

# Flytoget årsrapport 2010



Anne Elisabeth



Erling



Stein



Age



Alexander



Anders J.



Anders



Anne N



Anne E.



Rolf B.



Bjørn H.



Christine



Camilla



Bjørn J.



Carola



Cathrine



Edel Anne



Elisabeth



Espen



Eva B.



Ester



Frode



Hans K.



Hege H.



Ida



Jarle



Karen



Kari S.



Karl Rikard



Kjell K.



Christian



Ole M.



Kristoffer



Erik



Asbjørn

Nøkkeltall	03
Administrerende direktør	04
Styrets beretning	08
Presentasjon av styret	14
Regnskapsprinsipper	16
Resultatregnskap	18
Balanse	19
Kontantstrømoppstilling	22
Noter	24
Revisjonsberetning	32
Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget	33
Kunderregnskap	35
Trafikksikkerhetsregnskap	36
Medarbeiderregnskap	37
Miljøregnskap	39
Utvidet samfunnsrapportering	40
Report of the board of directors	42



Ida



Jarle



Karen



Kari S.

Nøkkeltall/key figures <small>(Alle tall i mill NOK)</small>	2010	2009
Driftsinntekter/Operating income	776	724
Driftskostnader/Operating costs	626	575
Driftsresultat/Operating revenues	150	149
Netto finans/Net financial costs	-2	-1
Ekstraordinære kostnader/Extraordinary costs	0	0
<b>Årets resultat/Annual results (MNOK)</b>	<b>148</b>	<b>148</b>
<b>Balanse/Balance</b>		
Immaterielle eiendeler/Immaterial assets	261	275
Anleggsmidler/Fixed assets	1046	1083
Lager/Inventory	1	0
Kontanter/Current assets	124	81
Fordringer/Receivables	9	49
<b>Sum eiendeler/Total assets</b>	<b>1441</b>	<b>1488</b>
Egenkapital/Shareholders' capital	945	917
Langsiktig gjeld/Long-term debt	60	150
Kortsiktig gjeld/Short-term debt	214	209
Forpliktelser/Liabilities	222	212
<b>Sum egenkapital og gjeld/Total liabilities and shareholders equity</b>	<b>1441</b>	<b>1488</b>
Kontantstrøm/Cashflow		
Fra drift/From operation	275	240
Fra investeringer/From investments	-68	-228
Fra finansiering/From finance	-164	-98
<b>Netto kontantstrøm/Net cashflow</b>	<b>43</b>	<b>-86</b>



## Administrerende direktør

### Et krevende, men godt år

2010 var et krevende år for jernbanen. Årets begynnelse var preget av forsinkede tog, kalde passasjerer, kanselleringer og frosne sporveksler. Da millioner av passasjerer ble forhindret fra å fly som en konsekvens av askeskyen fra Island i april, fikk det norske språket et nytt ord: Askefast. Som en konsekvens av asken forsvant Flytogets kundegrunnlag i løpet av noen få timer. For første gang siden oppstart i 1998 kjørte Flytoget på sparebluss med kun ett tog i timen til og fra Oslo Lufthavn. Sommeren gav oss det største og mest omfattende avviket i Flytogets historie da vestkorridoren var stengt i fem uker på grunn av nødvendige oppgraderinger av infrastrukturen.

Tross betydelige avvik var 2010 et godt år. I løpet av høstmånedene oppnådde Flytoget de høyeste passasjertallene noensinne, med bestenotering i september med over 560 000 reisende. Vi nådde 5 665 000 passasjerer for året som helhet, også det rekord. Flytoget gikk til topps på Handelshøyskolen BIs kundebarometer i april, og årets kundetilfredshet tangerte bestenoteringen på 96 prosent. I et år som 2010 var det en stor vitamininnsprøytning for Flytogets organisasjon. Anerkjennelsen fra kundene er til inspirasjon for alle Flytogets medarbeidere.

Flytogets samfunnsoppdrag er å frakte passasjerer til og fra Oslo Lufthavn (OSL). I 2010 stod Flytoget for 36 prosent av alle flypassasjerer til og fra OSL, og Flytoget er et viktig bidrag for at Norges hovedflyplass er blitt en suksess.

I et turbulent år med uforutsette hendelser og

store avvik kommer Flytogets styrke fram. Hele organisasjonen har sammen prestert over det man kan forvente, og fokusert på jobben som skal gjøres til enhver tid, å få kunden hjem og på jobb. Derfor har vi tross driftsutfordringer styrket vårt omdømme og bedret kundeopplevelsen.

### Et bedre produkt

I løpet av 2010 satte Flytoget i gang en omfattende oppgradering av de 16 togsettene, noe som vil gi et kvalitetsmessig løft. Moderniseringen av det "nye" flytoget innebærer blant annet ombygging av alle utvendige dører, nytt gulvbelegg i alle vogner, nye stoler med nytt trekk og stikkontakter ved alle sitteplasser slik at mobiler, iPod-er og PC-er kan lades. Dette arbeidet skal ferdigstilles i løpet av 2011, og et enda bedre kvalitetsmessig flytog vil komme kundene til gode.

Gjennom året satsset vi store ressurser på å forbedre Flytogets billettsystem. Som en konsekvens av dette, reiste over 50 prosent av Flytogets kunder billettøst til og fra Oslo Lufthavn.

Flytoget har også investert i nye uniforms-elementer som bygger stolthet for flytogførere, flytogverter og kundeveiledere. Uniformene gir et friskt og moderne uttrykk som våre kunder vil legge merke til.

For å gi ekstra service og for å markedsføre Oslo som turistdestinasjon, har vi sertifisert våre flytogverter til å bli Oslo-verter sammen med Visit Oslo. Vi ønsker at kundene våre skal oppleve informasjon om byens overnattings-tilbud og attraksjoner i møtet med våre ombordansvarlige.

### Samarbeid med NSB og myndighetene

De to mest krevende hendelser i 2010 - kuldeperioden i januar og askeskyen i april - tydeliggjorde nok en gang behovet for samarbeid mellom togaktørene og med myndighetene.

Etter forsinkelsene og kanselleringene som preget januar bestemte regjeringen at samarbeidet om gjensidig støtte ved avvik mellom NSB og Flytoget skulle formaliseres. Ved fire anledninger ble det såkalte "Kleppa-kortet" tatt i bruk. Det gjorde at Flytoget tok med pendlere på det sentrale østlandsområdet som ikke skulle til eller fra Oslo Lufthavn. En omfattende evaluering i etterkant resulterte i en ny og bedre driftsavtale som regulerer når NSB og Flytoget hjelper hverandres kunder.

Da askeskyen parkerte europeisk luftfart fikk det umiddelbare konsekvenser for Flytoget. Fulle Flytog hvert tiende minutt ble erstattet med tilnærmet tomme tog som gikk timesruter. Samtidig ble NSBs tog fylt opp av passasjerer som trengte alternativ transport. NSB og Flytoget ønsket å samarbeide, og utnytte kapasiteten til det beste for passasjerene. Flytoget bistod NSB på Østfoldbanen, og kjørte på NSBs lisens så lenge askeskyen holdt Oslo Lufthavn stengt. I perioden Flytoget kjørte på strekningen oppnådde man 100 prosent punktlighet, med unntak av perioden med planlagte avvik med buss for toget grunnet arbeid med skinnegangen. Flytoget fikk positiv omtale i media, blant publikum og tok et større samfunnsansvar.

Begge hendelsene illustrerer også at jernbanefamilien bistår hverandre når man trenger hjelp, og at Flytoget er modne for større oppgaver.

I Statsbudsjettet som ble lagt frem i oktober, fremkom det at Ruteplan 2012 var skjøvet ut i tid. Dette fordi man etter framleggelsen av Nasjonal transportplan avdekket behov for å gjennomføre flere og mer omfattende infrastrukturiltak enn tidligere antatt. Samferdselsdepartementet varslet derfor at det var nødvendig med gradvis innføring av ny rutemodell. Flytoget har vært aktiv i dette arbeidet, og har spilt inn alternative modeller for togtrafikken på Østlandsområdet for både Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet. Disse innspillene er en del av det endelige beslutningsgrunnlaget for ny ruteplan. Samferdselsdepartementet nedsatte en hurtigarbeidende gruppe som skal se på videre utvikling av norsk jernbane. Gruppen består av topplederne i blant annet Jernbaneverket, NSB, Statens jernbanetilsyn og Flytoget. Målet for gruppens arbeid er økt punktlighet og fornøyde brukere av jernbanen, og skal blant annet drøfte organiseringen av jernbanesektoren, ansvars- og samarbeidsforhold, kompetanse og regelverk som fremmer gode løsninger. Flytoget har kunnskap, kompetanse og vilje til å delta i dette viktige arbeidet som har planlagt å avgi endelig rapport primo november 2011.

### Krevende, men nødvendige avvik

Oppgraderingen av jernbanenettet sommeren 2010 var nødvendig for å forbedre en slitt infrastruktur. Selv om oppgraderingen var nødvendig, gjorde den sommermånedene krevende for Flytogets kunder og våre medarbeidere. Å sette opp buss-for-tog er den beste måten for oss å utføre samfunnsoppdraget. Det er imidlertid en dyrere og mer krevende operasjon - og det tar lengre tid enn ved normal drift.

2011 og 2012 vil by på enda mer krevende avvik. Sommeren 2011 vil Oslo S være stengt for togtrafikk i seks uker. Avviket gjør at vi vil kjøre flytog på strekningen mellom Lillestrøm og Oslo Lufthavn, mens buss blir satt opp på den resterende delen av strekningen. Flytoget støtter helhjertet opp om modernisering av samferdselsnorges viktigste knutepunkt, og vi setter alt inn på at kundene våre skal ha en best mulig reiseopplevelse, også når bygningsarbeid og utbedringer gjør at toget ikke kan gå hele strekningen fra Drammen til Oslo Lufthavn.

### Samfunnsansvar

Det er flere måter for bedrifter å utøve samfunnsansvar. Flytoget utvikler det innenfor rammene av en sunn og lønnsom bedrift, men utover krav som stilles oss gjennom lover og regler. Flytoget skal utvikle gode partnerskap og god forretningsskikk på områder som er relevante for virksomheten.

Vi har valgt å fokusere på sosialt ansvar, etikk, miljø og klima – og samarbeider med Røde Kors i Norge og internasjonalt. Våre midler og ressurser er øremerket Oppsporingstjenesten og SAFIR. Ved å støtte Røde Kors' oppsporingstjeneste bidrar vi til økt

innsats i det viktige arbeidet som omhandler forsvunne mennesker i Norge og internasjonalt, mens SAFIR er et nettverkstilbud for tidligere rusavhengige.

Flere av Flytogets medarbeidere engasjerer seg i aktiviteter knyttet opp til Røde Kors' aktiviteter og Safirhuset. Det gir overskudd og energi å bidra, i tillegg til at det tilfører kompetanse og erfaring i vår organisasjon. Kort sagt: Ved å bidra utover det som er forventet av oss, har vi fått tilbake mer enn vi hadde våget å tro.

### Endelig sammen

Flytoget har over 300 medarbeidere, hvor broparten jobber ute på togene. I 2010 fikk vi endelig på plass det vi kaller et "felles hjem". Fire ulike kontorlokaler ble fra 1. juni i 2010 erstattet med ett felles kontor i 13. etasje i det karakteristiske Posthuset. Vi merker allerede positive effekter ved å samle administrasjon og drift, og alle de fordeler som kontorlandskap gir oss i kraft av åpenhet og en enda sterkere kultur.

Flytoget opplever at fornøyde medarbeidere som trives utfordres og utvikles, er en forutsetning for god kundebehandling og høy kundetilfredshet. Derfor legger vi ned store

ressurser i arbeidet med våre ansatte. Jeg er stolt av at vi ble rangert som nummer tre i Great Place to Work-kåringen, og føler meg trygg på at Flytoget vil fortsette å levere gode tjenester til våre kunder.

### Full fart fremover

Vi skal videreutvikle Flytogstandarden som er bygget på sikkerhet, punktlighet og service. Våre passasjerer skal fraktes trygt og i rute med kompetente og entusiastiske representanter fra Flytoget. Vi skal forvalte vårt samfunnsoppdrag på en god og forsvarlig måte for kundene. Tilliten fra våre kunder har gitt oss selvtillit, og ambisjoner om å gjøre mer for flere. Vi har derfor levert en søknad til Samferdselsdepartementet hvor vi viser at vi er beredt til å påta oss større oppgaver. Vi ønsker å kjøre med seks tog i timen fra Lysaker, og å etablere oss innenfor intercitytriangelet.

Jeg vil takke eiere og kundene for tilliten de har vist oss, og alle medarbeiderne for en fantastisk innsats i 2010. Vi gleder oss til å utvikle Flytoget i årene som kommer.



Linda B. Silseth  
Administrerende direktør





### Styrets beretning

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

Resultatene for 2010 ble vesentlig bedre enn budsjettert. Årsresultatet på 776 millioner kroner representerer rekordomsetning for Flytoget. Resultat før skatt endte på 148 millioner kroner. Flytoget mottok anerkjennelse ved at selskapet nok en gang toppet Norsk Kundebarometer (BI), og oppnådde tredjeplassen som Norges beste arbeidsplass i undersøkelsen gjennomført av Great Place to Work.

#### Markedsutvikling og kundetilfredshet

Flytogets markedsandel var på 36,1 prosent. Aldri før har flere kunder reist med Flytoget. Passasjerøkningen var på hele 4,4 prosent fra 2009, og størstedelen av veksten kom i privat-reisemarkedet. Til tross for mange driftsforstyrrelser og store planlagte driftsavvik sommeren 2010, var kundetilfredsheten blant selskapets passasjerer på hele 96 prosent i 2010 (Gallup).

#### Punktlighet og regularitet

Punktlighet er forankret i Flytogetkulturen, og er avgjørende for virksomhetens gode omdømme og høye kundetilfredshet. Flytogets medarbeidere jobber kontinuerlig med å forbedre Flytogets punktlighet. Oppstarten på 2010 ble en svært krevende periode for norsk jernbane. Den dårlige starten har sin forklaring i slitt infrastruktur som ikke tålte sterk kulde og snøforhold i årets første måneder. Dette fikk som konsekvens at Flytoget endte på en punktlighet på 92 prosent ved ankomst til Oslo Lufthavn. Sett i dette perspektivet er en

kundetilfredshet på 96 prosent et svært godt resultat, og styret berømmer organisasjonens evne til å håndtere avvik og sikre kundene et best mulig tilbud.

Flytoget hadde i 2010 en regularitet på 99,2 prosent. Redusert trafikk som et resultat av askeskyen er ikke inkludert i disse tallene. 923 tog ble innstilt da kundegrunnlaget forsvant, bokstavelig talt fra en dag til en annen. Flytoget bisto i denne perioden NSB ved å trafikkere Østfoldbanen med flytogmateriell og personell. Flytoget opprettholdt kundegrunnlag og markedsandeler i etterkant av askeskyen, og hadde høye passasjerantall de påfølgende månedene.

#### En forbedret kundeopplevelse

Kundenes opplevelse av Flytoget avhenger av flere av de faktorene som er nevnt over. Flytoget har gjennomført en rekke investeringer for å sikre en best mulig reise for kundene. Flytoget bedret tilbudet fra Drammen stasjon i 2010, da antall avganger ble utvidet fra to til tre.

I 2010 var samtlige mellomvogner på plass som viktige supplement til Flytogets 16 togsett. Styret har vært opptatt av at Flytoget skal være i stand til å møte fremtidig passasjervekst gjennom økt setekapasitet. Mellomvognene øker Flytogets totale setekapasitet med i overkant av 40 prosent. Prosjektet mellomvogner ble ferdigstilt innenfor planlagte tidsrammer og vedtatt budsjett.

For å opprettholde Flytogets høye materiellstandard ble det i 2010 igangsatt en oppgradering av togene. Togsettene gjennomgår tekniske oppgraderinger innvendig og utvendig,

og får i tillegg nytt interiør. Togene fases inn i løpet av året, og er planlagt ferdigstilt innen utgangen av 2011.

I året som gikk ble også dagens billettsystem oppgradert. Dette har gitt Flytogets kunder bedre tilgang til og raskere billettautomater på stasjonene, og økt kapasitet i driftsstabile validatorer på flyplassen.

#### Endringer i organisasjonsstrukturen

I løpet av 2010 ble det foretatt endringer i organisasjonsstrukturen. Målsetningen var å få en mer effektiv og kundefokustert organisering. Kommersiell avdeling og operation ble slått sammen, og samfunnsansvar ble etablert som en egen avdeling. Flytogets lederteam består med endringen av åtte personer, fire kvinner og fire menn.

#### Organisasjon

Ved utgangen av året bestod selskapet av 287 årsverk fordelt på 333 ansatte. Kjønnfordelingen av medarbeiderne er 150 kvinner og 183 menn. Det er ikke iverksatt spesielle tiltak på likestillingsområdet. Ved rekruttering vurderes kompetanse uavhengig av kjønn, og det søkes å oppnå en balansert sammensetning av kvinner og menn i alle avdelinger i selskapet. Gjennomsnittsalderen var 38,5 år. I løpet av 2010 ble det ansatt 32 nye medarbeidere. Selskapet har en turnover på 11,6 prosent.

Flytogets sykefravær var 8,3 prosent. Sykefraværet hadde en positiv utvikling, med en nedgang fra året før på 0,5 prosentpoeng. Dette er det laveste sykefraværet siden 2001. Styret har kontinuerlig fokus på sykefravær, og har en målsetning om at fraværet skal reduseres ytterligere i 2011.



### Flytoget er organisert i følgende seks avdelinger:

- Kommersiell og operation har ansvaret for salg, markedsføring, billettsystemet og den operative driften, herunder togfremføring, togpersonell og operativ ledelse.
- Sikkerhet og teknisk har ansvaret for togvedlikehold og sikkerhet.
- Human Resources (HR) har ansvaret for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen blant annet rekruttering, arbeidsvilkår, kompetanseutvikling og arbeidsmiljø.
- Økonomi og IT har ansvaret for resultat- og budsjettoppfølging, likviditetsstyring, finans, forsikring, IT og forbedringsprosesser.
- Samfunnsansvar har ansvaret for utvikling og gjennomføring av strategi for samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.
- Kommunikasjon har ansvaret for myndighetskontakt, presse og interninformasjon.

### 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. Ansattvalgt styrerepresentant Jan Reidar Dammyr ble erstattet av Jan G. Gundersen fra og med styremøtet 18. juni 2010.

Flytoget følger den norske anbefalingen vedrørende «Eierstyring og selskapsledelse» (NUES) på de områder som er aktuelle for selskapet. Instruks for styret og administrerende direktør er i tråd med anbefalingen, og selskapets etiske retningslinjer er kommunisert til alle medarbeidere.

Det er i løpet av 2010 avholdt seks styremøter. Ett av styremøtene ble avholdt i forbindelse med styrereise og faglig oppdatering i Sveits.

### Sikkerhet

Flytoget har et mål om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. I løpet av 2010 erfarte Flytoget få uønskede hendelser. Den mest alvorlige hendelsen var en person som omkom etter en påkjørsel. Hendelsen er gransket av politiet, og definert som en ulykke hvor Flytoget er uten skyld. Utover dette var det kun mindre hendelser i 2010.

Sikkerhet har alltid topprioritet i Flytoget. Administrerende direktør er øverste sikkerhetsansvarlig. Ledelsen og styret har sikkerhet som prioritet, og sikkerhet står på dagsorden på alle sentrale møter i Flytoget. Sikkerhet er fast punkt på agendaen i selskapets styremøter. Sikkerhet er en del av grunnopplæringen for operativt personale, og oppfølging skjer blant annet gjennom årlige sikkerhetskurs.

Sikkerhetskonferansen 2010 ble gjennomført i første kvartal, med fokus på sikkerhetsmål og kultur. Målgruppene er samtlige medarbeidere samt eksterne samarbeidspartnere som Jernbaneverket og vedlikeholdsleverandøren Mantena.

### Flytogets miljø- og samfunnsansvar

Flytogets samfunnsansvar er basert på en bærekraftig økonomi med tiltak utover krav som stilles i lover og forskrifter innenfor områdene ytre miljø, klima og sosialt ansvar. Samfunnsansvar er en integrert del av Flytogets strategi. Flytogets energiforbruk var på 53,7 GWh. Det

benyttes kun sertifisert ren energi. Flytogets miljøstyringssystem er basert på prinsippene i ISO 14001. Det er ikke registrert utslipp til luft, vann eller grunn som en følge av selskapets virksomhet i 2010. Flytoget har som målsetning en høyest mulig kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Selskapets markedsandel var på 36,2 prosent i 2010, en økning på 0,1 prosent fra 2009. Dette gir selskapet en av verdens høyeste markedsandeler på tilsvarende tilbringertjeneste. Oslo Lufthavn ligger i verdenstoppen med en kollektivandel i tilbringertjenesten på hele 67 prosent, noe som er den høyeste kollektivandelen blant europeiske lufthavner.

Flytoget bruker både menneskelige og økonomiske ressurser på området sosialt ansvar. Flytoget kanaliserer sin innsats i et samarbeid med Røde Kors. Det ene prosjektet som støttes spesielt, er nettverket SAFIR, som er et tilbud til tidligere rusavhengige som er blitt rusfrie. Det andre prosjektet er Røde Kors' oppsporings-tjeneste, som har som mål å spore opp familie-medlemmer som er kommet bort fra hverandre i Norge og internasjonalt.

### Diskriminering

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

### Arbeidsmiljø

Styret mener at godt arbeidsmiljø er avgjørende for god kundebehandling og for at den enkelte

medarbeider skal levere gode resultater. Styret legger vekt på at organisasjonen har fokus på 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.

I året som gikk ble Flytogets medarbeidere for første gang samlet på en felles arbeidsplass. Flyttingen innebar at administrasjon, operativ ledelse, servicesjefer og operativt personell møtes hver dag i Flytogets lokaler i Postbygget ved Oslo Sentralstasjon.

### Risikostyring

Risikoanalyse og risikostyring er en sentral del av Flytogets selskapsstyring. Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder, og utvikler tiltak og anbefalinger som legges frem for styret. Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer er nedfelt i selskapets finansstrategi. Operasjonell risiko håndteres gjennom selskapets trafiksikkerhetsplan og securitypolicy. Prosedyrer og beredskapsplaner er viktige underliggende dokumenter i risikoarbeidet. Disse oppdateres kontinuerlig, og det er etablert et omfattende system for å registrere og rapportere farlige forhold, uønskede hendelser og skader.

Interne revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten, og vesentlige læringspunkter rapporteres til styret. Det er gjennomført flere beredskapsøvelser i 2010. Flytoget deltok blant annet på Samøv Buskerud Øvelse Lieråsen, en øvelse hvor NSB og Jernbaneverket også deltok. Hensikten med øvelsene er å være i stand til å håndtere større ulykker på en

best mulig måte for pårørende, kunder, ansatte og selskapet som helhet.

Flytoget har rentebærende gjeld og er følgelig eksponert for endringer i rentenivået. Selskapet er også til en viss grad eksponert for endringer i valutakurser gjennom innkjøp. Selskapets kreditt risiko er svært begrenset da kundemassen består av svært mange reisende passasjer og ingen større enkeltkunder. Selskapets likviditet er god og handlingsrommet finansielt er godt. Markedsrisikoen er knyttet til utvikling i flytrafikken og jernbanen i østlandsområdet.

### Resultat

Selskapet hadde 4,4 prosent trafikkvekst i 2010. Driftsinntektene ble 776 millioner kroner, noe som er 51 millioner kroner mer enn i 2009. Ordinært resultat før skatt ble 148 millioner kroner, og det er det samme som i 2009. Årets avskrivninger utgjør 119 millioner kroner mot 98 millioner kroner i 2009. Økningen skyldes i hovedsak nytt billett- og betalingssystem og tungt periodisk togvedlikehold. Kostnader til utviklingsaktiviteter blir kostnadsført løpende. Selskapets netto finanskostnader ble på en million kroner i 2010, det samme som i 2009.

### Kapitalforhold, balanse og sporprioritet

Flytogets samlede balanse ved utgangen av 2010 var på 1 441 millioner kroner, mot 1 487 millioner kroner i 2009. Nedbetaling av lån er hovedårsaken til nedgangen i total kapital.

Balanseført verdi av den sporprioritet Flytoget har på strekningen Etterstad–Gardermoen, utgjør 261 millioner kroner ved utgangen av 2010. Forutsetningene som ble lagt til grunn ved verdifastsettelsen av den immaterielle eiendelen, er ikke endret etter Stortingets

behandling av selskapets åpningsbalanse i 2000. Verdien avskrives lineært over 30 år. Dersom Flytoget skulle miste sporprioriteten, vil det etter det Samferdsdepartementet 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 et nytt samtykke fra Stortinget. Styret er av den oppfatning at balanseført verdi gir et forsvarlig uttrykk for verdien av sporprioriteten. Flytogets egenkapitalandel var på 65,5 prosent ved utgangen av 2010 mot 61,6 prosent i 2009. Selskapets pensjonsforpliktelser er redusert, og dette øker egenkapitalen med tre millioner kroner. Hovedårsaken er endringer i aktuarmessige beregningsforutsetninger og pensjonsreform fra 1. januar 2011. Flytoget har en tilfredsstillende egenkapital som gir et solid fundament for finansiering av planlagte fremtidige investeringer og vekst.

I 2010 har selskapet vurdert økonomisk og teknisk levetid på alt togmateriell. Avskrivningstiden for togmateriellet er endret med virkning fra 1. januar 2010. De opprinnelige togsettene fra 1998 og nye mellomvogner fra 2009 vil være ferdig avskrevet i 2023. Det gir 25 års avskrivningstid for togsettene, mot 20 år tidligere. De nye mellomvognene får 15 års avskrivningstid, mot 20 år tidligere.

### Likviditet og finansiering

Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året, og selskapet har ved utgangen av 2010 en ubenyttet langsiktig trekkfasilitet på 100 millioner kroner i tillegg til en kassekreditt på 25 millioner kroner. Selskapets kontantstrøm fra driften utgjorde i 2010 275 millioner kroner mot 240 millioner kroner i 2009. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med

68 millioner kroner grunnet investeringer i hovedsakelig nytt billettsystem og periodisk togvedlikehold. Selskapets langsiktige gjeld var ved utgangen av året 60 millioner kroner. I januar 2011 ble det nedbetalt 30 millioner på den langsiktige gjelden. Selskapets bankavtale løper frem til 6. desember 2013. Det er knyttet visse betingelser til bankavtalen, og selskapet tilfredsstillende disse ved utgangen av 2010. Banken har rett til å reforhandle avtalevilkårene dersom statens eierandel i Flytoget faller under 80 prosent. Långiver har førsteprioritets pant i selskapets togetsett.

#### Årets resultatdisponering

Overskuddet for 2010 ble på 105 962 000 kroner etter skatt. Styret foreslår at det av årets overskudd utdeles 74 000 000 kroner i utbytte og at 27 353 000 kroner overføres til annen egen-

kapital. Utsatt skatt øker med 12 992 000 kroner. Selskapets frie egenkapital etter avsatt utbytte utgjør 252 094 000 kroner per 31. desember 2010. Da selskapet opererer i en syklisk bransje, og i perioder har behov for store investeringer som er nødvendig for å opprettholde merkavaren og den sterke markedsandelen, er det avgjørende at selskapet har en solid kapitalbase. En forutsigbar utbyttepolitikk fra eier er avgjørende for at selskapet skal kunne gjennomføre sin finansieringsstrategi for fremtidige investeringer og vekst.

#### Fremtid

Flytoget opplevde en vekst i markedet i 2010. Flytoget forventer at denne veksten vil fortsette i 2011. Konkurransen mellom flyselskapene og en vekst i markedet vil føre til en økt etterspørsel både i forretningsmarkedet og i feriemarkedet.

For å kunne utbedre infrastrukturen i østlandsområdet har Jernbaneverket planlagt oppgraderinger som vil føre til store driftsavvik i 2011 og 2012. Dette påfører selskapet høye kostnader for leie av alternativ transport. I 2010 var strekningen vest for Oslo S stengt i 30 dager. Oslo S blir stengt i seks uker sommeren 2011 og i fire uker sommeren 2012.

På initiativ fra Samferdselsdepartementet er det nedsatt en arbeidsgruppe som skal ta for seg hovedutfordringer i norsk jernbane utover tidshorisonten som legges opp til i Nasjonal transportplan, og se dette i forhold til de ulike roller og ansvarsområder som aktørene har. Administrerende direktør i Flytoget deltar i denne gruppen sammen med representanter fra Jernbaneverket, andre jernbaneselskaper og Jernbanetilsynet. Arbeidsgruppen skal levere sin

## Kort historikk – 12 år i Norge

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

1. oktober 1996 vedtok Stortinget at NSB Gardermobanen AS også skal stå for driften av den nye banen. Utbyggingen av Gardermobanen pågikk fra 1994 til 1999. Det ble bygget 66 km trasé, hvorav den 13,8 km lange tunnelen Romeriksporten var gjenstand for flere byggetekniske utfordringer. 8. oktober 1998 åpnet Gardermobanen

som planlagt på banestrekningen nordover fra Lillestrøm, men Flytoget måtte kjøre utenom Romeriksporten. 22. august 1999 ble Romeriksporten åpnet og Flytoget kom i full service! Flytoget var en publikumssuksess fra dag en, og har siden åpningen i 1998 befestet sin posisjon som den ledende tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn, og fraktet over 56 000 000 passasjerer. Regjeringen la i april 2000 frem sitt forslag til gjeldsstruktur, organisering og eierskap for NSB Gardermobanen AS. I juni 2000 behandlet Stortinget Regjeringens forslag, og vedtok blant annet en åpningsbalanse for det nye Flytoget AS som et selvstendig statsaksjeselskap underlagt Samferdselsdepartementet. Infrastrukturen ble overtatt av Jernbaneverket. 1. juli 2004 ble Flytoget underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I 2009 fikk Flytoget levert 16 nye mellomvogner og startet installeringen av et helt nytt billettsystem. Drammen stasjon ble i 2009 lansert som flytogets nye endestasjon.

## Styrets beretning

---

innstilling til Samferdselsdepartementet i november 2011.

Styret er opptatt av at Flytoget bidrar til de best mulige løsninger for et samlet jernbane-Norge og at de løsninger som velges, ivaretar Flytogets og passasjerenes interesser, krav og forventninger til regularitet, kvalitet, punktlighet og service.

Selskapet har gitt uttrykk for et ønske om å bli gitt adgang til å drive annen togvirksomhet i Norge, og da gjerne en intercity-strekning. Det har over lengre tid vært dialog med Samferdselsdepartementet om dette, og Flytoget har sendt en søknad til departementet om å drive flere togoperasjoner enn tilbringertjenesten til og fra Oslo Lufthavn. Flytoget er beredt til å påta seg

større oppgaver for et forbedret togtilbud og økt kollektivandel kommende år.

Jernbanen står foran store utfordringer, men også spennende muligheter i årene som kommer. Dette gjelder i særdeleshet trafikken på det sentrale østlandsområdet. På grunn av store utfordringer med infrastrukturen er arbeidet med Ruteplan 2012 utsatt. Dette arbeidet vil legge viktige føringer for Flytogets fremtidige drift.

### 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 2010 er satt opp under forutsetning om fortsatt

drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til Regnskapsloven § 3-3.

### Styret takker de ansatte

Flytogets styre takker selskapet medarbeidere og ledelse for de svært gode resultater som er levert i 2010. Styret vil rette en ekstra takk til de ansatte som i et år med mange lange og til dels uforutsette avvik har gjort en ekstraordinær innsats og bidratt til selskapets høye kundetilfredshet.

Endre Skjørestad  
styrets leder

Toril Bariusdotter Ressem  
nestleder

Ingard Nicolai Nilsen

Tone Merethe Lindberg

Trygve Gjørtzen

Odd Erik Haugland

Jan Garder Gundersen

Edel Anne Grinaker

Linda Bernander Silseth  
administrerende direktør



Stephanie



Steinar



Magnus



Harald



Simon



Sebastian



Per



Jørgen



Linda



Erik



Hilde



Kristian



**Trygve Gjertsen**

Født: 1953

*Stilling:* Adm. dir., Transwede Airways.

*Styremedlem siden:* 2006.

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

**Toril Bariusdotter Ressem**

Født: 1953

*Stilling:* Konserndirektør i KLP. *Styremedlem siden:* 2003.

Toril er nestleder i styret i Flytoget og utdannet cand. polit. med kombinasjonen pedagogikk, samfunnspolitikk, ledelse og markedsføring. Hun har hatt ledende stillinger i både private og offentlige virksomheter, samt en rekke styreverv.

**Endre Skjørestad**

Født: 1953

*Stilling:* Advokat og partner i Advokatfirmaet Haver & CO, Stavanger. *Styremedlem/leder siden:* 2004

Endre er cand. jur. med praksis som dommerfullmektig og advokat. Han var varaordfører i Sandnes 1993–95 og er styreleder i NOFIMA, Sandnes Boligbyggelag samt Statens Finansfond.

**Tone Merethe Lindberg**

Født: 1972

*Stilling:* Adm. dir., Natech NSV AS, Narvik. *Styremedlem siden:* 2009

Tone er utdannet innen økonomi og organisasjon fra Høgskolen på Lillehammer og Høgskolen i Bodø. Hun har styreverv i bl.a. Nammo AS, Investinor, Innovasjon Norge og Krigsmuseet i Narvik.

**Odd Erik Haugland**

Født: 1956

*Stilling:* Planleggingssjef i Flytoget AS. *Styremedlem siden:* 2008

Odd Erik er utdannet innenfor elektronikk, har kurs i økonomi og arbeidsrett og jobbet tidligere som lokomotivfører.





**Ingard Nicolai Nilsen**

Født: 1946

*Stilling:* Adm. dir., Oslo Lufthavn AS.

*Styremedlem siden:* 2003

Ingard Nicolai er siviløkonom fra NHH og vært ansatt i OSL siden 1995, først som lufthavnsjef på Fornebu. Har også ansvaret for driftsfart Oslo Lufthavn. Adm. dir OSL siden 1996.

**Linda Bernander Silseth**

Født: 1962.

*Stilling:* Adm. dir., Flytoget.

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

**Jan B. Gundersen**

Født: 1963

*Stilling:* Flytogfører

*Styremedlem siden:* 2010

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

**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.



## Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømoppstilling
- noteopplysninger



Rolf B.

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 2010. 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 forklart nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunkt for regnskapsavleggelsen, tilsier god regnskapsskikk i Norge at ledelsen lager 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 til 28 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

### Finansielle poster

Finansielle instrumenter som er eiendeler eller gjeld, er vurdert etter prinsippet om laveste/høyeste verdi, i den utstrekning finansielle instrumenter ikke er identifisert for sikring av fremtidige kontantstrømmer, og sikringen anses som effektiv. Valutasikringsinstrumenter i form av valutaterminkontrakter og valutaopsjoner er regnskapsført som kontantstrømssikringer i den grad disse er satt av til sikring av fremtidige kontantstrømmer i tilhørende utenlandsk valuta, og sikringen anses som effektiv.

### Klassifisering av balanseposter

Eiendeler knyttet til varekretsløpet er klassifisert som omløpsmidler. Den samme regelen gjelder for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til kjernedrift, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld hvis de forfaller

innen ett år etter tidspunktet da regnskapet ble avsluttet. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig.

#### **Klassifisering av kontanter og kontant-ekvivalenter**

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

#### **Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, avskrivning og nedskrivninger**

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid, og er oppført til anskaffelseskost, fratrukket akkumulerte av- og nedskrivninger. Varige drifts-midler 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 ikke forventes å være forbigående.

Nedskrivninger blir reversert i den grad forutsetningen for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

#### **Periodisk vedlikehold**

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

#### **Kundefordringer og andre fordringer**

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

#### **Ytelser til ansatte**

Ytelser til ansatte i form av pensjonsordninger og aktuarberegnete forpliktelser vedrørende risiko for «Loss of licence» for flytogførere, er i henhold til NRS 6A regnskapsført i samsvar med IAS (International Accounting Standards) 19 "Ytelser til ansatte". Netto pensjonsforpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes separat for hver ordning ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent gjennom sin arbeidsinnsats i innværende 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. Beregningene 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 sporprioritet, har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsettkomponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden. For endring av levetider, se note 12 "Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler".

## Flytoget årsregnskap

Resultatregnskap <small>01.01 – 31.12</small>	Note	2010	2009
Billettinntekter	1	760 156	714 014
Annen driftsinntekt	1	15 742	10 285
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>775 898</b>	<b>724 300</b>
<hr/>			
Lønnskostnad	2, 11	212 899	214 713
Avskrivning på varige driftsmidler	12	118 821	97 614
Annen driftskostnad	2, 13	294 528	262 800
<b>Driftsresultat</b>		<b>149 650</b>	<b>149 173</b>
<hr/>			
Annen finansinntekt		3 476	4 043
Annen finanskostnad	9, 10	-5 512	-5 032
<b>Ordinært resultat før skattekostnad</b>		<b>147 614</b>	<b>148 184</b>
<hr/>			
Skattekostnad	4	41 652	41 630
<b>Årsresultat</b>		<b>105 962</b>	<b>106 554</b>
<hr/>			
<b>Disponering av årsresultatet</b>			
Overført til annen egenkapital	8	31 962	32 554
Til utbytte	8	74 000	74 000
<b>Sum disponering</b>		<b>105 962</b>	<b>106 554</b>

Balanse <small>01.01 – 31.12</small>	Note	2010	2009
<b>Eiendeler</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
<b>Immaterielle eiendeler</b>			
Sporprioritet	7, 12	261 189	274 936
Utsatt skattefordel	4	0	0
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>261 189</b>	<b>274 936</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Varige driftsmidler	9, 12	1 034 799	1 044 110
Investeringsprosjekter under utførelse	5	10 891	39 182
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>1 045 690</b>	<b>1 083 291</b>
<b>Finansielle driftsmidler</b>			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
<b>Sum finansielle driftsmidler</b>		<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>1 306 889</b>	<b>1 358 237</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
<b>Lager</b>		<b>1 000</b>	<b>0</b>
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer	3	9 237	8 018
Andre fordringer		27	41 003
<b>Sum fordringer</b>		<b>9 264</b>	<b>49 021</b>
Bankinnskudd, kontanter og lignende	6	124 030	81 055
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>134 294</b>	<b>130 077</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>1 441 183</b>	<b>1 488 314</b>

## Flytoget årsrapport

---



Anders



Anne N



Kjell K.



Bjørn J.



Camilla



Carola



Espen



Esther



Eva B.

Balanse 01.01 - 31.12	Note	2010	2009
<b>Egenkapital og gjeld</b>			
<b>Egenkapital</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Aksjekapital	8, 7	400 000	400 000
Overkursfond	8	292 468	292 468
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>692 468</b>	<b>692 468</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital	8	252 094	224 741
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>252 094</b>	<b>224 741</b>
<b>Sum egenkapital</b>		<b>944 562</b>	<b>917 209</b>
<b>Gjeld</b>			
<b>Avsetning for forpliktelser</b>			
Pensjonsforpliktelser	11	123 647	126 604
Utsatt skatt	4	98 638	85 646
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>222 285</b>	<b>212 250</b>
<b>Annen langsiktig gjeld</b>			
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	9, 10	60 000	150 000
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>60 000</b>	<b>150 000</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		58 056	71 300
Betalbar skatt		26 868	0
Skyldige offentlige avgifter		8 330	12 627
Utbytte		74 000	74 000
Annen kortsiktig gjeld		47 082	50 927
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>214 336</b>	<b>208 855</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>496 621</b>	<b>571 105</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>1 441 183</b>	<b>1 488 314</b>

Oslo, 3. mars 2011



Endre Skjørestad  
styrets leder



Toril Bariusdotter Ressem  
nestleder



Ingard Nicolai Nilsen




Tone Merethe Lindberg



Trygve Gjertsen



Odd Erik Haugland



Jan Garder Gundersen



Edel Anne Grinaker



Linda Bernander Silseth  
administrerende direktør

## Flytoget årsregnskap

Kontantstrømpoppstilling <small>01.01 – 31.12</small>	Note	2010	2009
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>			
Resultat før skattekostnad		147 613	148 184
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		0	0
Ordinære avskrivninger	12	118 688	97 614
Endring kundefordringer		-1 219	4 134
Endring i andre tidsavgrensningposter		9 528	-10 348
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>274 610</b>	<b>239 584</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>			
Utbetalinger ved kjøp av driftsmidler	5, 12	-67 635	-570 747
Forskudd til leverandør for kjøp av nye mellomvogner		0	342 254
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		<b>-67 635</b>	<b>-228 493</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>			
Nedbetaling av gjeld til kredittinstitusjoner	9	-90 000	0
Utbetaling av utbytte		-74 000	-98 000
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>		<b>-164 000</b>	<b>-98 000</b>
<b>Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter</b>		<b>42 975</b>	<b>-86 909</b>
Kontanter og kontantekvivalenter 01.01		81 055	167 964
<b>Kontanter og kontantekvivalenter 31.12</b>		<b>124 030</b>	<b>81 055</b>
<b>Bank ihht regnskap</b>		<b>124 030</b>	<b>81 055</b>





Aage



Alexander



Anders J.



Frode



Bjørn H.



Christine



Cathrine



Edel Anne



Elisabeth

## Flytogets noter

Note 1 Driftsinntekter	2010	2009
Billettinntekter	760 156	714 014
Inntekter ved utleie av reklameplass	8 955	8 401
Andre driftsinntekter	6 787	1 884
<b>Sum</b>	<b>775 898</b>	<b>724 300</b>

Note 2 Lønnskostnader	2010	2009
Lønninger	164 417	149 331
Folketrygdavgift	25 860	23 749
Pensjonskostnader	7 524	27 422
Andre ytelser, inkl styrehonorar	15 098	14 211
<b>Lønnskostnader</b>	<b>212 899</b>	<b>214 713</b>

Gjennomsnittlig antall årsverk 286 276

Godtgjørelser til:	2010	2009
<b>Administrerende direktør</b>		
Lønn utbetalt	1 591	1 527
Bonus opptjent	332	322
Feriepenger utbetalt	193	29
Pensjonspremie	108	98
Annen godtgjørelse	155	144
<b>Styret</b>		
Styregodtgjørelse	855	855
Herav godtgjørelse til styrets leder	203	203

Lønn til administrerende direktør er kr. **1 723 964** pr. år. Hun har avtale om forlenget gjensidig oppsigelse i 6 måneder. Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet får hun i tillegg 12 måneders etterlønn. Denne etterlønnen samordnes fullt ut med andre arbeidsinntekter som administrerende direktør får

### Fakturert honorar (ekskl. mva og omkostninger) fra revisor fordeler seg som følger

	2010	2009
Revisjon, inkl. regnskapsteknisk bistand	250	400
Skatte- og avgiftsbistand	5	0
Annen konsulentbistand	15	121

Note 3 Kundefordringer	2010	2009
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12	50	50
Årets konstaterte tap	177	209
Innkomet på tidl. avskrevne fordringer	-22	-17
<b>Årets tap på kundefordringer</b>	<b>155</b>	<b>192</b>

i lønsperioden. Administrerende direktør inngår i selskapets kollektive pensjonsordning sammen med alle ansatte. Denne gir en pensjonsytelse på 66% av sluttlønn (inntil 12 G) i pensjonsytelse forutsatt full opptjening i Flytoget ved fylte 67 år. Bonus opparbeides til maks 3 måneders lønn.

## Note 4 Skatt

	31.12. 2010	31.12. 2009
<b>Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel</b>		
<b>Midlertidige forskjeller:</b>		
Kundefordringer	-50	-50
Driftsmidler	477 309	433 644
Pensjonsforpliktelser*	-123 647	-126 604
Avsetninger	-1 334	-1 000
Skattemessig fremførbart underskudd	0	-112
<b>Sum midlertidige forskjeller</b>	<b>-46 400</b>	<b>352 278</b>
<b>Utsatt skattefordel/utsatt skatt (-) 28%</b>	<b>12 992</b>	<b>-98 638</b>
* Herav pensjonsforpliktelse direkte mot EK	-6 401	95 238
Utsatt skatt direkte ført mot EK	1 792	-24 875
<b>Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt</b>		
Resultat før skattekostnad	147 613	148 184
Permanente forskjeller	1 143	495
Grunnlag for årets skattekostnad	148 756	148 678
Endring i midlertidige resultatforskjeller	-52 801	-148 678
<b>Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet</b>	<b>95 956</b>	<b>0</b>
<b>Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)</b>	<b>95 956</b>	<b>0</b>
<b>Fordeling av skattekostnaden</b>		
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	26 868	0
Sum betalbar skatt	26 868	0
Endring i utsatt skatt	14 784	41 630
<b>Skattekostnad (28 % av grunnlag for årets skattekostnad)</b>	<b>41 652</b>	<b>41 631</b>



Lena



Morten B



Petter A.



Sebastian

**Flytogets noter**

Note 4 forts.	31.12.2010	31.12.2009
<b>Betalbar skatt i balansen</b>		
Betalbar skatt (28 % av gr.lag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	26 868	0
<b>Betalbar skatt i balansen</b>	<b>26 868</b>	<b>0</b>

**Note 5 Investeringsprosjekter under utførelse**

	2010	2009
Anskaffelseskost 01.01.	39 182	39 438
Tilgang	66 543	596 049
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-94 834	-596 305
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>10 891</b>	<b>39 182</b>

**Note 6 Bankinnskudd**

Selskapet har en skattetrekksgaranti i DnB NOR på MNOK 11.

**Note 7 Nærstående parter**

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

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

**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 pensjonsforpliktelse (etter skatt)	Øvrig annen EK	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
<b>Pr. 01.01.2010</b>	<b>400 000</b>	<b>292 468</b>	<b>-63 964</b>	<b>288 704</b>	<b>224 741</b>	<b>917 209</b>
Årets resultat				105 962	105 962	
Utbytte				-74 000	-74 000	
Årets aktuarielle gevinst og tap pensjonsforpliktelser (etter skatt)			-4 608		-4 608	
<b>Pr. 31.12.2010</b>	<b>400 000</b>	<b>292 468</b>	<b>-68 572</b>	<b>320 666</b>	<b>252 094</b>	<b>944 562</b>

## Note 9 Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Rentebærende gjeld til ekstern bank  
TNOK 60 000.

### Trekkfasilitet

Flytoget har en ubenyttet langsiktig trekkfasilitet på TNOK 100 000.

### Nedbetalingslån

Flytoget har et langsiktig lån til flytende rente på TNOK 60 000.

Forfallsstruktur på nedbetalingslån:

Det er ikke avtalt nedbetaling av lånet i låneperioden frem til 6. desember 2013. Det ble imidlertid foretatt en nedbetaling 6.01.2011 på TNOK 30 000.

Nedbetalingslånet og trekkfasiliteten løper til 6. desember 2013.

Det er knyttet en rekke lånebetingelser (covenants) til nedbetalingslånet og trekkfasiliteten. Dersom lånebetingelsene brytes kan lånet kreves innløst i sin helhet.

Alle lånebetingelser er tilfredsstilt pr 31.12.2010.

### Kassekreditt

Selskapet har en kassekredittavtale på TNOK 25 000, som er ubenyttet pr 31.12.2010.

### Pantesikkerhet

Nedbetalingslån og trekkfasilitet er sikret ved 1. prioritets pant i togsettene, som har en bokført verdi på TNOK 978 597.

## Note 10 Finansielle instrumenter

### Rentebytteavtale

Selskapet har ingen rentebytteavtaler pr 31.12.2010.

### Valutaterminkontrakter

Selskapet har ingen valutaterminkontrakter per 31.12.2010.

## 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 346 ansatte og 17 pensjonister pr. 31.12.10.

Pensjonsordningene gir en pensjonsytelse på 66% av sluttlønn på pensjoneringstidspunktet ved fylte 67 år forutsatt full opptjening. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser.

Utbetaling av pensjoner er garantert av staten.

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

Flytoget AS har avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte som ikke har avtale om pensjonering ved oppnådd særskilt aldersgrense. Enkelte ansatte har kontraktsfestet avtale om pensjonsdekning på 66% 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 bevilning 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. De ble utbetalt 1 stk loss of licence i 2009 og ingen i 2010.

## Flytogets noter

Note 11 forts.	2010	2009		2010	2009
<b>Pensjonskostnad</b>			<b>Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:</b>		
Kostnad knyttet til inneværende periode			<b>BEVEGELSER</b>		
Pensjonsopptjening (inkl. adm.kostnad)	19 477	21 082	<b>PENSJONSFORPLIKTELSE (DBO)</b>		
Rente på forpliktelse	10 301	11 053	DBO ved periodens begynnelse	243 927	253 017
<b>Brutto pensjonskostnad</b>	<b>29 778</b>	<b>32 135</b>	Årets pensjonsopptjening, Service Cost	19 402	21 011
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-7 022	-6 587	Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	10 301	11 053
<b>Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift</b>	<b>22 756</b>	<b>25 548</b>	Overtagelse /oppkjøp	0	0
Periodisert arbeidsgiveravgift	3 209	3 602	Planendring	-14 673	0
<b>Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift *</b>	<b>25 965</b>	<b>29 150</b>	Aktuarielt tap/(gevinst)	4 641	-39 568
Resultatført endring i pensjonsregulering til alderspensjon	-16 742	0	Avkorting/oppgjør	0	0
<b>Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift og endring</b>	<b>9 223</b>	<b>29 150</b>	Pensjonsutbetalinger	-1 243	-1 586
* Herav ført mot EK	6 401	-31 665	<b>DBO ved periodens slutt</b>	<b>262 355</b>	<b>243 927</b>
Kostnader vedrørende innskuddsordninger			<b>BEVEGELSER PENSJONSMIDLER</b>		
Totale kostnader inklusive arbeidsgiveravgift	9 223	29 150	Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	132 968	125 277
			Forventet avkastning på pensjonsmidlene	7 022	6 587
			Aktuarielt (tap)/gevinst	-968	-11 816
			Administrasjonskostnader	-493	-399
			Overtagelse /oppkjøp	0	0
			Planendring	0	0
			Innbetaling	16 701	14 553
			Avkorting/oppgjør	0	0
			Pensjonsutbetalinger	-1 243	-1 235
			<b>Pensjonsmidler ved periodens slutt</b>	<b>153 988</b>	<b>132 968</b>

	2010	2009
<b>BEVEGELSER NETTO PENSJONSFORPLIKTELSER</b>		
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	3 801	3 030
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforpliktelser	258 554	240 897
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-153 988	-132 968
Periodisert arbeidsgiveravgift	15 280	15 645
<b>Netto pensjonsforpliktelser</b>	<b>123 647</b>	<b>126 604</b>
Netto pensjonsforpliktelser pr. 1. januar	126 604	145 751
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-19 057	-16 957
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	9 699	29 475
Endringer i estimatavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	6 401	-31 665
<b>Netto pensjonsforpliktelser pr. 31. desember</b>	<b>123 647</b>	<b>126 604</b>
<b>Egenkapitalbelastninger:</b>		
Akkumulerte estimatavvik 1/1	88 838	120 502
Årets endring	6 401	-31 665
<b>Akkumulerte estimatavvik 31/12</b>	<b>95 238</b>	<b>88 838</b>



Trine

	2010	2009
<b>Økonomiske forutsetninger:</b>	<b>Resultat/ Balanse</b>	<b>Resultat/ Balanse</b>
Diskonteringsrente	4,00 %	4,40 %
Forventet lønnsregulering	4,00 %	4,25 %
Forventet pensjonsøkning	3,00 %	4,00 %
Forventet G-regulering	3,75 %	4,00 %
Forventet avkastning på fondsmidler	3,70 %	5,00 %
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	14,10 %
Uttakstilbøyelighet AFP	50,00 %	50,00 %
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer/verter/over 50 år	5%/10%/1%	5%/10%/1%
Forventet pensjonspremie for betaling i 2011 inklusive arbeidsgiveravgift utgjør	21 017	
	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger:</b>		
Brutto pensjonsforpliktelse	262 355	243 927
Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning	8 %	-4 %
Pensjonsmidler	153 988	132 968
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	16 %	6 %

**SENSITIVITETSANALYSE:**

Utført sensitivitets analyse viser at dersom diskonteringsrenten/lønnsvekst/pensjons- og G-regulering økes/reduseres med 0,5% øker/reduseres periodens netto pensjonskostnad for 2010 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2010 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):

<b>Netto pensjonsforpliktelse:</b>	-0,5 %	+0,5%
Endring i diskonteringsrenten	27 308	-23 710
Endring i lønnsvekst	-16 574	17 316
Endring i pensjonsregulering/ G-regulering(netto)	-748	330
<b>Netto pensjonskostnad</b>	-0,5 %	+0,5%
Endring i diskonteringsrenten	2 227	-1 904
Endring i lønnsvekst	-1 445	1 509
Endring i pensjonsregulering/ G-regulering(netto)	8	-85



## Flytogets noter

## Note 12 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning, biler	Togmateriell	Vestkorridoren	Påkostning, leide lokaler, aktivert over leiekontraktens løpetid	Rettigheter	2010 Sum	2009 Sum
Anskaffelseskost 01.01	220 953	1 663 746	12 462	1 901	412 404	2 311 466	1 760 605
Tilgang kjøpte driftsmidler	50 512	40 454	0	4 959	0	95 925	596 206
Avgang/Nedskrivning	-2 344	-228	0	-1 901	0	-4 473	-45 345
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>269 121</b>	<b>1 703 972</b>	<b>12 462</b>	<b>4 959</b>	<b>412 404</b>	<b>2 402 918</b>	<b>2 311 466</b>
Akk. avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01	207 291	637 948	7 846	1 867	137 468	992 420	940 062
Akkumulerte avskrivninger 31.12	221 186	725 375	8 769	385	151 215	1 106 930	992 420
Akkumulerte avskr. avgang	-2 139	-137	0	-1 901	0	-4 177	-45 345
<b>Balansført verdi pr. 31.12</b>	<b>47 935</b>	<b>978 597</b>	<b>3 693</b>	<b>4 574</b>	<b>261 189</b>	<b>1 295 988</b>	<b>1 319 046</b>
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>16 034</b>	<b>87 565</b>	<b>923</b>	<b>419</b>	<b>13 747</b>	<b>118 688</b>	<b>97 614</b>
Økonomisk levetid	3-10 år	15-25 år	13	6 år	30 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Det er med virkning fra og med 2010 foretatt en revurdering av levetiden på togmateriell. I forbindelse med endring av avskrivningsplanen er det benyttet knekkpunktsløsning for gjenværende avskrivninger. Endringen i avskrivningsplan medfører en årlig nedgang fram til 2018 på MNOK 7 059 og en

årlig økning på MNOK 43 508 fra okt 2018 til 2023. Balansført togmateriell pr. 31.12.10 vil etter dette være fullt avskrevet pr. 31.12.23. I henhold til gammel avskrivningsplan ville samme materiell vært fullt avskrevet 31.12.28.

## Note 13 Leieforhold og innkjøpsforpliktelser

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler:

Husleieavtaler:	Utløper:	Årlig kostnad
Lokaler i Karl Johans gt. 7	23.07.10	2 355
Lokaler på Oslo S	31.05.10/31.12.10/31.05.10/31.05.10	1 185
Lokaler Drammen stasjon	31.12.13	149
Lokaler Lodalen	31.12.13	99
Lokaler Biskop Gunnerusgt. 14	31.12.18	6 334

### Innkjøpsforpliktelser pr. 31.12.10:

Flytogets reservedelslager er i dag eiet av Bombardier Transportation AS.

Flytoget har forpliktelse til å kjøpe ut dette lageret pr. 31.12.11.



Christian



Ole M.



Kristoffer



Erik



Asbjørn



Gaute



Bjørn H.



Nina



Lars



Cato



**PriceWaterhouseCoopers AS**  
 Postboks 147 Sentrums  
 501 010 Oslo  
 Tlf: 02 20 20 00

Til generalforsamlingen i Flytoget AS

## Revisors beretning

### Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS, som består av balanse per 31. desember 2010, resultatregnskap som viser et årsresultat på kr 105 902 000, kontantstrømoppgjøring for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre notisopplysninger.

#### Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvisende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskaps praksis 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 usikkerheter 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 revisjons praksis 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 belegg og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes usikkerheter eller feil. Ved en slik risikoavurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettvisende bilde. Formålet er å utføre 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 regnskapsoppstillingene utarbeidet 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 i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvisende bilde av den finansielle stillingen til Flytoget AS per 31. desember 2010, og av resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskaps praksis 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 å anvende de av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

#### Konklusjon om regnskaper og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISA 3000, "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller begrenset revisjon av historisk finansiell informasjon"), mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversikkelig regnskaper og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokførings praksis i Norge.

Oslo, 3. mars 2011  
**PriceWaterhouseCoopers AS**

Tom Harry Olsen  
 Statsautorisert revisor



Stein



Anne E.

## Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget

Flytogets prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse skal legge grunnlaget for lang-siktig 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 effektiv, innovativ og entusiastisk. 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 internettisider.

### Virksomhet

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

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

### Selskapskapital og utbytte

Flytoget har en egenkapital på 945 millioner kroner ved slutten av 2010. Dette tilsvarer en egenkapitalandel på 65,5 prosent av totalkapitalen, og det 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 langtidsplaner. Selskapet vil for 2010 betale et utbytte på 74 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 Lokmannsforbund og Norsk Jernbane-forbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte 3 representanter i styret som velges for to år om gangen. I tillegg består styret av 5 eksterne medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonær-valgte 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 2011 er det lagt inn aktiviteter som skal bidra til å utvikle styret. Styret gjennom-

førte i 2010 en evaluering av styrets arbeid. Det ble avholdt 6 styremøter i 2010.

Instruks for styret og administrerende direktørs arbeid regulerer ansvar og oppgaver. Instruksen ble oppdatert i 2010.

Flytogets styringssystem, med prosesser, prosedyrer og håndbøker, ivaretar oppfølging av alle gjeldende interne og eksterne krav. I 2010 er det gjennomført interne revisjoner av informasjonssikkerheten i Flytoget og av selskapets arkivering og dokumenthåndtering.

### Risikostyring og intern kontroll

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

### Godtgjørelse til styret

Godtgjørelse til styret fastsettes av eier i

forbindelse med generalforsamlingen. Styrets godtgjørelse er ikke resultatavhengig og det er ikke utstedt opsjoner til styremedlemmer. Styrets samlede godtgjørelse for 2010 fremgår av note 2 i regnskapet.

### Godtgjørelse til ledende ansatte

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

### Informasjon og kommunikasjon

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

### Revisor

Det gjennomføres to revisjoner årlig av eksterne 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 og administrasjonens svar på det, 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

2010 ble et bra år for Flytoget med 4,4 prosent passasjerøkning og en rekordhøy kundetilfredshet på 96 prosent. Mens 2009 var preget av nedgang i flypassasjermarkedet, snudde dette ved inngangen til 2010. Veksten var svak både i totalmarkedet og i Flytoget i begynnelsen av året, men tiltok mot våren og sommeren. Tross askesky i april og et krevende seks ukers driftsavvik på sommeren endte passasjertallet på 5,665 mill passasjerer. Flytoget styrket sin markedsandel noe i løpet av året, og endte på 36,2 prosent, som er en økning på 0,2 prosentpoeng fra året før. Privatreisemarkedet har stått for den største veksten i totalmarkedet i 2010, som økte med 4 prosent.

Flytoget har i løpet av 2010 ferdigstilt en ny betalings- og billettløsning som gir høyere kundetilfredshet, bedre tilgjengelighet og mer kostnadseffektiv og pålitelig drift. Løsningen bygger videre på det etablerte konseptet for billettløse reiser som markedet har respondert meget positivt på siden det ble etablert i 2003. Andelen kunder som reiser billettløst har på enkelte dager passert 60 prosent.

For å styrke Flytogets markedsposisjon og styrke merkevare arbeides det med flere sentrale utviklingsprosjekter på mellomlang og lang sikt. Flytoget medvirker sentralt i utviklingen av Nye Oslo Sentralstasjon og prosjekteringen av ny Terminal 2 på Oslo Lufthavn. Hensikten er

å sikre en fremtidig effektiv tilbringertjeneste. Flytoget har også begynt arbeidet med en strategi for anskaffelse av neste generasjons høyhastighetstog tilpasset det fremtidige kapasitetsbehovet for tilbringertjenesten til og fra Oslo Lufthavn. Parallelt arbeides det med å muliggjøre flere avganger til og fra Lysaker enn dagens tre tog i timen for ytterligere å imøtekomme markedsbehovet på strekningen Nationaltheatret – Lysaker.

Flytoget har i 2010 lagt ned mye ressurser i forretningsutviklingsprosesser og vil videreføre dette arbeidet. I dialog med eier og med Samferdselsdepartementet har Flytoget meldt et ønske om å utvide sin operasjon til kundegrupper og togstrekninger av intercitykarakter. Dette arbeidet har omfattet utviklingen av forretningsmodeller som ledd i forberedelsene med å tilby slike operasjoner dersom Flytoget får anledning til dette.

### Kundetilfredshet

Høy punktlighet og kvalitet i produktleveransen har gitt rekordhøy kundetilfredshet.

Gjennomsnittet av fire større kundetilfredshetsundersøkelser viser en gjennomsnittlig kundetilfredshet på 96 prosent for 2010. Dette er stabilt fra 2009. De reisende opplever punktligheten som svært høy, og 4 av 5 mener Flytoget er den enkleste og mest effektive måten å komme seg til og fra flyplassen på. Markedsstrategien med kontinuerlig spredning

og tilstedeværelse i mange medier ser ut til å virke etter hensikten.

Kommersiell avdeling utførte i 2010 en merkevareinspeksjon. Undersøkelsen ble gjort både kvalitativt og kvantitativt og viser at Flytoget har mange sterke, positive og unike assosiasjoner i hodet til dem som skal til og fra Oslo Lufthavn, og at selskapet "eier" mange av de sterkeste driverne for valg av transportør til og fra flyplassen.

### Nøkkeltall for 2010:

- 5,665 millioner passasjerer
- Gjennomsnittlig markedsandel 36 prosent
- 108 600 passasjerer i gjennomsnitt per uke
- Kundetilfredshet 96 prosent

Kvalitetskontrollert av TNS Gallup

## Trafikksikkerhetsregnskap

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på nullskadefilosofi. I dette ligger visjonen om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Flytoget opererer med et lavt antall uønskede hendelser sammenlignet med omfanget av vår operasjon. Like fullt har Flytoget i 2010 dessverre erfart enkelte hendelser som medfører at selskapet ikke når målsetningen.

Som tabellen viser, omkom en person etter å ha blitt påkjørt av Flytoget. Hendelsen er gransket av politiet og definert som en ulykke, der Flytoget ikke har hatt skyld i hendelsen. Utover denne hendelsen var det kun mindre uhell i 2010. Trafikksikkerheten i Flytoget er et kontinuerlig fokusområde i hele organisasjonen. Dette følges opp gjennom sikkerhetsmål relatert til kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varige forbedringer.

### Holdningskapende arbeid

Sikkerhet er et lederansvar i Flytoget hvor administrerende direktør er øverste ansvarlig. Ledelsens ansvar er å prioritere sikkerhet i organisasjonen og formidle tydelige holdninger. Sikkerhet står på dagsorden i alle sentrale møter og Flytoget arbeider kontinuerlig med å utvikle medarbeidernes kunnskap om og holdninger til sikkerhet. Det utgjør også en viktig del av flytogvertenes og flytogførernes grunnopplæring og årlige sikkerhetskurs. Flytoget jobber aktivt med forbedringer av sikkerheten gjennom systematisk oppfølging av tilløpsrapportering. Det ble avholdt en intern sikkerhetskonferanse i 2010, for fjerde gang i Flytogets historie, hvor fokus er styrking av sikkerhetskulturen.

### Resultater innen trafikksikkerhet

Type hendelse	Beskrivelse	Reisende	Tredjeperson*	Egne ansatte	Flytoget
ULYKKE	Drepte *	0	1	0	-
	Personskade med mulig varig mèn	0	0	0	-
UHELL	Personskade > 10 dager sykefravær	0	0	0	-
	Personskade < 10 dager sykefravær	1	3	1	-
	Førstehjelpsskade	3	4	0	-
ULYKKE	Stor materiell skade	-	-	-	0
UHELL	Liten materiell skade	-	-	-	6
UHELL	Dyrepåkjørsel **	-	-	-	3

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

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

### Uhell/ulykker

Flytoget var involvert i én ulykke i 2010 (person påkjørt)

Det ble registrert 22 uhell totalt i Flytoget i 2010. I all hovedsak er dette mindre uhell

- 4 av uhellene er relatert til passasjerer
- 7 av uhellene er relatert til flytogverter eller flytogførere
- 6 av uhellene er materielle skader (som ikke er relatert til dyrepåkjørsler)
- 3 dyrepåkjørsler der en av hendelsene resulterte i liten materiell skade

Flytoget har i 2010 blant annet hatt fokus på følgende områder sett fra et sikkerhetsperspektiv:

- Oppstart av et større vedlikeholdsprogram som gjennomføres på hele flytogparken.
- Bedret innrapportering av uønskede tekniske hendelser.
- Det er nedlagt et større arbeid knyttet til utvikling av kompetansestyring relatert til sikkerhetsrelaterte oppgaver for administrative stillinger.
- Beredskapsorganisasjonen er trent i form av flere beredskapsøvelser.
- Søknad om fornyelse av sikkerhetssertifikatet, som utløper 01.05.2011, er sendt til Statens jernbanetilsyn.



## Medarbeiderregnskap

### Ansatte

Ved utgangen av året hadde selskapet 287 årsverk og 333 medarbeidere. Antall medarbeidere fordeler seg på 99 flytogførere, 143 flytogverter, 18 kundeveiledere og 72 i administrasjon inklusive operativ ledelse. Av selskapets 333 medarbeidere er 145 kvinner og 183 menn. Gjennomsnittsalderen i selskapet var 38,5 år (35,6 år for kvinner og 40,9 for menn).

Det ble ansatt 32 nye medarbeidere i løpet av 2010 og turnoveren var 11,6 %.

### Sykefravær

Sykefraværet endte på 8,3 prosent og viser en reduksjon fra 2009 på 0,5 prosentpoeng.

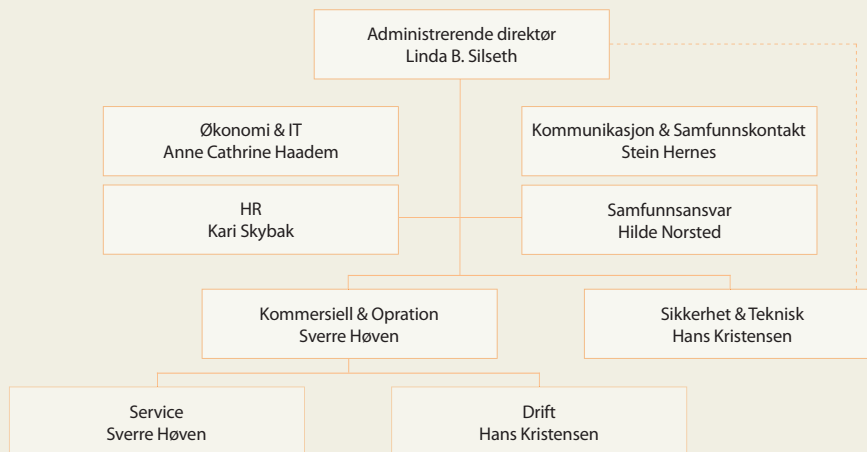
- Egenmelding: 2,1 prosent
- 1-3 dager: 0,2 prosent
- 4-16 dager: 1,6 prosent
- >17 dager: 5,5 prosent

Det har vært foretatt organisasjonsendringer i 2010 med målsetning om å få en enda mer effektiv og kundefokusert organisasjon. Kommersiell avdeling og operasjon ble slått sammen til én avdeling.

Flytoget er organisert i seks avdelinger:

- Kommersiell og operasjon har ansvaret for salg, markedsføring og den operative driften, dvs. togfremføring, togpersonell og operativ ledelse.
- Sikkerhet og teknisk har ansvaret for togvedlikehold og sikkerhet.
- Human Resources (HR) har ansvaret for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen bl.a. rekruttering, vilkår, kompetanseutvikling og arbeidsmiljø.

### Flytogets organisasjon



- Økonomi har ansvaret for resultat- og budsjettoppfølging, likviditetsstyring, finans, forsikring samt IT og forbedringsprosesser.
- Samfunnsansvar har ansvaret for utvikling og gjennomføring av strategi for samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.
- Kommunikasjon har ansvaret for myndighetskontakt, presse og intern informasjon.

### 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 45 prosent. Fire av 44 nyansatte hadde ikke-vestlig bakgrunn. 8,3 prosent av Flytogets medarbeidere har ikke-vestlig bakgrunn.

Selskapets lederteam består av åtte personer hvorav fire er kvinner.





## Miljøregnskap

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.

Flytoget har i 2010 kjørt med 40 prosent økt setekapasitet i forhold til 2008. 2009 ble brukt til innfasing av vår utvidede kapasitet. I 2010 er det første året at alle togsett er utvidet og energiforbruket for året vil bli å betrakte som et referanseår for videre rapportering.

Strømforbruket fordeles per vogn per kjørte kilometer (vognkilometer). Årets resultat er derfor en kombinasjon av tyngre tog, lengre og endret kjørerekning samt kjøreadfærd. Flytoget har en økning på 5,3 prosent per vognkilometer fra 2009.

ENØK-arbeidet fortsetter med fokus på energiøkonomisk kjøring. Målet er ytterligere reduksjon av energiforbruket.

Flytoget har gjennom målrettede tiltak i samarbeid med Enova oppnådd ca. 15 prosent permanent reduksjon i årlig energiforbruk fra 2006-2008. Dette grunnlaget videreføres nå i selskapets fokus på energiforbruk.

### Nøkkeltall 2010:

- Det målte totale energiforbruket var i 2010 var 53,7 GWh.
- Flytoget brukte 0,19 kWh/passasjerkilometer.
- 18 prosent av brutto kjørestrøm 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 togmateriell

- Flytogene er støysvake i forhold til kjørehastighet, og kjører i tunnel forbi tettbebygde områder.
- Flytogene har lang teknisk levetid der 98 prosent av materialene kan gjenvinnes.

### Miljøoppfølging

Miljøstyringssystemet er basert på prinsippene i miljøstandard ISO 14001: 2004.

Selskapet følger opp miljøaspekter ut fra kriteriene ressursbruk, påvirkning av markedsandel samt lover og forskrifter.

Ved normal drift er miljørisikoen minimal. Ved eventuelle ulykker er miljørisikoen begrenset.

Flytoget har årlig miljørapportering og månedsvis rapportering av energi til togfremføring.

### Øvrige samfunnsansvarsområder

Flytoget deltar i regjeringens klimasatsing, Klimaløftet. Flytoget er også med i HSH nettverk for samfunnsansvar. Flytoget deltar i flere nettverk for miljø og samfunnsansvar sammen med næringsliv, myndigheter, organisasjoner og forskningsinstitusjoner, og derigjennom også i prosjektet Fremtidens byer og Klimaløftet

Flytoget arbeider for å inkludere miljø- og klimahensyn og sosialt ansvar i en samlet plan for samfunnsansvar med utvidet rapportering på samfunnsansvar; GRI.

Flytoget er sertifisert av organisasjonen FAIR Recycling som leverandør av IKT-materiell til gjenbruk i Guatemala og med miljøtilpasset sluttbehandling i kretsløpet. Som en kuriositet serverer selskapet også fairtrade kaffe i kantinens kaffeautomat.

## Utvidet samfunnsrapportering

Flytoget har i løpet av 2010 etablert en egen avdeling for Samfunnsansvar. Gjennom denne satsningen er ansvaret samfunnsansvar knyttet til utvikling og gjennomføring av strategi for samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.

Flytoget har gjennom sitt arbeid med rapportering av samfunnsansvar valgt å fortsette å rapportere i henhold til Global Reporting Initiative (GRI)-format.

### Bakgrunn

I 2009 inngikk for første gang årsrapporten for Flytoget GRI-rapportering og hvor selskapet vurderte samfunnsansvaret ved hjelp av denne rapporten. For 2010 har Flytoget videreutviklet arbeidet slik at selskapet har løftet seg fra anvendelsesnivå C til B. I Flytoget har samfunnsansvar en strategisk betydning, og blir sett på som en sentral forutsetning for selskapets langsiktige lønnsomhet og attraktivitet blant interessentene – enten det er kunder,

medarbeidere, investorer, medier, frivillige organisasjoner eller myndigheter med eier i front.

Årsrapportens beskrivelse av virksomhetsprofil er gjennomgått i forhold til krav i henhold til GRI og er sammen med oversiktstabellen dokumentasjon på at nivå B er tilfredstilt. Selskapet vil fortsette å følge anbefalingene fra Rapporten fra Price Waterhouse Coopers fra 2009, bestilt fra Nærings og handelsdepartementet. Flytoget støttet forskning og utvikling (FOU) gjennom selskapets engasjement i "Ungt entreprenørskap" også i 2010. Fra 2010 til 2012 bidrar Flytoget til forskningsprosjektet PUSAM, Punktlighetsforbedring for godstrafikk på bane gjennom beslutningsstøttesystem basert på samfunns-økonomiske kostnader. Flytoget ivaretar samfunnsikkerhet ved å ha en oppdatert beredskapsplan tilpasset selskapet. Beredskapsplanen er omforent i organisasjonen og Flytogets medarbeidere er trent for å kunne ivareta dette. Flytoget gjennomfører årlig flere beredskapsøvelser som sikrer ivaretagelse av god sikkerhet og egnethet av eksisterende beredskapsplan.

Flytogets sosiale ansvar er beskrevet i medarbeiderregnskapet. I tillegg har Flytoget en 3-årig avtale med Røde Kors. Bistanden er 800.000 til Røde Kors sin oppsporingstjeneste og 400.000 til frivillighetsentralen Safirhuset. Flytoget bidrar i tillegg til økonomisk med å tilrettelegge for aktiviteter, overføre kompetanse og øke antall frivillige hos Røde Kors.

GRI inneholder redegjørelser på tre områder:

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

Årsrapportens beskrivelse av virksomhetsprofil er gjennomgått i forhold til krav i Global Reporting Initiative (GRI) og er sammen med nedenstående tabell dokumentasjon på at nivå B er tilfredstilt. På oppdrag fra Næringsdepartementet gjorde PWC i 2009 en gjennomgang av statlige selskapers rapportering på samfunnsansvar. Internett og årsrapport ble gjennomgått.

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 Oppsporingstjenesten, 400 000 til Nettverkstiltaket Safir. I tillegg kommer 2000 Flytogbilletter.
EC04	Finansielt bidrag mottatt fra staten.	Ingen tilskudd for 2010.
EN03	Direkte energiforbruk fordelt på primær energikilde.	Togframføring og hensetting: 51,7GWh sertifisert ren energi. Forbruket har økt i perioden pga forlengelse av strekning til Drammen og innkjøp av en ekstra vogn på hvert togsett til 4-vognsett.
EN23	Totalt antall og omfang av betydelige utilsiktede utslipp.	Ingen betydelige, utilsiktede utslipp 1998-2009. Et utslipp fra et togsett i verksted Lodalen i 2010 var på mer enn 100 liter trafoolje. Oljen ble fanget opp i oljeutskiller. Beskrevet i Trafikkregnskapet.
EN26	Tiltak for å redusere miljøpåvirkning fra varer og tjenester, samt omfang av redusert påvirkning.	Innkjøp av nye PC-er har strengere miljøkrav enn gjeldende lovverk. Avtalen fra 2009 fortsetter med Fair recycling: Brukte Flytog PC-er kommer til nytte på skoler i tredje verden og håndteres miljømessig. Se miljøregnskap. Ref. fair.no.

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.	Se Miljøregnskap. Flytoget kjøper årskort tog for ansatte. 86 prosent av ansatte hadde i 2008 kollektivtransport som viktigste reise måte til/fra arbeid. Det er liten utskifting blant våre medarbeidere. Flytogets HK er flyttet nærmere Kollektivknutepunkt Oslo S i 2010, og vi forutsetter derfor at denne % er minst like høy i 2010. Se Årsrapport 2009.
LA01	Total arbeidsstyrke.	332 ansatte som utgjør 287 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.
LA07	Frekvens for skader, yrkesskader, tapte dager og fravær samt antall dødsulykker.	3 reisende og 4 ansatte fikk mindre skader med fravær 1-9 dager. 1 person i spor drept. Ikke passasjer eller ansatt. Se Trafikksikkerhetsregnskap.
LA08	Utdanning, trening, rådgivning, korrigerende tiltak og risikoprogrammer for å hjelpe ansatte, familier eller samfunn ifm. alvorlige sykdommer.	Gode syke- og forsikringsordninger. Se info-hefte. 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 mangfoldindikatorer.	40% kvinneandel i styret er innfridd. I ledelsen er det 4 kvinner og 4 menn. I øvrig også jevn fordeling mellom kjønn 45 % K og 55 % 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.	Temamøte for ledere om anti-korrupsjon ble gjennomført primo 2010, samt internt etikk-kurs gjennomført for ledere, mellomledere og bestillere ultimo 2010. Følges opp gjennom innkjøpsprosedyrer og etisk regelverk. Se håndbok for anskaffelser. Premiering og gaver internt som gaver til jul, 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 barnarbeid.	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 2010 har vi gjennomført 2 forskjellige kundeundersøkelser for å sjekke validiteten – 3 ganger i løpet av året. Siste måling viste 96 % KTI på begge undersøkelsene. I tillegg måles responstid på telefon og e-post/brev. Se Kunderegnskap.
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 ift. markeds-kommunikasjon og miljø.
EN28	Størrelsen av bøter og totalt antall sanksjoner for selskapet for avvik fra miljølovgivning.	Ingen bøter eller sanksjoner.
PR09	Størrelsen av bøter for avvik fra lover og reguleringer som gjelder provisjoner, og bruk av produkter og tjenester.	Ingen bøter eller avvik. Etablerte innkjøpsprosedyrer i hele selskapet. Se Håndbok for anskaffelser

Forventninger fra regjeringen som ikke er fullt beskrevet andre steder i årsrapporten er:

- Flytoget støtter forskning og utvikling (FOU) gjennom støtte til "Ungt Entreprenørskap"
- For 2010-2012 bidrar Flytoget til forskningsprosjektet PUSAM om punktlighetsforbedring for godstrafikk
- Flytoget ivaretar samfunnsikkerhet ved å ha en oppdatert beredskapsplan og dedikerte personer i Beredskapsledergruppen, tilpasset Flytogets operasjon. Flytoget har i 2010 videreutviklet sine prosedyrer for beredskapsarbeid, samt at beredskapsplanen er omforent i organisasjonen, og at Flytogets medarbeidere er trent for å kunne ivareta dette. Flytoget gjennomfører årlig flere beredskapsøvelser som sikrer ivaretagelse av god sikkerhet og dertil egnet av eksisterende plan.

## Report of the Board of Directors

Flytoget AS operates the Airport Express Train between Drammen and Oslo Airport, and its business offices are located in central Oslo.

In 2010 the Company's results were significantly better than budgeted. The annual result of NOK 776 million represents a record turnover for the Airport Express Train. Profit before tax amounted to NOK 148 million. The Airport Express Train received recognition once again by topping the Norwegian Customer Barometer (BI) and ranking third as Norway's best workplace in the survey conducted by Great Place to Work.

### Market development and customer satisfaction

The Airport Express Train had a market share of 36.1 per cent. Never before have more customers travelled on the Airport Express Train. The passenger increase was 4.4 per cent higher than in 2009, and the greatest growth was from in the private travel market. Despite many operational disruptions and major scheduled service interruptions in the summer of 2010, customer satisfaction among the Company's passengers was 96 per cent in 2010 (Gallup).

### Punctuality and regularity

Punctuality is anchored in the Airport Express Train culture and is of decisive importance to the Company's good reputation and high customer satisfaction. Airport Express Train employees continuously seek to improve the Airport Express Train's punctuality. The beginning of 2010 was a very demanding period for the Norwegian railway system. The poor start can be explained by the worn infrastructure that could not handle severe cold and snow conditions during the first months of the year. As a

consequence of this the Airport Express Train had a punctuality of 92 per cent for arrivals at Oslo Airport. Seen in perspective, a customer satisfaction of 96 per cent is a very good result, and the Board of Directors praises the organisation's ability to handle disruptions and ensure that the customers receive the best possible service.

The Airport Express Train had a regularity factor of 99.2 per cent in 2010. Reduced traffic as a result of the volcanic ash cloud is not included in these figures. A total of 923 trains were cancelled when the customer base disappeared, literally from one day to the next. During this period the Company assisted NSB by trafficking the Østfold Railway with Airport Express Train rolling stock and personnel. The Airport Express Train maintained its customer base and market share after the volcanic ash cloud incident and saw high passenger figures in the subsequent months.

### An improved customer experience

The customers' perception of the Airport Express Train depends on several factors as mentioned above. The Airport Express Train has made a number of investments to ensure the best possible travel experience for its customers. The Airport Express Train improved its service from Drammen station in 2010 when the number of departures increased from two to three.

In 2010 all the centre carriages were in place and represented an important supplement to the Airport Express Train's 16 train sets. The Board of Directors has focused on ensuring that the Airport Express Train is able to meet future passenger growth through increased

increased seating capacity. The centre carriages increase the Airport Express Train's total seating capacity by over 40 per cent. The centre carriage project was completed within the planned time frames and adopted budget.

In order to maintain the Airport Express Train's high rolling stock standards an upgrade of the trains was started in 2010. The train sets are undergoing technical upgrades both inside and outside, and they are also being fitted out with new interiors. The trains will be phased in during the year, and the upgrade should be completed by the end of 2011.

The current ticketing system was also upgraded last year. As a result of this the Airport Express Train's customers have better access to and faster ticket vending machines at the stations and the capacity of reliable validators at the airport has been increased.

### Changes to the organisational structure

Changes were made to the organisational structure in 2010. The objective was to achieve a more efficient and customer-focused organisation. The Commercial Department and Operations were merged, and Corporate Social Responsibility was established as a separate department. After this change the Company's management team is comprised of eight people, four women and four men.

### Organization

At the end of the year the Company's workforce totalled 287 full-time equivalents and 333 employees. The gender distribution of the employees was 150 women and 183 men. No special measures have been implemented in the area of equal rights. Competence is assessed

regardless of gender during recruitment, and we seek to achieve a balance between women and men in all the Company's departments. The average age was 38.5 years. A total of 32 new employees were recruited in 2010. The Company has a turnover rate of 11.6 per cent.

The Company's absence due to illness rate was 8.3 per cent. Absence due to illness showed a positive development in 2010, with a reduction of 0.5 percentage points from the previous year. This is the lowest absence due to illness since 2001. The Board of Directors has a continuous focus on absence due to illness, and its goal is to reduce absence due to illness even further in 2011.

**The Airport Express Train is organised into the following six departments:**

- Commercial & Operations Department, which is responsible for sales, marketing, ticketing and operations, including train traffic, train personnel and the operative management.
- Safety and Technical Department, which is responsible for train maintenance and safety.
- Human Resources (HR), which is responsible for organisational development and comprehensive processes related to recruitment, terms and conditions of employment, competence development and the working environment.
- Finance and IT Department, which is responsible for financial performance and budget follow-up, liquidity management, finance, insurance, IT and improvement processes.

- Corporate Social Responsibility, which is responsible for the development and implementation of strategies for corporate social responsibility with emphasis on the environment, ethics and social commitment.
- Communications Department, which is responsible for contact with the authorities, press and internal information.

**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. Employee-elected representative Jan Reidar Dammyr was replaced by Jan G. Gundersen effective from the board meeting of 18 June 2010.



Pia



Raminder



Simon



Sindre



Morten S.

The Airport Express Train observes the "Norwegian Code of Practice for Corporate Governance" (NUES) in all areas that are relevant to the Company. The instructions for the Board and CEO are in accordance with the code of practice, and the Company's ethical guidelines have been communicated to all the employees.

A total of six board meetings were held in 2010. One of the board meetings was held in connection with a trip by the Board of Directors and professional updating in Switzerland.

### **Safety**

The Airport Express Train has a goal of zero accidents with serious injury or damage to people, the environment and rolling stock. The Airport Express Train experienced few undesired incidents in 2010. The most serious incident involved the death of a person after being struck by the train. The incident has been investigated by the police and defined as an accident through no fault of the Airport Express Train. Beyond this there were only minor incidents in 2010.

Safety has always been the Airport Express Train's highest priority. The CEO is the highest safety authority. The management and Board prioritise safety, and safety is on the agenda of all key meetings within the Company. Safety is a regular item on the agenda at the Company's board meetings. Safety is part of the basic training for operative personnel, and this training is followed up by annual safety courses, for example.

The safety conference in 2010 was held in the first quarter and focused on safety goals and culture. The target groups were all the employees

and external partners, such as the Norwegian National Rail Administration and the maintenance supplier Mantena.

### **Airport Express Train's Environmental and Corporate Social Responsibility**

The Airport Express Train's corporate social responsibility is based on a sustainable economy with measures exceeding the requirements that are stipulated in laws and regulations in areas such as the external environment, climate and social responsibility. Corporate social responsibility is an integral part of the Airport Express Train's strategy.

The Airport Express Train's energy consumption was 53.7 GWh. Only certified clean energy is used. The Airport Express Train's environmental management system is based on the principles of ISO 14001. No discharges or emissions to the air, water or ground have been registered as a result of the Company's operations in 2010. The Airport Express Train's goal is to ensure the highest possible public transport share to and from Oslo Airport. The Company's market share was 36.2 per cent in 2010, an increase of 0.1 per cent from 2009. This gives the Company one of the world's highest market shares among corresponding transport services. Oslo Airport is a world leader with regard to the public transport share of 67 per cent, which is the highest public transport share among European airports.

The Airport Express Train uses both human and financial resources in the area of corporate social responsibility. The Airport Express Train channels its efforts through cooperation with the Red Cross. One project that is supported in particular is the SAFIR network, which is an offer to previous drug and alcohol users who have become drug and alcohol free. The other

project is the Red Cross's tracking services, the goal of which is to trace family members that have become separated in Norway and internationally.

### **Discrimination**

The aim of the Discrimination Act is to promote equality, ensure equal opportunities and rights, and prevent discrimination on the grounds of ethnicity, language, religion or beliefs. The Airport Express Train actively promotes the aims of the Act in the Company's operations. These activities include recruitment, wage and working conditions, promotion and development opportunities.

### **Working environment**

The Board of Directors feels that a good working environment is decisive to good customer service and ensuring that the individual employees can deliver good results. The Board of Directors emphasises that the organisation focuses on the development of its employees' competence, the necessary 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 Airport Express Train employees shared the same workplace for the first time this past year. The relocation means that the executive management, operative management, service managers and operative personnel meet each day at the Company's offices in the Postbygget building next to the Oslo Central Station.



### Risk management

Risk analysis and risk management are a central part of Flytoget's corporate governance. The Company continuously assesses risk within strategic, financial and operational areas and develops measures and recommendations that are presented to the Board. Guidelines for handling financial risk with clearly defined limits is set out in the Company's financial strategy. Operational risk is managed through the Company's traffic safety plan and security policy. Procedures and contingency plans are important underlying documents in any work involving risk. They 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 significant learning points are reported to the Board of Directors. Several emergency preparedness exercises were arranged in 2010. The Airport Express Train participated in the Joint Buskerud Exercise at Lieråsen, an exercise in which both NSB and the Norwegian National Rail Administration also participated. The aim of the exercise was to prepare for handling major accidents in the best possible way for next of kin, customers, employees and the Company as a whole.

The Airport Express Train has interest-bearing debt and is thus exposed to changes to the interest rate level. The Company is also 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 related to the development of air traffic and the railway services in Eastern Norway.

### Results

The Company saw traffic growth of 4.4 per cent in 2010. Operating revenues totalled NOK 776 million, which is NOK 51 million more than in 2009. Ordinary profit before tax was NOK 148 million, which is the same as in 2009. Depreciation for the year amounted to NOK 119 million compared with NOK 98 million in 2009. This increase is attributed primarily to the new ticketing and payment system and heavy periodic train maintenance. Costs related to

## A brief history - 12 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, but the Airport Express Train was forced to bypass the Romeriksporten tunnel. On 22 August 1999 the tunnel finally opened and the Airport Express Train commenced normal service. The Airport Express Train 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 56,000,000 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. On 1 July 2004 control of Flytoget AS was transferred to the Ministry of Trade and Industry. In 2009 Flytoget AS purchased 16 new centre carriages and started installation of a completely new ticketing system. Drammen became the Airport Express Train's new terminus in 2009.

development activities are charged against income on a continuous basis. The Company's net financial items amounted to NOK 1 million in 2010, the same as in 2009.

### **Capital issues, balance and track priority**

The Airport Express Train's combined balance sheet total at the end of 2010 was NOK 1,441 million, compared with NOK 1,487 million in 2009. The repayment of loans is the main reason for the decrease in the total assets.

The carrying amount of the the track priority that the Airport Express Train has on the Etterstad-Gardermoen stretch totalled NOK 261 million at the end of the year. The assumptions that were made for the valuation of the immaterial assets, have not been changed since the Norwegian Parliament's (Storting) review of the Company's opening balance sheet in 2000. The value is depreciated on a straight-line basis over 30 years. The Ministry of Transport and Communication has previously stated that if the Airport Express Train were to lose its track priority, then it would be natural that the Company receive capital corresponding to the carrying amount of this right at the time of the loss. This would require a new valuation and the approval of the Norwegian Parliament (Storting). The Board of Directors is of the opinion that the carrying amount provides a fair expression of the value of the track priority. The Airport Express Train's equity ratio was 65.5 per cent at the end of 2010, compared with 61.6 per cent in 2009. The Company's pension obligations have been reduced, and this increases the equity by NOK 3 million. The primary reasons for this are the changes in the actuarial calculation assumptions and the pension reform as of 1 January 2011. The Airport Express Train has

satisfactory equity, which provides a solid foundation for the financing of planned future investments and growth.

The Company has evaluated the economic and technical life of all the rolling stock in 2010. The depreciation period for the rolling stock has changed with effect from 1 January 2010. The original train sets from 1998 and the new centre carriages from 2009 will be fully depreciated in 2023. This gives a 25 year depreciation period for the train sets, compared with 20 years previously. The new centre carriages will have a depreciation period of 15 years, compared with 20 years previously.

### **Liquidity and finance**

The Airport Express Train's liquidity has been good throughout the entire year, and the Company has an unused long-term credit facility of NOK 100 million, in addition to an overdraft facility of NOK 25 million at the end of 2010. The Company's cash flow from operations was NOK 275 million in 2010, compared with NOK 240 million in 2009. Cash flow from investment activities have been negative NOK 68 million, which is attributed primarily to the investments in the new ticketing system and periodic train maintenance. The Company's long-term debt was NOK 60 million at the end of the year. In January 2010 NOK 30 million of the long-term debt was repaid. 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 2010. The bank is entitled to renegotiate the terms and conditions of the agreement if state ownership of the Airport Express Train falls below 80 per cent. The lender has a first mortgage on the Company's train sets.

### **Allocation of profits**

The profit for the year after tax was NOK 105,962,000 in 2010. The Board of Directors proposes that NOK 74,000,000 of the profit for the year be allocated as dividends and that NOK 27,353,000 be transferred to other reserves. Deferred tax increased by NOK 12,992,000. The Company's distributable equity after the allocation of dividends was NOK 252,094,000 as at 31 December 2010. Since the Company operates in a cyclical sector and requires significant investments that are necessary to maintain its brand name and strong market share during certain periods, it is decisive that the Company has a solid capital base. A predictable dividend policy by the owner is decisive in order for the Company to be able to carry out its funding strategy for future investments and growth.

### **Future**

The Airport Express Train experienced market growth in 2010. The Airport Express Train expects that this growth will continue in 2011. The competition between airlines and growth in the market will result in increased demand in the business market and holiday market. In order to improve the infrastructure in Eastern Norway, the Norwegian National Rail Administration has planned upgrades that will entail major operational disruptions in 2011 and 2012. This results in significant costs for the Company in the form of leasing alternative transport. In 2010 the rail section west of Oslo Central Station was closed for 30 days. Oslo Central Station will be closed for six weeks in the summer of 2011 and four weeks in the summer 2012.

On the initiative of the Ministry of Transport and Communications a working group has been appointed that will examine the main challenges of the Norwegian railway system beyond the time horizon covered by the National Transport Plan and make comparisons with the various roles and areas of responsibility of the relevant players. The CEO of the Airport Express Train participates in this group together with representatives from the Norwegian National Rail Administration, other railway companies and the Norwegian Railway Authority. The working group will submit its recommendation to the Ministry of Transport and Communications in November 2011.

The Board of Directors of the Airport Express Train contributes to ensuring the best possible solutions for a combined railway network in Norway and that the solutions chosen safeguard the interests of the Airport Express Train and its passengers, and the requirements and expectations for regularity, quality, punctuality and service.

The Company has expressed a desire to be allowed to operate other railway activities in Norway, preferably an intercity sector. There has been a dialogue with the Ministry of Transport and Communications for a long time about this, and the Airport Express Train has submitted an application to the Ministry to operate more train operations than the transport service to and from Oslo Airport. The Airport Express Train is prepared to undertake greater tasks to improve train services and increase the public transport share in the coming years. The railway system will be facing major challenges, but also exciting opportunities in the years to come. This applies in particular to the traffic in central Eastern Norway. Due to major infrastructure challenges, work with the Schedule 2012 project has been postponed. This work will establish important guidelines for the Airport Express Train's future operations.

#### Going concern

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

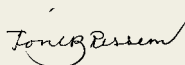
and the notes thereto, provide a true and fair summary of the Company's financial development and financial standing. The annual accounts for 2010 have been prepared under the assumption that the Company will continue as a going concern. The Board of Directors confirms that this assumption is in accordance with Section 3-3 of the Norwegian Accounting Act.

#### Board of Directors thanks the employees

The Board of Directors of the Airport Express Train would like to thank its employees and the management for the very good results that were delivered in 2010. The Board of Directors would like to extend a special thanks to the employees, who, in a year with many long, and at times, unforeseen disruptions, have made extraordinary efforts and contributed to the Company's high customer satisfaction rating.



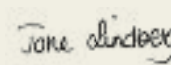
Endre Skjørestad  
chairman of the board



Toril Bariusdotter Ressem  
deputy chairman



Ingard Nicolai Nilssen



Tone Merethe Lindberg



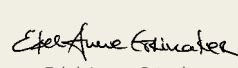
Trygve Gjertsen



Odd Erik Haugland



Jan Garder Gundersen



Edel Anne Grinaker



Linda Bernander Silseth  
President and CEO



*Airport Express Train*

**Flytoget**

