



Norske
tog

Årsrapport 2018



Innhold

Innledning	3
Administrerende direktørs kommentar	16
Våre mål	22
Organisasjon	26
Bærekraft og samfunnsansvar	32
Lokaltoget – hverdagshelten	44
Nettdekning – en viktig del av gode reiseopplevelser	52
Innovasjon og digitalisering: Trygt frem i tide	60
Eierstyring og selskapsledelse	66
Styrets årsberetning	72
Regnskap	78
Revisors beretning	110

Norske togs flåte

Norske tog eier og forvalter ca 90% av norske kjøretøy for persontogtrafikk

Type 5

Underserier: A5-1

B5-3



B5-5

BC5-3

FR5-1



 56  160 km/t  A5 har 48 seter, B5 har 68 seter og BC5 har 40 seter **

-  Dag/Nattog Dovrebanen, Bergensebanen og Nordlandsbanen
-  A5 har komfortklasse, BC5 har familieavdeling og FR5 er restaurantvogn

Type 69

Underserier: Type 69 B

Type 69 D



 52  130 km/t  69C har 286 seter, 69D har 302/303 seter, 69G har 269 seter og 69H har 238/240 seter *  Lokaltog Østlan

Type 70



 16  160 km/t  233/238*  Regiontog Østlandet  Benyttes kun som innsatstog





Type 74



 36  200 km/t  240*  Regiontog Østlandet





Type 92



 14  140 km/t  143*  Lokaltog Trønderbanen, Meråkerbanen og Rørosbanen

Type 93



 15  140 km/t  87*  Regiontog Raumabanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen

Type 7


Underserier: A7-1


B7-4

B7-5



 59  160 km/t  A7 har 48 seter, B7 har 68 seter og BC7 har 36 seter **

 Dag/Nattog Bergensbanen og Sørlandsbanen

 A7 har komfortklasse, BC7 har familieavdeling og FR7 er restaurantvogn

Type 69 H



Type 69 CII

ndet og Vossebanen

 Serie B er to vognsett med færre seter

Type 72



 36  160 km/t  310*  Lokaltog Østlandet og Jærbanen

Type 73

Underserier: Type 73A



 20  210 km/t 

Type 75



 55  200 km/t  295*  Lokaltog Østlandet og Gjøvikbanen

Di 4



 5  140 km/t
 Dag/nattog Nordlandsbanen




WLAB 2



 20  150 km/t  30
 Nattog alle hovedstrekninger

EI 18



 17  200 km/t
 Dag/nattog Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen

B7-6



BC7-1



FR7-3



F7-1








Type 69 G



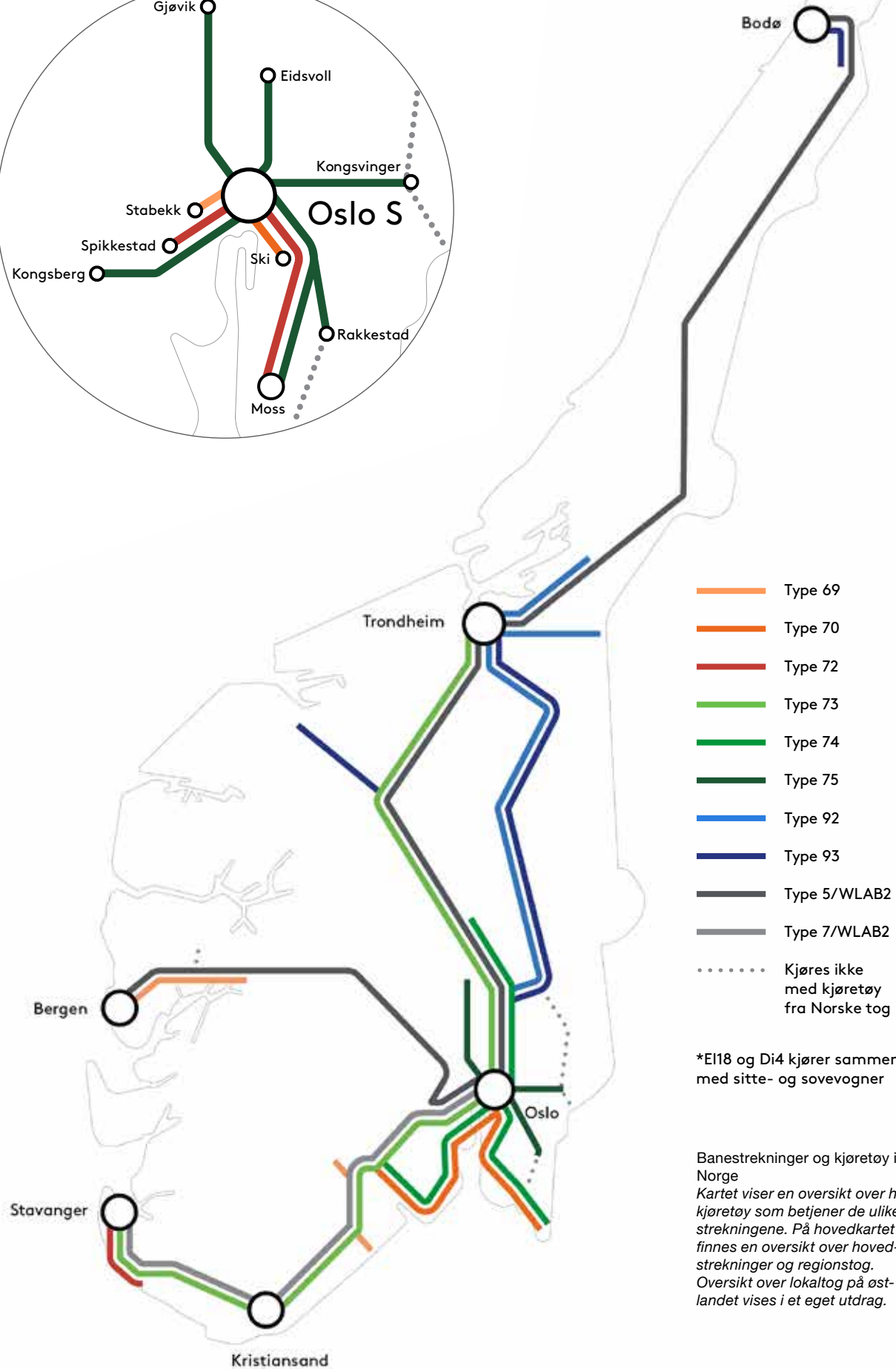
204*Regiøntog Østfoldbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen Ⓞ 73B har 249 seter og benyttes kun på Østfolbanen












Type 73B



-  Antall
-  Maks hastighet
-  Antall seter
- * Per togsett
- ** Per vogn
-  Senger per vogn
-  Bruksområde
- Ⓞ Annet

Innledning



-  Type 69
-  Type 70
-  Type 72
-  Type 73
-  Type 74
-  Type 75
-  Type 92
-  Type 93
-  Type 5/WLAB2
-  Type 7/WLAB2
-  Kjøres ikke med kjøretøy fra Norske tog

*E118 og Di4 kjører sammen med sitte- og sovevogner

Banestrekninger og kjøretøy i Norge
Kartet viser en oversikt over hvilke kjøretøy som betjener de ulike strekningene. På hovedkartet finnes en oversikt over hovedstrekninger og regionstog. Oversikt over lokaltog på østlandet vises i et eget utdrag.



73108

NSB

Milepæler

29. januar 2018

Arbeidet med anskaffelsen av nye lokaltog startet i 2018

9. mars 2018

Konkurransen på trafikkpakke Nord utlyst

24. april 2018

Norske tog AS får ny styreleder

25. mai 2018

Oppstart ERTMS-prosjektet med Alstom som leverandør for ombordutstyr til nytt signalsystem for jernbanen

12. juli 2018

Utbedring av sprekkdannelse på vogner Type 7

24. august 2018

FLIRT tog nr. 100 levert fra Stadler

17. oktober 2018

Trafikkpakke Sør er tildelt Britiske Go-Ahead og er i oppstartsfasen.

10. desember 2018

Anbud på kritiske komponenter er ute i markedet

11. desember 2018

Opsjon 5 på FLIRT kontrakten med Stadler ble utløst, de siste 25 kjøretøyene er nå satt i bestilling. Totalt er det bestilt 150 kjøretøy

19. desember 2018

Anbud på mobilforsterkeranlegg (repeater) er ute i markedet. Samtidig er forespørsel på erstatning av diesellokomotiv ute på anbud

21. desember 2018

Konkurransen på trafikkpakke Vest utlyst

Dette er Norske tog

Norske tog er et ledende fagmiljø innen innkjøp, tilpasning og forvaltning av jernbanekjøretøy. Norske tog følger den teknologiske utviklingen, kjenner den internasjonale bransjen og har spisskompetanse på norske forhold.

Selskapets virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell*, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurranse- nøytrale vilkår. Selskapet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske tog AS eies 100 prosent av Samferdselsdepartementet og er et kategori 4-selskap, som innebærer at staten har en sektorpolitisk begrunnelse for eierskapet.

Finansielle nøkkeltall (MNOK)	2018	2017
Driftsresultat	426	268
Resultat før skatt	324	152
Årsresultat	279	143
Netto kontantstrøm	2 012	357
Arbeidskapital	1 955	188
Egenkapital	2 835	2 566
Egenkapitalandel	21 %	23 %
Avkastning på bokført egenkapital	10,9 %	6,30 %

*Norske tog bruker følgende begreper om togmateriellet selskapet eier: togmateriell, jernbanekjøretøy, tog, kjøretøy, persontog, materiell, togsett og persontogkjøretøy.

Jernbanereformen og Norske togs rolle

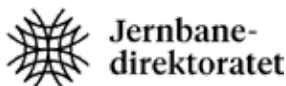


SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET

Samferdselsdepartementet
Strategisk styring av sektoren. Etatsstyring av Jernbanedirektoratet og
Statens jernbanetilsyn. Eierstyring. Regulering.



Statens Havarikommisjon for Transport



Jernbanedirektoratet
Koordinering, operativ styring og utvikling av sektoren.



Statens jernbanetilsyn

BANE NOR

Bane NOR SF
Forvalter eksisterende og bygger
ny jernbaneinfrastruktur. Trafikk-
styring. Forvalter og utvikler
eiendom. Forretningsmessig
innretning.



Norske tog AS
Eier, forvalter
og gir
togoperatørene
tilgang til
togmateriell.

ENTUR

Entur AS
Reiseplan og
billettering.



NSB AS
Persontog, gods
og buss.

Mantena

Mantena AS
Vedlikehold av
kjøretøy.

Togselskaper, vedlikeholdsselskaper, entreprenører og leverandører

Konkurrerer om oppdrag.

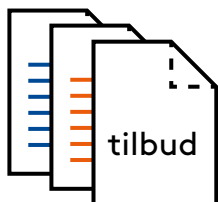
■ Forvaltningsorganer

■ Statlig eide selvstendige
enheter

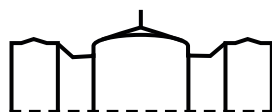
■ Privat sektor

*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

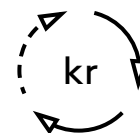
Forretningsmodell



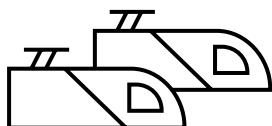
Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog



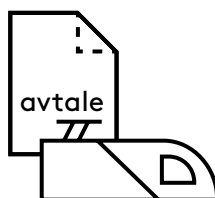
Det er opprettet en garantiordning der staten garanterer for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi



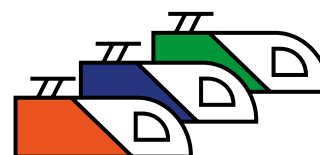
Norske tog finansierer sine kjøretøyanskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital



Norske tog skal anskaffe, eie og forvalte kjøretøy til persontogtrafikk i Norge



Jernbanedirektoratet kan pålegge togoperatørene å benytte Norske togs kjøretøy, og har valgt å gjøre dette for de avtalene som til nå er inngått eller utlyst (direktekjøpsavtaler med NSB samt utlyste trafikkpakker i 2017 og 2018)



Norske tog får sine inntekter gjennom utleie av kjøretøy

Norske tog i tall

32

ansatte

Norske tog er en liten organisasjon med lang erfaring og spiss fagkompetanse

256

togsett

Norske tog eier og forvalter i dag alle norske persontog som går på den norske jernbanen, med unntak av Flåmsbana og Flytoget sitt togmateriell.

10,9 %

avkastning

For 2018 har Norske tog en avkastning på 10,9 %. Krav fra eier er 5 % avkastning

16,6 år

gjennomsnittsalder på dagens flåte

Målet er å anskaffe minimum ett kjøretøy per måned, samt fase ut de eldste og dårligste kjøretøyene først. På denne måten sikrer Norske tog en mer moderne kjøretøypark. Det er i 2018 faset inn 14 togsett og avgitt 9 togsett

79 %

fornøyde passasjerer

Et stort flertall av norske togpassasjerer svarer at de er fornøyd med kjøretøyene

17

Typer kjøretøy inkludert underserier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy, i tråd med samfunnets behov for persontrafikk med tog. Det er et mål å redusere antall typer kjøretøy, for å få bedre innkjøpsbetingelser og redusere kostnader til drift og vedlikehold.

21 %

egenkapitalandel

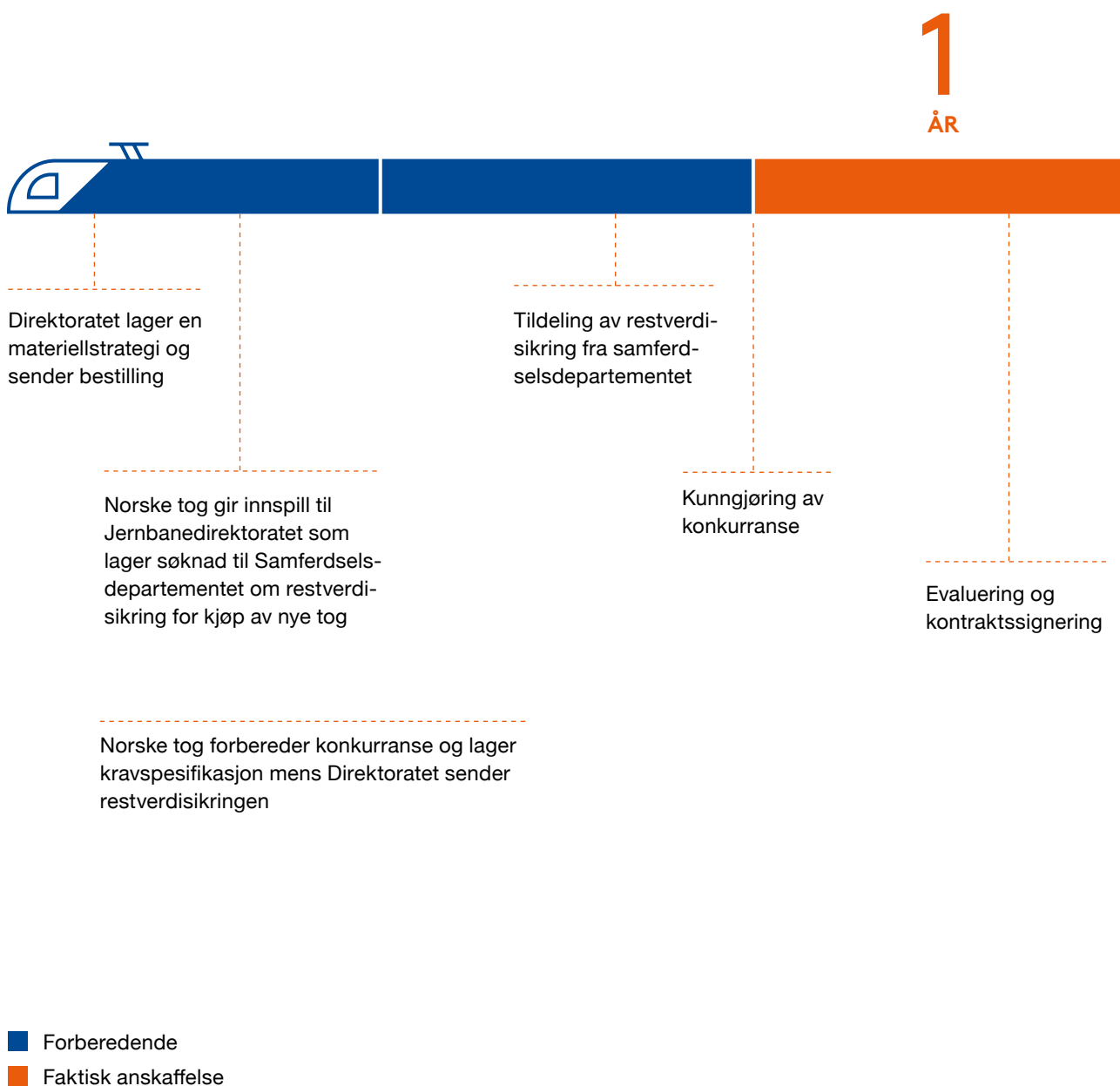
Selskapet har en egenkapitalandel per 31.12. 2018 på 21,0 %.

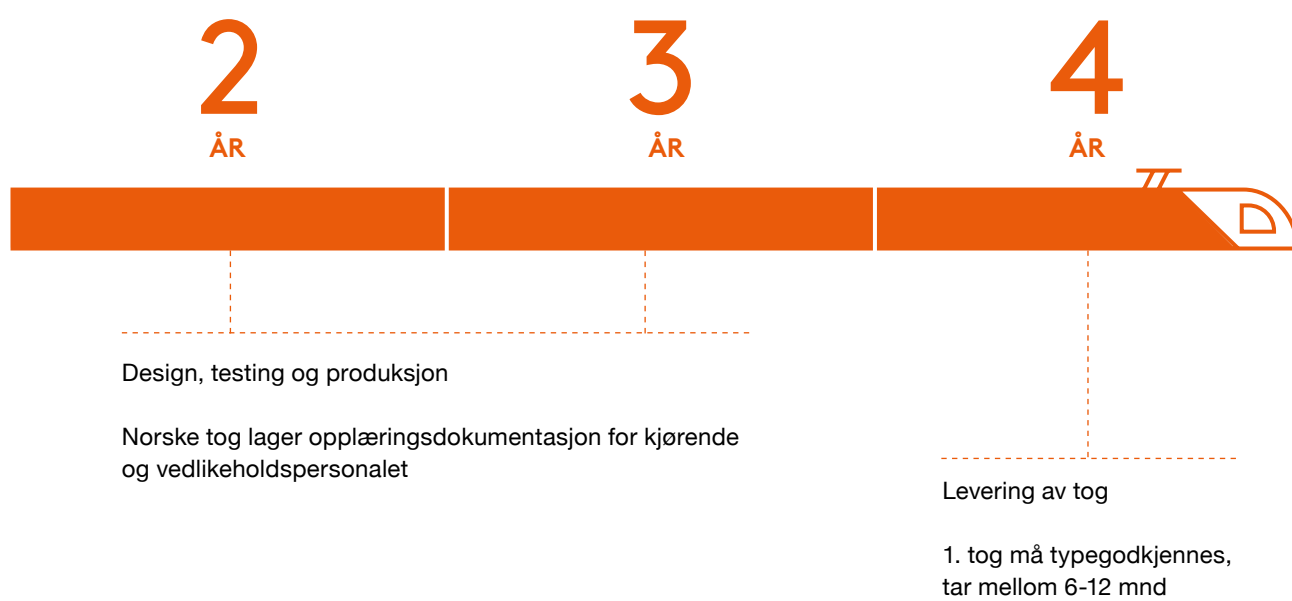
A+

rating

Dagens rating fra Standard & Poors er A+. Målet er A+ rating

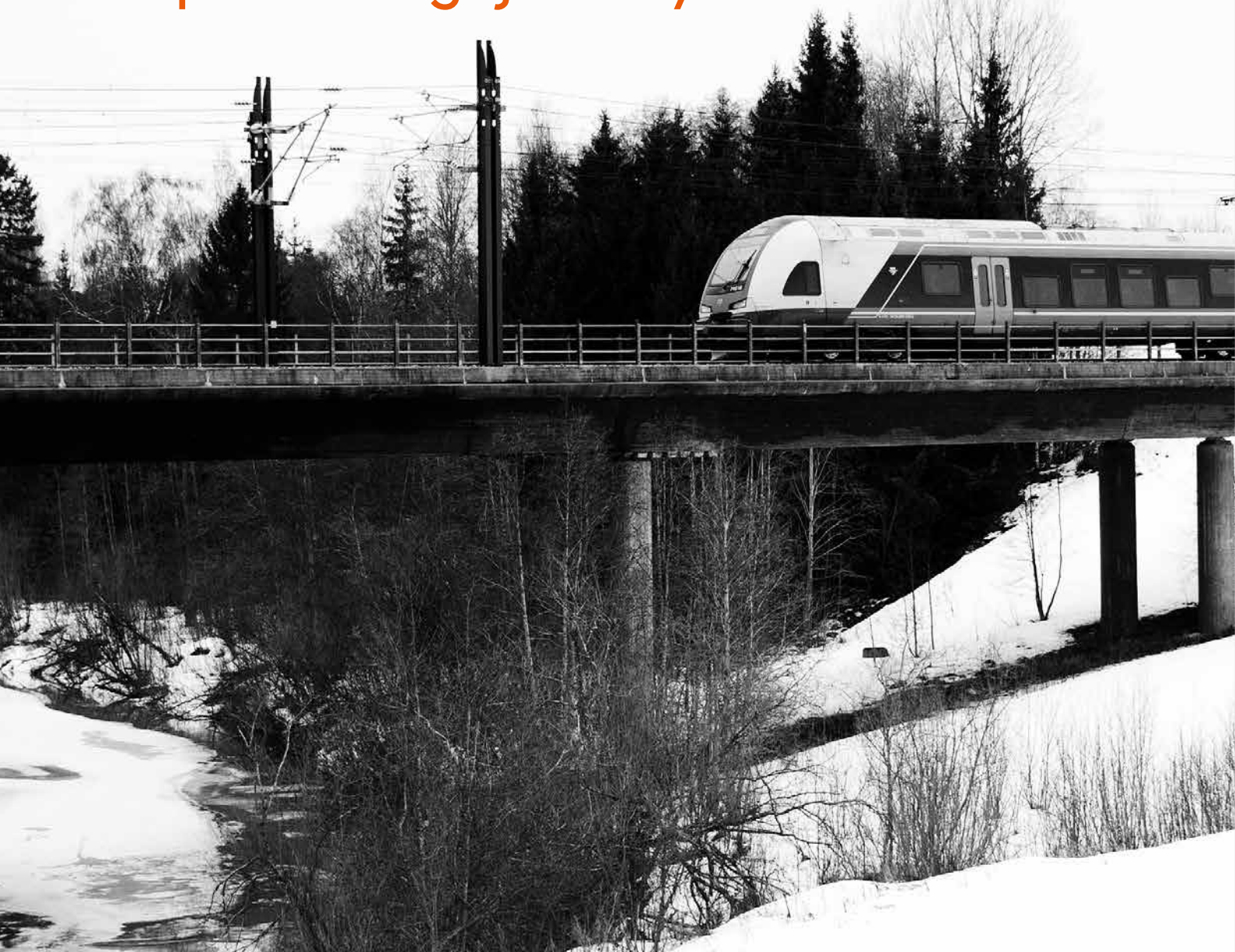
Kjøp av tog





Visjon

Norske tog skal være et ledende, fremtidsrettet og solid selskap som leverer tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige persontogkjøretøy.



Gjennom dette skal
selskapet bidra til en
attraktiv persontog-
trafikk i Norge og til
«Det grønne skiftet.»





Administrerende direktørs kommentar

«For nye togsett tar det omtrent fire år fra det besluttes å hente inn tilbud på nye kjøretøy, til det første kjøretøyet kan leveres. Skal vi ha nye lokaltog til 2024, må beslutningen tas i 2019.»

Mens 2017 var et oppstartsår for Norske tog, har 2018 vært året hvor vi for alvor kom i gang med mange av de prosjektene som vil prege årene fremover.

Et viktig prosjekt har vært å bistå i anbudsprosessen for Sørlandsbanen, hvor Go-Ahead ble valgt til ny operatør. Norske tog vil bistå Go-Ahead i oppstartsperioden til kjøretøyene skal settes i drift på strekningen. Dette er den første avtalen som inngås med en ny operatør etter at jernbanereformen ble vedtatt, og markerer en viktig milepæl – både for jernbanen og for Norske tog.

«Utsolgt» for nye kjøretøy

2018 var også året hvor vi «ble utsolgt» på nye kjøretøy. Gjennom å løse ut den siste opsjonen på nye FLIRT fra produsenten Stadler, vil vi etterhvert ha 150 FLIRT i drift. Overtagelsen av kjøretøy nummer 100 i august i fjor ble behørig feiret med samferdselsministeren til stede. Ved utgangen av 2018 hadde vi mottatt 105 FLIRT, og de resterende 45 vil bli levert over de neste fire årene. Dette er kjøretøy som allerede er disponert til bestemte strekninger, og nye behov må derfor løses med nye kjøp.

Digitalisering av signalanleggene

En annen milepæl som ble nådd i løpet av året var avtalen vi inngikk for levering av ombordutstyr for det nye, digitale signalsystemet ERTMS. ERTMS er sannsynligvis det viktigste tiltaket for å redusere signalfeil og øke punktligheten på jernbanen. Etterhvert som systemet rulles ut, vil det også kunne bidra til økt kapasitet på jernbanen. Teknologien vil kunne åpne for selvkjørende kjøretøy i fremtiden.

ERTMS-teknologien har allerede vært testet ut på Østre linje på Østfoldbanen. Erfaringene og tilbakemeldingene lover godt for hva som kan forventes etterhvert som signalsystemet rulles ut frem mot 2030. I alt vil Norske tog investere over 1 milliard kroner i ombordutstyr for å tilpasse kjøretøyene til en ny, digital verden.

Forbedring av eksisterende kjøretøy

I 2018 har vi gjennomført en rekke store og små prosjekter som alle er viktige for at vi skal klare å levere på forventningene kunder og omgivelser har til oss: Vi har utbedret sprekker på gamle kjøretøy og vi har en forespørsel ute på mobilforsterkere som vil gi bedre mobildekning på kjøretøyene. Det siste er en del av en viktig oppgradering for å imøtekomme de reisendes

ønske om digitalisering og bedre tilgjengelighet til kommunikasjonsløsninger på kjøretøyene.

Norske tog vil bidra til å gjøre jernbanen enda mer klimavennlig. Et spennende klimatiltak handler om å utvikle ny, ettermonterbar motorteknologi for dieselskjøretøy som potensielt kan bidra til å redusere forbruk og utslipp med inntil 20 prosent. Vårt bidrag består i utvikling av prototype for våre Type 93 togsett. Mens vi vil utnytte teknologien på dieseltogsett i Nord-Norge, er dette teknologi med et globalt potensial, som kan gi et bidrag til et bedre klima også andre steder i verden.

Sterk passasjervekst gir behov for nye tog

Trafikkveksten har de siste årene vært større enn hva prognosene fra Jernbaneverkets perspektivutredning fra 2015 spådde. Veksten ser ut til å fortsette på samme høye nivå etter hvert som befolkningsveksten i pressområdene fortsetter og flere velger toget som transportmiddel.

Med en slik vekst – og en stor del av kjøretøyparken som er moden for utskifting – vil det gi et stort behov for nye kjøretøy. Med dagens veksttakt er det ikke utenkelig at vi vil ha behov for to nye togsett hver eneste måned de neste 30 årene.

Uten nye avtaler om kjøp står vi i praksis om få år uten ekstra kjøretøy å sette inn for å møte det økte behovet. Selv om ny infrastruktur gir mulighet for økning av frekvens og tilbud, vil vi kunne havne i en situasjon hvor vi ikke har nok kjøretøy å sette inn uten at det får konsekvenser for tilbudet på andre strekninger – med mindre beslutning om nye innkjøp skjer i løpet av 2019.

Tilgang på nye kjøretøy vil også være viktig når trafikken i Oslo-området skal konkurranseutsettes. Tilgang til kjøretøy er en forutsetning for operatørene til å utvikle gode tilbud. Og jo større tilgang de vil ha til nye kjøretøy, jo færre begrensninger vil de ha når gode kundekonsepser skal utformes.

Lang leveringstid

Og det begynner å haste. For nye togsett tar det omtrent fire år fra det besluttes å hente inn tilbud på nye kjøretøy, til det første kjøretøyet kan leveres. Skal vi ha nye lokaltog til 2024, må beslutningen tas i 2019.

Noen tenker sikkert at Norske tog bør jobbe raskere, men det er i virkeligheten ikke mulig. En viktig årsak til at prosjektene tar lang tid er klarlegging og sikring av finansiering før utsendelse av forespørsel, og utarbeidelse av spesifikasjoner som sikrer best mulig standardisering av kjøretøy som hensyntar de særnorske forholdene.

Det tar omtrent ett år å spesifisere et anbud for nye kjøretøy. Omtrent like lang tid går med til forespørselsfasen fram til signering av kontrakt med produsent. Etter dette vil produsenten bruke omkring ett år på engineering og forberede oppstart av produksjon, ett år på produksjon av de første kjøretøyene og ytterligere ett år på testing og godkjenning.

Når kjøretøy må tilpasses gir det høyere startkostnader for leverandøren. Det innebærer at det for Norge blir svært lønnsomt å plassere relativt store ordre for å få enhetskostnadene ned og gjerne med store opsjoner for å bidra til standardisering og fleksibilitet for vekst.

Nok tog til riktig tid

Når jeg velger å fokusere på denne utfordringen nå, er det fordi det går til kjernen av det som alltid vil være vår store utfordring: Å sikre at vi til en hver tid har den kjøretøyparken som trengs for å realisere jernbanens fulle potensial. Dette skal vi gjøre på en så billig og effektiv måte som mulig. Det betyr fokus på størst mulig

standardisering av både nye og eksisterende kjøretøy. I dag har vi tilsammen 17 ulike typer kjøretøy. Det sier seg selv at det er mye å hente på en større grad av standardisering.

Samlet sett er vi godt fornøyd med hva vi har oppnådd i 2018. Vi har gjennomført og satt i gang viktige prosjekter. Vi har etablert et godt samarbeid med andre aktører i jernbanefamilien. Vi har bidratt konstruktivt til gjennomføringen av konkurransen om operatørskapet på Sørlandsbanen. I tillegg har vi solide økonomiske resultater, en tilfredsstillende avkastning på egenkapitalen og en særdeles god kredittrating. Dette er bra for oss – og bra for kundene.

Jernbanen er i en rivende utvikling. Vi har en viktig rolle å spille for at andre skal lykkes, slik at enda flere velger toget som transportmiddel. Dette motiverer oss til å gjøre en ekstra innsats hver dag. Vi gleder oss til å fortsette det gode, men utfordrende arbeidet vi har startet på.



Øystein Risan
Administrerende direktør

«Samlet sett er vi godt fornøyd med hva vi har oppnådd i 2018. Vi har gjennomført og satt i gang viktige prosjekter.»





Våre mål



Mål 1

Fornøyde kunder og passasjerer



Mål 2

Tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige kjøretøy



Mål 3

Sikre og pålitelige kjøretøy



Mål 4

Effektiv drift og finansiell handlefrihet



Mål 5

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog har i 2018 gjort noen tilpasninger i selskapets mål.

Det er i år levert flere nye FLIRT-tog fra Stadler og den siste opsjonen på kontrakten er utløst. For Norske tog betyr det at flåten innen utgangen av 2022 vil bestå av 150 moderne kjøretøy av denne typen og selskapet er da godt i gang med standardisering av flåten. I tillegg er passasjerene fortsatt godt fornøyde med alle typer kjøretøy og scorer en samlet flåte til 79 prosent tilfredshet i andre halvdel av 2018 i NSBs kundetilfredshetsundersøkelse. På sikkerhet og pålitelighet har det også skjedd ting i 2018 med Type 7 og WLAB som har vært inne til sprekkutbedring. Gjennom kartlegging av data-sikkerhet på tog har det blitt tatt en vurdering av risiko og konsekvenser av mulig datainnbrudd. Viktigheten av god datasikkerhet blir lagt til grunn ved innkjøp av nye tog.

Selskapet har i 2018 sett på finansieringsmodellen for å sikre finansiell handlefrihet. Opprettholdelse av egenkapitalen er viktig for å sikre fortsatt gode betingelser på låneavtalene til Norske tog.

I tillegg nådde selskapet målet for medarbeidertilfredshet i 2018, med en score godt over gjennomsnittet sett mot andre sammenlignbare selskaper. Det rapporteres fortsatt om lavt sykefravær på 0,7 prosent og Norske tog har gjennom nyansettelse økt kvinneandelen i selskapet.







Organisasjon: Medarbeiderne i sentrum

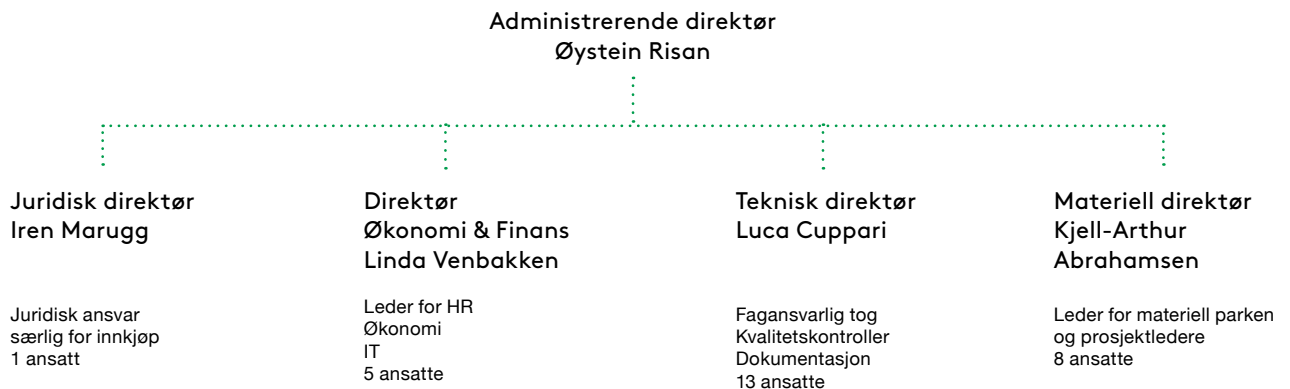
Norske tog er et selskap bygget på kompetanse, hvor medarbeiderne har lang erfaring og spiss fagkompetanse.



Ledergruppen fra venstre Linda Marie Venbakken, Kjell-Arthur Abrahamsen, Øystein Risan, Iren Marugg og Luca Cuppari.

Over to år har gått siden opprettelsen av Norske tog AS. Den gang ble 32 årsverk overført fra NSB til det nyopprettede selskapet. Ved utgangen av 2018 var Norske tog 32 ansatte fordelt på fire avdelinger, av disse er fire kvinner og 28 menn. Norske tog har blant annet

ingeniører med spesialkompetanse innen samtlige kjøretøytekniske systemer. I tillegg har organisasjonen prosjektledere og en administrasjon som skal sikre effektiv og sikker drift av Norske tog som et fremtidsrettet og solid materiellselskap.



Medarbeiderstrategi

Norske tog har en kompetansematrise med oversikt over stillinger, roller, oppgaver, krav til kompetanse og eventuelle krav til sertifisering og utdanning. Noen stillinger i Norske tog har oppgaver som krever sertifisering fra eksterne parter. Slik sertifisering gjennomføres fortløpende og etter behov. Siden Norske tog opererer i en internasjonal bransje med rask teknologisk utvikling er faglig oppdatering og påbygging viktig. Selskapet fører oversikt over den enkelte medarbeiders erfaring og kompetanse, og sammen med medarbeidersamtaler legger dette grunnlaget for en kompetanseutviklingsplan for hver enkelt.

Norske tog ønsker å samarbeide med akademia og andre aktører om forskning og utvikling.

Ved ansettelse vil det tas hensyn til både kjønns- og alderssammensetning i organisasjonen.

Etiske retningslinjer for ansatte i Norske tog

Norske togs omdømme og tillit er avhengig av medarbeidernes profesjonalitet og dyktighet og krever et høyt etisk nivå. Det forventes at alle medarbeidere opptrer med aktsomhet, redelighet og objektivitet og avstår fra handlinger som kan svekke tilliten til selskapet. Norske togs styre har vedtatt etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere, samt andre som representerer Norske tog gjennom oppdrag og verv.

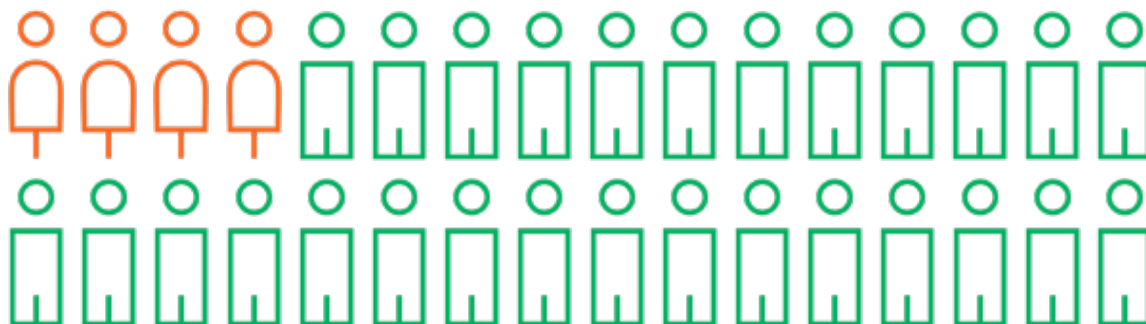
De etiske retningslinjene omfatter blant annet lojalitet, habilitet og interessekonflikt, og fastslår at Norske tog skal arbeide aktivt mot alle former for korrupsjon. Det aksepteres ikke gaver eller ytelser av personlig karakter som kan svekke mottakerens integritet eller som kan gi slikt inntrykk. Det forventes at leverandører og partnere følger etiske standarder som er i samsvar med Norske togs etiske regelverk.

Norske togs etiske retningslinjer har bestemmelser om varsling og informasjon om konsekvenser av overtredelse.

Involvering

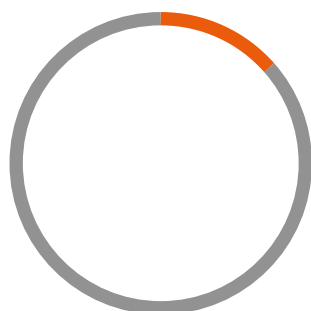
Intern oppdatering og involvering av alle ansatte er et mål for Norske tog. Det gjennomføres allmøter og regelmessige avdelingsmøter og det gis intern oppdatering på alle felt som angår virksomheten.

Medarbeidere



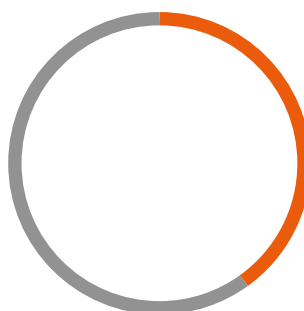
Antall medarbeidere: 32 (30 i 2017)
 Antall årsverk: 32 (30 i 2017)

Figur 12: Medarbeidere og årsverk



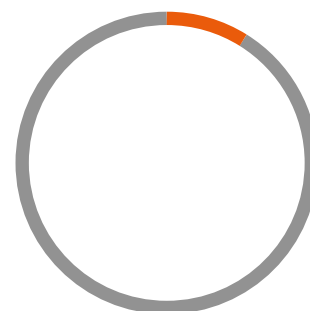
Andel kvinner
 13 % (10 % i 2017)

Figur 13: Andel kvinner



Andel kvinnelige ledere
 40 % (40 % i 2017)

Figur 14: Andel kvinnelige ledere

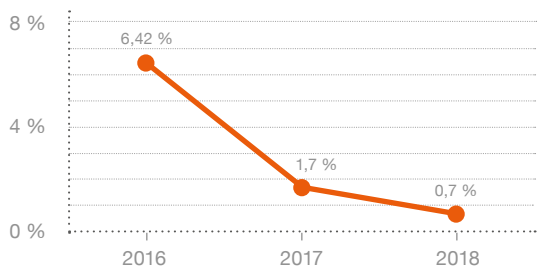


Andel minoritetsbakgrunn
 9 % (13 % i 2017)

Figur 15: Andel minoritetsbakgrunn

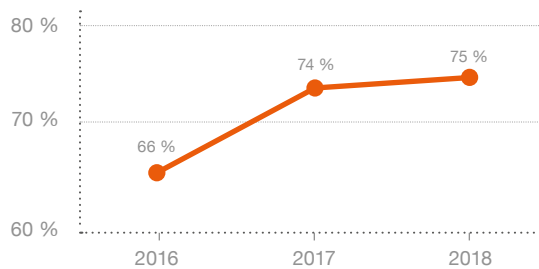
Måloppnåelse

Sykefravær



Figur 16: Sykefravær

Medarbeidertilfredshet



Figur 17: Medarbeidertilfredshet





Bærekraft og samfunnsansvar

Når regjeringen vil halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005, så krever det også innovasjon og teknologiutvikling fra Norske tog.

Urbanisering er en global trend som øker behovet for effektiv og miljøvennlig transport i byområdene. Jernbanen er helt avgjørende for å frakte folk ut og inn av de fleste større norske byer. For eksempel er Oslo-regionen en av Europas raskest voksende regioner. Her spiller jernbanen en avgjørende rolle for fremkommelighet og klima. Norske togs viktigste samfunnsoppdrag er å legge til rette for at flere vil velge kollektive hverdagsreiser, hvor Norske tog skal sørge for tilstrekkelig og godt togmateriell. Den kraftige satsingen på utbygging og oppgradering av jernbanen i Norge, må følges opp ved at Norske tog sørger for nok kapasitet på materiellsiden.

Den siste rapporten fra FNs klimapanel viser at klimaendringene vil bli dramatiske, forskjellen på 1,5 grader og 2 graders oppvarming er stor. Det trengs derfor en langt større og raskere omstilling enn det man tidligere har lagt til grunn. Regjeringens klimapolitikk har som mål å kutte utslipp raskest mulig. Målet regjeringen har satt er at Norge skal være klimanøytralt i 2030, og bli et lavutslippssamfunn i 2050 hvor klimagassutslippene reduseres med 90-95 prosent.

Når regjeringen vil halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005, så krever det også innovasjon og teknologiutvikling fra Norske tog. Norske tog må bidra med mer energieffektive løsninger og ved å utforske mulighetsrommet for lav – og nullutslippsløsninger på jernbanestrekninger som ikke er elektrifisert. Togmateriell har en levetid på 20-30 år, derfor har innkjøpene som gjøres de neste årene, stor betydning for klimautslippene fra jernbanen i flere tiår fremover.

Innbyggertallet øker og jernbanen får stadig flere reisende. Togmateriellet må utnyttes mer effektivt og nye togsett må kjøpes inn. De reisende stiller høyere krav til reisekomfort, men også til mobildekning som gjør det mulig å kombinere reisen med jobb eller underholdning. Dette krever oppgradering av togmateriellet.

Norske tog spiller en nøkkelrolle for å få et mer effektivt og klimavennlig transportsystem. Det skal gå på skinner mot det grønne skiftet.

Norske togs retningslinjer

Norske tog har etablert retningslinjer for hvordan selskapet skal jobbe med samfunnsansvar, disse er godt innarbeidet i selskapets styringssystem. For dialog med interne og eksterne interessenter er det utarbeidet et etisk regelverk. Norske tog har følgende grunnprinsipper for utøvelse av samfunnsansvar:

- Norske tog skal arbeide etter prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og i ILOs kjernekonvensjoner
- Samfunnsansvaret er innarbeidet i selskapets strategiske grunnlag og verdier
- Norske tog skal aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre
- Det skal aktivt arbeides mot all form for korrupsjon
- Hver leder har ansvar for å sørge for at avdelingen ivaretar samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet

Fokusområder

Basert på de retningslinjene og prinsippene Norske tog følger, ble det i 2017 definert og rapportert på seks fokusområder for arbeid med samfunnsansvar. For 2018 har Norske tog valgt å utvide fokusområdene med ytterligere to temaer og dermed også samfunnsansvaret. Selskapet søker å aktivt bidra til et bærekraftig samfunn og arbeidsliv for fremtiden, og har i delkapitlene under løftet frem hvordan Norske tog bidrar til arbeidet med å nå FNs bærekraftsmål. Å være bevisst på bærekraftsmålene og jobbe aktivt for å bidra til at disse nås mener Norske tog gir merverdi til virksomheten. Gjennom bevisstgjøring både internt i selskapet og av leverandører og samarbeidspartnere kan Norske tog bidra til helhetlig verdiskapning på tvers av verdikjeden. På sikt vil dette kunne bidra til bedre og mer jernbane for pengene.



Miljø (redusere utslipp og innovasjon)

Paris-avtalen gir klar retning for fremtidig, global klimainnsats, bedrifter og samfunn vil måtte tilpasse seg nye klimamål. Målet regjeringen har satt er at Norge skal være klimanøytralt i 2030, og bli et lavutslippssamfunn i 2050 hvor klimagassutslippene reduseres med 90-95 prosent. Regjeringen vil videre halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005 (*hentet fra regjeringens Granavolden-plattform).

Klimagassutslippene i transportsektoren kan reduseres gjennom overgang til transportformer med lavere utslipp, ved å legge til rette for mindre transportbehov eller gjennom lavere utslipp fra det enkelte transportmiddel.

Norske tog arbeider for å redusere energiforbruk og klimagassutslipp fra egen virksomhet. Dette skjer gjennom tekniske løsninger som reduserer energiforbruk på eksisterende tog og gjennom utskiftning av gamle kjøretøy til fordel for nye, mer energieffektive og mer miljøvennlige kjøretøy.

I 2018 inngikk Norske tog et samarbeid med Feral om et pilotprosjekt for utvikling av ny teknologi som kan ettermonteres på dieselmotorer. Denne teknologien kan bidra til å redusere klimautslipp og forbruk av fossilt drivstoff på

Norske tog sine dieselskjøretøy. I tillegg deltar selskapet i en nyopprettet og tverrfaglig FOU-gruppe med Jernbanedirektoratet som skal se på hvordan jernbanesektoren samlet kan bidra til en bedre klima- og miljøsertifikasjon.

Andre områder hvor Norske tog ser at selskapets arbeid er en bidragsyter til reduserte utslipp er ved innkjøp av nye togsett. I utarbeidelse av kravspesifikasjonen til anbud legger Norske tog inn kriterier for blant annet tilrettelegging for enkel oppgradering av ombordsystemer og smarte interiørløsninger for økt kapasitet, men fortsatt god komfort for passasjerene. På denne måten får Norske togs togsett bedre ressursutnyttelse, muligheten for enkel tilpasning til nye tekniske løsninger og kapasitet uten å øke miljøbelastningen.



Arbeids- og menneskerettigheter

Norske tog skal fremme en omgangsform i selskapet preget av respekt og omtanke for andre mennesker. De grunnleggende menneske- og -arbeidstakerrettigheter skal respekteres både internt og i møte med samarbeidspartnere, kunder og andre som påvirkes direkte eller indirekte av -selskapets aktiviteter.

Norske togs virksomhet foregår i Norge. Her er håndteringen av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter godt ivaretatt gjennom de arenaer hvor ansatte og selskapets ledelse møtes for å ivareta slike forhold. Ansatte i Norske tog har rettigheter som er godt definert gjennom tariffavtaler og overenskomster. Medarbeiderne er representert i selskapets styre.

Med utgangspunkt i lovpålagt krav og Norske togs etiske retningslinjer er arbeidet med likestilling og likeverd utdypet i selskapets personalpolitiske prinsipper. Her fremgår det blant annet at:

- Alle medarbeidere i Norske tog er likeverdige, uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn
- Selskapet ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes
- Økt balanse mellom kvinner og menn er ønskelig på alle nivå i selskapet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling

Kvinneandelen i Norske tog er på ca. 13 prosent. I Norske togs styre er kvinneandelen blant aksjonærvalgte styremedlemmer 66 prosent, og i selskapets ledelse 40 prosent.

Norske togs mål er å oppnå en god kjønnsbalanse i selskapet gjennom tydelige føringer fra ledelsen og systematisk arbeid. Viktige tiltak er:

- Moderat kjønnskvoltering ved rekruttering til en rekke stillingskategorier der mannsdominansen er spesielt stor, så fremt kandidaten fyller kvalifikasjonskravene.
- Å innkalle minimum én kvinnelig kandidat til siste runde med intervju på de fleste stillinger, der det lar seg gjøre
- Ledelsesmessig fokus på kjønnsdiskriminerende holdninger og handlinger.
- Nøyte vurdering av hvordan søkere evalueres og hvilke krav som legges til grunn.

Norske togs mål er økt mangfold i selskapet. Viktige tiltaksområder er blant annet:

- Grundig og seriøs behandling av meldinger om - eller mistanke vedrørende diskriminerende atferd.
- Vektlegging av Norske togs politikk for mangfold og likeverd i stillingsutlysninger.
- Å innkalle minimum én kandidat med innvandrerbakgrunn til intervju på de fleste stillinger, der det lar seg gjøre.
- Ledelsesmessig fokus på at etnisk bredde og mangfold gir merverdi.

Norske tog har opprettet en varslingskanal i henhold til kravene i arbeidsmiljøloven.

Sikkerhet

Norske tog har et mål om null skader på mennesker, miljø og samfunn og jobber målbevisst og systematisk for å forebygge skader. For 2018 er det ikke rapportert om skader som følge av selskapets virksomhet.

- Norske togs virksomhet skal ikke forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier.
- Norske togs virksomhetsområder skal på en proaktiv måte forebygge uønskede hendelser og ha nødvendig evne til å håndtere kritiske situasjoner. Kjernevirksomheten skal så langt det er mulig opprettholdes også i trussel- og krisesituasjoner.
- Det skal legges til rette for læring og kontinuerlig forbedring. Sikkerhetsrelatert informasjon skal være

forståelig og lett tilgjengelig i organisasjonen. Ingen skal straffes for å melde om feil og utfordringer.

- Sikkerhetsarbeidet må være tilpasset virksomhetens karakter og utvikles for å kunne møte endrede krav og forutsetninger.

Ledelsen er ansvarlig for at medarbeidere på alle nivåer utvikler gode holdninger og prioriterer sikkerhet i utførelsen av arbeidet. Avdekkes avvik i måloppnåelse eller fra fastsatte sikkerhetskrav, skal ansvarlig leder iverksette korrigerende tiltak.



Anti-korrupsjon

Norske tog jobber for å fremme en sterk anti-korrupsjonskultur i selskapet. Norske tog skal aktivt forebygge uønsket adferd og skal gjennom rutiner, kontroller og opplæring sette sine medarbeidere i stand til å håndtere vanskelige situasjoner.

Norske tog har etablert etiske retningslinjer og retningslinjer for samfunnsansvar som blant annet omhandler selskapets forhold til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon.

Norske tog gjør store innkjøp av både togsett og andre varer og tjenester knyttet til forvaltningen av togsettene. Fordi denne typen innkjøp ofte er av stor økonomisk verdi er det viktig at medarbeidere er bevisst selskapets arbeid med antikorrupsjon i møte med leverandører og samarbeidspartnere.



Ansvarlige innkjøp og anskaffelse av nye kjøretøy

Norske tog stiller etiske krav til selskapets leverandører og kartlegger risikoen for eventuelle brudd på disse kravene som en del av anskaffelsesprosessen. Enhver leverandør må forplikte seg til å følge internasjonale konvensjoner og tilrettelegge for inspeksjon fra Norske tog eller myndigheter av arbeidsforhold i hele leverandørkjeden. Norske tog ønsker å samarbeide med leverandører om kontinuerlige forbedringer for å ivareta gode og sikre arbeidsforhold.

For Norske tog handler ansvarlig innkjøp også om å tenke på ytre faktorer som klima og miljø. Det legges i denne sammenheng vekt på hele livsløpet til kjøretøyene, fra produksjon til bruk og til slutt skrotning. Norske tog ønsker å velge kjøretøy og kjøretøysystemer som enkelt kan oppdateres eller skiftes for å kunne ta i bruk ny teknologi eller nye energikilder.

Norske tog begynte i 2018 forberedelsene til anskaffelse av nye lokaltog for å erstatte togsett av typen 69. Det ble også inngått avtale om bimodale kjøretøy, det vil si kjøretøy som kan bli drevet av både strøm og diesel, for å erstatte togsett av Type 92 som i dag trafikkerer på Trønderbanen.

Norske tog jobber systematisk for å møte kapasitetsøkninger, behovet for utskiftninger og effektivisering og standardisering av kjøretøysflåten. Siste opsjonen på FLIRT-tog fra Stadler ble utløst i 2018 og siste togsett er estimert levert innen utgangen av 2022.



Varsling

Selskapet har etablerte rutiner for varsling av kritikkverdige forhold og har en ekstern varslingskanal for å sikre at varsleres interesser ivaretas. På denne måten ønsker Norske tog å legge til rette for stor grad av transparens for selskapets virksomhet.

Rutinene skal gjøres godt kjent blant alle ansatte i selskapet og blant konsulenter og leverandører som jobber på oppdrag for Norske tog.

Kundetilfredshet

Norske tog har satt høye krav til kundetilfredshet. Selskapets kunder er de togoperatørene som deltar i konkurranser om nye trafikkpakker og vinner anbudene, samt NSB gjennom deres direktøkjøpsavtale med Jernbanedirektoratet.

I NSBs kundetilfredshetsundersøkelse for 2018 rapporteres det om svært god tilfredshet med kjøretøyene de opererer. På spørsmålet om hvor fornøyd de reisende alt i alt er med togtypen de reiser med, scorer alle togtypene samlet 79 av 100. Selv om togpassasjerene ikke er direkte kunder av Norske tog er de en viktig

interessentgruppe. Selskapet bruker derfor passasjer-tilfredshet som målestokk på egen måloppnåelse.

Operatørenes tilfredshet med Norske tog gjenspeiler passasjerens tilfredshet med operatørene og de strategiske grep og beslutninger Norske tog gjør overfor operatørene.

Egenkapital

For Norske tog er stabile rammevilkår og tilstrekkelig egenkapital og likviditet avgjørende forutsetninger for å sikre lave finansieringskostnader. Selskapet ønsker å oppnå høyeste kredittrating. Dette er viktig da investeringsbehovene Norske tog har skal dekkes gjennom låneopptak og tilførsel av kapital.

Norske tog har et mål om en egenkapitalandel på 25 prosent og et krav fra eier om avkastning på 5 prosent. Per 31.12.2018 har Norske tog kredittratingen A+ og en egenkapitalandel på 21 prosent.

Investeringer for fremtiden og fellesskapet

Norge som nasjon blir ofte sett på som bærekraftspionér. I både offentlig og privat sektor utforskes mulighetsrommet for blant annet fornybar energi, karbonfangst og -lagring og utnyttelse av havrommet. Det er heller ingen hemmelighet at nordmenn i privat sammenheng også er nysgjerrige på ny teknologi og innovasjon. Ved utgangen av 2018 meldte Norsk elbilforening at det var registrert rett i overkant av 200.000 elbiler her i landet og hver person eier i snitt fire mobile enheter.

Norge har gjennom FNs bærekraftsmål også forpliktet seg til å bygge solid infrastruktur, tilrettelegge for innovasjon og utvikling av infrastruktur og bygge bærekraftige samfunn med gode tilbud på offentlig transport. Dette er temaer som Norske tog jobber målrettet mot hver eneste dag. Derfor er også Norske tog en viktig bidragsyter til

at fellesskapet når FNs bærekraftsmål, samtidig som selskapet leverer på samfunnsoppdraget det er tildelt.



Et bærekraftig kollektiv-Norge

Den norske kollektivsektoren jobber sammen mot et felles mål om at flere skal reise kollektivt. Norske tog jobber målrettet mot å kunne tilby de beste togene til operatørene og derav den beste reiseopplevelsen til passasjerene. Flere av landets togstasjoner er viktige knutepunkter, hvor utvikling av dagens togtilbud er med på å tilrettelegge for en videre passasjervekst.

Ved å anskaffe nye tog og bygge ut jernbaneinfrastrukturen tilrettelegges det ikke bare for bedre kundetilfredshet for dagens passasjerer, men også for at potensielle reisende finner veien til norske tog. Det er gjennom å tenke helhetlig at Norske tog og resten av jernbanefamilien bidrar til bærekraftige byer og samfunn. Artikkelen om «Fokusområder» på side 36 tar for seg dette temaet.



Infrastruktur for fremtiden

Norske tog skal bidra til å gjøre det enkelt å reise og velge kollektivt. Dette skal selskapet gjøre ved å levere tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige kjøretøy til de operatørene som trafikkerer norsk jernbane.

I løpet av 2019 ønsker Norske tog å gå ut med tilbud på nye lokaltog. Disse skal dekke opp for togsett av Type 69 anskaffet i perioden 1975-1993, som er modne for utskiftning.

Norsk jernbane er en viktig del av både by- og knutepunktutvikling. Og for at Norske tog skal levere på sitt samfunnsoppdrag må selskapet ligge i forkant hva gjelder blant annet standardisering av kjøretøyparken og planlegge fremtidig togtilbud.

Artikkelen «Lokaltog – hverdagshelten» på side 44 tar for seg dette temaet.



Innovasjon for fremtiden og i nuet

Norske tog har fått oppgaven med å tilrettelegge for nettdekning ombord på den norske jernbanen. Dagens løsning holder dessverre ikke mål for store deler av landets pendlere. Disse utgjør en stor del av målgruppen som blant annet ønsker å kunne jobbe på toget, lese avisen eller strømme en film. Norske tog har derfor, fra et passasjerperspektiv, sett på hva som gir det beste tilbudet til de reisende. Det er satt i gang en anbudskonkurranse på nye mobilforsterkere i 2018.

Testingen av det nye signalanlegget, ERTMS, på østre linje på Østfoldbanen har begynt å gi gode signaler for hva som kan forventes av forbedret punktlighet. Norske tog har ansvar for å installere ombordsystemet, mens Bane NOR har ansvaret for infrastrukturen. Sammen jobber selskapene for å gjøre den norske jernbanen enda sikrere og mer punktlig.

Norske tog jobber med innovasjon på flere områder en overnevnte, men disse er ikke nødvendigvis så enkle å legge merke til. Dette handler for eksempel om dimensjonen på dørene på togsettene for raskere og enklere av- og påstigning, og smart vedlikehold av togene. Sistnevnte vil kunne gi mer «jernbane for pengene» gjennom mer effektiv ressursforvaltning og kortere nedetid for togsettene som er til utbedring.

Artiklene «Nettdekning - en viktig del av gode reiseopplevelser» og «Innovasjon og digitalisering – trygt frem i tide» på side 52 og 60 tar for seg dette temaet.

Våre interessenter

Interessentene til Norske tog er definert som alle individer, selskaper, organisasjoner eller institusjoner som kan ha vesentlig innflytelse på selskapets evne til å nå sine mål, eller som i vesentlig grad kan ventes å bli påvirket av virksomheten.

Norske tog vil ha en relativt stabil interessentliste over tid, men vil likevel gjennomgå og oppdatere den med jevne mellomrom. Oversikten som gjengis nedenfor er en revidert liste for 2018. I anledning større anskaffelsesprosjekter gjennomføres særskilte analyser av – og intervjuer med nøkkelinteressenter.

De viktigste interessentene er:

Eier v/Samferdselsdepartementet

Tett og god eierdialog med Samferdselsdepartementet. Dialog med politikere utover dette skjer i forståelse med Samferdselsdepartementet.

Myndigheter

Norske tog skal oppfylle og etterleve alle lover og forskrifter som er relevante for virksomheten. For god-kjenning av modifikasjoner og anskaffelser kreves det god informasjonsflyt mellom Norske tog og Statens jernbanetilsyn. Norske tog har løpende dialog med – og leveranser til Jernbanedirektoratet.

Kunder

Norske togs kunder er togoperatørene som blir tildelt trafikkpakker på den norske jernbanen. I dag har Norske tog to kunder, NSB og Go-Ahead, og med utlysningen av Trafikkpakke Nord og Vest kan det bli flere. Norske tog skal i tillegg til å stille kjøretøy til disposisjon, yte teknisk bistand for å gjøre kunden i stand til best mulig å operere kjøretøyene.

I tillegg definerer Norske tog landets togpassasjerer som viktige interessenter selv om disse ikke har sitt kunde-forhold direkte til Norske tog. Norske tog mottar årlig operatøren(es) kundetilfredshetsundersøkelse (KTI). Disse gir et bilde av hvordan selskapet og kjøretøyet oppfattes, og vil gi en tilbakemelding på hvilke områder Norske tog bør fokusere på fremover.

Leverandører

Anskaffelser og modifikasjoner går ofte over mange år og krever godt samarbeid med selskapets leverandører. Norske tog og leverandørene vil ha felles interesse av å levere et godt produkt til kunden. Det ble i 2018 arrangert en leverandørkonferanse.

Samarbeidspartnere

Norske tog er en liten aktør i europeisk sammenheng og søker derfor medlemskap i organisasjoner som representerer felles interesser og ivaretar felles behov for informasjon og samarbeid innenfor relevante tekniske områder.

Interesseorganisasjoner

Innen jernbanesektoren finnes det en rekke interesseorganisasjoner som kan bidra med viktige innspill, erfaringer og synspunkter som Norske tog vil dra nytte av i forbindelse med selskapets strategiske arbeid.

Investorer

Norske tog er avhengig av lånefinansiering i obligasjons- og sertifikatmarkeder nasjonalt og internasjonalt. Norske tog vil utrede muligheten for grønne obligasjoner fra 2019.

Medarbeidere

Medarbeiderne i Norske tog innehar en unik kompetanse innenfor kjøretøytypene på den norske jernbanen, og det er viktig å beholde og videreutvikle kunnskapen i organisasjonen. For mer inngående informasjon se Norske togs medarbeiderstrategi.

Selskapet skal være en attraktiv arbeidsplass og sikre et profesjonelt og godt arbeidsmiljø med åpen kommunikasjon innad og utad for å skape tillit og troverdighet.

Vesentlighetsanalyse

Norske tog har gjennomført en vesentlighetsanalyse med utgangspunkt i interessentene og deres behov, og satt disse i sammenheng med selskapets strategiske mål.

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy basert på informasjon, analyser, strategier og behov og ønsker fra interessenter. Store anskaffelser og oppgraderinger av kjøretøy er komplekse prosesser som strekker seg over flere år. Dette er prosesser som har betydning for kjøretøyenes levetid, energi-forbruk, vedlikeholdskostnader og sikkerhet. Norske tog er opptatt av å ha en verdikjede som fremmer informasjonsflyt og samarbeid mellom operatører, produsenter og verksteder.

Vesentlighetsanalysen er gjennomført ved en intern gjennomgang der nøkkelpersoner i selskapet har bidratt med innsikt og vurderinger fra respektive fagområder, med tidligere analyse som diskusjonsgrunnlag. På denne måten samles et bredt tilfang av innspill og synspunkter fra de viktigste interessentene, mottatt gjennom dialog over tid.

Norske tog skal fortsette å legge til rette for god og effektiv implementering av prinsippene selskapet i dag følger. Det skal være en årlig kartlegging av forhold knyttet til selskapets samfunnsansvar og Norske tog vil videreutvikle interessentdialogen og gjennomføre nye vesentlighetsanalyser.



Rapportering for 2018

Vesentlighetsanalysen viser at det er en håndfull temaer som er av stor betydning for Norske togs interessenter, samtidig som de har stor betydning for selskapets egen måloppnåelse.

For ytterligere omtale av de utvalgte temaene se kapittelet «Fokusområder» tidligere i årsrapporten. For mer informasjon om selskapets strategi for kjøretøy, teknologi, medarbeidere, kunder og finans se Norske togs nettside.



Medarbeiderne i Norske tog innehar en unik kompetanse innenfor kjøretøytypene på den norske jernbanen, og det er viktig å beholde og videreutvikle kunnskapen i organisasjonen.





Lokaltoget: Hverdagshelten

Norske togpassasjerer har mange og ulike meninger om lokaltog – både om punktlighet, standard og komfort på selve kjøretøyet. I Norge er det Norske tog som har ansvar for å anskaffe, eie og forvalte togene.

Hver dag reiser i snitt over 193 000 nordmenn med tog. De fleste av disse er pendlere som er avhengig av toget for å komme seg til og fra arbeid eller skole. For pendlerne er lokaltoget bindeleddet mellom hjem og jobb. Et tog i rute er ofte det som får hverdagen til å henge sammen.

Det forventes både punktlighet og god komfort på reisen.

Jo nærmere toget kommer de store knutepunktene i Norge – som Oslo S, Stavanger, Oslo Lufthavn, Bergen og Trondheim – jo mindre plass og «lavere» komfort blir det. Det påvirker kundeopplevelsen.

I tillegg til passasjerenes forventninger er det flere andre faktorer som påvirker utformingen av det norske togtilbudet. Dette er faktorer som geografi, klima og natur og utforming av perrongene togene stopper ved. Norske tog er spesialister på norske forhold. Selskapets ingeniører følger nøye med på den teknologiske utviklingen i markedet, spesielt innen områder som er viktig for norske forhold. Dette er dedikerte eksperter som bruker sin kompetanse til å få togmateriell som ivaretar særnorske forhold.

Dagens lokaltogtilbud (og kort regional)

I dag trafikkeres lokaltogstrekningene av flere ulike typer togsett med forskjellig levealder, teknologi og komfort. De eldste togsettene finner man på lokaltogstrekningene på Østlandet samt Arendalslinja og Brattsbergbanen. Dette er togsett av Type 69 C, D og H (Type 69), som alle har teknologi fra tidlig 1970-tall. Her er passasjerkapasiteten god, men både teknisk levealder og komfort for de reisende har blitt utdatert.

I 2018 har det vært utfordringer knyttet til jernbanens signalanlegg, noe som har ført til perioder med midlertidig stopp. Sammen med andre utforutsette hendelser og planlagt vedlikehold på jernbaneanlegget har dette ført til at pendlerne har opplevd stans i togtrafikken.

Det er imidlertid ikke bare passasjerene som har forventninger til togene. Operatørene, som NSB og Go-Ahead, er helt avhengig av pålitelige tog. De må kunne stole på at togsettene de disponerer fungerer. Dessverre har Type 69 gitt utfordringer som følge av slitasje, gammel teknologi og manglende redundans. Reservedeler har vist seg både kostbare og vanskelige å få tak i. Det er derfor satt i gang arbeid med å bytte ut disse gamle togene.

Innføringen av det nye digitale signalsystemet ERTMS og anskaffelse av nye lokaltog, vil gjøre at Norske tog kan forbedre sitt tilbud til operatørene. Det kan også bedre kapasiteten, påliteligheten og punktligheten til togene. Dette vil igjen øke passasjerens tilfredshet med togene og operatørene.

De to viktigste forutsetningene for at passasjerene skal velge å reise med tog og kollektivtransport i stedet for bil, er punktlighet og et godt nok togtilbud. Norske tog jobber kontinuerlig med å tilrettelegge for at togoperatørene skal kunne tilby den beste reiseopplevelsen til passasjerene.

Fornøyde togpassasjerer

Hele 79 prosent av togpassasjerene er godt fornøyde med alle togtypene. Det viser målinger som NSB har gjennomført i andre halvår 2018. Gitt tilstanden på flere av lokaltogene, er dette godt nytt for Norske tog. Til tross for gode tilbakemeldinger, mener Norske tog det er viktig å anskaffe tilstrekkelig antall nye lokaltog. Nye tall fra NSB viser en passasjervekst på 6,7 % i 2018, og dette krever tilførsel av nye tog.

Norske tog har som mål å forbedre passasjerenes opplevde kvalitet på reisen. Dette går blant annet på sittekomfort, det å kunne bevege seg komfortabelt gjennom toget og at passasjerene skal få den informasjonen de trenger underveis. I tillegg er god og stabil mobil – og nettdækning viktig.

«Usynlig» innovasjon

Når det snakkes om innovasjon er det første og fremst ny teknologi og nye gadgets folk flest tenker på. Det de da glemmer er at innovasjon også handler om å utfordre det eksisterende ved å tenke nytt.

For Norske tog handler dette for eksempel om å øke kapasiteten på toget ved smart design av interiøret, lage løsninger for raskere av- og påstigning og tilpasning av togsettene til norske forhold.

All infrastruktur har en kapasitetsbegrensning, sånn er det også på den norske jernbanen. I tillegg er perrongene utformet slik at et standard kjøretøy fra enhver internasjonal produsent vil få for stor avstand mellom tog og plattform. Noe som ikke er tilfellet for de kjøretøyene som er tilpasset til norske spesifikasjoner.

Disse kjøretøyene er «lave og tykke» i motsetning til de «høye og tynne» som er å finne i resten av Europa.

Dette er en del av de norske forholdene som Norske tog kjenner godt til – og som selskapet utfordrer produsenter av togsett til å tenke nytt rundt. I dag går det 24 tog gjennom Oslo-tunellen i timen. Hvert tog har omlag 60 sekunder til disposisjon på stasjonen. Med begrenset kapasitet på infrastrukturen er det derfor viktig å ha best mulig passasjerflyt fra perrongen og inn på toget. Bredden på dørene, avstanden mellom dørene og avstanden mellom tog og plattformen har en mye større betydning enn det folk er klar over. For hver 10. cm avstanden mellom tog og plattform økes med, tar av- og påstigningen 10 prosent lengre tid. Dette vil igjen vil påvirke tiden toget bruker på stasjonen og dermed settes enda en begrensning på kapasiteten.

Den norske jernbanen utgjør kun 0,6 prosent av det totale markedet for tog i verden. Selv med liten markedsandel har Norske tog en ambisjon om å utfordre produsentene til å komme med innovative løsninger som bidrar til både å redusere miljøutslipp, mer effektiv energibruk og smarte løsninger for interiør som vil kunne øke kapasiteten.

Norge er også et godt land for å teste kjøretøy og ny teknologi. Kjøretøy som ferdes på norske skinner må tåle alt fra snø og is til bratte bakker og lange tuneller. Det stilles derfor store krav til hva kjøretøyene må tåle.

Forbedret tilbud med nye lokaltog

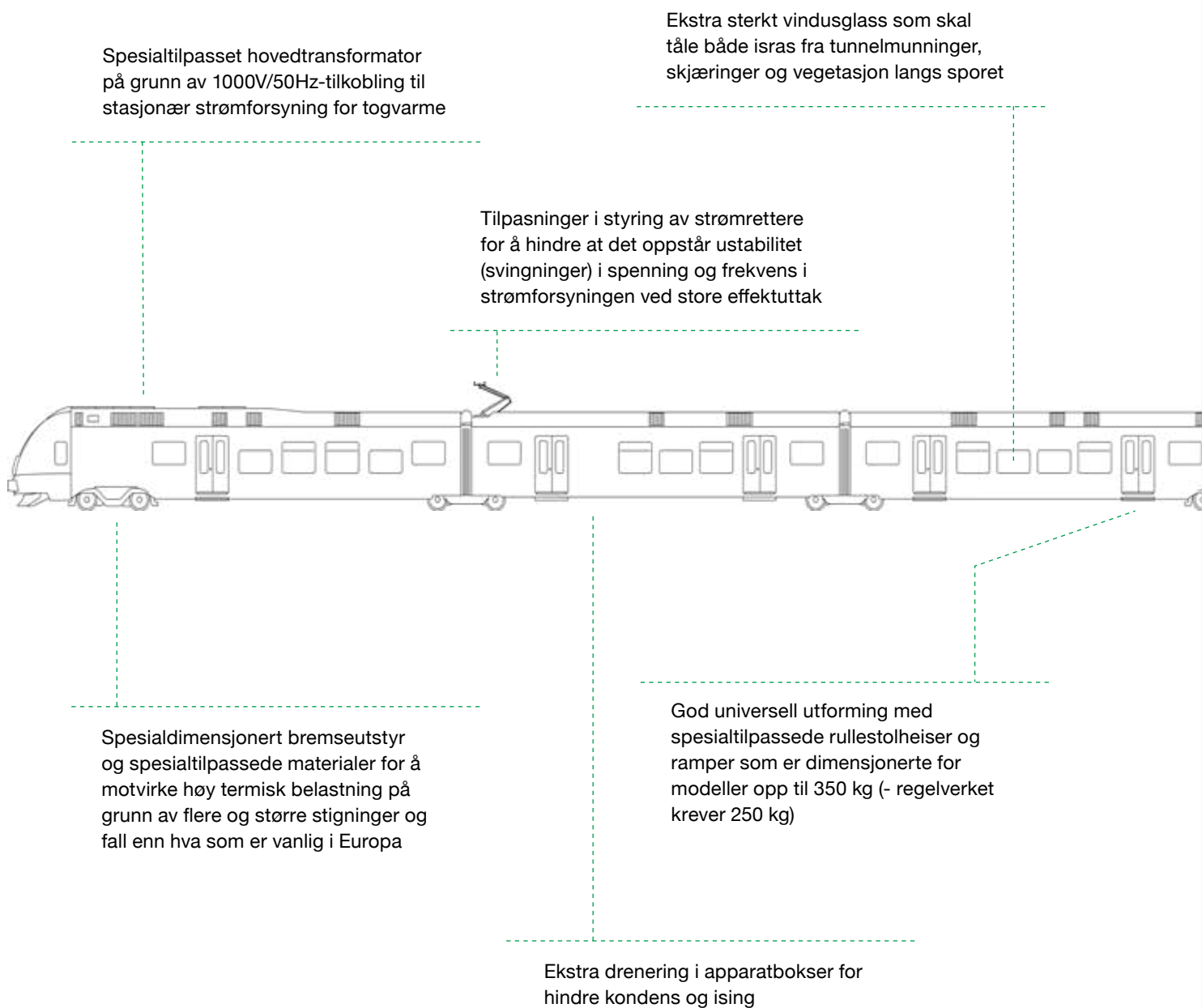
Mens Type 70 vil bli erstattet av togsett fra Opsjon 5 i Stadler-kontrakten, planlegger Norske tog å gå ut med anbud på nye lokaltog for å erstatte Type 69 i løpet av 2019. Dette er ingen enkel oppgave.

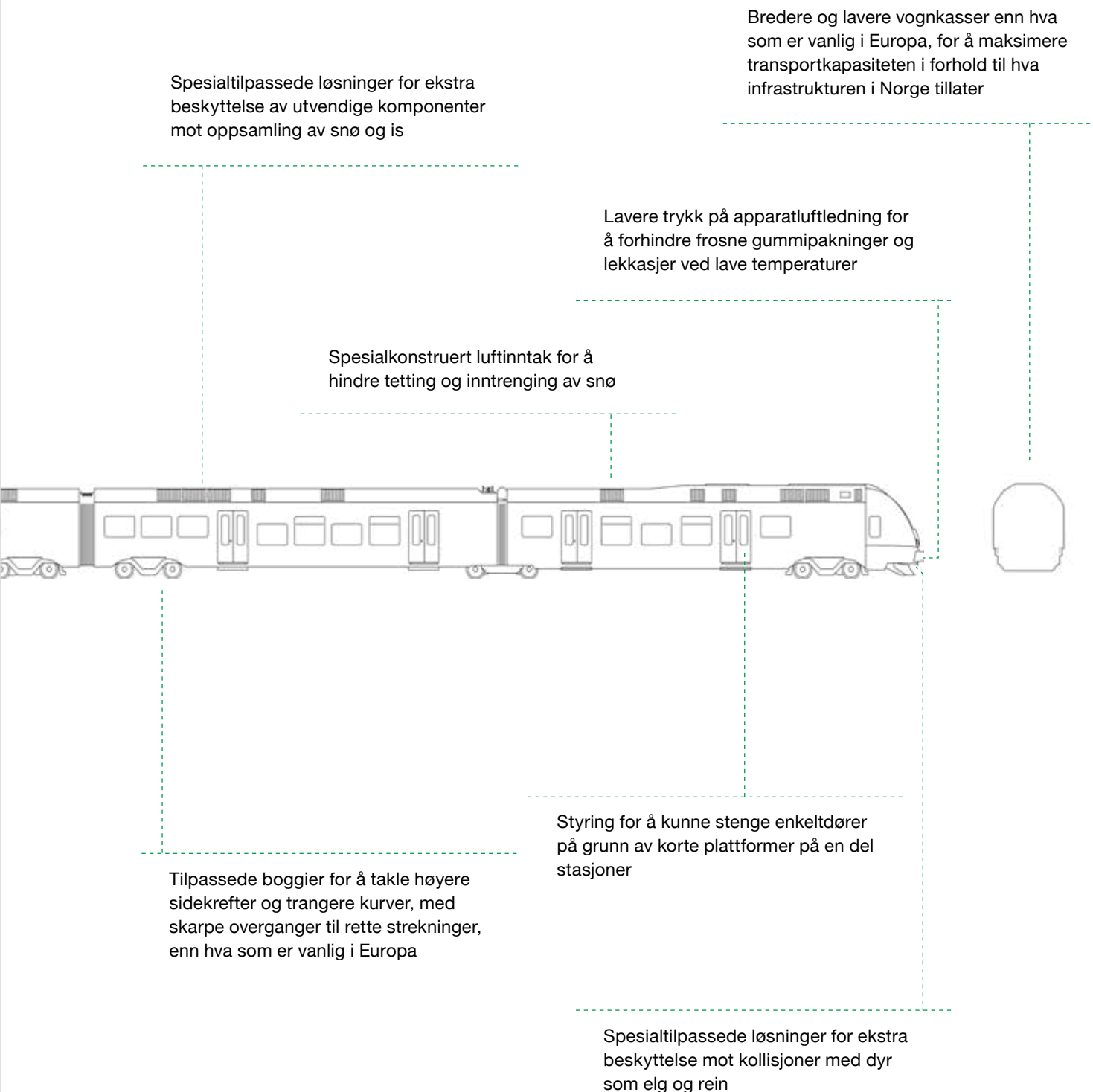
Når Norske togs kjøretøypark skal inngå i ulike trafikkpakker er det viktig å få standardisert flåten til færre typer kjøretøy. Dette vil gi større fleksibilitet og bedre utnyttelsesgrad av flåten på tvers av leiekontrakter og trafikkpakker. En materiellpark med færre togtyper gir også mer kostnadseffektiv drift.

Med nye lokaltog vil det bli en ny hverdag for tusenvis av reisende. Med nytt og moderne interiør, effektive løsninger og bedre mobildekning blir reiseopplevelsen bedre. Men viktigst av alt er det at nye lokaltog vil bidra til høyere punktlighet. Mindre stress, mer ro – og mer tid til det som er viktig i livet.

Norge er et godt land for å teste kjøretøy og ny teknologi. Kjøretøy som ferdes på norske skinner må tåle alt fra snø og is til bratte bakker og lange tuneller. Det stilles derfor store krav til hva kjøretøyene må tåle.

Noen kjennetegn ved Norske togs kjøretøy









Nettdekning:
En viktig del av gode
reiseopplevelser

Passasjerene forventer like god nettilgang på toget som hjemme.

I Norge har man valgt å satse på en kombinasjon av mobilforsterkere og Wifi om bord i toget.

Lysende skjermer. Dyp konsentrasjon. Musestille. Dette er vanlig på norske pendlertog i morgentimene.

Nordmenn er i verdenstoppen i bruk av smarttelefon og mobildata, og er vant til å ha internett med seg i lomma. Det forventes stabilt internett og tilgang på digitale tjenester ikke bare hjemme og på jobb, men overalt hvor folk befinner seg, også på reise.

Derfor blir det raskt uro på pendlertog når dekningen ikke er god nok. Dessverre skjer dette oftere enn norske togpassasjerer setter pris på.

Skal det bli enda mer attraktivt å reise med tog, må det være enkelt å gjøre unna noen av dagens arbeidsoppgaver og gjøremål på selve reisen. Løsningen ligger i gode nok mobilnett langs toglinjene, og en teknologi som sikrer stabile nett også inne i toget.

En god opplevelse for de reisende er summen av god nettdækning, god datahastighet og stabilt nett (se figur 1). I denne artikkelen beskriver Norske tog hvordan selskapet jobber for å bidra til fornøyde påloggede togpassasjerer på den norske jernbanen.

Karosserier som skjermer for sol, støy og mobilsignaler

Internetttilgang på jernbanen er ingen enkel oppgave, særlig ikke i et land som Norge.

Landet er langstrakt, har spredt bosetting og har høye fjell og dype daler. Den norske jernbanen er 3867 kilometer med skinner skjærer gjennom landskapet og 688 tunneler. Selv om 4G-dekningen i Norge generelt er god, viser målinger utført av Bane NOR at dekningen langs togs�kinnene er varierende. For å få objektive tall på opplevd dekning samarbeider Norske tog med Simula Research Laboratory. Simula har utviklet målenoder som simulerer passasjeropplevelsen. Resultatene viser at dekningen skifter mellom 4G og eldre teknologier. Manglende dekning gir dårligere kundeopplevelse. Samtidig er det en utfordring at mange norske jernbanetunneler ikke har mobildekning. Satsing på dekning i tunneler vil kreve at teleoperatørene bygger ut mobilnett på steder det i dag ikke er dekning.

Selv om det er god nettdækning langs toglinjen, er det ikke gitt at dekningen inne i toget er god.

Moderne tog er bygget med tanke på passasjerkomfort, karosseriet skal dempe vibrasjoner og støy, skjerme for sol og redusere varmetap. Resultatet er karosserier som ikke bare hindrer at støy og varme kommer gjennom, men som også demper mobilsignaler fra utsiden.

Dagens teknologi muliggjør blant annet følgende løsninger for å tilby nettbaserte tjenester om bord i tog (se figur 2):

- Mobilforsterkerløsning der forsterkere monterer i tog fanger opp teleoperatørens dekning på utsiden av toget, forsterker signalene og sender dem ut igjen som tradisjonell mobildekning inne i toget.
- Moderne vinduer som ikke fører til signaltap
- Wifi-løsning der et innendørs Wifi-anlegg via flere modemer fanger opp teleoperatørens dekning på utsiden av toget og gjør disse signalene om til innendørs Wifi-dekning for de reisende.

Hastighetsmål: Minimum 5mbit/s

I takt med at nordmenns mobilvaner blir mer avanserte, blir nettsidene som surfes på tyngre og det er et ønske om å bruke mer video. Det krever mer datakapasitet og datahastighet, og kravene og etterspørselen fra de reisende er økende. Ikke alle reisende har et bevisst forhold til om de bruker Wifi eller får nettilgang gjennom sitt eget mobilabonnement via en mobilforsterker.

Begge løsninger har sine styrker og svakheter. Norske tog mener at den beste løsningen er å basere seg på at passasjerene får gode nok mobilsignaler inne i toget, det vil si en mobilforsterkerløsning.

Wifi kan være en fordel for reisende som har begrenset datamengde i sitt abonnement, har enheter uten SIM-kort eller abonnement uten roaming avtale i Norge. Slike Wifi-nett blir ofte sin egen fiende: Jo flere passasjerer som bruker dem, jo tregere og mer ustabile blir de. Det skaper ikke gode kundeopplevelser.

Store deler av norske mobilabonnementer har en månedlig fastpris der tale og SMS er inkludert, abonnementsprisen differensieres basert på data-mengde. Konkurransen mellom teleoperatørene har ført til at både datapakker og hastigheter blir større og billigere.

Norske tog har som mål at de norske togsettene skal kunne tilby hver enkelt reisende en netthastighet på minimum 5MBit/sekund, noe som muliggjør streaming av video. Da er det mest hensiktsmessig å satse på mobilforsterkere som sikrer tilstrekkelig kapasitet for god, rask og stabil mobildekning for passasjerene.

Sikkerhetsmessig er det også en fordel å bruke mobilforsterkere. I et samfunn der stadig flere gjenstander er koblet til internett, er det avgjørende å ha kontroll på hvem som har tilgang på data i det samme nettverket. Flere og flere arbeidsgivere krever i dag at arbeid gjøres på sikre nettverk fremfor på åpne nettverk som Wifi på tog representerer.

Togoperatørene vil ha kundeinteraksjon

Norske tog mener at det er mest hensiktsmessig å satse på mobilforsterkere for å oppnå god nettdekning, men samtidig innser selskapet at togoperatørene er tjent med å kunne tilby Wifi-nett. Med økende konkurranse i sektoren blir det viktigere for togoperatørene å opprette kanaler for kundekontakt og å tilby merverdi – med mål om å skape kundelojalitet. Ved å installere Wifi-nett kan operatørene tilby kundene økt verdi i form av internett, og de kan også tilby innholdstjenester som filmer, aviser og spill. Wifi tilbud vil også gi de mange turistene som kommer til Norge gratis nettilgang uten å måtte kjøpe kostbare roaming-pakker. Norske tog mener derfor at også Wifi-løsninger har en fremtid på norske tog, men da finansiert og drevet av operatørene.

Må investere 3,1 milliarder kroner

Det er ikke i tvil om at Norske tog må bidra til å skape gode reiseopplevelser, og at nøkkelen blant annet ligger i god og stabil nettdekning. Kundeanalyser gjennomført av NSB viser at passasjerene ikke er fornøyd med nettdekningen. Et betydelig løft må til.

Behovet for å sikre bedre nettilgang på toget er gjentatt i flere omganger av norske samferdselsministre. Regjeringen har som mål at flere velger kollektivt, og gode arbeidsforhold på reisen og god nettilgang er et av virkemidlene for dette.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med mobiloperatørene arbeidet for å oppgradere mobilnettet langs toglinjene. Departementet har også gitt Norske tog oppdrag med å fornye mobilforsterkerne i togsettene

for å gi bedre nettdekning til de reisende. I Norske togs Stadler Flirt er det installert en 4G forsterker, noe som har gitt betydelig bedre dekning om bord. Nye tog som vil bli levert fra august 2019 vil være utstyrt med oppgradert utstyr for kommunikasjon. Dette gjelder både løsning for mobilforsterker og Wifi.

For å tilby bedre nettdekning til togpassasjerer anbefalte det norske Jernbanedirektoratet nylig en dekningsstrategi som både innebærer å etablere moderne mobilforsterkerløsninger i togene, samt å utbedre dekningen i mobiloperatørenes bakkenett og i Bane NORs jernbanetunneler. Strategien vil gjennomføres trinnvis, og dekningshull i områder med mange reisende vil bli prioritert først. Dekningsstrategien har et kostnadsestimat på 3,1 milliarder kroner.

Nøkkelen ligger i mobilnettet

Norge var tidlig ute med å satse på nettilgang til passasjerene gjennom Wifi på togene. De aller fleste kjøretøy har i dag Wifi. Nå kan jernbanesektoren i enda større grad enn tidligere dra nytte av den store oppgraderingen som skjer i det norske mobilnettet. Teleoperatørene arbeider allerede med å stenge det norske 3G-nettet, og erstatte det med 4G teknologi. Det gir bedre, raskere og mer stabile nett.

God nettdekning gjør det enda mer attraktivt å velge toget – om man ikke heller ønsker å sitte stille og nyte roen og den fine utsikten utenfor, mens medpassasjerene er fordypet i de lysende skjermene.

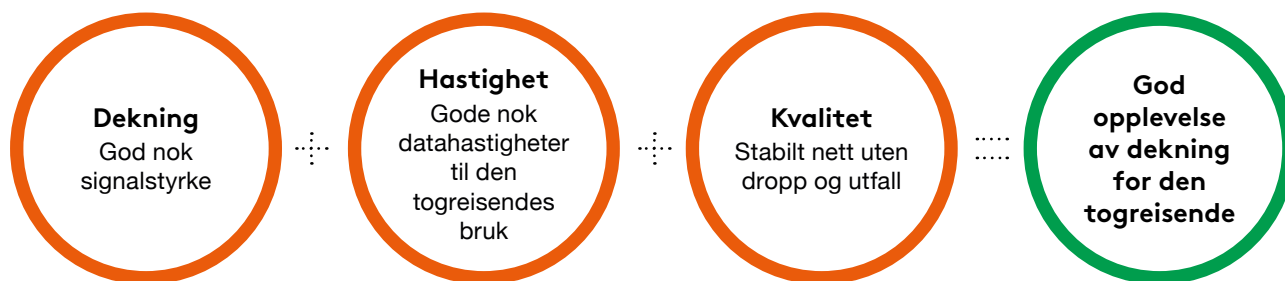
Flirt

- 2 stk 4-bånds mobilforsterkere (2x2 MIMO)
- 4 stk CAT6 modem i Wifi løsning (3 i de første togsettene)
- Bedre antenner og modem (4x4 MIMO)
- Oppgraderte aksesspunkt til 802.11ac (WIFI-5)

Den norske jernbanereformen

Gjennom Jernbanereformen, som ble iverksatt i 2016/ 2017, har den statlige jernbanesektoren gjennomgått en stor og omfattende omorganisering. Eierskapet til persontogmateriellet ble overført til Norske tog som et selvstendig selskap eid av Samferdselsdepartementet. Persontogene leies ut til togoperatører som vinner geografiske anbud, såkalte trafikkpakker. Nylig vant britiske Go-Ahead anbudet på Sørlandsbanen, og flere pakker vil tildeles i løpet av de neste årene. Togoperatørene er ansvarlige for drift og vedlikehold av kjøretøyene de leier.

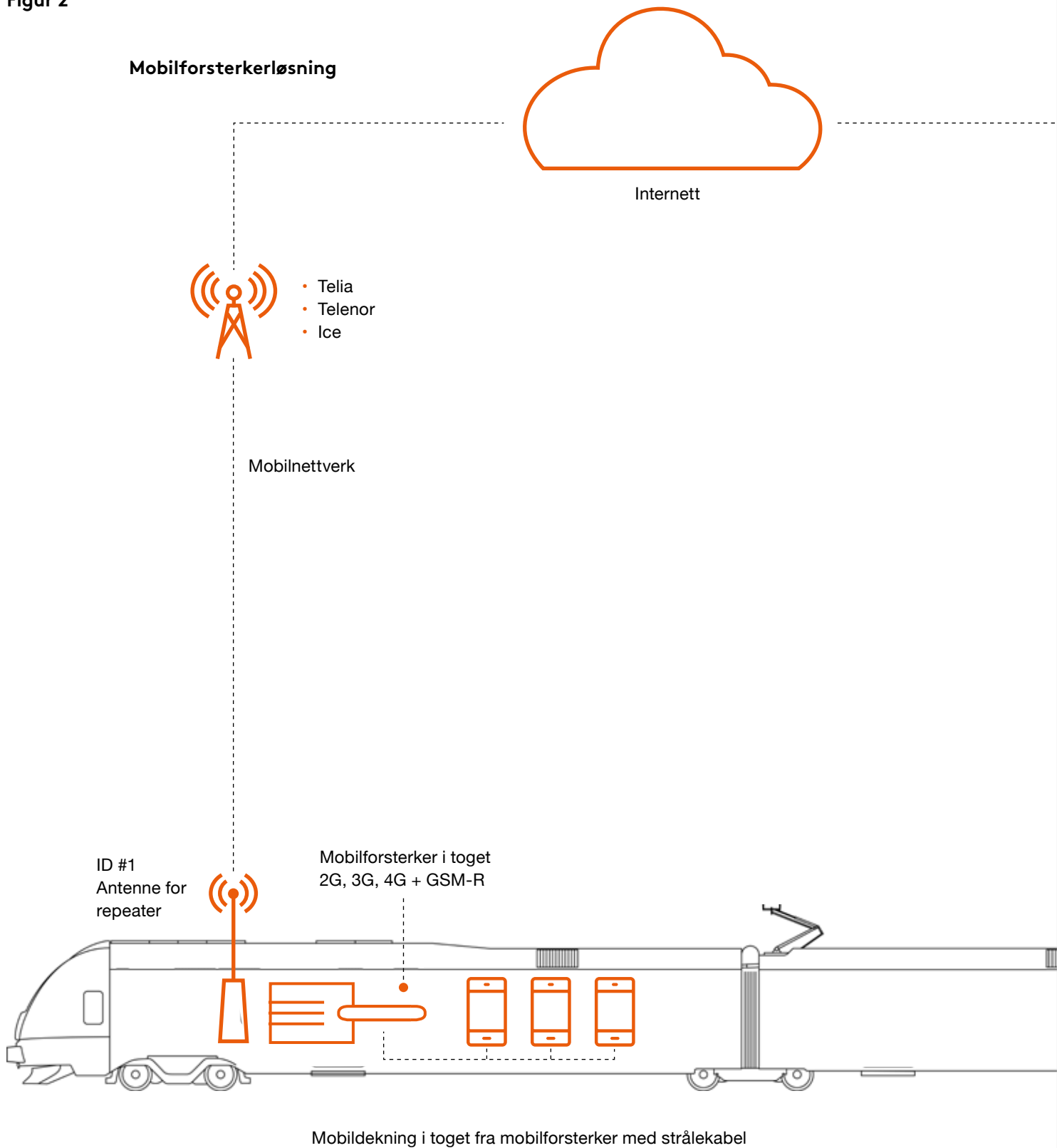
Figur 1

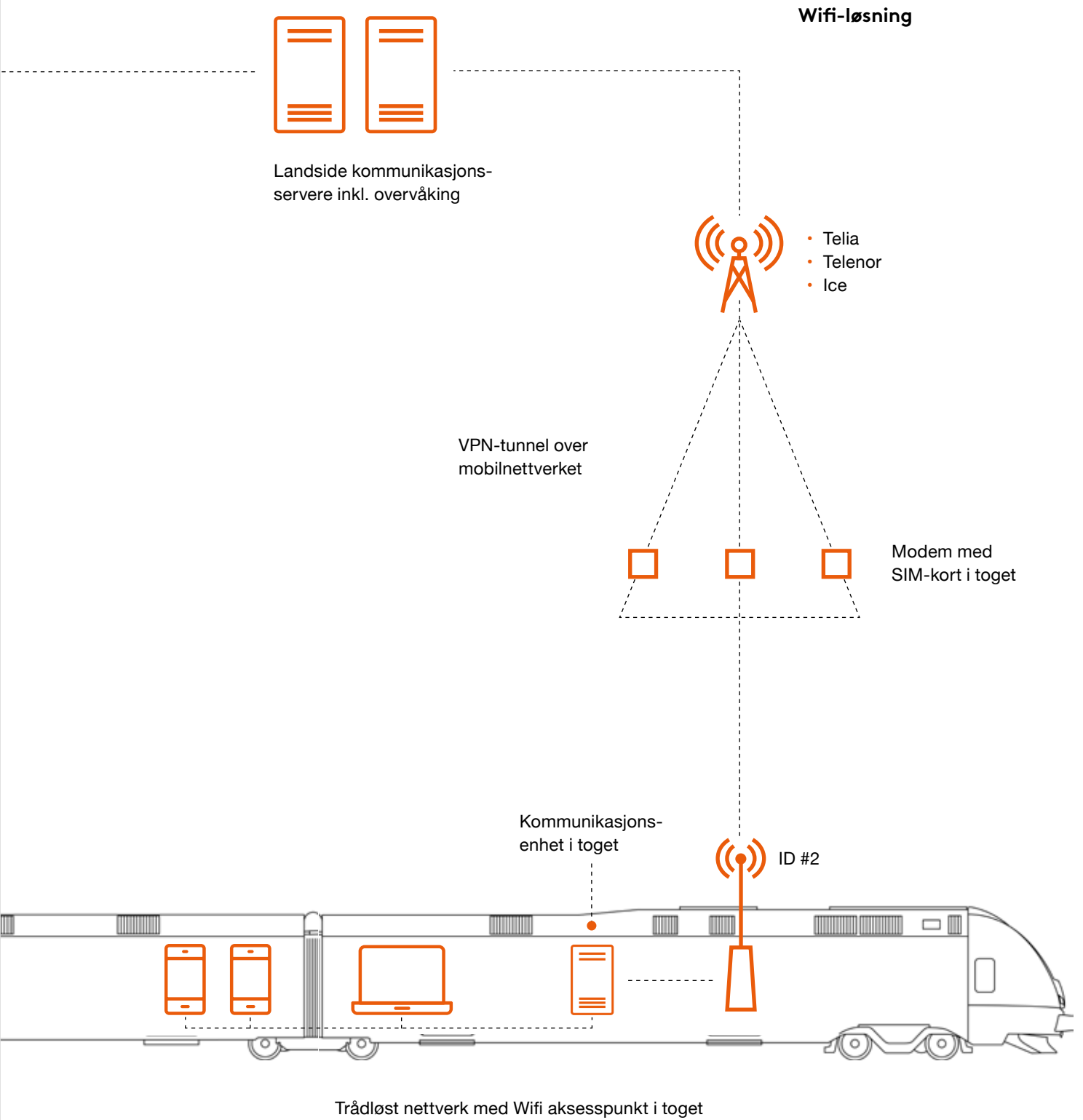


Referanser

<https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/d5814aa23525446f963420b7338a9b5b/plan-for-mobildekning-til-togreisende.pdf>
<https://www.simula.no/news/norwegian-mobile-broadband-fifth-annual-report-crna>
<https://www.banenor.no/Jernbanen/Jernbanen-i-tall/>

Figur 2



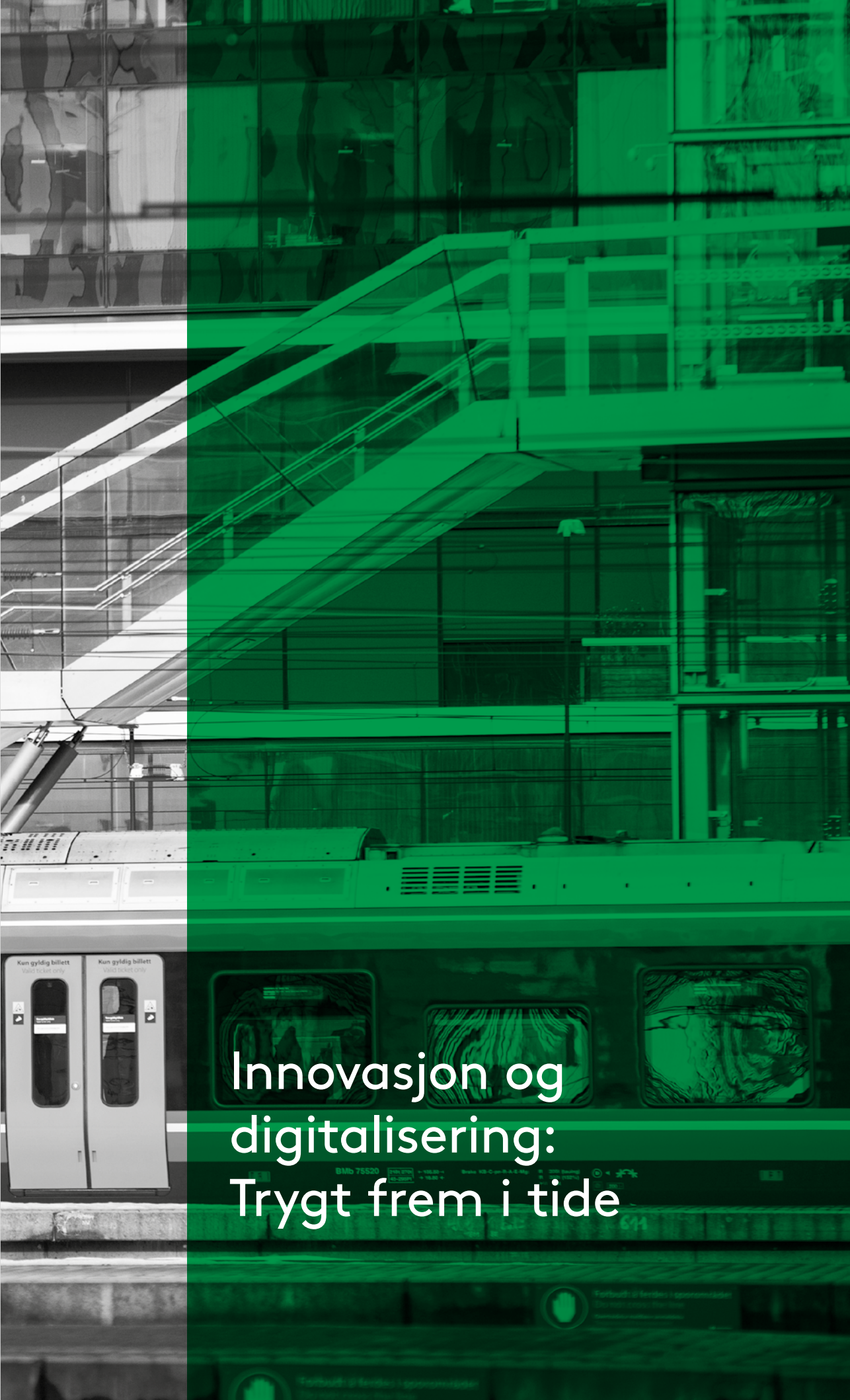




NSB

N-NOR 94 76 0402 020-8

109 W124 28



Innovasjon og digitalisering: Trygt frem i tide

Kun gyldig billett
Valid ticket only

Kun gyldig billett
Valid ticket only

8Mb 75520

17.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018

19.05.2018



Følg oss på Twitter
@NSB

Følg oss på Facebook
NSB

Lese, sove, prate. Noen passasjerer surfer på mobilen, andre hviler øynene på landskapet der ute som toget farer forbi. Alle kommer de trygt frem i tide.

Norske tog tar i bruk nye teknologiske løsninger for å levere et best mulig tilbud. Valget av de beste teknologiske løsningene og en unik spisskompetanse på norsk jernbane gjør Norske tog godt rustet til å løse sitt samfunnsoppdrag.

Norske tog har økt satsingen på avansert teknologi for å bidra til en enda sikrere og mer punktlig norsk jernbane som kommer passasjerene til gode. I henhold til teknologistrategien er de viktigste målsetningene å sikre pålitelige kjøretøy og et høyt sikkerhetsnivå, begrense klima- og miljøutslipp, standardisere flåten og sikre at vedlikehold kan gjennomføres så effektivt som mulig.

Hvordan gjør selskapet det? For å nå disse målene er Norske tog nødt til å kontinuerlig følge med på nye innovasjoner i markedet: Dette i form av nye tog, men også ved å ta i bruk nye løsninger for bruk i eksisterende tog.

Norske tog skal være en tilrettelegger for at operatørene kan tilby et best mulig tilbud for offentlig transport. På den måten bidrar selskapet til at passasjerer velger å reise kollektivt. For å nå disse målene er det nødvendig å velge riktig teknologi som effektivt dekker nye behov.

I samsvar med den teknologiske utviklingen vurderer Norske tog kontinuerlig behovet for nye systemer. Selskapet har startet arbeidet med å montere nytt ombordutstyr i forbindelse med Bane Nors innføring av nytt digitalt signalsystem – ERTMS. Norske tog har også som mål å anskaffe et system for å overvåke tilstanden på kjøretøyene – OCM.

Under følger en nærmere beskrivelse av fordelene med de to systemene.

Nytt digitalt signalsystem

Norske tog inngikk i 2018 en avtale om levering av ombordutstyr for et nytt digitalt signalsystem – European Rail Traffic Management System (ERTMS) – som vil kunne øke kapasiteten, redusere signalfeil og øke punktligheten på jernbanen.

ERTMS er et felles europeisk system initiert av EU som skal standardisere signalisering og trafikkstyring på jernbanen i hele Europa. Dette vil på sikt føre til et felles system som gjør det lettere å krysse landegrensler for togene.

Det er Bane NOR som har fremforhandlet kontrakten og har ansvaret for det nye signalsystemet. Mye av utstyret skal imidlertid monteres på togene. Ombyggingen faller derfor under Norske togs ansvar. Dette samarbeidet forutsetter utviklingen av et nytt, innovativt grensesnitt for å kunne koordinere prosessen og sikre at systemet fungerer, både på togene og på infrastrukturen.

Det nye digitale signalsystemet har flere fordeler sammenliknet med dagens signalteknologi:

- Lavere vedlikeholdskostnader knyttet til signal- og sikringsanlegg
- Bedre og raskere informasjon til togoperatører
- Færre signalfeil som påvirker togtrafikken. Fornyelsen vil føre til en mer forutsigbar og punktlig jernbanetrafikk.
- Økt automatisering som reduserer sannsynligheten for menneskelige feil og øker dermed sikkerheten.
- Automatiseringen som systemet innebærer legger også fundamentet for selvkjørende tog i fremtiden.

Det nye signalsystemet ERTMS er allerede testet ut på Østfoldbanens østre linje. Erfaringene og tilbakemeldingene lover godt nytt for hva som kan forventes etter hvert som systemet gradvis rulles ut.

Norske tog vil de neste årene investere rundt 1,1 milliard kroner i ombordløsninger for å tilpasse togene til det nye digitale signalsystemet. Målet er at det nye signalsystemet skal være i drift på samtlige norske tog i 2026. Innen 2030 skal det dekke hele den norske jernbanelinjen.

Tilstandsovervåking av togene

Det stadig økende potensialet som ligger i bruken av tilstandsovervåking gjør at Norske tog vil utforske mulighetene dette byr på. Informasjon om og analyse av kjøretøy og passasjermønstre vil gi verdifull innsikt for å kunne sikre pålitelighet, bedre planer og bedre passasjeropplevelse.

Norske tog har som mål å anskaffe et digitalt verktøy som overvåker data om tilstanden på kjøretøyene – Online Condition Monitoring (OCM). OCM vil være nødvendig for å sikre materielle verdier og for å identifisere hvilke undersystemer som yter godt og hvilke som yter

dårlig. Samlet vil det gi økt kunnskap for optimalisering av drift og for fremtidige anskaffelser av nye kjøretøy, samt oppfølging av garantisaker. Dataene vil kunne brukes til å diagnostisere og varsle om hvor det vil oppstå feil før feilene oppstår.

På sikt vil et OCM-system gi Norske tog muligheten til å tilby operatørene unik innsikt om den fremtidige

tilstanden på kjøretøyene. Dette inkluderer blant annet avdekking av feil under utvikling. For operatørene betyr det færre problemer og økt punktlighet som vil komme deres kunder, de reisende, til gode. I sum gir det mer jernbane for pengene.



På sikt vil et OCM-system gi Norske tog muligheten til å tilby operatørene unikt innsikt om tilstanden på togene.





Eierstyring og selskapsledelse

Styret i Norske tog AS er ansvarlig for eierstyring og selskapsledelse og redegjør her for selskapets etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES).

Område	Følg	Forklar
Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse	Selskapet er heleid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet (SD) og driver sin virksomhet i tråd med selskapets vedtekter. Styret påser at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll og ved å behandle selskapets strategi.	
Virksomhet	Selskapets formål er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell for utleie til persontogoperatører i Norge, samt virksomhet som står naturlig i sammenheng med dette. Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis. Selskapet har vedtatt et verdigrunnlag og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.	
Selskapskapital og utbytte	Norske tog har pr 31.12.18 en egenkapital på 2 835 mill. kroner. Selskapet legger opp til å ha en egenkapitalandel som ligger over 20 prosent, dette vurderes å være tilstrekkelig kapitalisert gjennom strategiperioden. Inntjeningsmodellen og planer om betydelig investeringer i nytt togmateriell betyr at styret ikke vil foreslå utbytte i kommende strategiperiode.	
Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående	Selskapet har kun en aksjeklasse. Alle aksjene er eiet av den norske stat og forvaltes av SD. Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i de etiske retningslinjer og instruksjer for styret og administrerende direktør.	
Fri omsettelighet	Alle aksjene er eiet av SD	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant
Generalforsamling	Den norske stat ved SD er generalforsamling. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. Minimum styreleder, administrerende direktør og revisor deltar på møtet. Innkalling til generalforsamling sendes aksjonær senest 21 dager før tidspunkt for generalforsamling. Påmeldingsfrist settes nært opptil dato for avholdelse av generalforsamling. Generalforsamlingen åpnes av styrets leder. Deretter velger generalforsamlingen møteleder.	
Valgkomité	Generalforsamlingen består av SD, og har ikke oppnevnt en valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser SD har for sammensetning av styrer i heleide selskaper. Styreleder velges av generalforsamlingen. Ansatte valgt styremedlem velges av og blant de ansatte.	NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant

Område	Følg	Forklar
Bedriftsforsamling og styret, sammensetning og uavhengighet	Norske tog AS har ikke bedriftsforsamling. Styret har i 2018 bestått av tre aksjonærvalgte medlemmer hvorav to er kvinner og en er mann. Ansatte valgt styremedlem er ikke del av ledergruppen. Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet.	Anbefaling om at styremedlemmer bør oppfordres til å eie aksjer i selskapet, er ikke relevant.
Styrets arbeid	Styret har møte minimum seks ganger i året, hvorav en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. Antallet møter i 2018 var 11. Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse. Styret har fastsatt egen instruks for administrerende direktør. Styret har i 2018 nedsatt et revisjonsutvalg for selskapet.	
Risikostyring og internkontroll	Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan. For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten. Det er utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.	
Godtgjørelse til styret	Godtgjørelse til styret fastsettes i generalforsamling. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig. Styremedlemmer eller selskaper de er tilknyttet, har ikke påtatt seg særskilte oppgaver for selskapet.	
Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet	Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet finnes i note 22. I samsvar med vedtektene har styret utarbeidet en erklæring om lederlønninger. Administrerende direktør har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for selskapets øverste ledelse innenfor statens «Retningslinjer for ansettelsesvilkår for ledere i statlige foretak og selskaper med statlig eierandel», og de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret. Styrets erklæring om lederlønn behandles som egen sak i generalforsamling.	Kravene er bare delvis relevante for selskapet, men følges for offentliggjøring av rapporter.
Informasjon og kommunikasjon	Selskapet er heleid av staten. Verdipapirlovgivningen og annet regelverk knyttet til likebehandling av aktører i verdipapirmarkedet er ikke relevant. Det er ikke etablert en finansiell kalender. Selskapet offentliggjør imidlertid års- og halvårsrapporter på sin hjemmeside.	Kravene er bare delvis relevante for selskapet, men følges for offentliggjøring av rapporter.

Område	Følg	Forklar
Selskapsovertakelse	Selskapet er heleid av staten og kategoriseres som et kategori 4 selskap.	På bakgrunn av eiersituasjonen og kategoriseringen av selskapet er det ikke utarbeidet egne prinsipper for selskapsovertakelse.
Revisor	Norske tog AS har en uavhengig revisor som er valgt av generalforsamlingen. Revisor deltar på styremøte som behandler årsregnskapet. Revisors levering av tilleggstjenester presenteres for styret årlig. Norske tog AS har i tillegg en interntrevisor.	







Styrets
årsberetning

Sammendrag av resultat og utviklingstrekk for Norske tog AS i 2018

Norske tog AS har i 2018 levert på de viktigste oppgavene i samfunnsoppdraget til selskapet. Blant annet er arbeidet med å anskaffe mer energieffektive tog igangsatt, forberedelsene til å innføre signalsystemet ERTMS er i gang og det er utarbeidet et beslutningsgrunnlag for mulig anskaffelse av et vedlikeholdssystem for kontinuerlig overvåking av togsettene.

Norske tog skal anskaffe, eie og forvalte kjøretøy på den norske jernbanen. Selskapet skal leie ut jernbanekjøretøy på konkurransenøytrale vilkår til operatører som vinner tilbud på persontogtrafikk i Norge. Selskapet skal bistå Jernbanedirektoratet med å utrede materiellestrategi samt stå ansvarlig for innkjøpsprosessen av nye jernbanekjøretøy.

I 2018 har Norske tog hatt fokus på anskaffelse av bimodale tog til pakke nord, nye lokomotiver, samt anskaffelse av nye lokaltog for å erstatte togsett av Type 69, som har en gjennomsnittlig alder på 26 år. Norske tog har jobbet systematisk og strategisk med å forberede innføring av det nye digitale signalanlegget, ERTMS, og planlegging av midtlivsoppgradering for 36 togsett av Type 72, kjøretøy som nå har passert 14 år. Det har vært viktig for Norske tog å sikre fremdrift og løpende leveranser i arbeidet med disse milepælene i året som har gått.

Norske tog viser til et positivt årsresultat etter skatt på 279 MNOK (142 MNOK). Resultatet gir en avkastning på bokført egenkapital på 10,9 % (6,3 %). Selskapet skal over tid levere en avkastning på 5%. Den årlige avkastningen vil svinge i takt med omfang av planlagte investeringsprosjekter. Styret forventer en lavere avkastning de kommende årene som følge av igangsetting av store prosjekter som innføring av det nye signalsystemet ERTMS, innkjøp av kritiske komponenter, mobilforsterkere for å forsterke mobilsignaler inne i togene, nye togradioer, samt innleie av nye diesellokomotiver. I tillegg forventes det økte rentekostnader de neste årene på grunn av økt lånebehov knyttet til finansiering av overnevnte prosjekter, samt finansiering av nye lokaltog.

Det forventes omsetningsvekst de nærmeste årene på grunn av fortsatt leveranser av Flirt-togene. Disse skal erstatte gamle kjøretøy, samt gi rom for planlagt vekst. Opsjon 5 ble signert i desember 2018, som vil gi en jevn leveranse av nye tog fram til og med 2022.

Økonomisk utvikling i Norske tog AS

Norske togs årsresultat er på 279 MNOK (142 MNOK). Driftsresultat er på 426 MNOK (268 MNOK).

Netto kontantstrøm fra driften er 1 156 MNOK (269 MNOK). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 842 MNOK (1 134 MNOK). Midlene er i hovedsak brukt til å kjøpe nye kjøretøy. Selskapets arbeidskapital er 1 955 MNOK (188 MNOK). Hovedgrunnen til at arbeidskapitalen endret seg er mindre leverandørgjeld. Det ble i slutten av 2018 tatt opp lån som følge av at det i starten av 2019 skal nedbetales 1 300 MNOK i lån, samt utbetales 571 MNOK i forskudd på opsjon 5 av stadler kontrakten. Dette medfører en høy kontantbeholdning pr. 31.12.18 på 2 300 MNOK.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 2 835 MNOK (2 565 MNOK). Egenkapitalandelen er 21 prosent. Fri egenkapital utgjør 435 MNOK (166 MNOK).

I 2018 ble det besluttet å lukke pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse. Fra og med 01.01.2019 har selskapet en innskuddsbasert pensjonsordning for alle ansatte. Se også note 13.

Fortsatt drift

I samsvar med Lov om årsregnskap (regnskapsloven) § 3-3a bekreftes det at regnskapet er avlagt under forutsetning av fortsatt drift av virksomheten. Årets resultat overføres til annen egenkapital.

Formål med virksomheten

Norske togs formål er i samsvar med samfunnsoppdraget som er tildelt fra eier, Samferdselsdepartementet. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske Tog AS er 100 prosent eid av Samferdselsdepartementet. Selskapets hovedkontor er i Oslo. [Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse](#) Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse er vedlagt årsoppgjøret og behandlet av styret.

Mål og strategier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige kjøretøy, i tråd med samfunnets behov for persontrafikk med tog. På denne måten bidrar selskapet til en helhetlig kjøretøypark på norsk jernbane.

Norske tog skal utarbeide planer for å møte kapasitetskrav og trafikkvekst for eksisterende og fremtidige kontrakter. Selskapet har utarbeidet en leieavtale som skal ligge til grunn for utleie av kjøretøy til alle operatører. Kjøretøystrategien til Norske tog skal bidra til å sikre standardisering og optimalisering av kjøretøy og systemer.

Selskapet skal også gi råd vedrørende forhold i grensesnittet mellom kjøretøy og infrastruktur/ verksteder, og ha ledende kompetanse på anskaffelse av kjøretøy og systemer. Norske tog skal til enhver tid følge med på den teknologiske utviklingen og ha oversikt over nye teknologiske løsninger i sektoren.

Internkontroll

Norske tog har et eget rammeverk for internkontroll, og har etablert internkontrollsystemer som omfatter verdigrunnlag, retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter. Risiko innen finansiell rapportering vurderes gjennom egne risikoanalyser.

På bakgrunn av dette revideres internkontrollsystemet ved behov, ved revisjon av ledelsesdokumenter, retningslinjer, prosedyrer og nøkkelkontroller.

Personal, likestilling og ytre miljø

Norske tog gjennomfører en årlig medarbeiderundersøkelse. For 2018 er medarbeidertilfredshet på 75, dette er en økning fra 2017, der medarbeidertilfredsheten var på 74. Norske togs styre har i 2018 bestått av tre aksjonærvalgte medlemmer hvorav to er kvinner og en er mann. Selskapet har som mål å ha en god kjønnsbalanse i organisasjonen. Dette skal oppnås gjennom systematisk arbeid for å rekruttere flere kvinner.

I tråd med Norske togs medarbeiderstrategi arbeides det målrettet med kompetanseutvikling og involvering av selskapets ansatte. Arbeidsmiljøet betegnes som godt, og en ny medarbeiderundersøkelse er planlagt gjennomført i 2019.

Sykefraværet for selskapet har vært i gjennomsnitt på 0,7 prosent for 2018.

Det er ingen skader på personer som følge av feil eller mangler på togmateriell.

Det vises forøvrig til redegjørelse for samfunnsansvar for Norske tog, som er utarbeidet iht. regnskapslovens §3-3C.

Framtidsutsikter

Sammen med Jernbanedirektoratet har Norske tog utarbeidet strategi for kjøretøy og anskaffelser. Målet med strategien er å kunne stille tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige kjøretøy til disposisjon for de tilbydere som vinner fremtidige trafikkpakker.

Det ble i 2008 inngått en kontrakt med Stadler for kjøp av 50 kjøretøy med en opsjon på kjøp av ytterligere 100 region- og lokaltog. Opsjon 5 mellom Stadler og Norske tog ble signert i desember 2018. Kontrakten med Stadler går som planlagt og de siste 25 togsettene blir levert innen 2022. Dette var den siste opsjonen og tilsammen er det nå bestilt 150 kjøretøy. Ved fullført leveranse har Norske tog tatt et viktig steg i retningen av å standardisere kjøretøyflåten, i tråd med både samfunnsoppdraget og selskapets kjøretøystrategi.

Per 31.12.2018 er 105 kjøretøy mottatt under denne kontrakten, disse har blitt godt mottatt og kvaliteten er god. Norske tog ser frem til å motta flere nye tog det kommende året.

I 2018 ble første konkurranse om drift av persontog, Trafikkpakke 1: Sør, gjennomført. Britiske Go-Ahead ble i oktober 2018 tildelt kontrakten på persontransport på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Norske tog fikk dermed sin andre kunde. For Norske tog betyr en ny kunde starten på et nytt og spennende samarbeid. Arbeidet med å legge til rette for at Go-Ahead kan gjøre de endringer og tilpasninger de ønsker på togene, kan dermed starte. Norske tog skal være en god sparringspartner og sørge for gode leveranser innenfor det handlingsrommet som finnes.

2019 byr på mange spennende og utfordrende oppgaver for Norske tog. Det skal tildeles ytterligere to kontrakter, Trafikkpakke 2: Nord og Trafikkpakke 3: Vest, som teoretisk sett kan bety ytterligere to nye kunder. Oppstart av Trafikkpakke Sør er planlagt i desember 2019, som for alvor setter selskapets evne til å levere på samfunnsoppdraget og grunnideen for jernbanereformen, på prøve.

Det er behov for midtlivsoppgradering av togsettene av Type 72. Dette gjelder 36 togsett. Norske tog har søkt restverdisikring for denne investeringen som må godkjennes det kommende året for at selskapet skal kunne gjennomføre oppgraderingen som planlagt.

Det største prosjektet Norske tog står overfor i 2019 er utarbeidelse av kravspesifikasjonsjoner og anbuds-dokumenter knyttet til kjøp av nye lokaltog. Disse skal erstatte dagens Type 69 som har passert sin tekniske levealder. Skal Norske tog ha nye lokaltog tilgjengelig til 2024, må beslutningen om anskaffelse av nye tog tas i 2019, slik at kontrakt kan inngås i løpet av 2020.

Norske tog finansieres gjennom låneopptak i det internasjonale obligasjonsmarkedet. Alle eksisterende utstedelser av obligasjonslån er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). En viktig trend i obligasjonsmarkedet er «grønne obligasjoner». Norske tog vil i 2019 kartlegge mulighetene for å utstede denne typen obligasjoner. For fremtidige investeringer vil Norske tog fortsatt benytte seg av det internasjonale obligasjonsmarkedet.

Risiko

Finansiell risiko

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimalisere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot endringer i rente og valuta. Utfyllende informasjon om selskapets finansielle risikostyring er beskrevet i årsregnskapets note 5.

Norske tog tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett gir de mest gunstige betingelsene. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom valuta-bytteavtaler. Norske tog har som målsetning å minimere valutarisiko i finansforvaltningen. For øvrig er selskapet i liten grad eksponert for valutarisiko da hoveddelen av inntekter og kostnader er i NOK. Dersom avtale om større innkjøp inngås i utenlandsk valuta, dekkes valutarisikoen tilnærmet 100 prosent i avtalens løpetid.

Norske tog er eksponert for renteendringer. Selskapet benytter rentebytteavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Det er etablert målsetninger som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen.


Etter etablerte målsetninger skal lånebehov i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Selskapet har en målsetning om å ha en fri likviditetsbeholdning på minimum 300 MNOK.

Norske tog har fokus på motpartsrisiko i finansielle transaksjoner.

Operasjonell risiko

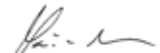
Det gjennomføres systematisk analyser av operasjonell risiko og oppnåelse av økonomiske mål. Med utgangspunkt i risikoanalysene er det etablert kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer, herunder automatiske kontroller, revisjoner og oppfølgende, utvidede analyser relatert til spesielle risikoområder.


Oslo, 14. februar 2019


Anette Malm Justad
Styreleder


Espen Opedal
Styremedlem


Øystein Risan
Administrerende direktør


Marianne Abeler
Styremedlem


Vidar Larsen
Styremedlem



3,8m

!
Höjden på
automatiskt
red



Regnskap

Innhold i regnskapet

Resultat	82
Balanse	83
Kontantstrømoppstilling	84
Egenkapitalutviklingen	85
Noter for årsregnskapet 2018*	86
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	86
2. Inntektsinformasjon	90
3. Varige driftsmidler	90
4. Kundefordringer og andre fordringer	91
5. Finansiell risikostyring	92
6. Derivater	93
7. Finansielle instrumenter etter kategori	94
8. Kontanter og bankinnskudd	95
9. Aksjekapital og overkurs	95
10. Lånegjeld	95
11. Skatter	97
12. Personalkostnader	99
13. Pensjoner og lignende forpliktelser	99
14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	102
15. Andre avsetninger for forpliktelser	103
16. Tap på kontrakter	103
17. Av- og nedskrivninger	103
18. Andre kostnader	104
19. Finansielle poster	104
20. Urealiserte verdiendringer	105
21. Leiekostnader	105
22. Nærstående parter	105
23. Betingede utfall	107
24. Hendelser etter balansedagen	107
25. Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte	107
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2018	109
Revisors beretning	110

*Årsregnskapet ble vedtatt av styret den 14. februar 2019.

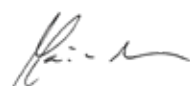
Resultat

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	2018	2017
Driftsinntekter	2	1 217 061	996 681
Lønn og andre personalkostnader	12	43 028	34 732
Avskrivninger og nedskrivninger	17	692 055	642 522
Andre kostnader	18	56 045	51 817
Sum driftskostnader		791 128	729 071
Driftsresultat		425 933	267 610
Finansielle poster			
Finansinntekter	19	169 200	120 607
Finanskostnader	19	-291 645	-233 863
Netto finanskostnad pensjoner	13, 19	-311	-334
Urealiserte verdiendringer	20	20 371	-1 896
Sum finansielle poster		-102 385	-115 486
Resultat før skattekostnad		323 548	152 124
Skattekostnad	11	44 243	9 613
Periodens resultat		279 305	142 511
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		279 305	142 511
Utvidet resultat			
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	13	-13 423	-2 773
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	11	2 883	595
Periodens totalresultat		268 765	140 333
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		268 765	140 333

Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31.12.2018	31.12.2017
Eiendeler			
Varige driftsmidler	3	9 883 793	9 733 784
Sum anleggsmidler		9 883 793	9 733 784
Kundefordringer og andre fordringer	4	698	21 247
Derivater	6	1 203 006	1 091 712
Kontanter og bankinnskudd	8	2 372 091	360 499
Sum omløpsmidler		3 575 795	1 473 458
Sum eiendeler		13 459 588	11 207 242
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	9	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		434 598	165 834
Sum egenkapital		2 834 598	2 565 834
Lån	10	8 311 286	7 309 273
Pensjonsforpliktelser	13	32 296	18 271
Sum langsiktig gjeld		8 343 582	7 327 544
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	14	138 676	19 509
Derivater	6, 10	18 732	27 943
Utsatt skatt	11	660 137	618 777
Lån	10	1 463 863	647 635
Sum kortsiktig gjeld		2 281 408	1 313 864
Sum egenkapital og gjeld		13 459 588	11 207 242

Oslo, 14. februar 2019


Annette Malm Justad
Styreleder

Marianne Abeler
Styremedlem

Espen Opedal
Styremedlem

Vidar Larsen
Styremedlem

Øystein Risan
Administrerende
direktør

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK)	Noter	2018	2017
Årsresultat før skatt		323 548	152 124
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	17	692 055	642 522
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	13	602	-1 164
Endring arbeidskapital		139 717	-524 107
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 155 922	269 375
Kjøp av varige driftsmidler	3	-842 064	-1 133 603
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-842 064	-1 133 603
Renteposter, periodisering		-52 161	76 739
Opptak av kort- og langsiktig lån	10	2 850 000	1 049 941
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	15	-1 099 995	-549 946
Netto konsernbidrag mottatt		-	644 428
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		1 697 844	1 221 162
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		2 011 702	356 934
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	8	360 499	1 245
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-110	2 320
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt	8	2 372 091	360 499

Egenkapitalutviklingen

2018 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksjekapital	Overkurs	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2018	9	100 000	2 300 000	165 834	2 565 834
Årets resultat		-	-	279 305	279 305
Fra utvidet resultat		-	-	-10 540	-10 540
Egenkapital 31. desember 2018		100 000	2 300 000	434 599	2 834 598

2017 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksjekapital	Gjelds-konvertering	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2017	9	100 000	2 300 000	-6 972	2 393 028
Årets resultat		-	-	142 511	142 511
Fra utvidet resultat		-		-2 178	-2 178
Konsernbidrag		-		32 473	32 473
Egenkapital 31. desember 2017		100 000	2 300 000	165 834	2 565 834

1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Generell informasjon

Norske tog AS ble stiftet 16. juni 2016.

I Meld. St. 27 (2014-2015) ble det slått fast at persontogmateriell som tidligere var eid av NSB skulle samles i en statlig kontrollert materielleier for å sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår.

Formål og virkeområdet for selskapet

Selskapets virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurransenøytrale vilkår. Selskapet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske Tog AS har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2018 ble vedtatt av styret 14. februar 2019.

Alle tall i rapporten er oppgitt i MNOK, med mindre annet fremgår av teksten.

Rammeverk for regnskapsavleggelsen

Selskapsregnskapet til Norske tog AS er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) og fortolkninger fra IFRS fortolkningskomité (IFRIC) som er godkjent av EU.

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av selskapsregnskapet.

Selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser.

Selskapsregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Viktige forutsetninger og regnskapsestimater

Anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper innebærer bruk av estimater

og forutsetninger. Estimater og forutsetninger evalueres løpende og er basert på historisk erfaring kombinert med forventninger om fremtidige hendelser som anses å være sannsynlige på vurderings-tidspunktet.

Områder hvor bruk av estimater og forutsetninger er vesentlige for selskapsregnskapet:

Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi

Selskapet har langsiktig gjeld, finansielle derivater og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi. Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimater som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningene vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

Varige driftsmidler

Selskapet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer selskapet anleggsmidlenes verdi og hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikatorer på at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjennomføres en nedskrivningsvurdering. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn.

Estimerte avsetninger for tap på kontrakter

Selskapet gjennomfører årlig tester for å vurdere avsetninger for tap på kontrakter, hvor det er negative driftsresultater og dermed indikasjoner på avsetningsbehov. For driftsmidler som benyttes i kontraktene gjennomføres først nedskrivningstest, jfr. omtale ovenfor. Deretter måles nåverdien av fremtidige kontantstrømmer for den enkelte kontrakt. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn. Det vises til note om avsetninger for nærmere beskrivelse.

Pensjonsforpliktelser

Selskapet har forpliktelser knyttet til de ansattes opptjente pensjonsrettigheter knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger. Beregningene innebærer at

selskapet må fastsette økonomiske og demografiske forutsetninger. Endringer i forutsetningene kan gi betydelig utslag på de beregnede forpliktelser med konsekvens for fremtidige pensjonskostnader. Det vises til note om pensjoner for nærmere beskrivelse av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn.

I noten er innarbeidet sensitivitetsanalyse som viser hvor påvirkelige beregningene er i forhold til endringer i sentrale forutsetninger. Estimatavvik som oppstår ved endringer av forutsetninger føres løpende over utvidet resultat med direkte effekt for egenkapitalen etter fradrag for utsatt skatt.

Segmentinformasjon

Norske tog AS har kun et segment ved utleie av tog.

Valuta

Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta
Regnskapet er presentert i norske kroner, som både er den funksjonelle valutaen og presentasjonsvalutaen til selskapet.

Selskapets virksomhet drives kun i Norge.

Inntektsføring

Selskapets inntekter kommer fra utleie av togmateriell. Leieavtalene klassifiseres som operasjonelle leieavtaler etter IAS 17, og inntektene periodiseres lineært over leieperioden da utleieavtalene i sin helhet er basert på faste priser. Leieavtalene forskuddsfaktureres hver måned.

Varige driftsmidler

Driftsinntekter og -kostnader, innkjøp samt finansieringskostnader er i all hovedsak i NOK, CHF og EUR. Transaksjoner i fremmed valuta regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet. Valutagevinster og -tap som oppstår ved omregning av poster i fremmed valuta resultatføres.

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet, slik at det er klart til bruk.

Etterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte selskapet og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Når det gjelder balanseføring av større prosjekter så regnskapsføres dette på disse tidspunktene:

1. Betaling av forskudd ved kontraktsinngåelse klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog
2. Ved oppnådde fremdriftsmilepæler faktureres Norske tog (PTO) og kostnaden klassifiseres som forskuddsbetaling delleranse tog
3. Ved overlevering av togsett til Norske tog AS og videre til kunde aktiveres delleranse tog og estimert gjenværende kost som transpormiddel for avskrivning
4. Ved mottak av slutfaktura (FTO) avregnes estimert aktivisering for avskrivning

Lånekostnader som påløper ved konstruksjon av driftsmidler aktiveres som del av anlegg under utførelse, og inngår i avskrivningsgrunnlaget.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet brukstid, som er innenfor følgende intervall:

Kjøretøy 10 – 30 år

Avskrivningsmetode, driftsmidlenes brukstid, samt restverdi, vurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig.

Gevinst og tap ved avgang av driftsmidler resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

Nedskrivning

Driftsmidler som avskrives testes for verdifall kun når det foreligger indikationer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av salgsverdi med fradrag for salgskostnader og bruksverdi.

Ved vurdering av verdifall, grupperes

anleggsmidlene på det laveste nivået der det er mulig å skille ut uavhengige kontantstrømmer (kontantgenererende enheter). Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger.

Derivater og sikring

Selskapet inngår derivater for sikring av renter og valuta på langsiktig gjeld for å skape forutsigbarhet og for både å oppnå lavest mulig pris og forutsigbarhet i prisene.

Selskapet praktiserer ikke sikringsbokføring. Derivater balanseføres til virkelig verdi på tidspunkt for inngåelse av derivatkontrakt og justeres løpende til virkelig verdi over resultatet. Endringer i virkelig verdi på inngåtte derivatkontrakter knyttet til gjeld resultatføres som finansposter.

Finansielle eiendeler holdt for handelsformål

En finansiell eiendel klassifiseres som holdt for handelsformål dersom den primært er anskaffet med sikte på å gi fortjeneste knyttet til kortsiktige endringer i verdi.

Fordringer

Fordringer inkluderer kundefordringer og måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi.

Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektivrentemetoden, fratrukket avsetning for påregnelige tap. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at selskapet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser.

Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler og spesifiseres i note 8.

Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

Lån

Lån måles ved første gangs innregning til virkelig verdi justert for direkte henførbare transaksjonskostnader.

I etterfølgende perioder måles lånene som hovedregel til amortisert kost ved

bruk av effektiv rentes metode slik at effektiv rente blir lik over lånets løpetid.

Selskapet har flere obligasjonslån hvor det er inngått tilhørende rente- og valutawapper. Der måling og rapportering til bruk av opsjon for måling til virkelig verdi gir mer relevant informasjon ved at inkonsistent måling av lån og tilhørende renteswap elimineres, eller i vesentlig grad reduseres, legges dette prinsippet til grunn for rapportering. Valg av prinsipp gjøres ved opptak av hvert enkelt lån og er bindende i lånets løpetid.

I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra NSB AS, overtok Norske tog AS lån den 9. desember 2016. Selskapet overtok følgende forpliktelser med følgende verdier:

Obligasjonslån nominell verdi:
5 886 250TNOK

Obligasjonslån virkelig verdi:
7 561 273TNOK

Skatt

Periodens skattekostnad består av betalbar skatt for perioden og endring i utsatt skatt.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattevirkninger av underskudd til fremføring. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skatteregler som er vedtatt på balansedagen. Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fordelene kan benyttes.

Utsatt skattefordel og utsatt skatt motregnes dersom det foreligger juridisk rett til å motregne, og det gjelder inntektsskatt som ilegges av samme skattemyndighet for (i) samme skattepliktige foretak eller (ii) for forskjellig skattepliktige foretak hvor hensikten er å gjøre opp skatteposisjonene på netto-grunnlag.

Pensjonsforpliktelser

Selskapet har en pensjonsordning som er i form av en ytelsesplan.

Ytelsesplanene forplikter selskapet til å yte periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingen vil i hovedsak være avhengig av antall

opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Den balanseførte forpliktelsen er nåverdien på balansedagen av de definerede ytelsene minus virkelig verdi av pensjonsmidlene på balansedagen. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode. Kostnad ved pensjonsopptjening og netto rente på den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen innregnes i resultatet. Endringer i pensjonsplanens ytelsene (planendringer) innregnes løpende i resultatregnskapet. Estimatavvik som skyldes ny informasjon og endringer i de aktuarmessige forutsetningene innregnes løpende, i utvidet resultat.

Annen kortsiktig gjeld

Annen kortsiktig gjeld inkluderer leverandørgjeld og måles ved første gangs balanseføring til pålydende verdi som er vurdert å være virkelig verdi. Ved senere måling vurderes leverandørgjeld til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden.

Vurdering av virkelig verdi

Selskapet måler flere finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi. For klassifisering av virkelig verdi benytter selskapet et system som reflekterer signifikansen av den input som brukes i utarbeidelse av målingene med følgende inndeling:

Nivå 1

Virkelig verdi måles ved bruk av kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

Nivå 2

Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.

Nivå 3

Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markedsdata.

Finansielle eiendeler og forpliktelser klassifisert i nivå 1, 2 eller 3.

Endringer i regnskapsprinsipper, nye standarder og fortolkninger

Nye og endrede standarder og fortolkninger som er tatt i bruk

Fra 1. januar 2018 er det flere standarder som har trådt i kraft for selskapet, men ingen av disse vil påvirke regnskapet i 2018 i vesentlig grad. De mest relevante nye standardene som tas i bruk for selskapet fra 1. januar 2018 er:

- IFRS 9 Finansielle instrumenter
- IFRS 15 Driftsinntekter

IFRS 9 Finansielle instrumenter

Norske tog AS har implementert IFRS 9 med tilbakevirkende kraft, men har benyttet seg av unntak i IFRS 9 om å ikke samarbeide sammenligningsinformasjon som gjelder klassifisering, måling og nedskrivning av finansielle instrumenter.

Klassifisering og måling av finansielle eiendeler

Norske tog AS innehar kundefordringer og andre fordringer i en virksomhetsmodell med formål om å holde eiendelene for å motta kontraktsregulerte kontantstrømmer, og kontantstrømmene er utelukkende betaling av hovedstol og renter. Eiendelene klassifiseres følgelig til amortisert kost i IFRS 9. Dette har ikke medført endringer sammenlignet med IAS 39.

Klassifisering og måling av finansielle forpliktelser

Leverandørgjeld og annen gjeld klassifiseres og måles til amortisert kost. Deler av Norske togs lån er øremerket som målt til virkelig verdi over resultatet fordi det eliminerer eller i vesentlig grad reduserer et regnskapsmessig misforhold. Dette har ikke medført endringer sammenlignet med IAS 39.

Nedskrivning av finansielle eiendeler

Den nye tapsmodellen i IFRS 9 gjelder Norske togs finansielle eiendeler som måles til amortisert kost og krever at man går fra en inntruffet tapsmodell i IAS 39 til en forventet tapsmodell i IFRS 9. Dette medfører at tap på fordringer blir innregnet på et tidligere tidspunkt i IFRS 9. Norske tog AS har kun én hovedkunde (Norske Statsbaner AS) og det har ikke blitt identifisert behov for å øke tapsavsetningen på fordringene per 1. januar 2018.

Finansielle derivater

Norske tog AS har finansielle derivater (eiendeler og/eller forpliktelser) som måles til virkelig verdi over resultatet. Dette har ikke medført endringer sammenlignet med IAS 39.

Sikringsbokføring

Norske tog AS benytter ikke sikringsbokføring og endringene i IFRS 9 har dermed ikke medført endringer for selskapet.

Ettersom førstegangsansendelse av IFRS 9 ikke har medført vesentlige endringer for Norske tog AS, gis det ikke avstemming iht. IFRS 7.421 - .42S i dette årsregnskapet.

IFRS 15 Inntekter

Norske togs hovedaktivitet er anskaffelse, forvaltning og utleie av kjøretøy. Inntekter fra utleie er ikke omfattet av virkeområdet til IFRS 15, mens omfattes av IAS 17 Leieavtaler i 2018 og av IFRS 16 Leieavtaler fra 1. januar 2019. IFRS 15 har derfor ikke medført endringer for selskapet hovedaktivitet.

Norske tog AS har i tillegg andre driftsinntekter, som i all hovedsak består av tjenesteleveranser. Norske tog AS innregner disse driftsinntektene over tid når kunden mottar ytelsene. Implementering av IFRS 15 har ikke medført endringer sammenlignet med IAS 18.

IFRS 15 har dermed ikke medført vesentlige implementeringseffekter eller endringer for Norske tog AS per 1. januar 2018 og det gis ikke en avstemming iht. IFRS 15.C8 i dette årsregnskapet.

Nye standarder og fortolkninger som ikke har trådt i kraft og som ikke er anvendt

Selskapet har ikke valgt tidlig anvendelse av noen standarder eller fortolkninger som trer i kraft etter balansedato. Nedenfor følger en oversikt over de mest sentrale regler som er vedtatt av IASB.

IFRS 16 Leasing

IFRS 16 har virkningstidspunkt fra 1. januar 2019.

Utleie

Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. For Norske tog AS sine utleiekontrakter

medfører IFRS 16 kun mindre endringer i opplysningskrav. Norske tog AS eier togene som leies ut og vil i henhold til IFRS 16.C14 ikke foreta noen justeringer i regnskapsføringen ved overgangen.

Innleie

Per balansedagen har Norske tog AS ingen vesentlige leieavtaler med varighet over ett år, og regnskapet forventes derfor ikke vesentlig påvirket av standarden. De leieavtalene som historisk har blitt klassifisert som

operasjonelle vil innregnes med tilbakevirkende anvendelse uten omarbeiding av sammenligningstall, det vil si at effekten ved implementering føres mot egenkapitalen 1. januar 2019.

Annet

IASB har også vedtatt noen mindre endringer og presiseringer i flere ulike standarder. Det er vurdert at ingen av disse endringene vil ha betydelig effekter for selskapet.



2. Inntektsinformasjon

Norske tog AS har kun ett driftssegment – utleie av tog.

Salgsanalyse per kategori	2018	2017
Utleie inntekter	1 215 011	995 219
Andre driftsinntekter	2 050	1 462
Sum	1 217 061	996 681

Informasjon om viktige kunder

Selskapet har en kunde for utleie av persontogmateriell, Norges Statsbaner AS (NSB AS), som står for 100 % av utleieinntektene (se note 22)

Oversikt over fremtidige leieavtaler

Leieavtaler neste 12 måneder	1 248 000
Leieavtaler de neste 2-5 år	3 456 000
Leieavtaler lenger enn 5 år	-
Sum	4 704 000

Dagens leieavtale med NSB AS gjelder ut 2022. På grunn av til dels store endringer i jernbanesektoren vedrørende eventuelt nye operatører så vil det fortløpende bli inngått nye kontrakter for leie av tog med disse operatørene.

3. Varige driftsmidler

	Maskin og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Sum
Balanse 1. januar 2018					
Akkumulert anskaffelseskost	44 723	9 681 962	501 288	275 136	10 503 109
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-19 279	-750 046	-	-	-769 325
Sum	25 444	8 931 916	501 288	275 136	9 733 784

Regnskapsåret 2018

Inngående balanse	25 444	8 931 916	501 288	275 136	9 733 784
Tilgang	-	-	265 317	576 747	842 064
Overført mellom anleggsgrupper	1 970	1 121 178	-286 552	-836 596	-
Årets avskrivninger	-14 499	-674 949	-	-	-689 448
Årets nedskrivninger	-2 607	-	-	-	-2 607
Sum	10 308	9 378 145	480 053	15 287	9 883 793

Balanse 31. desember 2018

Akkumulert anskaffelseskost	46 693	10 803 140	480 053	15 287	11 345 173
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-36 385	-1 424 995	-	-	-1 461 380
Sum	10 308	9 378 145	480 053	15 287	9 883 793
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år			

	Maskin og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Sum
Balanse 1. januar 2017					
Akkumulert anskaffelseskost	31 683	8 735 477	532 886	69 459	9 369 505
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-3 165	-123 638	-	-	-126 803
Sum	28 518	8 611 839	532 886	69 459	9 242 702

Regnskapsåret 2017					
Inngående balanse	28 518	8 611 839	532 886	69 459	9 242 702
Tilgang	13 040	914 887	-	205 677	1 133 604
Overført mellom anleggsgrupper		31 598	-31 598	-	-
Årets avskrivninger	-16 114	-626 408	-	-	-642 522
Sum	25 444	8 931 916	501 288	275 136	9 733 784

Balanse 31. desember 2017					
Akkumulert anskaffelseskost	44 723	9 681 962	501 288	275 136	10 503 109
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-19 279	-750 046	-	-	-769 325
Sum	25 444	8 931 916	501 288	275 136	9 733 784
Avskrivningstid benyttet	5 - 30 år	5 - 30 år			

Delleveranse av tog består utelukkende av typen Flirt-tog fra leverandøren Stadler. Anlegg under utførelse består også av Flirt-tog samt andre mindre prosjekter på selskapets tog.

Balanserte renter for 2018 er 17 061 TNOK (2017: 8 623 TNOK). Rentesatsen for 2018 er 2,53 %.

4. Kundefordringer og andre fordringer

	2018	2017
Kundefordringer	-	-
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	-	-
Forskuddsbetalinger	662	366
Andre fordringer	37	20 881
Sum kundefordringer og andre fordringer	698	21 247

5. Finansiell risikostyring

Kapitalforvaltning

Selskapets mål for kapitalforvaltningen er å trygge fortsatt drift ved å sikre avkastning for eierne, og opprettholde en optimal kapitalstruktur, for derved å redusere kapitalkostnadene.

Selskapet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid.

Selskapet har ikke hatt kortsiktige plasseringer i 2017 eller i 2018.

Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko.

Selskapets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimalisere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer.

Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike driftsenhetene.

Markedsrisiko

Valuta risiko

Valutarisiko er risiko for at svingninger i valutakursen fører til endringer i selskapets resultat, balanse eller kontantstrømmer.

Selskapet opererer i Norge og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører også utenfor Norden, og er dermed eksponert for valutarisiko. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK.

All gjeld i utenlandsk valuta er sikret med valutaswapper og endring i verdi motsvares av verdiendring på derivatene. Selskapet er derved ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

Renterisiko

Renterisiko er risiko for et finansielt instruments virkelige verdi eller fremtidige kontantstrømmer vil svinge på grunn av endringer i markedsrenten.

Selskapet er eksponert for renteendringer og benytter renteswapper for å redusere renterisiko og oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige rentøkninger og skape større forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen.

Inngåtte swapper gir risiko for endring i balanseført virkelig verdi ved måling opp mot langsiktig rentenivå.

Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2018

Renterisiko beregnes med utgangspunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswapper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 141 MNOK.

Ettersom selskapet ikke har noen betydelige rentebærende eiendeler, er selskapets resultat og kontantstrøm fra driften i hovedsak uavhengig av endringer i markedsrenten.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er manglende evne til rettidig innfrielse av løpende økonomiske forpliktelser.

Selskapets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm.

Norske tog AS reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved spredt forfallsstruktur, tilgang til flere finansieringskilder i Norge og internasjonalt, samt tilstrekkelig likviditet til å dekke planlagt drifts-, investerings-, og refinansieringsbehov uten opptak av ny gjeld innenfor en tidsperiode på 12 måneder. Likviditeten består av bankinnskudd, sertifikater og kommitterte trekkrettigheter og Norske togs revolverende trekkrettighet på 2 000 MNOK som forfaller i oktober 2022.

Norske tog AS har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på henholdsvis A+ (stabile). Den høye kredittratingen gir Norske tog god tilgang på fremmedkapital.

Tabellen under viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2018.

Likviditetsrisiko	< 1 år	1 - 2 år	2 - 5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	12 152	-	-	-
Lån	1 300 000	1 517 500	1 718 750	3 600 000
Nye tog	1 152 000	710 000	1 855 000	-
Varige driftsmidler	41 600	-	-	-

Kredittrisiko

Kredittrisiko er det tap som selskapet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Selskapets eksponering for kredittrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.

Selskapet har en stor kunde, NSB AS, og er derfor i liten grad utsatt for kredittrisiko. Kredittrisikoen er ansett til å være lav fordi selskapets eneste kunde også er eid 100 % av Samferdselsdepartementet.

Norske tog AS har risiko på motpartene i rente- og valutaderivatene og har fokus på motpartsrisikoen i finansielle transaksjoner.

Kredittrisikoen reduseres gjennom spredning på flere motparter. Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir

overvåket løpende. Norske tog AS har avtaler som regulerer juridiske motregnings rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med 4 banker.

Overskuddslikviditet plasseres i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid.

Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende:	2018	2017
Bankinnskudd	2 372 091	360 499
Finansielle derivater	1 203 006	1 091 712
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	698	21 247
Sum	3 575 795	1 473 458

6. Derivat

	2018		2017	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutawapper	1 202 828	-	1 091 712	-
Rente swapper	179	18 732		27 943
Sum	1 203 006	18 732	1 091 712	27 943

Selskapet benytter ikke sikringsbokføring. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende. Derivat er klassifisert som kortsiktige eiendeler og forpliktelser.

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2018	2017
Periodens endring av virkelig verdi	120 505	-122 258
Akkumulert endring av virkelig verdi	-1 835	-122 340

Rente- og valutawapper

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2018 var 3 986 MNOK (2017: 3 986 MNOK). Per 31. desember 2018 varierte den faste renten fra 1,46 % til 2,34 % (2017: 1,14 % til 2,14 %) og de flytende rentesatsene var i hovedsak 6M NIBOR + margin.

For verdi på lån ved overtakelse fra NSB AS i 2016 - se prinsippnoten.

7. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Eiendeler til amortisert kost		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Derivater			1 203 006	1 091 712	1 203 006	1 091 712
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	698	21 247	-	-	698	21 247
Kontanter og bankinnskudd	2 372 091	360 499	-	-	2 372 091	360 499
Sum	2 372 790	381 746	1 203 006	1 091 712	3 575 795	1 473 458

Forpliktelses 31. desember	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	5 292 631	4 377 378	4 482 518	3 579 531	9 775 149	7 956 909
Derivater	18 732	27 943	-	-	18 732	27 943
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld eksklusive lovpålagte forpliktelser		-	137 411	18 258	137 411	18 258
Sum	5 311 363	4 405 321	4 619 929	3 597 789	9 931 292	8 003 110

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2018:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	1 203 006	-	1 203 006
Sum eiendeler	-	1 203 006	-	1 203 006
Lån og påløpte renter	-	5 292 631	-	5 292 631
Derivater benyttet til sikring	-	18 732	-	18 732
Sum forpliktelser	-	5 311 363	-	5 311 363

Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2017:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	1 091 712	-	1 091 712
Sum eiendeler	-	1 091 712	-	1 091 712
Lån og påløpte renter	-	4 377 378	-	4 377 378
Derivater benyttet til sikring	-	27 943	-	27 943
Sum forpliktelser	-	4 405 321	-	4 405 321

For verdi på lån ved overtakelse fra NSB AS i 2016 - se prinsipnoten.

8. Kontanter og bankinnskudd

	2018	2017
Kontanter og bankinnskudd	2 372 091	360 499

Herav bundne skattetrekkmidler 1 590 TNOK (2017: 1 282 TNOK)

9. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Ordinære aksjer	Overkurs(TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2018	100	100	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2018	100	100	2 300 000	2 400 000

Selskapet har kun én aksjeklasse, hver aksje er pålydende NOK 1.000.000,-.

10. Lånegjeld

Langsiktige lån	2018	2017
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	4 136 642	4 093 840
Obligasjonslån målt til amortisert kost	4 193 376	3 243 376
Sum	8 330 018	7 337 216

Kortsiktige lån	2018	2017
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	1 463 863	146 111
Andre lån	-	501 524
Sum	1 463 863	647 635
Sum lån	9 793 881	7 984 851

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2018	Kortsiktig gjeld	Langsiktig gjeld
Inngående balanse	647 635	7 337 216
Opptak av nye lån	600 000	2 250 000
Nedbetaling av lån	-1 099 995	-
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån	1 300 000	-1 300 000
Endring påløpte renter	16 533	-1 239
Endring virkelig verdi	-310	44 041
Sum lån	1 463 863	8 330 018

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2017	Kortsiktig gjeld	Langsiktig gjeld
Inngående balanse	146 222	7 463 668
Opptak av nye lån	1 049 941	-
Nedbetaling av lån	-549 946	-
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån	-	-
Endring påløpte renter	888	-
Endring virkelig verdi	310	-126 452
Sum lån	647 415	7 337 216

Nominell verdi langsiktig rentebærende gjeld	2018	2017
1. januar	5 879 626	5 879 626
Endring under året	2 250 000	-
31. desember	8 129 626	5 879 626

Virkelig verdi av obligasjonslån som regnskapsmessig er målt til amortisert kost utgjør per 31.12.2018 TNOK 4 482 518 TNOK (2017: 3 608 672 TNOK).

Alle eksisterende obligasjonslåns-utstedelser er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle covenants, men en valgfri eierskapsklausul som omhandler at staten skal eie 100 % av Norske tog AS.

Norske tog AS har en syndikert trekkfasilitet på 2 000 MNOK som har et covenantskrav om minimum egenkapitalandel på 18 % frem til 31.12.2018, og deretter 20 % egenkapitalandel. For verdi på lån ved overtakelse fra NSB AS i 2016 - se prinsippnoten.

Virkelig verdi av kredittmarginen på obligasjonslån er basert på markedsobservasjoner fra banker og prisingen/kursen på obligasjonene i annenhånds markedet.

Selskapet er eksponert for renteendringer på lånene basert på følgende reprisingsstruktur:

Lån og swapper	2018	2017
6 måneder eller mindre	3 621 445	3 018 867
Over 6 måneder		-

Forfall for langsiktige lån er som følger:	2018	2017
Mellom 1 og 2 år	1 517 500	1 300 000
Mellom 2 og 5 år	1 718 750	2 936 250
Over 5 år	3 600 000	1 650 000

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2018	2017
Obligasjonslån NOK	2,13	2,53

Beregnet effektiv rente inkluderer effekt av rentederivater. Selskapet har sikret all eksponering i CHF. Balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Endringer av virkelig verdi på lån	2018	2017
Periodens endring av virkelig verdi	99 025	-104 559
Akkumulert endring av virkelig verdi	39 411	-59 614

Balanseført verdi av konsernets lån i ulike valutaer er som følger:	2018	2017
NOK	6 342 532	4 606 603
CHF	3 451 349	3 378 248
Sum	9 793 881	7 984 851

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter	2018	2017
Flytende rente		
- Utløper innen ett år		-
- Utløper etter mer enn ett år	2 000 000	2 000 000
Sum	2 000 000	2 000 000

Norske tog AS sine langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til oktober 2022.

11. Skatter

Utsatt skatt nettoføres når selskapet har en juridisk rett til å motregne utsatt skattefordel mot utsatt skatt i balansen og dersom den utsatte skatten er til samme skattemyndighet. Følgende beløp har blitt nettoført:

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2018	2017
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-41 361	-9 613
Skattekostnad	-41 361	-9 613

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:	2018	2017
Årsresultat før skatt	323 548	152 124
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (23 %, 24 %)	74 416	36 510
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	38	76
Virkning av endringer i skatteregler og -satser	-30 211	-26 973
Skattekostnad	44 243	9 613
Effektiv skattesats	14 %	6 %

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2018	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)				
Driftsmidler	-3 443 953	-686 914	-	-4 130 867
Verdiendring finansielle omløpsmidler	1 896	-22 267	-	-20 371
Pensjonsforpliktelse	10 832	3 635	13 423	27 890
Underskudd til framføring	740 892	381 831	-	1 122 723
Sum brutto midlertidige forskjeller	-2 690 333	-323 715	13 423	-3 000 625
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	-2 690 333	-323 715	13 423	-3 000 625
Netto utsatt fordel/forpliktelse 23%	-618 777	-74 454	3 087	-690 144
Effekt endring skattesats	-	30 211	-204	30 007
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22%	-618 777	-44 243	2 883	-660 137

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2017	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Konsern-bidrag	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-2 549 559	-894 394	-	-	-3 443 953
Fordringer	-22	22	-	-	-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	198	1 698	-	-	1 896
Pensjonsforpliktelse	8 222	-164	2 774	-	10 832
Avsetning for forpliktelse	500	-500	-	-	-
Underskudd til framføring	2 549 825	740 892	-	-2 549 825	740 892
Sum brutto midlertidige forskjeller	9 164	-152 446	2 774	-2 549 825	-2 690 333
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	9 164	-152 446	2 774	-2 549 825	-2 690 333
Netto utsatt fordel/forpliktelse 24%	2 199	-36 587	666	-611 958	-645 680
Effekt endring skattesats	-	1 475	-70	25 498	26 903
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 23%	2 199	-35 112	596	-586 460	-618 777

Utsatt skattefordel	2018	2017
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	252 695	172 841
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	440	491
Sum	253 135	173 332

Utsatt skatt	2018	2017
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-913 272	-792 109
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-	-
Sum	-913 272	-792 109
Utsatt skatt i balansen	-660 137	-618 777

12. Personalkostnader

	2018	2017
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	32 250	29 617
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 13)	7 394	3 606
Andre personalkostnader	3 384	1 509
Sum	43 028	34 732

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for nærstående parter (note 22).

	2018	2017
Gjennomsnittlig antall årsverk	30	30
Gjennomsnittlig antall ansatte	30	30

Beregningen er basert på en vekting av faktiske antall årsverk gjennom året.

13. Pensjoner og lignende forpliktelser

Generelt

Selskapet har pensjonsordninger knyttet til alder-, uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger og hvordan disse er organisert.

Ytelsesordninger

Selskapet har ved utgangen av 2018 en kollektiv pensjonsordning som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningen i selskapet tilfredsstiller kravene iht. Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på opp til 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 32 aktive og 1 pensjonist. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.

Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Selskapet har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 32 aktive medlemmer og en pensjonist.

Ytelsesbaserte tilleggsordninger for alders- og etterlattepensjon for topledere er ikke fonderte og dekkes over drift.

Lukking av ytelsesordning

I løpet av året ble det besluttet å lukke dagens pensjonsordning i Norske tog AS ved utgangen av 2018. Alle ansatte vil da få en oppsatt rettighet i SPK, samt at man fra 1.1.2019 får en ny innskuddsordning. Pensjonskostnaden for 2018 og forpliktelsen pr 31.12.18 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 32 296 TNOK, er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene. Avtalt kompensasjonsbeløp for medarbeidere som kommer dårligere ut ved avvikling av dagens pensjonsordning vil bli betalt og kostnadsført løpende.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 3 303 TNOK har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.18. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis de ansatte vil pensjonere seg før de fyller 67 år.

I tabellene nedenfor er arbeidsgiveravgift med nominelle satser inkludert i årets kostnad og netto pensjonsforpliktelse.

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2018	2017
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	81 726	68 232
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-52 733	-49 961
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	28 993	18 271
Pensjonsforpliktelse AFP	3 303	-
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	32 296	18 271
Endring i balanseført netto forpliktelse		
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	18 271	16 739
Årets aktuarielle avvik	11 763	2 428
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	4 783	3 225
Netto finansposter pensjon	311	334
Årets innbetaling til ordningene	-6 135	-4 455
Pensjonsforpliktelse AFP	3 303	-
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 31. desember	32 296	18 271
Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4 091	3 606
Kostnad pensjonsforpliktelser AFP	3 303	-
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 12	7 394	3 606
Årets finansposter pensjoner	311	334
Sum pensjonskostnad ytelsesplaner	7 705	3 940

Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

Tabellen nedenfor viser estimat for potensielle effekter ved en endring i forutsetninger av vesentlig betydning for ytelsesbaserte pensjonsplaner i Norge. Faktiske resultater kan i vesentlig grad avvike fra disse estimatene.

	Diskonteringsrente		Årlig lønnsvekst		Økning i G	
	1 %	-1 %	1 %	-1 %	1 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	(-15 %)	(3 %)	(33 %)	(-22 %)	(30 %)	(-19 %)
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpliktelse per 31.12. angitt i %	(-18 %)	(24 %)	(10 %)	(-12 %)	(9 %)	(-10 %)

Populasjonen er preget av høy gjennomsnittsalder på de aktive som påvirker sensitivitetsanalysen.

De siste års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

Resultatregnskap	2018	2017
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4 091	3 606
Kostnad pensjonsforpliktelser AFP	3 303	-
Resultatført estimatavvik	13 423	2 774
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	20 817	6 380
Netto rentekostnader pensjon	311	334
Sum pensjonskostnad	21 128	6 714

Balanse

Beregnet totale pensjonsforpliktelser	81 726	68 232
Pensjonsmidler	-52 733	-49 961
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	28 993	18 271
Pensjonsforpliktelse AFP	3 303	-
Netto pensjonsforpliktelse i balansen	32 296	18 271

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge

	2018	2017
Diskonteringsrente	2,60 %	2,40 %
Forventet avkastning	2,60 %	2,40 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	2,75 %	2,50 %
G-regulering	2,50 %	2,25 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	1,75 %	1,50 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %

Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2018

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og utgjør 2,6 %. Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserate iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1 % (inkl karriere-tillegg) og inflasjon på 1,75 % med noen individuelle tilpasninger. Regulering av pensjoner under utbetaling følger i hovedsak gjennomsnittlig lønnsvekst (tilsvarende G-regulering) fratrukket en fast faktor på 0,75.

For de demografiske faktorer er tariffene K2013 og IR 73 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførerisiko.

Gjennomsnittlig forventet levealder for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K2013 være:

Mann 20,5 år
Kvinne 23 år

Statens Pensjonskasse varslet høsten 2017 om at det fra 01.01.2018 innføres endringer for ansvaret for regulering av oppsatte rettigheter i statlig fristilte virksomheter. Det aktuarielle avviket for 2017 påvirkes av denne endringen, og det har medført en økning i selskapets pensjonsforpliktelse per 31.12.2017.

Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

Gjennom ytelsesbaserte ordninger er selskapet påvirket av en rekke risikoer som følge av usikkerhet i forutsetninger og fremtidig utvikling. De mest sentrale risikoene er beskrevet her:

Forventet levetid

Selskapet har påtatt seg en forpliktelse til å utbetale pensjon for de ansatte livet ut. Økning i forventet levealder blant medlemsmassen medfører en økt forpliktelse for selskapet.

Avkastningsrisiko

Selskapet blir påvirket ved en reduksjon i faktisk avkastning på pensjonsmidlene, som vil medføre økt nettoforpliktelse.

Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

Selskapets pensjonsforpliktelse har risiko knyttet til både inflasjon og lønnsutvikling, selv om lønnsutvikling er nært knyttet til inflasjonen. Høyere inflasjon og lønnsutvikling enn hva som er lagt til grunn i pensjonsberegningene, medfører økt forpliktelse for selskapet.

14. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2018	2017
Leverandørgjeld	21 161	351
Skyldig offentlige avgifter	31 004	1 251
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	86 511	17 907
Sum	138 676	19 509

Andel av gjeld til andre nærstående parter er i 2018 2,747 TNOK (2017: 2 521TNOK).

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder gjeld ved kjøp av Flirt tog og andre mindre kostnader.

15. Andre avsetninger for forpliktelser

Yrkesskade

Det er ikke foretatt avsetninger i regnskapet til å dekke estimert forpliktelse basert på forventninger til saker som er under behandling, samt ikke rapporterte, men påregnelige saker.

Rettsvister

Norske tog AS kan bli innblandet i tvister der en del av dem vil bli prøvd for rettsapparatet. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlighetsovervekt og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger i regnskapet.

16. Tap på kontrakter

Det er vurdert at det ikke er nødvendig for Norske tog å foreta en avsetning i 2018 for fremtidig tap på kontrakter i virksomheten.

17. Av- og nedskrivninger

	2018	2017
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 3)	689 448	642 522
Årets nedskrivninger varige driftsmidler (note 3)	2 607	-
Sum	692 055	642 522

Varige driftsmidler og tap på kontrakter

I tillegg til evaluering av balanseførte verdier etter IAS 36, vurderes eksisterende kontrakter for eventuelle ytterligere avsetninger etter IAS 37. Disse vurderingene måler selskapets løpende nåverdi av fremtidige forventede kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter i den enkelte kontrakt, der estimerte utbetalinger omfatter alle fremtidige uungåelige driftskostnader som må påregnes. Avsetningen begrenses til det laveste beløp ved å fortsette eller gå ut av kontrakten. Avsetningen reverseres over gjenværende løpetid i kontrakten.

I de fremtidige kontantstrømmene for vurderinger etter IAS 36 og IAS 37 er det benyttet følgende hovedforutsetninger:

Vekstrate	2,0 %	
Diskonteringsrente	7,0 %	vurderinger etter IAS 36
Lånerente	3,0 %	vurderinger etter IAS 37

18. Andre kostnader

	2018	2017
Salgs- og administrasjonskostnader	929	1 157
Modifikasjoner	13 296	23 348
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	16 285	5 462
Andre driftskostnader	25 535	21 773
Sum	56 045	51 740
Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):		
Lovpålagt revisjon	495	500
Skatterådgivning	3	-
Andre tjenester utenfor revisjon	179	101
Sum	677	601

Se kommentar i Note 21 på økte kostnader ved leie av lokaler.

19. Finansielle poster

	2018	2017
Renteinntekter	105 118	59 720
Andre finansinntekter	64 075	58 458
Valutagevinst	7	2 429
Sum	169 200	120 607
Rentekostnader	-276 430	-226 618
Andre finanskostnader	-15 098	-7 137
Valutatap	-117	-108
Sum	-291 645	-233 863
Netto finansposter pensjon	-311	-334
Urealiserte verdiendringer	20 371	-1 896
Sum finansielle poster	-102 385	-115 486

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån fra NSB AS (47 MNOK) samt byggelånsrenter (17 MNOK).

20. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi.

	2018	2017
Urealisert rente og valutasikringsderivater	16 524	14 864
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	3 847	-16 760
Sum urealisert verdiendringer finansposter	20 371	-1 896

21. Leiekostnader

	2018	2017
Leie av maskiner/utstyr, ikke balanseførte driftsmidler	163	131
Leie av eiendom	15 071	3 890
Sum	15 233	4 021

Grunnen til økte leiekostnader i 2018 er inkludering av leie av bygg for klargjøring av tog for perioden oktober 2016 til desember 2018.

22. Nærstående parter

Norske tog har følgende nærstående parter:

Eier

Samferdselsdepartementet er 100 % eier av Norske tog AS. Andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet vil være nærstående part med Norske tog, dette gjelder både NSB-konsernet og Bane Nor.

Obligasjonslån og tilhørende basis-swapper ble i henhold til «avtale om oppgjør av fordring ved overtagelse av låne- og derivatforpliktelser» overført fra NSB AS til Norske tog per 9. desember 2016. Vederlaget for overføring av obligasjonslånet til Norske tog AS er fastsatt på markedsmessige vilkår. Vederlaget ble fastsatt på grunnlaget av nominell restgjeld og tilhørende swapper verdsatt til virkelig verdi på transaksjonsdagen ved beregning av forskjellen mellom

- Forventet nåverdi mellom lån og tilhørende swapper som overføres og
- Alternativ finansering for Norske tog på overtagelsestidspunktet

Styret avga redegjørelse etter aksjeloven § 3-8 i forbindelse med at selskapet inngikk avtale med selskapets aksjonær om erverv av virksomhet.

Norske tog AS var regnskapsmessig kun en del av NSB-konsernet i 2016. For årene etter 2016 vil disse selskapene fremdeles være nærstående parter, men da på grunn av at de er indirekte eid av Samferdselsdepartementet.

Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av Norske tog AS.

Nedenfor følger oversikt over transaksjoner, mellomværende og sikkerhetsstillelser med nærstående parter:

	2018	2017
Salg av varer og tjenester		
Salg av andre varer og tjenester	1 215 402	996 313
Sum	1 215 402	996 313

Kjøp av varer og tjenester	2018	2017
Kjøp av varer og tjenester	57 742	602 482

Mellomværende med nærstående parter som følge av kjøp og salg av varer og tjenester:

Fordringer på	2018	2017
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	-	822
Sum	-	822

Gjeld til	2018	2017
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	2 747	2 521
Sum	2 747	2 521

Lån til

Det er ingen lån til nærstående parter.

Ytelser til ledende ansatte og styret (Tall i TNOK)

Styremedlemmer	Tittel	2018	2017
Annette Malm Justad	Styreleder (fra april 2018)	272	-
Rolf Bergstrand	Styreleder (til april 2018)	113	-
Marianne Abeler	Styremedlem	164	-
Espen Opedal	Styremedlem	164	-
Vidar Larsen	Ansattes representant	82	80
Sum		795	80

2018

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Total ytelse	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 108	121	2 229		273
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 499	9	1 508		299
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & finans	1 385	9	1 394		322
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 385	9	1 394		238
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 173	9	1 182		409
Sum					7 707	

2017

Ledelsen	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Total ytelse	Pensjons- premie
Øystein Risan	Administrerende direktør	1 882	125	2 007		249
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 495	7	1 502		201
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & finans	1 388	6	1 394		148
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 388	6	1 394		128
Sum					6 297	

De ansatte er medlemmer i kollektive pensjonsordninger. Premie til ordningene er ikke medtatt til styremedlemmene. Generalforsamlingen i Norske tog AS har vedtatt årshonorar for styreleder på 340 TNOK og de øvrige styremedlemmene 160 TNOK. Det er ingen ytterligere pensjonsavtale for administrerende direktør utover den kollektive pensjonsordningen. I 2017 fikk aksjonærvalgte styremedlemmer styrehonorar gjennom Togmateriell AS som ble avvirket desember 2017.

Administrerende direktør har økt lønnen med 226 TNOK fra 1 684 TNOK til 1 895 TNOK, fra 2017 til 2018. Bortsett fra årlig regulering av lønn så er grunnen til denne økningen at bonusen for 2017 på 213 TNOK ble betalt ut i 2018 samt at han har fått kompensert bortfall av bonus for 2018 i samme år.

23. Betingede utfall

Selskapet startet virksomheten 15.10.2016, og det har ikke oppstått betingede forpliktelser knyttet til rettslige krav i forbindelse med den ordinære driften.

24. Hendelser etter balansedagen

Etter balansedagen er det ikke fremkommet forhold av vesentlig betydning for å kunne bedømme selskapets resultat og stilling.

25. Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte

Denne erklæringen bygger på «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13. februar 2015), og er utarbeidet av styret i henhold til morselskapets vedtekter § 5, jf. allmennaksjeloven § 6- 16 a.

Erklæringen behandles på Norske togs ordinære generalforsamling, og gjelder til styret opphever den eller vedtar en ny erklæring.

Erklæringen har tre hoveddeler. Del I omhandler prinsipper for lederlønnspolitikken i Norske tog AS. Del II beskriver håndtering foregående regnskapsåret, jf. allmennaksjeloven § 6-16 a, første, tredje og fjerde ledd, og del III fastsettelse av lederlønn for det kommende regnskapsåret, jf. allmennaksjeloven § 6-16 a, andre ledd. Retningslinjene i Del I gjelder fullt ut når nye avtaler inngås i det kommende regnskapsåret, og skal ellers søkes fulgt så langt som mulig innenfor rammene av de avtaler som er inngått tidligere.

DEL I: Prinsipper

1.1. Ledende ansatte
Erklæringen gjelder for ledende ansatte slik dette begrepet er definert i allmennaksjeloven og regnskapsloven. Dette innebærer at erklæringen gjelder for ledelsen i Norske tog AS.

1.2 Hovedprinsipper for lederlønnspolitik i Norske tog AS

Prinsipper for lønn til ledende ansatte i Norske tog AS fastsettes av styret. Styret gjennomfører årlig en evaluering av administrerende direktørs lønn og

betingelser og selskapets lederlønnsprinsipper.

Administrerende direktør fastsetter godtgjørelsen til de øvrige medlemmer av ledergruppen i henhold til de vedtatte lederlønnsprinsippene.

1.3 Lederlønn i Norske tog fastsettes ut fra følgende lederlønnsprinsipper:

- Lederlønnen skal være konkurransedyktig, men Norske tog AS skal ikke være lønnsledende sammenlignet med tilsvarende selskaper. For å sikre dette, gjennomføres det årlig lønsvurdering av sentrale lederstillinger med sammenligning med stillinger i andre selskaper.
- Norske tog AS skal tiltrekke seg og beholde dyktige ledere. Den samlede godtgjørelsen til ledende ansatte i Norske tog AS skal reflektere ansvaret for styring, resultater og utvikling, samt hensynta virksomhetens størrelse og kompleksitet. Godtgjørelsen må ikke være av en slik art eller et slikt omfang at den kan svekke Norske togs omdømme.
- Lederlønnen skal bestå av fast grunnlønn og tilleggsgytelser, herunder naturalytelser, etterlønn og pensjonsordninger. Fastlønn skal alltid utgjøre hoveddelen av godtgjørelsen.
- Bonus benyttes ikke i Norske tog AS.
- Lederlønnsordningen skal være transparent, og i tråd med statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, samt statens retningslinjer for lederlønn.
- Lønssystemet skal oppfattes som forståelig og akseptabelt både internt og eksternt.
- Lønssystemet skal være tilstrekkelig fleksibelt til at det kan gjøres justeringer når behovene endres.

1.4 Elementer i lederlønnskompensasjonen

Utgangspunktet for lønnsfastsettelsen er det samlede nivået av fastlønn og variable ytelser. Nedenfor omtales de ulike elementene som kan inngå i lederlønnskompensasjonen.

a) Fast grunnlønn

Den faste grunnlønnen er hovedelementet i godtgjørelsesordningen til ledende ansatte i Norske tog AS. Grunnlønnen skal være konkurransedyktig uten å være lønnsledende. Grunnlønn vurderes normalt en gang i året. Ved ansettelser

av ledere benyttes «bestefarsprinsippet» som medfører at lederen som fastsetter lønnen skal konsultere sin egen leder før lønnen fastsettes. Ved ansettelser og fastsettelse av lønn til medlemmer av ledergruppen skal administrerende direktør konsultere styreleder.

b) Naturalytelser

Ledere tildeles naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger, som for eksempel fri telefon, fri bredbåndstilknytning og bilordning.

c) Pensjon

Ved nyttilsetting av ledere følges statens retningslinjer for lederlønn av 13.2.2015, der pensjonsvilkårene for ledende ansatte er på linje med øvrige ansattes vilkår. Det er ingen tidligere ledende ansatte som opptjener tjenestepensjon etter at de sluttet i Norske tog AS.

Alle ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning. Styret vedtok 23.08.18 å gå over til ny pensjonsordning i Norske tog fra årsskifte 2018/2019. Dette innebærer avvikling av dagens ordning i Statens Pensjonskasse. Denne ordningen har innskuddssats fra bedriften på 5,5 prosent opp til 7,1 G og 15 prosent mellom 7,1 og 12G. Pensjonsordningen vil inneholde privat AFP, og har en gruppe-livsforsikring på 20G pluss 2 x lønn.

Administrerende direktør har pensjonsalder 67 år med en kollektiv innskuddsordning. Ordningen gir rettigheter til pensjon inntil 12 G. Ved nyttilsetting av ledere følges statens retningslinjer for lederlønn der pensjonsvilkårene for ledende ansatte er på linje med øvrige ansattes vilkår.

d) Sluttvederlag

Ved oppsigelse fra selskapets side har administrerende direktør i sin avtale rett til seks måneders etterlønn, utover lønn og ytelser i oppsigelsestiden på seks måneder. Eventuell annen lønn i etterlønnperioden vil redusere etterlønnen med forholdsmessig beløp beregnet på grunnlag av annen inntekt. Retten til etterlønn gjelder ikke dersom daglig leder har begått forhold som oppfyller de materielle vilkårene for avskjed etter arbeidsmiljølovens bestemmelser. For andre ledende ansatte gjelder alle vilkår tilsvarende som for øverste leder. Ingen andre ledende ansatte har avtale om sluttvederlag.

DEL II. Gjennomføring av lederlønnsprinsippene i foregående regnskapsår

Lederlønnsfastsettelsen for 2018 ble gjennomført i samsvar med ovennevnte retningslinjer og er redegjort for i Norske togs lederlønnserklæring.

Det ble i 2018 ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag for ledere som oversteg 12 måneders fastlønn.

Bonus for administrerende direktør ble avvirket i 2018, samtidig ble lønnen justert som kompensasjon for bortfall av bonus fra en årslønn på 1 684 000,- til en årslønn på 1 894 500,- med virkning fra 1.1.2018.

DEL III. Lederlønnspolitikken det kommende regnskapsår

Styret besluttet 07.09.2017 å benytte HAY-metoden som utgangspunkt for å vurdere alle stillingene i Norske tog AS. Lederlønnspolitikken skal følge de overordnede retningslinjer vedtatt av styret i det kommende regnskapsåret.

I henhold til Allmennaksjelovens § 6-16 a jfr. § 5-6 tredje ledd, skal lederlønnserklæringen behandles på ordinær generalforsamling.

Styret

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2018

Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2018 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av selskapets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvise oversikt av viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet.

Oslo, 14. februar 2019



Annette Malm Justad
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Vidar Larsen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør



Til generalforsamlingen i Norske tog AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Norske tog AS' årsregnskap som består av balanse per 31. desember 2018, resultat, egenkapitalutviklingen og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noteopplysninger 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 2018, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

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.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2018. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet. Vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene.

Sentrale forhold ved revisjonen	Hvordan vi i vår revisjon håndterte sentrale forhold ved revisjonen
---------------------------------	---------------------------------------------------------------------

Nøyaktig og fullstendig regnskapsføring av lån og derivater

For en nærmere beskrivelse av lån og derivater vises til note 7 og note 10.

Balanseført verdi av selskapets låneportefølje er NOK 9,8 mrd. per 31.12.2018 og utgjør omtrent 2/3 av selskapets totalbalanse.

Låneporteføljen til Norske tog AS består av obligasjonslån tatt opp i både sveitsiske franc

Vi har vurdert retningslinjene og prinsippene for regnskapsføring av lån og derivater og fant at disse var i tråd med anerkjente prinsipper og gjeldende regelverk.

Vi har fokusert på interne kontroller som bidrar til å sikre at lån og derivater blir fullstendig og nøyaktig registrert i selskapets finanssystem i tråd med tilhørende avtaler. Vi har også testet om

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo

T: 02316, org. no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no

Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



Uavhengig revisors beretning - Norske tog AS

(CHF) og norske kroner (NOK) og er tatt opp til både flytende og fast rente. Låneporteføljen er vurdert til både virkelig verdi og amortisert kost. Som sikringsinstrument er det inngått rente- og valutabytteavtaler som måles til virkelig verdi.

Vi har fokusert på rutiner og prosesser rettet mot å sikre korrekt regnskapsføring av lån og derivater fordi låneporteføljen utgjør et betydelig beløp som er underlagt et komplekst regelverk med tilhørende omfattende beregninger.

endring i parametere som er sentrale for beregning av lån og derivater var fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet og i tråd med observerbare markedsdata.

Videre har vi manuelt, på stikkprøvebasis, etterberegnet den verdien på lån og derivater som er maskinelt beregnet av finanssystemet. Vi har også foretatt egne beregninger av lån og derivater og har vurdert disse mot verdien på lån og derivater beregnet av finanssystemet. Våre kontroller avdekket ikke avvik av betydning.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende 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 International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et regnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede 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 med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvike selskapet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe realistisk alternativ til dette.



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 avgi en 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 internkontroll.
- 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 regnskapsestimaterne 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.



Uavhengig revisors beretning - Norske tog AS

Vi gir styret en uttalelse om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og om at vi har kommunisert og vil kommunisere med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.

Av de sakene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av årsregnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse sakene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av saken, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at en sak ikke skal omtales i beretningen siden de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at saken blir omtalt.

*Uttalelse om andre 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 og forutsetningen om fortsatt drift 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 bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 14. februar 2019

PricewaterhouseCoopers AS

Marius Thorsrud

Statsautorisert revisor

Tabeller og figurer

Tabeller

1. Finansielle nøkkeltall	7
2. Eierstyring og selskapsledelse	69

Figurer

1. Norske togs flåte	2
2. Banestrekning og kjøretøy i Norge	4
3. Milepæler	6
4. Jernbanereformen	8
5. Forretningsmodell	9
6. Kjøp av tog	12
7. Norske togs mål	24
8. Organisasjonskart	29
9. Medarbeidere og årsverk	31
10. Andel kvinner og minoritetsbakgrunn	31
11. Sykefravær og medarbeidertilfredshet	31
12. Vesentlighetsanalyse	41
13. Kjennetegn Norske tog	50
14. Flirt	56
15. Den norske jernbanereformen	57
16. Figur mobildekning	57
17. Figur mobilforsterker i tog	58

Bilder

Flirt	Omslag
Type 73	5
Flirt	14
E118 med WLBAB2 sovevogn	22
Flirt	25
Flirt	26
E118 med vogn type 7	32
Flirt	42
Nationaltheatret	44
Nettdekning	52
Flirt	60
E118 med vogn type 7	64
Flirt opp brynsbakken	66
Type 73	71
Oslo S	72
Flirt	78
Type 73	89

Konsept, design og produksjon:
Uniform, Redink

Rådgivning og tekst:
Zynk

Foto side 14 (Gardermobanen), 25 (Gardermobanen),
26 (Oslo S), 42 (Nationaltheatret), 52 (Oslo S), 60 (Oslo S),
66 (Oslo), 78 (Oslo), 89 (Oslo S) og omslag (Gardermobanen):
Thomas Haugersveen

Foto side 5 (Trondheim stasjon), 22 (Trondheim stasjon),
32 (Oksebotn øst for Finse), 44 (Nationaltheateret),
64 (øst for Finse), 71 (Ørmen syd for Råde) og 72 (Oslo S):
Carl-Frederic Salicath

Portrettfoto side 16 og 49:
Tommy Andresen

Trykk:
RK Grafisk

Norske tog AS

Besøksadresse

Munkedamsveien 62A, 0270 Oslo

Postboks

Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

E-post

post@norsketog.no

Web

norsketog.no



