interninformasjon, samt samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.
- *Økonomi & IT* med ansvar for resultat- og budsjettoppfølging,



likviditetsstyring, finans, forsikring, innkjøp, IT og forbedringsprosesser.

- *Kommunikasjon & Samfunnskontakt* med ansvar for myndighetskontakt, PR og presse.

Likestilling/diskriminering/integrering

Lovens formål er å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av bl.a. kjønn, alder, etnisitet, hudfarge, religion og livssyn. Flytoget har en meget bevisst holdning til lovens formål, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om utviklingsmuligheter. Det har ikke vært nødvendig å iverksette spesielle tiltak for å sikre likestilling, da det er god fordeling på alle nivåer. Ved rekruttering vurderes

kompetanse uavhengig av kjønn, og det søkes å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn i alle avdelinger i selskapet.

Andelen kvinner i organisasjonen er 43 prosent. 3 av 43 nyansatte hadde ikke-vestlig bakgrunn. 7,2 prosent av Flytogets medarbeidere har ikke-vestlig bakgrunn.

Selskapets lederteam består av syv personer, hvorav tre er kvinner.



Samfunnsansvar og miljø

Flytoget har gjennom sitt arbeid med rapportering av samfunnsansvar valgt å fortsette å rapportere i henhold til Global Reporting Initiative (GRI)-format, som første gang ble gjennomført i 2009. Flytoget videreutviklet arbeidet i 2010 slik at selskapet løftet seg fra anvendelsesnivå C til B, et nivå som er opprettholdt i 2011.

I Flytoget har samfunnsansvar en strategisk betydning, og blir sett på som en sentral forutsetning for selskapets langsiktige lønnsomhet og attraktivitet blant interessenter, enten det er kunder, medarbeidere, investorer, medier, frivillige organisasjoner eller myndigheter.

Årsrapportens beskrivelse av virksomhetsprofil og ledelsens tilnærming er gjennomgått i forhold til krav i henhold til GRI og er sammen med oversiktstabellen dokumentasjon på at nivå B er tilfredsstillt.

Flytoget støttet forskning og utvikling (FOU) gjennom selskapets engasjement i «Ungt Entreprenørskap» også i 2011. Fra 2010 – 2012 bidrar Flytoget til forskningsprosjektet PUSAM, Punktlighetsforbedring for godstrafikk på bane gjennom beslutningsstøttesystem basert på samfunnsøkonomiske kostnader.

Flytoget ivaretar samfunnsikkerhet ved å ha en oppdatert securityplan og beredskapsplan tilpasset selskapet. Flytoget har i 2011 videreutviklet sine prosedyrer for beredskapsarbeid. Beredskapsplanen er omforent i organisasjonen, og Flytogets medarbeidere er trent for å kunne redusere konsekvenser dersom større hendelser skulle oppstå. Flytoget gjennomfører årlig flere beredskapsøvelser som sikrer ivaretagelse av god sikkerhet og egnethet av eksisterende beredskapsplan. Flytoget utarbeidet i 2011 en Business Continuity Plan hvis uforutsette forretningskritiske hendelser skulle inntreffe.

Flytoget har en treårig avtale med Røde Kors. Bistanden er kr 800 000 til Røde Kors sin oppsporingstjeneste og kr 500 000 til frivillighetsentralen Safirhuset. I tillegg støttet Flytoget de sultrammede på Afrikas Horn med kr. 1 pr. passasjer en hel uke, samt at mange av selskapets medarbeidere valgte å donere sin julegave til Røde Kors. Flere av selskapets medarbeidere har engasjert seg innen ulike frivillige aktiviteter som besøkstjeneste, krisetelefon, hjelpekorps, flyktningguide og blodgivning.

Flytoget inngikk i 2009 samarbeid med Ski-VM 2011, som innebar å være vertskap i forbindelse med Ski-VM. Flytoget tilbød en miljøvennlig tilbringertjeneste til og fra Oslo Lufthavn under arrangementet, og bidro med åtte medarbeidere som jobbet som frivillig på fulltid i 14 dager under Ski-VM i 2011.

Miljø

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. I en tid med fokus på samfunnsansvar og klimaeffekter er det viktig å prioritere bruk av den elektriske energien til transport fremfor til oppvarming.

I et samarbeidsprosjekt med ENOVA i årene 2006–2008 ble det oppnådd rundt 15 prosent reduksjon av energiforbruk for togfremføring. Effekten av prosjektet er permanent og grunnlaget videreføres i selskapets fokus på energiforbruk. Flytogsimulatoren er et viktig verktøy i denne sammenheng.

Nøkkeltall 2011:

- Det målte totale energiforbruket var i 2011 52 GWt
- Flytoget brukte 0,17 kWt/passasjerkilometer
- 19 prosent av brutto kjørestrom blir ført tilbake til kjøreledningen ved bremsing

- Flytoget benytter fra 1. juli 2007 kun sertifisert, ren energi
- Støyreduksjon og høy grad av gjenvinning på vårt togmaterieill
- Flytogene er støysvake i forhold til kjørehastighet, og kjører i tunnel forbi tettbygde områder
- Flytogene har lang teknisk levetid der 98 prosent av materialene kan gjenvinnes
- Det er gjennomført stor innsats innen tungt vedlikehold av alle flytogene for å forlenge livsløpet

Miljøoppfølging

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

- Ved normal drift er miljørisikoen minimal. Ved eventuelle ulykker er miljørisikoen begrenset.
- Flytoget har årlig miljørapportering og månedvis rapportering av energi til togfremføring.

- Flytoget deltar i regjeringens klimasatsing, Klimaløftet, og prosjektet Fremtidens byer.
- Flytoget er sertifisert av organisasjonen FAIR Recycling som leverandør av IKT-materieill til gjenbruk i Guatemala og med miljøtilpasset sluttbehandling i kretsløpet.
- Kantinen i kontorlokale serverer FAIR trade rettferdig kaffe, og gjennomfører kildesortering.
- Nye støttesystemer innen IT fører til mindre forbruk av kopipapir.

GRI inneholder redegjørelser på tre områder:

1. Virksomhetsprofil
2. Ledelsens tilnærming
3. Prestasjonsindikatorer på økonomi, miljø og sosialt engasjement

GRI	Indikator	Rapport
EC01	Direkte økonomisk verdiskaping og -fordeling	Verdiskaping og -fordeling er beskrevet i styrets beretning. Flytoget økonomiske støtte til deler av Røde Kors' virksomhet – 800 000 til Oppspringstjenesten, 500 000 til Nettverkstiltaket Safir. I tillegg kommer 2000 Flytogbilletter.
EC04	Finansielt bidrag mottatt fra staten	Ingen tilskudd for 2011.
EN03	Direkte energiforbruk fordelt på primær energikilde	Togframføring og hensetting: 52GWt sertifisert ren energi.
EN23	Totalt antall og omfang av betydelige utilsiktede utslipp	Totalt antall og omfang av betydelige utilsiktede utslipp Ingen betydelige utilsiktede utslipp i 2011 eller i perioden 1998-2009. Et utslipp i 2010 ble fanget opp i oljeutskiller.
EN26	Tiltak for å redusere miljøpåvirkning fra varer og tjenester, samt omfang av redusert påvirkning	Innkjøp av nye PC-er hadde strengere miljøkrav enn gjeldende lovverk ved inngåelse, fire års levetid på PC-er. Avtalen fra 2009 fortsetter med Fair recycling som innebærer at brukte Flytog PC-er kommer til nytte på skoler i Kenya og håndteres miljømessig.
EN28	Størrelsen av bøter og totalt antall sanksjoner for selskapet for avvik fra miljølovgivning	Ingen bøter eller avvik.

GRI	Indikator	Rapport
EN29	Betydelige miljøpåvirkninger som følge av transport av produkter og annet gods og materiale som brukes i organisasjonens virksomhet, samt transport av ansatte	Flytoget kjøpte også i 2011 årskort på tog for alle ansatte. Ca. 86 prosent av alle ansatte har kollektivtransport som viktigste reisemåte til/fra arbeid (2008). Flytogets administrasjon ligger på Oslo S – Norges største kollektivknutepunkt. Større arrangementer legges til steder med god kollektivbetjening.
LA01	Total arbeidsstyrke	332 ansatte som utgjør 297 årsverk. Se Medarbeiderregnskap.
LA04	Prosentdel av ansatte dekket av kollektive arbeidskontrakter	100 prosent av ansatte har arbeidskontrakter. Ref. AML
LA05	Minimum varslingsperiode for operasjonelle endringer	14 dager. Avtalt med ansatt-organisasjoner – Se overenskomster med NJF, NLF og Stafo.
LA07	Frekvens for skader, yrkesskader, tapte dager og fravær samt antall dødsulykker	Det ble registrert 22 uhell totalt i Flytoget i 2011. I all hovedsak er dette mindre uhell: <ul style="list-style-type: none"> • 6 av uhellene er relatert til passasjerer • 5 av uhellene er relatert til flytogverter eller flytogførere • 7 av uhellene er materielle skader (som ikke er relatert til dyre påkjørsler) • 4 dyre påkjørsler der en av hendelsene resulterte i materiell skade
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. Ansatt-tilbud 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 tre kvinner og fire menn. I øvrig også jevn fordeling mellom kjønn 43 prosent K og 57 prosent M. 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 oppmuntrer til og tilrettelegger 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	Det er gjennomført innkjøpskurs med vekt på anti-korrupsjon, etikk og behovsdefinisjon og behovsverifikasjon for tre av fire avdelinger i løpet av 2011. Premiering og gaver internt reguleres via reglene for regnskapslov og skatteregler.
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
PR05	Prosedyrer for oppfølging av kundetilfredshet, inkludert systemer og resultat av kundeundersøkelser og måling av kundehenvendelser til selskapet	I 2011 har vi gjennomført fire runder med Kundetilfredshetsundersøkelser, totalt 6012 respondenter. Feltarbeidet er gjennomført av TNS Gallup, etter en utvalgsplan designet av Research International. Totalscore og beregning av årsresultat er kontrollert og skriftlig godkjent av TNS Gallup. Årsresultat for 2011 ble 96 prosent.
PR06	Planer for overholdelse av lover, standarder og frivillige regler ift markedskommunikasjon, inkludert annonsering, reklame og sponsing	Flytoget har satt seg inn i forbrukerombudets arbeid om markedskommunikasjon og miljø.
PR09	Størrelsen av bøter for avvik fra lover og reguleringer som gjelder provisjoner, og bruk av produkter og tjenester.	Ingen bøter eller avvik.

Report of the Board of Directors

Introduction

Flytoget operates a passenger transport service between Drammen and Oslo Airport and has its head offices in central Oslo. The company carries around six million passengers a year, which represents about 10 per cent of all rail passengers in Norway and about 20 per cent of all rail passengers in the Oslo region.

Financial results for 2011 were good, with record sales of NOK 814 million. Profit before tax amounted to NOK 153 million.

Flytoget is one of Norway's strongest brands, in any industry. The company won the passenger traffic category award of the Norwegian Customer Barometer and came in second place overall. Flytoget was voted Norwegian Travel and Tourism Product of the Year by the travel industry. This is very satisfactory, particularly so since the service has had to be suspended on several occasions during the year as a result of extraordinary maintenance work in the Oslo Tunnel. The customer satisfaction rating is 96 per cent.

Market development and customer satisfaction

Flytoget's market share among public transport to Oslo Airport declined by one percentage point in 2011 to 33 per cent. The decline in market share was due to the prolonged disruption to services in the summer.

Since air traffic rose strongly over the period, there was still an increase in the number of passengers. The number of Flytoget passengers

increased by four per cent compared with the previous year, which provided the basis for continuing profitability. In total, 5.9 million passengers travelled with Flytoget in 2011.

Flytoget's activities in 2011 have been strongly aimed at improving the customer experience. Several measures have been taken for the passengers' benefit and a major product improvement programme has been commenced.

Punctuality and regularity

Punctuality is one of Flytoget's most important governing parameters and shows how great a proportion of the trains arrive at Oslo Airport on time. Regularity is the measure of the proportion of trains that run according to the published schedule.

The year began with a great deal of snow and ice and low temperatures. This led to infrastructure problems and punctuality for the first quarter was 89 per cent, against 84 per cent the previous year. The work at Oslo S and Brynsbakken during the comprehensive maintenance work that was done in the summer has led to fewer failures in the infrastructure. The opening of the Bærum Tunnel and the mild winter towards the end of the year raised overall punctuality to 94 per cent.

Regularity is the measure of the proportion of trains that run according to the published schedule and is greatly affected by individual incidents, such as the closure of the Romeriksporten tunnel. In such cases, all through trains must be cancelled, which has major consequences for

regularity. Regularity for the year was 99.3 per cent. 533 of the scheduled total of 76,000 departures on the Gardermoen line were cancelled in 2011.

The infrastructure of central eastern Norway is a major challenge for all train operators. The essential upgrading of the infrastructure is the reason why train passengers will find trains being replaced by buses for lengthy periods. All train traffic through Oslo S was closed for six weeks during summer 2011 and there will be a corresponding closure in 2012.

In order to reduce any negative effect on the customer experience when train traffic must be cancelled, Flytoget places great emphasis on providing a good bus service to replace planned cancellations and on maintaining a high state of readiness so as to be able to put in taxis and buses in the event of unforeseen stoppages.

Ownership

Flytoget was separated from the NSB group and placed under the Ministry of Transport and Communications in 2003. In 2004, the administration of ownership was moved to the Ministry of Trade and Industry. The objective of the state ownership of Flytoget is to achieve profitable rail traffic that contributes to a high proportion of public transport being used to and from Oslo Airport. The company shall be run on a commercial basis.

Organisation

The company's objective is to have an effective and customer-focused organisation. Changes were made to the management team in 201, with social responsibility being transferred to the HR Director. The management team currently consists of four men and three women.

At the end of the year the company's workforce totalled 297 full-time equivalents and 332 employees. The gender distribution of the employees was 144 women and 188 men. The average age in the Company in 2011 was 39.3.

Absence due to illness ended at 8 per cent, which is a reduction of 0.3 percentage points from 2010.

Flytoget is organised into five departments:

- *Commercial and Operations* is responsible for sales, marketing and operations, including train traffic, train personnel and the operative management.

- *Safety and Technical* is responsible for rolling stock, train maintenance and safety.
- *Human Resources (HR)* is responsible for organisational development and comprehensive processes related to recruitment, conditions of employment, competence development, the working environment and internal information, as well as social responsibility in relation to the environment, ethics and social commitment.
- *Finance and IT* is responsible for financial performance and budget follow-up, liquidity management, finance, insurance, IT and improvement processes.
- *Communications* is responsible for contact with the authorities and the media.

The working environment and equality of opportunity

A good working environment is decisive to good customer service and ensuring that the individual employees can deliver good results. The

board sees the importance of the organisation's being concerned with employees' competence development. The essential conformity between resources and tasks and that the individual employees are seen in their day-to-day work. It is important that the managerial role, and not just administrative skills, are developed. The Board of Directors considers the working environment to be good.

The purpose of the Working Environment Act is to promote equality, ensure equal opportunities and rights and prevent discrimination on the grounds of gender, age, ethnicity, skin colour, religion or belief. Flytoget has a very conscious attitude to the law's purpose and this is reflected in the day-to-day work of recruitment, pay and working conditions, promotion and offers of development opportunities. It has not been necessary to implement any special measures to ensure equality of opportunity, since there is a good distribution at all levels. When recruiting, competence is assessed independently

of gender, and we seek to achieve a balance between men and women in all departments, regardless of ethnic background.

Work and composition of the Board of Directors

The Company's Board of Directors consists of eight members, three members of which are employee-elected. There are three female board members and the percentage of women is thus 38 per cent. In 2011, Toril Bariusdotter Ressem and Ingard Nicolai Nilsen left the board. Per Sanderud and Ann Kathrine Skjørshammer were elected as board members by the general meeting.

Flytoget complies with the Norwegian Code of Practice for Corporate Governance within areas relevant to the company. This is described in more detail later in the annual report. The instructions for the board and the managing director are in accordance with the Code of Practice and the company's ethical guidelines have been communicated to all employees.

A total of seven board meetings were held in 2011.

Declaration on management pay

The board has prepared a declaration on management pay on how pay and other remuneration is determined for senior executives, in accordance with section 6-16a of the Public Limited Company Act. The declaration on management pay appears in note 2 to the annual accounts.

In 2011, the board established a compensation committee to ensure that the board conforms to the owner's expectations as regards pay and

other remuneration to senior executives, as well as preparing proposals for a bonus programme for the company for subsequent years. The board discusses the recommendations of the compensation committee.

Safety

Flytoget has a safety policy that includes a vision of zero accidents with serious injuries to people or serious damage to the environment or material. In 2011, Flytoget had only minor accidents.

Safety has always been Flytoget's highest priority. The CEO is the highest safety authority. The management and board prioritise safety, and safety is at the top of the agenda of all board and management meetings within Flytoget. Safety is part of the basic training for operative personnel, and this training is followed up by annual safety courses.

The 2011 safety conference, with the focus on a feedback culture, was held in the first quarter. This is aimed at all the company's employees.

In 2011, Flytoget received a new safety certificate from the Norwegian Railway Inspectorate, valid for five years.

Environmental and social responsibility

Flytoget's corporate social responsibility is based on a sustainable economy with measures exceeding the requirements of laws and regulations in areas such as the external environment, climate, traffic safety and social responsibility. Corporate social responsibility is an integral part of the Flytoget's strategy.

Flytoget's energy consumption was 52 GWh in 2011. Only certified and renewable energy is

used. Flytoget's environmental management system is based on the principles of the ISO 14001 standard. No discharges or emissions to the air, water or ground have been registered as a result of the company's activities in 2011. It will always be Flytoget's objective to achieve the highest possible proportion of travel to and from Oslo Airport by public transport, and the company's market share in 2011 was 33.3 per cent. This gives the company one of the world's highest market shares among corresponding transport services.

Flytoget's social responsibility is reflected in its use of both human and financial resources. Flytoget channels its efforts through cooperation with the Red Cross. One project is the SAFIR network, which is an offer to previous drug and alcohol users. The other project is the Red Cross's tracking services, the goal of which is to trace family members who have become separated from each other, in Norway and internationally.

Flytoget reports on its social responsibility activities in accordance with the Global Reporting Initiative, which is described later in the annual report.

Risk management

Risk analysis and risk management are central elements of Flytoget's corporate governance. The company continuously assesses risk within strategic, financial and operational areas and evaluates measures and recommendations that are presented to the board. Operational risk is managed through the Company's traffic safety plan and security policy. Procedures and contingency and security plans are important underlying documents in any work involving risk. These are updated continuously, and a comprehensive

system has been established to register and report hazardous conditions, undesired incidents, injuries and damage.

Internal audits are conducted on a regular basis in different areas of the operations and reported to the board. Several emergency preparedness exercises were arranged in 2011. The aim is to prepare for handling major accidents in the best possible way for all parties affected.

A Business Continuity Plan was completed during the course of the year. The purpose of the plan is to ensure an immediate and correct response if anything should occur that led to the loss of important elements of operations. The plan will help to ensure that Flytoget is able to get back to normal operations as quickly as possible.

Guidelines for handling financial risk with clearly defined limits are set out in the company's financial strategy.

Flytoget has no interest-bearing debt and is thus not exposed to changes to the interest rate level. The company is exposed to currency exchange rate fluctuations to a certain extent as a result of procurements. The company's credit risk is very limited since the customer base is comprised of very many passengers, but no major individual customers. The company's liquidity and financial freedom of action is good. The market risk is deemed to be low and is related to the development of air traffic and the railway services in Eastern Norway. Refer to other parts of the annual report for details.

Results

The company saw traffic growth of 4.1 per cent in 2011. Operating revenues totalled NOK 814 million, which is NOK 38 million more than in 2010. Ordinary profit before tax was NOK 153 million, an increase of NOK 5 million over 2010. Depreciation for the year was NOK 124 million, compared with NOK 119 million in 2010. The increase is mainly due to major periodic maintenance, in which NOK 95 million was invested. Costs of development activities are charged against income on a continuous basis.

As a result of the major interruptions to traffic in 2011, profit was reduced by a combined NOK 72 million in lower revenues and higher costs.

A brief history – 13 years in Norway

When the Norwegian Parliament (Storting) 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 would be the train. A new high-speed rail link should therefore provide a competitive, forward-oriented and environment-friendly transport alternative. The Storting assumed that construction and operation of the service would be profitable and 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 assigned the task of 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 would also be responsible for operating the new service. Construction work on the line took place from 1994 until 1999. A total of 66 km of track were laid, and the 13.8 km Romeriksporten tunnel presented a number of civil engineering challenges. On 8 October 2008, the line north of Lillestrøm

opened as planned. Flytoget had to bypass the Romeriksporten tunnel until 22 August 1999.

Flytoget was an instant hit with the public. It has steadily reinforced its position as the leading means of transport to/from Oslo Airport Gardermoen since it went into service in 1998, and it has transported over 62 million passengers. 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 adopted an opening balance sheet for the new Flytoget AS as an independent state-owned limited company under the Ministry of Transport and Communications. The infrastructure was taken over by the Norwegian National Rail Administration and most of the debt involved in the infrastructure was cancelled. 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 Flytoget's new terminus in 2009.

Capital issues, balance and track priority

Flytoget's combined balance sheet total at the end of 2011 was NOK 1,428 million, compared with NOK 1,441 million in 2010. The repayment of loans is the main reason for the decrease in the total assets.

The carrying amount of the the track priority that Flytoget has on the Etterstad-Gardermoen stretch represented NOK 247 million at the end of 2011. The premise, which was used as a basis for the valuation of the track priority, has not changed since the Storting processed the company's opening balance in the year 2000. The value is depreciated on a straight-line basis over 30 years. The Ministry of Transport and Communication has previously stated that if Flytoget should lose track priority, it would be natural that the company is injected with capital corresponding to the book value of this right at the time of cessation. This would require a new valuation and the approval of the Norwegian Parliament (Storting). The board is of the opinion that the carrying amount provides a fair expression of the value of the track priority. Flytoget's equity ratio was 64.4 per cent at the end of 2011, compared with 65.5 per cent in 2010. The company's pension obligations have increased, which reduces equity by NOK 57 million after tax. The main reason for this is changes in the actuarial assumptions for 2011. Flytoget had equity of NOK921 million at the end of 2011, which is a solid foundation for financing future investment and growth.

Liquidity and finance

The company's cash flow from operations was NOK 216 million in 2011, compared with NOK 275 million in 2010. Cash flow from investment activities have been minus NOK 79 million,

which is attributed primarily to the investments in periodic train maintenance. Flytoget's liquidity has been good throughout the year. During 2011, the company repaid NOK 60 million in long-term liabilities, which means that as of October 2011 the company is debt-free.

At the end of 2011, the company had unused long-term drawing facilities of NOK 50 million, as well as available overdraft facilities of NOK 25 million. The drawing and overdraft facilities are secured by a first mortgage on the company's rolling stock. The company's bank agreement is valid until 6 December 2013. There are certain covenants attached to the bank agreement, and the company has satisfied these at the end of 2011.

Allocation of profits

The profit for 2011 after tax was NOK 110,000. The Board of Directors proposes that NOK 77 of the profit for the year be allocated as dividends and that NOK 33 be transferred to other equity. Deferred tax is reduced by NOK 19 million. The company's distributable equity after the allocation of dividends was NOK 228 million as at 31 December 2011. Since the Company operates in a cyclical sector and requires significant investments that are necessary to maintain its brand name and market share during certain periods, it is vital that the Company has a solid capital base. A reasonable and predictable dividend policy from the owner is of great significance if the company is to be able to carry out its finance strategy for future investment and growth.

Future

Flytoget has applied to the Norwegian National Rail Administration to run six trains an hour to Lysaker, i.e. an extension of the present

operation in which trains turn around at Oslo S. This will mean a better and more even utilisation of the rolling stock, a better offer for passengers between Lysaker and Oslo Airport and an increased customer base for the company. A final response from the Norwegian National Rail Administration is expected in August 2012. Flytoget has also applied to the Ministry of Transport and Communications to run trains on the intercity triangle and hopes that this will become a reality in a few years' time.

Norway's transport system will undergo some major changes in the years to come. The new basic route model for rail travel will be phased in between now and 2015. This will benefit large commuter groups in the central part of Eastern Norway. It will also challenge Flytoget's position on the route to and from Oslo Airport. Work on the National Transport Plan is already well under way and the framework for the next decade will be presented in 2013.

Work on the airport express train of tomorrow is starting now. In the years to come, Flytoget will therefore be investing considerable resources in improving the product. Throughout its lifetime, Flytoget has always been active, and proactive, in improving the customer experience. With increasing competition on the line, Flytoget will meet the challenge with constant product improvement, customer-oriented employees and a continuous goal of the highest possible punctuality.

Air traffic is growing. In 2012, building will start on the part of Terminal 2 at Oslo Airport that affects Flytoget. Strong growth in passenger numbers is expected between now and 2020, and Flytoget wishes to use this to increase its

customer potential. There is close contact with Oslo Airport on the challenges we face during the building period and Flytoget is confident that, during this period too, customers will find Oslo Airport to be a welcoming and well-run airport.

Going concern

In the opinion of the Board of Directors, the disclosed income statement and balance sheet, and

the notes thereto, provide a true and fair summary of the company's financial development and financial standing. The annual accounts for 2011 have been prepared under the assumption that the company will continue as a going concern. The Board of Directors confirms that this assumption is in accordance with Section 3-3 of the Norwegian Accounting Act.

Board of Directors thanks the employees

The Board of Directors of Flytoget would like to thank its employees and the management for the very good results that were delivered in 2011. The Board of Directors would like to extend a special thanks to the employees, who, in a year with many planned and unforeseen disruptions, have made extraordinary efforts and contributed to the company's high customer satisfaction rating.



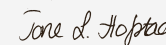
Endre Skjørestad
styrets leder



Ann Kathrine Skjørshammer



Per Sanderud



Tone Hofstad Lindberg



Trygve Gjertsen



Odd Erik Haugland



Jan Garder Gundersen



Edel Anne Grinaker



Linda Bernander Silseth
administrerende direktør



Scan QR koden med
mobilen din for å få vite
mer om Flytoget.

