



Årsrapport 2016



Alle foto  
NTB - Scanpix  
Getty Images

Layout  
Geelmuyden Kiese

Trykk  
Print House AS

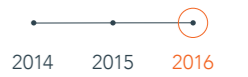
Kontakt  
Flytoget  
Tlf +47 23 15 90 00  
flytoget.no

## Innhold

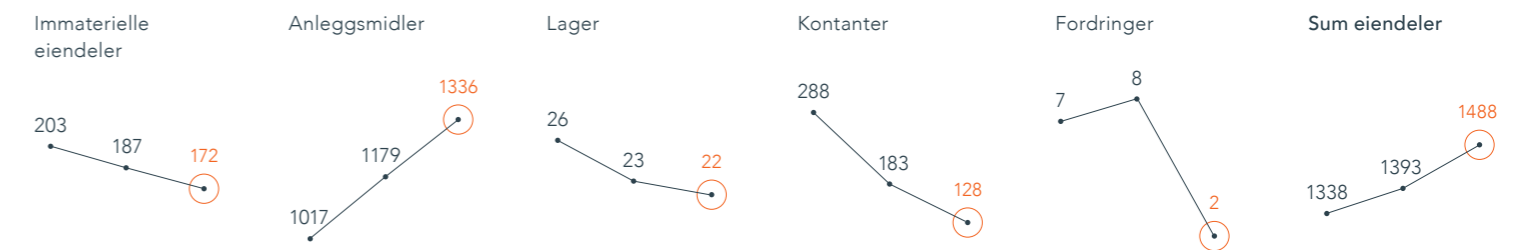
1	3	<b>Fremtid</b>	
		Verdens enkleste reise	17
2	3	<b>Fortid</b>	
		Administrerende direktør har ordet	29
		Styrets beretning	30
		Presentasjon av Flytogets styre	36
		Regnskapsprinsipper	39
		Årsregnskap	45
		Eierstyring og selskapsledelse	61
3	3	<b>Alltid</b>	
		Dialog og åpenhet	67
		Arv og miljø	69
		En pådriver for kollektivtransport	77
		Miljøvennlig togdrift	81
		Motiverte medarbeidere	85
		Sikker reise	89
		Etiske normer	93

Reisen begynner med en tanke. En liten eller stor. Det begynner med et ønske, et behov, en beskjed om at en gang i nær fremtid skal du være et annet sted en stund. Du skal føle nye lukter, andre temperaturer, ukjente folk, fremmede plasser. Men først skal du forflytte deg i tid og rom. Du skal legge livet ditt i hendene på fremmede. Du skal kjenne lengsel og spenning og glede. Du skal ha reisefeber.

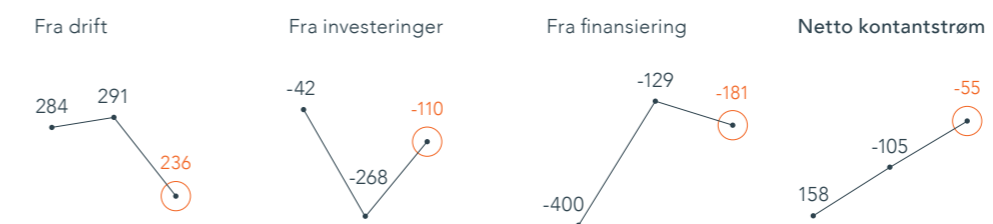
## Nøkkeltall 2016



### Balanse



### Kontantstrøm



## Historiske tilbakeblikk



Samferdselsminister Kjell Opseth legger «grunnsvillen» til Gardermobanen.



Lokfører Morten Strøm Andersen fikk æren av å kjøre Flytoget for første gang 7. oktober 1997 med passasjerer.

### 1992

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

### 1994

I 1994 begynte utbyggingen av Gardermobanen. Dette var et arbeid som skulle vare frem til 1999. Det skulle bygges en 66 km lang trasé, inkludert den 13,8 km lange tunnelen - den berømte Romeriksporten.

### 1996

1. oktober 1996 vedtok Stortinget at NSB Gardermobanen AS også skal stå for driften av den nye banen.

### 1997

I løpet av våren ble det oppdaget omfattende lekkasjer i Romeriksporten. Vannstanden i tjernet over tunnelen sank dramatisk. Det ble også registrert setningskader på boliger i Hellerud bydel, som følge av grunnvannsenkningen i området. Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen (NVE) satte strenge konsesjonskrav til selskapet om tillatt lekkasjemengde. På høsten ble arbeidet med å tette lekkasjene satt i gang. Etterinjisering ble valgt som hovedmetode for tetting. I oktober ble det kjent at tetningsstoffet Rhoca-Gil som ble benyttet i Romeriksporten, ga utslipp av det helsefarlige stoffet akrylamid i tunnelvannet. Det medførte at arbeidet i tunnelen ble midlertidig stoppet, inntil det ble fastslått at dette ikke utgjorde noen helseisiko. Kort tid etter ble det etablert et renseanlegg for å rense tunnelvannet for akrylamid.

### 1998

10. juni vedtok NSB-styret å utsette ferdigstillingen av Romeriksporten for å kunne gjennomføre tetningsarbeidene etter NVEs konsesjonskrav. 8. oktober åpnet Gardermobanen som planlagt på banestrekningen nordover fra Lillestrøm, men Flytoget måtte kjøre utenom Romeriksporten.

Flytogets design var nøye gjennomtenkt fra oppstarten. Togene skulle være supermoderne, assosieres med fly og tilpasses Gardemoen-konseptet med stein, betong, metall, glass og lyst treverk.

### 1999

22. august ble Romeriksporten åpnet og Flytoget kom i full service. Utbyggingen av Gardermobanen ble kostnadsberegnet til 4,6 milliarder kroner, med en usikkerhet på +/- 20 prosent. Investeringene totalt ble på omlag 10 milliarder kroner, men dette omfatter mer enn det som opprinnelig ble planlagt.

### 2000

Regjeringen la i april frem sitt forslag til gjeldsstruktur, organisering og eierskap for NSB Gardermobanen AS. Dette skjedde blant annet på bakgrunn av en omfattende evaluering av hele Gardermoprojektet i regi av det offentlige oppnevnte Mydskeutvalget. Dette utvalget fastslo høsten 1999 at: Gardermobanen ikke kunne bli driftsøkonomisk lønnsom som lovet i Regjeringens forslag fra 1992. I juni behandlet Stortinget Regjeringens forslag, og vedtok blant annet at:

- Flytoget etableres med verdi på anvendt kapital tilsvarende 1 714 mill. kr., hvorav 670 mill. kr. egenkapital.
- NSB Gardermobanen AS infrastruktur overføres til Jernbaneverket.
- En kjørevegsavgift innføres for å dekke drift og vedlikehold av banen.
- En egen avtale mellom Flytoget og Jernbaneverket skal sikre at banen holder en høy standard.
- Flytoget AS organiseres som et datterselskap 100 pst. eid av NSB BA med en stor grad av frihet og selvstendighet i tråd med det som er skissert i Innst. S. nr 237 (1999-2000). Organiseringen vurderes på nytt om to år.

### 2001

Med virkning fra 1. januar skiftet selskapet navn fra NSB Gardermobanen AS til Flytoget AS. Med overføringen av infrastrukturen til Jernbaneverket var utviklingen fra et utbyggings- til et trafikkelskap fullført.

Flytoget lanserte etter det pilotprosjektet «billettlose reiser» for passasjerer med reisekort fra Braathens flyselskap. Hele 25 prosent av passasjerene valgte å benytte seg av tilbudet. Tilbudet var i verdenssammenheng banebrytende.

### 2002

I tråd med Stortingets vedtak fra 2000 ble Flytogets eierskap vurdert i løpet av høsten. 9. desember 2002 beslutter Stortinget at Flytoget AS skulle etableres som et eget statsaksjeselskap direkte underlagt Samferdselsdepartementet med virkning fra 1. januar 2003 - en merkedag for norsk togtransport.

### 2003

I juni 2003 ble flytogene permanent godkjent for 210 km/t etter at man i en lengre periode hadde kjørt i 160 km/t. Dette gjorde at reisen fra Oslo S til Oslo Lufthavn kun tok 19 minutter. Flytoget lanserte som første togselskap i verden billettlose reiser hvor man kunne bruke kredittkortet som billett.

### 2004

Flytoget ble 100 prosent underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I 2004 gikk også Flytoget for første gang med overskudd, som følge av vekst i luftfarten og at man hadde gjort vellykket effektivisering i årene etter år 2000.

### 2006

Flytogets design fikk en ansiktsløftning og det ble også laget nye uniformer. Det nye uttrykket var friskere og varmere, hvilket var basert på undersøkelser som ble gjort blant kundene.

### 2009

Flytoget fikk levert 16 nye mellomvogner, hvilket økte setekapasiteten fra 168 til 244 passasjerer pr. tog. En annen viktig hendelse var at Drammen ble ny endestasjon i vest.

### 2015

Regjeringens lanserte i 2015 en ny jernbanereform i stortingsmelding 27 «På rett spor, reform av jernbanesektoren». Reformen legger til rette for en omstrukturering av norsk jernbane og konkurranseutsetting av persontogstrekninger. Flytoget har deltatt aktivt med innspill til reformen og har i løpet av 2015 forberedt seg på å møte de muligheter reformen kan åpne for.

I april 2015 signerte Flytoget kontrakt med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett.

Flytogets formålsparagraf ble endret i ekstraordinær generalforsamling 25. november 2015. Der ble den geografiske begrensningen om å kun drive persontogtransport på strekningen Drammen til Oslo Lufthavn fjernet. Dette betyr at Flytoget kan være med å konkurrere om å betjene andre jernbanestrekninger.

### 2016

I 2016 startet produksjonen av de nye togsettene som Flytoget bestilte i 2015. Togene vil få en interiørløsning som er spesialutviklet for å levere på de høye kundeservicekravene Flytoget alltid møter på vegne av sine kunder. De nye togene blir også de første i Norge med en maksimal hastighet på 245 km/t. Togsettene vil fungere som et supplement til de 16 eksisterende togene, og leveres i 2018.

I 2016 sto den nye Flytogterminalen på Oslo Lufthavn ferdig. I tillegg ble de nye billettautomatene montert. Disse har et nyutviklet brukergrensesnitt som Flytoget selv har utviklet for å forenkle billettkjøpet på billettautomaten ytterligere. Både Flytogterminalen og billettautomatene er bygget med de samme høye kravene til kundeservice som de nye Flytogene. De skal gi kundene en opplevelse av en friksjonsfri reise.

12. desember utvidet Flytoget med den femte avgangen i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret. Flytoget økte samtidig fra én til to avganger i timen fra Stabekk stasjon



Flytoget på vei mellom Oslo S og Oslo Lufthavn.

# Flytoget i tall

366 medarbeidere.

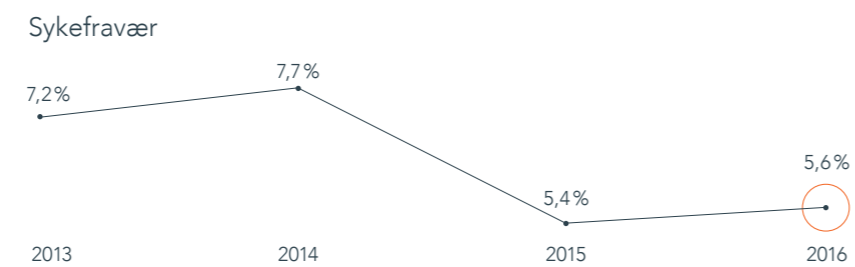
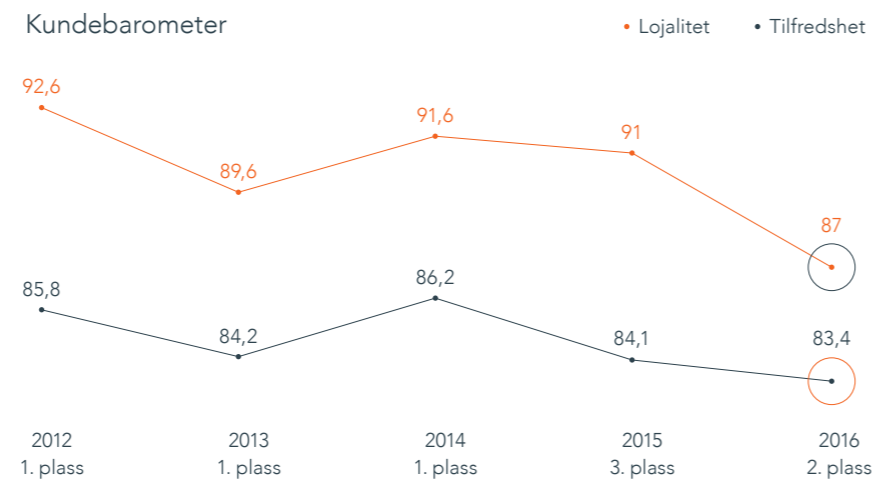
Medarbeidere med 20 ulike nasjonaliteter.

923 millioner i omsetning.

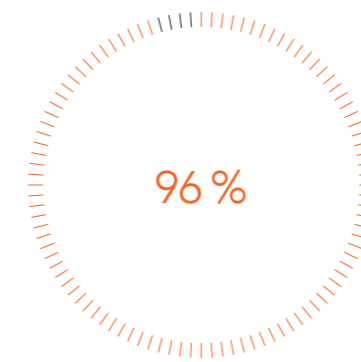
6,5 millioner kunder.

218 avganger til og fra Oslo Lufthavn hverdager.

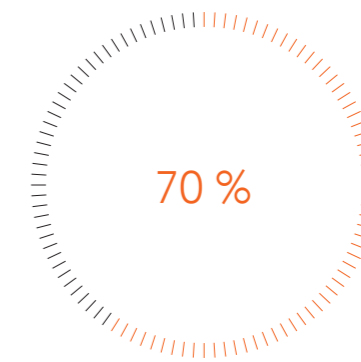
Flytoget sparte samfunnet for 33916 tonn CO2 i 2016. Hvis 6,5 millioner passasjerer kjørte bil til Oslo Lufthavn.



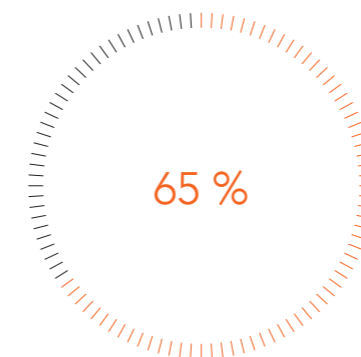
Passasjerer fra 2006-2016



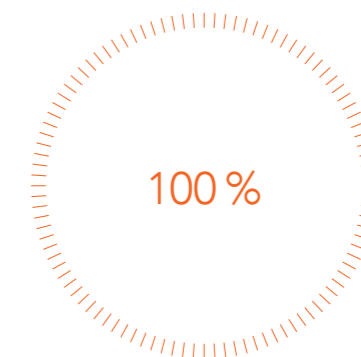
Punktligheten i 2016 endte på 96 prosent, og vi jobber kontinuerlig med å opprettholde punktligheten på dette høye nivået.



Flytoget har bidratt til 70 prosent kollektivandel til Oslo Lufthavn i 2016. Dette er Europas høyeste kollektivandel til og fra en flyplass.



65 prosent av Flytogets kunder reiste billettøst og bidrar til å redusere selskapets CO2-utslipp.



Fra 1998 og frem til i dag har det blitt utbetalt 1 342 millioner kroner i utbytte til staten.









# Verdens enkleste reise

Reisen begynner med en tanke. En liten eller stor. Det begynner med et ønske, et behov, en beskjed om at en gang i nær fremtid skal du være et annet sted en stund. Du skal føle nye lukter, andre temperaturer, ukjente folk, fremmede plasser. Men først skal du forflytte deg i tid og rom. Du skal legge livet ditt i hendene på fremmede. Du skal kjenne lengsel og spenning og glede. Du skal ha reisefeber.

—  
Måten vi reiser på endrer seg hele tiden.  
Dersom man skal skape reiseopplevelser for fremtidens kunder, må man begynne i dag.

**Europa på skinner.** Toget var 1800-tallets internett. Kombinasjonen av dampmaskinen og stålskinner laget en helt ny transportform. Jernbanen var den nye teknologien som knyttet land, råvarer, markeder og mennesker sammen, på tvers av grenser. Den forandret det sosiale livet. Den utvidet horisonten for nye grupper reisende. Den forsterket og forlenget den industrielle revolusjonen både i Europa og USA.

Jernbanen var det vi i dag kaller en disruptiv innovasjon. Oppfinnelser eller forbedringer som forstyrrer et helt marked foregår med større og større hastighet. Nye teknologier gir mulighet for nye konkurrenter i veletablerte og historisk stabile markeder.

Da skinneleggingen for alvor skjøt fart fra slutten av 1830-tallet begynte jernbanen å ta over mye av transportbransjen. Det førte også til at mange av hestekuskene mistet arbeidet. Kanalmonopolene ble brutt. Skipsfarten fikk en ny konkurrent.

Toget dominerte på mange måter mye av transportbehovet frem til 1960-tallet. Så begynte bilen å bli allemannseie. Buss- og

lastebiltransport ble mer effektivt med økende veibygging. Flytransporten ble rimeligere. De første charterturene tok av mot sødlige strøk.

I 1976 passerte vi 1 million biler i Norge. Bilparken bidro til mer utflytting fra byene og større etablering i spredtbygde strøk. I den perioden siden da, har det vært bare moderat vekst i kollektivtrafikken. Offentlig transport krever arealplanlegging, fortetting av bebyggelsen og satsing på kollektivtransportens fordeler.

**Togets renessanse.** Oslo er Europas raskest voksende hovedstad. I 2030 kan vi ha 819 000 innbyggere.

Samtidig vil Byrådet at Oslo skal bli Europas miljøhovedstad. De har som mål å halvere klimagassutslippene innen 2030 og gjøre Oslo fossilfritt innen 2050. Og de mener byen har gode forutsetninger for å klare det.

I Norge står transport for en fjerdedel av drivhusgass-utslippene. De har økt med 30 prosent siden 1990. Vi er blant de europeerne som reiser lengst med bil og minst med offentlig transport. Hvis Norge skal kutte

CO2-utslippene med 60 til 80 prosent de neste tiårene, må den omstillingen skje via transport og samferdsel.

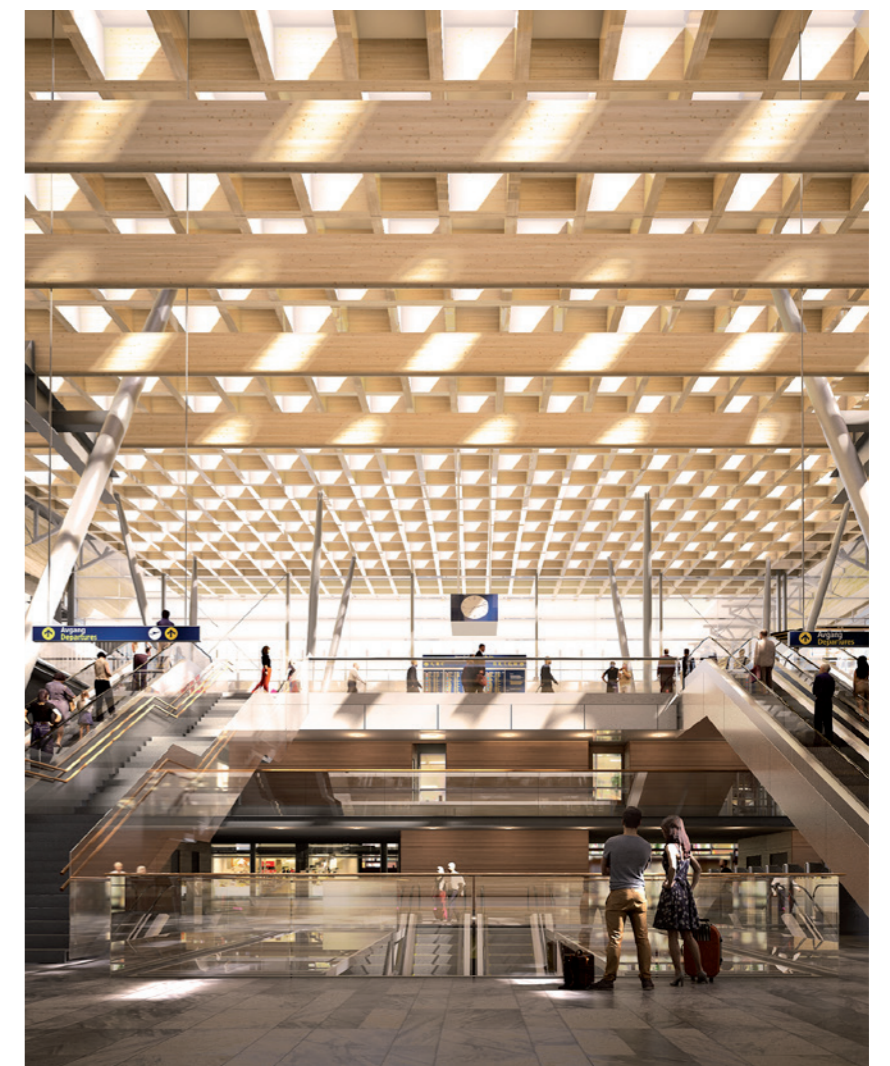
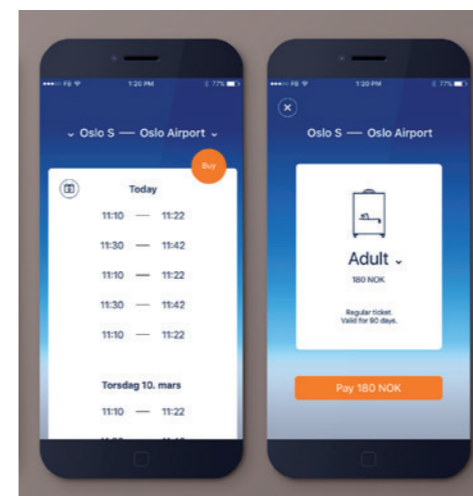
For at et enda tettere befolket Oslo skal bli levelig, må vi ha et velfungerende kollektivsystem. For å nå et nullutslippsmål, må flere gå, sykle eller bruke kollektivtransport. Alt ligger til rette for jernbanens renessanse.

**Sømløs reise.** Hverdagens transport går som regel bekymringsløst. Reisen til og fra arbeidsplassen er velprøvd. Du er din egen ruteplanlegger, har testet snarveiene, kjenner omveiene, har tidsskjema i blodet. Det er få overraskelser, sjelden usikkerhetsmomenter. Mindre stress.

Flyreisen er avvik fra normalen. Det er avganger, innsjekking, kontroller, skifter og shuttle. Alle drømmer om at flyreisen flyter. At de flyter avgårde uten å støte mot noe. Men å reise er å møte motstand. Forflytning av kropp og bagasje er ikke friksjonsfritt. Andre mennesker krysser din vei. Transportmidler drar deg fremover. Forventninger drar deg fremover. Bagasjen drar deg nedover. →



Fremtidens reisende vil stille større krav til en sømløs reise - fra flyet takser inn til den nye terminalen T2 på Oslo Lufthavn og til man er hjemme på Tåsen.





Hjemlengselen drar deg bakover. Hindringene står i kø. Knutepunktene, kryssene, overgangene, inngangene, utgangene. Alle vil helst være som vann. Føre seg selv uhindret fra kilden helt frem til det rolige tjernet som er destinasjonen. Uten å måtte klatre, klyve, smyge, bære, fomle og vente.

Den enkleste reisen er den som går like sømløst som turen fra soverommet til kjøkkenet. Like friksjonsløst som løypene du kan gå i blinde.

**Menneskekjennere.** Også flytogpassasjerer er mennesker. De har det til felles at de fleste skal rekke et fly. Men årsaken til at de skal fly, stemningen de føler, dagen de har hatt før de begynner reisen, kan være helt forskjellig.

De som reiser er ikke kategorier. De er unike mennesker. En «Forretningsreisende mann 35 år» har kanskje nettopp mistet moren sin i kreft. Og kanskje er han skilt og full av følelser akkurat denne dagen. Eller han har fått seg ny jobb et sted.

Trenden i mye av verdens reisevirksomhet peker samme veien. Individuell tilpassing. Tilrettelegging. Skreddersydd service. Man kan prate teknologi og utvikling og nye billettsystemer, men mennesker har et grunnleggende behov for å bli sett, anerkjent og tatt på alvor. Ikke minst når de er på reise.

Det er mange bransjer som opplever at det ikke er nok å fokusere på sin nisje, sitt produkt. Globalisering og integrasjon gjennom internett fører større og større krav til helhetstenking. Til et reiseprodukt starter og slutter der menneskene starter og slutter reisen sin.

Verdier skapes ved forståelse av at vi lever i en regnskog fremfor en jungel. Det er ikke den sterkeste som overlever. Det er den som spiller sammen i et nettverk av røtter med de andre i skogen.

Dette nettverket skal Flytoget tilby. Vi skal kjenne til våre kunders individuelle behov. På den måten skal vi tilby dem verdens enkleste reise. ●

Flytogvertene er opptatt av at de reisende er mennesker og ikke kategorier. Alle har individuelle behov og reisen må tilpasses den enkelte.



De ser fortsatt moderne ut, de 16 smekre sølvfargede togene som har fraktet flypassasjerer i Osloregionen i snart tyve år. Men vi reiser mer enn tidligere. Terminal 2 står snart helt ferdig på Oslo Lufthavn. I 2018 har vi allerede planlagt en helt spesiell julegave til passasjerene våre: Åtte splitter nye spesialdesignede flytog.

Ikke bare får togene vi bestilte i 2015 fra det spanske togselskapet CAF, en makshastighet på 245 km/t. Men de blir også spesialdesignet for en sømløs reise til og fra Norge og verden. Vognene og setene blir bredere. Bagasjeplassen blir forbedret og inngangspartiet blir åpnere. Mange store og små forbedringer gjør dette til åtte flytog produsert for fremtidens reisende.

Togene er bygget på CAF sin nye type høyhastighetstog Oaris, men blir tilpasset både for kalde vintre og varme sommerdager.

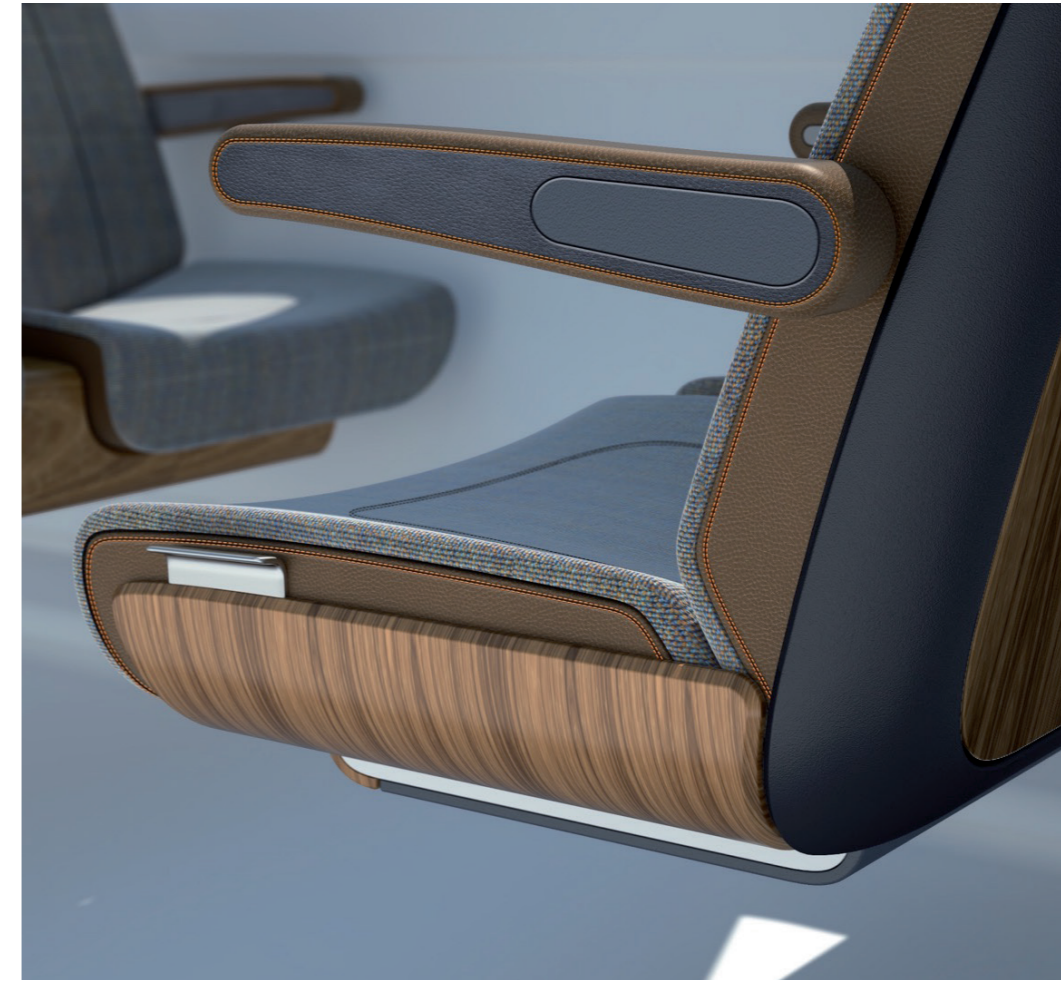
Vi skal sørge for at de reisende fortsatt velger å reise kollektivt til og fra Oslo Lufthavn i tiden fremover. Faktisk skal vi bidra til å øke kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn til 75 prosent før 2020. Da må vi også øke kapasiteten og kvaliteten. Med en flåte på 24 togsett er Flytoget klare til å møte fremtiden.



I Flytogets nye tog er både vognene og setene bredere, alt fra økt luftkvalitet til et åpnere inngangsparti skal bidra til at enda flere ønsker å reise kollektivt til og fra Oslo Lufthavn.

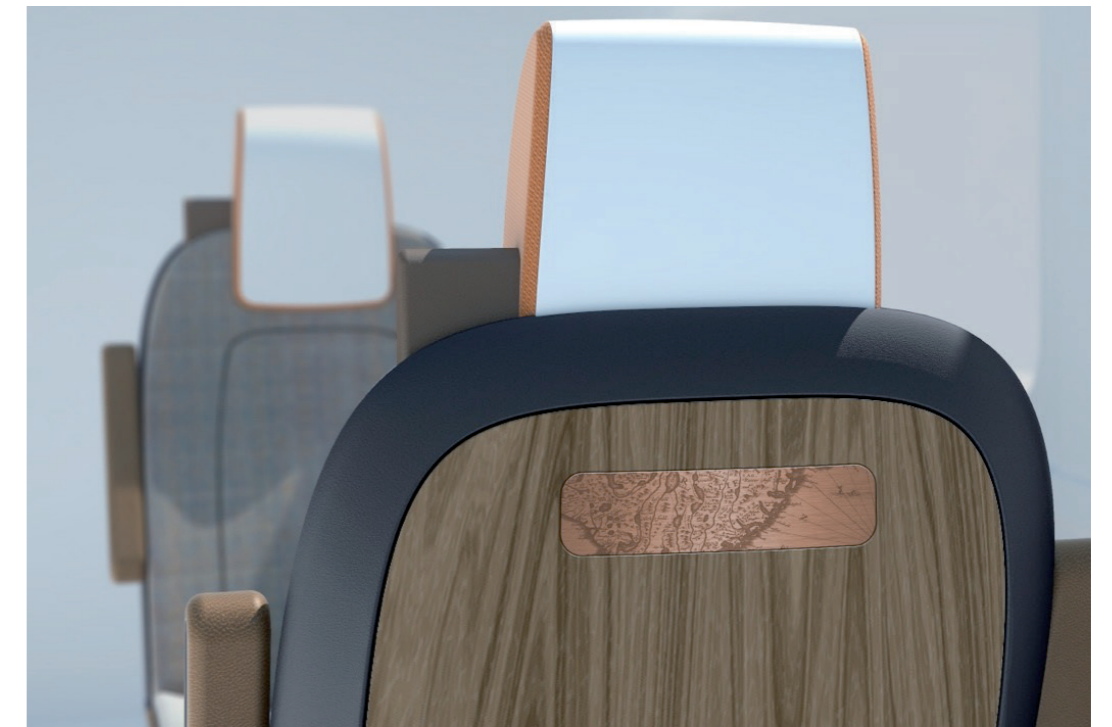
I 2018 får Flytoget åtte nye togsett med en makshastighet på 245 km/t. Designet er spesialtilpasset Flytogets reisende, helt ned til den minste detalj.

Ikke bare får togene vi bestilte i 2015 en makshastighet på 245 km/t. Men de blir også spesialdesignet for en sømløs reise til og fra Norge og verden.



I Flytogets nye tog er både vognene og setene bredere, alt fra økt luftkvalitet til et åpnere inngangsparti skal bidra til at enda flere ønsker å reise kollektivt til og fra Oslo Lufthavn.

I 2018 får Flytoget åtte nye togsett med en makshastighet på 245 km/t. Designet er spesialtilpasset Flytogets reisende, helt ned til den minste detalj.







## Flytoget tilpasser seg fremtiden

2016 har på mange måter markert begynnelsen på en ny epoke både for norsk jernbanesektor og for Flytoget. Det satses kraftig på jernbanen og Flytoget ser at dette åpner for mange nye og spennende muligheter.

Flytogets konkurransesituasjon har de siste årene endret seg, noe som i 2016 har resultert i noe fallende passasjertall. Tross en tøffere konkurransesituasjon står Flytoget seg svært godt, og det er flott å konstatere at vi fortsatt scorer høyt på sentrale måleparametere som punktlighet og kundetilfredshet.

### Fremtid

Oslo er Europas raskest voksende hovedstad og i 2030 vil hovedstaden ha 819 000 innbyggere. For at byen skal bli et godt sted å bo må den ha velfungerende kollektivsystemer, og jernbanen vil spille en vesentlig rolle i dette systemet.

Flytoget er positive til regjeringens jernbanereform hvor det er legges til rette for omstrukturering av jernbanen og konkurranseutsetting av persontogstrekninger. Dette åpner for store muligheter og Flytoget har i 2016 blant annet brukt tid på å finne ut hvilken rolle vi skal ta i dette nye landskapet.

Inntil videre er likevel Flytogets viktigste fokus å befeste og forsterke vår posisjon, slik at vi fortsatt skal være førstevalget til og fra Oslo Lufthavn. Dette skal vi klare gjennom å tilby en forutsigbar reise og enkle løsninger for kundene våre.

### Fortid

Flytoget leverte i 2016 nok et godt resultat, med en omsetning på 923 millioner kroner og et resultat før skatt på 170 millioner kroner. Nedgangen i driftsinntekter fra foregående år skyldes en reduksjon i antall passasjerer på 2,2 prosent fra 2015. I hovedsak kan passasjeredgangen forklares med økt konkurranse i markedet. Redusert reiseaktivitet, spesielt i Flytogets kjernemarked, som følge av mindre aktivitet i norsk næringsliv, har også gitt konsekvenser for passasjertall.

Selv med endrede rammebetingelser, hardere konkurranse og en presset norsk økonomi, har Flytoget evnet å levere tjenester til våre kunder som har gitt oss gode resultater. Det er likevel viktig å ta inn over seg at Flytoget befinner seg i en endret konkurransesituasjon og vi har i 2016 fortsatt med de nødvendige forberedelsene for å møte denne.

Det er gledelig å konstatere at kundetilfredsheten og punktlighet ligger på stabile henholdsvis 97 og 96 prosent og at sykefraværet er stabilt lavt. Gjennom en storstilt satsning på innovasjon og forretningsutvikling, har vi i 2016 også jobbet med å utvikle smarte løsninger og nye partnerskap til det beste for de reisende.

2016 har også vært et år med overgangsperioder i forbindelse med lederskifte. Linda Bernander Silseth sa opp sin stilling som administrerende direktør i Flytoget i mars 2016 og fra 1. august til 31. desember fungerte Hans Kristensen som administrerende direktør. Primærfokus i overgangsperioden har vært å opprettholde kjernevirksomheten. Undertegnede var på plass i Flytoget AS fra og med 1. januar 2017.

### Alltid

I Flytoget er vi 366 medarbeidere som har ett hovedfokus: å få de reisende til og fra Oslo Lufthavn på den enkleste, mest miljøvennlige og mest forutsigbare måten. Det er dette som er kjernen i vår virksomhet, og det vil det alltid være.

### Tusen takk!

Tross tøffere konkurranse og til dels stramme rammebetingelser legger vi bak oss nok et godt år, og jeg vil benytte sjansen til å takke alle Flytogets dyktige, dedikerte, tilpassingsdyktige og positive medarbeidere for en fantastisk innsats.

2016 har vist at Flytoget er en endringsvillig organisasjon som møter utfordringer og muligheter i jernbanesektoren på en offensiv og fremtidsrettet måte. Jeg gleder meg til å bli med på fortsettelsen. ●

Philipp Engedal

Administrerende direktør i Flytoget AS

## Styrets beretning

### Verdens enkleste reise

Flytoget har med sine tjenester skapt verdens enkleste togreise. Dette har gitt Flytoget en unik posisjon i markedet, særdeles gode resultater og siden oppstarten i 1998 et akkumulert utbytte til eier på 1342 millioner kroner.

Flytoget leverte i 2016 nok et godt resultat. Driftsinntektene ble 923 millioner kroner og resultat før skatt ble 170 millioner kroner. Nedgangen i driftsinntekter fra foregående år skyldes en reduksjon i antall passasjerer på 2,2 prosent fra 2015. Redusert reiseaktivitet som følge av mindre aktivitet i den oljerelaterte delen av norsk næringsliv, har gitt konsekvenser for passasjertall. I tillegg har konkurransen økt på Flytogets strekning.

Flytoget er fornøyd med at selskapet har greid å opprettholde posisjonen som de reisendes klare førstevalg til og fra Oslo Lufthavn og finner det gledelig at Flytoget scorer svært høyt på kundetilfredshet og punktlighet. I siste kvartal 2016 endte Flytogets kundetilfredshet på rekordhøye 97,8 prosent og arbeidet med å opprettholde posisjonen som kundenes favoritt vil fortsette med full styrke også i 2017. Flytogets punktlighet endte i 2016 på 96 prosent.

Det har de siste årene vært bevilget stadig mer midler for å utvikle norsk jernbane. Dette har vært helt nødvendig for å skape en infrastruktur som gjør det mulig for operatørene å levere forutsigbarhet til kundene, slik at norsk jernbane i enda større grad kan bidra til å løse utfordringer knyttet til økt reiseaktivitet og miljøutfordringer. For å nå ambisjonen om et lavutslippssamfunn må det utvikles produkter, tjenester og kommersielle konsepter som gjør det enda mer attraktivt å reise kollektivt. Flytogets organisasjon har i året som har gått brukt tid på videreutvikling av sitt tilbud, og beredt grunnen for nye tiltak som skal gi økt merverdi for Flytogets kunder. Det er ved utgangen av året også igangsatt et arbeid som har som mål å redusere kostnadsnivået.

### Virksomheten

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

Flytoget eies av Nærings og fiskeridepartementet. 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 og miljø og klimamessige gevinster. Flytoget drives på forretningsmessig grunnlag, uten offentlige kjøp.

### Det skal være enklest mulig å være kunde

Flytoget har som mål å skape enda enklere reiseopplevelser for kundene. Flytoget etterstreber hele tiden å øke verdien for kundene og attraktiviteten til tilbringertjenesten. Ambisjonen er å bidra til å nå det politiske målet om 75 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn innen 2020.

I året som har gått har Flytogets organisasjon igangsatt en rekke aktiviteter som skal bidra til å gjøre det enda enklere å være kunde.

#### SAS EuroBonus-poeng på Flytoget

I januar 2016 inngikk Flytoget et samarbeid med SAS som sikrer Eurobonus-medlemmer poeng på reiser med Flytoget. Allerede fra mars 2016 kunne brukere av Flytogets app tjene poeng på reisene med Flytoget, og fra mai fikk også reisende Eurobonus-poeng ved billettløse reiser. SAS Eurobonus er Nordens største lojalitetsprogram, med mer enn fire millioner medlemmer.

#### Åpning av Flytogterminalen på OSL

Arbeidene med nye Terminal 2 (T2) på Oslo Lufthavn har fortsatt med full kraft i 2016. Den offisielle åpningen av T2 er satt til april 2017. Grunnlaget for bygging av nytt stasjonsområde på Oslo Lufthavn ble lagt i 2015, og i august 2016 kunne Flytogets reisende ta i bruk den nye Flytogterminalen. Det er lagt vekt på å skape en lys og åpen terminal, med design og løsninger som skaper flyt og enkelhet for de reisende.

#### Flytogets app har blitt den viktigste digitale kundekanal

Flytoget lanserte i 2015 en helt ny app. Appen viser Flytogavgangene i sanntid og gir kundene mulighet til å kjøpe sin billett direkte i appen. I løpet av 2016 passerte appen hele 360 000 nedlastinger og hver dag

benyttet over en tredjedel av kundene appen til billettkjøp, samt for å finne avganger i sanntid. I høst ble det implementert 3D touch for iPhone for ytterligere forenkling av billettkjøp og visning av billett. Det har også blitt gjort etterlengtede forbedringer i forbindelse med krav til universell utforming. Dette omfatter økt størrelse på klikkbare felt og bedre navngiving av disse, samt bruk av blant annet voice-over funksjonalitet. Sistnevnte leser opp tekst, funksjoner og billetter i appen hvilket er til stor hjelp for blinde og svaksynte.

#### Ny digital plattform skal sikre enda bedre kundemøter

Flytoget har gjennom 2016 utviklet en app for kundeservicemedarbeidere som har som hensikt å sikre enda bedre og mer effektive kundemøter. Appen inneholder funksjoner som sikrer at kundens behov blir løst der og da. Det er planlagt å videreutvikle denne løsningen i 2017 for å ytterligere forbedre kundeservice og salgsfunksjonalitet.

#### Flytoget i ny drakt

Fra og med 1. desember 2016 byttet Flytoget offisielt logo. Oppgraderingen av Flytogets visuelle profil er en nødvendig del av en større moderniserings- og fornyelsesprosess hvor selskapet blant annet har gjort nødvendige tilpasninger til en ny digital hverdag. Arbeidet med Flytogets nye uniformer startet også i 2016 og utrulling av både logo og nye uniformer vil pågå frem til den offisielle åpningen av Terminal 2 på Oslo Lufthavn 27. april 2017. Høsten 2016 lanserte Flytoget i tillegg et nytt kommunikasjonskonsept kalt «Flytogmodus», et begrep som formidler både den rasjonelle og den emosjonelle verdien av å velge Flytoget.

#### Strategisk innovasjonssamarbeid med Vipps

Flytoget har inngått et strategisk innovasjonssamarbeid med DNB og i oktober ble det første pilotprosjektet presentert. Ambisjonen er at de reisende skal kunne løse billett med Flytoget uten ett eneste tastetrykk. Flytoget og Vipps er blant de første i Norge som tilbyr teknologi som fanger opp de reisendes bevegelser i realtid. Det eneste som kreves på den forenklete reisen med Flytoget er at mobiltelefonens Bluetooth er slått på og at Vipps er aktivert.

#### 5 tog i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret

12. desember 2016 utvidet Flytoget med en ekstra avgang i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret og kjører nå fem tog i timen fra disse stasjonene. Flytoget økte også sine avganger fra Stabekk stasjon.

### Lønnsomhet

#### Driftsinntekter og resultat

Driftsinntektene i 2016 ble 923 MNOK (960 MNOK), en nedgang på 3,9 prosent fra foregående år. Ordinært resultat før skatt ble 170 MNOK (235 MNOK), som er 65 MNOK lavere enn i 2015. Hovedårsaker til resultatnedgangen er noe svakere passasjerutvikling (ned 2,2 prosent), økning i mva.-sats fra 8-10 prosent uten prisøkning, økt markedsføring, økt kjøreveisavgift og økte avskrivninger pga. nye kundeløsninger. Øvrige drifts- og administrasjonskostnader er redusert gjennom 2016.

#### Kapitalforhold og balanse

Totalkapitalen i selskapet var ved utgangen av 2016 1 488 MNOK (1 393 MNOK). Egenkapitalen var 771 MNOK ved utgangen av 2016 (802 MNOK) og utgjorde 52 prosent (58 prosent). Nedgang i egenkapital skyldes økt pensjonsforpliktelse etter oppdatert aktuarberegning.

#### Likviditet og finansiering

Likviditetsbeholdningen i Flytoget var pr. 31. desember 128 MNOK. Selskapet har i løpet av 2016 etablert en revolverende trekkfasilitet på 250 MNOK for å møte utbetalinger til kjøp av nye flytog. Kassa-kreditten på 25 MNOK var ubenyttet ved utgangen av året. Kontantstrøm fra driften utgjorde 236 MNOK (291 MNOK). Forskjell ift. driftsresultat er i hovedsak avskrivninger på 116 MNOK, betalt skatt 68 MNOK og endringer i arbeidskapital. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med 110 MNOK. Kontantstrømmen fra finansieringsaktiviteter var negativ med 181 MNOK som følge av utbetaling av utbytte. Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året. →



#### Forutsetninger 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 2016 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift og styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til regnskapslovens § 33a.

#### Årets resultatdisponering

Resultat etter skatt ble for 2016 på 132 MNOK. Årsresultatet etter skatt avsettes til utbytte 80 prosent. Flytogets egenkapital, etter avsatt utbytte, utgjør 771 MNOK pr. 31. desember 2016, hvorav 400 MNOK er aksjekapital. Selskapets finansielle situasjon på balansedagen vurderes som god.

#### Bærekraft og samfunnsansvar

Flytogets tilbyr det mest sikre, effektive og miljøvennlige transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn. Å flytte flere reisende fra bil til tog er Flytogets største samfunnsbidrag og kombinert med et positivt økonomisk resultat er dette i seg selv bærekraftig. Flytoget ønsker likevel å engasjere seg i utviklingen av fremtidens jernbane, arbeid for klima og miljøbevissthet og felleskapets innsats for å legge til rette for god utnyttelse av samfunnets ressurser.

En forutsetning for å lykkes med dette, er å integrere bærekraftambisjonene i overordnede strategier og i forretningsmessige prioriteringer. I 2016 er det jobbet systematisk med å integrere bærekraft og samfunnsansvar i selskapets virksomhetsstyring, strategier og handlingsplaner. Flytoget er også ved flere anledninger prisbelønnet for sitt arbeid med bærekraft og samfunnsansvar.

Hvordan Flytoget arbeider med bærekraft og samfunnsansvar, er beskrevet i Flytogets årsrapport for 2016, under kapitlene «Fremtid og Alltid». Her finnes beskrivelser av selskapets tilnærming, innsats, resultater og ambisjoner knyttet til arbeids- og menneskerettigheter, likestilling, diskriminering, sosiale forhold, antikorrupsjon og ytre miljø, samt øvrige vesentlige områder.

Den integrerte årsrapporten for 2016 er utarbeidet etter det globale rapporteringsinitiativet Global Reporting Initiatives GRI G4 applikasjonsnivå «Core».

#### Eierstyring og selskapsledelse

Styret i Flytoget legger vekt på å etablere og videreutvikle rutiner og praksis for god eierstyring og selskapsledelse. For å sikre en god dialog og et godt samspill mellom eier, styret og ledelsen, følges «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse». Som statlig heleid selskap baseres Flytogets eierstyring og selskapsledelse på norsk lov og regjeringens til enhver tid gjeldende eierskapspolitikk.

Flytogets virksomhetsstyringsmodell, «Flytogboka», inkluderer en virksomhetsstyringspolicy. Hensikten med «Flytogboka» er å sikre etterlevelse av arbeidsmetoder og spre kjennskap om Flytogets visjon, verdier og formål, policyer, prosedyrer og etiske retningslinjer. I Flytogboka er det etablert en metodikk som understøtter kontinuerlige forbedringer gjennom systematisk planlegging, implementering og oppfølging av resultater.

I likhet med virksomhetsstyringspolicyen, er eierstyring og selskapsledelse gjenstand for vurdering, diskusjon og godkjenning i styret. For en nærmere redegjørelse om Flytogets eierstyring og selskapsledelse, henvises det til side 61 i årsrapporten, samt flytoget.no.

#### Risikostyring og internkontroll

Risikostyring og internkontroll 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. Flytoget gjennomfører årlig risikovurderinger på ulike områder og disse følges systematisk opp. Selskapet har fokus på følgende hovedområder:

#### Sikker drift

Flytogets sikkerhetspolicy er en visjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. I 2016 erfarte Flytoget kun mindre uhell med passasjerer, ansatte og materiell.

Sikker drift og kontinuerlig utvikling av god sikkerhetskultur har alltid høyest prioritet i Flytoget. Sikker drift står alltid øverst på dagsorden i møter med styret og ledelsen gjennom hele året. Tilløp og uønskede hendelser behandles i Flytogets sikkerhetsstyringsystem, som

er en viktig del av virksomhetsstyringen. Det opereres etter prosedyrer og retningslinjer som er i henhold til gjeldende myndighetskrav.

Det er gjennom året gjennomført ulike risikoanalyser i forbindelse med planlagte aktiviteter i organisasjonen. Dette er motivert ut fra ønsket om å minimere mulige uønskede hendelser og tilløp. Flytoget har oppdatert overordnet risikoanalyse og farelogg for strekningen Flytoget opererer på. Det settes årlige målsetninger og det arbeides aktivt gjennom med handlingsplaner innenfor sikkerhet.

Beredskap og sikring er sentrale deler i det forebyggende sikkerhetsarbeidet. Det har vært gjennomført større og mindre beredskapsøvelser og øvrige aktiviteter etter en årlig oppsatt plan. Hensikten er at Flytoget skal være i stand til å håndtere ulykker på en best mulig måte.

Flytoget gjennomfører undersøkelser og granskninger etter hendelser og tilløp for å oppnå kontinuerlig organisatorisk læring og forbedring.

#### Finansiell risiko

Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko er nedfelt i selskapets finansstrategi.

Selskapet etablerte i 2016 en revoluerende trekkfasilitet på 250 MNOK og vil gjennom denne være eksponert for endringer i rentenivå. Pr. 31. desember 2016 var det ikke trukket på trekkfasiliteten. I forbindelse med kjøp av nye tog i april 2015, ble selskapet eksponert for valutarisiko. Etter kontraktsinngåelse ble valuta-risikoen håndtert ved kjøp av valutaterminer i henhold til betalingsplanen. Det henvises til note 9. Dette gir selskapet forutsigbarhet i forhold til kontantstrøm og er i henhold til finansstrategien. Investeringen vil dekkes av lån og kontanter fra driften. Flytogets kredittrisiko er svært begrenset ettersom andelen kunder som gis kreditt er svært lav. Selskapets likviditet er god og det finansielle handlerrommet er godt.

#### Strategisk risiko

Konkurransbildet har endret seg det siste året gjennom økt konkurrerende togtilbud på flytogstrekningen. Dette gjør at det vil kreves mer av selskapet for å opprettholde markedsposisjonen. I et

mellomlangt perspektiv antas reiseaktiviteten over Oslo Lufthavn å øke. Samlet håndteres den strategiske risikoen gjennom å videreutvikle selskapets tjenester og produkter, samt stadig økende fokus på kostnadseffektivitet.

Flytoget har en trafikkavtale med Samferdselsdepartementet frem til 2028 om sportilgangsprioritet for å sikre at tilbringertjenesten har de rette forutsetninger for å betjene sitt formål – å bringe flyreisende til og fra Oslo Lufthavn med høy frekvens.

#### Informasjonssikkerhet

Det foreligger en informasjonssikkerhetspolicy og -plan hvis hensikt er å beskytte Flytogets informasjonsverdier mot alle interne og eksterne trusler, tilsiktede eller utilsiktede. Selskapet følger med på det økte trusselbildet og jobber aktivt for å sikre konfidensialitet, integritet, tilgjengelighet og sporbarhet i all databehandling. Målet med informasjonssikkerhetsarbeidet er å bidra til å sikre Flytogets forretningsvirksomhet mot avbrudd, verne de informasjonsverdier som Flytoget forvalter, sikre tilgjengeligheten, integriteten og konfidensialiteten til Flytogets informasjon og verne kunder, samarbeidspartnere og medarbeidere.

#### Risikostyring og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er sentralt i Flytogets virksomhetsstyring. Revisjoner og tilsyn blir gjennomført jevnlig innenfor ulike områder av virksomheten. Selskapet vurderer løpende risiki innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder og vurderer tiltak og kontinuerlig forbedring fortløpende. Det har gjennom året blitt gjennomført internrevisjoner og revisjoner hos sentrale leverandører innenfor områdene risikostyring, sikring og vedlikehold av togmateriell. Disse aktivitetene planlegges i et årlig revisjonsprogram som godkjennes av selskapets ledelse. Selskapet blir også jevnlig revidert av representanter for myndighetene i forhold til å oppfylle krav og regelverk i driften. Resultater og funn presenteres for ledelse og styret.

Ledelsens gjennomgang er en årlig rapportering av sentrale aktiviteter, virksomhetsstyring i selskapet og resultatene fra ledelsens gjennomgang rapporteres til styret. →

#### Styrets arbeid og sammensetning

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

Styret i Flytoget har i 2016 bestått av åtte medlemmer, hvorav tre medlemmer er valgt av ansatte. Det har vært tre kvinnelige styremedlemmer, som representerer en kvinneandel på 38 prosent. Av aksjonærvalgte styremedlemmer har andelen kvinner vært 40 prosent.

Styret skal til enhver tid ha oppdatert kunnskap og kompetanse om alle vesentlige forhold rundt Flytogets virksomhet og strategiske utfordringer. I løpet av 2016 har styret holdt seg spesielt oppdatert om pågående jernbanereform i Norge.

Det ble i løpet av 2016 avholdt ti styremøter.

Fra 1.1.17 har styret bestått av fire eiervalgte medlemmer og tre medlemmer valgt av de ansatte.

#### Organisasjon

Motiverte og engasjerte medarbeidere er en forutsetning for at Flytoget skal ha en serviceleveranse som skiller seg positivt ut og Flytoget har greid å utvikle en kultur preget av stolthet og engasjement.

I 2016 har selskapet hatt økende fokus på kostnadseffektiv kvalitet og optimalisering av ressurser.

I utviklingsprosesser legges det vekt på involvering som innebærer at medarbeidere, mellomledere og tillitsvalgte engasjeres i ulike strategi- og planleggingsprosesser. I Flytoget gjennomføres det medarbeidersamtaler hvert år. Annet hvert år gjennomføres det medarbeiderundersøkelse. Denne gjennomføres neste gang i 2017. Flytoget er opptatt av mangfold gjennom en god balanse mellom kvinner og menn på alle nivåer, aldersmessig spredning, rekruttering av medarbeidere med ulik kulturell bakgrunn og et bevisst forhold til diskrimineringsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven.

Etter mange års systematisk arbeid med oppfølging av sykefraværet, er selskapet i dag på nivå i samsvar med øvrig norsk arbeidsliv. I 2016 var sykefraværet 5,6 prosent (5,4).

#### Lederlønnsklæring

Styret har utarbeidet en lederlønnsklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmenn-aksjeloven § 6-16 a.

Lederlønnsklæringen fremkommer i note 2 i årsregnskapet, og er basert på retningslinjer fastsatt i februar 2015.

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. Det har vært avholdt tre møter i kompensasjonsutvalget i 2016. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefalinger.

#### Framtidsutsikter

Flytoget endret norsk jernbanesektor ved sin inntreden i det norske markedet. Til tross for en mer krevende konkurransesituasjon og endrede reise mønstre, fortsetter Flytoget å opprettholde sin sterke posisjon.

Selskapet vil møte økt konkurranse på Flytogets strekning med offensive tiltak for å befeste sin posisjon som førstevalget til og fra Oslo Lufthavn. Flytoget vil også arbeide for at konkurransen på tilbringestrekningen til Oslo Lufthavn er på like vilkår.

Flytoget er positiv til den tydeliggjøringen av ansvar som det legges opp til ifm. jernbanereformen. Likevel er det fortsatt mye som er uavklart og Flytoget er opptatt av det nye regimet er forutsigbart både for operatører og kunder, herunder at operatørene ikke blir belastet med høyere kostnader uten at dette kan ses i sammenheng med klare leveranseforbedringer. Flytoget legger også til grunn at Flytogets trafikkrettighet med staten, gjeldende til 2028, videreføres i henhold til inngått avtale.

Ved inngangen til 2017 er det Flytogets syn at Oslo Lufthavn ligger an til en fortsatt vekst, spesielt relatert til ferie- og fritids-

markedet. Forretningsmarkedet forventes fortsatt preget av utfordringene i den oljerelaterte delen av norsk næringsliv. Flytoget vil jobbe målrettet med å ta del av trafikkveksten innen ferie- og fritidsmarkedet og er også posisjonert til å ta veksten innen jobberelaterte reiser når denne kommer.

Ved årsskiftet 2016/2017 er det initiert et forbedringsprogram som skal resultere i lavere kostnader og som skal bidra til at selskapet leverer gode økonomiske resultater i årene som kommer.

Flytoget er et solid og veldrevet selskap som er opptatt av å levere sitt samfunnsoppdrag på en god måte. Styret har tro på prosessene som er igangsatt for å posisjonere selskapet og ser frem mot et spennende 2017 for Flytoget.

#### Styret takker de ansatte

Flytogets styre takker selskapets medarbeidere og ledelse for et godt samarbeid og for gode resultater i 2016. ●

Styret i Flytoget AS  
Oslo, 3. mars 2017

Rolf Roverud,  
Styreleder

Philipp Engedal,  
Administrerende direktør

Tone Wille

Trygve Gjertsen

Per Stene

Robin Kamark

Jon Erik Johansen

Lena Angela Nesteby



Fra venstre: Philipp Engedal, Trygve Gjertsen, Lena A. Nesteby, Tone Wille, Wenche Kjolås, Jon Erik Johansen, Robin Kamark og Rolf Roverud. Per Stene var ikke til stede da bildet ble tatt.

## Presentasjon av Flytogets styre

### Wenche Kjolås

**Født:** 1962  
**Stilling:** Adm. direktør i Grieg Maturitas AS  
**Styreleder:** 2013-2016

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 samt i Innovasjon Norge. Har også vært styremedlem for flere børsnoterte selskaper.

### Robin Kamark

**Født:** 1963  
**Stilling:** Konserndirektør Storebrand ASA  
**Styremedlem siden:** 2016

Robin er utdannet innen økonomi med MBA grad fra BI. Han har hatt ulike ledende stillinger både nasjonalt og internasjonalt innen SAS-konsernet, sist som konserndirektør/CCO. Han har hatt styreverv innen luftfart og reiseliv. Robin kom til Storebrand i 2012.

### Per Stene

**Født:** 1972  
**Stilling:** Flytogvert  
**Styremedlem siden:** 2014

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

### Jon E. Johansen

**Født:** 1959  
**Stilling:** Flytogfører  
**Styremedlem siden:** 2016

Jon er utdannet maskin montør ved Fredrikstad mekaniske verksted. I 1982 begynte han som lokfører NSB hvor han også jobbet som instruktør og kjørelærer. Jon har vært i Flytoget siden 2001 og er i tillegg til Flytogfører kjørelærer og sensor for nye førere. Jon har vært tillitsvalgt i Flytoget siden 2008.

### Trygve Gjertsen

**Født:** 1953  
**Stilling:** Konsulent og styreverv  
**Styremedlem siden:** 2005

Trygve er siviløkonom fra NHH og han har hatt ledende stillinger i SAS konsernet, vært Partner i Ernst & Young og direktør i Braathens. Han har vært konserndirektør i Posten, samt styremedlem Braathens Aviations virksomheter i Sverige.

### Philipp Engedal

**Født:** 1972  
**Stilling:** Adm. dir. fra 01.01.17

Philipp er utdannet siviløkonom fra Universitæt Mannheim, Tyskland. Han har bred erfaring som toppleder innenfor ulike sektorer, herunder logistikk, dagligvare, godstransport og byggevareindustri, og senest fra stillingen som administrerende direktør i Nobina Norge.

### Rolf Roverud

**Født:** 1958  
**Stilling:** Konsulent og styreverv  
**Styremedlem siden:** 2013  
**Styreleder fra:** 01.01.17

Rolf har økonomisk utdanning og mastergrad innen strategi og ledelse. Han har vært konsernsjef i Scana Industrier ASA og har hatt ledende stillinger i NSB og Saga Petroleum. Han er bl.a. styreleder i Nye Veier AS og Kolumbus AS.

### Tone Wille

**Født:** 1963  
**Stilling:** Konsernsjef Posten Norge AS  
**Styremedlem siden:** 2016

Tone er siviløkonom fra NHH og har før Posten hatt ledende stillinger i Kværner, GE, Elkem og Norfund. Hun har lang og variert styreverv erfaring. Tone overtok som konsernsjef i Posten i oktober 2016 og kom da fra stillingen som CFO i samme selskap.

### Lena Angela Nesteby

**Født:** 1967  
**Stilling:** Sjef design/visuell profil, Flytoget AS  
**Styremedlem siden:** 2016

Lena er diplomøkonom fra BI med en mastergrad fra samme sted. Lena har jobbet i Flytoget siden 2002 og har bygget opp merkevaren Flytoget over mange år. Hun har tidligere jobbet i Møller US Import AS og Harald A. Møller AS.

### Hans Kristensen

**Født:** 1960  
**Stilling:** Konstituert adm. dir. i perioden 01.08.16 til 31.12.16

Hans har økonomiutdanning fra BI og har jobbet i Flytoget siden 2000. Han har hatt ulike direktørposisjoner i Flytoget i denne perioden. Han har tidligere ti års erfaring fra aluminiumsdivisjonen i Norsk Hydro.

## Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- resultatregnskap
- balanse
- kontantstrømoppstilling
- noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen. Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk i Norge gjeldende pr. 31. desember 2016. Den nødvendige spesifisering av regnskapsposter er gjort i noter til årsregnskapet. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

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

### Driftsinntekter

Selskapets driftsinntekter består i hovedsak av billettinntekter og inntekter fra salg av reklameplass. Salg av togbilletter inntektsføres på tidspunktet for gjennomføring av reisen. Reklameinntekter inntektsføres i fremvisningsperioden.

### Kostnadsføringstidspunkt og sammenstilling

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

### Skattekostnad

Skattekostnader resultatføres når de påløper. Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den

del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling/fradrag i senere perioder. I henhold til Stortingsvedtak om endring av skattesats er utsatt skatt beregnet med ny fremtidig sats på 24 prosent. Betalbar skatt beregnes med sats på 25 prosent. Utsatt skatt er beregnet på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

### Finansielle instrumenter

Valutasikringsinstrumenter i form av valutaterminkontrakter er inngått for å valutasikre innkjøp av nye flytog. Disse er regnskapsmessig behandlet som kontantstrømsikring i regnskapet. Verdiendring av sikringsinstrumentet regnskapsføres ikke før sikringsinstrumentet realiseres. Verdi av sikringsobjektet balanseføres ikke. Dette i tråd med NRS 18 bestemmelser om regnskapsføring under sikring, alternativ 2b.

### Utenlandsk valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta regnskapsføres til valutakursen på transaksjonstidspunktet. Fordringer og gjeld i utenlandsk valuta, som ikke er sikret ved bruk av terminkontrakter, balanseføres til kursen ved regnskapsårets slutt. Valutakursdifferanser klassifiseres som finansinntekt eller -kostnad.

### 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

Består av kontanter, inkludert veksel i billettsskanke og billett-automater, 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 revurdering 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.

**Forbruksmaterieill**

Balanseført forbruksmaterieill vurderes til det laveste av gjennomsnittlig kostpris og virkelig verdi. Beholdningen av forbruksmaterieill 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**

Selskapet har to ulike pensjonsordninger. Pensjonsordningene er usikkert, og estimert fremtidig forpliktelse avsettes i balansen som en

forpliktelse. Ytelser til ansatte i form av pensjonsordninger og aktuarberegnete forpliktelser vedrørende risiko for «Loss of licence» for flytogførere, er i henhold til NRS 6A regnskapsført i samsvar med IAS (International Accounting Standards) 19 «Ytelser til ansatte». Netto pensjonsforpliktelse knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger beregnes separat for hver ordning ved å estimere størrelsen på fremtidige ytelser som den ansatte har opptjent gjennom sin arbeidsinnsats i inneværende og tidligere perioder. Disse fremtidige ytelsene diskonteres for å beregne nåverdien, og virkelig verdi av pensjonsmidler trekkes fra for å finne netto pensjonsforpliktelse. Diskonteringsrenten utgjør balansedagens rente på bedriftsobligasjonslån med særlig høy kredittverdighet (AAA-vurdering) og med tilnærmet samme løpetid som selskapets forpliktelser. Beregning er gjort av en kvalifisert aktuar, og er basert på en lineær opptjeningsmodell. Når ytelsene i en ordning forbedres, innregnes den andelen av økningen i ytelsene som ansatte har opparbeidet rettighet til, som kostnad i resultatregnskapet lineært over gjennomsnittlig tidsperiode frem til de ansatte har oppnådd en ubetinget rett til de økte ytelsene. Kostnaden innregnes umiddelbart i resultatregnskapet dersom de ansatte allerede ved tildeling har fått en ubetinget rett til økte ytelser. Aktuarielle gevinster og tap oppstått ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelser innregnes i netto pensjonsforpliktelser umiddelbart og belastes direkte mot annen egenkapital.

**Regnskapsestimater og sensitivitetsanalyser**

Regnskapsavleggelsen er særlig påvirket av valgte finansielle og aktuarmessige forutsetninger hva angår beregning av selskapets pensjonskostnader og regnskapsførte pensjonsforpliktelser. For konsekvenser av gitte endringer av enkelte vesentlige forutsetninger på selskapets resultatregnskap og finansielle stilling og for sensitivitetsanalyse se note 11 «Pensjoner».

Valg av levetider ved fastsettelse av avskrivningskostnader for varige driftsmidler som togsett og immaterielle rettigheter som sporprioritet har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsettkomponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden. ●

**Resultatregnskap 01.01. - 31.12. (tall i 1 000)**

	Note	2016	2015
Billettinntekter	1	906 172	946 817
Annen driftsinntekt	1	16 573	13 488
Sum driftsinntekter		922 745	960 304
Lønnskostnad	2, 11	285 927	276 897
Av-/nedskrivning	5, 12	116 219	106 025
Annen driftskostnad	2, 13, 14	353 161	345 656
Sum driftskostnad		755 307	728 578
Driftsresultat		167 438	231 726
Annen finansinntekt		3 769	4 178
Annen finanskostnad		-1 150	-822
Ordinært resultat før skattekostnad		170 057	235 082
Skattekostnad på ordinært resultat	4	38 523	54 431
Årsresultat		131 534	180 651
Disponering (dekning) av årsresultatet			
Til utbytte	8	105 228	180 651
Overført til annen egenkapital	8	26 307	0
Sum disponering		131 534	180 651

## Balanse pr. 31.12 (tall i 1 000)

Eiendeler	Note	2016	2015
<b>Anleggsmidler</b>			
Immaterielle eiendeler			
Fortrinnsrett tilbringertransport	7, 12	171 615	187 099
Sum immaterielle eiendeler		171 615	187 099
Varige anleggsmidler			
Varige driftsmidler	12	713 140	755 640
Investeringsprosjekter under utførelse	5	451 031	236 147
Sum varige driftsmidler		1 164 171	991 787
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Sum finansielle anleggsmidler		10	10
Sum anleggsmidler		1 335 796	1 178 895
<b>Omløpsmidler</b>			
Forbruksmaterieell	10	22 080	23 465
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer	3	2 309	7 609
Andre kortsiktige fordringer		56	84
Sum fordringer		2 365	7 693
Bankinnskudd, kontanter o.l.	6	128 076	182 791
Sum omløpsmidler		152 520	213 949
Sum eiendeler		1 488 316	1 392 844

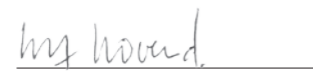
## Balanse pr. 31.12 (tall i 1 000)

Egenkapital og gjeld	Note	2016	2015
<b>Egenkapital</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Aksjekapital (400 000 aksjer á kr 1 000)	7, 8	400 000	400 000
Overkurs	8	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital		692 468	692 468
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital	8	78 802	110 000
Sum opptjent egenkapital		78 802	110 000
Sum egenkapital		771 270	802 468
<b>Gjeld</b>			
<b>Avsetning for forpliktelse</b>			
Pensjonsforpliktelse	11	225 475	142 603
Utsatt skatt	4	59 870	89 510
Sum avsetning for forpliktelse		285 344	232 113
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		206 387	50 387
Betalbar skatt	4	51 528	68 373
Skyldige offentlige avgifter		16 917	13 536
Utbytte		105 228	180 651
Annen kortsiktig gjeld		51 642	45 315
Sum kortsiktig gjeld		431 701	358 262
Sum gjeld		717 046	590 375
Sum egenkapital og gjeld		1 488 316	1 392 844

Kontantstrømoppstilling (tall i 1 000)

	2016	2015
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>		
Resultat før skattekostnad	170 057	235 082
Periodens betalte skatt	-68 373	-67 641
Avskrivninger	116 219	106 025
Endring i varelager	1 385	2 358
Endring i kundefordringer	5 300	-786
Endring i leverandørgjeld	156 000	-8 686
Endring i andre tidsavgrensingsposter	-144 369	24 777
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	236 220	291 129
<b>Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	110 284	267 601
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-110 284	-267 601
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>		
Utbetalinger av utbytte	-180 651	-128 700
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-180 651	-128 700
Netto kontantstrøm for perioden	-54 715	-105 172
Konter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	182 791	287 964
Konter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	128 076	182 791
Denne består av:		
Bankinnskudd m.v.	128 076	182 791

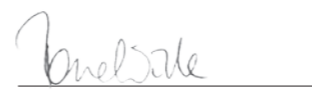
Styret i Flytoget AS  
Oslo, 3. mars 2017



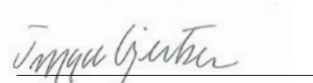
Rolf Roverud,  
Styreleder



Philipp Engedal,  
Administrerende direktør



Tone Wille



Trygve Gjertsen



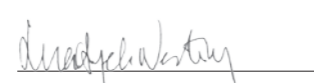
Per Stene



Robin Kamark



Jon E. Johansen



Lena Angela Nesteby

Note 1 Driftsinntekter (tall i 1 000)

	2016	2015
Billettinntekter	906 172	946 817
Inntekter ved utleie av reklameplass	14 402	11 955
Andre driftsinntekter	2 171	1 533
Sum	922 745	960 305

Note 2 Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Styret i Flytoget skal i henhold til selskapets vedtekter hvert år legge frem for den ordinære generalforsamlingen en lederlønnserklæring for rådgivende avstemning over styrets retningslinjer for lederlønnfastsettelsen.

Utgangspunkt for selskapets lederlønnspolitik

Styret i Flytoget ser på sine medarbeidere som selskapets viktigste ressurs og er opptatt av at selskapet tilbyr konkurransedyktige vilkår, slik at selskapet tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere. Retningslinjene for lederlønnfastsettelse for statlige selskaper er nedfelt i retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierskap (13. februar 2015).

Ledende ansatte defineres som administrerende direktør og ansatte som er medlem av Flytogets lederteam på midlertidig eller permanent basis. Lederlønninger i Flytoget fastsettes etter følgende hovedprinsipper:

- Selskapet skal tiltrekke seg og beholde gode ledere. Lederlønninger skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende. Det skal utvises moderasjon i fastsettelsen og justeringer av lederlønninger. Lønningene (summen av fast godtgjørelse som mottas) skal normalt ligge rundt gjennomsnittet av lederlønninger for tilsvarende ledere i sammenlignbare virksomheter. Lederlønninger skal bidra til verdiskapning.
- Det er hele styrets ansvar å fastsette retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte. Administrerende direktør godtgjørelse fastsettes av styret. Administrerende direktør er ansvarlig for lønnsfastsettelsen i selskapet.

Kompensasjonsutvalg

Flytoget har et særskilt kompensasjonsutvalg hvis mandat er:

1. Sikre at styret og administrasjonen etterlever eiers krav og forventninger i forhold til godtgjørelse av ledende ansatte.
2. Foreslå administrerende direktørs årlige lønnsjustering.

3. Godkjenne administrerende direktørs innstilling til endringer i lønn, betingelser og eventuelt sluttoppgjør for rapporterende direktører samt fastsetting av betingelser for nye direktører.
4. Vurdere forslag til bonusmodell for ledere og medarbeidere før den behandles og godkjennes i styret.

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

Hovedprinsippene i selskapets lederlønnspolitik

Fastlønn skal være hovedelementet i ledernes lønn. Det gjelder ingen særskilte rammer for fastlønns størrelse. I tillegg til fastlønn mottar ledende ansatte tilleggssytelser. 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. Den årlige lønnsjusteringen per 1. april 2016 var i tråd med resten av selskapet på 2,4 prosent.

Årlige bonusavtaler

Selskapet har i flere år praktisert bonusordninger for ledere og ansatte som et virkemiddel for å sikre et engasjement rundt viktige strategiske og forretningsmessige mål. De årlige bonusavtalene for ledende ansatte har en maksimal utbetaling tilsvarende tre måneders lønn. Fra 2017 inkluderes ikke feriepenger i bonusbeløpet for ledere. Måltallene for bonus er basert på finansielle og operasjonelle kriterier. Bonus betraktes ikke som en fast del av kompensasjonen. Målene samt innslagspunktene for oppnåelse besluttes av styret årlig etter behandling i kompensasjonsutvalget.

For 2016 inneholdt bonusmodellen to uavhengige mål med tilhørende kriterier. Kundetilfredshet (KTI) utgjorde 50 prosent →

av bonusen og målet var 96 prosent. Årsresultat før skatt var satt til to ulike nivåer, som hver for seg utgjorde 25 prosent av bonusoppnåelse. Innslagspunktene var henholdsvis oppnådd budsjettert årsresultat før skatt inklusive bonuskostnad og budsjettert årsresultat før skatt pluss 5 prosent inklusive bonuskostnad. For 2016 utbetales 50 prosent av oppnåelig bonus (KTI).

For 2017 videreføres samme bonusordning som for 2016. KTI mål er 96 prosent og det første nivået for økonomisk mål er oppnådd budsjettert årsresultat før skatt inklusive bonuskostnad og det andre nivået er budsjettert årsresultat før skatt pluss 20 prosent inklusive bonuskostnad.

#### Andre godtgjørelser

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 personalforsikringer som øvrige ansatte. For lederteamet er det tegnet en utvidet forsikring på gruppeliv/sykdom.

#### Pensjonsordninger

Selskapets pensjonsordning i Statens Pensjonskasse, 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 medarbeidere inngår i denne ordningen. Fra 2017 har en ledende ansatt en avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn utover 12 G forutsatt full opptjening. Dette refererer seg til avtale inngått i 2005.

#### Oppsigelsestid

Administrerende direktør og HR- direktør har avtale om gjensidig oppsigelse i seks måneder, øvrige ledende ansatte har tre måneder.

#### Etterlønsordninger

Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet med administrerende direktør gjelder seks måneders etterlønn basert på grunnlønn dersom styret tar initiativ til opphør av ansettelsesforholdet. Etterlønn reduseres forholdsmessig med ny inntekt. Øvrige ledelse og ledende ansatte har ikke avtalefestet etterlønsordninger.

#### Tildeling av aksjer

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

#### Lederlønspolitikken ført i 2016

Lederlønspolitikken som har vært ført i 2016 er i henhold til retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet fra 13. februar 2015. ●

Lønnskostnader (tall i 1 000)	2016	2015
Lønninger	213 873	208 807
Folketrygdavgift	33 885	32 418
Pensjonskostnader	29 925	34 399
Andre ytelser, inkl styrehonorar	8 245	1 273
Lønnskostnader	285 928	276 897
Gjennomsnittlig antall årsverk	324	314

#### Note 2 fortsetter Lederlønsklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte (tall i 1 000)

#### Godtgjørelse til ledende ansatte og styret

Ansatt	Tittel	Lønn inkl. feriepenge	Bonus inkl. feriepenge	Pensjonspremie	Annen godtgjørelse
Linda Bernander Silseth*	Administrerende direktør	1 837*	0	276	111
Hans Kristensen **	Fung.adm. direktør	1 697**	213	428	181
Eva Sørby Bråten	Økonomidirektør	1 398	194	412	129
Emil Eike	Kommersiell direktør & IT	1 507	206	220	132
Jarle Røsseland ***	Driftsdirektør	1 171	123	233	78
Thomas Berntsen ****	Driftsdirektør (vikar)	1 137	168	324	124
Kari Skybak	Direktør HR	1 455	201	406	144
Sum		10 202	1 105	2 299	899

\* Adm direktør til og med 30. september 2016.

\*\* Prosjektdirektør. I tillegg fungerende adm.dir. fra 1. august 2016.

\*\*\* Driftsdirektør til og med 7. august 2016, 40 prosent stilling som Prosjektmedarbeider fra 8. august 2016.

\*\*\*\* Teknisk direktør til og med 31. juli 2016.

\* Ingen lønnsøkning i 2016, inkl. feriepenge 2016 ved sluttoppgjør.

\*\* Lønnsøkning 2,4 prosent i 2016.

Styret	2016	2015
Styregodtgjørelse	1 198	1 185
Herav godtgjørelse til styrets leder	269	259
Fakturert honorar revisor (ekskl. mva)		
Lovpålagt revisjon	281	275
Revisjonsnær rådgivning	80	149



Note 3 Kundefordringer (tall i 1 000)

Kundefordringer	2016	2015
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	150	185
Årets konstaterte tap	273	278
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	0	0
Årets tap på kundefordringer	273	278

Note 4 Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel (tall i 1 000)

	Endring	2016	2015
<b>Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel</b>			
Driftsmidler		478 082	504 328
Kundefordringer		-150	-185
Pensjonsforpliktelser		-225 475	-142 603
Avsetninger		-3 000	-3 500
Netto midlertidige forskjeller		249 457	358 040
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	-108 583	249 457	358 040
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	-29 640	59 870	89 510
Ikke oppført utsatt skattefordel	-	-	-
Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	-29 640	59 870	89 510
Herav pensjonsforpliktelse direkte mot egenkapital	-74 140	-190 023	-115 883
Herav utsatt skatt direkte mot egenkapital	-16 635	-45 605	-28 971
<b>Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt</b>			
Resultat før skattekostnad		170 057	235 082
Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel		-	-
Permanente forskjeller		1 613	1 619
Grunnlag for årets skattekostnad		171 670	236 701
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel		34 443	16 534
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet		206 113	253 235
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)		206 113	253 235

Note 4 fortsetter Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel (tall i 1 000)

<b>Fordeling av skattekostnaden</b>		
Betalbar skatt (25 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	51 528	68 373
For mye, for lite avsatt i fjor	-	-
Sum betalbar skatt	51 528	68 373
Endring i utsatt skatt/skattefordel	-8 611	-4 464
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	-4 395	-9 478
Skattekostnad (25 % av grunnlag for årets skattekostnad)	38 523	54 431
<b>Avstemming av årets skattekostnad</b>		
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	170 057	235 082
Beregnet skatt 25 %	42 514	63 472
Skattekostnad i resultatregnskapet	38 523	54 431
Differanse	-3 992	-9 041
Differansen består av følgende:		
25 % av permanente forskjeller	403	437
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	-4 395	-9 478
Sum forklart differanse	-3 992	-9 041
<b>Betalbar skatt i balansen</b>		
Betalbar skatt i skattekostnaden	51 528	68 373
Betalbar skatt i balansen	51 528	68 373

Note 5 Investeringsprosjekter under utførelse (tall i 1 000)

	2016	2015
Anskaffelseskost 01.01	236 092	28 304
Forskuddsbetaling nye flytog	162 891	204 748
Tilgang	110 284	62 853
Nedskrivning	-2 693	-2 781
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-55 542	-57 032
Anskaffelseskost 31.12	451 032	236 092

**Note 6** Bankinnskudd (tall i 1 000)

	2016	2015
Bankinnskudd, kontanter o.l	128 076	182 791
Herav bundne skattetrekkmidler 10,8 MNOK		

**Note 7** Nærstående parter

Flytoget AS er et statsaksjeselskap heleiet av Nærings- og fiskeridepartementet. Jernbaneverket (Bane NOR SF fra 01.01.2017) og NSB AS er underlagt Samferdselsdepartementet. Flytoget har definert Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet, NSB AS og Jernbaneverket som nærstående parter.

Samferdselsdepartementet og Flytoget har en trafikkeringsavtale som sikrer Flytogets fortrinnsrett til tilbringertransport med tog på strekningen mellom Oslo Lufthavn og Asker. Jernbaneverket innkrever brukerbetaling som belastes med utgangspunkt i kjørte

kilometer på Gardermobanen og bruk av stasjonene Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen. Avgiften fastsettes i statsbudsjettet. Flytoget AS har avtale med Bane Energi om strømleveranser. All elektrisitet til togframføring og for strømforsyning til hele det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet anskaffes av Bane Energi, som er en egen forretningsenhet i Jernbaneverket. Driftspausebasert vedlikehold, inklusiv tilgang til verkstedinfrastruktur, av flytogene utføres av NSBs datterselskap Mantena AS til markedsmessige betingelser. ●

Transaksjoner (tall i 1 000)	2016	2015
<b>Inntekter</b>		
Jernbaneverket	1 135	750
NSB konsern	14	62
<b>Kostnader</b>		
Jernbaneverket	107 327	99 100
NSB konsern	66 887	70 329

Transaksjonene er ekskl. merverdiavgift

**Note 8** Egenkapital (tall i 1 000)

	Aksjekapital	Overkursfond	Aktuariell gevinst og tap pensjonsmidler (etter skatt)	Øvrig annen egenkapital	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr. 31.12.2015	400 000	292 468	-86 912	196 913	110 001	802 469
Årets resultater				131 534	131 534	
Utbytte				-105 228	-105 228	
Årets aktuarielle gevinst og tap på pensjonsmidler etter skatt			-57 505		-57 505	
Pr. 31.12.2016	400 000	292 468	-144 417	223 219	78 802	771 270

Aksjekapital er på 400 000 000 kroner fordelt på 400 000 aksjer pålydende 1 000 kroner. Alle aksjene eies av staten ved Nærings- og fiskeridepartementet

**Note 9** Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Selskapet har en ubenyttet kassekreditt på 25 MNOK pr 31.12.2016.

Selskapet etablerte i 2016 en revolverende langsiktig trekkfasilitet på 250 MNOK. Selskapet har ikke benyttet tilgjengelig trekkrettigheter i 2016.

Finansielle covenants for trekkfasiliteten er: Låntakers netto rentebærende gjeld/EBITDA skal være < 3.5. Låntakers egenkapital skal være > 30 prosent.

**Valutaterminkontrakter**

Selskapet inngikk 15.04.2015 kontrakt om kjøp av 8 nye flytog. Kjøpesum er i EUR og selskapet har i 2015 sikret denne valutarisikoen

ved inngåelse av euroterminer som tilsvarer investeringen i EUR.

Selskapet bruker terminkontrakter på utenlandsk valuta for å sikre selskapets kontantstrømmer tilknyttet kjøp av nye flytog (kontantstrømsikring). Regnskapsmessig klassifiseres terminkontraktene som sikringsinstrumenter.

Det skal betales 94,5 MEUR på togkontrakten i perioden januar 2017 – mai 2020. Beløpene er sikret med EUR-terminer tilsvarende 844,4 MNOK. Pr. 31.12.16 er markedsverdien av sikringen 26,3 MNOK. ●

Note 9 fortsetter Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Produkt	Markedsverdi	Val.	Kjøpt	Val.	Solgt	Handelsdato	Forfallsdato
Termin	-2 446 920	EUR	23 618 919	NOK	216 018 633	11.11.2016	10.01.2017
Termin	1 110 476	EUR	2 531 000	NOK	21 882 899	22.04.2015	22.05.2017
Termin	1 109 970	EUR	2 531 000	NOK	21 958 829	22.04.2015	07.08.2017
Termin	1 064 918	EUR	2 531 000	NOK	22 102 843	22.04.2015	15.01.2018
Termin	3 867 337	EUR	9 445 199	NOK	82 966 156	22.04.2015	18.05.2018
Termin	1 560 172	EUR	3 796 500	NOK	33 388 509	22.04.2015	15.06.2018
Termin	1 040 874	EUR	2 531 000	NOK	22 261 537	22.04.2015	18.06.2018
Termin	1 550 301	EUR	3 796 500	NOK	33 445 836	22.04.2015	16.07.2018
Termin	1 031 762	EUR	2 531 000	NOK	22 301 780	22.04.2015	19.07.2018
Termin	1 039 355	EUR	2 531 000	NOK	22 320 003	22.04.2015	16.08.2018
Termin	1 032 015	EUR	2 531 000	NOK	22 340 251	22.04.2015	30.08.2018
Termin	1 033 787	EUR	2 531 000	NOK	22 351 388	22.04.2015	13.09.2018
Termin	1 553 338	EUR	3 796 500	NOK	33 549 101	22.04.2015	01.10.2018
Termin	1 540 810	EUR	3 796 500	NOK	33 585 168	22.04.2015	18.10.2018
Termin	1 535 115	EUR	3 796 500	NOK	33 629 207	22.04.2015	15.11.2018
Termin	3 055 803	EUR	7 593 000	NOK	67 311 565	22.04.2015	29.11.2018
Termin	5 627 343	EUR	14 588 058	NOK	132 954 831	22.04.2015	29.05.2020
Sum	26 306 455		94 475 676		844 368 538		

Note 10 Forbruksmaterieell (tall i 1 000)

	2016	2015
Reservedeler	22 080	23 465

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 357 ansatte og 45 pensjonister pr. 31.12.2016.

Pensjonsordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser, som i hovedsak bestemmes av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Utbetaling av pensjoner er garantert av staten.

Premiefastsettelsen 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/«fiktivt fond») til-

svarende 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. En ansatt har avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn også utover 12 G. Forpliktelsene knyttet til dette er dekket gjennom et forsikringsselskap.

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 basert på gjennomsnittlig gjenværende opptjeningsstid for flytogførere. Ordningen er regnskapsført sammen med og etter samme regnskapsprinsipper som gjelder for selskapets pensjonsforpliktelser, herunder estimatavvik. Øvrige beregnings-tekniske forutsetninger tilsvarer dem som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble ikke utbetalt «Loss of licence» i 2016. ●

Pensjonskostnad (tall i 1 000)	2016	2015
Kostnad knyttet til inneværende periodes pensjonsopptjening (current service and administration costs)	25 865	28 429
Rente på forpliktelse	10 503	9 644
Brutto pensjonskostnad	36 369	38 074
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-7 466	-5 953
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	28 903	32 120
Periodisert arbeidsgiveravgift	4 075	4 529
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift	32 978	36 649

Note 11 fortsetter Pensjoner (tall i 1 000)

Pensjonskostnad (tall i 1 000)	2016	2015
Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:		
Bevegelser pensjonsforpliktelse (DBO)		
DBO ved periodens begynnelse	393 976	422 841
Årets pensjonsopptjening, service cost	24 781	28 180
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	10 503	9 644
Aktuarielt tap/(gevinst)	66 753	-63 443
Pensjonsutbetalinger	-5 571	-3 247
DBO ved periodens slutt	490 442	393 976
Bevegelser pensjonsmidler		
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	268 995	252 405
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	7 466	5 953
Aktuarielt (tap)/gevinst	1 345	-2 216
Administrasjonskostnader	-655	-600
Innbetaling	21 250	16 700
Pensjonsutbetalinger	-5 571	-3 247
Pensjonsmidler ved periodens slutt	292 831	268 995
Bevegelser pensjonsforpliktelser		
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	4 244	3 482
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforpliktelser	486 199	390 494
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-292 831	-268 995
Periodisert arbeidsgiveravgift	27 863	17 622
Netto pensjonsforpliktelser	225 475	142 603
Netto pensjonsforpliktelser pr. 01.01	142 603	194 467
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-24 247	-19 054
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	32 978	36 649
Endringer i estimatavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	74 140	-69 460
Netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12	225 475	142 603
Egenkapital belastninger		
Akkumulerte estimatavvik pr. 01.01	115 883	185 343
Årets endring	74 140	-69 460
Akkumulerte estimatavvik pr. 31.12	190 023	115 883

Note 11 fortsetter Pensjoner (tall i 1 000)

Pensjonskostnad (tall i 1 000)	2016	2015
Økonomiske forutsetninger		
Diskonteringsrente	2,60 %	2,70 %
Forventet lønnsregulering	2,50 %	2,50 %
Forventet G-regulering	2,25 %	2,25 %
Forventet pensjonsøkning	1,50 %	1,50 %
Forventet avkastning på fondsmidler	2,60 %	2,70 %
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	14,10 %
Uttakstilbøyelighet AFP	98 % / 85% / 75 %	50 %
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer / verter / over 50 år	5 % / 10 % / 1 %	5 % / 10 % / 1 %
Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger		
Brutto pensjonsforpliktelse	490 442	393 976
Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning	-20 %	-7 %
Pensjonskostnad		
Pensjonsmidler	292 831	268 995
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	8 %	6 %
Sensitivitetsanalyse		
Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten/lønnsvekst/pensjons - og G-regulering økes/redueres med 0,5 %, øker/redueres periodens netto pensjonskostnad for 2016 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2016 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):		
2016		
Netto pensjonsforpliktelse: økning/(reduksjon)	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	49 862	-43 216
Endring i lønnsvekst	-23 321	23 772
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-21 915	22 318
Netto pensjonskostnad	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	3 832	-3 030
Endring i lønnsvekst	-2 269	2 395
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-1 031	995

Note 12 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler (tall i 1 000)

	IT, maskiner, innredning	Togmateriell	Påkostning, leide lokaler m.m	Fortrinnsrett tilbringertransport	Sum 2016	Sum 2015
Anskaffelseskost 01.01	140 062	1 784 847	8 494	412 404	2 345 807	2 314 141
Tilgang kjøpte driftsmidler	41 005	8 431	6 105	0	55 541	57 032
Avgang	-28 439	-496	-1 095	0	-30 030	-12 905
Nedskrivning		-513			-513	
Anskaffelseskost 31.12	152 628	1 792 269	13 504	412 404	2 370 805	2 358 268
Akk.avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01	104 680	1 067 156	5 926	225 305	1 403 067	1 325 190
Akkumulerte avskrivninger 31.12	95 553	1 143 145	6 562	240 789	1 486 049	1 415 529
Akkumulerte avskr. avgang	-28 439	-496	-1 095	0	-30 030	-12 905
Akkumulerte avskr. nedgang		-513			-513	
Balanseført verdi pr. 31.12	57 075	649 124	6 942	171 615	884 756	942 739
Årets avskrivninger	19 311	76 486	1 731	15 484	113 012	103 245
Økonomisk levetid	3-8 år	3-30 år	3-8 år	15 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Note 13 Leieforhold (tall i 1 000)

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler	Gjenstående varighet leieforhold pr. 31.12.2016	Kostnad 2016	Kostnad 2015
Lokaler Drammen stasjon	5 år	207	230
Lokaler Lodalen	1-3 år	844	944
Lokaler Biskop Gunnerus' gt. 14	1,5 år	8 140	6 817

Note 14 Annen driftskostnad (tall i 1 000)


	2016	2015
Drifts- og vedlikeholdskostnader	171 547	177 005
Kjøreveisavgift	85 189	82 040
Salg og markedsføring	51 252	36 054
Administrasjonskostnader	45 172	50 557
Driftskostnader totalt	353 160	345 656

Erklæring fra styret og administrerende direktør

Styret og administrerende direktør bekrefter at årsregnskapet, etter vår beste overbevisning, er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av Flytogets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Styret og administrerende direktør bekrefter også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet samt stillingen og usikkerhetsfaktorer selskapet står overfor. ●

Styret i Flytoget AS  
Oslo, 3. mars 2017

  
Rolf Roverud,  
Styreleder

  
Philipp Engedal,  
Administrerende direktør

  
Tone Wille

  
Trygve Gjertsen

  
Per Stene

  
Robin Kamark

  
Jon E. Johansen

  
Lena Angela Nesteby

## Uavhengig revisors beretning

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Vi har revidert Flytoget AS' årsregnskap som viser et overskudd på kr 131 534 000. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2016, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2016, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

#### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

#### Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av årsberetningen, redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar (under kapitlene «Fremtid» og «Alltid») og annen informasjon i årsrapporten (under kapittel «Administrerende direktør har ordet»), men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

#### Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

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

#### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgjøre revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

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

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av regnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i regnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen.

Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke fortsetter driften.

- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

### Uttalelse om øvrige lovmessige krav

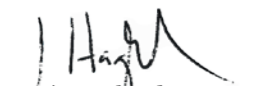
#### Konklusjon om årsberetningen

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

#### Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Oslo 3. mars 2017  
**Pricewaterhousecoopers AS**

  
Geir Haglund  
Statsautorisert revisor

## Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget

### Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget

Flytogets prinsipper for eierstyring og selskapsledelse skal legge et godt grunnlag for bærekraftig verdiskapning og gode resultater for eier og bidra til troverdighet og tillit blant kunder, medarbeidere, samarbeidspartnere, andre interessenter og i samfunnet for øvrig.

Flytoget følger «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» for å sikre en høy standard på dialog og samspill mellom eier, styret og ledelsen av virksomheten. Hvordan ansvar og myndighet utøves mellom disse partene, er beskrevet i Flytogets policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og adm. direktør. I likhet med virksomhetsstyringspolicyen, er temaet eierstyring og selskapsledelse gjenstand for vurdering, diskusjon og godkjenning i styret annet hvert år.

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

Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal prege bedriftskulturen, og underbygge tilliten til Flytoget både internt og eksternt. For å sikre en enhetlig, redelig og profesjonell opptreden, er det utarbeidet etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere. De etiske retningslinjene er godkjent av styret og er tilgjengelig på interne intranettsider, virksomhetsstyringssystemet, samt på flytoget.no.

Flytoget påvirker samfunnsutviklingen og ønsker å bidra til verdiskapning og god utnyttelse av fellesskapets sosiale og miljømessige ressurser i det området selskapet opererer i. Flytogets arbeid med bærekraft og samfunnsansvar er integrert i Flytogets styringssystemer og strategier.

### Virksomhet

Flytogets samfunnsoppdrag er både å bidra til lønnsomhet for eier, Nærings- og fiskeridepartementet, og å sikre høy kollektivandel 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 prosent kollektivandel til Oslo Lufthavn. Dette målet er for lengst oppnådd og er nå økt til 75 prosent kollektivandel innen 2020.

Flytogets formålsparagraf er endret 25. november 2015 til:

«Selskapets formål er å drive togtrafikk, samt investeringer, finansplasseringer og tjenesteyting i tilknytning til dette».

Flytoget driver virksomheten i tråd med formålsparagrafen. Selskapet utarbeider årlige mål og strategier for de ulike deler av virksomheten.

Flytoget har en trafikkavtale med Samferdselsdepartementet om å frakte passasjerer til flyplassen på strekningen Asker – Oslo Lufthavn. Avtalen har gyldighet ut januar 2028.

### Selskapskapital og utbytte

Selskapets styreinstruks gir styret i Flytoget et ansvar for å sørge for at Flytogets egenkapital til enhver tid er på et forsvarlig nivå, og varsle generalforsamlingen om så ikke er tilfelle. Flytoget har gjennom flere år opparbeidet en sterk balanse uten gjeld, som gjør selskapet i stand til å møte fremtidige investeringer og produktforbedringer.

Styret har løpende dialog med eier om utbyttepolitikk i selskapet basert på inntjening og investeringsbehov.

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  
Flytoget er et 100 prosent statlig eiet selskap underlagt Nærings- og fiskeridepartementet. Retningslinjer for transaksjoner med nærstående parter er nedfelt i styreinstruksen og i etiske retningslinjer.

### Fri omsettelighet

Ettersom Flytoget kun har én eier, er det ikke nedfelt i vedtektene at aksjene er fritt omsettelige.

### Generalforsamling

Generalforsamlingen i Flytoget gjennomføres i henhold til aksje-lovens kapittel 20. Det er næringsministeren som er selskapets generalforsamling. →

#### Valgkomité

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

#### Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Flytoget 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 opptil 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 utpekes en nestleder. Styret skal til enhver tid være kjennetegnet av nødvendig kompetanse, kapasitet og mangfold for å utføre sine oppgaver. Informasjon om styrets medlemmer finnes på flytoget.no. Flytoget bidrar til at styrets kompetanse videreutvikles kontinuerlig med fokus på aktuelle tema.

#### Styrets ansvar og arbeid

Norsk selskapslovgivning og anbefalinger fra NUES 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. Virksomhetsstyringssystemet «Flytogboka» med policyer, prosedyrer og håndbøker ivaretar oppfølging av alle gjeldende interne og eksterne krav. Administrerende direktør er eier av «Flytogboka» og har det overordnede ansvaret for å følge opp etterlevelse, oppdatering og utvikling. Styret skal påse at policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør oppdateres minimum annet hvert år.

Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert. Årsplanen omhandler styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av selskapet.

#### Virksomhetsstyring

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

- Skriftlig dokumenterte arbeidsmetoder som ivaretar valgt retning og etterlevelse av krav.
- Oversiktlig og tilgjengelig system for 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 «Flytogboka» gi en helhetlig beskrivelse av vedtatt virksomhetsstyring. Policy for virksomhetsstyring, etiske retningslinjer, prosedyre fullmakter og prosedyre virksomhetsstyring gir premisser for øvrige policyer og prosedyrer.

#### Risikostyring

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

Flytoget gjennomfører årlig en samlet risikovurdering av virksomheten. Denne tar for seg Flytogets totale risikobilde sett fra et forretningsmessig perspektiv. Hensikten er å kartlegge risiki av strategisk, finansiell, operasjonell og omdømmemessig karakter. Flytoget følger systematisk opp avdekkede, overordnede risiki.

#### Internkontroll

Det foreligger revisjonsprogrammer for revisjon av virksomhetsstyringen i selskapet. Disse gjennomføres enten som rene interne prosesser eller også med bistand av ekstern ekspertise.

Det er ulike krav til revisjonsfrekvens for alle aktuelle virksomhetsområder. Styret blir forelagt resultater av gjeldende revisjoner. Ledelsen gjennomgår alle sider ved virksomhetsstyringssystemet i den årlige «Ledelsens gjennomgåelse» og styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

#### Godtgjørelse til styret

Godtgjørelse til styret fastsettes av eier i generalforsamlingen. Styrets godtgjørelse er resultatavhengig og det er ikke utstedt opsjoner til styremedlemmer. Årlig godtgjørelse til styret fremgår av noter til regnskapet.

#### Godtgjørelse til ledende ansatte og styret

Styret fastsetter årlig administrerende direktørs betingelser. 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.

Det vises for øvrig til note 2 «Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte».

#### Informasjon og kommunikasjon

Administrasjonen har kvartalsvise møter med eier hvor finansielle og ikke-finansielle resultater blir presentert sammen med annen relevant informasjon. Kvartalsresultatene publiseres på flytoget.no.

Flytoget jobber for å møte informasjonsbehovet til andre interessenter som kunder, samarbeidspartnere, premissgivere og samfunnet

for øvrig. Dette skjer gjennom en målrettet interessentdialog og en integrert årsrapportering.

#### Selskapsovertagelse

Flytoget er et selskap eiet av Nærings- og fiskeridepartementet og har av den grunn ikke utarbeidet hovedprinsipper for hvordan selskapet vil opptre ved eventuelle overtagelsestilbud.

#### 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. ●





## Kapittel 1 – Dialog og åpenhet

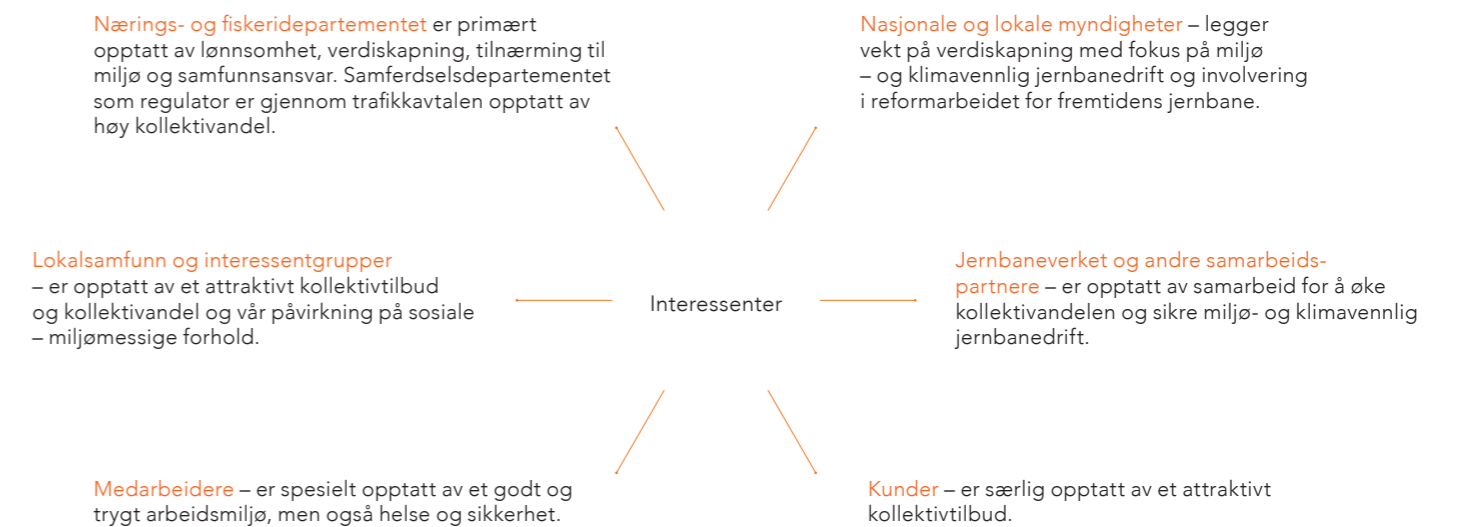
I Flytoget jobber vi for å utvikle vår kommunikasjonsform slik at den til enhver tid møter informasjonsbehovet til våre mange interessenter. Det er viktig å forstå hvem våre nøkkelinteressenter er, og skjønne deres krav og forventninger. Gjennom åpenhet og en god dialog sikrer vi de rette tilbakemeldingene, mulighet til å kontinuerlig forbedre oss, bygge tillit og et godt omdømme.

### Interessenter

Kartleggingen av interessentene og deres forventninger, som ble gjennomført i forbindelse med vesentlighetsanalysen, tok utgangspunkt i en gjennomgang av den kontinuerlige dialogen med interessentgrupper og inkluderte møter med eier, myndigheter og samarbeidspartnere samt tilbakemeldinger fra kunder og medarbeidere. Andre kilder til informasjon var blant annet vurderinger av media og bransjerapporter.

Figuren nedenfor gir en oversikt over våre interessenter og hvilke aspekter de har vært mest opptatt av i dialogen med oss.

Figur 1 Flytogets interessentgrupper



Du kan lese mer om våre interessenter og interessentdialogen på [flytoget.no](http://flytoget.no)

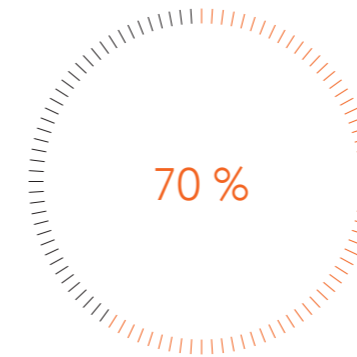
### Rapportering

En del av Flytogets dialog med interessentene er ekstern rapportering om hvordan vi jobber med bærekraft. Fokus for denne rapporteringen skal være områder som er vesentlige for vår strategi- og måloppnåelse og interessentenes informasjonsbehov og beslutninger.

Flytogets rapportering om bærekraft for 2016 er i henhold til Global Reporting Initiatives - GRI G4 applikasjonsnivå 4.

På [flytoget.no](http://flytoget.no) finner du en GRI-indeks. Indeksen gir en oversikt over Flytogets rapportering i henhold til GRI rammeverket. ●

Klimaendringene er en av de største utfordringene verden står overfor i dag og de angår oss alle.



I 2016 endte **kollektivandelen** på 70 prosent, dette er Europas høyeste kollektivandel til og fra en flyplass.

FNs klimaavtale ble vedtatt i Paris i desember 2015 og forplikter medlemslandene til felles innsats for å tilpasse seg de nye klimamålene.

De norske klimagassutslippene har økt, og bare i 2015 steg de med 1,5 prosent. Regjeringen foreslår at Norge innen 2030 skal redusere klimagassutslippene med minst 40 prosent sammenlignet med 1990.

Oslo er antatt å bli Europas raskest voksende by frem til 2030, men byen står ovenfor økende trafikkutfordringer og et klima i endring. Oslo har, i likhet med resten av Norge, som mål å redusere klimagassutslippene med 50 prosent innen 2030 og være klimanøytrale innen 2050. Dette er ambisiøse mål.

Kollektivtransport er en viktig bidragsyter for å møte verdens klimautfordringer og Flytoget er seg bevisst dette ansvaret og ønsker å bidra sterkt til at de nasjonale og globale klimamålene nås.

Flytoget ble i 1998 etablert med mål om å bidra til 50 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Dette målet er for langt oppnådd. I 2016 endte kollektivandelen på 70 prosent, dette er Europas høyeste kollektivandel til og fra en flyplass. Flytoget er fortsatt den største kollektivaktøren til og fra Oslo Lufthavn, og en sentral bidragsyter for å nå kollektivmålet på 75 prosent innen 2020.

#### Pådriver for en bærekraftig utvikling

I kjernen av Flytogets virksomhet ligger et samfunnsoppdrag som er å tilby det mest effektive og mest miljøvennlige transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn. Å løse samfunnsoppdraget på en tilfredsstillende måte, er i seg selv bærekraftig. Flytoget ønsker å fortsette å være en betydelig bidragsyter til en høyere kollektivandel gjennom å engasjere seg i utviklingen av fremtidens jernbane, arbeid for klima- og miljøbevissthet og felleskapets innsats for å legge til rette for god utnyttelse av samfunnets ressurser.

#### Våre prioriteringer

Det viktigste Flytoget gjør, er å legge forholdene best mulig til rette for de reisende slik at flere velger tog til og fra Oslo Lufthavn, og ambisjonen for vår bærekraftsatsing er å bidra til å nå en kollektivandel på 90 prosent innen 2030. Det vil trolig være verdens høyeste kollektivandel.

Med utgangspunkt i Flytogets strategi er det gjennomført en vesentlighetsanalyse og vi har definert fem hovedområder som er av høy viktighet for våre interessenter, og som i tillegg er viktig for Flytogets måloppnåelse og evne til langsiktig verdiskapning.

Flytoget skal fortsette å være en sentral aktør på sitt påvirkningsområde innenfor bærekraftig utvikling gjennom følgende fem bærebjelker:

1. En pådriver for kollektivtransport
2. Miljøvennlig togdrift
3. Motiverte medarbeidere
4. Sikker reise
5. Etiske normer

I bærekraftsrapporten beskriver vi for hver bærebjelke vårt hovedfokus, innsats, resultater og fremtidige mål og ambisjoner.

#### Vår vesentlighetsvurdering

Vesentlighetsvurderingen ble gjennomført i henhold til Global Reporting →

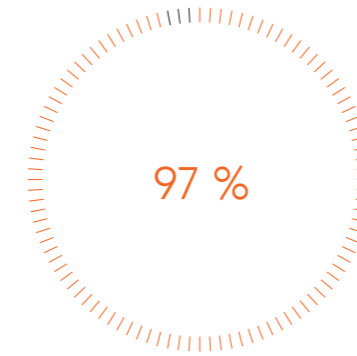
Initiativ (GRI) retningslinjer. En tverrfaglig gruppe medarbeidere, ledergruppen og styret i Flytoget har vært involvert i utarbeidelsen og forankringen av dette arbeidet.

For å lykkes med en langsiktig verdiskapning har Flytoget i 2016 jobbet med å integrere bærekraftambisjonene i selskapets virksomhetsstyring, overordnede strategi og handlingsplaner. Dette arbeidet har resultert i en integrering av de relevante bærekraftsmålene til FN og en beskrivelse av hvordan Flytogets virksomhet kan bidra på disse spesifikke områdene. For Flytoget er disse vurdert til å være; mål nummer 5 *Likestilling mellom kjønnene*, mål nummer 8 *Anstendig arbeid og økonomisk vekst*, mål nummer 9 *Innovasjon og infrastruktur*, mål nummer 11 *Bærekraftige byer og samfunn*, mål nummer 12 *Ansvarlig forbruk og produksjon*, mål nummer 13 *Stoppe klimaendringer*, mål nummer 16 *Fred og rettferdighet*, og mål nummer 17 *Samarbeid for å nå målene*.

Vår bærekraftsrolle skal gjennomsyre alt vi gjør og skal integreres i alt fra strategiske vurderinger og prioriteringer til daglig drift. Dette arbeidet fortsetter i 2017.

#### Interessenter

Kartleggingen av interessentene og deres forventninger, som ble gjennomført i forbindelse med vesentlighetsanalysen, tok utgangspunkt i en gjennomgang



av den kontinuerlige dialogen med interessentgrupper og inkluderte møte med eier, myndigheter og samarbeidspartnere samt tilbakemeldinger fra kunder og medarbeidere. Andre kilder til informasjon var blant annet vurderinger av media og bransjerapporter.

Figuren på side 67 gir en oversikt over våre interesser og hvilke aspekter de har vært mest opptatt av i dialogen med oss.

#### Rapportering

En del av Flytogets dialog med interessentene er ekstern rapportering om hvordan vi jobber med bærekraft. Fokus for denne rapporteringen skal være områder som er vesentlige for vår strategi- og måloppnåelse og interessentenes informasjonsbehov og beslutninger.

I Flytoget jobber vi for å utvikle vår kommunikasjonsform slik at den til enhver tid møter informasjonsbehovet til våre mange interessenter. Det er viktig å forstå hvem våre nøkkelinteressenter er, og skjønne deres krav og forventninger. Gjennom åpenhet og en god dialog sikrer vi de rette tilbakemeldingene, mulighet til å kontinuerlig forbedre oss, bygge tillit og et godt omdømme.

#### Verdens enkleste reise

Flytoget skal befeste og forsterke sin posisjon, og gjennom å tilby det vi har kalt «Verdens enkleste reise» skal vi fortsette med å være førstevalget til og fra Oslo Lufthavn. Vi skal finne gode løsninger for kundene våre og bidra til at reisen oppleves som enkel både i forkant og etterkant av turen med Flytoget. Med kunden i sentrum skal vi gjennom spennende partnerskap, innovasjon, forretnings- og teknologisk utvikling tilrettelegge for friksjonsfrie reiseopplevelser.

#### Flytoget som pådriver

Flytoget skal være en inspirasjon for utvikling av et kundefokustert og helhetlig kollektivtilbud. Vi skal samarbeide med aktører i og utenfor jernbanen med mål om et felles løft av kvaliteten i kollektivtilbudet.

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 i tråd med samfunnets utvikling.

#### Vår innsats

##### Kundeopplevelsen

I 2016 har Flytoget igangsatt en rekke tiltak og forberedt seg på hvordan selskapet aktivt skal bidra til utvikling av fremtidens jernbane og forbedring av kundens reiseopplevelse.

Selv med endrede rammebetingelser, tøffere konkurranse og en presset norsk økonomi, har Flytoget også i 2016 evnet å levere tjenester til sine reisende som har gitt gode resultater. Flytogets kundetilfredshetsindeks (KTI), endte for tredje året på rad på 97 prosent, ett prosentpoeng over målsettingen.

##### 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 →

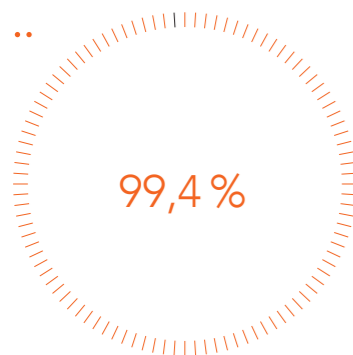
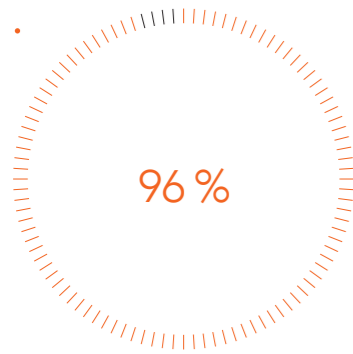
Figur 2 Vesentlighetsanalyse for bærekraft



Figur 2 Matrisen viser bærekraftaspektene 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.

Du kan lese mer om Flytogets vesentlighetsvurdering og definerte bærebjelker (GRI G4 20 – 21) på flytoget.no

Flytogets kundetilfredshetsindeks (KTI), endte for tredje året på rad på 97 prosent, ett prosentpoeng over målsettingen.



• **Punktligheten** i 2016 endte på 96 prosent. Dette er 1 prosentpoeng under punktlighetsmålet.

•• **Regulariteten** viser antallet kjørte tog i henhold til ruteplan og måles ved ankomst og avgang Oslo Lufthavn. Målsettingen for 2016 var på 99,5 prosent og endte på 99,4 prosent.

alle tog skal ankomme Oslo Lufthavn innenfor fire minutter etter tidspunktet i ruteplanen. Punktligheten i 2016 endte på 96 prosent, og vi jobber kontinuerlig med å opprettholde punktligheten på minimum den målsettingen som er satt.

På samme måte som punktlighet, måler Flytoget regularitet. Regulariteten viser antallet kjørte tog i henhold til ruteplan og måles ved ankomst og avgang Oslo Lufthavn. Målsettingen for 2016 var på 99,5 prosent. Regulariteten endte på 99,4 %.

#### Rutetilbud og kapasitet

Flytoget hadde en markedsandel til Oslo Lufthavn på 30,4 prosent i 2016, og var med det den største kollektivaktøren til hovedflyplassen, og en sentral bidragsyter til kollektivandelen som endte på 70 prosent ved utgangen av året. Videre ambisjon er å bidra til å nå det politiske målet om 75 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn innen 2020.

Oslo Lufthavn forventer en årlig vekst i årene som kommer, og fra april 2017 øker Oslo Lufthavn kapasiteten fra 23 millioner flypassasjerer til 28 millioner. By- og stedsutvikling er et sentralt satsningsområde innenfor utviklingen av et bærekraftig samfunn.

For å imøtekomme forventet økt passasjermengde over Oslo Lufthavn, bygges det en ny Terminal 2 (T2). Mens den offisielle åpningen av T2 er satt til april 2017, kunne Flytogets reisende allerede i august 2016 ta i bruk den nye Flytogterminalen. Det er lagt vekt på å skape en lys og åpen terminal, med design og løsninger som skaper flyt og enkelhet for våre reisende.

Flytoget jobber aktivt med å optimalisere rutetilbudet til flyplasskundene gjennom gode planleggingsprosesser med Bane NOR og andre aktører på det nasjonale jernbanenettet. Flytogets bidrag på dette området var at rutetilbudet ble utvidet med en femte avgang i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret. Flytoget startet samtidig med sin andre avgang i timen fra nye Stabekk stasjon. Flytoget har en tydelig ambisjon om enda hyppigere avganger i fremtiden.

#### Innovasjon og sømløshet

Flytoget har i 2015 igangsatt et stort innovasjonsprogram for å finne smarte løsninger for de reisende, og utvikle konsepter og teknologiske løsninger som skal gjøre reisen med Flytoget enda enklere. Resultatene fra dette programmet vil bli rullet ut allerede fra 2016.

Flytoget lanserte høsten 2015 en helt ny versjon av sin app. Den nye appen viser Flytogavgangene i sanntid og gir kundene mulighet til å kjøpe sin billett direkte i appen. Responsen fra kundene har vært svært god. Appen vil utvikles løpende for å sikre et best mulig tilbud til de reisende. Ved utgangen av 2016 hadde 60 prosent av Flytogets kunder kjøpt sine billetter elektronisk, enten ved bruk av app eller billettløst. Dette er smarte løsninger både for de reisende og for miljøet.

I 2015 inngikk Flytoget kontrakt med franske Xerox om utvikling og levering av et nytt billett- og betalingssystem. Ambisjonen er å utvikle fremtidens billettsystem, som skal bidra til en ytterligere forenkling utover de løsningene som allerede finnes i dag.

#### Ambassadør for kollektivtransport

Flytoget har deltatt aktivt i Samferdselsdepartementets arbeid med den pågående jernbanereformen, og har gjennom året hatt en god dialog med eksterne og interne interessenter.

Å sørge for at de reisende velger å reise kollektivt til og fra Oslo Lufthavn fremfor å kjøre egen bil, er viktig for å nå klimamålene. 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.

#### Pådriver og støtte for et bedre lokalsamfunn

Flytoget ønsker å bidra i ansvaret for en bærekraftig utvikling av lokalmiljøet langs Flytogstrekningen, slik at områdene er trygge og hyggelige for alle som oppholder seg her. Flytoget har en samarbeidsavtale med Kirkens Bymisjon og støtter flere av deres prosjekter, med mål om å bidra til en god utnyttelse av samfunnets ressurser samt engasjere og tilrettelegge for frivillig innsats fra medarbeiderne i Flytoget.

#### Videre arbeid

Flytoget vil kontinuerlig jobbe for å utvikle innovative løsninger for de reisende fremover. Økt fokus på utviklingen av en sømløs kundereise vil bli prioritert og i dette arbeidet vil videreføringen av Flytogets digitale kundereise være sentral.

I 2017 vil Terminal 2-prosjektet videreføres frem til offisiell åpning i april 2017 og her vil utviklingen og lanseringen av det nye billettsystemet stå sentralt.

Produksjonen av de åtte nye togsettene vil få fokus frem til innfasing i 2018. I tillegg jobbes det for å få den sjette togavgangen pr time satt i drift fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret i løpet av de nærmeste årene.

Flytoget vil fortsette å jobbe for en utvikling av rammevilkårene til fordel for et helhetlig kollektivtilbud og økt kollektivandel, dette gjennom å ta initiativ ovenfor politikerne for å dele sin kunnskap og engasjement, samt fortsette å være en aktiv part i igangsatte prosjekter med flere samarbeidspartnere.

I Flytoget jobber vi for å sikre at de reisende blir fraktet på en sikker, punktlig og ressurseffektiv måte, og i det daglige arbeidet har vi alltid fokus på å minimere vår klima- og miljøpåvirkning. Flytogets miljøstyring er integrert i «Flytogboka» - Flytogets virksomhetsstyring.

#### Vårt hovedfokus

##### Klimaeffektiv togoperasjon

Flytoget skal kontinuerlig tilstrebe å utvikle og bruke systemer, materiell og teknologi som bidrar til redusert energiforbruk og klimagassutslipp.

##### Samarbeid for miljøvennlig jernbane

Flytoget skal samarbeide med aktørene i jernbanen og bidra i utviklingen av en miljøvennlig jernbane, samt jobbe med andre aktører for å sikre rammebetingelser som legger til rette for miljøeffektiv drift og utvikling som fremmer miljøet. →

## Vår innsats

### Klimaeffektiv togdrift og energieffektivisering

Flytogets togdrift utgjør en betydelig del av virksomheten og det jobbes kontinuerlig med å gjøre togdriften mer klimaeffektiv gjennom å redusere energiforbruket og klimagassutslippene.

Bane NOR er eier av infrastrukturen og garanterer at all elektrisitet som benyttes til fremføring av flytogene har opprinnelsesgaranti. Ordningen garanterer at strøm tilsvarende den mengden Bane NOR kjøper inn til eget forbruk og til drift av flytogene, blir produsert fra fornybar kraft.

I 2016 har det vært fokus på kjørestilen til kjørende personale med formål å oppnå mer energieffektiv kjøring. Vi ser at det rapporterte innsparingspotensialet ved miljøvennlig kjøring kan oppnås, blant annet gjennom økt tilbakematingsdel gjennom bruk av motorbrems. Prosjektet vil videreføres i 2017.

### Miljøhensyn for nye flytog

I april 2015 signerte Flytoget avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett i 2018. Flytoget har stilt høye miljøkrav til leverandøren og togets miljøprestasjoner i hele togets livssyklus.

CAF er miljøsertifisert med ISO 14001 (sertifisering av miljøstyrings-system) og arbeider kontinuerlig med miljøspørsmål og energiforbruk. De har et system for optimering av avfallshåndtering og minimering av utslipp og støy. I tillegg har CAF to egne vannkraftverk og solcellepaneler som delforsyner togfabrikken med strøm, og fabrikken bruker også naturgass.

De nye flytogene har flere energiintelligente systemer for å minimere energiforbruket. Det er utarbeidet en miljøtilpasset reisepolicy for prosjektet for å best mulig å ivareta et miljøhensyn ved økt reiseaktivitet.

### Klimaregnskap

Flytoget leverer et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, og det jobbes ytterligere med å utvikle en mer klimaeffektiv togoperasjon. Flytoget overvåker og måler utslipp av klimagasser og rapporterer i henhold til «The Green-house Gas Protocol» (GHG-protokollen).

I klimaregnskapet for 2016 rapporteres klimagassutslipp fra direkte og indirekte kilder, og det identifiseres områder med betydelig utslipp. Med bakgrunn i denne oversikten kan det jobbes målrettet med utslippsreducerende prosjekter for å kutte utslipp og forbedre effektiviteten.

### Miljø- og klimarisiko

Flytoget analyserer systematisk risikoen for sin virksomhet knyttet til miljø og klima og gjennomfører kontroll og oppfølgingstiltak basert på analysene.

Den største miljørisikoen knyttet til operativ drift er avsporing/sammenstøt med påfølgende miljøskadelig utslipp av trafoolje, olje fra koppel eller kjølemedium. Sannsynligheten for at en slik situasjon skal oppstå er vurdert som minimal.

Norge regnes blant de land i verden som har lavest klimarisiko. Allikevel forventes klimaforandringer å gi mer ekstremvær også her til lands, noe som igjen kan føre til skade på skinnegangen. Sannsynligheten for dette skal skje på Flytogets strekninger vurderes som lav, da det er tatt særlige hensyn til dette ved bakkeplanering og erosjonssikring.

---

Bane NOR er eier av infrastrukturen og garanterer at all elektrisitet som benyttes til fremføring av flytogene har opprinnelsesgaranti. Ordningen garanterer at strøm tilsvarende den mengden Bane NOR kjøper inn til eget forbruk og til drift av flytogene, blir produsert fra **fornybar kraft**.

---

I april 2015 signerte Flytoget avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av **åtte nye togsett** i 2018. Flytoget har stilt høye miljøkrav til leverandøren og togets miljøprestasjoner i hele togets livssyklus.

### Opprinnelsesgarantert strøm

Opprinnelsesgarantert strøm 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 forbruker 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 forurensingsforskriften. Bane NOR kartlegger støyen hvert femte år for å sikre at grenseverdiene overholdes. Flytogene kjører store deler av strekningen 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 en indikator på hvor plagsom støyen er. Bane NOR mottok ingen klager angående støy spesifikt fra flytogene i 2016.

### 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 materielle kjører kun på elektrisitet og gir dermed ingen utslipp av eksosavgasser som nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) og partikler.

Togtrafikk gir utslipp av partikler fra strømvtagere og skinn- og hjulslitasje. Det er gjennomført helserisikovurderinger av utslipp i forbindelse med bremsing av tog og utslippene er dokumentert til å ligge under fastsatte grenseverdier. (Emissions Expert Network fra UIC 2011). Bane NOR foretar de nødvendige målinger av luftkvaliteten og det ble ikke registrert overskridelser fra flytogene i 2016.

### Miljøforbedring gjennom samarbeid

Jernbanens miljøforum ble reetablert i 2013 med NSB, Jernbaneverket og Flytoget som deltakere. Forumet har et mandat som skal ivareta temaer av felles interesse og som bidrar til en utvikling fremtidens jernbane.

I 2014 signerte Flytoget klimapakten «Næring for klima» med Oslo kommune. Flytoget har som mål å være en aktiv bidragsyter til at Oslo halverer klimagassutslippene innen 2030.

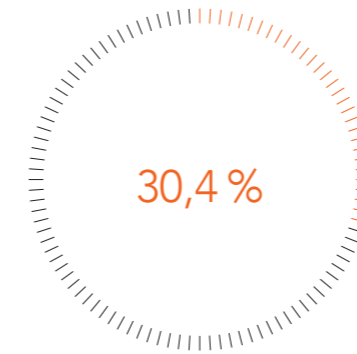
I tillegg jobber Flytoget aktivt sammen med sine samarbeidspartnere om å finne miljøeffektive løsninger som vil bidra til reduksjon av energiforbruk og klimagassutslipp.

### Videre arbeid

I 2017 vil Flytoget videreutvikle en handlingsplan som skal bidra til ytterligere klima- og miljøgevinster og utviklingen av en miljøbevisst organisasjon. Innholdet i handlingsplanen skal også inkludere tiltak som er identifisert gjennom klimaregnskapet. I tillegg vil Flytoget være en aktiv samarbeidspartner i Jernbanens Miljøforum, Næring for klima i Oslo kommune og overfor øvrige samarbeidspartnere. ●

## Kapittel 3 – En pådriver for kollektivtransport

Flytogets fremste bidrag til en bærekraftig utvikling av samfunnet er å være en pådriver for - og leverandør av - økt kollektivtrafikk, og være en sentral samarbeidspartner og pådriver til utviklingen av en moderne og kundefokusert norsk jernbanesektor. Vi skal samtidig bidra til en økning i kollektivandelen på egen strekning og ta reiseopplevelsen til et helt nytt nivå.



Flytoget hadde en markedsandel til Oslo Lufthavn på 30,4 prosent i 2016, og var med det den største kollektivaktøren til hovedflyplassen.

### Vårt hovedfokus

#### Verdens enkleste reise

Flytoget skal befeste og forsterke sin posisjon, og gjennom å tilby det vi har kalt «Verdens enkleste reise» skal vi fortsette med å være førstevalget til og fra Oslo Lufthavn. Vi skal finne gode løsninger for kundene våre og bidra til at reisen oppleves som enkel både i forkant og etterkant av turen med Flytoget. Med kunden i sentrum skal vi gjennom spennende partnerskap, innovasjon, forretnings- og teknologisk utvikling tilrettelegge for friksjonsfrie reiseopplevelser.

#### Flytoget som pådriver

Flytoget skal være en drivkraft for utvikling av et kundefokusert og helhetlig kollektivtilbud. Vi skal samarbeide med aktører i og utenfor jernbanen med mål om et felles løft av kvaliteten i kollektivtilbudet.

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 i tråd med samfunnets utvikling.

### Vår innsats

#### Kundeopplevelsen

I 2016 har Flytoget jobbet med flere tiltak og forberedt seg på hvordan selskapet aktivt skal bidra til utvikling av fremtidens jernbane og forbedring av kundens reiseopplevelse.

Selv med endrede rammebetingelser, tøffere konkurranse og en presset norsk økonomi, har Flytoget også i 2016 evnet å levere tjenester til sine reisende som har gitt gode resultater. Flytogets kundetilfredshetsindeks (KTI) endte for andre året på rad på 97 prosent, ett prosentpoeng over målsettingen.

#### 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 innenfor fire minutter etter tidspunktet i ruteplanen. Punktligheten i 2016 endte på 96 prosent, og vi jobber kontinuerlig med å ligge over målet på 97 prosent.

På samme måte som punktlighet, måler Flytoget regularitet. Regulariteten viser antallet kjørte tog i henhold til ruteplan og måles ved ankomst og avgang Oslo Lufthavn. Målsettingen for 2016 var på 99,5 prosent og endte på 99,4 prosent.

#### Rutetilbud og kapasitet

Flytoget hadde en markedsandel til Oslo Lufthavn på 30,4 prosent i 2016, og var med det den største kollektivaktøren til hovedflyplassen, og en sentral bidragsyter til kollektivandelen som endte på 70 prosent ved utgangen av året. Videre ambisjon er å bidra til å nå det politiske målet om 75 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn innen 2020.

Oslo Lufthavn forventer en årlig vekst i årene som kommer, og fra april 2017 øker Oslo Lufthavn kapasiteten fra 23 millioner flypassasjerer til 28 millioner. →

By- og stedsutvikling er et sentralt satsningsområde innenfor utviklingen av et bærekraftig samfunn.

Flytoget jobber aktivt med å optimalisere rutetilbudet til flyplasskundene gjennom gode planleggingsprosesser med Jernbaneverket og andre aktører på det nasjonale jernbanenettet. Flytogets bidrag på dette området var at rutetilbudet ble utvidet med to avganger i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret i henholdsvis 2015 og 2016.

I tillegg har Flytoget inngått avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett. Kapasitetsøkningen og innfasingen av de nye togsettene vil skje i 2018.

#### Innovasjon og sømløshet

Flytoget har i 2016 fortsatt med et pågående innovasjonsprogram som går på å finne smarte løsninger for de reisende, og utvikle konsepter og teknologiske løsninger som skal gjøre reisen med Flytoget enda enklere. Det er spesielt innen billett- og betalingsløsninger kundene vil merke denne utviklingen. Målet er å flytte kundene over på effektive og sømløse løsninger.

#### Pådriver for kollektivtransport

Flytoget har også i 2016 deltatt aktivt i ulike fora for å bidra til at kollektivtransport skal være et naturlig valg for reisende til og fra Oslo Lufthavn. I 2014 tok Flytoget på seg lederansvaret for Kollektivforumet for Oslo Lufthavn. Forumet består av alle de store kollektivaktørene og dets oppgave er å påvirke rammebetingelsene og å peke på nødvendige tiltak for kollektivaktørene samlet, for å sikre en oppnåelse av det politiske målet om en kollektivandel til Oslo Lufthavn på 75 prosent innen 2020.

Flytoget har gitt innspill til jernbanereformen og holdt seg løpende orientert om utviklingen. Gjennom kontakt med interessenter innen flere områder har Flytoget gjort forberedelser og tilpasninger for å være i en best mulig posisjon når muligheter har åpnet seg.

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.

#### Pådriver og støtte for et bedre lokalsamfunn

Flytoget ønsker å ta ansvaret for en bærekraftig utvikling av lokalmiljøet langs Flytogstrekningen, slik at områdene er trygge og hyggelige for alle som oppholder seg her. Flytoget har en samarbeidsavtale med Kirkens Bymisjon og støtter flere av deres prosjekter, med mål om å bidra til en god utnyttelse av samfunnets ressurser samt engasjere og tilrettelegge for frivillig innsats fra medarbeiderne i Flytoget.

### Videre arbeid

Flytoget vil kontinuerlig jobbe for å utvikle innovative løsninger for de reisende fremover. Økt fokus på utviklingen av en sømløs kundereise vil bli prioritert og i dette arbeidet vil videreføringen av Flytogets digitale kundereise samt arbeidet med å inngå strategiske partnerskap være sentral.

I 2017 er det offisiell åpning av Terminal 2-prosjektet. Flytoget har påbegynt installasjonen av nytt billett- og betalingssystem og tilpasset Flytogterminalen for å være i best mulig stand til å håndtere nye og større kundestrømmer.

Produksjonen av de åtte nye togsettene vil få fokus frem til innfasing i 2018.

I tillegg jobbes det for å få ytterligere den sjettede togavgangen pr time satt i drift fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret i løpet av de nærmeste årene.

Flytoget vil fortsette å jobbe for en utvikling av rammevilkårene til fordel for et helhetlig kollektivtilbud og økt kollektivandel. ●



Flytoget har i 2016 fortsatt med et pågående **innovasjonsprogram** som går på å finne smarte løsninger for de reisende, og utvikle konsepter og teknologiske løsninger som skal gjøre reisen med Flytoget enda enklere. Det er spesielt innen billett- og betalingsløsninger kundene vil merke denne utviklingen. Målet er å flytte kundene over på effektive og sømløse løsninger.



## Kapittel 4 – Miljøvennlig togdrift

I Flytoget jobber vi for å sikre at de reisende blir fraktet på en sikker, punktlig og ressurseffektiv måte, og i det daglige arbeidet har vi alltid fokus på å minimere vår klima- og miljøpåvirkning. Flytogets miljøstyring er integrert i «Flytogboka» - Flytogets virksomhetsstyring.

---

Flytogets togdrift utgjør en betydelig del av virksomheten og det jobbes kontinuerlig med å gjøre togdriften mer **klimaeffektiv** gjennom å redusere energiforbruket og klimagassutslippene.

---

De nye flytogene har flere **energiintelligente systemer** for å minimere energiforbruket.

### Vårt hovedfokus

#### Klimaeffektiv togoperasjon

Flytoget skal kontinuerlig tilstrebe å utvikle og bruke systemer, materiell og teknologi som bidrar til redusert energiforbruk og klimagassutslipp.

#### Samarbeid for miljøvennlig jernbane

Flytoget skal samarbeide med aktørene i jernbanen og bidra i utviklingen av en miljøvennlig jernbane, samt jobbe med andre aktører for å sikre rammebetingelser som legger til rette for miljøeffektiv drift og utvikling som fremmer miljøet.

### Vår innsats

#### Klimaeffektiv togdrift og energieffektivisering

Flytogets togdrift utgjør en betydelig del av virksomheten og det jobbes kontinuerlig med å gjøre togdriften mer klimaeffektiv gjennom å redusere energiforbruket og klimagassutslippene.

Bane NOR er eier av infrastrukturen og garanterer at all elektrisitet som benyttes til fremføring av flytogene har opprinnelsesgaranti. Ordningen garanterer at strøm tilsvarende den mengden Bane NOR kjøper inn til eget forbruk og til drift av flytogene, blir produsert fra fornybar kraft.

I 2016 har det vært fokus på kjørestilen til kjørende personale med formål å oppnå mer energieffektiv kjøring. Vi ser at det rapporterte innsparingspotensialet ved miljøvennlig kjøring kan oppnås, blant annet gjennom økt tilbakematingsandel. Prosjektet vil videreføres i 2017.

#### Miljøhensyn for nye flytog

I april 2015 signerte Flytoget avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett i 2018. Flytoget har stilt høye miljøkrav til leverandøren og togets miljøprestasjoner i hele togets livssyklus.

CAF er miljøsertifisert med ISO 14001 (sertifisering av miljøstyrings-system) og arbeider kontinuerlig med miljøspørsmål og energiforbruk. De har et system for optimering av avfallshåndtering og minimering av utslipp og støy. I tillegg har CAF to egne vannkraftverk og solcellepaneler som delforsyner togfabrikken med strøm, og fabrikken bruker også naturgass.

De nye flytogene har flere energiintelligente systemer for å minimere energiforbruket.

Det er utarbeidet en miljøtilpasset reisepolicy for prosjektet for å best mulig ivareta et miljøhensyn ved økt reiseaktivitet.

#### Klimaregnskap

Flytoget leverer et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, og det jobbes ytterligere med å utvikle en mer klimaeffektiv togoperasjon. Flytoget AS overvåker og måler utslipp av klimagasser og rapporterer i henhold til «The Greenhouse Gas Protocol» (GHG-protokollen).

I klimaregnskapet for 2016 rapporteres klimagassutslipp fra direkte og indirekte kilder, og det identifiseres områder med betydelig utslipp. Med bakgrunn i denne oversikten kan det jobbes målrettet med utslippsreducerende prosjekter for å kutte utslipp og forbedre effektiviteten. →

Økningen i utslipp fra 2014 til 2015, skyldes en økning i innleie av buss og taxi i forbindelse med planlagt og ikke-planlagte driftsavvik. I tillegg har antallet flyreiser økt i forbindelse at Flytoget har inngått to store avtaler med leverandører utenfor Norge.

#### Miljø- og klimarisiko

Flytoget analyserer systematisk risikoen for sin virksomhet knyttet til miljø og klima og gjennomfører kontroll og oppfølgingstiltak basert på analysene.

Den største miljørisikoen knyttet til operativ drift er avsporing/sammenstøt med påfølgende miljøskadelig utslipp av trafoolje, olje fra koppel eller kjølemedium. Sannsynligheten for at en slik situasjon skal oppstå er vurdert som minimal.

Norge regnes blant de land i verden som har lavest klimarisiko. Allikevel forventes klimaforandringer å gi mer ekstremvær også her til lands, noe som igjen kan føre til skade på skinnegangen. Sannsynligheten for dette skal skje på Flytogets strekninger vurderes som lav, da det er tatt særlige hensyn til dette ved bakkeplanering og erosjonssikring.

#### Opprinnelsesgarantert strøm

Opprinnelsesgarantert strøm 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 forbruker 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 forurensingsforskriften. Bane NOR kartlegger støyen hvert femte år for å sikre at grenseverdiene overholdes. Flytogene kjører store deler av strekningen i tunell mellom Drammen og Oslo Lufthavn. Flytoget bidrar ikke til støy til omgivelsene på tunnelstrekningene. I dagsone på strekningen jobbes det for å sikre overholdelse av støykrav. Antallet støyklager fra naboer til jernbanen er en indikator på hvor plagsom støyen er. Flytoget mottok ingen klager angående støy spesifikt fra flytogene i 2016.

#### 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 materiell kjører kun på elektrisitet og gir dermed ingen utslipp av eksosavgasser som nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>) og partikler.

Togtrafikk gir utslipp av partikler fra strømavtagere og skinn- og hjulslitasje. Det er gjennomført helse- og miljørisikovurderinger av utslipp i forbindelse med bremsing av tog og utslippene er dokumentert til å ligge under fastsatte grenseverdier. (Emissions Expert Network fra UIC 2011). Bane NOR foretar de nødvendige målinger av luftkvaliteten og det ble ikke registrert overskridelser fra flytogene i 2016.

#### Miljøforbedring gjennom samarbeid

Jernbanens miljøforum ble reetablert i 2013 med NSB, Jernbaneverket og Flytoget som deltakere. Forumet har et mandat som skal ivareta temaer av felles interesse og som bidrar til en utvikling fremtidens jernbane.

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 materiell kjører kun på elektrisitet og gir dermed **ingen utslipp av eksosavgasser** som nitrogenoksid (NO<sub>2</sub>) og partikler.

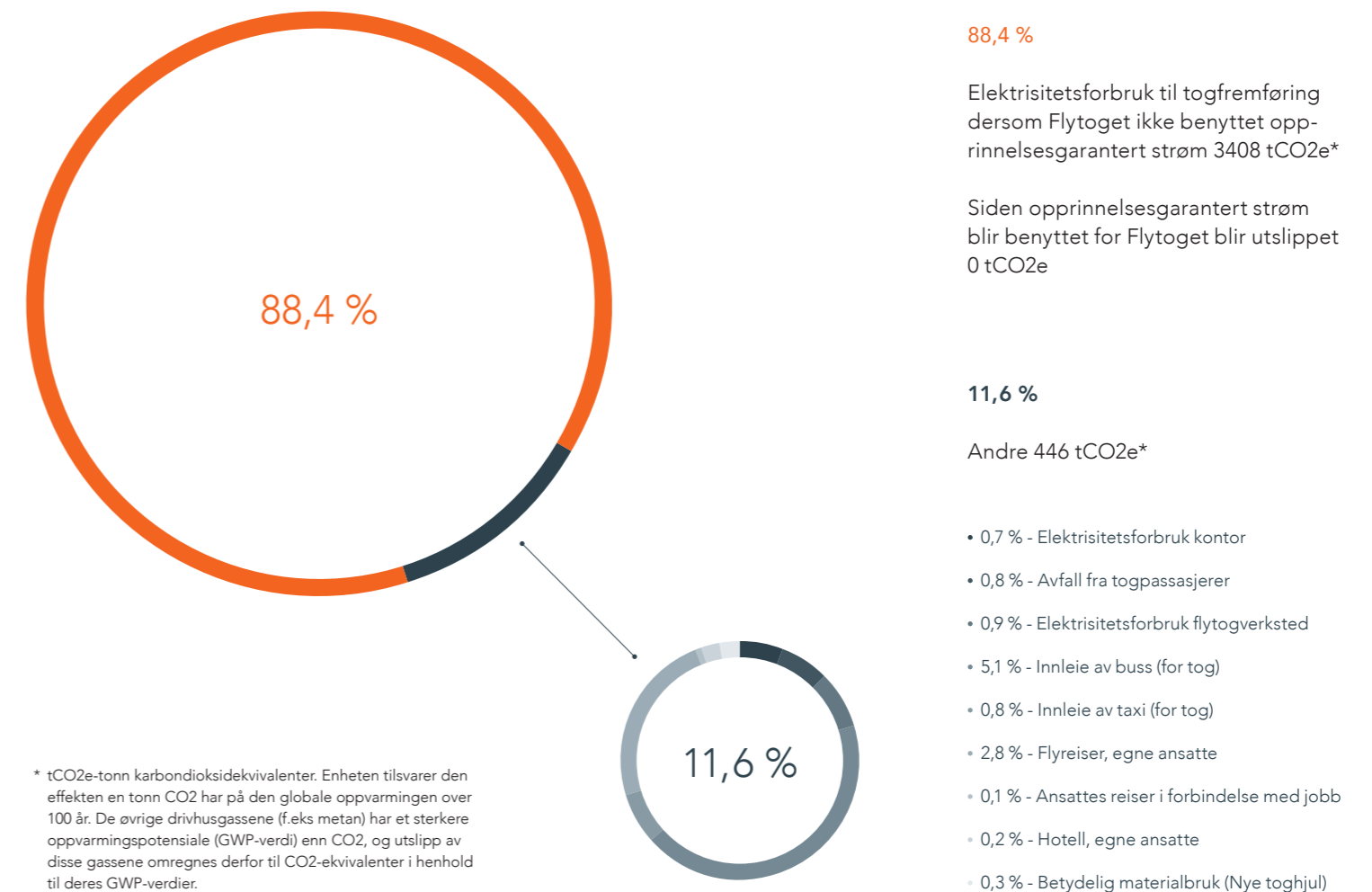
I 2014 signerte Flytoget klimapakten «Næring for klima» med Oslo kommune. Flytoget har som mål å være en aktiv bidragsyter til at Oslo halverer klimagassutslippene innen 2030.

I tillegg jobber Flytoget aktivt sammen med sine samarbeidspartnere om å finne miljøeffektive løsninger som vil bidra til reduksjon av energiforbruk og klimagassutslipp.

#### Videre arbeid

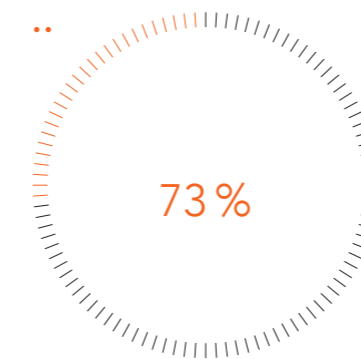
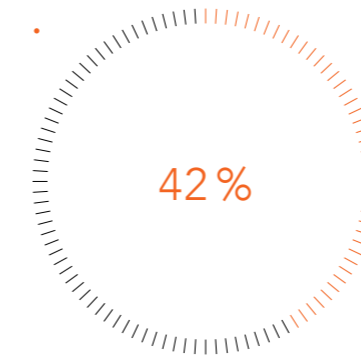
I 2017 vil Flytoget videreutvikle en handlingsplan som skal bidra til ytterligere klima- og miljøgevinst og utviklingen av en miljøbevisst organisasjon. Innholdet i handlingsplanen skal også inkludere tiltak som er identifisert gjennom klimaregnskapet. I tillegg vil Flytoget være en aktiv samarbeidspartner i Jernbanens Miljøforum, Næring for klima i Oslo kommune og overfor øvrige samarbeidspartnere. ●

Figur 3 Integrasjon av hensyn til miljø og samfunnspåvirkning i innkjøpsprosessen



## Kapittel 5 – Motiverte medarbeidere

Motiverte og engasjerte medarbeidere er en forutsetning for Flytogets suksess om å levere en eksepsjonell god serviceleveranse. Vårt HR-arbeid skal bidra til at vi utvikler og beholder eksisterende medarbeidere og tiltrekker oss nye medarbeidere. Vi har en involverende kultur som innebærer at medarbeidere, mellomledere og tillitsvalgte engasjeres i strategiprosesser og øvrige relevante prosesser.



• Andelen kvinner i Flytoget ligger på 42 prosent.

•• Andelen av kvinnelige ledere i Flytoget ligger på 73 prosent.

Motiverte og engasjerte medarbeidere er en forutsetning for at Flytoget skal ha en serviceleveranse som skiller seg ut. HR-prosessene skal bidra til at vi tiltrekker gode forretningskritiske ressurser, samt utvikler og beholder eksisterende medarbeidere. Flytogets kultur er preget av stolthet og engasjement. Det legges vekt på involvering som innebærer at medarbeidere, mellomledere og tillitsvalgte engasjeres i strategiprosesser og øvrige relevante prosesser.

### Medarbeidersamtaler

Gjennomføringen av årlige medarbeidersamtaler er en innarbeidet prosess i organisasjonen. Det gjennomføres medarbeidersamtaler med alle medarbeidere på årlig basis. Gjennomføringsgrad og opplevd utbytte måles gjennom medarbeiderundersøkelse.

### Medarbeiderundersøkelse

Internundersøkelse gjennomføres annet hvert år. For tiden er Ennova leverandør og neste planlegges gjennomført i august 2017.

### Mangfold og likeverd

Flytoget er opptatt av skal sikre mangfold gjennom en god balanse mellom kvinner og menn på alle nivåer, aldersmessig spredning, rekruttering av medarbeidere med ulik kulturell bakgrunn og ha et bevisst forhold til diskrimineringsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven.

Flytoget støtter seg til den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) kjerne-konvensjoner med tanke på å sikre medarbeidernes rettigheter. Det legges vekt på likebehandling i selskapet og alle medarbeidere har frihet til å organisere seg. Flytoget har også en bevisst holdning til Arbeidsmiljølovens formål, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om utviklingsmuligheter.

### HMS-arbeid

Flytoget er en IA-bedrift, og det er fokus på forebygging av medarbeideres fysiske og psykiske helse gjennom systematisk HMS-arbeid. Etter mange års arbeid med oppfølging og en gradvis nedgang i sykefraværet, er selskapet i dag på nivå i samsvar med øvrig norsk arbeidsliv. I 2016 var resultatet på sykefravær 5,6 prosent som tyder på at det har stabilisert seg.

### Medarbeiderregnskap

Ved utgangen av 2016 hadde Flytoget 324 årsverk fordelt på 366 medarbeidere. Deltidsarbeidende har de samme rettigheter som andre medarbeidere med unntak av forsikringsordninger som ikke er lovpålagt. Kjønnfordelingen av medarbeidere var 155 kvinner og 211 menn.

Gjennomsnittsalderen i selskapet var 42 år (41) og gjennomsnittsienniteten var på 8,4 (8,2) år. 77 (73) prosent av alle medarbeidere var fagorganiserte i 2016.

Andelen kvinner i Flytoget er på 42 prosent og andelen av kvinnelige ledere ligger på 73 prosent. Det er totalt 22 nasjonaliteter representert i selskapet.

Alle operative medarbeidere i Flytoget har gjennomført todagers opplæring i 2016 innen sikkerhet og beredskap (pålagt) samt service med vekt på kommunikasjon og avvikshåndtering. →

### Videre arbeid

I 2017 vil det gis høy prioritet til organisasjonsprosesser som tar sikte på å sette selskapet i god stand til å møte konkurransen i norsk jernbane. Det vil legges vekt på å utvikle effektiviteten med målsetning om optimal bruk av selskapets ressurser. På opplæringsiden vil det være særskilt fokus på opplæring i forbindelse med nytt togmateriell. ●

Tabell 1 Sykefravær

Indikator	Resultater 2014	Resultater 2015	Resultater 2016
Sykefravær totalt	7,7 %	5,4 %	5,6 %
Sykefravær flytogverter	11 %	7,6 %	8,1 %
Sykefravær flytogførere	6,6 %	4,3 %	3,3 %
Sykefravær kundeveiledere	8,7 %	8,7 %	11,8 %
Sykefravær administrasjon	3,0 %	2,9 %	3,8 %
Sykefravær operativ ledelse	9,1 %	4,6 %	3,1 %
Sykefravær egenmelding	1,5 %	1,4 %	1,3 %
Sykefravær 1-3 dager	0,1 %	0,2 %	0,2 %
Sykefravær 4-16 dager	1,1 %	0,8 %	1,0 %
Sykefravær > 16 dager	5,0 %	3,1 %	3,1 %



## Kapittel 6 – Sikker reise

I Flytoget har sikkerhet alltid høyest prioritet. Vi skal jobbe kontinuerlig for å sikre menneskelige og materielle verdier. I Flytoget skal vi også jobbe for god informasjonssikkerhet for kunder, medarbeidere og leverandører.

### Vårt hovedfokus

#### Sikkerhet

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi, med en ambisjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Trafikk-sikkerheten er et kontinuerlig fokusområde i hele organisasjonen. Sikkerhets-arbeidet består av kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varige forbedringer.

#### Informasjonssikkerhet

Flytogets informasjonssikkerhets-policy handler om å verne verdier, informasjon og evnen til å løse prioriterte oppgaver. Vi skal sikre konfidensialitet, det betyr 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 interne og eksterne krav til enhver tid er oppfylt.

### Vår innsats

#### Sikkerhet og beredskap

I Flytoget jobbes det kontinuerlig med å etterleve relevante myndighetskrav, samt selskapets egne rutiner for trafikksikkerhet, sikring og beredskap. I 2016 ble det avholdt interne revisjoner av systemer og rutiner for å avdekke muligheter for forbedring. I tillegg gjennomførte Statens jernbanetilsyn en revisjon av Flytogets krav til sikring. Alt operativt personell har gjennomført årlig trening innenfor trafikksikkerhet, sikring og beredskap. Beredskapsorganisasjonen er trent gjennom flere beredskapsøvelser i løpet av året.

Flytoget er en aktiv pådriver innen sikkerhet, sikring og beredskap, og som et ledd i dette arbeidet ble den tiende sikkerhetskonferansen for Flytogets medarbeidere og eksterne samarbeidspartnere arrangert i 2016.

I Flytoget er sikker drift alltid høyest prioritet. Vi skal jobbe kontinuerlig for å sikre menneskelige og materielle verdier. I Flytoget skal vi også jobbe for god informasjonssikkerhet for kunder, medarbeidere og leverandører.

#### Beskyttelse av sensitiv informasjon

Flytoget har fokus på aktiviteter som ivaretar selskapets informasjonssikkerhet. I tillegg til å etablere og følge opp rutiner og prosesser for sikker håndtering av informasjon, nevnes spesielt arbeid for å oppnå etterlevelse av PCI-DSS (Payment Card Industry-Data Security standard). Flytoget benytter drifts-leverandør som er PCI-sertifisert. 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

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi, og resultater fra 2016 understøtter denne målsetningen. →

### Videre arbeid

I tiden fremover vil Flytoget fortsette å videreutvikle arbeidet med sikkerhet, sikring og beredskap. Spesielt implementering av krav til sikring vil få høyt fokus. Dette vil inkludere forbedringsaktiviteter knyttet til sikkerhetskultur, beredskapsorganisasjon, styringssystem, tilløpsrapportering samt sikker håndtering av informasjon. For å ivareta informasjonssikkerhet og fortsatt samsvar med relevante lover, forskrifter og rammebetingelser, vil selskapet sikre etterlevelse gjennom kontinuerlig oppdatering av styrende dokumenter. ●

Tabell 2 Sikkerhetsregnskap

Indikator	Resultater 2014	Resultater 2015	Mål 2016	Resultater 2016	Mål 2017
<b>Jernbaneulykke</b>					
Alvorlig personskade/død	0	0	0	0	0
<b>Materiellskade &gt; 1.3 MNOK under togframføring/-skifting</b>					
	0	0	0	0	0
<b>Informasjonssikkerhet</b>					
Avdekkede hendelser knyttet til brudd på informasjonssikkerhet	0	0	0	0	0



## Kapittel 7 – Etske normer

Flytoget skal bidra til en bærekraftig utvikling ved å alltid etterleve gjeldende lovgivning, opptre med god forretningspraksis og motvirke korrupsjon i alle former. Vi skal velge produkter og leverandører som balanserer forretningshensyn og hensynet til samfunn og miljø. Virksomheten skal utøves på en måte som alltid sikrer forutsigbarhet, etterrettelighet og åpenhet. Flytoget har etiske retningslinjer for ansatte og leverandører.

### Vårt hovedfokus

#### Forretningsadferd og antikorrupsjon

Flytoget skal regelmessig gjennomføre vurderinger av forretningspraksis og kontinuerlig jobbe for å redusere risiko for uregelmessigheter, herunder lovbrudd og brudd på internt regelverk. Vi skal sikre at våre medarbeidere har nødvendig bevissthet og kompetanse for å etterleve retningslinjer og rutiner. Vi skal også aktivt medvirke til at våre forretningsforbindelser og leverandører opptrer med god forretningspraksis og tar avstand fra korrupsjon.

#### Ansvarlige innkjøp

Flytogets anskaffelser skal være bærekraftige. Hensyn til miljø- og samfunnspåvirkning skal være inkludert i alle faser av anskaffelsesprosessen. Forholdet til leverandører skal være preget av åpenhet, ærlighet og troverdighet, og alle anskaffelser skal baseres på konkurranse og likebehandling. For å sikre at interessekonflikter unngås, skal habilitet alltid vurderes og dokumenteres.

### Vår innsats

#### Internkontroll og opplæring

Flytoget har etablert tiltak for å sikre god internkontroll og gode rutiner for å forebygge korrupsjon og avdekke mislighold. Alle medarbeidere får opplæring i etiske retningslinjer som inneholder rutiner for intern varsling. Det er etablert en ordning med en uavhengig ekstern varslingskanal som kan benyttes for å varsle om kritikkverdige etiske forhold på arbeidsplassen.

Selskapets revisor gjennomfører hvert år en interimrevisjon for å påse at det er god forvaltning og etterlevelse av etablerte systemer og rutiner.

#### Ansvarlige anskaffelser er integrert i daglig virksomhet

Flytoget er underlagt lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrift. Det anskaffes 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.

Det er etablert gode rutiner og retningslinjer for alle anskaffelser, og disse evalueres og utvikles kontinuerlig. Internt finnes det stor bevissthet og kunnskap som sikrer at det gjennomføres gode og ansvarlige innkjøp. Det gjennomføres jevnlig kurs for dem som har innkjøpsansvar i Flytoget. I 2016 ble det gjennomført to kurs med fokus på erfarings- og kompetanseutveksling innen innkjøp, samt ny forsyningsforskrift som trer i kraft i 2017.

Flytoget stiller krav til etisk og samfunnsansvarlig opptreden hos alle leverandører og underleverandører. Det utarbeides et årlig revisjonsprogram og i 2016 ble det gjennomført to revisjoner innenfor områdene risikostyring og sikker drift, samt beredskap og sikring.

Det er stor oppmerksomhet rundt å opptre etisk og bærekraftig og det forventes at selskapets leverandører gjør det samme. Flytoget følger prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og International Labour Organizations (ILO) åtte kjernekonvensjoner. ●

	2015			2016		
	Utslipp dersom opprinnelses-garantert energi benyttes	Utslipp dersom opprinnelses-garantert energi benyttes	Utslipp dersom Nordisk energi-mix benyttes	Utslipp dersom opprinnelses-garantert energi benyttes	Utslipp dersom opprinnelses-garantert energi benyttes	Utslipp dersom Nordisk energi-mix benyttes
<b>Scope 1-Direkte utslipp</b>						
Utslippsskilde	2014 Utslipp (tCO2e)*	2015 Utslipp (tCO2e)	2015 Utslipp (tCO2e)	2015 Utslipp (tCO2e)*	2016 Utslipp (tCO2e)	2016 Utslipp (tCO2e)
Firmabiler	1,0	1,4	1,4	1,4		
Scope 1 Total	1,0	1,4	1,4	1,4	0,0	0,0
<b>Scope 2-Indirekte utslipp fra energibruk</b>						
Utslippsskilde	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)
Elektrisitetsforbruk, tog	0,0	0,0	3444,0		0	3 408
Elektrisitetsforbruk, kontor	133,2	130,3	23,3		25	25
Scope 2 Total	133,2	130,3	3467,3		25	3 433
<b>Scope 3-Andre indirekte utslipp</b>						
Utslippsskilde	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)	Utslipp (tCO2e)
Avfall fra togpassasjerer	30,9	30,9	30,9		30,9	30,9
Elektrisitetsforbruk, Flytogverksted	153,9	184,8	33,0		33	33
Innleie av buss (for tog)	96,5	201,1	201,1		196,4	196,4
Innleie av taxi (for tog)	37,8	37,3	37,3		29,9	29,9
Flyreiser, egne ansatte utland	56,5	95,7	95,7		107,6	107,6
Flyreiser, egne ansatte innland	4,0	2,5	2,5		1,5	1,5
Ansattes reiser på vei (egen bilbruk, taxi & buss)	2,5	3,4	3,4		2,2	2,2
Hotell, egne ansatte	8,4	6,4	6,4		7,2	7,2
Betydelig materialbruk (Nye toghjul)	11,8	11,8	11,8		11,8	11,8
Scope 3 Total	402,3	573,8	422,0		420,5	420,5
Scope 1, 2 og 3 total	536,5	705,5	3890,7		445,5	3 853,7
	(Utslipp rapportert etter markedsbasert tilnærming)	(Utslipp rapportert etter markedsbasert tilnærming)	(Utslipp rapportert etter stedsbasert tilnærming)			





Kontakt:  
Flytoget  
Tlf +47 23 15 90 00  
flytoget.no