

passasje

Flytogets resultater på strekningen
mellom Drammen og Oslo Lufthavn

Flytogets årsrapport 2014 – 17. årgang



ÅRET SOM PASSERTE

Velkommen til Flytogets årsrapport for 2014,
og en behagelig reise gjennom tall og historier fra
forårets ca. 68 600 avganger mellom Drammen og
Oslo Lufthavn. La oss konkludere med det samme.
Det har vært nok en reise å være stolte over!



Linda Bernander Silseth

Administrerende direktør
i Flytoget AS

Oslo Lufthavn er porten til verden. Ingen andre steder binder Norge til det globale samfunnet på samme måte, og ingen andre steder bidrar til så mange nye impulser til landet vårt. Oslo Lufthavn er vår viktigste inngangsdør for mennesker, næringsliv og kultur. I tillegg til å være en hovedpulsåre, er Oslo Lufthavn en viktig nerve i lokalsamfunnet på Gardermoen og i Ullensaker kommune.

I 2014 reiste rundt 24 millioner mennesker til og fra Oslo Lufthavn, og siden Oslo Lufthavn stod ferdig i 1999 har mer enn 250 millioner mennesker passert gjennom avgangs- og ankomsthallen. I disse dager pågår et omfattende utbyggingsarbeid. I 2017 vil nye Terminal 2 stå klar. Da kan flyplassen ta imot 28 millioner passasjerer årlig og den blir dermed en betydelig aktør i europeisk luftfart.

Med vennlig hilsen

Linda Bernander Silseth

linda.bernander.silseth@flytoget.no

Innhold

INNLEDNING OG NØKKELTALL	02 - 03	ÅRSREGNSKAP	24 - 41
ADM. DIR. HAR ORDET	04 - 07	EIERSTYRING OG SELSKAPSLÆDELSE	42 - 45
STYRETS BERETNING	08 - 17	BÆREKRAFTSRAPPORT	46 - 83
FLYTOGETS STYRE	18 - 19	REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS	84 - 91
REGNSKAPSPRINSIPPER	20 - 23		

Nøkkeltall/key figures

(Alle tall i mill. NOK) 2014 2013*

Driftsinntekter/Operating income	943	897
Driftskostnader/Operating costs	700	675
Driftsresultat/Operating revenues	244	223
Netto finans/Net financial costs	8	7
Årets resultat før skatt/Annual results before tax	253	230

Balanse/Balance		
Immaterielle eiendeler/Immaterial assets	203	218
Anleggsmidler/Fixed assets	815	864
Lager/Inventory	26	21
Kontanter/Current assets	288	446
Fordringer/Receivables	7	12
Sum eiendeler/Total assets	1 338	1 560

Egenkapital/Shareholders' capital	754	986
Langsiktig gjeld/Long-term dept	0	0
Kortsiktig gjeld/Short-term dept	306	345
Forpliktelser/Liabilities	277	229
Sum egenkapital og gjeld/ Total liabilities and shareholders equity	1 338	1 560

Kontantstrøm/Cashflow		
Fra drift/From operation	284	304
Fra investeringer/From investments	-42	-37
Fra finansiering/From finance	-400	-108
Netto kontantstrøm/Net cashflow	-158	159

* Omarbeidet 2013

2014 ble et godt nytt år! For tredje år på rad vant vi BIs Kundetilfredshetspris. Vår punktlighet er til å stille klokken etter. Våre ansatte trives. Og våre resultater blir bedre og bedre, både de vi ser på bunnlinjen og de viktige i klimaregnskapet. Mye takket være Flytoget, er kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn hele 68 prosent. Det er høyest i hele Europa. Velkommen til en reise gjennom fjoråret vårt!

administrerende direktør

TEKST LINDA BERNANDER SILSETH

FOTO FREDRIK MYHRE, TOMMY ANDRESEN,
ØYSTEIN GRUE OG EIRIK FØRDE

NOK ET. REKORDÅR



Etter gode resultater i 2013, er det med stor glede at jeg kan konstatere at vi har klart det igjen. Flytoget har i 2014 nok en gang slått alle rekorder. Jeg er stolt og glad over resultatet og gleder meg allerede til fortsettelsen.



I 2014 omsatte Flytoget for 944 millioner kroner og fikk et resultat før skatt på 253 millioner kroner. Ved siden av en omsetningsvekst på 5 prosent og vekst i resultat før skatt på 10 prosent, kan Flytoget glede seg over en passasjerrekord på 6,8 millioner passasjerer i 2014.

Et annerledes selskap

Helt siden oppstarten har Flytoget vært et annerledes togselskap. Vi var et nytt selskap som fikk muligheten til å drive på en annen måte. Vi skulle kombinere, og ta med oss det beste fra to verdener: reiseliv og jernbane. Fra starten frem til i dag har kundene vært i sentrum for alt vi gjør. Og vi er veldig glade for at de reisende fortsatt er så fornøyde med oss. I april 2014 vant Flytoget for tredje år på rad BIs kundebarometer, og ved utgangen av året kunne vi konstatere at kundetilfredsheten var på rekordhøyde 97,4 prosent. Slike resultater gir oss motivasjon og energi til å fortsette å jobbe for å gi gode kundeopplevelser. Hver eneste dag.

Etterspørselen må møtes og kapasiteten skal økes

Da Flytoget startet i 1998, hadde vi en stor oppgave foran oss – vi skulle endre folks reisevaner til og fra landets hovedflyplass. Flytoget skulle være et lønnsomt miljøprodukt og bidra til økt kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. I 1998 var kravet til kollektivandel 50 prosent. Målet er for lengst oppnådd. Oslo Lufthavn hadde i 2014 Europas høyeste kollektivandel på 68 prosent. I reguleringsplanen for Oslo Lufthavn, er det satt et nytt mål om at kollektivandelen til og fra flyplassen skal øke til 75 prosent i 2020. Når Terminal 2 står ferdig på Oslo Lufthavn i 2017, vil Avinor øke kapasiteten fra 23 til 28 millioner passasjerer i året. For å opprettholde andelen kollektivreisende til og fra Oslo Lufthavn i tiden fremover, kreves tilsvarende økning av togkapasiteten. I tillegg har vi i Flytoget igangsatt et prosjekt som skal sikre gode kundeopplevelser i møte med flyplassen gjennom moderne og effektive billetteringsløsninger.

Flytoget besluttet derfor i 2013 å kjøpe åtte nye togsett som et supplement til dagens tog-

flåte for å sikre en fortsatt god reiseopplevelse. Leverandør er valgt og togene vil kunne settes i drift fra 2018. I tillegg arbeider Flytoget for flere avganger fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret stasjon i nær fremtid.

I Flytoget jobber vi kontinuerlig med å finne nye løsninger til det beste for Flytogets kunder. I 2014 ble det igangsatt en rekke innovasjonsprosjekter og vi gleder oss til å introdusere nye løsninger som skal gjøre den enda enklere å velge Flytoget i årene som kommer.

Bærekraft og samfunnsansvar

I kjernen av Flytogets virksomhet ligger et samfunnsoppdrag om å tilby det mest effektive og mest miljøvennlige transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn. For Flytoget handler

Ved utgangen av året kunne vi konstatere at kundetilfredsheten var på rekordhøyde 97,4 prosent.

bærekraft om å løse dette samfunnsoppdraget på en måte som sikrer langsiktig lønnsomhet, og samtidig er til fordel for miljøet, medarbeidere og samfunnet som Flytoget er en del av.

I Flytoget er vi opptatt av at vårt samfunnsansvar skal være knyttet opp mot vår kjernevirksomhet. Vi skal engasjere oss i utviklingen av fremtidens jernbane, arbeid for klima- og miljøbevissthet, og fellesskapets innsats for å legge til rette for god utnyttelse av samfunnets ressurser. Man må bidra med det man kan – i noen tilfeller med økonomisk bistand. I de fleste tilfeller med tid, erfaring og kompetanse.

»



1 | Toril Dyrkorn, IT sjef

2 | Linda Wiking, flytogvert



To rekordholdere møtes. Usain Bolt, verdens raskeste på 100 m. Flytoget, verdens raskeste t/r Oslo Lufthavn - Drammen.

Langsiktig støttespiller

Flytoget har siden 2009 hatt et tett samarbeid med Røde Kors, og fra 2012 gikk Flytoget inn i Bjørvika-samarbeidet i regi av Kirkens Bymisjon. I 2014 inngikk Flytoget også et samarbeid med Miljøagentene. Miljøagentene er barnas miljøvernorganisasjon og bidrar med ideer og engasjement for klimaet. Miljøagentene har inspirert Flytoget i 2014 og vil levere en rapport og oversikt over funn på områder hvor Flytoget kan utvikle seg innenfor eget miljø- og klimaarbeid. Flytoget anser samarbeidet med barna som en meget viktig del av eget bærekraftarbeid. Barna er morgendagens forbrukere og myndigheter, og Flytoget er opptatt av å bidra til rekruttering av disse til kollektivtrafikken.

I tillegg har Flytoget tatt et strategisk valg om å utøve et vertskapsansvar for store lokale og nasjonale kultur- og idrettsarrangementer. Selskapet ønsker å bidra med kompetanse, frivillighet og ikke minst sørge for et bidrag til arrangørenes miljøprofil gjennom å frakte flest mulig tilreisende kollektivt.

Politikk og samfunn

Både Flytoget og norsk jernbane går en spennende tid i møte. I 2014 har selskapet, etter regjeringens ønske, brukt tid og ressurser på å gi innspill til regjeringens varslede jernbanereform. Hovedargumentene i Flytogets innspill har vært at dagens organisering av jernbanesektoren er utdatert og ikke løser fremtidens utfordringer. Flytoget ønsker også mer konkurranse. Reformen må ha som mål å gi de reisende et bedre tilbud og å løse samfunnets raskt voksende transportutfordringer. For Flytoget er det avgjørende at kundenes behov settes i sentrum for reformarbeidet. Flytoget har hatt en god dialog med Samferdselsdepartementet om jernbanereformen, og opplever å kjenne igjen flere elementer i den pågående debatten.

Tusen takk

Når vi nå legger bak oss nok et rekordår er det selvfølgelig på sin plass å takke alle medarbeiderne som hver eneste dag jobber for at reisen-

de til og fra Oslo Lufthavn fortsetter å velge Flytoget. Jeg føler meg veldig privilegert som får lede et selskap med så mange flotte medarbeidere. I desember 2014 samlet vi nesten hele organisasjonen til Flytog-konferanse. Formålet med konferansen var å skape en felles kulturarena og gjøre Flytogets strategiplan kjent for alle medarbeidere. Nå er vi bedre rustet enn noensinne til å møte de endringene og mulighetene vi vet kommer.

Jeg takker alle medarbeiderne som hver eneste dag jobber for at reisende til og fra Oslo Lufthavn fortsetter å velge Flytoget.



HISTORISK RESULTAT

Med en omsetning på 944 MNOK og resultat før skatt på 253 MNOK, leverte Flytoget det historisk beste resultatet i 2014. Flytoget har siden oppstarten i 1998 utbetalt, inkludert avsetningen for 2014, et akkumulert utbytte til eier på 1.056 MNOK.

Flytoget driver persontransport på strekning- en fra Drammen til Oslo Lufthavn, og har forretningskontor i Oslo sentrum. Selskapet frakter nærmere syv millioner passasjerer årlig, noe som utgjør om lag ti prosent av alle togpassasjerer i Norge, og rundt tjue prosent av alle togpassasjerer i Osloregionen.

Flytoget AS har vært eid av Nærings- og handelsdepartementet siden 2004, og senere Nærings- og fiskeridepartementet siden 2013. Målet med statens eierskap i Flytoget er å oppnå lønnsom togtrafikk som bidrar til en høy kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Dette gir samfunnsøkonomiske, miljø- og klimamessige gevinster. Selskapet drives på forretningsmessig grunnlag, uten offentlige kjøp.

Marked og konkurranse

Flytoget hadde i 2014 en passasjervekst på 4,2 prosent. Antall flypassasjerer, eksklusiv transitt og transfer, over Oslo Lufthavn økte med 1,8 prosent. Flytogets markedsandel for tilbringertjenester til Oslo Lufthavn økte dermed til 33,2 prosent i 2014, som var opp 0,8 prosentpoeng fra året før.

Kundetilfredsheten nådde rekordhøye 97 prosent i snitt for året. Den viktigste årsaken til at kundene er fornøyde er at Flytoget fortsetter å levere høy frekvens, høy punktlighet og regularitet, samt god kundeservice.

Rammebetingelser

Jernbaneverket har åpnet for at Flytoget kan utvide togoperasjonen fra Oslo Lufthavn til Lysaker med én togavgang i timen. Planen er å innfase denne utvidelsen når vendeanlegget på Høvik står ferdig i løpet av 2015. Denne utvidelsen vil bidra til å gi kundene økt frekvens fra pressområdene tilknyttet stasjonene Lysaker, Sandvika, Skøyen og Nationaltheatret.

Regjeringens eierskapsmelding i 2014 inneholdt føringer knyttet til fremtidig eierskap av selskapet. Regjeringen mener at det ikke foreligger særskilte grunner til at staten bør være langsiktig eier av virksomheten og har signalisert at det er åpenhet for å vurdere løsninger som innebærer en reduksjon av statens eierandel. Dette har medført en offentlig debatt omkring selskapets eiersituasjon. Flere medarbeidere har opplevd dette som belastende, noe som har bidratt til i en større turnover enn normalt blant flytogførere.

Fremtidig organisering

Samferdselsdepartementet inviterte i 2014 tog-

bransjens aktører til å bidra med forslag til løsninger for fremtidig organisering av jernbanen. Flytoget har derfor utarbeidet forslag til en modell som vil gi ny, effektiv og tidsriktig organisering av jernbanesektoren. Elementer i modellen går på eierskap til innsatsfaktorer, størrelse på anbudspakker og konkurransefremmende tiltak som skal gi en jernbane med høyere kvalitet for midlene som benyttes på samferdsel i Norge. Da Stortinget behandlet Flytogets åpningsbalanse i 2000 fikk selskapet en 30 års rettighet i form av en sporprioritet på strekningen Etterstad – Gardermoen. Flytoget har på initiativ fra Samferdselsdepartementet forhandlet frem en ny trafikkavtale som erstatter den gamle sporprioriteten med en fortrinnsrett til tilbringertransport på strekningen Asker – Gardermoen. Avtalen løper i 15 år fra 1. februar 2013 til 31. januar 2028.

Strategi og mål

Selskapets sikkerhetsmål gir klare og tydelige føringer for den enkeltes prioriteringer. Utover prioriteringen sikkerhet, punktlighet og service, ble det for 2014 nedfelt tre strategiske satsingsområder:

- Optimalisering av driftskonseptet
- Øke kundeopplevelsen
- Øke kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn

For hvert av disse kunde- og markedsorienterte områdene ble det utarbeidet konkrete mål og handlingsplaner. En optimalisering av driftskonseptet har i hovedsak vært å gjennomgå serviceleveransen og finne forbedringspotensialer for ytterligere styrking av merkevaren og kundeopplevelsen. En betydelig satsing på digitalisering av selskapets grenseflater mot publikum har vært sentralt. Dette er en satsing som videreføres i 2015. Sentrale delmål er punktlighet på 97 prosent og regularitet på 99,5 prosent. Det ble oppnådd hhv. 97,3 prosent og 99,4 prosent i 2014.

Passasjerutviklingen er positiv for selskapet og kan på sikt medføre økende kapasitetsutfordringer. Med bakgrunn i dette, samt vekstprognoser fra Oslo Lufthavn, besluttet styret i 2014 å iverksette anskaffelse av åtte nye togsett. Flytogets bidrag til økt kollektivandel til Oslo Lufthavn er å finne i utviklingen av markedsandelen på 0,8 prosentpoeng. Det er grunn til å tro at denne økningen ikke har gått på bekostning av andre togselskaper.

styrets beretning

Driftsinntektene i 2014 ble på 944 MNOK (897 MNOK), en økning på 5,2 prosent fra året før. Veksten skyldes passasjerøkning på 4,2 prosent.



ÅRET I KRONER



Ordinært resultat før skatt ble 253 MNOK (230 MNOK) som er 23 MNOK bedre enn 2013. Hovedårsaken til økningen er trafikkveksten, lavere pensjonskostnader knyttet til pensjonsreformen samt lavere avskrivninger som følge av endret levetid for togene.

Kapitalforhold og balanse

Flytogets samlede balanse ved utgangen av 2014 var 1338 MNOK (1560 MNOK). Flytogets egenkapitalandel var på 56,4 prosent 31.12.2014 (63,2 prosent). Endringen skyldes i hovedsak betaling av utbytte og actuarielt tap som følge av nye beregningsforutsetninger for 2014. Flytoget har en egenkapital på 754 MNOK (986 MNOK) ved utgangen av 2014, som er et godt grunnlag for den planlagte anskaffelsen av nytt togmateriell.

Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm fra driften i 2014 utgjorde 284 MNOK (304 MNOK). Forskjellen mot driftsresultat utgjør i hovedsak avskrivninger på 105 MNOK, betalt skatt på 67 MNOK

og endringer i arbeidskapitalen. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med 42 MNOK og kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter var negativ med 399,6 MNOK. Dette gjelder utbetaling av utbytte i 2014. Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året. Selskapet har ved utgangen av 2014 en ubenyttet kassakreditt på 25 MNOK.

Årets resultatdisponering

Overskuddet for 2014 ble på 184 MNOK etter skatt. Det er i 2014 utdelt et tilleggsutbytte, utover fastsatt utbytte i årsregnskapet 2013, med 230 MNOK. Styret foreslår at det av årets overskudd utdeles 128,7 MNOK i utbytte og at 175 MNOK overføres fra annen egenkapital til dekning av tilleggsutbytte. Selskapets egenkapital, etter avsatt utbytte, utgjør 754 MNOK pr. 31. desember 2014, hvorav 400 MNOK er aksjekapital. Styret mener at selskapet har en forsvarlig egenkapital og likviditet etter utbetaling av utbyttet, noe som er viktig for å kunne finansiere investeringer i henhold til selskapets strategi.

styrets beretning

VÅR Plass I SAMFUNNET

I **Flytoget** har bærekraft og samfunnsansvar en strategisk betydning, og blir sett på som en sentral forutsetning for selskapets langsiktige resultater og verdiskapning.

Selskapets strategiske og forretningsmessige prioriteringer skal bidra til en bærekraftig utvikling, samt skape attraktivitet blant interessentene – enten det er eier, myndigheter, kunder, leverandører, samarbeidspartnere, medarbeidere eller frivillige organisasjoner. I kjernen av Flytogets virksomhet ligger et samfunnsoppdrag som er å tilby det mest effektive og miljøvennlige transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn.

Langsiktig verdiskapning

For å lykkes med en langsiktig verdiskapning, har Flytoget i 2014 jobbet med å integrere bærekraft og samfunnsansvar i selskapets virksomhetsstyring, samt strategi- og handlingsplaner for 2015 – 2018. Det henvises i den forbindelse til bærekraftsrapporten, som er en del av årsrapporten, for en nærmere beskrivelse av Flytogets arbeid med bærekraft og samfunnsansvar. Her gis en fullstendig redegjørelse av Flytogets tilnærming, innsats, resultater og ambisjoner knyttet til prioriterte bærekraftsområder samt en redegjørelse for selskapets håndtering av arbeids- og menneskerettigheter, sosiale forhold, antikorrupsjon og ytre miljø. Både vesentlighetsanalyse og bærekraftsrapport er gjennomført og utarbeidet i henhold til Global Reporting Initiatives GRI G4 applikasjonsnivå «Core».



FEM BÆREKRAFTOMRÅDER

Basert på et grundig arbeid med å prioritere selskapets muligheter og utfordringer knyttet til bærekraft og samfunnsansvar, er det definert fem bærekraftsområder for Flytoget.

De forretningsmessige mulighetene knyttes opp mot områdene:

- Drivkraft for kollektivtransport
- Motiverte medarbeidere
- Miljøvennlig jernbane

De forretningsmessige risiki knyttes til områdene:

- Sikker reise
- Forretningsatferd og ansvarlige innkjøp

Risikostyring

Risikovurdering og risikostyring er sentrale elementer i Flytogets virksomhetsstyring. Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder, og vurderer tiltak og anbefalinger som legges frem for styret. Operasjonell risiko håndteres gjennom selskapets trafikkisikkerhetsplan og security-policy. Prosedyrer, beredskaps- og security-planer 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, skader og tilløp til skader.

Revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale eksterne leverandører. Disse aktivitetene settes opp i et årlig revisjonsprogram og resultatet av revisjonene rapporteres til styret. Flytoget gjennomførte i 2014 to revisjoner av henholdsvis Securitas, leverandør av vekttertjenester og CL Glas, leverandør av frontruter til togene. I tillegg ble det gjennomført en internrevisjon.

Statens jernbanetilsyn reviderte Flytogets sikkerhetsstyring med fokus på blant annet

beredskap og revisjonsarbeid. Resultatet ble to avvik og én observasjon. Selskapet er godt fornøyd med resultatet.

Det er gjennomført fire beredskapsøvelser i 2014. Beredskapsøvelsene og øvrige aktiviteter innenfor dette området settes opp i en årlig øvingsplan. Hensikten er å være i stand til å håndtere større ulykker på en best mulig måte. Flytogets Business Continuity Plan har til hensikt å berede grunnen for å sikre en umiddelbar og korrekt respons dersom det skulle skje noe med operasjonen som medfører bortfall av viktige driftselementer. Planen vil medvirke til at Flytoget klarer å komme tilbake til normal driftstilstand på kortest mulig tid.

Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer, er nedfelt i selskapets finansstrategi. Flytoget har ingen rentebærende gjeld og er følgelig ikke eksponert for endringer i rentenivået. I forbindelse med kjøp av nye flytog vil selskapet bli eksponert for rente- og valutarisiko. Selskapets kredittrisiko er svært begrenset ettersom kundemassen består av svært mange individuelle passasjerer og få bedriftskunder. Selskapets likviditet er god og handlingsrommet finansielt er godt. Markedsrisikoen er økende ettersom NSB har økt sin produksjon til flyplassen med subsidierte priser uten at Flytoget har samme betingelser.

Sikkerhet

Flytoget har en sikkerhetspolicy med visjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. I 2014 erfarte Flytoget kun mindre uhell med passasjerer, ansatte og materiell.

Sikkerhet, beredskap og utvikling av en god sikkerhetskultur har alltid høyest prioritet i Flytoget. Administrerende direktør er øverste sikkerhetsansvarlig og skal sørge for et vel fungerende styrings- og sikkerhetssystem internt i selskapet. Styret og ledelsen har sikkerhet på dagsorden i alle styremøter og ledermøter i Flytoget. I tillegg har ledelsen årlig gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet og sikkerhetsarbeidet. Sikkerhet er en del av grunnopplæringen for alt personell. Operativt personell gjennomgår i tillegg årlige sikkerhetskurs. Flytogets årlige sikkerhetskonferanse ble gjennomført i første kvartal. Dette var den åttende konferansen i rekken. Målgruppen var medarbeidere i Flytoget samt inviterte samarbeidspartnere.

ORGANISASJON OG STRUKTUR

Flytoget har etablerte rutiner og praksis for god eierstyring og ledelse av selskapet. Gjennom myndighetskrav og interne rutiner tilfredsstiller selskapet krav fra eier og styre.

For å sikre et godt samspill mellom eier og ledelse i selskapet, følges «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse». I tillegg er det et sett av kjerneverdier og en grunnleggende god kultur for åpenhet og likebehandling som preger selskapets indre liv. Ledelsen av selskapet forvalter og støtter denne kulturen i alle aktiviteter som gjennomføres mellom medarbeidere og mot kunder og andre interessenter. Dette er et kontinuerlig arbeid som prioriteres høyt. Det henvises til et eget avsnitt om eierstyring og selskapsledelse i årsrapporten, for en nærmere redegjørelse.



ORGANISASJONEN

Flytoget har tre hovedprosesser inndelt i avdelinger:

- Kommersiell og IT har ansvaret for salg, markedsføring, produktutvikling og IT, samt bærekraft og samfunnsansvar med vekt på miljø, etikk og samfunnsengasjement.
- Operation har ansvaret for den operative driften, dvs. togfremføring, togpersonell og operativ ledelse
- Sikkerhet og teknisk har ansvaret for togmateriell, togvedlikehold og sikkerhet

Følgende støtteprosesser:

- HR og kulturutvikling har ansvaret for organisasjonsutvikling og helhetlige prosesser innen bl.a. rekruttering, kompetanseutvikling, HMS og interninformasjon.
- Økonomi og finans har ansvaret for resultat- og budsjettoppfølging, likviditetsstyring, finans og regnskap
- Administrasjon har ansvaret for prosjektstyring, innkjøpsrutiner, virksomhetsstyring og forsikringer.

Lederteamet består av tre menn og tre kvinner.

Selskapets mål er å sikre god lønnsomhet for eier i tillegg til å være en sentral aktør når det gjelder økning av kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn.

Virksomhetsstyring

Det har gjennom hele 2014 pågått et arbeid med å forenkle og forbedre selskapets modell for virksomhetsstyring. Arbeidet har inkludert utarbeidelsen av en virksomhetsstyringsmodell og virksomhetspolicy. Målet er å sikre kontinuitet i valgt retning og arbeidsmetoder gjennom Flytogets visjon, verdier og formål, policyer, prosedyrer og etiske retningslinjer, samt bidra til fleksibilitet til å gjennomføre kontinuerlige forbedringer gjennom systematisk planlegging, implementering og oppfølging av resultater. Som en del av dette er det også startet et arbeid for å videreutvikle policy, mål og måleindikatorer for vesentlige virksomhetsfunksjoner. Dette arbeidet skal fullføres i 2015.

Selskapet jobber med kontinuerlig utvikling av organisasjonen for å sikre en effektiv, lønnsom og kundefokusert drift.

Styrets arbeid og sammensetning

Selskapet har inngått avtale med fagforeningene (Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte tre representanter i styret. I tillegg består styret av fem eksterne medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonærvalgte medlemmene velges for en periode på to år, og de er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse.

Styret skal til enhver tid være kjennetegnet av nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold for å utføre sine oppgaver. Flytoget bidrar

til at styrets kompetanse videreutvikles kontinuerlig med fokus på aktuelle tema. I 2014 har styret økt sin kompetanse innen antikorrupsjon, samfunnsansvar og bærekraft.

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer, hvorav tre medlemmer er valgt av ansatte. Det er tre kvinnelige styremedlemmer, og kvinneandelen er dermed på 38 prosent.

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

Det ble i løpet av 2014 avholdt syv styremøter i tillegg til strategisamling for styret og ledelsen i selskapet. Den årlige styreevalueringen ble gjennomført på slutten av 2014.

Regjeringens eierskapsmelding i 2014 har medført en offentlig debatt omkring selskapets eiersituasjon.

Lederlønnserklæring

Styret har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16a. Lederlønnserklæringen fremkommer i note to i årsregnskapet, og er basert på retningslinjer fastsatt 31. mars 2011.

Selskapet har et kompensasjonsutvalg som skal sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt vurdere forslag til bonusprogram for alle medarbeidere i selskapet for påfølgende år. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefaling.

styrets beretning

Det er forventet en stortingsmelding omkring utviklingen av norsk jernbane i løpet av våren 2015.

Samferdselssektoren i Norge står foran store endringer i årene som kommer. De viktigste mulighetene og utfordringene er forventet befolkningsvekst, økt trafikk over Oslo Lufthavn og mulige endringer i rammebetingelser og konkurransesituasjonen i jernbanen. Flytoget avventer en avklaring på hvilken rolle selskapet vil kunne få i et konkurranseutsatt jernbanemarked for å sikre effektiv kvalitetstransport for samfunn og næringsliv.

Ruteplanprosess

Flytoget har etter en godt gjennomført ruteplanprosess, fått tillatelse til å øke tilbudet til fire tog per time til og fra Lysaker. Flytoget planlegger for ytterligere økning av frekvens til og fra Lysaker i årene fremover.

Ved inngangen til 2015 er det Flytogets syn at Oslo Lufthavn ligger an til en mulig fortsatt vekst på lengre sikt, men at situasjonen i norsk økonomi og verden for øvrig gir signaler om noe mer avdempede vekstforventninger på litt kortere sikt. Flytoget vil jobbe målrettet med kundeløsninger som øker verdien for tilbringermarkedet til Oslo Lufthavn.

Selskapet vil følge den skjerpede konkurransen på Flytogets strekning. Dette er konkurranse på ulike vilkår og kan få betydning for selskapets lønnsomhet i årene som kommer.

Ny terminal i 2017

Avinor er i gang med utvidelsen av Oslo Lufthavn. Arbeidet går etter plan og Terminal 2 åpner april 2017. Flytoget er involvert i planleggingen og er trygge på at kundene også i denne perioden vil oppleve Oslo Lufthavn som en

inmøtekommende og veldrevet flyplass.

For Flytoget er det viktig å sikre finansiell handlefrihet til å investere i fremtidig lønnsom vekst. For å sikre at selskapets tjeneste fortsatt er foretrukket blant reisende til og fra Oslo Lufthavn i fremtiden, må kvaliteten på tjenesten opprettholdes og tilbudet videreutvikles. Flytoget er derfor i prosess med å kjøpe inn åtte nye togsett. Dette er en stor og langsiktig investering som finansieres over egen balanse.

Rammevilkår

Flytogets mulighetsrom fremover vil være preget av politiske rammebetingelser og reguleringer fra myndighetene. Begrenset kapasitet i Oslostunnelen og manglende erstatningsordninger i forhold til leveranser fra Jernbaneverket, er faktorer som bidrar til å begrense vekst og utvikling. Det er en utfordring å opprettholde

nåværende resultatnivå med subsidiert konkurranse på Flytogets strekning. Selskapet er for konkurranse, men det må skje med like rammevilkår. Flytoget har kontinuerlig hatt en offensiv strategisk satsing på produkt- og serviceforbedringer, digitalisering og økt frekvens. Flytoget vil fortsette arbeidet med å styrke merkevaren og selskapet konkurransekraft for å opprettholde selskapets høye kundetilfredshet og lønnsomhet.

Forutsetning for 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 2014 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til Regnskapslovens § 3-3.

LYS FREMTID

Ved inngangen til 2015 er det knyttet spenning til selskapets eierskap og endringer i viktig rammebetingelser som jernbanereformen vil kunne medføre for selskapet.

STYRET TAKKER DE ANSATTE

Flytogets styre takker selskapets medarbeidere og ledelse for svært gode resultater i 2014.

Gardermoen, 5. mars 2015

Wenche Kjolås
Styrets leder

Per Sanderud
Nestleder

Trygve Gjertsen

Tone Merethe
Lindberg Hofstad

Rolf Gunnar Roverud

Jan Garder Gundersen

Per Stene

Camilla Asker

Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør



1-2



8



9



3-4



7



5-6

FLYTOGETS STYRE

1. TRYGVE GJERTSEN

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

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

2. LINDA BERNANDER SILSETH

Født: 1962
Stilling: Administrerende direktør i Flytoget

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

3. PER SANDERUD

Født: 1953
Stilling: Direktør i Norges vassdrags- og energidirektorat
Styremedlem og nestleder siden: 2011

Per er utdannet sosialøkonom fra Universitetet i Oslo. Han har vært underdirektør i Finansdepartementet, ekspedisjonssjef i Landbruksdepartementet, ekspedisjonssjef og departementsråd i Samferdselsdepartementet samt departementsråd i Nærings- og handelsdepartementet.

4. TONE MERETHE LINDBERG HOFSTAD

Født: 1972
Stilling: Administrerende direktør i HABU Technology AS
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.

5. JAN GARDER GUNDERSEN

Født: 1963
Stilling: Flytogfører
Styremedlem siden: 2010

Jan jobbet som lokomotivfører i NSB fra 1996, og har jobbet som flytogfører siden 1998. Han har vært lokal hovedtillitsvalgt i Norges Lokomotivmannsforbund siden 2010.

6. CAMILLA ASKER

Født: 1979
Stilling: Flytogvert
Styremedlem siden: 2014

Camilla er utdannet vinkelner fra Gastronomisk Institutt ved Universitetet i Stavanger og har 10 års erfaring som hovmester og restaurantsjef fra flere restauranter i Bølgen og Moi systemet. Hun startet som flytogvert i 2012 og har vært medlem i det lokale styret i Norges Jernbaneforbund siden 2014.

7. PER STENE

Født: 1972
Stilling: Flytogvert
Styremedlem siden: 2014

Per har variert erfaring både som maler, byggtapetserer, postmann og som klargjør i et utleiefirma. Han startet som Flytogvert i 2011 og har vært lokal hovedtillitsvalgt i Norges Jernbaneforbund siden 2014.

8. ROLF GUNNAR ROVERUD

Født: 1958
Stilling: Styremedlem og konsulentoppdrag
Styremedlem siden: 2013

Rolf har økonomisk utdanning og mastergrad innen strategi og ledelse. Han har vært konsernsjef i Scana Industrier og har hatt ledende stillinger i NSB og Saga Petroleum.

9. WENCHE KJØLÅS

Født: 1962
Stilling: Administrerende direktør i Grieg Maturitas AS
Styrets leder siden: 2013

Wenche er siviløkonom fra NHH og hun har hatt ledende stillinger i Deloitte Touche Ross, Hakon Gruppen og Kavli og Grieg Logistics. Hun er styreleder i Grieg Group Resources, og styremedlem i flere selskaper i Grieg Gruppen. Har også vært styremedlem for flere norske børsnoterte selskaper.

regnskapsprinsipper

TEKST REDAKSJONEN

FOTO FREDRIK MYHRE OG ØIVIND HAUG

REGNSKAPS PRINSIPPER

ÅRSREGNSKAPET FOR FLYTOGET AS BESTÅR AV FØLGENDE DELER:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømoppstilling
- noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen. Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk i Norge gjeldende pr. 31. desember 2014. Den nødvendige spesifisering av regnskapsposter er gjort i noter til årsregnskapet. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

Årsregnskapet er basert på grunnleggende prinsipper i regnskapsloven. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekter resultatføres når de er opptjent, og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter. Regnskapsprinsippene er nærmere utdypet nedenfor. Når faktiske tall ikke er tilgjengelige på tidspunkt for regnskapsavleggelsen, tilsier god regn-



Steinar Bakken, operativ leder

skapsskikk i Norge at ledelsen beregner et best mulig estimat for bruk i resultatregnskap og balanse. Det kan forekomme avvik mellom estimerte og faktiske tall. For utvalgte vesentlige regnskapsmessige estimater er det presentert sensitivitetsanalyser.

Driftsinntekter

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

togbilletter inntektsføres på tidspunktet for gjennomføring av reisen. Reklameinntekter inntektsføres i fremvisningsperioden.

Kostnadsføringstidspunkt og sammenstilling

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

Skattekostnad

Skattekostnader resultatføres

når de påløper. Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling/fradrag i senere perioder. Utsatt skatt er beregnet med 27 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

Klassifisering av balanseposter

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

Klassifisering av kontanter og kontantekvivalenter

Består av kontanter, inkludert

veksel i billettskranker og billettautomater, vekselsafe og bankinnskudd.

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, avskrivning og nedskrivninger

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

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

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

Periodisk vedlikehold

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

Forbruksmateriell

Balanseført forbruksmateriell vurderes til det laveste av gjennomsnittlig kostpris og virkelig verdi. Beholdningen av forbruksmateriell vurderes årlig for nedskrivning. Roterende togdeler klassifiseres som anleggsmidler.

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) 19R "Ytelser til >>

regnskapsprinsipper



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. Beregning er gjort av en kvalifisert aktuar, og er basert på en lineær opptjeningsmodell. Når ytelsene i en ordning forbedres, innregnes den andelen av økningen i ytelsene som ansatte har opparbeidet rettighet til, som kostnad i resultatregnskapet lineært over gjennomsnittlig tidsperiode frem til de ansatte har oppnådd en ubetinget rett til de økte ytelsene. Kostnaden innregnes umiddelbart i resultatregnskapet

dersom de ansatte allerede ved tildeling har fått en ubetinget rett til økte ytelser. Aktuarielle gevinster og tap oppstår ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelser innregnes i netto pensjonsforpliktelser umiddelbart og belastes direkte mot annen egenkapital.

Levealderjustering pensjon

Flytoget har offentlige pensjonsplaner og disse pensjonsplanene er i omfattende endring. Alderspensjoner skal levealderjusteres, noe som tilsier en reduksjon i pensjonsforpliktelsen. Basert på revidert veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse publisert desember 2014 har Flytoget regnskapsført levealdersjusteringen retrospektivt ved å innregne effekten av endringen i inngående balanse i sammenligningstallene. Flytoget presenterer ett års sammenligningstall noe som innebærer at denne effekten er innarbeidet i egenkapitalen 1.1.2013. Planendringen knyttet til levealdersjusteringen gir en positiv nettoeffekt på egenkapitalen på 18 026 TNOK. For øvrige innarbeidede effekter på

pensjonsforpliktelse, skatt og kontantstrøm vises til omarbeidede sammenligningstall i respektive noter.

Regnskapestimater 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 fortrinnsrett tilbringertransport, 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.

Egenkapital 1.1.2013

1 004 967

Endring pensjonsforpliktelse som følge av levealdersjustering

24 693

Utsatt skatt

(6 667)

Netto egenkapitaleffekt 1.1.2013

18 026

Omarbeidet egenkapital 1.1.2013

1 022 993



Resultatregnskap 01.01. - 31.12. (tall i 1000)

	Note	2014	2013
<i>Billettinntekter</i>	1	929 526	880 565
<i>Annen driftsinntekt</i>	1	14 239	16 680
Sum driftsinntekter		943 765	897 245
<i>Lønnskostnad</i>	2, 11	258 026	258 698
<i>Av-/nedskrivning</i>	5, 12	105 406	115 683
<i>Annen driftskostnad</i>	2, 13, 14	336 234	300 323
Sum driftskostnad		699 666	674 704
<i>Driftsresultat</i>		244 099	222 541
<i>Annen finansinntekt</i>		9 285	7 808
<i>Annen finanskostnad</i>		-864	-534
Ordinært resultat før skattekostnad		252 520	229 815
<i>Skattekostnad på ordinært resultat</i>	4	68 627	60 215
Årsresultat		183 893	169 600
Disponering (dekning) av årsresultatet			
<i>Til utbytte</i>	8	358 700	169 600
<i>Overført fra annen egenkapital</i>		-174 807	0
Sum disponering		183 893	169 600

Balanse pr. 31.12. (tall i 1000)

Eiendeler	Note	2014	Omarbeidet 2013	2013
Anleggsmidler				
Immaterielle eiendeler				
<i>Fortrinnsrett tilbringertransport</i>	7, 12	202 583	218 067	218 067
Sum immaterielle eiendeler		202 583	218 067	218 067
Varige anleggsmidler				
<i>Varige driftsmidler</i>	12	786 368	839 298	839 298
<i>Investeringsprosjekter under utførelse</i>	5	28 304	24 339	24 339
Sum varige driftsmidler		814 672	863 637	863 637
Finansielle anleggsmidler				
<i>Investeringer i aksjer og andeler</i>		10	10	10
Sum finansielle anleggsmidler		10	10	10
Sum anleggsmidler		1 017 265	1 081 714	1 081 714
Omløpsmidler				
<i>Forbruksmateriell</i>	10	25 823	20 635	20 635
Fordringer				
<i>Kundefordringer</i>	3	6 823	11 031	11 031
<i>Andre kortsiktige fordringer</i>		50	756	756
Sum fordringer		6 873	11 787	11 787
<i>Bankinnskudd, kontanter o.l.</i>	6	287 964	445 718	445 718
Sum omløpsmidler		320 659	478 140	478 140
SUM EIENDELER		1 337 925	1 559 854	1 559 854

årsregnskap

Balanse pr. 31.12. (tall i 1000)

Egenkapital og gjeld	Note	2014	Omarbeidet 2013	2013
Egenkapital				
Innskutt egenkapital				
Aksjekapital (400 000 aksjer á kr 1 000)	7, 8	400 000	400 000	400 000
Overkurs	8	292 468	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital		692 468	692 468	692 468
Opptjent egenkapital				
Annen egenkapital	8	61 613	293 584	275 558
Sum opptjent egenkapital		61 613	293 584	275 558
Sum egenkapital		754 081	986 052	968 026
Gjeld				
Avsetning for forpliktelseser				
Pensjonsforpliktelseser	11	194 468	126 111	150 804
Utsatt skatt	4	82 381	102 538	95 871
Sum avsetning for forpliktelseser		276 849	228 649	246 675
Kortsiktig gjeld				
Leverandørgjeld		59 072	41 205	41 205
Betalbar skatt	4	67 641	67 417	67 417
Skyldige offentlige avgifter		12 688	14 045	14 045
Utbytte		128 700	169 600	169 600
Annen kortsiktig gjeld		38 894	52 887	52 887
Sum kortsiktig gjeld		306 995	345 153	345 153
Sum gjeld		583 844	573 802	591 828
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 337 925	1 559 854	1 559 854

Oslo, 5. mars 2015


Wenche Kjolås
Styrets leder

Per Sanderud
Nestleder


Trygve Gjertsen


Tone Merethe
Lindberg Hofstad


Rolf Gunnar Roverud



Jan Garder Gundersen



Camilla Asker



Per Stene


Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling

	2014	2013
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Resultat før skattekostnad	252 520	229 815
Periodens betalte skatt	-67 416	-38 476
Avskrivninger	105 406	115 683
Endring i forbruksmateriell	-5 188	-1 710
Endring i kundefordringer	4 209	-5 556
Endring i andre tidsavgrensingsposter	-5 974	3 892
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	283 556	303 649
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-41 711	-36 950
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-41 711	-36 950
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts./langs.)	0	0
Utbetalinger av utbytte	-399 600	-107 600
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-399 600	-107 600
Netto kontantstrøm for perioden	-157 755	159 099
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	445 718	286 619
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	287 964	445 718
Denne består av:		
Bankinnskudd m.v.	287 964	445 718

Note 1 | Driftsinntekter

År	2014	2013
Billettinntekter	929 526	880 565
Inntekter ved utleie av reklameplass	12 465	14 680
Andre driftsinntekter	1 775	2 001
Sum	943 765	897 245

Note 2 | Lederlønsklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Styret i Flytoget skal iht selskapets vedtekter hvert år legge frem for den ordinære generalforsamlingen en lederlønsklæring for rådgivende avstemning over styrets retningslinjer for lederlønsfastsettelsen.

Utgangspunkt for selskapets lederlønspolitikk

Styret i Flytoget ser på de ansatte som selskapets viktigste ressurs og er opptatt av at selskapet tilbyr konkurransedyktige vilkår, slik at selskapet tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere. Retningslinjene for lederlønsfastsettelse for statlige selskaper er nedfelt i nye retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierskap (2015).

Ledende ansatte omfatter daglig leder og ansatte som er medlem av Flytogets leder-team. Lederløninger i Flytoget fastsettes etter følgende hovedprinsipper:

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

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

Kompensasjonsutvalg

Flytoget har et særskilt kompensasjonsutvalg hvis mandat er:

- Sikre at administrasjonen etterlever styrets krav og forventninger i forhold til godtgjørelse av ledende ansatte.
- Sikre at lønn og annen godtgjørelse for daglig leder og andre ledende ansatte for

det kommende regnskapsåret er i henhold til styrets retningslinjer.

3. Vurdere forslag til bonusmodeller for ledere og medarbeidere før den behandles og godkjennes i styret senest i desember hvert år.

Kompensasjonsutvalget består av styrets leder, styrets nestleder og et styremedlem valgt av de ansatte. HR-direktør er utvalgets sekretær.

Hovedprinsippene i selskapets lederlønspolitikk

Fastlønn skal være hovedelementet i ledernes lønn. Det gjelder ingen særskilte rammer for fastlønns størrelse. I tillegg til fastlønn mottar ledende ansatte tilleggsytelser. Nedenfor kommenteres de enkelte ytelser som benyttes spesifikt.

Fastlønn

Fastlønnen skal være hoveddelen av lederlønnen. Det er av styret ikke satt noen øvre eller nedre beløpsmessige

begrensninger for fastsettelse av fastlønn for ledende ansatte i selskapet for kommende regnskapsår. Flytoget skal ikke være lønnsledende, men ha konkurransedyktige lønninger.

Årlige bonusavtaler

Selskapet har i flere år praktisert bonusordninger for ledere og ansatte for å sikre at viktige forretningsmål gis tilstrekkelig prioritet. De årlige bonusavtalene for ledende ansatte har en maksimal utbetaling tilsvarende tre måneders lønn. Måltallene for bonus er basert på finansielle og operasjonelle kriterier og forutsetter resultater utover det som er forventede. Målene besluttet av styret årlig. Kriteriene for bonusmålene er gjennomgått og justert i 2014.

For 2014 inneholder bonusmodellen to uavhengige mål med dertil tilhørende kriterier. Det ene går på oppnåelse av kundetilfredshet (KTI) og det andre går på resultatmål.

Andre variable elementer

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

Forsikring

Ledende ansatte har i hovedtrekk samme forsikringer som øvrige ansatte. For leder-

teamet er det tegnet en utvidet forsikring på gruppelev/sykdom.

Pensjonsordninger

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

Oppsigelsestid

Administrerende direktør har avtale om gjensidig oppsigelse i seks måneder.

Etterlønsordninger

Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet får hun 12 måneders etterlønn. Øvrige ledelse og ledende ansatte har ikke avtalesfestet etterlønsordninger.

Tildeling av aksjer

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

Lederlønspolitikken ført i 2014

Lederlønspolitikken som har vært ført i 2014 er gjen-

nomført i henhold til styrets retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse, som er i tråd med statens retningslinjer for lederlønsfastsettelse for statlige selskaper.

Styret vil ta en grundig gjennomgang av styrets retningslinjer og selskapets lederlønspolitikk i løpet av 2015.

årsregnskap

Note 2 forts. | Lederlønsnerklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Lønnskostnader	2014	2013
Lønninger	206 028	187 937
Folketrygdavgift	33 263	30 288
Pensjonskostnader	14 848	24 730
Andre ytelser, inkl styrehonorar	3 886	15 743
Lønnskostnader	258 025	258 698
Gjennomsnittlig antall årsverk	315	318

Godtgjørelse til ledende ansatte og styret					
Ansatt	Tittel	Lønn inkl. feriepenger	Bonus inkl. feriepenger	Pensjons-premie	Annen godtgjørelse
Linda Bernander Silseth*	Administrerende direktør	2 060	565	148	150
Eva Sorby Bråten**	Økonomidirektør	920	237	117	57
Emil Eike***	Kommersiell direktør & IT	801	261	112	91
Hans Kristensen	Direktør sikkerhet & teknisk	1 475	405	213	173
Jarle Røssland	Driftsdirektør	1 400	392	148	140
Kari Skybak	Direktør HR	1 386	381	148	154
Sum		8 042	2 241	886	765

* Adm. direktørs lønnsøkning var i 2014 på 3,3%.

** ansatt som Økonomidirektør fra 01.08.14, tidligere Økonomisjef

*** ansatt som Kommersiell direktør & IT fra 01.05.14

Styret:

Styregodtgjørelse	1 116	1 068
Herav godtgjørelse til styrets leder	247	230

Fakturert honorar revisor (ekskl. mva)	2014	2013
Lovpålagt revisjon	345	250
Skatte- og avgiftsbistand	0	0
Annen konsulentbistand	131	17

Note 3 | Kundefordringer

Kundefordringer	2014	2013
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12	185	90
Årets konstaterte tap	408	219
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	0	0
Årets tap på kundefordringer	408	219

Note 4 | Skatt: Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel

	Endring	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel</i>				
Driftsmidler		502 013	508 424	508 424
Kundefordringer		-185	-90	-90
Pensjonsforpliktelser		-194 468	-126 111	-150 804
Avsetninger		-2 246	-2 454	-2 454
Netto midlertidige forskjeller		305 114	379 769	355 076
Underskudd og godtgjørelse til fremføring		0		0
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	-74 654	305 114	379 769	355 076
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	-20 157	82 381	102 538	95 871
Ikke oppført utsatt skattefordel		0	0	0
Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	-20 157	82 381	102 538	95 871
Herav pensjonsforpliktelse direkte mot egenkapital	78 307	-185 343	-107 035	-107 035
Herav utsatt skatt direkte mot egenkapital	21 143	-50 043	-28 900	-28 900
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt				
Resultat før skattekostnad		252 520	229 815	229 815
Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel		0	0	0
Permanente forskjeller		1 654	1 742	1 742
Grunnlag for årets skattekostnad		254 174	231 557	231 557
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	-3 653		9 218	9 218
Endring i underskudd til fremføring		0	0	0
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført		0	0	0

årsregnskap

Note 4 forts. | Skatt: Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel

	Endring	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet</i>		250 521	240 775	240 775
<i>Stiftelses-/emisjonskostnader som er ført direkte mot egenkapitalen</i>		0	0	0
<i>Mottatt konsernbidrag direkte balanseført</i>		0	0	0
<i>Avgitt konsernbidrag</i>		0	0	0
<i>Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)</i>		250 521	240 775	240 775
<i>Fordeling av skattekostnaden</i>				
<i>Betalbar skatt (27% av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)</i>		67 641	67 417	67 417
<i>For mye, for lite avsatt i fjor</i>		0	0	0
<i>Sum betalbar skatt</i>		67 641	67 417	67 417
<i>Endring i utsatt skatt/skattefordel</i>		986	-2 581	-2 581
<i>Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats</i>		0	-4 621	-4 621
<i>Skattekostnad (27% av grunnlag for årets skattekostnad)</i>		68 627	60 215	60 215
<i>Betalbar skatt i balansen</i>				
<i>Betalbar skatt i skattekostnaden</i>		67 641	67 417	67 417
<i>Skattevirkning av konsernbidrag, stiftelses-/emisjonskostnader</i>		0		0
<i>Betalbar skatt i balansen</i>		67 641	67 417	67 417

Note 5 | Investeringsprosjekter under utførelse

	2014	2013
<i>Anskaffelseskost 01.01</i>	24 339	10 564
<i>Tilgang</i>	41 681	60 213
<i>Nedskrivning *)</i>	-4 827	
<i>Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler</i>	-32 889	-46 438
<i>Anskaffelseskost 31.12</i>	28 304	24 339

*) Nedskrivning som følge av ny digital strategi

Note 6 | Bankinnskudd

	2014	2013
<i>Bankinnskudd, kontanter o.l.</i>	287 964	445 718

Herav bundne skattetrekksmidler 8,6 MNOK

Note 7 | Nærstående parter

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

Samferdselsdepartementet og Flytoget har en trafikkeringssavtale som sikrer

Flytogets fortrinnsrett til tilbringertransport med tog på strekningen mellom Oslo Lufthavn og Asker. 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 togfrem-

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

Transaksjoner:	Inntekter		Kostnader	
	2014	2013	2014	2013
<i>Jernbaneverket</i>	537	1 001	98 521	88 880
<i>NSB konsern</i>	355	143	66 579	63 987
<i>Oslo Lufthavn</i>	63	39	88	68

Transaksjonene er ekskl. merverdiavgift

Note 8 | Egenkapital

	Aksjekapital	Overkursfond	Aktuariell gevinst og tap pensjonsmidler (etter skatt)	Øvrig annen egenkapital	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
<i>Pr. 31.12.2012</i>	400 000	292 468	-41 195	353 694	312 499	1 004 967
<i>Planendring pensjon 1.1.2013 etter skatt</i>				18 026	18 026	18 026
<i>Egenkapital pr. 1.1.2013</i>	400 000	292 468	-41 195	371 720	330 525	1 022 993
<i>Årets resultater</i>				169 600	169 600	169 600
<i>Utbytte</i>				-169 600	-169 600	-169 600
<i>Årets aktuarielle gevinst og tap på pensjonsmidler etter skatt</i>			-36 941		-36 941	-36 941
<i>Pr. 31.12.2013</i>	400 000	292 468	-78 136	371 720	293 584	986 052
<i>Årets resultater</i>				183 893	183 893	183 893
<i>Utbytte</i>				-358 700	-358 700	-358 700
<i>Årets aktuarielle gevinst og tap på pensjonsmidler etter skatt</i>			-57 164		-57 164	-57 164
<i>Pr. 31.12.2014</i>	400 000	292 468	-135 300	196 913	61 613	754 081

Aksjekapital er på 400 000 000 kroner fordelt på 400 000 aksjer pålydende 1000 kroner. Alle aksjene eies av staten v/Nærings- og fiskeridepartementet

Note 9 | Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Selskapet har en ubenyttet kassekreditt på 25 MNOK pr 31.12.2014.

Selskapet har ikke langsiktig rentebærende gjeld.

Note 10 | Forbruksmateriell

	31.12.14	31.12.13
<i>Reservedeler</i>	25 823	20 635

Note 11 | Pensjoner

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

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

Pensjonsordningen omfatter 349 ansatte og 30 pensjonister pr. 31.12.14.

Pensjonsordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser, som i hovedsak bestemmes av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene knyttet til den kollektive ordningen er dekket gjennom et forsikringsselskap. Utbetaling av pensjoner er garantert av

staten.

Premiefastssettelsen skjer etter aktuarielle prinsipper. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. 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. To 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 licence". Flytogførere har avtalefestet rett til engangsutbetaling av inntil elleve ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilling til å føre tog grunnet medisinske forhold. Årlig kostnad og beregnet forpliktelse er aktuarberegnet etter tilsvarende risiko som ved regulær uførhet (K2013) 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 dem som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble ikke utbetalt "Loss of licence" i 2014.

For behandling av levealdersjustert pensjon vises det til Regnskapsprinsipper.

årsregnskap

Note 11 forts. | Pensjoner

Pensjonskostnad	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>Kostnad knyttet til inneværende periodes pensjonsopptjening (current service and administration costs)</i>	23 577	20 977	20 977
<i>Rente på forpliktelse</i>	13 462	12 057	12 057
<i>Effekt av årets planendring</i>	-11 552		
Brutto pensjonskostnad	25 487	33 035	33 035
<i>Forventet avkastning på pensjonsmidler</i>	-9 552	-8 538	-8 538
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	15 935	24 497	24 497
<i>Periodisert arbeidsgiveravgift</i>	2 247	3 454	3 454
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift	18 182	27 951	27 951

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

Bevegelser pensjonsforpliktelse (DBO)	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>DBO ved periodens begynnelse</i>	340 734	270 016	290 785
<i>Årets pensjonsopptjening, service cost</i>	23 714	20 791	20 791
<i>Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene</i>	13 462	11 185	12 057
<i>Overtagelse/oppkjøp</i>			
<i>Planendring</i>	-11 552		
<i>Aktuarielt tap/(gevinst)</i>	58 582	40 541	38 160
<i>Avkortning/oppgjør</i>			
<i>Pensjonsutbetalinger</i>	-2 099	-1 798	-1 798
DBO ved periodens slutt	422 841	340 734	359 995

Note 11 forts. | Pensjoner

Bevegelser pensjonsmidler	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>Pensjonsmidler ved periodens begynnelse</i>	227 826	202 500	202 500
<i>Forventet avkastning på pensjonsmidlene</i>	9 552	8 538	8 538
<i>Aktuarielt (tap)/gevinst</i>	-6 921	-5 117	-5 117
<i>Administrasjonskostnader</i>	-610	-573	-573
<i>Overtagelse/oppkjøp</i>			
<i>Planendring</i>			
<i>Innbetaling</i>	24 657	24 276	24 276
<i>Avkortning/oppgjør</i>			
<i>Pensjonsutbetalinger</i>	-2 099	-1 798	-1 798
Pensjonsmidler ved periodens slutt	252 405	227 826	227 826

Bevegelser pensjonsforpliktelse	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelse</i>	3 498	3 917	3 917
<i>Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforpliktelse</i>	419 343	334 483	356 078
<i>Virkelig verdi av pensjonsmidler</i>	-252 405	-227 826	-227 826
<i>Ikke resultatført actuarielt tap (gevinst)</i>			0
<i>Estimataavvik arbeidsgiveravgift</i>			0
<i>Periodisert arbeidsgiveravgift</i>	24 031	15 537	18 636
Netto pensjonsforpliktelse	194 467	126 111	150 804

<i>Netto pensjonsforpliktelse pr 31. desember</i>	126 111	100 733	100 733
<i>Effekt av planendring ført mot egenkapitalen 1.1.2013</i>		-24 694	0
<i>Netto pensjonsforpliktelse pr. 1. januar</i>	126 111	76 039	100 733
<i>Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner</i>	-28 133	-27 699	-27 699
<i>Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet</i>	18 182	27 951	27 951
<i>Endringer i estimaavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen</i>	78 307	49 820	49 820
Netto pensjonsforpliktelse pr. 31. desember	194 467	126 111	150 804

årsregnskap

Note 11 forts. | Pensjoner

Egenkapital belastninger:	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>Akkumulerte estimatavvik pr. 1.1</i>	107 035	57 216	57 216
<i>Årets endring</i>	78 307	49 820	49 820
<i>Akkumulerte estimatavvik pr. 31.12</i>	185 343	107 035	107 035

Økonomiske forutsetninger:	2014	Omarbeidet 2013	2013
<i>Diskonteringsrente</i>	2,30 %	4,00 %	4,00 %
<i>Forventet lønnsregulering</i>	2,75 %	3,75 %	3,75 %
<i>Forventet G-regulering</i>	2,50 %	3,50 %	3,50 %
<i>Forventet pensjonsøkning</i>	1,75 %	2,75 %	2,75 %
<i>Forventet avkastning på fondsmidler</i>	2,30 %	4,00 %	4,00 %
<i>Arbeidsgiveravgift</i>	14,10 %	14,10 %	14,10 %
<i>Uttakstilbøyelighet AFP</i>	50 %	50 %	50 %
<i>Turnoverfaktorer førere og funksjonærer/verter/over 50 år</i>	5% / 10% / 1%	5% / 10% / 1%	5% / 10% / 1%

Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger			
<i>Brutto pensjonsforpliktelse</i>	422 841	340 734	359 995
<i>Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning</i>	24 %	-5 %	11 %
<i>Pensjonsmidler</i>	252 405	227 826	227 826
<i>Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning</i>	11 %	0 %	13 %

Sensitivitetsanalyse 2014:

Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten/lønnsvekst/pensjons- og G-regulering økes/reduseres med 0,5% øker/reduseres periodens netto pensjonskostnad for 2014 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.1.2014 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):

Note 11 forts. | Pensjoner

<i>Netto pensjonsforpliktelse: økning/(reduksjon)</i>	-0,5 %	+0,5 %
<i>Endring i diskonteringsrenten</i>	47 140	-40 751
<i>Endring i lønnsvekst</i>	-25 575	26 643
<i>Endring i pensjonsregulering/G-regulering (netto)</i>	-17 046	17 124

<i>Netto pensjonskostnad: økning/(reduksjon)</i>	-0,5 %	+0,5 %
<i>Endring i diskonteringsrenten</i>	3 559	-3 033
<i>Endring i lønnsvekst</i>	-2 210	2 357
<i>Endring i pensjonsregulering/G-regulering (netto)</i>	-958	927

Note 12 | Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning	Togmateriell	Vestkorridoren	Påkostning, leide lokaler m.m	Fortrinnsrett tilbringer- transport	2014 Sum	2013 Sum
<i>Anskaffelseskost 01.01</i>	173 779	1 778 293	12 462	5 570	412 404	2 382 508	2 394 386
<i>Tilgang kjøpte driftsmidler</i>	19 180	11 101	0	2 608	0	32 889	21 078
<i>Avgang/Nedskrivning</i>	-72 445	-28 812	0	0	0	-101 257	-32 956
<i>Anskaffelseskost 31.12</i>	120 514	1 760 582	12 462	8 178	412 404	2 314 140	2 382 508

<i>Akk.avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01</i>	159 170	957 461	11 539	2 635	194 337	1 325 142	1 244 964
<i>Akkumulerte avskrivninger 31.12</i>	98 974	999 774	12 462	4 159	209 821	1 325 190	1 325 142
<i>Akkumulerte avskr. avgang</i>	-72 445	-28 812	0	0	0	-101 257	-32 956
<i>Balanseført verdi pr. 31.12</i>	21 540	760 808	0	4 019	202 583	988 950	1 057 366

Note 12 forts. | Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning	Togmateriell	Vestkorridoren	Påkostning, leide lokaler m.m	Fortrinnsrett tilbringer- transport	2014 Sum	2013 Sum
<i>Årets avskrivninger</i>	12 249	71 124	923	1 523	15 484	101 303	115 230
<i>Økonomisk levetid</i>	3-8 år	3-30 år	13 år	2-8 år	15 år		
<i>Avskrivningsplan</i>	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Note 13 | Leieforhold

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler


	Kostnad 2014	Gjenstående varighet leieforhold
<i>Lokaler Drammen stasjon</i>	220	2 år
<i>Lokaler Lodalen</i>	947	1-5 år
<i>Lokaler Biskop Gunnerusgt. 14</i>	6 918	3,5 år

Note 14 | Annen driftskostand

	2014	2013
<i>Drifts- og vedlikeholdskostnader</i>	166 948	147 414
<i>Kjøreveisavgift</i>	76 781	69 434
<i>Salg og markedsføring</i>	39 024	36 250
<i>Administrasjonskostnader</i>	53 481	47 225
<i>Driftskostnader totalt</i>	336 234	300 323

Beløpene er ekskl. merverdiavgift

Revisors beretning



Til generalforsamlingen i Flytoget AS

Revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS, som viser et overskudd på kr 103 800 000. Årsregnskapet består av balansen per 31. desember 2014, resultatregnskap og kontantstrømsoppgjøring for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige averserte regnskapsprinsipper og andre notopplysninger.

Styret og daglig leder ansvaret for årsregnskapet

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

Revisors oppgaver og plikt

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 revisjonsøktikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes manglende eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettsviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonsprosedyrer 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 regnskapsoppstillingen utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

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

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avlagt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettsviseende bilde av den finansielle stillingen til Flytoget AS per 31. desember 2014, og av resultatet og kontantstrømmen for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsøktikk i Norge.

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 248 Sentrum, NO-0101 Oslo
T: 02345, org. no.: 987 009 733 MVA, www.pwc.no
Statistisk autoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerforbeding



Konklusjon om driftsregnskapet og om redigjervise om samfunnsansvar

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om driftsregnskapet og om redigjervise om samfunnsansvar

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

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Oslo, 5. mars 2015
PricewaterhouseCoopers AS
Gøril Hjeltnes
Statistisk autorisert revisor

(4)

eierstyring og selskapsledelse

TEKST REDAKSJONEN

FOTO FREDRIK MYHRE OG ØIVIND HAUG

Flytogets prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse skal legge grunnlaget for langsiktig verdiskapning for eier, medarbeidere og andre interessenter som kunder, samarbeidspartnere og samfunnet for øvrig.

EN SAMSPILLENDE VERDISKAPER

Flytoget følger «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» for å sikre en høy standard for samspillet med eier, og ledelse av virksomheten. Det foreligger en policy for virksomhetsstyring i selskapet.

Flytogets tre kjerneverdier er entusiasme, innovasjon og effektivitet. Disse verdiene skal kjennetegne Flytoget, og sammen med visjon og forretningsidé, ligge til grunn for overordnede mål og strategier. Verdiene brukes også aktivt i beslutningsprosesser.

Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal prege bedriftskulturen, og underbygge tilliten til selskapet både internt og eksternt. Flytogets medarbeidere har gjennom sitt arbeid kontakt med kunder, leverandører og kollegaer. For å sikre en enhetlig, redelig og profesjonell opp-



treden er det utarbeidet etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer. De etiske retningslinjer er godkjent av styret og er tilgjengelig på selskapets intranett- og internettsider.

Flytoget rapporterer nøkkeltall i en egen bærekraftsrapport.

Virksomhet

Flytogets samfunnsoppdrag er både å bidra til lønnsomhet for eier, Nærings- og fiskeridepartementet, og å sikre økt andel kollektivtransport til Oslo Lufthavn, og dermed bidra til å løse trafikkutfordringen og redusere påvirkning på miljø og klima. Flytoget ble opprettet med mål om å sikre 50 % kollektivtransport til Oslo Lufthavn. Dette målet er for lengst oppnådd og er nå økt til et mål om 75 % kollektivandel innen 2020.

Hensynet til lønnsomhet og til tilgjengelighet skal til enhver tid balanseres mot trafikktilbud. Flytogets formålparagraf er: «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 formålparagrafen. Selskapet utarbeider årlig mål og strategier for de ulike deler av virksomheten.

For å sikre lønnsomhet og økt kollektivandel er kundetilfredshet og lojalitet Flytogets mest sentrale verdidrivere. Prioriteringen for Flytogets arbeid er alltid sikkerhet, punktlighet og service.

Selskapskapital og utbytte

Styret i Flytoget har gjennom styreinstruksen et eget ansvar for å sørge for at selskapets egenkapital til enhver tid er på et forsvarlig nivå, og varsle generalforsamlingen om så ikke er tilfelle. Selskapet har ved utgangen av 2014 en sterk balanse uten gjeld, som gjør selskapet i stand til å møte fremtidige investeringer i nye flytog og produktforbedringer.

Styret i Flytoget har løpende dialog med eier om utbyttepolitikk i selskapet basert på inntjening. Selskapet vil for 2014 betale et utbytte på 129 millioner kroner som tilsvarer 70 prosent av årsresultatet etter skatt.

Som statsaksjeselskap følges særreglene som blant annet innebærer at generalforsamlingen ikke er bundet av styrets forslag til utbytte. Videre fører Riksrevisjonen kontroll med forvaltningen av statens eierinteresse i selskapet.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående parter

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

Generalforsamling

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

Valgkomité

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

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Selskapet har inngått avtale med fagforeningene (Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund) om ikke å ha bedriftsforsamling. Til gjengjeld har de ansatte tre representanter i styret som velges for to år av gangen. I tillegg består styret av fem eksterne medlemmer som velges av generalforsamlingen. De aksjonærvalgte medlemmene velges for en periode på to år, og de er alle uavhengige av selskapets daglige ledelse. Det er utpekt en nestleder i styret.

Styret skal til enhver tid være kjennetegnet av nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold for å utføre sine oppgaver. Ytterligere detaljer om styretsmedlemmer finnes i årsrapporten side 18. Flytoget bidrar til at styrets kompetanse videreutvikles kontinuerlig med fokus på aktuelle tema.

Styrets ansvar og arbeid

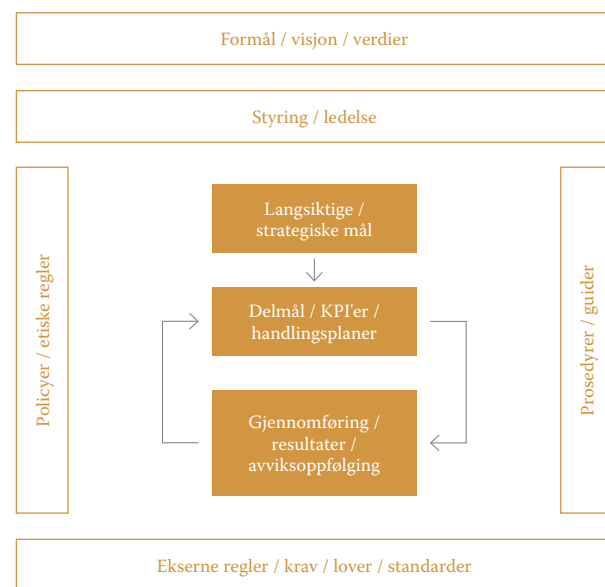
Norsk selskapslovgivning og NUES' anbefalinger fastlegger at styrets oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet.

Styret har ansvar for at Flytogets policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør blir utarbeidet og godkjent.

Styret skal påse at policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør, gjennomgås med hensyn på å identifisere behov for oppdateringer eller endringer, minimum hvert annet år. Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for >>

eierstyring og selskapsledelse

Figur 1 | Flytogets virksomhetsstyringsmodell «Flytomboka»



styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert.

Administrasjonens ansvar

I Flytogets policy for virksomhetsstyring er det nedfelt at administrerende direktør er eier av «Flytomboka» og har det overordnede ansvar for å følge opp implementering. Administrerende direktør skal se til at virksomhetsstyringen blir systematisk oppdatert.

Avdelingsledere er ansvarlige for å identifisere relevante krav og dokumentere samsvar innenfor sine ansvarsområder. Avdelingsledere er ansvarlige for å kommunisere relevante deler av «Flytomboka» til sine medarbeidere og forsikre seg om at «Flytomboka» er forstått og blir fulgt.

Modellen i Figur 1 beskriver Flytogets funksjonsområder og hvilken rolle de har i selskapets verdikjede. Flytogets kjerneaktiviteter er definert som: kommersiell, teknisk og operasjon. Flytogets aktiviteter skal sikre kundefokus i alle leveranser. Syv støttefunksjoner bidrar til kvalitet i kjerneaktivitetene

Risikostyring og internkontroll

Flytogets policy for virksomhetsstyring har som formål å bidra til utøvelse av god eierstyring og selskapsledelse gjennom å sikre:

- Kontinuitet i arbeidsmetoder som ivaretar valgt retning og etterlevelse av krav.
- Flexibilitet til å tilpasse Flytoget til endringer i krav og rammebetingelser, og til å benytte ny kunnskap og nye erfaringer til å sikre kontinuerlig forbedring.

I tillegg skal «Flytomboka» gi en helhetlig beskrivelse av vedtatt virksomhetsstyring. Policy for virksomhetsstyring, etiske retningslinjer, prosedyre fullmakter og prosedyre virksomhetsstyring gir premisser for øvrige policyer og prosedyrer.

Flytogets risikostyring skal bidra til å optimalisere selskapets verdiskaping og vekst. Det er et mål at risikovurderinger skal fange opp et helhetlig bilde av risiki knyttet både til endringer i eksterne rammer, og til intern drift og utvikling av virksomheten.

Selskapets finansstrategi har som mål at all risiko knyttet til valuta, rente, likviditet og kreditt til enhver tid skal være kjent, slik



at selskapets resultat i minst mulig grad blir berørt av ikke kontrollerbare fluktusjoner i rente og valutamarkedet. Finansstrategien blir årlig godkjent av styret. 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 risiki på ulike områder. Selskapet har en Business Continuity Plan (BCP) som er en kriseplan som består av nyttig informasjon, råd og føringer hvis noe uforutsett inntreffer. BCP-en skal bidra til at Flytoget som organisasjon raskt får operasjonen tilbake til normal drift etter en hendelse.

Ansvarlig for virksomhetsstyring gjennomfører interne revisjoner knyttet til aktuelle virksomhetsområder.

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 2014 fremgår av note 2 i regnskapet.

Godtgjørelse til ledende ansatte

Lederlønnskklaring og godtgjørelse til styret og administrerende direktør er i sin helhet beskrevet i note 2. Styret fastsetter administrerende direktørs betingelser årlig. Selskapets policy for kompensasjon til ledende medarbeidere er iht. retningslinjer fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Selskapet har et kompensasjonsutvalg bestående av to eiervalgte styremedlemmer og ett ansattvalgt styremedlem. HR-direktør er sekretær i kompensasjonsutvalget. Kompensasjonsutvalgets mandat er å sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lederlønninger og vurdere administrasjonens forslag til bonusprogram for ledere og medarbeidere for påfølgende år. Kompensasjonsutvalgets anbefaling legges frem for styret til beslutning.

Informasjon og kommunikasjon

Administrasjonen har kvartalsvise møter med eier hvor finansielle resultater blir presentert sammen med annen relevant informasjon.

Flytoget jobber også for å møte informasjonsbehovet til andre interessenter som kunder, samarbeidspartnere, premisgivere og samfunnet forøvrig gjennom rapportering på bærekraft og strukturert interessentdialog.

Revisor

Revisor er til stede på styremøtet i forbindelse med avleggelse av årsregnskapet hvor også brev fra revisor blir gjennomgått. Styret har i samme møte en egen samtale med revisor uten at administrasjonen er til stede. Revisor møter på generalforsamlingen. Samlet godtgjørelse til revisor er beskrevet i note 2 til regnskapet. Godtgjørelsen er fordelt på revisjon og andre tjenester. Selskapet er bevisst på bruken av revisor til andre tjenester enn revisjon.



FOR ARV OG MILJØ

Kollektivtransport er en viktig bidragsyter for å møte verdens klimautfordringer. Flytoget er seg bevisst dette ansvaret.

Oslo er Europas mest hurtigvoksende by frem mot 2020. Denne befolkningsveksten betyr at byen står ovenfor en økende trafikkutfordring, og et klima i endring. Antall flypassasjerer som benytter Oslo Lufthavn i løpet av et år er forventet å øke betydelig. Kapasiteten vil øke fra 23 millioner i 2012 til 28 millioner i 2017.

Kollektivtransport er en viktig bidragsyter i møtet med disse utfordringene. Flytoget ble etablert med mål om å bidra til 50 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Dette målet er for lengst oppnådd. Oslo Lufthavn har nå Europas høyeste kollektivandel på 68 prosent. I reguleringsplanen for Oslo Lufthavn, godkjent i 2013, er det satt et nytt mål om at kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn skal øke til 75 prosent i 2020.

I kjernen av Flytogets virksomhet ligger et samfunnsoppdrag om å tilby det mest effektive og mest miljøvennlige transport-alternativet til og fra Oslo Lufthavn. For Flytoget handler bærekraft om å løse dette samfunnsoppdraget på en måte som sikrer langsiktig lønnsomhet, og samtidig er til fordel for miljøet, medarbeidere og samfunnet som Flytoget er en del av.

Hensyn til bærekraft kan bidra til at Flytoget er forberedt på endringer i krav og rammebetingelser, for eksempel knyttet til miljø- og samfunnspåvirkning. Å være i forkant av slike endringer kan styrke selskapet i møte med konkurransen.

En systematisk tilnærming for å forstå og håndtere selskapets ytre påvirkning og interessentenes krav og forventninger, kan ha en positiv betydning for Flytoget når viktige premissgivere skal velge samarbeidspartnere for nye og eksisterende prosjekter. Tilnærmingen viser seg også å verdsettes av potensielle investorer som en indikator for god styring og ledelse.

Flytoget er avhengig av samarbeid med gode partnere for å oppnå de målene som er satt. En bærekraftig tilnærming viser seg å være et viktig utgangspunkt for samarbeid og støtte fra andre aktører med samme prioritering.

Et mål om å bidra positivt til å løse noen av vår tids viktigste utfordringer vil også kunne være viktig for å beholde dyktige medarbeidere samt tiltrekke seg nye. >>

bærekraftsrapport

Figur 1 | Vesentlighetsanalyse for bærekraft


Matrisen viser bærekrafts aspektene som kom frem ved gjennomføringen av en vesentlighetsanalyse og konkretiserer prioriteringene knyttet til de fem hovedområdene. Alle aspektene i matrisen anses som viktige, men aspektene øverst i høyre hjørne er vurdert som de mest vesentlige.

Flytogets bærebjelker

Basert på en gjennomført vesentlighetsanalyse for bærekraft og samfunnsansvar, har Flytoget definert fem hovedområder for bærekraftig verdiskaping. Denne prioriteringen tar utgangspunkt i en forståelse av hva Flytogets viktigste interessenter forventer av selskapet, og hva som er viktig for Flytogets måloppnåelse og langsiktige verdiskaping. Denne rapporten omhandler følgende fem bærebjelker.

De forretningsmessige mulighetene knyttes opp mot områdene:

- En drivkraft for kollektivtransport
- Miljøvennlig jernbane
- Motiverte medarbeidere

De forretningsmessige risiki knyttes til områdene:

- Sikker reise
- Forretningsadferd og ansvarlig innkjøp

Vesentlighetsanalysen ble gjennomført i henhold til Global Reporting Initiatives (GRI) retningslinjer. En tverrfaglig gruppe medarbeidere og ledergruppen i Flytoget har vært involvert i utarbeidelsen og forankringen av dette arbeidet. Styret har også vært involvert i denne prosessen.

For å lykkes med en langsiktig verdiskaping har Flytoget i 2014 jobbet med å integrere bærekraft og samfunnsansvar i selskapets virksomhetsstyring, samt i strategi- og handlingsplaner for 2015 – 2018.

Samfunnsengasjement

I tillegg til Flytogets grunnleggende ansvarsområder knyttet til bærekraft, har Flytoget i mange år valgt å ha et sosialt engasjement. Selskapet har siden 2009 hatt et tett samarbeid med Røde Kors, og fra 2012 gikk Flytoget inn i Bjørvika-samarbeidet i regi av Kirkens Bymisjon.

Tabell 1 | Vesentlige aspekter: Viktighet for interessenter og Flytogets måloppnåelse (GRI G4 20-21)

Vesentlig aspekt	Intern påvirkning (Viktighet for Flytogets måloppnåelse)	Ekstern påvirkning (Viktighet for eksterne interessenter)	Rapportering på innsats og resultater
En drivkraft for kollektivtransport			
<i>Et attraktivt kollektivtilbud</i>	Grunnleggende for å sikre lønnsomhet, og for å nå målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til Oslo Lufthavn	Side 55 - 58
<i>Samarbeid for kollektivtransport</i>	Viktig for å sikre lønnsomhet gjennom effektivitet, og for å nå målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til Oslo Lufthavn	Side 56 - 58
<i>En pådriver for kollektivtransport</i>	Viktig for strategi-oppnåelse, kan bidra til å sikre økt lønnsomhet og målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til Oslo Lufthavn	Side 57 - 58
Sikker reise			
<i>Sikkerhet og beredskap</i>	Grunnleggende for å beskytte medarbeidere og for å levere en god tjeneste	Bidrar til et sikrere trafikkbilde for passasjerer og omverden	Side 71 - 72
<i>Informasjonssikkerhet</i>	Viktig for å sikre kvalitet og beskytte omdømmet	Sikkerhet for kundene og leverandører	Side 71 - 72
Motiverte medarbeidere			
<i>Medarbeideres motivasjon</i>	Påvirker ansattes fysiske og psykiske helse, samt evne og motivasjon til å levere Flytogstandard	Tilfredse medarbeidere kan levere en bedre og sikrere tjeneste til kunden	Side 67 - 69
<i>Helse, miljø og sikkerhet</i>	Påvirker ansattes fysiske og psykiske helse, samt evne og motivasjon til å levere Flytogstandard		Side 67 - 69

Tabell 1 forts. | Vesentlige aspekter: Viktighet for interessenter og Flytogets måloppnåelse (GRI G4 20-21)

Vesentlig aspekt	Intern påvirkning (Viktighet for Flytogets måloppnåelse)	Ekstern påvirkning (Viktighet for eksterne interessenter)	Rapportering på innsats og resultater
Miljøvennlig jernbanedrift			
<i>Klimaeffektiv togoperasjon</i>	Klimaeffektiv drift kan bidra til kostnadseffektivitet, og vil også kunne forberede virksomheten på fremtidige krav og forventninger	Bidrar i arbeidet med å redusere global oppvarming gjennom å bedre lokalsamfunnet og kunders påvirkning på klima og miljø	Side 60 - 62
<i>Samarbeid for miljøvennlig jernbane</i>	Klimaeffektiv drift kan bidra til kostnadseffektivitet, og vil også kunne forberede virksomheten på fremtidige krav og forventninger	Bidrar i arbeidet med å redusere global oppvarming gjennom å bedre lokalsamfunnet og kunders påvirkning på klima og miljø	Side 60
Forretningsadferd og ansvarlig innkjøp			
<i>Forretningsadferd</i>	Forutsetning for godt omdømme, samarbeid og konkurranedyktighet	Viktig for å unngå at samarbeidspartnere og leverandører utsettes for risiko knyttet til etisk forretningsadferd	Side 74 - 76
<i>Ansvarlig innkjøp</i>	Forutsetning for godt omdømme, samarbeid og konkurranedyktighet	Viktig for å unngå at samarbeidspartnere og leverandører utsettes for risiko knyttet til etisk forretningsadferd. Mulighet til å påvirke leverandører til å ha en ansvarlig drift	Side 74 - 77

For Flytoget er samarbeidet med Kirkens Bymisjon og Røde Kors en del av bedriftens strategi for bærekraft og samfunnsansvar. Ambisjonen med disse samarbeidsavtalene er å ta ansvar for en bærekraftig utvikling av lokalmiljøet langs flytogsstrekningen, slik at områdene blir tryggere og bedre for alle som oppholder seg her. Målet er også å bidra til god utnyttelse av samfunnets ressurser, slik at mennesker fra sårbare grupper blir ivaretatt på en god måte og at dette bidrar til økt samfunnsnytte. Sam-

arbeidet skal også bidra til mellommenneskelig engasjement og tilrettelegge for frivillig innsats fra medarbeiderne i Flytoget, i partnernes ulike tiltak. Flytoget bidrar også med pengestøtte.

I tillegg har Flytoget tatt et strategisk valg om å utøve et vertskapsansvar for store lokale og nasjonale kultur- og idrettsarrangementer. Selskapet ønsker å bidra med kompetanse, frivillighet og ikke minst sørge for et bidrag til arrangørens miljøprofil gjennom å frakte flest mulig tilreisende kollektivt.

Flytoget jobber for å ha en kontinuerlig og målrettet dialog om bærekraft og samfunnsansvar med prioriterte interessenter. Dette er viktig for å forstå deres krav og forventninger.

DIALOG OG ÅPENHET

En del av Flytogets dialog med interessenter er ekstern rapportering om tilnærming, mål og resultater knyttet til bærekraftarbeidet i selskapet. Fokus for denne rapporteringen skal være aspekter som er vesentlige for Flytogets strategioppnåelse og interessenters informasjonsbehov og beslutninger. Kvalitetsprinsipper for bærekraftrapporteringen skal være i henhold til Global Reporting Initiatives (GRI) prinsipper for rapportering: balanse mellom utfordringer og prestasjoner, sammenlignbarhet i bransjen, fra år til år, tydelig og enkel fremstilling, regelmessighet, nøyaktighet og pålitelighet.

Flytogets rapportering på bærekraft og samfunnsansvar for 2014 er i henhold til GRI G4 applikasjonsnivå «Core».

Det ble i 2013 innført et krav om rapportering på samfunnsansvar i regnskapsloven. Dette kravet har gitt selskapet mulighet til å sette fokus på hvordan hensyn til bærekraft >>



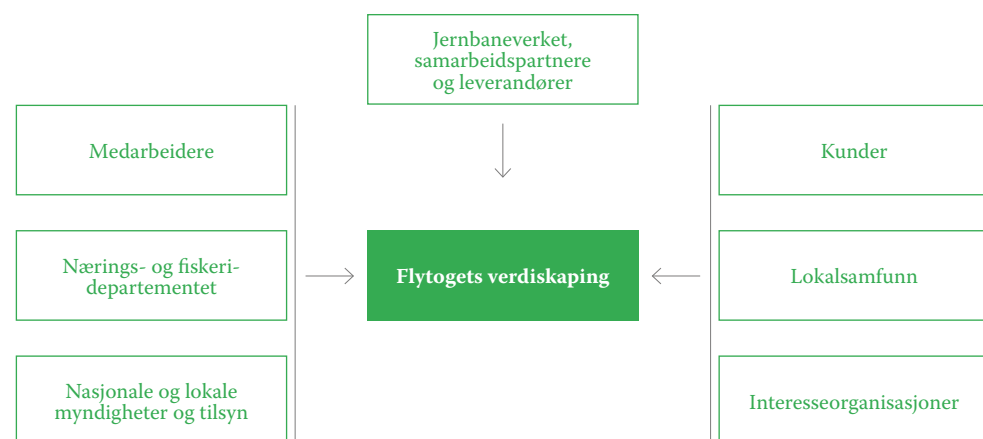
Sebastian Smedserud, flytogvert

OM GRI

GRI er en forkortelse for Global Reporting Initiative som er et internasjonalt anerkjent rammeverk for rapportering på bærekraft og samfunnsansvar. GRI-rammeverket består av prinsipper og måleindikatorer som til sammen beskriver hvorfor, hvordan og hva en bedrift bør rapportere på innen bærekraft. Måleindikatorer knyttet til sosiale-, miljø-, samfunns- og økonomiske aspekter.

Det finnes to rapporteringsnivåer i GRIs G4 retningslinjer, Core og Comprehensive. For rapportering på Core-nivået er det krav om å rapportere på én indikator per vesentlige bærekraftsområde. I tillegg må det rapporteres på ledelsestilknytning og profilopplysninger.

Figur 2 | Flytogets interessentgrupper



integreres i Flytogets virksomhetsstyring og i strategi- og handlingsplaner. Denne rapporten er i henhold til Regnskapsloven § 3-3 (c), som Flytoget ikke er pålagt, men har valgt å følge.

Interessedialog i 2014

Flytoget er en brikke i en større helhet. For å lykkes er det derfor avgjørende med god dialog med samarbeidspartnere, god forståelse for premissgiveres ønsker og forventninger, og tydelig kommunikasjon om fokus og planer. Kundedialog er et hovedfokus og er utgangspunktet for utvikling og forbedring. Flytoget jobber også kontinuerlig for å forstå medarbeidernes behov og ønsker. I 2014 har selskapet jobbet med å systematisere tilnærmingen til interessentdialogen. Formålet med dette arbeidet har vært å sikre at Flytogets arbeid med bærekraft og samfunnsansvar møter interessentenes forventninger, og å muliggjøre en mer åpen og konkret dialog. Gjennom åpenhet og en god dialog med selskapets interessenter får Flytoget de rette tilbakemeldingene, mulighet til å kontinuerlig kunne forbedre seg, bygge tillit og et godt omdømme. Kartleggingen av interessenter og interessentforventninger som ble gjennomført i forbindelse med vesentlighetsanalysen,

tok utgangspunkt i en gjennomgang av den kontinuerlige dialogen med interessentgrupper, inkludert møter med eier, myndigheter og samarbeidspartnere, og tilbakemeldinger fra kunder og medarbeidere. Andre kilder til informasjon, var blant annet vurdering av media og bransjerapporter. Figur 2 viser Flytogets interessentgrupper. Tabell 2 gir innblikk i dialogen med de viktigste interessentene og deres hovedforventninger til Flytoget med tanke på bærekraft og samfunnsansvar.

Videre arbeid med åpenhet og interessedialog

Gjennom å fokusere bærekraftsrapporteringen på aspekter som er vesentlige for Flytogets langsiktige måloppnåelse, har selskapet startet på veien mot integrert rapportering. Det er likevel fortsatt en vei å gå før rapporten er helt integrert. Et mål for 2015 er å jobbe videre med helhetlig virksomhetsstyring og integrert rapportering både internt og eksternt. I 2015 vil det også være et mål å videreføre dialogen med interessentene basert på årets rapport, og videreutvikle bærekraftsrapporteringen for å bedre imøtekomme interessentenes informasjonsbehov.

Tabell 2 | Interessentdialog 2014

Våre interessenter	Arenaer for dialog	Interessegruppens fokus
Nærings- og fiskeridepartementet (NFD)	<ul style="list-style-type: none"> Kvartalsvise eiermøter hvor ett av møtene i året har fokus på samfunnsansvar Strategiske samlinger og temamøter Generalforsamling 	Eier har fokus på lønnsomhet og avkastning. I tillegg legger eier vekt på at Flytoget skal bidra til økt kollektivandel og være ledende på miljø og samfunnsansvar. De siste årene har NFD økt kravet til åpenhet og dialog om bærekraft.
Nasjonale og lokale myndigheter og tilsyn	<ul style="list-style-type: none"> Samferdselsdepartementet: møter, rapportering og henvendelser knyttet til konkrete utredninger og saker Statens jernbanetilsyn: møter, rapportering og revisjon iht. sikkerhet og forsyningsforskrifter 	Myndigheter og tilsyn legger vekt på miljø- og klimavennlig jernbanedrift og samarbeid med andre for å oppnå mål om sikkerhet, service og økt kollektivandel. I 2014 har det vært stor fokus og involvering av Flytoget i Samferdselsdepartementets reformering av fremtidens jernbane. Myndighetene har også fokus på helse, miljø og sikkerhet, antikorrupsjon og ansvarlig innkjøpspraksis.
Jernbaneverket og andre samarbeidspartnere	<ul style="list-style-type: none"> Jernbaneverket: kvartalsvise ledermøter og kontinuerlig dialog med nøkkelpersonell Jernbaneoperatører og Jernbaneverket: Jernbanens Miljøforum Kollektivaktørene med tilbringertjeneste til Oslo Lufthavn: Kollektivutvalget for Oslo Lufthavn – ledet av Flytoget fra 2014 Oslo Lufthavn og Rom Eiendom: dialog om stasjonsdrift og samfunnsansvar 	Jernbaneverket og andre viktige samarbeidspartnere er opptatt av samarbeid for å øke kollektivandelen og sikre miljø- og klimavennlig jernbanedrift. Oslo Lufthavn og Rom Eiendom har fokus på miljø og sosialt ansvar.
Kunder	<ul style="list-style-type: none"> Undersøkelser av kundetilfredshet Direkte kontakt og dialog med kunder gjennom kundeservice Personell i påstigningsområder og i toget under reisen Kontakt med innkjøpere hos bedriftskunder og krav til samfunnsansvar formalisert i avtaler 	Kundene er først og fremst opptatt av at Flytoget leverer et attraktivt kollektivtilbud. Dette innebærer sikkerhet, pålitelighet og service. Noen kunder, spesielt forretningskunder, er i økende grad opptatt av Flytoget som et mer bærekraftig transportalternativ og inngår avtaler med Flytoget for å styrke egen miljø- og sosiale profil.
Medarbeidere	<ul style="list-style-type: none"> Medarbeiderundersøkelse hvert annet år Årlige medarbeidersamtaler Kontinuerlig opplæring av medarbeidere på alle nivåer Kontinuerlig dialog med fagforeninger 	Medarbeidere er opptatt av å ha et godt og trygt arbeidsmiljø med et sterkt fellesskap og uttrykker at en bærekraftig og ansvarlig profil bidrar til engasjement og stolthet.
Lokalsamfunn og interessegrupper	<ul style="list-style-type: none"> Veldedige organisasjoner: dialog med samarbeidspartnere som f.eks Kirkens Bymisjon og Miljøagentene I tillegg løpende dialog med: <ul style="list-style-type: none"> Andre miljøorganisasjoner Forbrukerorganisasjoner Arbeidsgiverorganisasjonen Spekter 	Vårt lokalsamfunn legger vekt på et attraktivt tilbud, og samarbeid med andre for å øke kollektivandelen. Flytoget samarbeider også med organisasjoner som setter pris på vårt bidrag til å bedre forholdene for dem som oppholder seg i området rundt våre stasjoner og kontor. Interesseorganisasjoner som representerer Flytogets kunder er også opptatt av universell utforming.

KOLLEKTIV DRIVKRAFT

Flytogets fremste bidrag til en bærekraftig utvikling av samfunnet er å være en drivkraft og leverandør av økt kollektivtrafikk. For å kunne bidra til dette må tilbudet til kundene være så attraktivt at de velger bort bil og drosje til fordel for tog.

Flytoget ønsker å bidra til en økning i kollektivandelen på egen strekning, men også å være en sentral samarbeidspartner og pådriver for utviklingen av fremtidens jernbane.

VÅRT HOVEDFOKUS

Et attraktivt kollektivtilbud:

Et attraktivt kollektivtilbud kjennetegnes av sikkerhet, høy regularitet, førsteklasses materiell, høy frekvens, høy punktlighet, høy servicegrad og forutsigbarhet. Innenfor hvert av disse områdene jobber Flytoget målrettet og systematisk for å opprettholde den standarden selskapet bygger sin attraktivitet og omdømme på.

Samarbeid for kollektivtransport

Flytoget skal være en drivkraft for utvikling av et kundefokusert og helhetlig kollektivtilbud. Flytoget skal samarbeide med aktører i og utenfor jernbanen med mål om et felles løft av kvaliteten i kollektivtilbudet. Selskapet skal også samarbeide med aktører utenfor jernbanen for å møte kundenes behov gjennom tilrettelegging for sømløse reiser og integrering av kollektivtilbudet.

En pådriver for kollektivtransport

Flytoget skal ha aktiv dialog med premissgivere som departementer og politikere for å dele kunnskap og fremme samfunnsnyttige ideer og løsninger. I denne dialogen skal Flytoget være en pådriver for økt kollektivandel, og jobbe for politisk støtte og vilje til å utvikle et fremtidig jernbanetilbud som møter kundenes behov og samfunnets utvikling.

VÅR INNSATS

Et attraktivt kollektivtilbud:

Kundeopplevelsen

Flytoget vant for tredje år på rad BIs kundebarometerpris, denne gang med den høyeste scoren som noen gang har blitt gitt. Prisen har blitt tildelt Flytoget fem ganger siden etableringen av Flytoget i 1998. En ny rekord ble også satt i selskapets KTI – kundetilfredshetsindeks – som gjøres gjennom målinger på flytoget fire ganger per år. Målet for 2014 var på 96 prosent og resultatet ble på 97 prosent. Den viktigste årsaken til at flytoggpassasjerene er så fornøyde er at Flytoget fortsetter å levere høy frekvens, høy punktlighet og god kundeservice.

Flytoget jobber målrettet for å øke sømløsheten i kundenes totale reise. Sentralt i dette arbeidet står forståelsen av kundesentrert tjenestedesign og hvordan riktig bruk av teknologi kan bidra til en sømløs reiseopplevelse. Flytogets videre digitale satsning ble definert og besluttet i 2014.

Oppgradering av Flytogterminalen på Oslo Lufthavn ble sluttført i 2014 og ga kundene en mer sømløs og informativ opplevelse på denne stasjonen. Oppgradering og forbedring av informasjonspunkter og billett kjøp var et av tiltakene som ble gjort for å øke synligheten i forhold til konkurrenter.

Arbeidet med utbyggingen av den nye

Terminal 2 (T2) på Oslo Lufthavn er stadig pågående og i rute frem til åpning våren 2017. Prosjektet har høy prioritet. Flytoget har knyttet til seg nye interne og ekstern ressurser for å oppnå optimal tilgjengelighet og kundeopplevelse i overgangen fra fly til tog, slik at Flytoget fremstår som det enkleste og raskeste transportmiddelet til og fra Oslo Lufthavn.

Merkevere

Flytoget har «eid» de sterkeste driverne punktlighet og regularitet, for valg av transportør til og fra Oslo Lufthavn. Med en ny situasjon med større konkurranse er det viktig at det finnes kunnskap om at disse driverne fremdeles er avgjørende for kunder med tanke på valg av transportør. Det ble i slutten av 2014 igangsatt arbeid med en ny merkevarerevisjon. Forrige revisjon og oppdatering av merkeveren ble gjennomført i 2005/2006 og det er nå behov for en ny gjennomgang og oppdatering. Arbeidet startet med en kvalitativ og kvantitativ undersøkelse som vil analysere dagens situasjon og legge grunnlag for en total oppdatering av hele merkeveren Flytoget.

Flytogets verdier og identitet skal gjenspeiles i både merkeveren og organisasjonen. Merkeveren Flytoget har en sterk og tydelig posisjon i markedet. Dette er et resultat av høy kvalitet i alle leveranser samt en posisjonierende kommunikasjon gjennom mange år. Det er viktigere enn noen gang å styrke merkeveren og bygge et helhetlig bilde og følelse av hva Flytoget er. En sterk merkevare er et vesentlig bidrag for å bygge preferanse og et viktig element i opplevelsen av Flytoget som et høykvalitetsprodukt. En sterk merkevare gir et konkurransefortrinn samt mulighet til å ta ut en høyere pris i markedet.

Rutetilbud og kapasitet

Flytoget jobber aktivt med å optimalisere rutetilbudet til flyplasskundene gjennom gode planleggingsprosesser med Jernbaneverket og andre aktører på det nasjonale jernbanenettet. Oslo Lufthavn forventer en årlig vekst i årene som kommer, og fra april 2017 øker Oslo Lufthavn kapasiteten fra 23 millioner flypassasjerer årlig til 28 millioner. Flypassasjerer har behov for å være sikre på at de rekker flyet. Her tilbyr Flytoget et unikt og skreddersydd produkt tilpasset et hurtig voksende segment innenfor persontransport, og representerer med det et >>



bærekraftsrapport



særdeles viktig bidrag til den høye kollektivandelen til Oslo Lufthavn i 2014 på 68 prosent. Flytoget hadde en markedsandel til Oslo Lufthavn på hele 33,2 prosent i 2014, opp fra 32,4 prosent året før og bidro da til en økning av kollektivandelen. By- og stedsutvikling er et sentralt satsningsområde innenfor utviklingen av et bærekraftig samfunn. I dette ligger det blant annet et mål om fortetting av boliger og industri, rundt multimodale og effektive kollektivknutepunkter. Flytogets bidrag på dette området vil i 2015 være oppstarten av den fjerde togavgangen pr time til og fra Lysaker, som ble avklart gjennom en solid ruteplanprosess i 2014. I tillegg besluttet styret i Flytoget i 2014 å kjøpe åtte nye togsett. Et innkjøpsteam bestående av interne og eksterne ressurser ble etablert under året, og fremdriften i prosjektet er i rute. Kapasitetsøkningen og innfasingen av de nye togsettene vil skje i 2018.

Punktlighet og regularitet

Flytoget måler punktligheten for alle flytog som ankommer Oslo Lufthavn. Flytogets punktlighetsmål er på 97 prosent, dvs. at minimum 97 prosent av alle tog skal ankomme Oslo Lufthavn inntil fire minutter etter tidspunktet i ruteplanen. Punktligheten i 2014 endte på 97,3 prosent. Dette er 1,2 prosentpoeng bedre enn i 2013 og Flytogets beste resultat noensinne. Selskapet jobber kontinuerlig med å forbedre punktligheten og i 2014 ble det også gjennomført en punktligheitskampanje for å forbedre punktligheten ytterligere. Flytoget har en egen punktlighetssjef som i tillegg til å følge opp den daglige punktligheten, også sikrer at punktlighet er et eget tema i all opplæring og oppfølging av driftspersonalet.

På samme måte som punktlighet, måler Flytoget regularitet. Regularitet viser antall kjørte tog i henhold til ruteplan. Regulariteten måles ved ankomst og avgang Oslo Lufthavn og målsettingen for 2014 var på 99,5 prosent. Regula-

riteten for 2014 endte på 99,4 prosent. Dette er 0,3 prosentpoeng bedre enn i 2013 og Flytogets beste resultat siden 2008.

En viktig forutsetning for å oppnå målene for punktlighet og regularitet, er togenes pålitelighet og tilgjengelighet. I 2014 oppnådde Flytoget en tilgjengelighet fra vedlikehold på 99,8 prosent målt i forhold til planlagte leveranser. I praksis betyr dette at det av 4774 planlagte leveranser fra vedlikehold kun var 8 tog som ikke ble levert som avtalt. Selskapet har i tillegg til å videreføre et langt og godt samarbeid med Mantena som vedlikeholdsleverandør, ansatt to nye ressurser i teknisk avdeling i 2014. Teknisk avdeling jobber hele tiden målrettet for å optimalisere gjennomføringen av vedlikeholdet i tråd med selskapets overordnede mål.

Flytogets passasjerer ble også i 2014 berørt av planlagte driftsavvik for nødvendig oppgradering og vedlikehold av infrastruktur. Aktivitetene ble stort sett lagt til helger og høytidsperioder for å begrense konsekvensene for passasjerene. Alle planlagte driftsavvik ble varslet i god tid på Flytogets reiseplanlegger.

SAMARBEID FOR KOLLEKTIVTRANSPORT

Kollektivforum for Oslo Lufthavn

Sommeren 2014 tok Flytoget på seg lederansvaret for Kollektivforumet for Oslo Lufthavn. Forumet ble opprettet i 1998 og består av alle de store kollektivaktørene. Kollektivforumets ambisjon er å påvirke rammebetingelsene og å peke på nødvendige tiltak for kollektivaktørene samlet, slik at det politiske målet om en kollektivandel til Oslo Lufthavn på 75 prosent nås innen 2020. Å sørge for at de reisende velger å reise kollektivt til og fra Oslo Lufthavn fremfor å kjøre egen bil, er viktig for klimapolitikken. Det er nødvendig med en bevisst satsning både på vei og bane, og forholdene på selve flyplassen for busser og tog må optimaliseres, slik at



kunden opplever kollektivtrafikken som det enkleste og mest effektive valget. Den største andelen av kollektivkundene til og fra Oslo Lufthavn skal til, fra eller igjennom Oslo. Forumet er derfor opptatt av at bussene blir gitt gode arbeidsvilkår i Oslo. Det er helt nødvendig for å sikre en enkel og effektiv fremkommelighet. Både NSB og Flytoget frakter passasjerer til og fra Oslo Lufthavn. Flytoget fraktet i 2014 6,8 millioner kunder og står med det for 20 prosent av kollektivtrafikken på Østlandet. Allerede i dag ser forumet at togene er fulle i rushtiden og forumet er derfor opptatt av at det planlegges med kapasitetsøkende tiltak på strekningene til Oslo Lufthavn.

Sømløse reiser

Som et ledd i arbeid med å redusere reisebarrierer, som for eksempel vanskelig informasjon på stasjoner og lufthavner eller infrastruktur-løsninger på stasjoner som gjør reiseopplevelsen mindre smidig enn nødvendig, jobber Flytoget tett med Jernbaneverket og Oslo Lufthavn. Alle de tre aktørene er svært opptatt av å optimalisere grensesnittene mellom de ulike ansvarsområder.

Flytoget har sammen med Handelshøyskolen BI, Avinor, Jernbaneverket og Heathrow Express i London etablert et felles prosjekt og søkt om midler fra Forskningsrådet til programmet Transport 2025; «Programmets mål er å bidra til ny kunnskap og innovasjoner for fremtidens transportsystemer som skal være bærekraftig økonomisk, sosialt og miljømessig. Programmet skal videre bidra til å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og et pålitelig, sikkert og universelt transportsystem.

Transportfeltet er sammensatt og kunnskapsutfordringene er sektorovergripende. Det er behov for nytenkning og innovasjon som vil kreve både teknologisk, naturvitenskaplig, samfunnsvitenskaplig og humanistisk forskning og utvikling. Programmet vil ta i bruk et bredt

sett med virkemidler og bidra til samspill mellom ulike aktører og mellom fagdisipliner som samfunnsfag, humaniora og teknologifag» (kilde; Forskningsrådet.no). Tildeling av midler til prosjektet avgjøres i mars 2015. Prosjektet må ses som et ledd i Flytogets arbeid for å øke sømløsheten for kundene og med det kollektiv-løsningenes attraktivitet.

EN PÅDRIVER FOR KOLLEKTIVTRANSPORT

Dialog med premissgivere om fremtidens jernbane

Flytoget er positiv til konkurranseutsetting av jernbanestrekninger i det norske jernbanemarkedet. Flytoget har deltatt aktiv i Samferdselsdepartementets arbeid med den pågående jernbanereformen. Flytoget leverte i 2014 et altomfattende høringssvar, samt et supplementssvar knyttet til områdene Nasjonalt Billettsystem AS, Norsk Togmaterie AS, eierskap og drift av verksteder i et marked med konkurranse, og plassering av Flytogets strekning i en konkurransepakke. I tillegg har Flytoget gitt utdypende orienteringer til departementet, Transport- og kommunikasjonskomiteén på Stortinget samt den politiske arbeidsgruppen som jobber med jernbanereformen.

Støtte og frivillig innsats for et bedre lokalsamfunn

For Flytoget er samarbeidet med Kirkens Bymisjon og Røde Kors en del av bedriftens strategi for bærekraft og samfunnsansvar. Ambisjonen med disse samarbeidsavtalene er å ta ansvar for en bærekraftig utvikling av lokalmiljøet langs flytogstrekningen, slik at områdene er trygge og hyggelige for alle som oppholder seg her. Målet er også å bidra til god utnyttelse av samfunnets ressurser samt engasjere og tilrettelegge for frivillig innsats fra medarbeiderne i Flytoget i partnernes ulike tiltak. >>

bærekraftsrapport

Tabell 3 | Kunderegnskap

Indikator	Resultater 2013	Mål 2014	Resultater 2014	Mål 2015
Kollektivandel	64 % **	-	68 % **	75 % innen 2020
Passasjerer (*1000)	6,5 millioner	6,7 millioner	6,8 millioner	6,9 millioner
Markedsandel (%)	32,4 %	33 %	33,2 %	32,9 %
KTI (%)	96,5 %	96 %	97 %	96 %
Punktlighet (%)	96,1 %	97 %	97,3 %	97 %
Regularitet (%)	99,1 %	99,5 %	99,4 %	99,5 %

* Kilde Samferdselsdepartementet

** Kilde RVU for 2013

*** Kilde ASQ for 2014



Støtte til Kirkens Bymisjon knyttes konkret opp til Bymisjonens sosiale tiltak “Lønn som fortjent”, et arbeidstiltak som tilbyr arbeid for mennesker med rusrelaterte problemer, og “Sporet”, som er Bymisjonens oppsøkende arbeid på Oslo S. Flytoget har også en avtale med Røde Kors som innebærer støtte og engasjement til “SAFIR” som representerer et alternativ for tidligere rusavhengige som søker integrering i nye rusfrie miljøer. Flytoget har valgt å terminere samarbeidsavtalen med Røde Kors fra 2015. Støtten til SAFIR videreføres gjennom en videreføring av en strategisk avtale med Kirkens Bymisjon, da Bymisjonen eier 50 prosent av Safir.

Videre arbeid

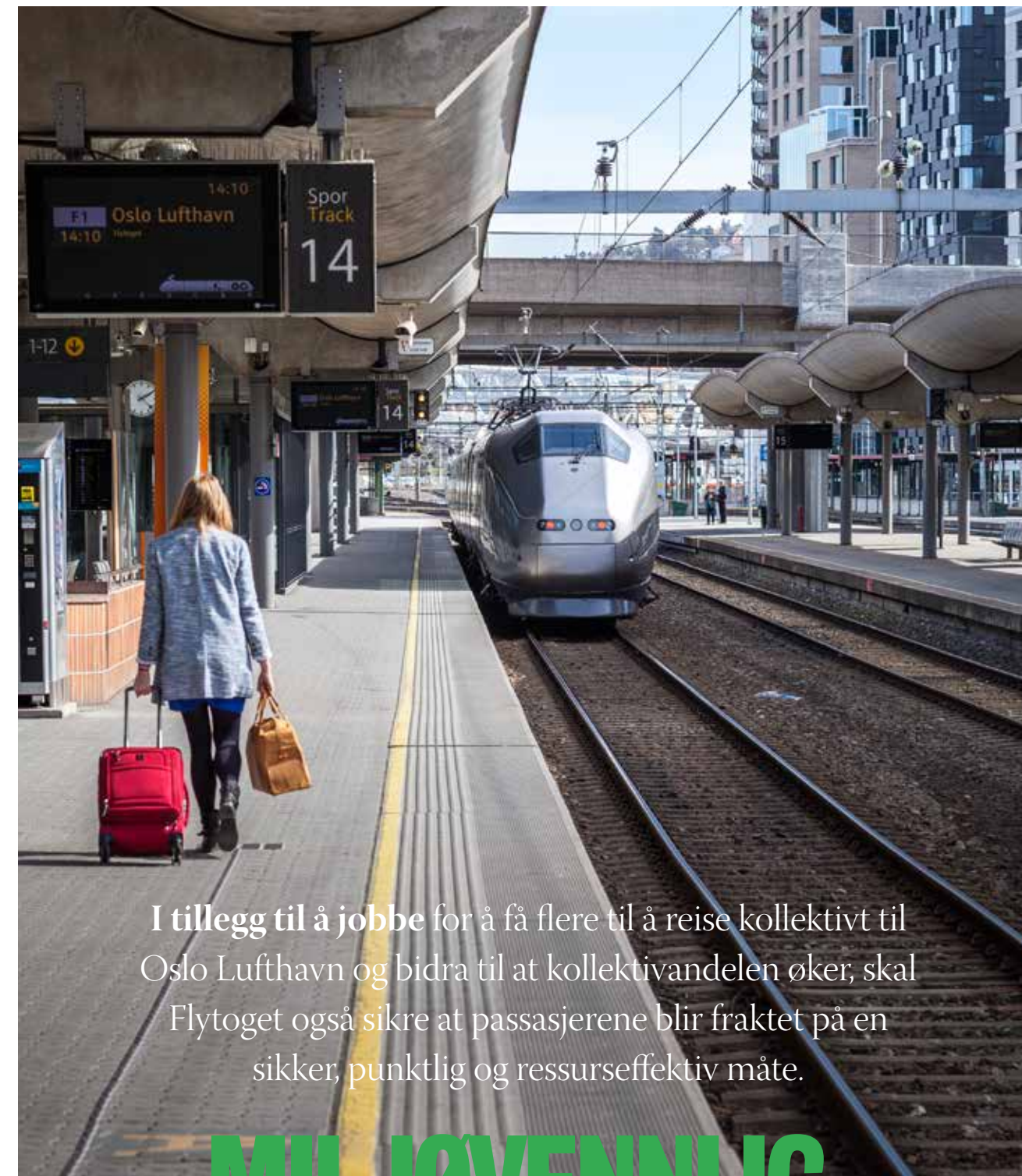
Flytoget vil kontinuerlig jobbe videre med produktutvikling for å innfri kundens behov og forventninger. På grunnlag av merkevare-revisjonen vil en total oppdatering av Flytogets merkevare skje i løpet av de neste to årene. Det vil omfatte en fornying av selskapets grafiske uttrykk, design og implementering av uniformer, ny design på dagens flytog og de fremtidige nye flytogene samt oppdatering av dagens servicekonsept.

Økt fokus på utviklingen av en sømløs kundereise vil bli prioritert. I dette arbeidet vil etableringen av Flytogets digitale kundereise høyt fokus i 2015. Det samme gjelder videreføringen av Terminal 2-prosjektet som skal åpnes i 2017.

Kapasitetsøkningen gjennom kjøp av åtte nye togsett sammen med lanseringen av det fjerde toget i timen fra Lysaker, vil få fokus. Målet er å få ytterligere den femte og sjette togavgangen pr time satt i drift fra Lysaker i løpet av de nærmeste årene.

I tillegg vil Flytoget jobbe for en utvikling av rammevilkårene til fordel for et helhetlig kollektivtilbud og økt kollektivandel. Dette skal skje gjennom aktiv deltagelse i Kollektivforumet for Oslo Lufthavn, og ved å fortsette de samarbeidsprosjekter som allerede er i gang. Flytoget vil også ivareta sin pådriverrolle ovenfor premissgiverne i utviklingen av den nye jernbanereformen som vil være klar i løpet av 2015, samt fortsette å ta initiativ ovenfor politikerne for å dele vår kunnskap og engasjement.

De strategiske samarbeidsavtalene med Kirkens Bymisjon og Miljøagentene vil videreutvikles og aktiveres i 2015 – 2018. >>



I tillegg til å jobbe for å få flere til å reise kollektivt til Oslo Lufthavn og bidra til at kollektivandelen øker, skal Flytoget også sikre at passasjerene blir fraktet på en sikker, punktlig og ressurseffektiv måte.

MILJØVENNLIG JERNBANEDRIFT



Selskapets miljøhensyn og kommersielle hensyn og mål må til enhver tid være hensiktsmessig balansert for å bidra til en miljøvennlig og bærekraftig utvikling.

VÅRT HOVEDFOKUS

Klimaeffektiv togoperasjon

Dette innebærer at Flytoget skal tilstrebe å transportere flest mulig passasjerer med bruk av minst mulig strøm, samt at Flytoget skal bruke opprinnelsesgarantert strøm eller tilsvarende. Selskapet skal også sørge for at det stilles miljøkrav til leverandører av vedlikehold og togmateriell og at livløpsvurderinger ligger til grunn for alle anskaffelser.

Samarbeid for miljøvennlig jernbane

Flytoget skal samarbeide med aktører i jernbanen, inkludert Jernbaneverket og NSB, for å sikre en miljøvennlig jernbane. Dette vil innebære at Flytoget skal videreutvikle samarbeidet i forhold til togstyring for å ivareta kunder og redusere energiforbruket. Flytoget skal også jobbe med andre aktører for å sikre rammebetingelser som legger til rette for miljøeffektiv drift samt være en pådriver for utvikling og investeringer som fremmer miljøet.

VÅR INNSATS

Klimaeffektiv togdrift gjennom fornybar energi og energisparing

Flytogets togdrift utgjør en betydelig del av kjernevirksomheten i selskapet, og det er her den største miljøpåvirkningen finnes. Denne består i stor grad av energiforbruk ved fremføring av tog (se tabell 4). Det jobbes kontinuerlig for å gjøre togdriften mer klimaeffektiv. Basert på en rapport om innsparingspotensialet ved miljøvennlig kjøring, ble det utarbeidet en prosjektbeskrivelse i 2014. Prosjektet ble besluttet gjennomført og blir videreutviklet og implementert i Flytogets operative avdeling i 2015.

Flytoget besluttet i 2014 å investere i åtte nye

togsett med innfasing i 2018. Ved innkjøp av de nye togene blir det stilt strenge miljøkrav til materiellet i togene, mulighet for kildesortering av avfall og at leverandøren ivaretar Flytogets miljøkrav basert på «vugge til vugge-prinsippet».

Jernbaneverket er eier av infrastrukturen og kjøper opprinnelsesgaranti for strøm. Ordningen garanterer at strøm tilsvarende den mengden Jernbaneverket kjøper inn til eget forbruk og til drift av flytogene, blir produsert fra fornybar kraft.

Miljøforbedringer gjennom samarbeid

Jernbanens miljøforum ble reetablert i 2013 med Jernbaneverket, Flytoget og NSB som deltagere. Forumet har et mandat som skal ivareta temaer av felles interesse, herunder klima, luftkvalitet, støy, knutepunkt, utslipp og avfall. Forumet har som mål om å gjennomføre to årlige samlinger. I 2014 ble kun en samling gjennomført.

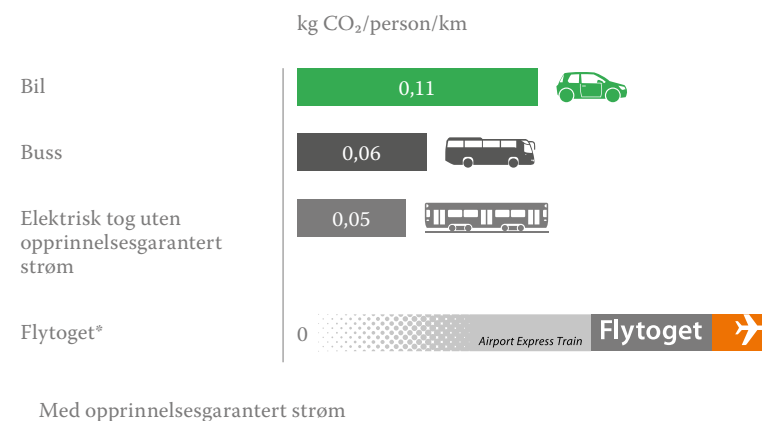
Flytoget signerte i 2014 klimapakten «Næring for klima» med Oslo kommune. Flytoget ønsker gjennom dette samarbeidet å være en aktiv bidragsyter til at Oslo når målet om å halvere utslippene av klimagasser innen 2030.

Flytoget bidro, som representant for kollektivtransportaktørene, i Klimalab 2030 i regi av miljøorganisasjonen Zero. Formålet med Klimalab var å utarbeide konkrete innspill og mål til regjeringens videre klimaarbeid for å redusere Norges klimagasser og bidra til det grønne skiftet frem til 2030.

Miljøagentene

Flytoget påbegynte i 2014 et samarbeid med Miljøagentene. Miljøagentene er barnas miljøvernorganisasjon. Organisasjonen har ca. 6 000 medlemmer. Miljøagentene bidrar med idéer og engasjement for klimaet på kloden vår. Miljøagentene har inspisert Flytoget i 2014 og vil avlevere en rapport og oversikt over funn på områder hvor Flytoget kan utvikle seg innenfor eget miljø- og klimaarbeid. Flytoget anser samarbeidet med barna som en meget viktig del av eget bærekraftarbeid. Barna er morgen- >>

Figur 3 | Flytogets klimapåvirkning sammenlignet med andre transportalternativer



Tabell 4 | Miljøregnskap

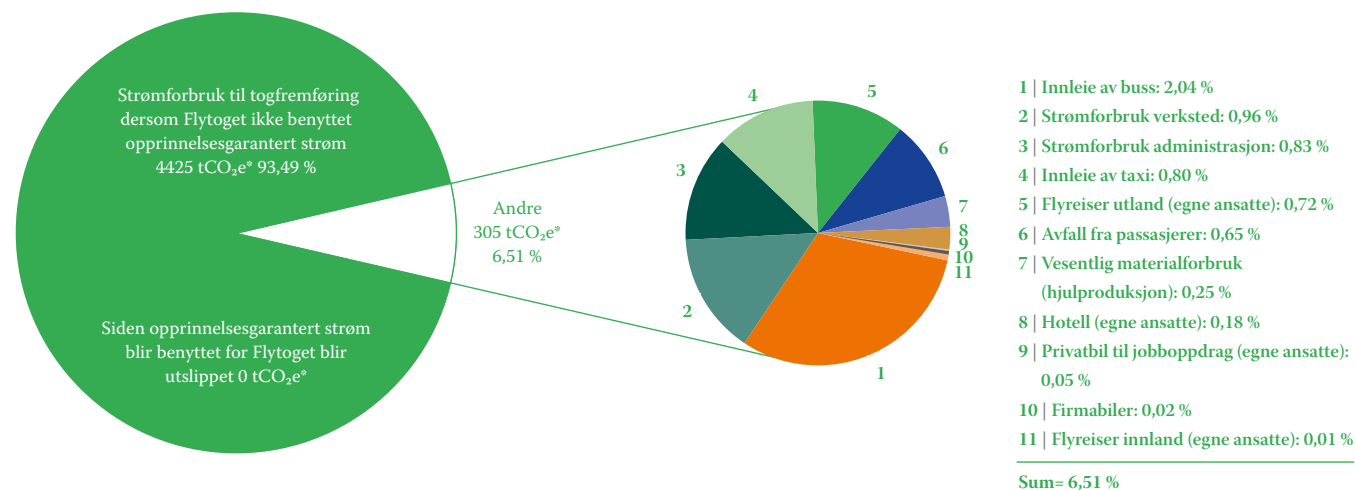
Nøkkelindikator	Resultater 2013	Mål 2014	Resultater 2014	Mål 2015
Totalt energiforbruk til tog	56,6 GWh	**	58 GWh	**
Energiforbruk pr togsettkilometer	9,82 kWh/km	<10 kWh/km	9,96 kWh/km	<10 kWh/km
Energiforbruk pr passasjer pr togkilometer	0,17 kWh/pass. km	<0,17 kWh/pass. km	0,17 kWh/pass. km	<0,17 kWh/pass. km
Tilbakeføring i form av bremsing***	17,5 %	17 %	17,7 %	< 18 %
% opprinnelsesgarantert strøm,	100 %	100 %	100 %	100 %

** Totalt energiforbruk er avhengig av ruteplaner, bruk av dobbeltsett, avvikssituasjoner i jernbanen og andre tilfeldige forhold. Proporsjonal utvikling i strømforbruk og antall kjørte kilometer fra 2010.

*** Flytoget tilbakefører energi gjennom bremsing og har som mål å ikke redusere andelen tilbakeført energi.

bærekraftsrapport

Figur 4 | Klimaregnskap. Flytogets utslipp etter kilde i 2014. Se tabell 5 for en mer detaljert beskrivelse av klimaregnskapet.



*tCO₂e- tonn karbondioksidkvalenter. Enheten tilsvarende effekten en tonn CO₂ har på den globale oppvarminga over 100 år.

dagens forbrukere og myndigheter, og Flytoget er opptatt av å bidra til rekruttering av disse til kollektivtrafikken.

Klimaregnskap

Flytoget tar miljøpåvirkning på alvor. Selv om selskapet allerede leverer et grønt og effektivt transportalternativ, jobbes det kontinuerlig for en mer klimaeffektiv togoperasjon. Derfor overvåkes og måles utslipp av klimagasser, og for 2014 rapporterer selskapet sine utslipp for første gang i henhold til «The Greenhouse Gas (GHG) Protocol (heretter GHG-protokollen). I klimaregnskapet rapporteres klimagass utslipp fra direkte kilder, som drivstofforbruk fra firmabiler, indirekte utslipp fra energiforbruk, som strøm og andre indirekte utslipp som innleie av buss og taxi ved togavvik.

Igjennom klimaregnskapet kan det identifiseres områder med betydelige utslipp, og det kan videre jobbes målrettet med utslippsreducerende prosjekter for å kutte utslipp og

forbedre effektiviteten.

En oversikt over våre klimagassutslipp for 2014 finnes i figuren over.

Opprinnelsesgarantert strøm

Opprinnelsesgarantier er en merkeordning for elektrisitet for å vise strømkunden at en mengde kraft er produsert fra en spesifisert energikilde. Ordningen er innført for å gi forbrukere et valg mellom fornybar kraft og ikke-fornybar kraft. Kraftleverandørene kan da garantere overfor kunden at det produseres like mye fornybar kraft som den kraftmengden kunden bruker.

Støy

Jernbanen overholder gjeldende krav til støy i forurensningsforskriften. Jernbaneverket kartlegger støyen hvert femte år for å sikre at grenseverdiene overholdes. Flytogene kjører for en stor del i tunnel mellom Drammen og Oslo Lufthavn. Flytoget bidrar ikke til støy til omgivelsene på tunnelstrekningene. I dagsonene



på strekningen jobbes det for å sikre overholdelse av støykrav. Antallet støyklager fra naboer til jernbanen er enn indikator på hvor plagsom støyen er. Jernbaneverket mottok ingen klager angående støy spesifikt fra flytogene i 2014.

Lokal luftkvalitet

Luftkvaliteten i Osloområdet er i perioder helseskadelig og overskrider grenseverdiene for lokal luftkvalitet. Flytogets strekning går gjennom deler av Oslo som er særlig utsatt for overskridelser. Flytogets togmateriell kjører kun på elektrisitet og gir dermed ingen utslipp av eksosavgasser som nitrogendioksid (NO₂) og partikler.

Togtrafikk gir utslipp av partikler fra strømavtagere og skinne- og hjulslitasje. Det er gjennomført helserisikovurdering av utslipp i forbindelse med bremsing av tog og utslippene er dokumentert til å ligge under fastsatte grenseverdier. (Emissions Expert Network fra UIC 2011). Jernbaneverket foretar de nødven-

dige målinger av luftkvaliteten og det ble ikke registrert overskridelser fra flytogene i 2014.

Flytogets miljøstyringssystem er basert på prinsippene i miljøstyringsstandard ISO 14001.

Videre arbeid

I 2015 vil Flytoget videreutvikle en helhetlig miljøstrategi som vil bidra til ytterligere miljøgevinster og utviklingen av en miljøbevisst organisasjon. Inkludert i dette arbeidet vil prosjektet miljøvennlig kjøring videreutvikles og implementeres.

I 2015 vil det også jobbes med å videreutvikle samarbeidet med Flytogets kantineleverandør, Sodexo, for å måle og redusere matavfallet fra kantinen og for å fremme miljøvennlig og sunn mat. I tillegg vil Flytoget være en pådriver og en aktiv samarbeidspartner i Jernbanens miljøforum, Næring for klima i Oslo kommune og sammen med Miljøagentene bidra til ytterligere miljøforbedring.

bærekraftsrapport

Tabell 5 | Fotnoter til Klimaregnskap

	Utslipp dersom Nordisk energimix benyttes	Utslipp dersom opprinnelses-garantert energi benyttes	
Scope 1-Direkte utslipp			
Emission Source	Utslipp (tCO₂e)*	Utslipp (tCO₂e)	% av totale utslipp
<i>Firmabiler</i>	1,0	1,0	0,2 %
Scope 1 Total	1,0	1,0	
Scope 2-Indirekte utslipp fra energibruk			
Emission Source	Utslipp (tCO₂e)	Utslipp (tCO₂e)	% av totale utslipp
<i>Strømforbruk fremføring av tog</i>	4425,4	0,0	0,0 %
<i>Strømforbruk administrasjon</i>	39,3	133,2	26,1 %
Scope 2 Total	4464,7	133,2	
Scope 3-Andre indirekte utslipp			
Emission Source	Utslipp (tCO₂e)	Utslipp (tCO₂e)	% av totale utslipp
<i>Avfall fra passasjerer</i>	30,9	30,9	6,1 %
<i>Strømforbruk verksted</i>	45,5	153,9	30,2 %
<i>Innleie av buss</i>	96,5	96,5	18,9 %
<i>Innleie av taxi</i>	37,8	37,8	7,4 %
<i>Flyreiser utland (egne ansatte)</i>	34,1	34,1	6,7 %
<i>Flyreiser innland (egne ansatte)</i>	0,3	0,3	0,1 %
<i>Privatbil til jobboppdrag (egne ansatte)</i>	2,5	2,5	0,5 %
<i>Hotell (egne ansatte)</i>	8,4	8,4	1,7 %
<i>Vesentlig materialbruk - hjulproduksjon</i>	11,8	11,8	2,3 %
Scope 3 Total	267,8	376,2	
Scope 1, 2 og 3 total	4733,5	510,4	

*tCO₂e- tonn karbondioksidiekvivalenter. Enheten tilsvarende den effekten en tonn CO₂ har på den globale oppvarminga over 100 år.

De øvrige drivhusgassene (f.eks metan) har et sterkere oppvarmingspotensiale (GWP-verdi) enn CO₂, og utslipp av disse gassene omregnes derfor til CO₂-ekvivalenter i henhold til deres GWP-verdier."

Metodikk

De ovennevnte utslippene er rapportert i henhold til GHG-protokollens veiledning. I henhold til GHG-protokollen er utslippene rapportert med avgrensningen: "Operational Control".

Flytogets utslipp rapporteres i henhold til GHG-protokollens tre deler:

- Scope 1- direkte utslipp (f.eks drivstoffbruk)
- Scope 2- indirekte utslipp fra energibruk (f.eks strømforbruk)
- Scope 3- andre indirekte utslipp som er et resultat av selskapets aktiviteter, men slippes ut fra kilder som ikke kontrolleres av Flytoget. (f.eks utslipp fra innleie av taxi og busser ved togaavik)

Faktorer

Direkte utslipp (Scope 1)

Flytogets direkte utslipp er beregnet basert på avstanden våre fire firmabiler har kjørt i forbindelse med jobbrelevante oppdrag. I disse beregningene brukes utslippsfaktorer som er spesifikke for de ulike bilmodellene.

Indirekte utslipp fra elektrisitet (Scope 2)

I år rapporterer selskapet alle indirekte utslipp fra elektrisitet (Scope 2), ved hjelp av en utslippsfaktor for gjennomsnittlig klimagassintensitet for nordisk elektrisitet, samt en utslippsfaktor for kjøp av opprinnelsesgarantert strøm. Denne tilnærmingen fører til en «dobbeltrappering» som er i samsvar med de nye retningslinjene fra GHG-protokollen for Scope 2 rapportering.

Selskapets Scope 2-utslipp er fra strømforbruk til togfremføring, samt strømforbruk i administrasjonen. Strømforbruket for administrasjonen er estimert basert på en prosentandel av det totale strømforbruket per kvadratmeter i Entrass næringsbygg i Biskop Gunnerus gate 14. Faktoren som brukes i kolonnen "stedsbasert tilnærming" er et nordisk utslippsintensitet-gjennomsnitt fra RE DISS for 2012 (76,3gCO₂e/kWh).

Elektrisitetsforbruk med opprinnelsesgaranti er rapportert i kolonnen "rapportering av markedsbasert tilnærming" (med en faktor på 0gCO₂e/kWh brukt) og en nordisk restmiks-faktor, også fra RE DISS, påføres strømforbruket i administrasjonen, og verksted (rapportert i Scope 3) (258,3gCO₂e/z kWh). Dette gjøres for å være i samsvar med den oppdaterte veiledningen fra GHG-protokollen for rapportering av Scope 2 -utslipp ved kjøp av fornybar opprinnelsesgaranti.

Andre indirekte utslipp (Scope 3)

Flytogets andre indirekte utslipp (fra kilder som ikke kontrolleres av selskapet) inkluderer strømforbruk på verkstedet, bruk av firmabil samt en rekke andre indirekte utslippskilder. Avfall fra togene er estimert basert på antall tog per dag, og inkluderer ikke resirkulert papir eller glass. Denne utslippsfaktoren er hentet fra Naturvårdsverket (335gCO₂e/kg avfall). Både utslipp fra innleie av taxi og buss er estimert basert på økonomisk informasjon. For innleie av buss brukes en utslippsfaktor fra Statoil for diesel (2600gCO₂e/liter). Denne forutsetter et drivstofforbruk på 0,285 liter/km. Utslippsfaktoren som brukes for å estimere utslipp fra innleie av taxi er hentet fra Opplysningsrådet for Veitrafikken. Denne faktoren er utarbeidet basert på gjennomsnittet av bilene som ble solgt i Norge mellom 2002 og 2010 (165gCO₂e/km).

Tallene for flyreiser er basert på flydistanse. Dette omdannes til utslipp ved hjelp av 2009 -utslippsfaktorer for korte, mellomlange og lange flyreiser (dette inkluderer friinntektsfaktorer knyttet til at flyet sirkler eller takser). Utslipp fra hotellopphold er basert på antall netter på hotell. For denne beregningen brukes en intensitetsfaktor fra Nordic Choice årsrapport for 2013 for nordiske hoteller, og en høyere faktor for utenlandske hoteller. Vesentlig materialbruk i 2014 er relatert til utskifting og produksjon av toghjul, som har medført bruk av 12 tonn stål. For å estimere utslippene fra dette er det benyttet en utslippsfaktor fra Defra, UK.



Lena Karlsson, flytogvert

Motiverte medarbeidere er en forutsetning for Flytogets mål om å levere god service. HR-arbeidet i Flytoget skal bidra til at selskapet kan tiltrekke seg nye medarbeidere, og utvikle og beholde eksisterende medarbeidere.

MOTIVERTE MEDARBEIDERE

VÅRT HOVEDFOKUS

Medarbeideres motivasjon

Flytoget har fokus på videreutvikling av en sterk kultur preget av fellesskap, stolthet, positivitet og høyt engasjement. Det legges stor vekt på medarbeideres motivasjon da selskapet mener dette ligger til grunn for holdningen til egen jobb, ønske og vilje til å yte, og bidra i utviklingen av selskapet. Alle medarbeidere tilbys muligheter for personlig og faglig utvikling gjennom god og tett oppfølging fra egen leder og tilbud om kompetansehevende tiltak. Vilklårene i Flytoget er konkurransedyktige, og det legges til rette for at hver enkelt kan prestere i den daglige jobben. Det er samsvar mellom ressurser, oppgaver og myndighet.

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Arbeidet innen HMS er sentralt for å sikre et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø. Det

legges stor vekt på forebygging av både fysisk og psykisk helse. Sikkerhet og trygghet på arbeidsplassen er en sentral del i sikkerhetsoppfølgingsarbeidet. Det er en god struktur for oppfølging av medarbeidere, og det er et tett og aktivt samarbeid med bedriftshelsetjenesten. Verneombudene og tillitsvalgte er engasjert bl.a. gjennom kvartalsvise IA-møter og i arbeidsmiljøutvalget. Det forventes også at medarbeidere tar ansvar for egen helse og at de bidrar i utviklingen av arbeidsmiljøet.

VÅR INNSATS

Fokus på kompetanseutvikling og engasjement

Kompetanseutvikling er et prioritert område i Flytoget og selskapet hadde et omfattende opplæringsprogram for både nyansatte og eksisterende medarbeidere i 2014. For flytogførere har opplæringen hatt fokus på teknisk teori, >>

bærekraftsrapport

Tabell 6 | Medarbeiderregnskap

Ansatte pr stillingskategori		
Indikator	2013	2014
50-100 % stilling	M=190 K=138	M=180 K=137
20-25 % stilling	M=9 K=12	M=11 K=16
Timeansatte	M=3 K=5	M=8 K=2

M=menn, K=kvinner

Sykefravær pr gruppe

Indikator	Resultater 2013	Mål 2014	Resultater 2014	Mål 2015
Sykefravær totalt	7,2 %	7,2 %	7,7 %	7,2 %
Sykefravær flytogverter	10,7 %	10 %	11 %	10 %
Sykefravær flytogførere	5,6 %	5 %	6,6 %	6,0 %
Sykefravær kundeveiledere	9,9 %	9 %	8,7 %	8,9 %
Sykefravær administrasjon	3,0 %	3 %	3,0 %	3,0 %
Sykefravær operativ ledelse	7,8 %	7,8 %	9,1 %	7,8 %
Sykefravær egenmelding	1,6 %		1,5 %	
Sykefravær 1-3 dager	0,2 %		0,10 %	
Sykefravær 4-16 dager	1,2 %		1,10 %	
Sykefravær > 16 dager	4,2 %		5,0 %	

Medarbeiderundersøkelser

Indikator	Resultater 2013	Mål 2015
Arbeidsglede, tilfredshet og engasjement	74 %	80 %
Flytoget er et flott sted å jobbe	84 %	85 %
Gjennomførte medarbeidersamtaler (Ny for 2015)	-	90 %



1 | Eva Bergsjordet, kundeservice
2 | Audun Lind-Eriksen, prosjektleder T2



trening og sikkerhet. Flytogverter har hatt opplæring i førstehjelp og beredskapstrening. Kundeveiledere har hatt to samlinger, en med fokus på kundeservice og en workshop der de fikk innsikt i prosjektet T2, utbyggingen av en ny terminal på Oslo Lufthavn, og bidro med sin kompetanse i kartleggingen av kundeveien i den nye terminalen som åpner i 2017.

Det ble gjennomført tre kampanjer i 2014, for å øke bevissthet og engasjement blant de ansatte innen våre prioriterte fokusområder sikkerhet, punktlighet og service.

Flytogets medarbeidere engasjerer seg i stor grad innen frivillig arbeid. I 2014 har Flytoget vært initiativtaker til seks arrangementer og deltatt på seks arrangementer hos selskapets samarbeidspartnere Kirkens Bymisjon og Røde Kors. Dette engasjementet bidrar til å bygge stolthet for arbeidsplassen og til å utvikle team-perspektiv.

Forebyggende HMS arbeid

Flytoget er en IA-bedrift som jobber for et inkluderende arbeidsliv og i 2014 ble avtale inngått for perioden 2014 – 2018 med tilhørende mål og aktiviteter.

I Flytoget satses det på forebygging av medarbeideres fysiske og psykiske helse gjennom systematisk HMS-arbeid. Det har blitt gjennomført hygienekampanjer og medarbeidere har blitt tilbudt vaksinerings før influensaperioder. Gravide medarbeidere har



2

fått tilbud om oppfølging av jordmor og fysioterapeut. I 2014 fikk flere medarbeidere fra det operative miljøet tilrettelagt arbeid som et ledd i sykefraværsarbeidet. For Flytoget er det strategisk viktig å jobbe for å redusere sykefraværet.

Begrensninger i høyde på skohæler har blitt introdusert for å lette fysisk belastning.

Flytoget tilbyr alle medarbeidere helseforsikring. Som et bidrag til helse, arbeidsmiljøet og kulturen, ble det i løpet av året gjennomført 11 aktiviteter i regi av Flytogets interne aktivitetsklubb, «TØFF», av sportslig og sosial karakter.

Medarbeiderregnskap

Ved utgangen av året hadde selskapet 311 årsværk fordelt på 344 medarbeidere. Deltidsarbeidende har de samme vilkårene som andre medarbeidere med unntak av forsikringsordninger som ikke er pålagt. Kjønnfordelingen av medarbeidere var 153 kvinner og 191 menn. Gjennomsnittsalderen i selskapet var 41,5 år og gjennomsnittsienniteten var på 7,7 år i 2014. 74 prosent av alle medarbeidere var fagorganiserte i 2014. Det var ingen vesentlige endringer i disse tallene fra 2013.

Alle operative medarbeidere i Flytoget har gjennomført pålagt opplæring i 2014. Fordelt på de ulike gruppene medarbeidere var det 1 kursdag for flytogverter, 2 dager for flytogførere, 2 dager for kundeveiledere og 3 dager for medarbeidere i administrative roller.

Selskapet har en høy medarbeidertilfredshet. Det foretas hvert annet år medarbeiderundersøkelser for å kartlegge arbeidsglede, tilfredshet og engasjement. Undersøkelsen tar for seg områdene omdømme, nærmeste ledelse, overordnet ledelse, faglig og personlig utvikling, lønn, ansettelsesforhold og kompetanseutvikling. Siste medarbeiderundersøkelse ble gjennomført i samarbeid med Ennova i 2013 og planlegges gjennomført hvert annet år og neste gang i 2015.

Sykefraværet endte på 7,7 prosent i 2014. Det ga en økning på 0,5 prosentpoeng fra 2013. Turnover i selskapet var 7,2 prosent i 2014. >>

bærekraftsrapport



Menneskerettigheter og likebehandling

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

Andelen kvinner i organisasjonen er 44 prosent. Syv prosent av Flytogets medarbeidere har ikke-vestlig bakgrunn. Totalt 20 nasjonaliteter er representert i selskapet. Barnearbeid og tvangsarbeid eksisterer ikke i virksomheten.

Videre arbeid

Det vil fortsatt gis mye oppmerksomhet til individuell faglig og personlig utvikling for å sikre at den enkelte medarbeider fungerer best mulig i jobben sin både i forhold til kompetanse, egen leveranse og tilrettelegging fra støtteapparatet. Det vil være spesiell fokus på videreutvikling av opplæringsprogrammene og utvikling av e-læring som virkemiddel for å øke kvalitet og effektivitet i opplæringen. Det vil også være mye oppmerksomhet rundt sykefraværarbeidet for å lykkes med ytterligere nedgang.



SIKKER REISE

Flytogets første prioritet er arbeidet med sikkerhet. Flytoget skal kontinuerlig jobbe for å sikre menneskelige og materielle verdier.

Dette innebærer å ivareta sikkerheten til medarbeidere, passasjerer og tredjeperson, samt for materielle verdier. Flytoget skal også jobbe for god informasjonssikkerhet for kunder, medarbeidere og leverandører.

VÅRT HOVEDFOKUS

Sikkerhet

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi. I dette ligger visjonen om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Trafikksikkerheten i Flytoget er et kontinuerlig fokusområde i hele organisasjonen. Dette følges opp gjennom blant annet kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varierte forbedringer.

Informasjonssikkerhet

Flytogets informasjonssikkerhets-policy handler om å verne verdier, og evnen til å løse prioriterte oppgaver. Dette gjennom å sikre konfidensialitet, som innebærer at ingen skal ha tilgang til informasjon uten tjenstlig behov; sørge for integritet, som innebærer at informasjon og systemer skal være korrekt og pålitelig; og bidra til tilgjengelighet, som innebærer at informasjon og systemer skal være tilgjengelig for autoriserte brukere ved behov. Flytogets informasjonssikkerhets-policy er å sikre at alle gjeldende eksterne og interne krav til enhver tid er oppfylt.

VÅR INNSATS

Sikkerhet og beredskap gjennom systemer, opplæring og samarbeid

I Flytoget jobbes det kontinuerlig med å etterleve relevante myndighetskrav, samt selskapets egne rutiner for sikkerhet og beredskap. I 2014 er det avholdt interne revisjoner av systemer



og rutiner, samt leverandørrevisjoner, for å avdekke muligheter for forbedring. Statens jernbanetilsyn gjennomførte en revisjon i oktober 2014.

I 2014 har det vært fokus på opplæring av medarbeidere innen sikkerhetsstyring. En sikkerhetskampanje ble gjennomført med tema økt innrapportering av uønskede hendelser og tilløp til uønskede hendelser. Beredskapsorganisasjonen er trent gjennom flere beredskapsøvelser i løpet av året. Alt kjørende personale har gjennomført årlig trening innen trafikksikkerhet, strekningskompetanse, nødprosedyrer og materiellteknikk.

Flytoget anser det også som avgjørende å jobbe med samarbeidspartnere for sammen å styrke innsatsen innen sikkerhet og beredskap. Som et ledd i dette arbeidet ble den åttende sikkerhetskonferansen for Flytogets medarbeidere og eksterne samarbeidspartnere arrangert i 2014. >>

bærekraftsrapport

Tabell 7 | Sikkerhetsregnskap

Indikator	Resultater 2013	Mål 2014	Resultater 2014
Jernbaneulykke			
Alvorlig personskade/død	0	0	0
Materiellskade > 1,3 MNOK under togfremføring/skifting	0	0	0
Alvorlig jernbanehendelse			
Personskader for passasjerer m/ medisinsk bistand	2	1	1
Personskader for eget personale m/ fravær	5	2	7
Personskader for passasjerer u/ medisinsk bistand	1		
Personskader for eget personell u/ fravær	2		
Materiellskader (under 1,3 MNOK) under togfremføring/skifting	5	2	4
Materiellskader (under 1,3 MNOK) under togfremføring forårsaket av førerfeil	2	1	1
Materiellskader (under 1,3 MNOK) under skifting forårsaket av vedlikeholdsleverandørs feil	0	1	0
Informasjonssikkerhet			
Totale antall klager knyttet til brudd på informasjonssikkerhet	0	0	0



Beskyttelse av Flytogets medarbeidere, kunders og leverandørers sensitive informasjon

Flytoget arbeider kontinuerlig for å bedre selskapets informasjonssikkerhet. I tillegg til å etablere og følge opp rutiner og prosesser for sikker håndtering av informasjon, nevnes spesielt arbeid med PCI-DSS (Payment Card Industry-Data Security standard).

I 2014 ble det inngått avtale med både sys-

tem- og driftsleverandører som er PCI-sertifiserte. Selskapet deltar i faglige fora som gjelder informasjonssikkerhet og foretar regelmessig gjennomgang av status innenfor dette området. Informasjonssikkerhet er også et definert tema på den årlige Ledelsens gjennomgåelse.

Sikkerhetsregnskapet

Som figuren for sikkerhetsregnskapet viser, ble det registrert 13 uhell og null ulykker i 2014.



Tabell 8 | Sikkerhetsmål 2015

Kategori	Konsekvens	Mål
Jernbaneulykke	Alvorlig personskade/død	0
	Materielle skader > 1,3 MNOK under togfremføring/skifting	0
Alvorlig jernbanehendelse/ jernbanehendelse Materiell skade < 1,3 MNOK	Under skifting, forårsaket av førerfeil	Årlig feilrate < 1,0
	Under togfremføring, forårsaket av vedlikehold	Årlig feilrate < 0,4
Rapporteringskultur/ "rapporteringsvilje"	Tilløp til topphendelsen av-/påstigningshendelser	> 5 meldinger pr. mnd
	Uønskede hendelser knyttet til feil i avgangsprosedyre	> 7 meldinger pr. mnd



Ett av uhellene er relatert til passasjerer, syv til egne medarbeidere og fem til materielle skader på tog. Flytoget erfarer et lavt antall uønskede hendelser i forhold til omfanget av operasjonen.

Videre arbeid

I tiden fremover vil Flytoget fortsette å videreutvikle arbeidet med sikkerhet og beredskap. Dette vil inkludere forbedringsaktiviteter knyt-

tet til sikkerhetskultur, beredskapsorganisasjon, styringssystem, tilløpsrapportering samt sikker håndtering av informasjon.

Sikkerhetsmål 2015

Sikkerhetsmålene for 2015 er basert på erfaringer fra 2014 og tidligere års resultater, samt et fremtidsrettet fokus på utvalgte topphendelser og derav motarbeidelse av uønskede hendelser med storulykkepotensial.

Flytoget skal etterleve gjeldende lovgivning, og opptre med god forretningspraksis, herunder jobbe mot korrupsjon i alle former.



Hans Kristensen, teknisk direktør

ETISKE NORMER

Flytoget skal utøve sin virksomhet på en måte som sikrer forutsigbarhet, etterrettelighet, og åpenhet. Habilitet skal være vurdert og tiltak skal gjennomføres for å sikre at interessekonflikter unngås.

FLYTOGETS HOVEDFOKUS

Forretningsadferd og antikorrupsjon

Flytoget skal regelmessig gjennomføre vurderinger av forretningspraksis og kontinuerlig jobbe for å redusere risiko for uregelmessigheter. Slik risiko kan inkludere mulige lovbrudd, herunder konkurranserett, underslag, korrupsjon og diskriminering, og mulige brudd på

internt regelverk. Risiko kan også innebære annen uetisk adferd, herunder gitte og motatte gaver, trakassering og mobbing, reiser og dekning av utlegg, samt interessekonflikter. Flytoget skal årlig ha konkrete aktiviteter som sikrer at medarbeidere har nødvendig bevissthet og kompetanse for å etterleve retningslinjer og rutiner.

Ansvarlige innkjøp

Flytoget skal sikre at anskaffelser gjennomføres med vurdering av krav til sikkerhet, kvalitet, kostnadseffektivitet, sosiale forhold og miljø. Graden av hensyn til miljø og samfunns påvirkning skal være differensiert med utgangspunkt i størrelse og risiko knyttet til den konkrete anskaffelsen. Disse vurderingene skal være basert på tverrfaglig samarbeid. Forholdet til leverandører skal være preget av åpenhet, ærlighet og troverdighet. All opptreden skal være på en slik måte at selskapets integritet og troverdighet

ikke kan trekkes i tvil. Alle anskaffelser skal, uansett innkjøpsprosedyre, baseres på konkurranse og likebehandling.

VÅR INNSATS

Internkontroll, rutiner og opplæring mot korrupsjon og misligheter

Flytoget har løpende etablert og videreutviklet tiltak for å sikre god internkontroll og gode rutiner for å forebygge korrupsjon og avdekke mislighold. Internkontrolltiltakene inkluderer et fullmaktshefte som gir oversikt over alle fullmakter i selskapet. Selskapet har også implementert et elektronisk arkiv for lagring av virksomhetens korrespondanse og dokumenter. Videre er det implementert elektronisk fakturahåndtering som muliggjør kontroll av fakturaer og ivaretar sporbarhet og fire-øyne-prinsippet, samt et logistikk- og innkjøpssystem som gir mulighet for forhåndsgodkjenning ved innkjøp av reservedeler. Økonomisystemet muliggjør kontroll relatert til endringer av leverandørers bankkontonummer. Selskapets revisor gjennomfører hvert år en interimrevisjon for å påse at det er god forvaltning og etterlevelse av etablerte systemer og rutiner.

Alle nyansatte får opplæring i etiske retningslinjer og skjema signeres sammen med ansettelseskontrakten. Det gjennomføres i tillegg årlige kurs om antikorrupsjon for medarbeidere som disponerer midler på vegne av selskapet. I 2014 ble det gjennomført et kurs i regi av selskapets revisor for medarbeidere og for styret. Flytoget ønsker å ha et arbeidsmiljø som er preget av åpenhet og der det er lav terskel for å si i fra om kritikkverdige forhold på arbeidsplassen. Det er derfor nedfelt en varslingsrutine i etiske retningslinjer. I 2014 etablerte Flytoget en uavhengig ekstern varslingskanal, og i tillegg ble en egen kampanje gjennomført med tilbakemeldingskultur som tema.

I forbindelse med anskaffelsen av nye flytog, er det gjennomført en risikovurdering av prosjektet. Det er for interne prosjektdeltakere utarbeidet nødvendig kravdokumentasjon for å forhindre misligheter, det er utarbeidet etiske

retningslinjer for leverandører, samt at selskapets holdning til antikorrupsjon er tydelig beskrevet i konkurransegrunnlaget. I løpet av året har det blitt gjennomført en beredskapsøvelse hvor det ble satt fokus på misligheter i forbindelse med innkjøp av nye flytog.

Ansvarlige anskaffelser er integrert i daglig virksomhet

Flytoget anskaffer i hovedsak varer og tjenester til vedlikehold og drift av togparken, samt informasjonsteknologi og tjenester til drift og utvikling. Selskapets leverandørbase er i antall fordelt med ca. 90 prosent norske selskaper, og ca. 10 prosent av selskaper i eurosone.

Alle anskaffelser skal foretas etter en objektiv faglig og økonomisk vurdering, og på en måte som kombinerer hensynet til raske og smidige løsninger med kravet til forretningsmessig forsvarlige disposisjoner og en effektiv forvaltningskontroll. Selskapet skal utnytte leverandørmarkedets kompetanse og følge godt med på markedsutviklingen, men samtidig sikre at Flytogets integritet ikke kan kompromitteres.

Bevissthet og kunnskap er essensielt for å sikre at det gjennomføres gode og ansvarlige innkjøp. Det blir derfor jevnlig gjennomført kurs i regi av interne og eksterne foredragsholdere for dem som foretar innkjøp i selskapet. I 2014 ble det gjennomført kurs med eksterne ressurser for medarbeidere med innkjøpsansvar i Flytoget.

Før en anskaffelse skjer i Flytoget, utarbeides det «business case» som ivaretar en systematisk vurdering og blir beslutningsgrunnlaget for anskaffelsen. Dette inneholder vurderinger knyttet til hva aktiviteten skal løse, hvilke forretningsmessige fordeler aktiviteten vil gi, hvilke alternativer som foreligger, gevinst og kostnad ved hvert alternativ, risiko og koordinering på tvers av avdelinger. Ellers er business case en kvalitetssikring i forhold til juridiske, miljømessige og etiske problemstillinger som skal sikre forsvarlige anskaffelser.

Selskapet er underlagt lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrift. TransQ, en felles kvalifikasjonsordning og leverandørregister for den nordiske transportbransjen, >>

Figur 5 | Integrasjon av hensyn til miljø og samfunnspåvirkning i innkjøpsprosessen



Tabell 8 | Regnskap for arbeidet med forretningsadferd og ansvarlige innkjøp

Indikator	Resultater 2013	Mål 2014	Resultater 2014	Mål 2015
Avdekkede hendelser av misligheter og oppfølgings tiltak	0	0	0	0
Prosentandel nøkkelpersoner med innkjøpsansvar som har gjennomført opplæring i retningslinjer og rutiner for anskaffelser, inkludert fullmakter.	*	80 %	58 %	80 %
Prosentandel nøkkelpersoner som har gjennomgått opplæring om korrupsjon og misligheter.	**	80 %	70%	80 %

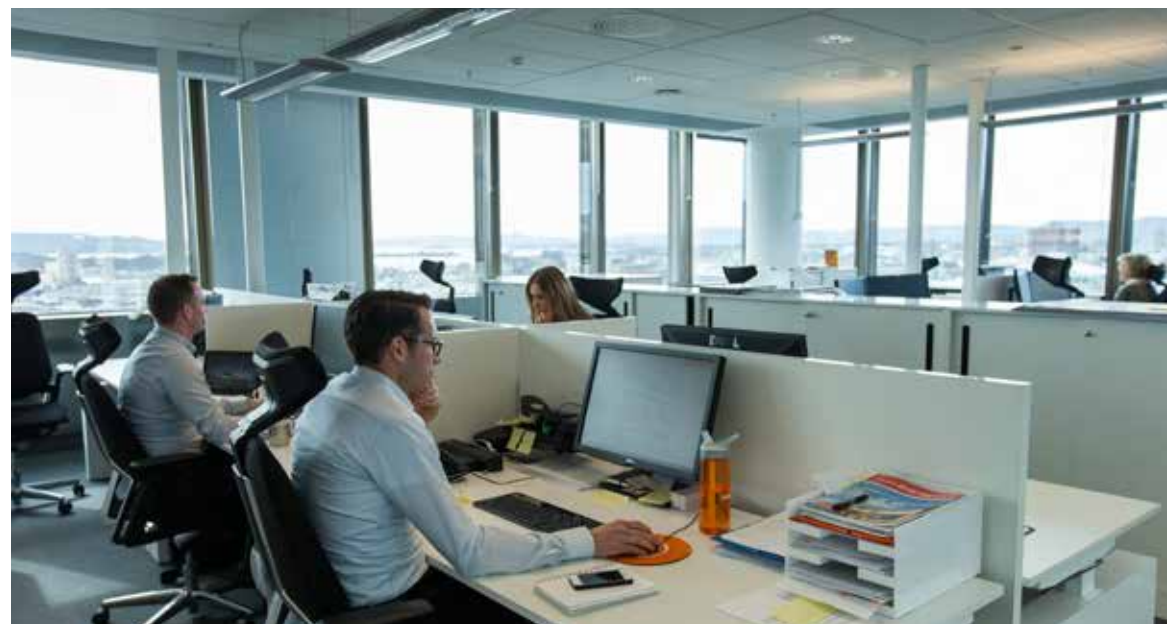
*, ** ^ Det ble gjennomført samlinger med interne og eksterne ressurser innen områdene innkjøp, misligheter og korrupsjon i 2013. Det var bred deltakelse men deltakelse ble ikke loggført.



benyttes som en kvalifikasjonsordning for å sikre at gode og bærekraftige leverandører skal komme i posisjon til å kunne tilby sine varer og tjenester når Flytoget legger ut anbuds konkurranser. Merzell er selskapets verktøy for å sikre gode anskaffelsesprosesser.

Flytoget stiller krav til etikk og miljø hos sine leverandører og følger opp med årlige leverandørrevisjoner. Revisjoner gjennomføres i henhold til retningslinjer for revisjon av styringssystemer (ISO 19011:2011). Revisjoner benyttes som et ledelsesverktøy for å identifisere og realisere forbedringspotensialet. I 2014 ble det gjennomført to leverandørrevisjoner med gode resultater. Nødvendige tiltak er iverksatt i samarbeid med aktuelle leverandører.

Ekstern revisor foretar årlige gjennomganger av selskapets leverandørkjede og tilhørende rutiner, og vi foretar selv en månedlig gjen-



nomgang av nye og eksisterende leverandører.

Flytoget er opptatt av å opptre etisk og bærekraftig og forventer at selskapets leverandører gjør det samme. Flytoget følger prinsippene i FN's menneskerettighetserklæring og International Labour Organizations (ILO) åtte kjernekonvensjoner. Flytoget vil fortsette bruk av kvalifikasjonsordning TransQ og fortsette med å sette konkrete krav til indikatorene i 2015, med mål om å kunne rapportere på dette.

Flytoget oppfordrer leverandører av varer og tjenester til å sende faktura og kreditnota elektronisk. Det aksepteres elektroniske dokumenter basert på det offentlige standardformatet Elektronisk Handelsformat (EHF).

Videre arbeid

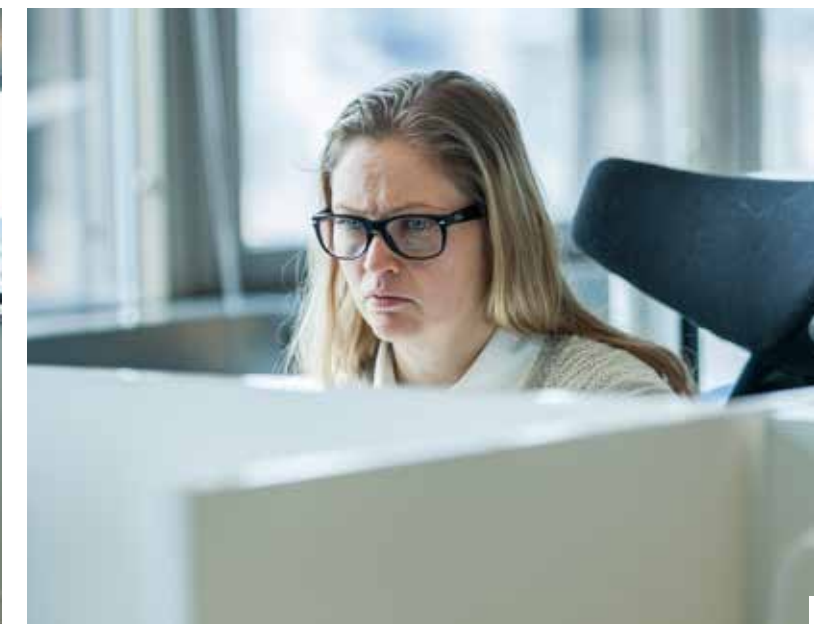
I tiden fremover vil Flytoget fortsette å videreutvikle arbeidet med forretningsadferd og ansvarlige innkjøp. En viktig del av dette arbeidet

er å vurdere risiko for korrupsjon og misligheter på tvers av organisasjonen, og å fokusere arbeidet for å håndtere de viktigste risiki. I 2014 startet prosessen med å utarbeide en helhetlig risikovurdering og dette arbeidet fullføres i 2015. Som følge av denne vil nødvendige tiltak bli satt i system og bli en del av den kontinuerlige risikostyringen.

For ytterligere å øke kunnskapen og minimere risiko for misligheter i selskapet, vil det i løpet av 2015 gjennomføres ulike former for dilemma-trening innen relevante temaer. Opplæringen vil differensieres for ulike funksjoner.

Basert på allerede definerte krav i Flytogets konkurransegrunnlag, vil det i 2015 bli utviklet en indikator som omhandler overvåkingen av leverandørenes tilnærming til miljø, arbeidsrettigheter, menneskerettigheter og antikorrupsjon.

1 | Cathrine Elgin Engström, sikkerhetsjef



Tabell 9 | GRI Indeks - i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 'CORE'

General Standard Disclosures	Page Number	External Assurance
<i>Strategy and analysis</i>		
G4-1	p. 5	No
<i>Organizational profile</i>		
G4-3	p. 9	No
G4-4	p. 9	No
G4-5	p. 9	No
G4-6	p. 9	No
G4-7	p. 9	No
G4-8	p. 9	No
G4-9	p. 8, 9, 68	No
G4-10	p. 68	No
G4-11	p. 69	No
G4-12	p. 75	No
G4-13	p. 14, 15	No
G4-14	p. 13	No
G4-15	p. 70, 77	No
G4-16	p. 56, 60, 77	No

GRI INDEKS - I SAMSVAR MED APPLIKASJONSNIVÅ GRI G4 'CORE'

GRI Indeksen gir en oversikt over Flytogets rapportering i henhold til GRI rammeverket. Dette inkluderer generelle og spesifikke krav til rapportert informasjon. De generelle indikatorene gjelder for alle rapporterende organisasjoner avhengig av applikasjonsnivå. De spesifikke GRI indikatorene er tilpasset Flytoget og valgt med hensyn til vesentlighetsprinsippet. For å rapportere i samsvar med applikasjonsnivå 'Core', har Flytoget rapportert nødvendig informasjon for de generelle og for de utvalgte spesifikke indikatorene. Kun i spesielle tilfeller, har selskapet anvendt aksepterte grunner for å ikke rapportere eller delvis rapportere på en indikator.

Tabell 9 | GRI Indeks - i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 'CORE'

General Standard Disclosures	Page Number	External Assurance
<i>Identified Material Aspects and boundaries</i>		
G4-17	p. 9	No
G4-18	p. 48 - 50	No
G4-19	p. 48 - 50	No
G4-20	p. 49 - 50	No
G4-21	p. 49 - 50	No
G4-22	na	No
G4-23	na	No
<i>Stakeholders Engagement</i>		
G4-24	p. 53	No
G4-25	p. 51 - 53	No
G4-26	p. 53	No
G4-27	p. 53	No
<i>Report Profile</i>		
G4-28	p. 1	No
G4-29	p. 24 - 27	No
G4-30	p. 1	No
G4-31	p. 82	No
G4-32	p. 12, 51, 78 - 82	No
G4-33	p. 78 - 82	No
<i>Governance</i>		
G4-34	p. 14 -15, 43 - 44	No
<i>Ethics and Integrity</i>		
G4-56	p. 67, 76 - 77	No

Tabell 9 | GRI Indeks - i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 `CORE`

Specific Standard Disclosures	Page Number	Identified Omissions	Reasons for Omissions	Explanation for Omissions	External Assurance
<i>Category: Economic</i>					
<i>Material Aspect: Economic Performance</i>					
G4-DMA	p. 44 - 45				No
G4-EC1	p. 11, 24, 28 - 30				No
G4-EC3	p. 35 - 39				No
<i>Category: Environmental</i>					
<i>Material Aspect: Energy</i>					
G4-DMA	p. 60				No
G4-EN3	p. 61 - 62				No
G4-ENS	p. 61				No
<i>Non Material Aspect: Emissions</i>					
G4-EN15	p. 62, 64 - 65				No
G4-EN16	p. 62, 64 - 65				No
G4-EN17	p. 62, 64 - 65				No
<i>Material Aspect: Supplier Environmental Assessment</i>					
G4-DMA	p. 76				No
G4-EN32		Percentage of suppliers screened	The information is currently unavailable	Required information will be available for 2015	No
<i>Category: Social</i>					
<i>Sub-Category: Labor practices and decent work</i>					
<i>Material Aspect: Occupational health and safety</i>					
G4-DMA	p. 67				No
G4-LA6	p. 68	We are not reporting by gender for 2014	The information is currently unavailable	Required information will be available for 2015	No

Tabell 9 | GRI Indeks - i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 `CORE`

Specific Standard Disclosures	Page Number	Identified Omissions	Reasons for Omissions	Explanation for Omissions	External Assurance
<i>Category: Social</i>					
<i>Sub-Category: Labor practices and decent work</i>					
<i>Material Aspect: Training and Education</i>					
G4-DMA	p. 67, 69				No
G4-LA9	p. 69				No
G4-LA11	p. 69				No
<i>Material Aspect: Supplier assessment for labour practices</i>					
G4-DMA	p. 75				No
G4-LA14		Percentage of suppliers screened	The information is currently unavailable	Required information will be available for 2015	No
<i>Sub-Category: Society</i>					
<i>Material Aspect: Anti-Corruption</i>					
G4-DMA	p. 75				No
G4-SO5	p. 76				No
<i>Material Aspect: Supplier assessment for impacts on Society</i>					
G4-DMA	p. 75				No
G4-SO9		Percentage of suppliers screened	The information is currently unavailable	Required information will be available for 2015	No

Tabell 9 | GRI Indeks - i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 'CORE'

Specific Standard Disclosures	Page Number	Identified Omissions	Reasons for Omissions	Explanation for Omissions	External Assurance
<i>Sub-Category: Labor practices and decent work</i>					
<i>Material Aspect: Customer health and service labeling</i>					
G4-DMA	p. 71				No
G4-PR2	p. 72				No
<i>Material Aspect: Product and service labeling</i>					
G4-DMA	p. 55				
G4-PR5	p. 58				
<i>Material Aspect: Customer privacy</i>					
G4-DMA	p. 71 - 72				No
G4-PR8	p. 72				No

Kontaktperson for Flytogets bærekraftsrapportering:
 Adelheid B. Sæther, bærekraftsansvarlig
 Mail: adelheid.saether@flytoget.no



BEST RESULTS EVER

Following a turnover of NOK 944 million and a pre-tax profit of NOK 253 million in 2014, Flytoget has delivered its best result ever. Since its launch in 1998, the company has paid out an accumulated dividend, including provision for 2014, of NOK 1,056 million to its owners.

Business activities, objectives and strategy

Flytoget operates public transport services on the route from Drammen to Oslo Airport, and has its head office in Oslo city centre. The company transports approximately seven million passengers each year. This represents about ten per cent of all train passengers in Norway, and about 20 per cent of all those in the Oslo region.

Ownership structure

Flytoget was previously owned, since 2004, by the former Norwegian Ministry of Trade and Industry, and subsequently, since 2013, by the

current Ministry of Trade, Industry and Fisheries. The objective of the state ownership of Flytoget is to achieve profitable train operations that contribute towards maximising public transport's share of journeys made to and from Oslo Airport. This is economically beneficial for society, and also provides climate change-related and other environmental benefits. The company is administered on a commercial basis, without public sector procurement.

Status of the market and competition

In 2014 Flytoget recorded passenger growth of 4.2 per cent. The total number of airline passengers passing through Oslo Airport, not including transit and transfer, increased by 1.8 per cent. Flytoget's market share of transport service provision to Oslo Airport thus increased to 33.2 per cent in 2014, which represents an increase of 0.8 per cent compared to 2013.

Customer satisfaction ratings achieved a record high of 97 per cent on average in 2014. The most important reasons for excellent levels of customer satisfaction are that Flytoget continues to deliver high levels of departure frequency, punctuality and regularity, as well as excellent customer service.

The regulatory framework

The Norwegian National Rail Administration (Jernbaneverket) has provided Flytoget with the opportunity to expand its train operations from Oslo Airport to Lysaker by one train departure per hour. Our plan is to phase in this expansion when the train turning facility at Høvik is completed, some time in 2015. This expansion will enable us to provide our customers with more departures from high-pressure areas in and around the stations at Lysaker, Sandvika, Skøyen and Nationaltheatret.

The Norwegian government's ownership arrangements report published in 2014 contained provisions linked to the future ownership of the company. The government believes that there are no special reasons why the Norwegian state should remain the long-term owner of the company, and has signalled that it is willing to consider arrangements that entail a reduction in the state's current ownership share. This has generated a public debate concerning the ownership of the company. Many employees at Flytoget have experienced this news as stressful, and the situation has contributed to a high

turnover among train drivers than would otherwise be expected.

In 2014, the Norwegian Ministry of Transport and Communications invited a variety of interested parties to present proposals for the future organisation of the rail network in Norway. As part of this process, Flytoget has prepared a proposal for a model which will provide a modern, innovative and effective organisation of the railway sector. Elements of the model address ownership, input factors, the size of tender packages, and measures to stimulate competition which will result in a Norwegian rail network providing better quality services in return for public transport sector funding.

In 2000, when the Norwegian Parliament reviewed Flytoget's opening balance sheet, the company was granted a 30-year entitlement in the form of a track priority arrangement along the route between Etterstad and Gardermoen. On the initiative of the Ministry of Transport and Communications, Flytoget has negotiated a new traffic agreement replacing the outdated track priority arrangement with a preferential entitlement to operate transport services on the route between Asker and Gardermoen. The agreement is in force for 15 years from 1 February 2013 until 31 January 2028.

Strategy and objectives

The company's safety-related objectives provide clear guidelines in terms of prioritisation. In 2014, three strategic areas of focus were identified above and beyond the prioritisation of safety, punctuality and service:

- to optimise Flytoget's business operations concept
- to increase customer experience
- to increase the public transport market share to and from Oslo Airport

Specific targets and action plans were defined for each of these customer and market-oriented areas. For the most part, optimisation of the business operations concept has consisted of a review of current service delivery with the aim of identifying potential for improvements which can lead to a further consolidation of customer experience and the Flytoget brand. A key component of this process has been a major investment in digitization of the company's interface with the general public. This process >>

will continue during 2015. Key subsidiary targets in 2014 were a punctuality rating of 97 per cent and a regularity rating of 99.5 per cent. The figures achieved were 97.3 and 99.4 per cent, respectively.

Passenger numbers continue to increase such that in the long-term these may generate challenges in relation to capacity. In 2014, with this and passenger growth projections made for Oslo Airport in mind, the Board decided to initiate the procurement of eight new trains.

Flytoget's contribution towards increasing the proportion of journeys made to Oslo Airport by public transport can be seen in the overall increase in this factor by 0.8 per cent. There is no reason to believe that this increase has been achieved at the expense of other rail operators.

Financial results

Operating revenues in 2014 amounted to NOK 944 million (NOK 897 million), an increase of 5.2 per cent on 2013. This growth can be attributed to a 4.2 per cent increase in passenger numbers.

Ordinary pre-tax profit was NOK 253 million (NOK 230 million), which is an increase of NOK 23 million on 2013. The principal reasons for the increase are traffic growth, lower pension expenditures as a result of pension reform legislation, and lower depreciation costs resulting from revisions to the lifetimes of the trains.

Equity capital situation and balance sheet

Flytoget's total balance sheet at the end of 2014 recorded NOK 1338 million (NOK 1560 million).

As of 31.12.2014, Flytoget's equity ratio was 56.4 per cent (62.1 per cent). The main reasons for the change are dividend payments and actuarial losses resulting from new calculation assumptions adopted for 2014.

At the close of 2014, Flytoget had equity holdings of NOK 754 million (NOK 986 million), which provides a solid foundation for the planned procurement of new rolling stock.

Liquidity and financing

The company's operating cash flow for 2014 amounted to NOK 284 million (NOK 304

million). The difference when compared with the operating profit is due principally to write-downs amounting to NOK 105 million, tax expenditures of NOK 67 million, and changes in working capital. Cash flow from investment activities was negative at NOK 42 million, as indeed were cash flow figures from financing activities (NOK 399.6 million). This was due to the dividend payments made in 2014. Flytoget's liquidity has been sound throughout the year.

At the end of 2014, the company had an unused overdraft facility of NOK 25 million.

Allocation of annual profit

The after-tax profit for 2014 was NOK 184 million. In 2014, a supplementary dividend amounting to NOK 230 million was paid out in addition to the dividend stipulated in the 2013 Annual Report. The Board proposes that the annual profit be allocated as follows; NOK 128.7 million in dividend payments and NOK 175 million transferred from other equity to cover the supplementary dividend payment. As of 31 December 2014, the company's equity holding, after provision for dividend payments, was NOK 754 million, of which NOK 400 million is share capital. In the opinion of the Board, the company possesses sound levels of equity and liquidity following the dividend payments, providing an essential basis for financing the investment plans set out in the company's strategy.

Sustainability and social responsibility

At Flytoget, sustainability has strategic significance and is regarded as a key prerequisite for the company's long-term financial profitability and wealth creation. The company's strategic and commercial priorities shall contribute towards sustainable development, and make Flytoget attractive to its stakeholders including its owner, the authorities, customers, business partners, employees and special interest organisations.

At the heart of Flytoget's business activities is a social responsibility to offer the most efficient and environmentally-sound transport option to and from Oslo Airport. On the basis of a thorough study carried out to identify priorities linked to Flytoget's opportunities and challenges related to sustainability and social responsibility, combined with an assessment of its stakeholders' expectations, five areas of

sustainability have been identified:

Commercial opportunities are linked to the following areas

- The driving forces behind public transport
- Motivated personnel
- An environmentally sound rail network

Commercial risk is linked to the areas

- Safe travel
- Conduct in business and responsible procurement

In 2014, with the aim of achieving long-term value creation, Flytoget has been working to integrate the principles of sustainability and social responsibility into the company's business management activities, and into its strategy and action plans for the period 2015 to 2018.

We refer the reader to the sustainability report – a part of the Annual Report – which provides a more detailed description of Flytoget's work in the fields of sustainability and social responsibility. The report includes a comprehensive account of Flytoget's approach, contributions, results and ambitions linked to prioritized sustainability issues, as well as a description of the company's approach to working and human rights, social and anti-corruption issues, and the external environment.

Both the significance analysis and sustainability report have been carried out and prepared in accordance with the document "GRI G4 Application Level - Core" issued by Global Reporting Initiatives.

Risk management

Risk assessment and risk management are key elements of Flytoget's business management activities. The company conducts ongoing assessments of risk as part of its strategic, financial and operational activities, and considers measures and recommendations which are subsequently presented to the Board. Operational risk is addressed as part of the company's traffic safety plan and security policy. Procedures and contingency and security plans represent vital supportive documents during risk assessment and management. These are revised and updated on a continuous basis, and a comprehensive system has been established for the recording and reporting of hazardous situations, unwanted incidents, damage, personal

injury and near misses.

Audits are conducted on a regular basis of various aspects of the company's internal business activities, and of key external business partners. These activities form part of an annual audit programme, and the results of the audits are reported to the Board. In 2014, Flytoget carried out audits of two companies – Securitas, which supplies security services, and CL Glas, which supplies train windshields. An internal audit was also carried out.

The Norwegian Railway Authority (Statens jernbanetilsyn) carried out an audit of Flytoget's safety management system, focusing on aspects such as emergency preparedness and internal auditing. The audit yielded two incidences of non-conformance and one observation. Flytoget is very satisfied with the result.

Four contingency exercises were carried out in 2014. The exercises and related activities were scheduled as part of an annual exercise plan. The aim is to achieve the most effective management of major accidents.

The objective of Flytoget's Business Continuity Plan is to ensure that the company is able to respond immediately and correctly to incidents which cause the shutdown of vital operational components. The plan will help Flytoget to return to normal operations as soon as possible following such incidents.

Guidelines including a clear framework for the management of financial risk are set out in the company's financial strategy document. Flytoget has no interest-bearing liabilities and is thus not exposed to interest rate fluctuations. However, in connection with the procurement of new rolling stock, the company will expose itself to both interest and foreign currency exchange rate fluctuations. The company's credit risk is very limited because its customer base consists primarily of large numbers of individual passengers and very few corporate clients. The company's liquidity is sound and it possesses ample financial resources. Market risk will also increase because NSB has boosted its service provision to the airport with the aid of subsidized prices. Flytoget does not have the benefit of these subsidies.

Safety

Flytoget operates with a safety policy that aims to achieve zero accidents involving serious injury to passengers, damage to rolling stock >>

or harm to the environment. In 2014 Flytoget recorded only minor incidents involving its passengers, employees or rolling stock.

Safety, emergency preparedness and the development of a healthy safety culture have always been assigned the highest priority at Flytoget. The CEO has overall responsibility for safety and a duty to ensure that the company operates with well-functioning internal management and safety systems. Safety is on the agenda of all Board and management meetings held at Flytoget. Moreover, the management team carries out an annual review of the safety management system and safety-related work. Safety is included as a part of basic training for all Flytoget personnel. Operation personnel also attend an annual safety course.

Flytoget's annual safety conference was held during the first quarter of 2014, and was the eight consecutive conference of its type. The target group comprised Flytoget personnel and invited representatives from our business partners.

ORGANISATION AND CORPORATE STRUCTURE

Corporate governance and corporate management

Flytoget operates with established procedures and practices for sound corporate governance and corporate management. The company is able to meet the requirements of its owner and the Board by complying with those set out by the regulatory authorities and in-house procedures.

In order to ensure a healthy interaction between the owner and the company's management team, the company adheres to the guidelines set out in the document "Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse" (Norwegian recommendations for corporate governance and corporate management). Furthermore, Flytoget operates with a set of core values and possesses a fundamentally healthy culture of transparency and non-discrimination which characterises the internal workings of the company. The company's management team administers and supports this culture in connection with all activities conducted both

among its personnel and with our customers and other stakeholders. This work is ongoing and is assigned high priority. For a more detailed account, we refer to the section in the Annual Report describing corporate governance and corporate management.

The company's objective is to ensure robust profitability for its owner, and to become a key player in the process of increasing the proportion of journeys made to and from Oslo Airport by public transport.

Business management

Throughout 2014 work has been continuing to simplify and improve the company's business management approach. This has included the preparation of a business management model and business policy. The aim is to safeguard continuity in terms of selected direction and working approaches as guided by Flytogets vision, values and objectives, policies, procedures and ethical guidelines, and to promote the flexibility required to achieve continuous improvement by means of structured planning, implementation and results monitoring.

As part of this process, work has also been initiated to further develop policy, goals and goal indicators for key business functions. This work shall be completed during 2015.

The company is working to promote the ongoing development of the organisation in order to safeguard effective, profitable and customer-focused operations.

Organisation

Flytoget has subdivided its operations into three main processes, allocated to the following departments:

- "Commercial and IT" has responsibility for sales, marketing, product development and IT, as well as sustainability and social responsibility with an emphasis on the environment, ethics and participation in the public arena.
- "Operations" has responsibility for train traffic, train personnel and operations management.
- "Safety and Engineering" is responsible for rolling stock, train maintenance and safety.

And the following auxiliary functions:

- "HR and Cultural Development" is responsible for organisational development and integrated processes in fields such as recruitment, skills development, HSE and in-house information.
- "Economics and finance" is responsible for the monitoring of the company's financial results and budgets, liquidity management, financial issues and accounting.
- "Administration" is responsible for project management, purchasing procedures, business management and insurance issues.

The management team consists of three men and three women.

The activities and composition of the Board of Directors

The company has entered into an agreement with the trades unions Norsk Lokomotivmannsforbund and Norsk Jernbaneforbund not to operate with a corporate assembly. In return, the employees have been granted three seats on the Board. Employee representatives are elected for two-year terms. The Board also includes five external members who are elected by the General Meeting. Members elected by >>



the shareholders serve a two-year term and all act independently of the company's day-to-day management team.

The Board shall at all times possess the required skills and expertise, capacity and diversity to carry out its tasks. Flytoget supports the ongoing development of the Board's skills and expertise by means of a focus on relevant topics. In 2014 the Board enhanced its expertise in the fields of anti-corruption, social responsibility and sustainability.

The Board of Directors at Flytoget comprises eight members. Three of these are elected by the employees. There are three female members on the Board, making the proportion of women 38 per cent.

Flytoget adheres to Norwegian recommendations in matters concerning corporate governance and corporate management within those fields that are relevant to the company. Instructions issued to the Board and CEO are in compliance with these recommendations, and all employees are notified of the company's ethical guidelines.

A total of seven Board meetings were held during 2014 as well as a strategy seminar for the Board and the company's management team. The annual Board assessment was held at the end of 2014.

Management remuneration statement

The Board has prepared a management remuneration statement concerning the determination of salaries and other remuneration paid to employees in management positions. The statement is in compliance with Section 6-16 (a) of the Norwegian Act relating to Public Limited Liability Companies (allmennaksjeloven). The management remuneration statement is presented as Note 2 to the Annual Accounts, and is based on guidelines stipulated on 31 March 2011.

The company has a compensation committee whose task it is to ensure that the Board fulfils the expectations of the owner as regards salaries and other remuneration paid to employees in management positions, and to consider proposals regarding a bonus scheme for all company employees of the company for subsequent years. The Board is considering the recommendation put forward by the compensation committee.

Future prospects

The company entered 2015 amid an atmosphere of anticipation regarding the future ownership structure of the company and changes to key aspects of the regulatory framework that reform to the rail network may entail. It is expected that a Government White Paper addressing the development of the Norwegian rail network will be published during the spring of 2015.

The Norwegian transport sector is facing major changes in the years ahead. The key opportunities and challenges involve expected population growth, traffic growth to and from Oslo Airport, and potential changes to the regulatory framework and competitive market conditions in the railways sector. Flytoget is waiting for a clarification as to the role the company may be able to play within a railway sector exposed to competition, so that it can safeguard efficient and high-quality transport services for business and society as a whole.

Following a robust route planning process, Flytoget has been granted a license to expand its services to four trains per hour to and from Lysaker. Flytoget is also planning a further increase in departure frequency to five and six trains per hour to and from Lysaker.

As we enter 2015 it is Flytoget's view that it is likely that Oslo Airport will continue to grow in the long term, but that the current economic situation in Norway, and in the rest of the world for that matter, indicates more subdued growth in the more immediate term. Flytoget intends to focus on customer systems that promote growth within the transport sector serving Oslo Airport.

The company will be monitoring the increasing levels of competition affecting the route along which Flytoget provides its services. This is competition on an uneven playing field, and may have important consequences for the company's profitability in the years ahead.

Avinor is well underway with the expansion of Oslo Airport. Work is proceeding according to plan, and the new Terminal 2 will open in April 2017. Flytoget is involved in the planning phase and feels secure that its customers will continue to experience Oslo Airport as a welcoming and well-run airport during the construction period.

It is important for Flytoget to secure the



financial resources the company needs to invest in future profitable growth. In order to ensure that the company's services continue to be the first choice among customers travelling to and from Oslo Airport in the future, our services must be expanded and their quality maintained. For this reason, Flytoget is in the process of purchasing eight new trains. This represents a major and long-term investment financed by the company's own profits.

Flytoget's potential as a company in the years ahead will be greatly influenced by the political climate and regulations issued by the authorities. Limited capacity in the Oslo Tunnel and inadequate compensatory measures afforded from the Norwegian National Rail Administration (Jernbaneverket), are factors that will contribute towards restricting growth and development. It will be a challenge to maintain current results if subsidised competition is introduced along Flytoget's current route. The

company is in favour of competition, but such competition must operate on a level playing field. Flytoget has continued to maintain an offensive strategy in relation to product and service improvements, digitisation and increases in departure frequencies. The company will continue its efforts to consolidate its brand and competitiveness in order to maintain its high levels of customer satisfaction and profitability.

Going concern assumption

In the opinion of the Board, the profit and loss account, balance sheet and appurtenant notes provide a true picture of the company's financial status and development. The Annual Accounts for 2014 have been prepared under the going concern assumption. The Board confirms that this assumption is made in accordance with the criteria set out in Section 3-3 of the Norwegian Accounting Act (regnskapsloven).

THE BOARD EXTENDS ITS THANKS TO THE EMPLOYEES

The Board of Directors at Flytoget takes this opportunity to thank the company's employees and management for the excellent results achieved in 2014.

Gardermoen, 5 March 2015

Wenche Kjolås
Board Chair

Per Sanderud
Deputy Chair

Trygve Gjertsen

Tone Merethe
Lindberg Hofstad

Rolf Gunnar Roverud

Jan Garder Gundersen

Camilla Asker

Per Stene

Linda Bernander Silseth
CEO

En passasje er en adkomst, gjennomfart, passering, eller et rom for gjennomfart. På Flytoget befinner du deg i et rom som farer gjennom et landskap, med en toppfart på 210 km/t, et sted mellom Drammen og Oslo Lufthavn, mellom 58 og 12 minutter før du er framme. I denne mellomtiden, i dette mellomrommet, ønsker vi likevel å gi deg opplevelsen av et sted. Utenfor togvinduet ditt bor en femtedel av Norges befolkning, i et landskap som skifter fra kyst til skog, fra storby til bygd. I dette spennet finnes et utall bilder og historier, nok til at passasjen Drammen – Oslo Lufthavn er en destinasjon i seg selv.

passasje

