

Tidsreisen



Del 1

Fremtid

En reise i tid

Del 2

Fortid

Årsrapport

Del 3

Alltid

Bærekraftsrapport



« The Times They Are a-Changin' »

— Bob Dylan

Innholdsfortegnelse



Del 1

Fremtid

En reise i tid

18

*Nå begynner togets
andre storhetstid*

Du skal oppleve en effektiv ro når du setter deg på Flytoget. Vi skal rett og slett gi deg Verdens enkleste reise.

Del 2

Fortid

Årsrapport

34

Administrerende direktør har ordet

36

Styrets beretning

46

Flytogets styre

50

Regnskapsprinsipper

52

Årsregnskap

72

Eierstyring og selskapsledelse

Del 3

Alltid

Bærekraftsrapport

78

Arv og miljø

82

Dialog og åpenhet

84

En pådriver for kollektivtransport

90

Miljøvennlig togdrift

96

Motiverte medarbeidere

102

Sikker reise

106

Etiske normer

110

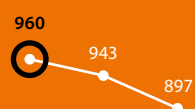
Vedlegg 1-4

Nøkkeltall 2015 (Alle tall i mill. NOK)

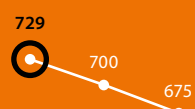




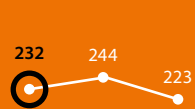
Driftsinntekter



Driftskostnader



Driftsresultat



Netto finans



Årets resultat

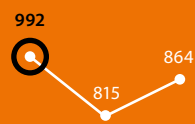


Balanse

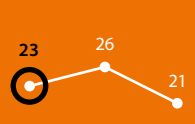
Immaterielle eiendeler



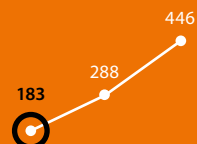
Anleggsmidler



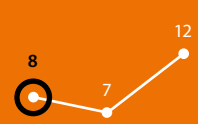
Lager



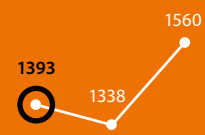
Kontanter



Fordringer



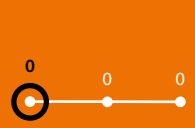
Sum eiendeler



Egenkapital



Langsiktig gjeld



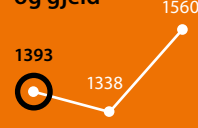
Kortsiktig gjeld



Forpliktelser

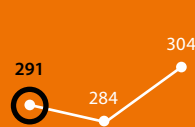


Sum egenkapital og gjeld

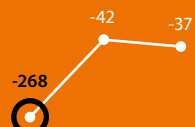


Kontantstrøm

Fra drift



Fra investeringer



Fra finansiering



Netto kontantstrøm





Arkivfoto av tunnelinnslag
for Gardermobanen

Foto: NTB scanpix

Historisk tilbakeblikk

I 2015 er det tjuetre år siden historien om Flytoget begynte.

Det er en historie om tydelige mål og skyhøye ambisjoner. En historie om en litt trøblete start og en veldig god fortsettelse. Det er historien om oss.

Flytogets moderne historie begynner egentlig først i 1998. På en måte kan man si at alt annet bare var forberedelser. Vi var et nytt selskap med muligheten til å gjøre ting annerledes.

Ok, vi er enige. Vi hadde et godt utgangspunkt. Men det alene holder ikke. Du må ha med deg mennesker som vil noe. En gjeng som er villige til å stå på og yte det lille ekstra. Hver eneste dag. Sammen har vi prøvd og feilet. Mestret og lært.

I 2015 hadde Flytoget 6,6 millioner reisende, en punktlighet på 97 prosent og en kundetilfredshet på 97 prosent. Vi har blitt vist en enorm tillit, og det er en tillit vi aldri tar for gitt. Vi jobber hele tiden for å bli litt bedre. Vi gir oss aldri. For når alt kommer til alt er historien om Flytoget bare en begynnelse. Og vi håper du vil være med på fortsettelsen.

1992 → Da Stortinget 8. oktober 1992 valgte Gardermoen som stedet for ny hovedflyplass, ble det samtidig vedtatt at tog skulle være det viktigste transportmiddelet. Selvfølgelig. Et nytt høyhastighetstog skulle være et konkurranse-dyktig, fremtidsrettet og miljøvennlig transportalternativ. Stortinget forutsatte at utbygging og drift skulle være lønnsomt og gi en avkastning på 7,5 prosent.

24. november 1992 ble NSB Gardermobanen AS stiftet og selskapet hadde ansvaret for å bygge den nye jernbanestrekningen. Selskapet ble gitt i oppdrag å bygge en dobbeltsporet høyhastighetsbane - den første i sitt slag i Norge - mellom Oslo og hovedflyplassen og derfra videre til Eidsvoll.

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

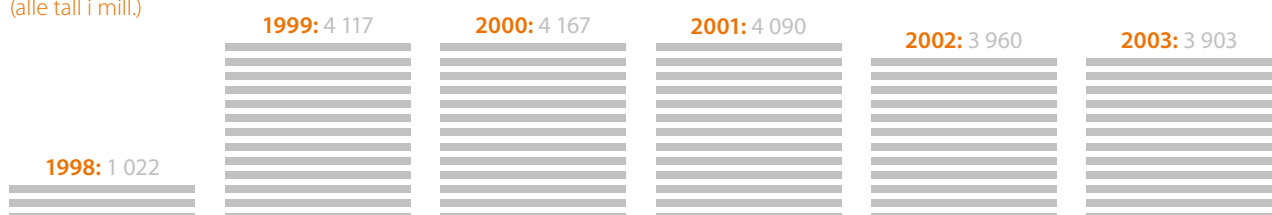
1996 → 1. oktober 1996 vedtok Stortinget at NSB Gardermobanen AS også skal stå for driften av den nye banen.

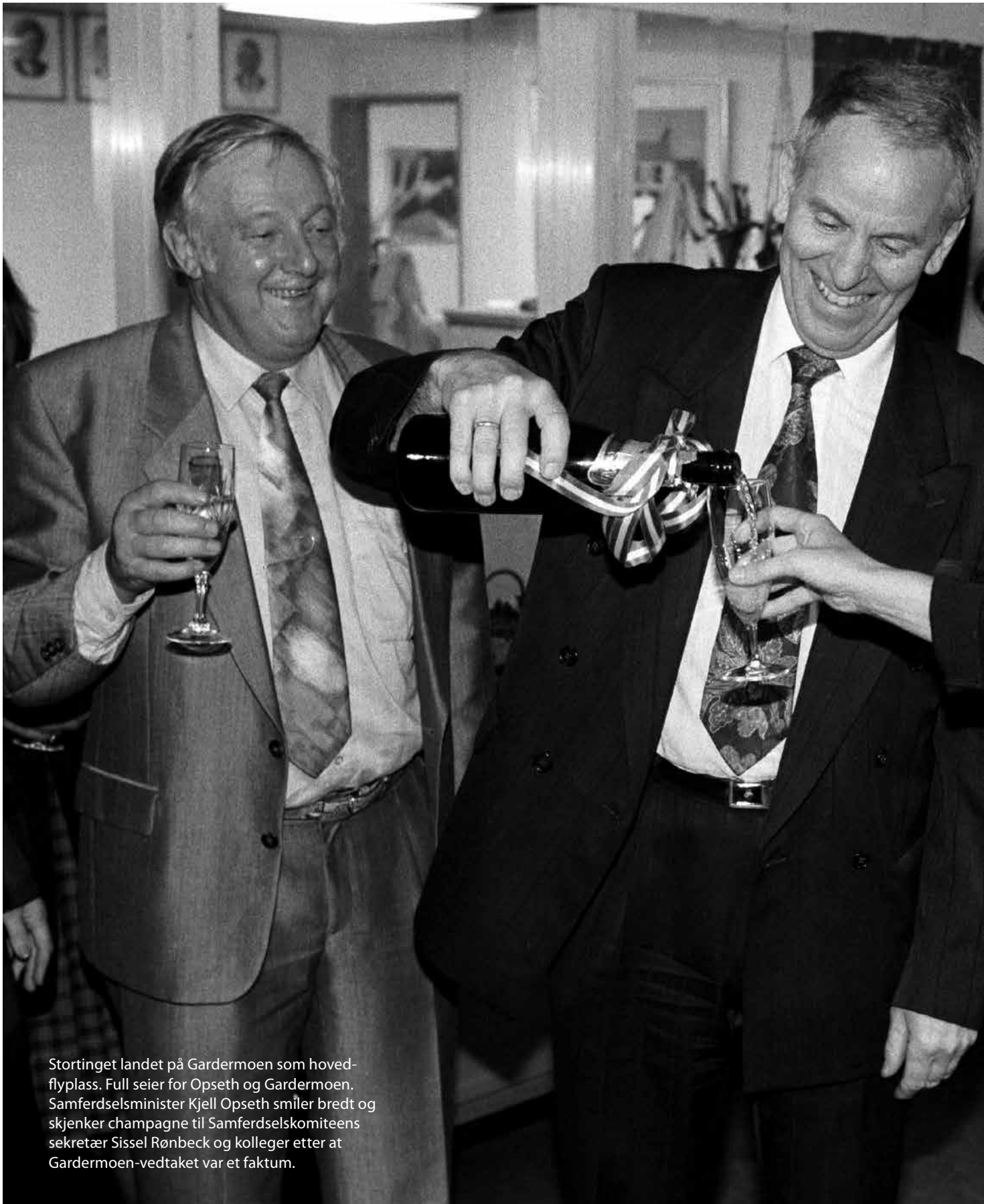
1997 → I løpet av våren ble det oppdaget omfattende lekkasjer i Romeriksporten. Vannstanden i tjernet over tunnelen sank dramatisk. Det ble også registrert setnings-skader på boliger i Hellerud bydel, som følge av grunnvannssenkningen i området. Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen (NVE) satte strenge konsesjonskrav til selskapet om tillatt lekkasjemengde. På høsten ble arbeidet med å tette lekkasjene satt i gang. Etterinjisering ble valgt som hovedmetode for tetting. I oktober ble det kjent at tetningsstoffet Rhoca-Gil som ble benyttet i Romeriksporten, ga utslipp av det helsefarlige stoffet akrylamid i tunnelvannet. Det medførte at arbeidet i tunnelen ble midlertidig stoppet, inntil det ble fastslått at dette ikke utgjorde noen helseisiko. Kort tid etter ble det etablert et renseanlegg for å rense tunnelvannet for akrylamid.

1998 → 10. juni vedtok NSB-styret å utsette ferdigstillelsen av Romeriksporten for å kunne gjennomføre tetningsarbeidene etter NVEs konsesjonskrav. 8. oktober åpnet Gardermobanen som planlagt på banestrekningen nordover fra Lillestrøm, men Flytoget måtte kjøre utenom Romeriksporten.

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

Passasjerer (alle tall i mill.)





Stortinget landet på Gardermoen som hovedflyplass. Full seier for Opseth og Gardermoen. Samferdselsminister Kjell Opseth smiler bredt og skjenker champagne til Samferdselskomiteens sekretær Sissel Rønbeck og kolleger etter at Gardermoen-vedtaket var et faktum.



Foto: NTB scanpix

1999 → 22. august ble Romeriksporten åpnet og Flytoget kom i full service. Utbyggingen av Gardermobanen ble kostnadsberegnet til 4,6 milliarder kroner, med en usikkerhet på +/- 20 prosent. Investeringene totalt ble på omlag 10 milliarder kroner, men dette omfatter mer enn det som opprinnelig ble planlagt.

2000 → Regjeringen la i april frem sitt forslag til gjeldsstruktur, organisering og eierskap for NSB Gardermobanen AS. Dette skjedde blant annet på bakgrunn av en omfattende evaluering av hele Gardermoprojektet i regi av det offentlig oppnevnte Mydske-utvalget. Dette utvalget fastslo høsten 1999 at: Gardermobanen ikke kunne bli driftsøkonomisk lønnsom som lovet i Regjeringens forslag fra 1992. I juni behandlet Stortinget Regjeringens forslag, og vedtok blant annet at:

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

2001 → Med virkning fra 1. januar skiftet selskapet navn fra NSB Gardermobanen AS til Flytoget AS. Med overføringen av infrastrukturen til Jernbaneverket var utviklingen fra et utbyggings- til et trafikkelskap fullført.

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

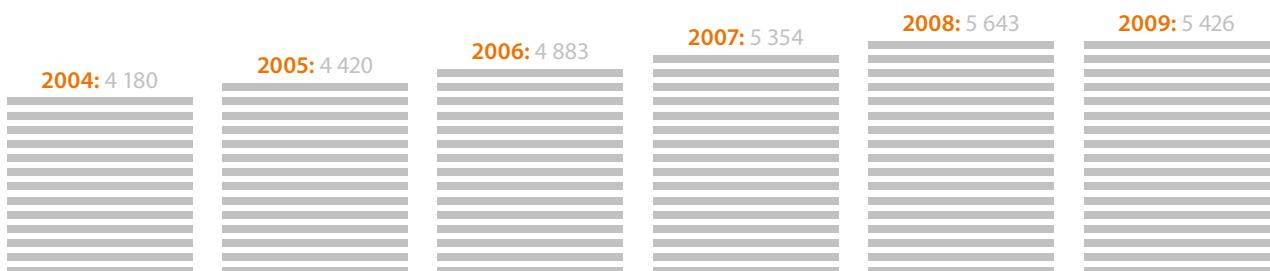
2002 → I tråd med Stortingets vedtak fra 2000 ble Flytogets eierskap vurdert i løpet av høsten. 9. desember 2002 besluttet Stortinget at Flytoget AS skulle etableres som et eget statsaksjeselskap direkte underlagt Samferdselsdepartementet med virkning fra 1. januar 2003 - en merkedag for norsk togtransport.

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

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

2006 → Flytogets design fikk en ansiktsløftning og det ble også laget nye uniformer. Det nye uttrykket var friskere og varmere, hvilket var basert på undersøkelser som ble gjort blant kundene.

2009 → Flytoget fikk levert 16 nye mellomvogner, hvilket økte setekapasiteten fra 168 til 244 passasjerer pr. tog. En annen viktig hendelse var at Drammen ble ny endestasjon i vest.



2015 ↓

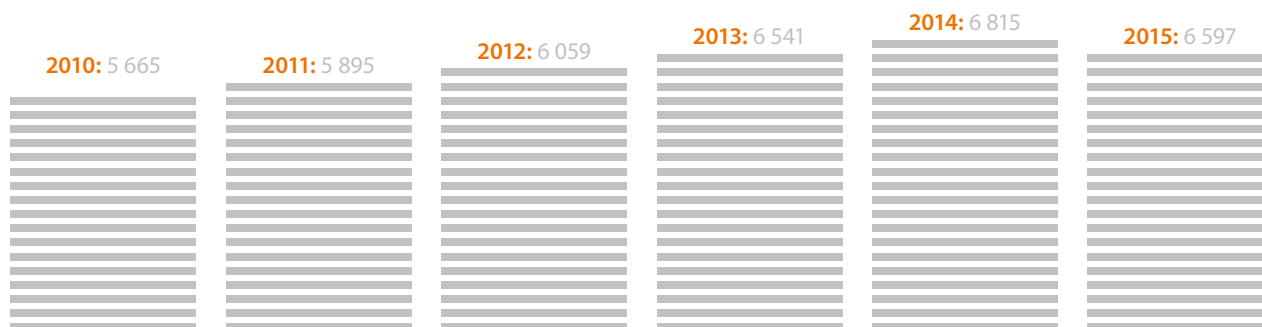
Regjeringens lanserer en ny Jernbanereform i Meld. St. 27 «På rett spor, reform av jernbanesektoren». Reformen legger til rette for en omstrukturering av norsk jernbane og konkurranseutsetting av persontogstrekninger. Flytoget har deltatt aktivt med innspill til reformen og har i løpet av 2015 forberedt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

I april 2015 signerte Flytoget kontrakt med det spanske togselskapet CAF om leveranse av 8 nye togsett. De nye togene har sitt utspring fra CAFs nye høyhastighetstog Oaris, men tilpasses spesielt for Flytoget og våre reisende. De vil med andre ord være godt rustet både for kalde vintre og varme sommerdager. De nye togene blir også de første i Norge med en maks hastighet på 245 km/h. Togsettene vil fungere som et supplement til de 16 eksisterende togene og leveres i 2018.

Gjennom hele 2015 har Flytoget forberedt byggingen av en ny Flytogterminal i forbindelse med at nye Terminal 2 åpner på Oslo Lufthavn i april 2017. Som et ledd i denne utbyggingen ble det juni inngått avtale med franske Xerox om kjøp av nytt billett- og betalingssystem.

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

14. desember utvidet Flytoget med en ekstra avgang i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret. Flytoget startet i tillegg med én avgang i timen fra splitter nye Stabekk stasjon.



Om Flytoget ↓

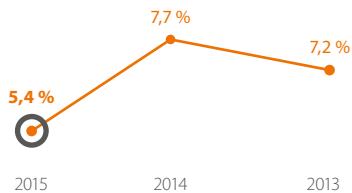
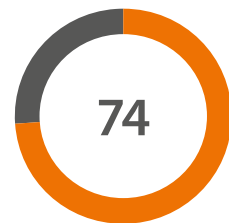
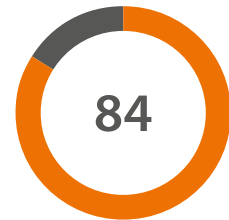
348

medarbeidere



Styret og ledere

I styret er 62,5 % menn og 37,5 % kvinner. I lederteamet er 50 % menn og 50 % kvinner. Av servicesjefene er 50 % menn og 50 % kvinner. Av ørige mellomledere er 43 % menn og 57 % kvinner.



Sykefravær

I 2015 oppnådde vi en radikal reduksjon fra 7,7 prosent til 5,4 prosent sykefravær. Det kan ha en sammenheng med økt bruk av helseforsikring og engasjementet i forbindelse med utvikling av serviceleveransen.

97 %

punktlighet

Våre flytog har en punktlighet på 97 % og en regularitet på 99,4 %

22

Nasjonaliteter

Flytogets medarbeidere består av 22 ulike nasjonaliteter.

Medarbeiderundersøkelse

Det ble i 2015 gjennomført en medarbeiderundersøkelse, der hovedindeksen på tilfredshet og engasjement fikk en score på 74. På hovedspørsmålet om hvorvidt Flytoget var et flott sted å jobbe var scoren 84.

Tall ↓



6,6 millioner kunder i løpet av året.



218 avganger til og fra Oslo Lufthavn hver dag.

20 prosent av alle togpassasjerer i Osloregionen reiste med Flytoget.



32 prosent av alle kollektivreisende til Oslo Lufthavn reiste med Flytoget.

960

millioner i omsetning

100 % utbytte i 2015

Fra 1998 og frem til i dag har det blitt utbetalt ut 1237 millioner kroner i utbytte til staten.

100 000 km

Togene går over 100 000 km mellom hver gang vi har en forsinkelse, grunnet teknisk feil.

Miljø ↓

100 %

Fornybar strøm

Strømmen som blir benyttet til å kjøre flytogene har 100 % opprinnelsesgaranti.

95 %

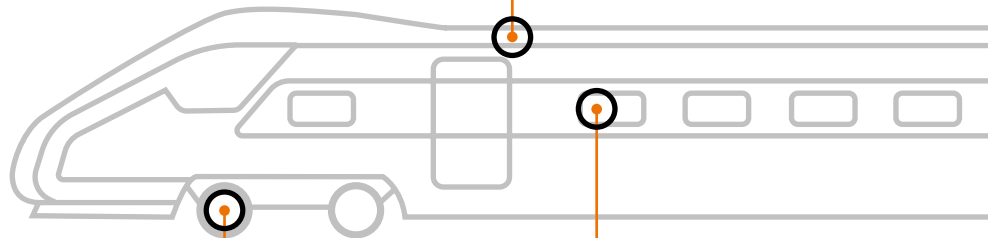
Nedbrytbart materiale

Alle nyinnkjøpte tog skal ha 95 % nedbrytbart materiale.

70 %

kollektivandel til Oslo Lufthavn

Flytoget har bidratt til 70 % kollektivandel til Oslo Lufthavn i 2015. Det er høyeste i Europa. Kun 3 destinasjoner i Japan har høyere kollektivandel.



34 438

Tonn CO₂

Flytoget sparte samfunnet for 34 438 tonn CO₂ (om 6,6 mill passasjerer kjørte bil til Oslo Lufthavn).

18,4 %

tilbakematet strøm

Tilbakemater 18,4 % av strømmen ved nedbremsing og riktig kjøreadferd.

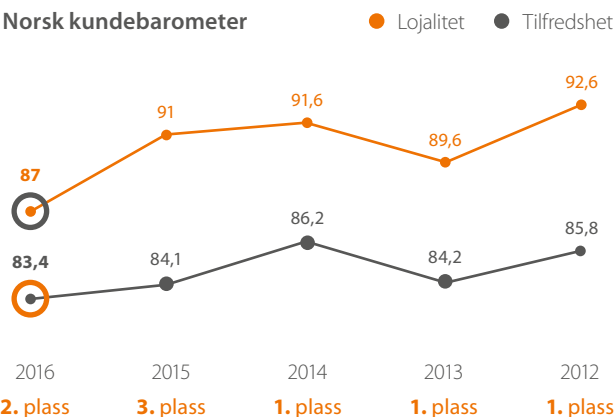


Billettøst

60 % av flytogets kunder reiste billettøst og bidrar til å redusere vårt CO₂ utslipp.

Kunder ↓

Norsk kundebarometer



97 %

kundetilfredshet

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



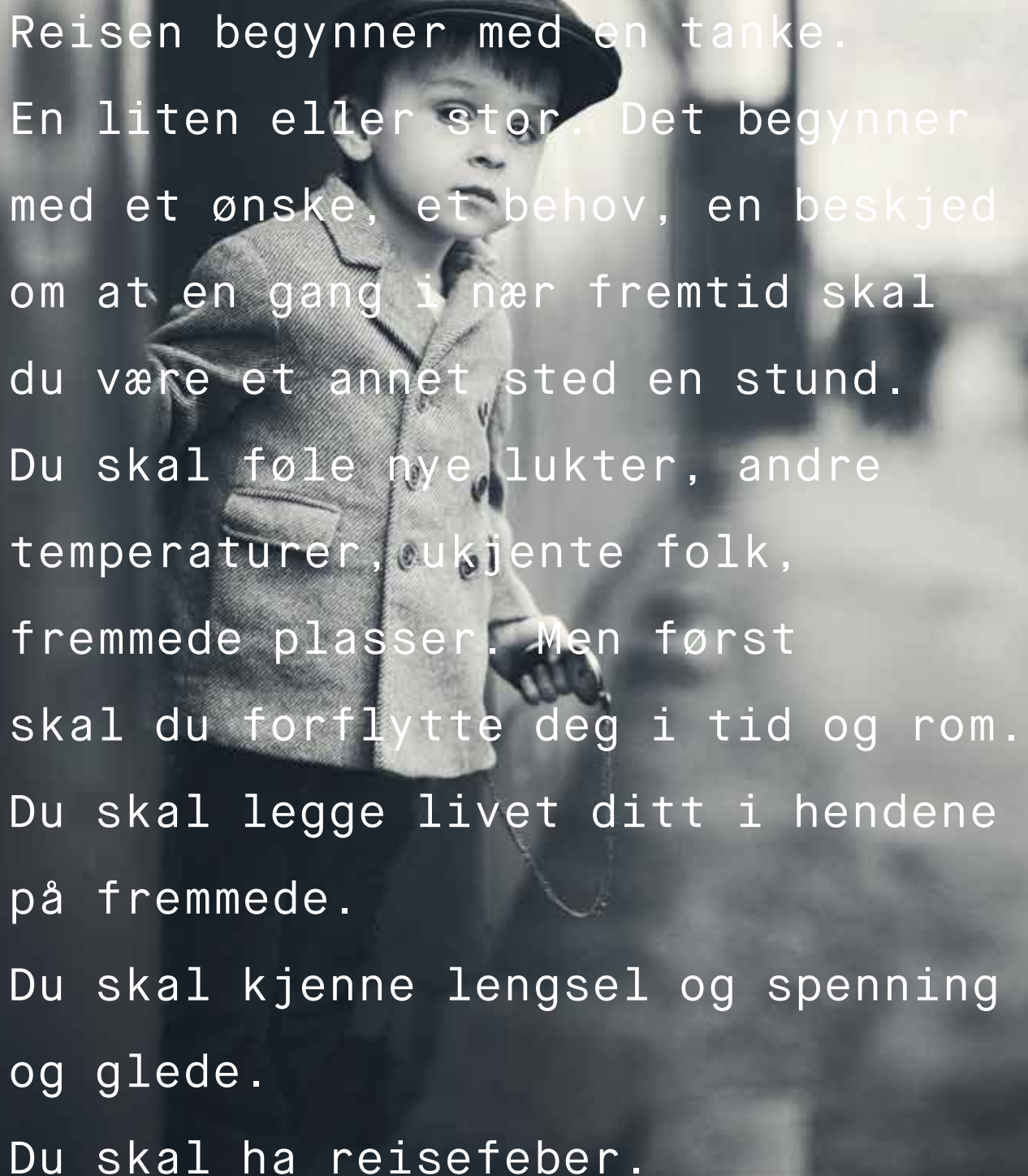
+25%
I 2030 vil
Oslo ha 819 000
innbyggere

Oslo er Europas raskest voksende hovedstad. Det krever fortetting av boliger. Men det krever også velfungerende kollektivsystemer. Det er skinner som skal takle befolkningsveksten. Det er også skinner som skal hjelpe Norge til å kutte CO₂-utslippene med 60 til 80 prosent. Den omstillingen må skje via transport og samferdsel.

Del 1

Fremtid

En reise i tid



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

NÅ BEGYNNER JERNBANENS ANDRE STORHETSTID



Verdens enkleste reise

TEKST PER ASBJØRN RISNES

Elin klikker på «bekreft betaling». Tanken har blitt til handling. Helgeturen til Paris sammen med sønnen er bestilt. Fotball-billettene er også i boks.

Ennå er det lenge til avreisedatoen. Hotellrom får de alltid tak på.

Når eposten med reservasjonen plinger i innboksen har reisen begynt. I mailen står det også når hun bør være klar med koffertene hjemme. Og hvor lang tid de trenger for å komme seg til flyplassen. E-posten inneholder planen hennes. «Flyet går klokken 16:25. Vi reserverer en taxi som kommer til deg kl. 14:15. Da rekker du Flytoget kl. 14:40 og er på flyplassen halvannen time før avgang. På en torsdag ettermiddag er det mer enn nok. Vi garanterer at du rekker flyet ditt. God tur!»

Hun registrerer det. Men skyver det fremover.

Det viktigste er reservasjonen. Reisen har begynt. Hun slapper av.

Hun gleder seg til å fortelle det til Jesper.

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

Jernbanen var det vi i dag kaller en disruptiv >

- > innovasjon. Oppfinnelser eller forbedringer som forstyrrer et helt marked foregår med større og større hastighet. Nye teknologier gir mulighet for nye konkurrenter i veletablerte og historisk stabile markeder.

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

Toget dominerte på mange måter mye av transportbehovet frem til 1960-tallet. Så begynte bilen å bli allemannseie. Buss- og lastebiltransport ble mer effektivt med økende veibygging. Flytransporten ble rimeligere. De første charterturene tok av mot sydlige strøk.

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

Togets renessanse

Oslo er Europas raskest voksende hovedstad. I 2030 vil vi ha 819 000 innbyggere.

Samtidig vil Byrådet at Oslo skal bli Europas miljøhovedstad. De har som mål å halvere klimagassutslippene innen 2030 og gjøre Oslo fossilfritt innen 2050.

Og de mener byen har gode forutsetninger for å klare det.

I Norge står transport for en fjerdedel av drivhusgass-utslippene. De har økt med 30 prosent siden 1990. Vi er blant de europeerne som reiser lengst med bil og minst med offentlig transport. Hvis Norge skal kutte CO₂-utslippene med 60 til 80 prosent de neste tiårene, må den omstillingen skje via

>





Flytoget som en del av løsningen
På 70-tallet tok bilen over for togenes dominans,
men i fremtiden vil tog atter en gang spille en sentral
rolle i utvikling samferdselsrektoren. /

Skinner sentralt i et moderne Oslo
I 2030 vil Oslo ha 819 000 innbyggere. Dette stiller høye krav til byutvikling og arealplanlegging, men ikke minst det kollektive tilbudet. /





Foto: Getty

> transport og samferdsel.

For at et enda tettere befolket Oslo skal bli levelig, må vi ha et velfungerende kollektivsystem. For å nå et nullutslippsmål, må flere gå, sykle eller bruke kollektivtransport.

Alt ligger til rette for jernbanens renessanse.

Taxien kom som bestilt. Den kom til og med noen minutter tidligere på grunn av en omkjøring i sentrum. Hun holder sønnen i ene hånden, trillekofferten i den andre. Hun går gjennom Flytogramterminalen på Oslo S. Hun kunne sjekket inn bagasjen her, men de har så lite denne gangen. De stopper ikke. Går bare mot toget som står og venter. Kofferthjulene klakker mot sementflisene. Lyden av reisen som er i gang.

På vei ned mot perrongen hører hun et lite pling fra telefonen. Hun sjekker ikke meldingen. Hun vet den er fra Flytoget. Det er lyden av at hun har betalt billetten. Flytogverten vinker dem smilende inn i toget. De setter seg ned og hører enda en beroligende lyd. Det langstrakte ulet av at de elektriske motorene på toget setter i gang.

Ulet betyr at de kommer til å rekke flyet til Paris.

Sømløs reise

Hverdagens transport går som regel bekymringsløst. Reisen til og fra arbeidsplassen er velprøvd. Du er din egen ruteplanlegger, har testet snarveiene, kjenner omveiene, har tids-skjema i blodet. Det er få overraskelser, sjeldne usikkerhetsmomenter. Mindre stress.

Flyreisen er avvik fra normalen. Det er avganger, innsjekking, kontroller, skifter og shuttle. Alle drømmer om at flyreisen flyter. At de flyter avgårde uten å støte mot noe. Men å reise er å møte motstand. Forflytning av kropp og bagasje er ikke friksjonsfritt. Andre mennesker krysser din vei. Transportmidler drar deg fremover. Forventninger drar deg fremover. Bagasjen drar deg nedover. Hjemlengselen drar deg bakover. Hindringene står i kø. Knutepunktene, kryssene, overgangene, inngangene, utgangene. Alle vil helst være som vann. Førre selv uhindret

>



Foto: Getty

- > fra kilden helt frem til det rolige tjernet som er destinasjonen. Uten å måtte klatre, klyve, smyge, bære, fomle og vente.

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

Og der sitter de. I setet på flyet sitt. På vei til Paris og kamp med St Germaine FC. De har småpludret, ruslet rolig, sklidd gjennom denne dagen. De fikk til og med tid til en liten brus på flyplassen.

På Flytoget satt de og så de grønne jordene fare forbi. Jesper lastet ned en film, mens hun leste avisen. I det Flytogverten gikk forbi, bøyde hun seg ned ved henne og skrudde på leselyset. Og så viste hun Jesper hvor stikkkontakten var. Og spurte om han gledet seg til å se Zlatan skåre.

Hun kjente igjen drakten under dongerijakka hans.

Allerede da følte Elin at de nesten var fremme. Hun så jordene fare forbi utenfor vinduet. Følte den gode Flytogmodusen slå inn. Den der du flyter mot målet.

De har ikke vært i Paris før, men hvor vanskelig kan det være? Det kan være stress på en ukjent flyplass. Men smsen hun fikk i går fortalte at hun er registrert også på ekspress-toget inn til Paris. Hun trenger ikke en gang kjøpe billett. Det belastes automatisk der også.

Inne i Paris er det bare en kort taxitur til hotellet.

Hun fikk hele reiseruten rett på mobilen. Det eneste som manglet var at den viste vei helt til fotballstadion. Eller kanskje den gjorde det?

Hun lener hodet tilbake mot flysetet. Smiler. Flyet tar av og Norge forsvinner under dem.

Menneskekjennere

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

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

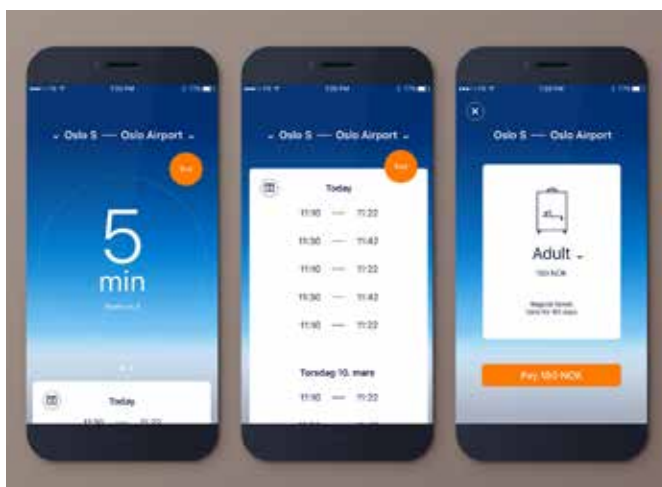




Foto: OSL



Foto: OSL



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

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



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

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

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

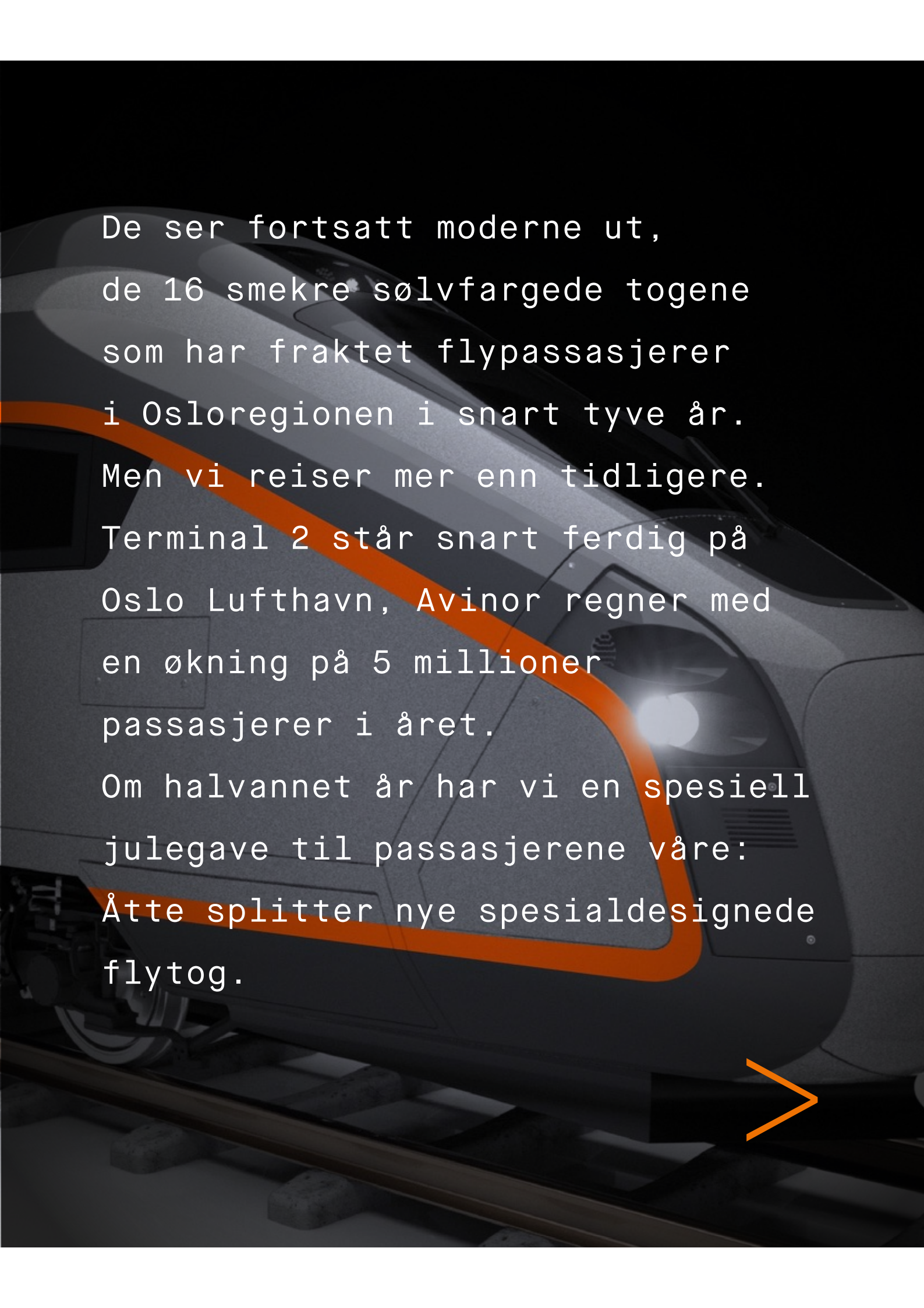
Dette nettverket skal Flytoget tilby. Vi skal bli bedre kjent med Elin og Jesper. Vi skal vite deres individuelle behov. På den måten skal vi gi dem Verdens enkleste reise.

Det var litt av en tur. Zlatan skåret. Jesper spiste froskelår. Elin fikk seg et nytt skjørt. De vandret i parken helt til de skulle dra hjem igjen.

De gikk rett på den parisiske flytogekspresen. Rakk flyet, selv om alle de sydfranske supporterne var på den samme terminalen. Vel fremme på Oslo Lufthavn gikk de ned rulletrappene til Flytoget. De begynte å småløpe da de så at Flytogverten var i ferd med å hente frem det grønne flagget. Han så dem og pekte på første vogn. «Det er god plass der inne» sa han.

Jesper snakket om Zlatan hele veien hjem. Hun var litt sliten av fotballreferansene, men var likevel avslappet når drosjen svingte inn foran huset. De låste seg inn, fikk klemmer av de andre som ventet.

Nå var det deres tur til å få høre alt om fotballkampen. Om den fine lille reisen, som hadde begynt med en tanke. Og som kom til å bli værende der i lang tid etter at de hadde kommet hjem igjen. /



De ser fortsatt moderne ut,
de 16 smekre sølvfargede togene
som har fraktet flypassasjerer
i Osloregionen i snart tyve år.
Men vi reiser mer enn tidligere.
Terminal 2 står snart ferdig på
Oslo Lufthavn, Avinor regner med
en økning på 5 millioner
passasjerer i året.
Om halvannet år har vi en spesiell
julegave til passasjerene våre:
Åtte splitter nye spesialdesignede
flytog.





(Konseptskisser)

Snart klar til avgang

**I 2018 får vi åtte nye flytog.
Det blir tog du ikke har sett maken til!**

De ser fortsatt moderne ut, de 16 smekre sølvfargede togene som har fraktet flypassasjerer i Osloregionen i snart tyve år. Men vi reiser mer enn tidligere. Terminal 2 står snart ferdig på Oslo Lufthavn, Avinor regner med en økning på 5 millioner flere passasjerer i året.

Om halvannet år har vi en spesiell gave til passasjerene våre: Åtte splitter nye spesialdesignede flytog.



(Konseptskisser)

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

produsert for fremtidens reisende.

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

Vi skal sørge for at de reisende fortsatt velger å reise kollektivt til og fra Oslo Lufthavn i tiden fremover. Faktisk skal vi bidra til å øke kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn til 75 prosent

før 2020. Da må vi også øke kapasiteten og kvaliteten. Med tilsammen 24 flytog på strekningen kan vi befeste kjernen i driften vår: Hastighet, punktlighet og frekvens, levert på kundenes premisser. /



(Konseptskisser)

Store og små detaljer

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



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

(Konseptskisser)



97%
Kundetilfredshet
og punktlighet
ligger stabilt

I 2015 har vi gjort store investeringer slik at du i årene fremover vil se nye, supermoderne tog, en flott ny Flytog-terminal på Oslo Lufthavn, billettssystemer i verdensklasse, nye partnerskap og andre større og mindre innovasjoner som skal bidra til å skape helt unike kundeopplevelser.

Del 2

Fortid

Årsrapport



Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør i Flytoget AS

Administrerende direktør har ordet

Flytoget presenterer tidenes nest beste resultat

Flytoget har med sin inntreden og sitt tilbud skapt den moderne kundeopplevelsen i norsk jernbane. Vi har tatt en unik posisjon i det norske markedet. Dette har gitt særdeles gode resultater. I året som har gått har vi forberedt oss på å ta Flytoget inn i fremtiden.

Fremtid

Måten vi reiser på endrer seg hele tiden. Dersom man skal skape reiseopplevelser for fremtidens kunder, må man begynne i dag. Flytogets mål er å befeste og forsterke vår posisjon, slik at vi fortsatt skal være førstevalget til og fra Oslo Lufthavn. Dette skal vi klare gjennom å tilby det vi har kalt «Verdens enkleste reise».

Det som oppleves som de enkleste løsningene i dag, er ikke er de enkleste løsningene i morgen. Gjennom en storstilt satsning på innovasjon og forretningsutvikling, jobber vi i Flytoget for å finne smarte løsninger for kundene våre. Vi tenker på fremtiden så de slipper å gjøre det selv.

Norsk jernbanesektor er nå inne i et paradigmeskifte. Det legges til rette for omstrukturering av jernbanen, og konkurranseutsetting av persontogstrekninger. Flytoget ser at dette åpner for store muligheter. Vi vurderer nå om disse mulighetene skulle åpne for å gi enda flere gjester et fremtidsrettet og enklere reisetilbud.

Fortid

Flytoget leverte i 2015 det nest beste resultatet i selskapets historie, med en omsetning på 960 millioner kroner og et resultat før skatt på 235 millioner kroner. Dette er prestasjoner vi er svært fornøyde med. Selv med endrede rammebetingelser, hardere konkurranse og en presset norsk økonomi, har vi evnet å levere tjenester til våre

kunder som har gitt oss gode resultater. Både kundetilfredshet og punktlighet ligger på stabile 97 prosent, og det var en stolt og entusiastisk organisasjon som gikk inn i det nye året. I 2015 har vi også gjort store investeringer slik at de reisende i årene fremover vil se nye, supermoderne tog, en flott ny Flytogterminal på Oslo Lufthavn, billett-systemer i verdensklasse, nye partnerskap og andre større og mindre innovasjoner som skal bidra til å skape helt unike kundeopplevelser.

Alltid

I Flytoget er vi 350 medarbeidere som har ett hovedfokus og det er å få de reisende til og fra Oslo Lufthavn på den enkleste, mest miljøvennlige og mest forutsigbare måten. Det er dette som er kjernen i vår virksomhet, og det vil det alltid være.

Tusen takk!

Vi legger bak oss nok et godt år, og jeg vil benytte sjansen til å takke alle Flytogets dyktige, dedikerte, initiativrige og positive medarbeidere for en fantastisk innsats. Jeg er svært stolt over at jeg får lede en organisasjon så stappfull av engasjement og entusiasme.

Fremtiden er spennende. Og vi er veldig klare.



Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør i Flytoget AS

Styrets beretning

Klar for fremtiden

Flytoget har med sitt produkt og sine tjenester skapt den moderne kundeopplevelsen innen norsk jernbanesektor. Dette har gitt Flytoget en unik posisjon i markedet, særdeles gode resultater og siden oppstarten i 1998; et akkumulert utbytte til eier på 1237 millioner kroner.

Flytoget leverer i 2015 sitt nest beste resultat i selskapets historie, med en omsetning på 960 millioner kroner og et resultat før skatt på 235 millioner kroner. Med 6,6 millioner reisende og både punktlighet og kundetilfredshet på stabile 97 prosent, fortsatte selskapet sin gode utvikling i 2015.

I 2015 sto Flytoget for 32 prosent av all transport til Oslo Lufthavn og er med det den største kollektivaktøren til hovedflyplassen, og en sentral bidragsyter for å nå kollektivmålet på 75 prosent innen 2020. Jernbanen står overfor et paradigmeskift med klimautfordringer, befolkningsvekst, konkurranse og nye rammebetingelser. Samtidig bevilges mer midler til jernbanen enn noensinne. For å nå ambisjonen om et lavutslippssamfunn må det utvikles produkter, tjenester og kommersielle konsepter som gjør det enda mer attraktivt å reise kollektivt. Flytogets organisasjon har i året som har gått brukt tid på videreutvikling av sitt tilbud, og beredt grunnen for de tiltakene og de investeringene som skal ta Flytoget inn i fremtiden.

Virksomheten

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

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

Verdens enkleste reise

Flytoget har som mål å skape Verdens enkleste reise, en reise som starter fra man går ut døren hjemme til reisens mål er nådd. Gjennom spennende partnerskap både før og etter reisen med Flytoget, skal vi utvikle friksjonsfrie reiseopplevelser. Vår utvikling skal være gjennom innovasjon og teknologi, med kunden i sentrum.

Selskapet har besluttet en historisk satsning for å øke verdien for kundene og attraktiviteten til tilbringertjenesten. Ambisjon er å bidra til å nå det politiske målet om 75 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn innen 2020.

I året som har gått har Flytogets organisasjon igangsatt en rekke tiltak og forberedt seg på hvordan selskapet aktivt skal bidra til utviklingen av en moderne og kundefokusert norsk jernbanesektor, og ta reiseopplevelsen til et helt nytt nivå.

Fremtidens tog er bestilt

15. april 2015 signerte Flytoget avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett. Dette er den største investeringen selskapet har besluttet siden oppstarten. Det er en forventet økt passasjermengde over Oslo Lufthavn som gjør det nødvendig å fornye togparken, i tillegg til at togene er fulle i rushtiden og man ønsker at alle skal kunne få en sitteplass når man reiser med Flytoget. Avinor legger opp til en kapasitetsvekst på fem millioner reisende fra 2017. Skal vi klare å øke kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn til 75 prosent, var det riktig av Flytoget allerede i 2015 gjøre store investeringer i nytt materiell.

Det tar lang tid å produsere tog, men det er en utrolig spennende prosess. Togene vil være spesialtilpasset Flytogets reisende og deres behov. Alt fra vogner og seter, til design og luftkvalitet, blir noe helt unikt - tog produsert for fremtidens reisende. Togene leveres i slutten av 2018.

Ny Flytogterminal på Oslo Lufthavn er under bygging

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

Flytogets nye app gjør alt enklere

Flytoget lanserte høsten 2015 en helt ny versjon av sin app. Den nye appen viser flytogavgangene i sanntid og gir kundene mulighet til å kjøpe sin billett direkte i appen. Responsen fra kundene har vært svært god. Appen vil utvikles løpende for å sikre et best mulig tilbud til de reisende.

Fremtidens billett- og betalingssystem er under utvikling

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

Flere avganger gir bedre reisetilbud

14. desember 2015 utvidet Flytoget med en ekstra avgang i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret. Flytoget startet i tillegg med én avgang i timen fra nye Stabekk stasjon. Flytoget har en tydelig ambisjon om enda hyppigere avganger i fremtiden.

Innovasjonsprogram

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

Jernbanereformen gir muligheter

Jernbanereformens form og innhold ble i 2015 beskrevet gjennom Meld.St.27 «På rett spor, reform av jernbanesektoren». Den legger til rette for en omstrukturering av norsk jernbane, og konkurranseutsetting av persontogstrekninger. Det ble i meldingen ikke avklart hvordan tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn skal håndteres i fremtiden.

Flytoget deltok aktivt med innspill til reformen, og har gjennom året hatt en god dialog med eksterne og interne interessenter, for å bidra til en transparent prosess. Flytoget har forberedt seg på å kunne gjøre gode vurderinger av de mulighetene en reform kan innebære. En del av forberedelsene har vært å sikre at slike vurderinger kan gjennomføres, uten at dagens operasjon blir forringet.

Flytogets formålsparagraf er endret for å øke konkurransekraften

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

Kostnadseffektiv kvalitet sikrer fremtiden

Selskapet har tatt grep for å sikre en bærekraftig lønnsomhet gjennom det strategiske satsningsområdet; kostnadseffektiv kvalitet. Dette arbeidet har i 2015 lagt til rette for at Flytoget skal utvikle ressursbruken på en slik måte at kvaliteten økes i takt med en optimalisering av innsatsfaktorene. Flytoget har gjennom 2015 forberedt seg godt for den nye tiden.

Lønnsomhet

Driftsinntekter og resultat

Driftsinntektene i 2015 ble 960 MNOK (944 MNOK), en økning på 1,8 prosent fra året før. Ordinært resultat før skatt ble 235 MNOK (253 MNOK) som er 18 MNOK lavere enn i 2014.

Kapitalforhold og balanse

Den samlede balanse ved utgangen av 2015 var 1.393 MNOK (1.338 MNOK). Selskapets egenkapitalandel var på 57,6 prosent 31.12.2015 (56,4 prosent). Økningen relateres til lavere pensjonsforpliktelser. Flytoget har en egenkapital på 802 MNOK (754 MNOK) ved utgangen av 2015.

Likviditet og finansiering

Selskapets kontantstrøm fra driften i 2015 utgjorde 291 MNOK (284 MNOK). Forskjellen mot driftsresultat utgjør i hovedsak avskrivninger på 106 MNOK, betalt skatt på 68 MNOK og endringer i arbeidskapitalen. Kontantstrømmen fra investeringsaktiviteter har vært negativ med 268 MNOK. Kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter var negativ med 129 MNOK, som var utbetaling av utbytte i 2015. Flytogets likviditet har vært god gjennom hele året.

Flytoget har ved utgangen av 2015 en ubenyttet kassakreditt på 25 MNOK.

Forutsetninger for fortsatt drift

Etter styrets oppfatning gir fremlagt resultatregnskap og balanse, med tilhørende noter, en rettvise oversikt over selskapets økonomiske utvikling og finansielle stilling. Årsregnskapet for 2015 er satt opp under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er i henhold til regnskapslovens § 3-3.

Årets resultatdisponering

Overskuddet for 2015 ble på 181 MNOK etter skatt og selskapet vil for 2015 betale et utbytte på 181 MNOK, som tilsvarer 100 prosent av årsresultatet etter skatt.

Flytogets egenkapital, etter avsatt utbytte, utgjør 802 MNOK pr. 31. desember 2015, hvorav 400 MNOK er aksjekapital. Styret mener at selskapet har en fortsatt sterk egenkapital og likviditet etter utbetaling av utbyttet, noe som er viktig for å kunne finansiere investeringer i henhold til selskapets strategi.

Bærekraft og samfunnsansvar

Flytoget har tatt et strategisk valg om å være en pådriver for en bærekraftig utvikling, der målet er langsiktig økonomisk og bærekraftig verdiskapning, i tråd med interessentenes forventninger og statens eierskapspolitikk.

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

En forutsetning for å lykkes med dette, er å integrere bærekraftambisjonene i overordnede strategier og i forretningsmessige prioriteringer. I 2015 er det jobbet systematisk med å integrere bærekraft og samfunnsansvar i selskapets virksomhetsstyring, strategier og handlingsplaner. Dette arbeidet fortsetter i 2016.

Hvordan Flytoget arbeider med bærekraft og samfunnsansvar, er beskrevet i Flytogets årsrapport for 2015, under kapitlene «Fremtid og Alltid». Her finnes beskrivelser av selskapets tilnærming, innsats, resultater og ambisjoner knyttet til arbeids- og menneskerettigheter, likestilling, diskriminering, sosiale forhold, anti-korrupsjon og ytre miljø, og øvrige vesentlige områder. Den integrerte årsrapporten for 2015 er utarbeidet etter det globale rapporteringsinitiativet Global Reporting Initiatives GRI G4 applikasjonsnivå «Core».

Eierstyring og selskapsledelse

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

I 2015 ble «Flytogboka» lansert. Dette er Flytogets nye virksomhetsstyringsmodell som inkluderer en virksomhetsstyringspolicy. Hensikten med «Flytogboka» er å sikre kontinuitet i valgt retning og arbeidsmetoder gjennom Flytogets visjon, verdier og formål, policyer, prosedyrer og etiske retningslinjer, samt bidra til fleksibilitet til å gjennomføre kontinuerlige forbedringer gjennom systematisk planlegging, implementering og oppfølging av resultater.

I likhet med virksomhetsstyringspolicyen, er eierstyring og selskapsledelse gjenstand for vurdering, diskusjon og godkjenning i styret. For en nærmere redegjørelse om Flytogets eierstyring og selskapsledelse, henvises det til side 72 i Årsrapporten og flytoget.no.

Risikostyring og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er sentrale elementer i Flytogets virksomhetsstyring. Selskapet vurderer løpende risiko innenfor strategiske, finansielle og operasjonelle områder, og vurderer tiltak og anbefalinger som legges frem for styret. Flytoget har i 2015 gjennomført en overordnet total risikovurdering. Denne tar for seg Flytogets totale risikobilde sett fra et forretningsperspektiv. Flytoget følger systematisk opp de kritiske faktorene som risikovurderingen avdekket. Selskapet har fokus på følgende hovedområder:

Operasjonell risiko

Operasjonell risiko håndteres gjennom selskapets sikkerhetsstyringssystem. Prosedyrer og beredskaps- og security-planer er viktige underliggende dokumenter i risikoarbeidet. Disse oppdateres kontinuerlig, og det er etablert et omfattende system for å registrere og rapportere farlige forhold, uønskede hendelser, skader og tilløp til skader. Flytogets Business Continuity Plan har til hensikt å berede grunnen for å sikre en umiddelbar og korrekt respons dersom det skulle skje noe med operasjonen som medfører bortfall av viktige driftselementer. Planen vil medvirke til at Flytoget klarer å komme tilbake til normal driftstilstand på kortest mulig tid. Flytogets Business Continuity Plan revideres årlig.

Det er gjennomført to beredskapsøvelser i 2015. Beredskapsøvelsene og øvrige aktiviteter innenfor dette området settes opp i en årlig øvingsplan. Hensikten er å være i stand til å håndtere større ulykker på en best mulig måte.

Finansiell risiko

Retningslinjer for håndtering av finansiell risiko med klare rammer, er nedfelt i selskapets finansstrategi. Flytoget har ingen rentebærende gjeld og er følgelig ikke eksponert for endringer i rentenivået ved utgangen av 2015. I forbindelse med kjøp av nye tog i april 2015, ble selskapet eksponert for valutarisiko. Etter kontraktsinngåelse ble valutarisikoen håndtert ved kjøp av valutaterminer i henhold til betalingsplanen. Det henvises til note 9. Dette gir selskapet forutsigbarhet i forhold til investeringsbeløpet, og er i henhold til finansstrategien. Investeringen vil dekkes av langsiktige lån og kontanter fra driften. Selskapet vil i løpet av 2016 inngå avtale om bankfinansiering som vil utsette selskapet for renterisiko. Flytogets kredittrisiko er svært begrenset ettersom kundemassen består av svært mange individuelle passasjerer og få bedriftskunder. Selskapets likviditet er god og det finansielle handlerommet er godt.

Strategisk risiko

Konkurransesbildet har endret seg de siste årene. Aktørene i markedet utvikler konkurransefordelene sine og det vil kreves mer av selskapet for å befeste og styrke markedsposisjonen. I et mellomlangt perspektiv antas reiseaktiviteten over Oslo Lufthavn å øke. Samlet håndteres den strategiske risikoen gjennom å utvikle selskapets tjenester og produktets skreddersøm.

Internkontroll

Revisjoner gjennomføres jevnlig innen ulike områder av virksomheten og hos sentrale eksterne avtaleparter. Disse aktivitetene settes opp i et årlig revisjonsprogram og resultatet av revisjonene rapporteres til styret.

Flytoget gjennomførte i 2015 to revisjoner innenfor områdene prosjektstyring og prosjektgjennomføring, samt sikkerhetsopplæring.

Ledelsens gjennomgåelse er en årlig rapportering av sentrale aktiviteter og virksomhetsstyring i selskapet og resultatene fra gjennomgåelsen rapporteres til styret.

Sikkerhet

Flytoget har en sikkerhetspolicy med visjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. I 2015 erfarte Flytoget kun mindre uhell med passasjerer, ansatte og materiell.

Sikkerhet, beredskap og utvikling av en god sikkerhetskultur har alltid høyest prioritet i Flytoget. Styret og ledelsen har sikkerhet på dagsorden i alle styremøter og ledermøter i Flytoget. I tillegg gjennomføres årlig ledelsens gjennomgåelse som sikrer gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet og sikkerhetsarbeidet. Sikkerhet er en del av grunnopplæringen for alt personell. Operativt personell gjennomgår i tillegg årlige sikkerhetskurs.

Styrets arbeid og sammensetning

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

Styret i Flytoget består av åtte medlemmer, hvorav tre medlemmer er valgt av ansatte. Det er tre kvinnelige styremedlemmer, og kvinneandelen er dermed på 38 prosent. Av aksjonærvalgte styremedlemmer er andelen kvinner 40 prosent.

Styret skal til enhver tid ha oppdatert kunnskap og kompetanse om alle vesentlige forhold rundt Flytogets virksomhet og strategiske utfordringer. I løpet av 2015 har styret møtt flere internasjonale aktører for å holde seg orientert om internasjonal jernbaneutvikling, og mulighetene i Norge fremover.

Styret foretar årlig en evaluering av sitt eget arbeid, kompetanse og arbeidsform. Det ble i løpet av 2015 avholdt syv styremøter i tillegg til strategisamling for styret og ledelsen i selskapet.

Organisasjon

Flytogets organisasjon er i løpet av 2015 styrket for å sikre gjennomføringskraft i forhold til strategien som er lagt. Selskapet har en involverende kultur som innebærer at mellomledere og tillitsvalgte engasjeres i strategiprosesser og øvrige relevante prosesser. Dette gjøres for å sikre eierskap og kvalitet i prosessene.

Etter mange års systematisk arbeid med oppfølging av sykefraværet, og gradvis nedgang oppnådde vi et gjennombrudd i 2015 med en reduksjon fra 7,4 prosent til 5,4 prosent. Erfaringen er at det også er et godt arbeidsmiljø i Flytoget og det er høy trivsel, dette bekreftes gjennom medarbeiderundersøkelsen for 2015, der hovedindeksen ble 74. På hovedspørsmålet om hvorvidt Flytoget er et flott sted å jobbe ble scoren 84. Medarbeidersamtalen er en integrert del av medarbeideroppfølgingen og det ble gjennomført samtaler med 83 prosent av alle ansatte i løpet av året. Det henvises til kapittel «Alltid» for et fullstendig medarbeideregnskap.

Styret bekrefter at organisasjonen har vært i stand til å møte de endringene 2015 har bydd på.

Lederlønnserklæring

Styret har utarbeidet en lederlønnserklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i henhold til allmennaksjeloven § 6-16a. Lederlønnserklæringen fremkommer i note to i årsregnskapet, og er basert på retningslinjer fastsatt i april 2015.

Selskapet har et kompensasjonsutvalg som skal sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte, samt vurdere forslag til bonusprogram for alle medarbeidere i selskapet for påfølgende år. Det har vært avholdt tre møter i kompensasjonsutvalget i 2015. Styret behandler kompensasjonsutvalgets anbefaling.

Fremtidsutsikter

Flytoget revolusjonerte norsk jernbanesektor ved sin inntreden i det norske markedet. Flytoget er en av suksesshistoriene i moderne norsk næringsliv, og styret ser frem til fortsettelsen i en åpnere konkurranse. For å lykkes fremover må selskapet befeste og forsterke sin posisjon, samt tilby de reisende innovative og brukervennlige løsninger og produkter.

Jernbanesektoren i Norge står foran en gjennomføringsfase av de besluttede strukturelle endringene i jernbanereformen, samt konkurranseutsetting av persontogstrekningene. Et nytt Jernbanedirektorat og et nytt jernbaneforetak skal etableres i løpet av 2016, samtidig som konkurranseutsettingen startes opp gjennom prekvalifisering av operatører som ønsker å delta i konkurransen som iverksettes i 2017. Dette skal skje samtidig som etterspørselen etter kollektivtrafikk øker.

Ved inngangen til 2016 er det Flytogets syn at Oslo Lufthavn ligger an til en mulig fortsatt vekst på lengre sikt, men at situasjonen i norsk økonomi og verden for øvrig gir klare signaler om noe mer avdempede vekstforventninger på kortere sikt. Flytoget vil som del av den besluttede strategien jobbe målrettet med kundeløsninger som øker verdien for tilbringermarkedet til Oslo Lufthavn.

Selskapet vil møte den skjerpede konkurransen på Flytogets strekning og vi skal være førstevalget til og fra Oslo Lufthavn. Likefullt er Flytoget opptatt av at en økt konkurranse skal være på like vilkår og være balansert gjennom velfungerende reguleringer og støtteordninger.

Avinor vil i løpet av 2016 ferdigstille utvidelsen av Oslo Lufthavn. Arbeidet går etter plan og Terminal 2 åpner offisielt i april 2017. Flytoget er involvert i utbyggingen og utformingen og er trygge på at kundene også i denne perioden vil oppleve Oslo Lufthavn som en imøtekommende og veldrevet flyplass.

Flytoget har etter en godt gjennomført ruteplanprosess, fått tillatelse til å øke tilbudet til fire tog per time til og fra Lysaker. Flytoget planlegger for ytterligere økning av frekvens til fem og seks tog per time til og fra Lysaker i 2016 og 2017.

Flytoget er et solid og veldrevet selskap som leverer sitt samfunnsoppdrag på en tilfredsstillende måte. Styret har stor tro på prosessene som er igangsatt for å posisjonere selskapet inn i en ny tid.

Styret takker de ansatte

Flytogets styre takker selskapets medarbeidere og ledelse for et godt samarbeid og for svært gode resultater i 2015, og berømmer arbeidet med å få ned sykefraværet.

Styrets erklæring

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

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

Styret i Flytoget AS

Oslo, 3. mars 2016



Wenche Kjølås
Styreleder



Per Sanderud
Nestleder



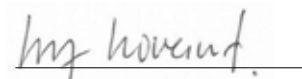
Trygve Gjertsen



Tone Merethe Lindberg



Jan Garder Gundersen



Rolf Gunnar Roverud



Per Stene



Camilla Asker



Linda Bernander Silseth
Administrerende direktør

Presentasjon av Flytogets styre



Fra venstre: Jan Garder Gundersen, Per Sanderud, Tone M. Lindberg, Trygve Gjertsen, Wenche Kjølås, Linda Bernander Silseth, Rolf Roverud, Per Stene og Camilla Asker

Wenche Kjøllås

Født: 1962

Stilling: Administrerende direktør i Grieg Maturitas AS

Styreleder siden: 2013

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

Per Sanderud

Født: 1953

Stilling: Direktør i Norges vassdrags- og energidirektorat

Styremedlem og nestleder siden: 2011

Per er utdannet sosialøkonom fra Universitetet i Oslo. Han har vært underdirektør i Finansdepartementet, ekspedisjonssjef i Landbruksdepartementet, ekspedisjonssjef og departementsråd i Samferdselsdepartementet samt departementsråd i Nærings- og handelsdepartementet. Per er også president i Eftas overvåkingsorgan (ESA).

Camilla Asker

Født: 1979

Stilling: Flytogvert

Styremedlem siden: 2014

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

Per Stene

Født: 1972

Stilling: Flytogvert

Styremedlem siden: 2014

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

Tone M. Lindberg

Født: 1972

Stilling: Konsulent og daglig leder

Styremedlem siden: 2009

Tone er utdannet innen økonomi og organisasjon fra Høgskolen på Lillehammer og Høgskolen i Bodø. Hun har hatt flere ledende stillinger innen industri. Hun har styreverv i bl.a. Innovasjon Norge, Avinor og AIM Norway.

Rolf Roverud

Født: 1958

Stilling: Konsulent og styreverv

Styremedlem siden: 2013

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

Trygve Gjertsen

Født: 1953

Stilling: Konsulent og styreverv

Styremedlem siden: 2005

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

Jan Garder Gundersen

Født: 1963

Stilling: Flytogfører

Styremedlem siden: 2010

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

Linda Bernander Silseth

Født: 1962

Stilling: Administrerende direktør

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



Årsregnskap

- Side 50** Regnskapsprinsipper
- Side 52** Årsregnskap
- Side 72** Eierstyring og selskapsledelse

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for Flytoget AS består av følgende deler:

- Resultatregnskap
- Balanse
- Kontantstrømoppstilling
- Noteopplysninger

Årsregnskapet som er utarbeidet av selskapets styre og ledelse, må leses i sammenheng med årsberetningen og revisjonsberetningen. Årsregnskapet er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapskikk i Norge gjeldende pr. 31. desember 2015. Den nødvendige spesifisering av regnskapsposter er gjort i noter til årsregnskapet. Notene er følgelig en integrert del av årsregnskapet.

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

Driftsinntekter

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

Kostnadsføringstidspunkt og sammenstilling

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

Skattekostnad

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

påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling/fradrag i senere perioder. I henhold til Stortingsvedtak om endring av skattesats fra og med 2016 er utsatt skatt beregnet med ny fremtidig sats på 25 prosent. Betalbar skatt beregnes med sats på 27 prosent. Utsatt skatt er beregnet på grunnlag av de midlertidige forskjellene mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier samt ligningsmessige underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Utsatt skattefordel blir oppført i balansen i den grad dette kan forsvares ut fra forventninger om fremtidig inntjening.

Finansielle instrumenter

Valutasikringsinstrumenter i form av valutaterminkontrakter er inngått for å valutasikre innkjøp av nye flytog. Disse er regnskapsmessig behandlet som verdisikring i regnskapet. Verdiendring av sikringsinstrumentet regnskapsføres ikke før sikringsinstrumentet realiseres. Sikringsobjektet balanseføres til den verdi som reflekterer effekten av sikringen. Dette er i tråd med NRS 18.

Utenlandsk valuta

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

Klassifisering av balanseposter

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

Klassifisering av kontanter og kontantekvivalenter

Består av kontanter, inkludert veksel i billettsskranker og billettautomater, vekselsafe og bankinnskudd.

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, avskrivning og nedskrivninger

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid og er oppført til

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

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler blir vurdert for mulig nedskrivning når det foreligger indikasjoner om verdifall. Nedskrivning skjer til virkelig verdi ved verdifall som forventes å ikke være forbigående. Nedskrivninger blir reversert i den grad forutsetningen for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

Periodisk vedlikehold

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

Forbruksmateriell

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

Kundefordringer og andre fordringer

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

Ytelser til ansatte

Selskapet har to ulike pensjonsordninger. Pensjonsordningene er usikret, og estimert fremtidig forpliktelse avsettes i balansen som en forpliktelse. Ytelser til ansatte i form av pensjonsordninger og aktuarberegnete forpliktelser vedrørende risiko for «Loss of licence» for

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

Regnskapsestimater og sensitivitetsanalyser

Regnskapsavleggelsen er særlig påvirket av valgte finansielle og aktuarmessige forutsetninger hva angår beregning av selskapets pensjonskostnader og regnskapsførte pensjonsforpliktelser. For konsekvenser av gitte endringer av enkelte vesentlige forutsetninger på selskapets resultatregnskap og finansielle stilling og for sensitivitetsanalyse, se note 11 «Pensjoner». Valg av levetider ved fastsettelse av avskrivningskostnader for varige driftsmidler som togsett og immaterielle rettigheter som sporprioritet har vesentlig innvirkning på regnskapsførte avskrivningskostnader og bokført verdi. Tilsvarende vil en endret gruppering av selskapets togsettkomponenter og valg av levetider innenfor den enkelte komponentgruppe kunne få vesentlig innvirkning på avskrivningskostnaden.

Resultatregnskap

01.01. - 31.12. (tall i 1000)

	Note	2015	2014
Billettinntekter	1	946 817	929 526
Annen driftsinntekt	1	13 488	14 239
Sum driftsinntekter		960 304	943 765
Lønnskostnad	2, 11	276 897	258 026
Av-/nedskrivning	5, 12	106 025	105 406
Annen driftskostnad	2, 13, 14	345 656	336 234
Sum driftskostnader		728 578	699 666
Driftsresultat		231 726	244 099
Annen finansinntekt		4 178	9 285
Annen finanskostnad		-822	-864
Ordinært resultat før skattekostnad		235 082	252 520
Skattekostnad på ordinært resultat	4	54 431	68 627
Årsresultat		180 651	183 893
Disponering (dekning) av årsresultatet			
Til utbytte	8	180 651	358 700
Overført fra annen egenkapital		0	-174 807
Sum disponering		180 651	183 893

Balanse

pr. 31.12 (tall i 1000)

Eiendeler	Note	2015	2014
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Fortrinnsrett tilbringertransport	7, 12	187 099	202 583
Sum immaterielle eiendeler		187 099	202 583
Varige anleggsmidler			
Varige driftsmidler	12	755 640	786 368
Investeringsprosjekter under utførelse	5	236 147	28 304
Sum varige driftsmidler		991 787	814 672
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler		10	10
Sum finansielle anleggsmidler		10	10
Sum anleggsmidler		1 178 895	1 017 265
Omløpsmidler			
Forbruksmaterieell	10	23 465	25 823
Fordringer			
Kundefordringer	3	7 609	6 823
Andre kortsiktige fordringer		84	50
Sum fordringer		7 693	6 873
Bankinnskudd, kontanter o.l.	6	182 791	287 964
Sum omløpsmidler		213 949	320 659
Sum eiendeler		1 392 844	1 337 925

Balanse

pr. 31.12 (tall i 1000)

Egenkapital og gjeld	Note	2015	2014
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Aksjekapital (400 000 aksjer á kr 1 000)	7, 8	400 000	400 000
Overkurs	8	292 468	292 468
Sum innskutt egenkapital		692 468	692 468
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	8	110 000	61 613
Sum opptjent egenkapital		110 000	61 613
Sum egenkapital		802 468	754 081
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	11	142 603	194 468
Utsatt skatt	4	89 510	82 381
Sum avsetning for forpliktelser		232 113	276 849
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		50 387	59 072
Betalbar skatt	4	68 373	67 641
Skyldige offentlige avgifter		13 536	12 688
Utbytte		180 651	128 700
Annen kortsiktig gjeld		45 315	38 894
Sum kortsiktig gjeld		358 262	306 995
Sum gjeld		590 375	583 844
Sum egenkapital og gjeld		1 392 844	1 337 925

Kontantstrømoppstilling

	2015	2014
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Resultat før skattekostnad	235 082	252 520
Periodens betalte skatt	-67 641	-67 416
Avskrivninger	106 025	105 406
Endring i varelager	2 358	-5 188
Endring i kundefordringer	-786	4 209
Endring i andre tidsavgrensingsposter	16 091	-5 974
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	291 129	283 556
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-267 601	-41 711
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-267 601	-41 711
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts./langs.)	0	0
Utbetalinger av utbytte	-128 700	-399 600
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	-128 700	-399 600
Netto kontantstrøm for perioden	-105 172	-157 755
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	287 964	445 718
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	182 791	287 964
Denne består av:		
Bankinnskudd m.v.	182 791	287 964

Styret i Flytoget AS

Oslo, 3. mars 2016


 Wenche Kjølås
 Styreleder


 Per Sanderud
 Nestleder


 Trygve Gjertsen


 Tone Merethe Lindberg


 Jan Garder Gundersen


 Rolf Gunnar Roverud


 Per Stene


 Camilla Asker


 Linda Bernander Silseth
 Administrerende direktør

Noter

Note 1 - Driftsinntekter

	2015	2014
Billettinntekter	946 817	929 526
Inntekter ved utleie av reklameplass	11 955	12 465
Andre driftsinntekter	1 533	1 775
Sum	960 304	943 765

Note 2 - Lederlønnsklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

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

Utgangspunkt for selskapets lederlønnspolitikk

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

Ledende ansatte defineres som administrerende direktør og ansatte som er medlem av Flytogets lederteam.

Lederlønninger i Flytoget fastsettes etter følgende hovedprinsipper:

- Selskapet skal tiltrekke seg og beholde gode ledere. Lederlønninger skal være konkurransedyktige, men ikke lønnsledende. Det skal utvises moderasjon i fastsettelsen og justeringer av lederlønninger. Lønninngene (summen av fast godtgjørelse som mottas) skal normalt ligge rundt gjennomsnittet av lederlønninger for tilsvarende ledere i sammenlignbare virksomheter. Lederlønninger skal bidra til verdiskapning.

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

Kompensasjonsutvalg

Flytoget har et særskilt kompensasjonsutvalg hvis mandat er:

1. Sikre at administrasjonen etterlever styrets krav og forventninger i forhold til godtgjørelse av ledende ansatte.
2. Sikre at lønn og annen godtgjørelse for daglig leder og andre ledende ansatte for det kommende regnskapsåret er i henhold til styrets retningslinjer.
3. Vurdere forslag til bonusmodeller for ledere og medarbeidere før den behandles og godkjennes i styret senest i desember hvert år.

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

Hovedprinsippene i selskapets lederlønnspolitikk

Fastlønn skal være hovedelementet i ledernes lønn. Det gjelder ingen særskilte rammer for fastlønns størrelse.

I tillegg til fastlønn mottar ledende ansatte tilleggssytelser. Nedenfor kommenteres de enkelte ytelser som benyttes spesifikt.

Fastlønn

Fastlønnen skal være hoveddelen av lederlønnen. Det er av styret ikke satt noen øvre eller nedre beløpsmessige begrensninger for fastsettelse av fastlønn for ledende ansatte i selskapet for kommende regnskapsår. Flytoget skal ikke være lønnsledende, men ha konkurransedyktige lønninger. Den årlige lønnsjusteringen per 1. april 2015 var i tråd med resten av selskapet på 2,7 prosent.

Årlige bonusavtaler

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

For 2015 inneholdt bonusmodellen to uavhengige mål med dertil tilhørende kriterier. Det ene gikk på oppnåelse av kundetilfredshet (KTI) som utgjorde 50 prosent av bonusen og målet var 96 prosent. Det andre målet var årsresultat før skatt. Her var innslagspunktet satt på to ulike nivåer, som hver for seg utgjorde 25 prosent av bonusoppnåelse. Innslagspunktene for det første nivået var oppnådd budsjettert årsresultat før skatt inklusive bonuskostnad. Målet for det andre nivået var budsjettert årsresultat før skatt pluss 10 prosent inklusive bonuskostnad. Faktisk oppnåelse i 2015 innebærer en utbetaling på 50 prosent av mulig oppnåelse da kun KTI målet ble oppnådd.

For 2016 videreføres samme kriterier som for 2015. KTI mål er 96 prosent og det første nivået for økonomisk mål er oppnådd budsjettert årsresultat før skatt inklusive bonuskostnad og det andre nivået er budsjettert årsresultat før skatt pluss 5 prosent inklusive bonuskostnad.

Andre godtgjørelser

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

Forsikring

Ledende ansatte har i hovedtrekk samme personalforsikringer som øvrige ansatte. For lederteamet er det tegnet en utvidet forsikring på gruppeliv/sykdom.

Pensjonsordninger

Selskapets pensjonsordning i Statens Pensjonskasse er basert på at pensjonsalderen er 67 år, og at samlet kompensasjonsgrad ikke skal overstige 66 prosent av sluttlønnen inntil 12 G. Pensjonsytelsen forutsetter full opptjening i Flytoget ved fylte 67 år. Alle medarbeidere inngår i denne ordningen. Ledere med opparbeidede pensjonsytelser fra tidligere stillinger er videreført i selskapets pensjonsordning. To ledende ansatte har en kontraktsfestet avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn utover 12 G forutsatt full opptjening. Dette refererer seg til ansettelsesavtaler inngått i perioden 1998 – 1999.

Oppsigelsestid

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

Etterlønsordninger

Dersom selskapet sier opp ansettelsesforholdet ble det avtalt ved ansettelsen at adm. direktør Linda B. Silseth får 12 måneders etterlønn utover lønn i oppsigelsestiden. Øvrige ledelse og ledende ansatte har ikke avtalefestet etterlønsordninger.

Tildeling av aksjer

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

Lederlønnspolitikken ført i 2015

Nye retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskap med statlig eierandel, ble fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), med virkning fra 13.februar 2015. Nye retningslinjer ble behandlet og tatt til etterretning i Flytogets kompensasjonsutvalg 22. april 2015.

Lederlønnspolitikken som har vært ført i 2015 er gjennomført i henhold til styrets retningslinjer for fastsettelsen av lønn og annen godtgjørelse og i samsvar med retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte fastsatt av NFD fra 13. februar 2015.

Note 2 fortsettelse - Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Lønnskostnader	2015	2014
Lønninger	208 807	206 028
Folketrygdavgift	32 418	33 263
Pensjonskostnader	34 399	14 848
Andre ytelser, inkl styrehonorar	1 273	3 886
Lønnskostnader	276 897	258 025
Gjennomsnittlig antall årsverk	314	315

Godtgjørelse til ledende ansatte og styret

Ansatt	Tittel	Lønn inkl. feriepenger	Bonus inkl. feriepenger	Pensjons- premie	Annen godtgjørelse
Linda Bernander Silseth*	Administrerende direktør	2 140	290	218	138
Eva Sørby Bråten	Økonomidirektør	1 185	168	223	121
Emil Eike	Kommersiell direktør & IT	1 388	201	115	132
Hans Kristensen	Direktør sikkerhet & teknisk	1 533	208	269	178
Jarle Røssland	Driftsdirektør	1 481	201	142	131
Kari Skybak	Direktør HR	1 413	197	227	146
Sum		9 140	1 265	1 194	846

* Adm direktørs lønnsøkning var i 2015 på 2,7 %

Styret	2015	2014
Styregodtgjørelse	1 185	1 116
Herav godtgjørelse til styrets leder	259	247
Fakturert honorar revisor (ekskl. mva):	2015	2014
Lovpålagt revisjon	275	345
Skatte- og avgiftsbistand	0	0
Annen konsulentbistand	149	131

Note 3 - Kundefordringer

Kundefordringer	2015	2014
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12	185	185
Årets konstaterte tap	278	408
Innkomet på tidligere avskrevne fordringer	0	0
Årets tap på kundefordringer	278	408

Note 4 - Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel

	Endring	2015	2014
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel			
Driftsmidler		504 328	502 013
Kundefordringer		-185	-185
Pensjonsforpliktelser		-142 603	-194 468
Avsetninger		-3 500	-2 246
Netto midlertidige forskjeller	-	358 040	305 114
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	52 926	358 040	305 114
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	7 129	89 510	82 381
Ikke oppført utsatt skattefordel	-	-	-
Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	7 129	89 510	82 381
	-	-	-
Herav pensjonsforpliktelse direkte mot egenkapital	-69 460	-115 883	-185 343
Herav utsatt skatt direkte mot egenkapital	-21 072	-28 971	-50 043

Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt

Resultat før skattekostnad		235 082	252 520
Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel		-	-
Permanente forskjeller		1 619	1 654
Grunnlag for årets skattekostnad		236 701	254 174
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel		16 534	-3 653
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet		253 235	250 521
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)		253 235	250 521

Note 4 fortsettelse - Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel og endring i utsatt skatt/utsatt skattefordel

	Endring	2015	2014
Fordeling av skattekostnaden			
Betalbar skatt (27% av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)		68 373	67 641
For mye, for lite avsatt i fjor		-	-
Sum betalbar skatt		68 373	67 641
Endring i utsatt skatt/skattefordel		-4 464	986
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats		-9 478	-
Skattekostnad (27% av grunnlag for årets skattekostnad)		54 431	68 627
Avstemming av årets skattekostnad			
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad		235 082	252 520
Beregnet skatt 27%		63 472	68 180
Skattekostnad i resultatregnskapet		54 431	68 627
Differanse		-9 041	447
Differansen består av følgende:			
27% av permanente forskjeller		437	447
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats		-9 478	-
Sum forklart differanse		-9 041	447
Betalbar skatt i balansen			
Betalbar skatt i skattekostnaden		68 373	67 641
Betalbar skatt i balansen		68 373	67 641

Note 5 - Investeringsprosjekter under utførelse

	2015	2014
Anskaffelseskost 01.01	28 304	24 339
Forskuddsbetaling nye flytog	204 748	
Tilgang	62 853	41 681
Nedskrivning *)	-2 781	-4 827
Ferdigstilte investeringsprosjekter overført til varige driftsmidler	-57 032	-32 889
Anskaffelseskost 31.12	236 092	28 304

*) Nedskrivning som følge av ny digital strategi

Note 6 - Bankinnskudd

	2015	2014
Bankinnskudd, kontanter o.l	182 791	287 964

Herav bundne skattetrekkmidler 9 MNOK

Note 7 - Nærstående parter

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

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

kilometer på Gardermobanen, bruk av stasjoner, samt leie av fasiliteter på Oslo Lufthavn. Avgiften fastsettes i statsbudsjettet. Flytoget AS har avtale med Bane Energi om strømleveranser. All elektrisitet til all togfremføring og strømforsyning til hele det elektrifiserte nasjonale jernbanenettet anskaffes av Bane Energi som er en egen forretningsenhet i Jernbaneverket. Driftspausebasert vedlikehold, inklusiv tilgang til verkstedinfrastruktur, av flytogene utføres av NSBs datterselskap Mantena AS. Flytoget har utstrakt samarbeid med Oslo Lufthavn AS i forbindelse med utbygging av ny terminal for gjennom dette å ivareta Flytogets interesser.

Transaksjoner	Inntekter		Kostnader	
	2015	2014	2015	2014
Jernbaneverket	750	537	99 100	98 521
NSB konsern	62	355	70 329	66 579
Oslo Lufthavn	67	63	52	88

Transaksjonene er ekskl. merverdiavgift

Note 8 - Egenkapital

	Aksjekapital	Overkursfond	Aktuariell gevinst og tap pensjons- midler (etter skatt)	Øvrig annen egenkapital	Sum annen egenkapital	Sum egenkapital
Pr. 31.12.2014	400 000	292 468	-135 300	196 913	61 613	754 081
Årets resultater				180 651	180 651	
Utbytte				-180 651	-180 651	
Årets aktuarielle gevinst og tap på pensjonsmidler etter skatt				48 388		48 388
Pr. 31.12.2015	400 000	292 468	-86 912	196 913	110 001	802 469

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

Note 9 - Rentebærende gjeld, forfallsstruktur og sikkerhetsstillelser

Selskapet har en ubenyttet kassekreditt på 25 MNOK pr 31.12.2015. Selskapet har ikke langsiktig rentebærende gjeld.

Valutaterminkontrakter

Selskapet inngikk 15.04.2015 kontrakt om kjøp av 8 nye flytog. Kjøpesum er i EUR og selskapet har i 2015 sikret denne valutarisikoen ved inngåelse av euroterminer som tilsvarer investeringen i euro.

Selskapet bruker terminkontrakter på utenlandsk valuta for å sikre en fremtidig vekslingskurs på eksisterende

gjeld (verdisikring). Regnskapsmessig klassifiseres terminkontraktene som sikringsinstrumenter.

Det skal betales 94,476 mill. euro på togkontrakten i perioden juli 2016 – mai 2020. Beløpene er sikret med euro-terminer tilsvarende 830,2 MNOK. Pr. 31.12.15 er markedsverdien av sikringen 99,4 MNOK.

Produkt	Markedsverdi	Val.	Kjøpt	Val.	Solgt	Handelsdato	Forfallsdato
Termin	26 570 103	EUR	23 618 919	NOK	201 829 568	22.04.2015	28.07.2016
Termin	2 738 669	EUR	2 531 000	NOK	21 882 899	22.04.2015	22.05.2017
Termin	2 716 143	EUR	2 531 000	NOK	21 958 829	22.04.2015	07.08.2017
Termin	2 681 974	EUR	2 531 000	NOK	22 102 843	22.04.2015	15.01.2018
Termin	9 865 038	EUR	9 445 199	NOK	82 966 156	22.04.2015	18.05.2018
Termin	3 956 522	EUR	3 796 500	NOK	33 388 509	22.04.2015	15.06.2018
Termin	2 637 429	EUR	2 531 000	NOK	22 261 537	22.04.2015	18.06.2018
Termin	3 933 743	EUR	3 796 500	NOK	33 445 836	22.04.2015	16.07.2018
Termin	2 620 218	EUR	2 531 000	NOK	22 301 780	22.04.2015	19.07.2018
Termin	2 622 749	EUR	2 531 000	NOK	22 320 003	22.04.2015	16.08.2018
Termin	2 613 131	EUR	2 531 000	NOK	22 340 251	22.04.2015	30.08.2018
Termin	2 612 372	EUR	2 531 000	NOK	22 351 388	22.04.2015	13.09.2018
Termin	3 916 659	EUR	3 796 500	NOK	33 549 101	22.04.2015	01.10.2018
Termin	3 899 575	EUR	3 796 500	NOK	33 585 168	22.04.2015	18.10.2018
Termin	3 887 047	EUR	3 796 500	NOK	33 629 207	22.04.2015	15.11.2018
Termin	7 752 073	EUR	7 593 000	NOK	67 311 565	22.04.2015	29.11.2018
Termin	14 364 131	EUR	14 588 058	NOK	132 954 831	22.04.2015	29.05.2020
Sum	99 387 575		94 475 676		830 179 472		

Note 10 - Forbruksmaterieil

						31.12.2015	31.12.2014
Reservedeler						23 465	25 823

Note 11 - Pensjoner

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

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

Pensjonsordningen omfatter 347 ansatte og 38 pensjonister pr. 31.12.15.

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

Premiefastsettelsen skjer etter aktuarielle prinsipper. Forutsetningen er at innbetalt premie skal dekke den til enhver tid opptjente pensjonsrettighet. Ordningen er imidlertid ikke fondsbasert. Ved premieberegningen gjøres likevel fradrag for avkastning på simulerte fondsmidler (fordring på staten/«fiktiv fond») tilsvarende

forpliktelsen som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner.

Flytoget AS har avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra fylte 62 år for alle ansatte som ikke har avtale om pensjonering ved oppnådd særskilt aldersgrense. To ansatte har kontraktfestet avtale om pensjonsdekning på 66 prosent av lønn også utover 12 G. Forpliktelsene knyttet til dette, er dekket gjennom et forsikringsselskap.

Avsetning for fremtidige ytelser til ansatte inkluderer forpliktelse vedrørende risikodekning for engangs-utbetaling ved «Loss of license». Flytogførere har avtalefestet rett til engangsutbetaling av inntil elleve ganger folketrygdens grunnbeløp ved tap av bevilling til å føre tog grunnet medisinske forhold. Årlig kostnad og beregnet forpliktelse er aktuarberegnet etter tilsvarende risiko som ved regulær uførhet (K2013) og gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid for Flytogførere. Ordningen er regnskapsført sammen med og etter samme regnskapsprinsipper som gjelder for selskapets pensjonsforpliktelser, herunder estimatavvik. Øvrige beregningstekniske forutsetninger tilsvarer de som er benyttet for selskapets pensjonsordninger. Det ble ikke utbetalt «Loss of licence» i 2015.

Pensjonskostnad	2015	2014
Kostnad knyttet til inneværende periodes		
pensjonsopptjening (current service and administration costs)	28 429	23 577
Rente på forpliktelse	9 644	13 462
Effekt av årets planendring		-11 552
Brutto pensjonskostnad	38 074	25 487
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-5 953	-9 552
Netto pensjonskostnad før arbeidsgiveravgift	32 120	15 935
Periodisert arbeidsgiveravgift	4 529	2 247
Netto pensjonskostnad etter arbeidsgiveravgift	36 649	18 182

Avstemming av pensjonsordningenes finansierte status mot beløp i balansen:

Bevegelser pensjonsforpliktelse (DBO)	2015	2014
DBO ved periodens begynnelse	422 841	340 734
Årets pensjonsopptjening, service cost	28 180	23 714
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	9 644	13 462
Planendring	0	-11 552
Aktuarielt tap/(gevinst)	-63 443	58 582
Pensjonsutbetalinger	-3 247	-2 099
DBO ved periodens slutt	393 976	422 841

Bevegelser pensjonsmidler	2015	2014
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	252 405	227 826
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	5 953	9 552
Aktuarielt (tap)/gevinst	-2 216	-6 921
Administrasjonskostnader	-600	-610
Innbetaling	16 700	24 657
Pensjonsutbetalinger	-3 247	-2 099
Pensjonsmidler ved periodens slutt	268 995	252 405

Note 11 fortsettelse - Pensjoner

Bevegelser pensjonsforpliktelser	2015	2014
Nåverdi av usikrede pensjonsforpliktelser	3 482	3 498
Nåverdi av fondsbaserte pensjonsforpliktelser	390 494	419 343
Virkelig verdi av pensjonsmidler	-268 995	-252 405
Periodisert arbeidsgiveravgift	17 622	24 031
Netto pensjonsforpliktelser	142 603	194 467
Netto pensjonsforpliktelser pr. 1. januar	194 467	126 111
Mottatt innskudd/utbetaling av pensjoner	-19 054	-28 133
Netto pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet	36 649	18 182
Endringer i estimatavvik regnskapsført direkte mot egenkapitalen	-69 460	78 307
Netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12	142 603	194 467
Egenkapital belastninger:		
Akkumulerte estimatavvik pr 01.01	185 343	107 035
Årets endring	-69 460	78 307
Akkumulerte estimatavvik pr. 31.12	115 883	185 343
Økonomiske forutsetninger:		
Diskonteringsrente	2,70 %	2,30 %
Forventet lønnsregulering	2,50 %	2,75 %
Forventet G-regulering	2,25 %	2,50 %
Forventet pensjonsøkning	1,50 %	1,75 %
Forventet avkastning på fondsmidler	2,70 %	2,30 %
Arbeidsgiveravgift	14,10 %	14,10 %
Uttakstillbøyelighet AFP		
Turnoverfaktorer førere og funksjonærer / verter / over 50 år	5 % / 10 % / 1 %	5 % / 10 % / 1 %
Erfaringsmessige estimatendringer og avvik fra forutsetninger:		
Brutto pensjonsforpliktelse	393 976	422 841
Estimatavvik vedr. brutto pensjonsforpliktelse i % (reduksjon)/økning	-7 %	24 %
Pensjonsmidler	268 995	252 405
Estimatavvik vedr. pensjonsmidler i % (reduksjon)/økning	6 %	11 %

Sensitivitetsanalyse

Utført sensitivitetsanalyse viser at dersom diskonteringsrenten / lønnsvekst / pensjons - og G-regulering økes/redueres med 0,5 prosent øker / reduseres

periodens netto pensjonskostnad for 2015 og netto pensjonsforpliktelser pr. 31.12.2015 med (ekskl. arbeidsgiveravgift):

	2015	
	-0,5 %	+0,5 %
Netto pensjonsforpliktelse: økning/(reduksjon)	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	39 531	-34 389
Endring i lønnsvekst	-20 548	20 673
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-16 105	15 805
Netto pensjonskostnad	-0,5 %	+0,5 %
Endring i diskonteringsrenten	2 849	-2 434
Endring i lønnsvekst	-1 849	1 927
Endring i pensjonsregulering / G-regulering (netto)	-746	677

Note 12 - Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	IT, maskiner, innredning	Togmateriell	Vest- korridoren	Påkostning, leide lokaler m.m	Fortrinnsrett tilbringer- transport	2015 Sum	2014 Sum
Anskaffelseskost 01.01	120 514	1 760 583	12 462	8 178	412 404	2 314 141	2 382 508
Tilgang kjøpte driftsmidler	27 489	29 227	0	316	0	57 032	32 889
Avgang/Nedskrivning	-7 942	-4 963	0	0	0	-12 905	-101 257
Anskaffelseskost pr. 31.12	140 061	1 784 847	12 462	8 494	412 404	2 358 268	2 314 140
Akk.avskr, nedskr, og rev.nedskr. 01.01	98 974	999 774	12 462	4 159	209 821	1 325 190	1 325 142
Akkumulerte avskrivninger 31.12	104 680	1 067 156	12 462	5 926	225 305	1 415 529	1 325 190
Akkumulerte avskr. avgang	-7 942	-4 963	0	0	0	-12 905	-101 257
Balansført verdi pr. 31.12	35 381	717 691	0	2 568	187 099	942 739	988 950
Årets avskrivninger	13 648	72 346	0	1 767	15 484	103 245	101 303
Økonomisk levetid	3-8 år	3-30 år	13 år	2-8 år	15 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Note 13 - Leieforhold

Selskapet har følgende leieavtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler	Kostnad 2015	Gjenstående varighet leieforhold
Lokaler Drammen stasjon	230	1 år
Lokaler Lodalen	944	1-4 år
Lokaler Biskop Gunnerus' gt. 14	6 817	2,5 år

Note 14 - Annen driftskostnad

	2015	2014
Drifts- og vedlikeholdskostnader	177 005	166 949
Kjøreveisavgift	82 040	76 781
Salg og markedsføring	36 054	39 025
Administrasjonskostnader	50 557	53 481
Driftskostnader totalt	345 656	336 236

Beløpene er ekskl. merverdiavgift

Revisors beretning



Til generalforsamlingen i Flytoget AS

Revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Flytoget AS, som viser et overskudd på kr 180 651 000. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2015, resultatregnskap og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

Revisors oppgaver og plikter

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

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

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

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Flytoget AS per 31. desember 2015, og av resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

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



Revisors beretning • 2015 • Flytoget AS, side 2

Uttalelse om øvrige forhold*Konklusjon om årsberetningen og om redegjørelse om samfunnsansvar*

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

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Oslo, 3. mars 2016
PricewaterhouseCoopers AS


Geir Håglund
Statsautorisert revisor

(2)

Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget

Eierstyring og selskapsledelse i Flytoget

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

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

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

Åpenhet, ansvarlighet og likebehandling skal prege bedriftskulturen, og underbygge tilliten til Flytoget både internt og eksternt. Flytogets medarbeidere har gjennom sitt arbeid kontakt med kunder, leverandører og kollegaer. For å sikre en enhetlig, redelig og profesjonell opptreden, er det utarbeidet etiske retningslinjer som gjelder for alle medarbeidere. De etiske retningslinjer er godkjent av styret og er tilgjengelig på interne intranettsider og på flytoget.no.

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

Virksomhet

Flytogets samfunnsoppdrag er både å bidra til lønnsomhet for eier, Nærings- og fiskeridepartementet, og å sikre økt andel kollektivtransport til Oslo Lufthavn, og dermed bidra til å løse trafikkutfordringen og redusere påvirkning på miljø og klima. Flytoget ble opprettet med mål om å sikre 50 prosent kollektivtransport til Oslo Luft-

havn, dette målet er for lengst oppnådd og er nå økt til et mål om 75 prosent kollektivandel innen 2020.

Flytogets formålsparagraf ble endret 25. november 2015 til: «Selskapets formål er å drive togtrafikk samt investeringer, finansplasseringer og tjenesteyting i tilknytning til dette».

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

Samferdselsdepartementet har inngått en trafikkavtale med Flytoget om å frakte passasjerer til flyplassen på strekningen Drammen – Oslo Lufthavn, denne avtalen har gyldighet ut januar 2028.

Selskapskapital og utbytte

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

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

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

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

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

Fri omsettelighet

Da Flytoget kun har en eier, så er det ikke nedfelt i vedtektene at aksjene er fritt omsettelige.

Generalforsamling

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

Valgkomité

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

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

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

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

Styrets ansvar og arbeid

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

Styret har ansvar for at Flytogets policy for virksomhetsstyring med instruks for styret og administrerende direktør blir utarbeidet og godkjent. Virksomhetsstyringssystemet «Flytoboka» med policyer, prosedyrer og håndbøker ivaretar oppfølging av alle gjeldende interne og eksterne krav. Administrerende direktør er eier av «Flytoboka» og har det overordnede ansvar for å følge opp etterlevelse, oppdatering og utvikling.

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

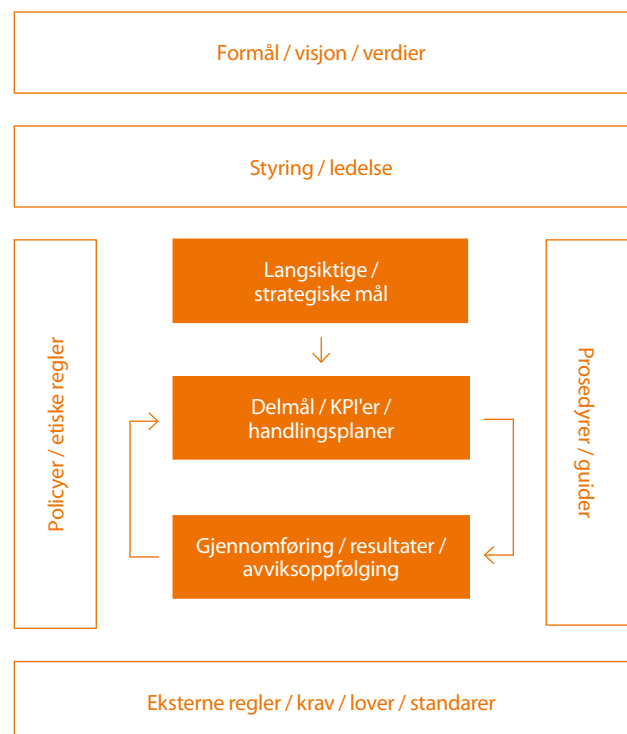
Styret vedtar mot slutten av hvert år en plan for styremøter kommende år hvor hovedtema for hvert styremøte er spesifisert. Årsplanen omhandler styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av selskapet.

Virksomhetsstyring

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

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

Figur 1 - Flytogets virksomhetsstyringsmodell i «Flytoboka»



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

Risikostyring

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

Flytoget gjennomfører årlig en samlet risikovurdering av virksomheten. Denne tar for seg Flytogets totale risikobilde sett fra et forretningsperspektiv. Hensikten er å kartlegge risiki av strategisk, finansiell, operasjonell og omdømmemessig karakter. Flytoget følger systematisk opp de overordnede risiki som risikovurderingen avdekker, og følger opp med tiltak for å redusere sannsynlighet for og konsekvensen av de enkelte risikofaktorene som kan ha negativ betydning for Flytogets drift og omdømme.

Internkontroll

Internkontrollen i selskapet foregår gjennom bistand ved oppstart av prosesser og underveis i form av revisjoner. Det foreligger langsiktige revisjonsprogrammer for revisjon av virksomhetsstyringen i selskapet. Disse gjennomføres enten som rene interne prosesser eller også med bistand av eksterne eksperter.

Det er ulike krav til revisjonsfrekvens for alle aktuelle virksomhetsområder og styret presenteres og godkjenner et årlig revisjonsprogram. Sikkerhetsstyringssystemet, samt informasjonssikkerhet skal eksempelvis revideres hvert tredje år.

Ledelsen gjennomgår alle sider ved virksomhetsstyringssystemet i den årlige «Ledelsens gjennomgåelse» og styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

Godtgjørelse til styret

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

Godtgjørelse til ledende ansatte

Lederlønnserklæring og godtgjørelse til styret og administrerende direktør er beskrevet i noter til regnskap. Styret fastsetter administrerende direktørs betingelser årlig. Selskapets policy for kompensasjon til ledende medarbeidere er iht. retningslinjer fra Nærings- og fiskeridepartementet. Selskapet har et kompensasjonsutvalg bestående av to eiervalgte styremedlemmer og ett ansattvalgt styremedlem. HR direktør er sekretær i kompensasjonsutvalget. Kompensasjonsutvalgets mandat er å sikre at styret etterlever eiers forventninger i forhold til lederlønninger og vurdere administrasjonens forslag til bonusprogram for ledere og medarbeidere for påfølgende år. Kompensasjonsutvalgets anbefaling legges frem for styret til beslutning.

Informasjon og kommunikasjon

Administrasjonen har kvartalsvis møter med eier hvor finansielle og ikke finansielle resultater blir presentert, sammen med annen relevant informasjon. Kvartalsresultatene vil fra 2016 bli publisert på flytoget.no. Flytoget jobber også for å møte informasjonsbehovet til andre interessenter som kunder, samarbeidspartnere, premissgivere og samfunnet for øvrig, gjennom en målrettet interessentdialog og en integrert årsrapportering.

Selskapsovertagelse

Da Flytoget er et selskap eid 100 prosent av Nærings- og fiskeridepartementet, har ikke selskapet utarbeidet hovedprinsipper for hvordan selskapet vil opptre ved eventuelle overtagelsestilbud.

Revisor

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





70%
endte
kollektivandelen
på i 2015

I kjernen av Flytogets virksomhet ligger et samfunnsoppdrag som er å tilby det mest effektive og mest miljøvennlige transportalternativet til og fra Oslo Lufthavn, og ambisjonen for vår bærekraftsatsing er å bidra til å nå en kollektivandel på 90 prosent innen 2030. Det vil trolig være verdens høyeste kollektivandel.

Del 3

Alltid

Bærekraftsrapport

Kapittel 2

Arv og miljø

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

Klimagass

40 %

Regjeringen foreslår at Norge innen 2030 skal redusere klimagassutslippene med minst 40 prosent sammenlignet med 1990.

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

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

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

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

Flytoget ble etablert med mål om å bidra til 50 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn. Dette målet er for lengst oppnådd. I 2015 endte kollektivandelen på 70 prosent, dette er Europas høyeste kollektivandel til og fra en flyplass. Flytoget er fortsatt den største kollektivaktøren til Oslo Lufthavn, og en sentral bidragsyter for å nå kollektivmålet på 75 prosent innen 2020.

Pådriver for en bærekraftig utvikling

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

For Flytoget innebærer det å være en «pådriver» å ta en ledende posisjon på utvalgte, strategiske områder og motivere andre til handling. Vi skal være en innovativ drivkraft som setter ambisiøse mål på vegne av oss selv og andre.

Våre prioriteringer

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

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

Bærekraftsatsing

90 %

Flytogets ambisjon for bærekraftsatsing er å bidra til å nå en kollektivandel på 90 prosent innen 2030.

Flytoget skal være en pådriver av bærekraftig utvikling gjennom følgende fem bærebjelker:

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

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

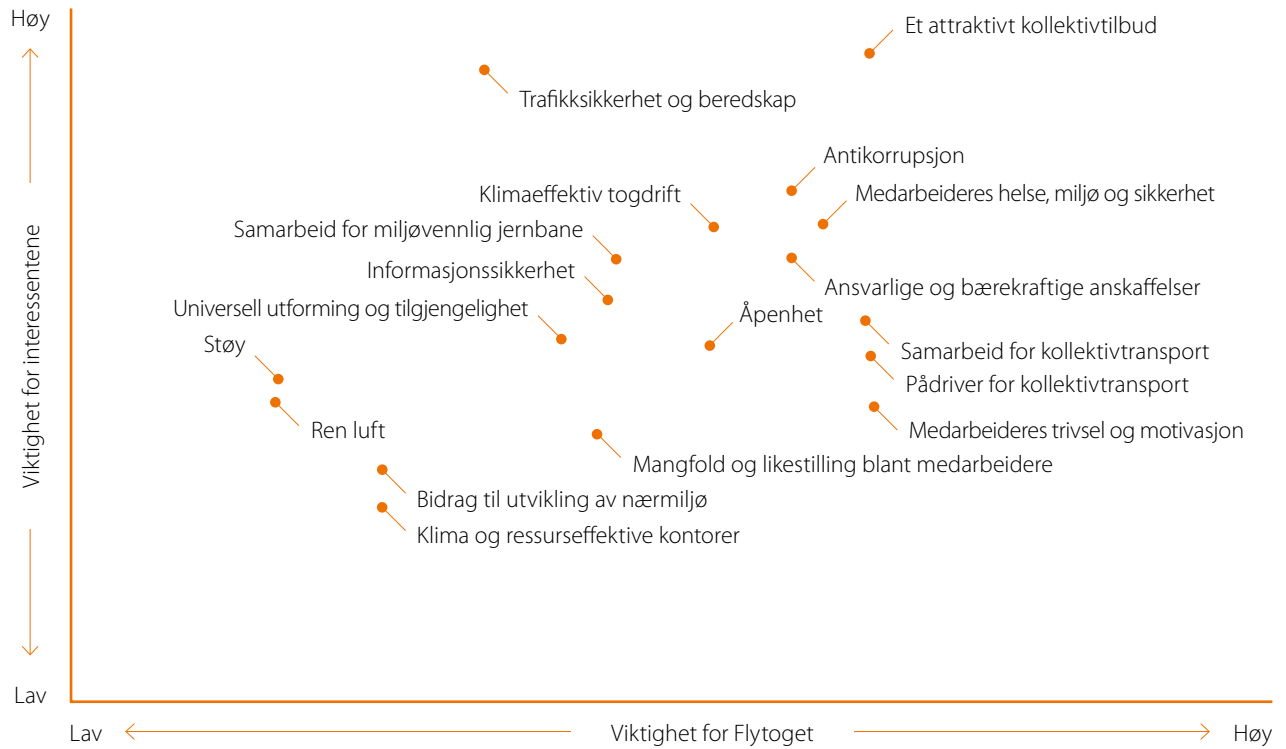
Vår vesentlighetsvurdering

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

For å lykkes med en langsiktig verdiskapning har Flytoget i 2015 jobbet med å integrere bærekraftambisjonene i selskapets virksomhetsstyring, overordnede strategier og handlingsplaner.

Vår pådriverrolle skal gjennomsyre alt vi gjør og skal integreres i alt fra strategiske vurderinger og prioriteringer til daglig drift. Dette arbeidet fortsetter i 2016.

Figur 2 - Vesentlighetsanalyse for bærekraft



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

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

Kapittel 1

Dialog og åpenhet

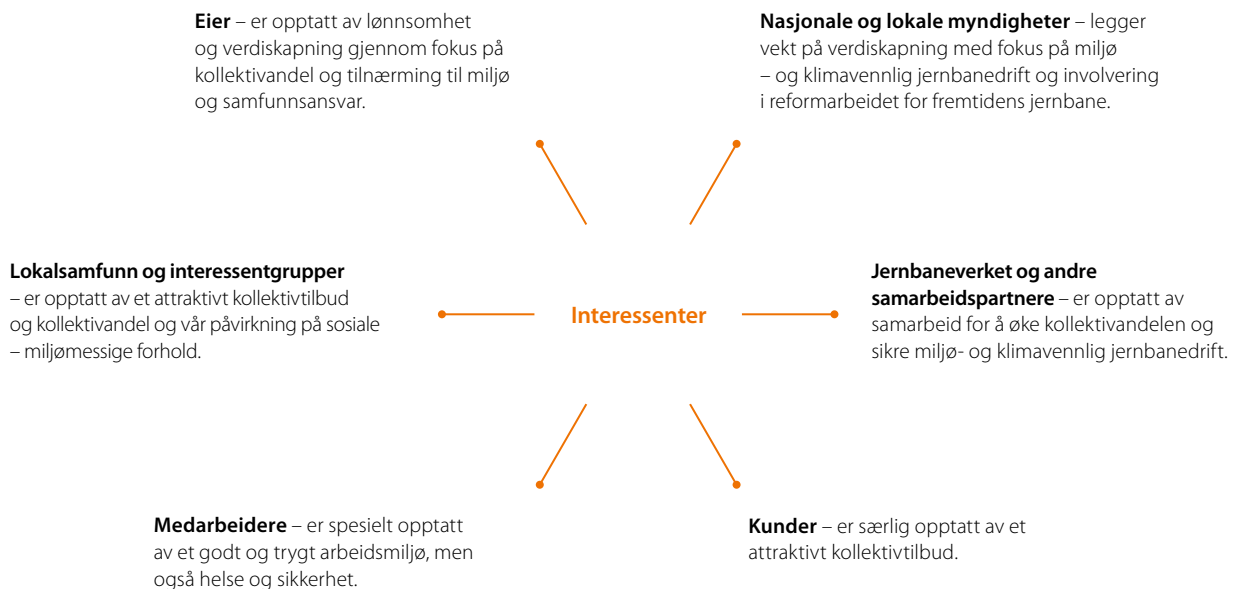
I Flytoget jobber vi for å utvikle vår kommunikasjonsform slik at den til enhver tid møter informasjonsbehovet til våre mange interessenter. Det er viktig å forstå hvem våre nøkkelinteressenter er, og skjønne deres krav og forventninger. Gjennom åpenhet og en god dialog sikrer vi de rette tilbakemeldingene,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

Interessenter

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

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

Figur 3 - Flytogets interessentgrupper



Du kan lese mer om våre interessenter og interessentdialogen i vedlegg 2.

Rapportering

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

Flytogets rapportering om bærekraft for 2015 er i henhold til Global Reporting Initiatives - GRI G4 applikasjonsnivå Core.

I vedlegg 4 finner du vår GRI-indeks. Indeksen gir en oversikt over Flytogets rapportering i henhold til GRI rammeverket.

Kontaktperson for Flytogets bærekraftsrapportering

Adelheid Sæther, sjef for bærekraft
Mail: adelheid.saether@flytoget.no

Kapittel 3

En pådriver for kollektivtransport

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

Kundetilfredshet**97 %**

Flytogets KTI endte for andre året på rad på 97 prosent, ett prosentpoeng over målsettingen.

Vårt hovedfokus**Verdens enkleste reise**

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

Flytoget som pådriver

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

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

Vår innsats**Kundeopplevelsen**

I 2015 har Flytoget igangsatt en rekke tiltak og forberedt seg på hvordan selskapet aktivt skal bidra til utvikling av fremtidens jernbane og forbedring av kundens reiseopplevelse.

Selv med endrede rammebetingelser, tøffere konkurranse og en presset norsk økonomi, har Flytoget også i 2015 evnet å levere tjenester til sine reisende som har gitt gode resultater. Flytogets kundetilfredshetsindeks (KTI), endte for andre året på rad på 97 prosent, ett prosentpoeng over målsettingen.

Punktlighet og regularitet

Flytoget måler punktligheten for alle Flytog som ankommer Oslo Lufthavn. Flytogets punktlighetsmål er på 97 prosent, dvs at minimum 97 prosent av alle tog skal ankomme Oslo Lufthavn innenfor fire minutter etter tidspunktet i ruteplanen. Punktligheten i 2015 endte på 97 prosent, og vi jobber kontinuerlig med å opprettholde punktligheten på dette høye nivået.

På samme måte som punktlighet, måler Flytoget regularitet. Regulariteten viser antallet kjørte tog i henhold til ruteplan og måles ved ankomst og avgang Oslo Lufthavn. Målsettingen for 2015 var på 99,5 prosent og endte på 99,4 prosent.

Regularitet**99,4 %**

Målsettingen for regulariteten i 2015 var på 99,5 prosent og endte på 99,4 prosent.

Rutetilbud og kapasitet

Flytoget hadde en markedsandel til Oslo Lufthavn på 32 prosent i 2015, og var med det den største kollektivaktøren til hovedflyplassen, og en sentral bidrags-

Markedsandel**32 %**

Flytoget hadde en markedsandel til Oslo Lufthavn på 32 prosent i 2015, og var med det den største kollektivaktøren til hovedflyplassen.

yter til kollektivandelen som endte på 70 prosent ved utgangen av året. Videre ambisjon er å bidra til å nå det politiske målet om 75 prosent kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn innen 2020.

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

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

Flytoget jobber aktivt med å optimalisere rutetilbudet til flyplasskundene gjennom gode planleggingsprosesser med Jernbaneverket og andre aktører på det nasjonale jernbanenettet. Flytogets bidrag på dette området var at rutetilbudet ble utvidet med en ekstra avgang i timen fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret. Flytoget startet i tillegg med én avgang i timen fra nye Stabekk stasjon. Flytoget har en tydelig ambisjon om enda hyppigere avganger i fremtiden.

I tillegg har Flytoget i 2015 inngått avtale med det spanske togselskapet CAF om leveranse av åtte nye togsett. Kapasitetsøkningen og innfasingen av de nye togsettene vil skje i 2018.

Innovasjon og sømløshet

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

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

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

Billettløst**60 %**

Ved utgangen av 2015 hadde 60 prosent av Flytogets kunder kjøpt sine billetter elektronisk, enten ved bruk av app eller billettløst.

Kollektivforumet**75 %**

I 2014 tok Flytoget på seg lederansvaret for Kollektivforumet for Oslo Lufthavn. Forumet har et mål om en kollektivandel til Oslo Lufthavn på 75 prosent innen 2020.

Pådriver for kollektivtransport

Flytoget har deltatt aktivt i Samferdselsdepartementets arbeid med den pågående jernbanereformen, og har gjennom året hatt en god dialog med eksterne og interne interessenter. I løpet av året har også Flytoget gitt utdypende orienteringer til Samferdselsdepartementet, Transport- og kommunikasjonskomiteén på Stortinget samt for flere politiske arbeidsgrupper og miljøer som jobber med jernbanereformen.

I 2014 tok Flytoget på seg lederansvaret for Kollektivforumet for Oslo Lufthavn. Forumet består av alle de store kollektivaktørene og dets oppgave er å påvirke rammebetingelsene og å peke på nødvendige tiltak for kollektivaktørene samlet, for å sikre en oppnåelse av det politiske målet om en kollektivandel til Oslo Lufthavn på 75 prosent innen 2020.

Å sørge for at de reisende velger å reise kollektivt til og fra Oslo Lufthavn fremfor å kjøre egen bil, er viktig for klimapolitikken. Det er nødvendig med en bevisst satsning både på vei og bane, og forholdene på selve flyplassen for busser og tog må optimaliseres, slik at kunden opplever kollektivtrafikken som det enkleste og mest effektive valget.

Pådriver og støtte for et bedre lokalsamfunn

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

Videre arbeid

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

I 2016 vil Terminal 2- prosjektet videreføres frem til offisiell åpning i 2017 og her vil utviklingen og lanseringen av det nye billettsystemet stå sentralt. Produksjonen av de åtte nye togsettene vil få fokus frem til innfasing i 2018. I tillegg jobbes det for å få ytterligere den femte og sjette togavgangen pr time satt i drift fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret i løpet av de nærmeste årene.

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

Tabell 1 - Kunderegnskap

Indikator	Resultater 2013	Resultater 2014	Mål 2015	Resultat 2015	Mål 2016
Kollektivandel	64 % **	68 %**	-	70 % **	75 % 2020*
Passasjerer	6,5 millioner	6,8 millioner	6,9 millioner	6,6 millioner	6,8 millioner
Markedsandel (%)	32,8 %	33,2 %	32,9 %	32 %	32,5 %
KTI (%)	96,5 %	97 %	96 %	97 %	96 %
Punktlighet (%)	96,1 %	97,3 %	97 %	97 %	97 %
Regularitet (%)	99,1 %	99,4 %	99,5 %	99,4 %	99,5 %

* Kilde Samferdselsdepartementet/OSL

** Kilde RVU for 2013-2015



Kapittel 4

Miljøvennlig togdrift

Flytoget anser klimaendringene som vår tids største felles utfordring og ansvar, og vi skal være en pådriver og bidragsyter til at både de nye nasjonale og globale klimamålene nås. Det viktigste Flytoget gjør for klimaet er å legge forholdene best mulig til rette for de reisende slik at flere velger tog til og fra Oslo Lufthavn.

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

Vårt hovedfokus

Klimaeffektiv togoperasjon

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

Samarbeid for miljøvennlig jernbane

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

Vår innsats

Klimaeffektiv togdrift og energieffektivisering

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

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

I 2015 har det vært fokus på kjørestilen til kjørende personale med formål å oppnå mer energieffektiv kjøring. Vi ser at det rapporterte innsparingspotensialet ved miljøvennlig kjøring kan oppnås, blant annet gjennom økt tilbakematingsandel. Prosjektet vil videreføres i 2016.

Miljøhensyn for nye flytog

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

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

De nye flytogene har flere energi-intelligente systemer for å minimere energiforbruket.

Tabell 2 - Miljøregnskap

Nøkkelindikator	Resultater 2013	Resultater 2014	Mål 2015	Resultater 2015	Mål 2016
Totalt energiforbruk til tog	56,6 GWh	58 GWh	*	56 GWh	*
Energiforbruk pr togsettkilometer	9,82 kWh/km	9,96 kWh/km	<10 kWh/km	9,72 kWh/km	<10 kWh/km
Energiforbruk pr passasjer pr togkilometer	0,17 kWh/pass. km	0,17 kWh/pass. km	<0,17 kWh/pass. km	0,17 kWh/pass.km	<0,17kWh/pass.km
Tilbakeføring i form av bremsing**	17,5 %	17,7 %	> 18 %	18,4 %	> 18 %
% opprinnelsesgarantert strøm	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

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

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

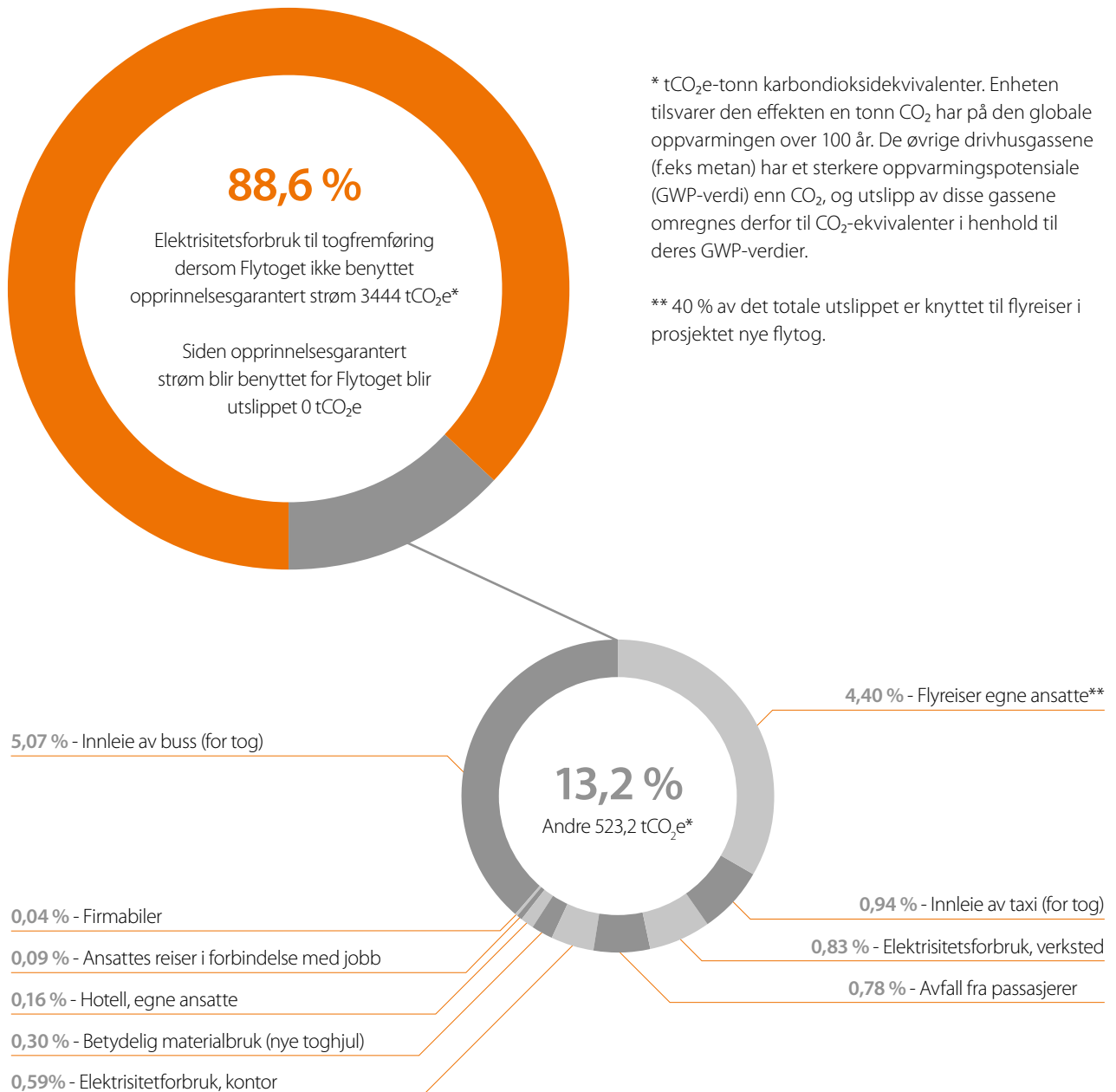
Det er utarbeidet en miljøtilpasset reisepolicy for prosjektet for å best mulig å ivareta et miljøhensyn ved økt reiseaktivitet.

Klimaregnskap

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

I klimaregnskapet for 2015 rapporteres klimagassutslipp fra direkte og indirekte kilder, og det identifiseres områder med betydelig utslipp. Med bakgrunn i denne oversikten kan det jobbes målrettet med utslippsreducerende prosjekter for å kutte utslipp og forbedre effektiviteten.

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

Figur 4 - En oversikt over våre totale klimautslipp

Du kan lese mer om Flytogets klimaregnskap i vedlegg 3.

Miljø- og klimarisiko

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

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

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

Opprinnelsesgarantert strøm

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

Støy

Jernbanen overholder gjeldende krav til støy i forurensingsforskriften. Jernbaneløstaket kartlegger støyen hvert femte år for å sikre at grenseverdiene overholdes. Flytogene kjører store deler av strekningen i tunneller mellom Drammen og Oslo Lufthavn. Flytoget bidrar ikke til støy til omgivelsene på tunnelstrekningene. I dagsonene på strekningen jobbes det for å sikre overholdelse av støykrav. Antallet støyklager fra naboer til jernbanen er en indikator på hvor plagsom støyen er. Jernbaneløstaket mottok ingen klager angående støy spesifikt fra flytogene i 2015.

Lokal luftkvalitet

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

Togtrafikk gir utslipp av partikler fra strømavtagere og skinne- og hjulslitasje. Det er gjennomført helserisikovurderinger av utslipp i forbindelse med bremsing av tog og utslippene er dokumentert til å ligge under fastsatte grenseverdier. (Emissions Expert Network fra UIC 2011). Jernbaneløstaket foretar de nødvendige målinger av luftkvaliteten og det ble ikke registrert overskridelser fra flytogene i 2015.

Miljøforbedring gjennom samarbeid

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

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

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

Videre arbeid

I 2016 vil Flytoget videreutvikle en handlingsplan som skal bidra til ytterligere klima- og miljøgevinster og utviklingen av en miljøbevisst organisasjon. Innholdet i handlingsplanen skal også inkludere tiltak som er identifisert gjennom klimaregnskapet. I tillegg vil Flytoget være en pådriver og en aktiv samarbeidspartner i Jernbanens Miljøforum, Næring for klima i Oslo kommune og overfor øvrige samarbeidspartnere.

Kapittel 5

Motiverte medarbeidere

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

Vårt hovedfokus

Medarbeidere

Flytoget har fokus på videreutvikling av en sterk kultur preget av fellesskap, stolthet, positivitet og høyt engasjement. Det legges stor vekt på medarbeideres motivasjon da vi mener dette ligger til grunn for holdningen til egen jobb, innsats og bidrag til utviklingen av både selskapet og det samfunnet Flytoget er en del av. Det legges vekt på utvikling og rekruttering av gode ledere da dette er en forutsetning for å sikre gode prestasjoner. Flytogets medarbeidere tilbys muligheter for personlig og faglig utvikling gjennom god oppfølging fra egen leder og tilbud om kompetansehevende tiltak, og vi skal ivareta medarbeidernes individuelle behov.

Flytogets personalsammensetning skal gjenspeile mangfoldet blant våre passasjerer og i samfunnet.

Helse, miljø og sikkeret (HMS)

Arbeidet innen HMS er sentralt for å sikre et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø. Det legges stor vekt på forebygging av medarbeidernes helse. Vi skal sikre god oppfølging av våre medarbeidere, og ha et tett samarbeid med bedriftshelse-tjenesten. Det forventes at medarbeidere tar ansvar for egen helse og at de bidrar i utviklingen av arbeidsmiljøet. Hensynet til ytre miljø, sikkerhet og trygghet på arbeidsplassen er en sentral del i vårt oppfølgingsarbeid.

Vår innsats

Kompetanseutvikling og engasjement

Organisasjonen er i løpet av 2015 styrket for å sikre kraft i gjennomføring av strategien som er lagt. Dette er gjort gjennom omorganisering, etablering av nye funksjoner og tilførsel av ny kompetanse. Som forberedelse til ny konkurranse i jernbanen er det også etablert en egen prosjektorganisasjon med nye ressurser. Turnover i selskapet var 8,7 prosent mot 7,2 prosent året før.

Kompetanseutvikling er et prioritert område i Flytoget, og selskapet har et godt opplæringsprogram for sine medarbeidere. Det har i 2015 vært gjennomført to dagers opplæring for alle operative medarbeidere for å ivareta krav og behov innen trafiksikkerhet, beredskap og service. I forbindelse med opplæringen har alle Flytogverter og kundeveiledere vært involvert i arbeidet med utviklingen av nytt servicekonsept.

Det legges vekt på å videreutvikle et positivt arbeidsmiljø ved å tilrettelegge for at medarbeidere kan engasjere seg i ulike samfunnsnyttige tiltak. Flytogets medarbeidere har i 2015 bidratt med sin tid, kompetanse og erfaring på arrangementer og i aktiviteter hos våre samarbeidspartnere Kirkens Bymisjon og Skiskytter-VM 2016 AS. Medarbeidernes frivillige engasjementet bidrar til å bygge stolthet for arbeidsplassen og til å utvikle fellesskapsfølelsen.

Medarbeidersamtaler

83 %

I 2015 ble det gjennomført samtaler med 83 prosent av alle ansatte.

Mangfold og likeverd

Flytoget skal sikre mangfold gjennom å ha en god balanse mellom kvinner og menn spesielt med tanke på god representasjon av kvinner i ledende stillinger. For å sikre en komplementær organisasjon legges det i mangfoldsarbeidet også vekt på at vi har medarbeidere med ulik kulturell bakgrunn samt god fordeling mellom aldersgrupper.

Flytoget støtter seg til den internasjonale arbeidsorganisasjonens (ILO) kjernekonvensjoner og jobber for å sikre medarbeidernes rettigheter. Det jobbes fokusert med likebehandling i selskapet og alle medarbeidere har frihet til å organisere seg. Flytoget har en meget bevisst holdning til Arbeidsmiljølovens formål, og dette reflekteres i det daglige arbeid innen rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser og tilbud om utviklingsmuligheter.

HMS-arbeid

Flytoget er en IA-bedrift som jobber for et inkluderende arbeidsliv, og vi har fokus på forebygging av medarbeideres fysiske og psykiske helse gjennom systematisk HMS-arbeid. Etter mange års systematisk arbeid med oppfølging har vi oppnådd en gradvis nedgang i sykefraværet. I 2015 oppnådde vi en radikal reduksjon fra 7,4 prosent til 5,4 prosent. Årsaksbildet er sammensatt, og det antas at det er en sammenheng med økt bruk av helseforsikring og det engasjementet som er skapt gjennom prosessene i forbindelse med utvikling av serviceleveransen.

Medarbeidersamtaler er et integrert del av medarbeideroppfølgingen, og det ble gjennomført samtaler med 83 prosent av alle ansatte i løpet av året. Det er også i 2015 gjennomført en medarbeiderundersøkelse, der hovedindeksen på tilfredshet og engasjement fikk en score på 74. På hovedspørsmålet om hvorvidt Flytoget var et flott sted å jobbe var scoren 84. Dette understøtter oppfatningen om et godt arbeidsmiljø og høy trivsel i selskapet. Medarbeiderundersøkelsen foretas hvert annet år og neste gang i 2017.

Medarbeiderregnskap

Ved utgangen av 2015 hadde Flytoget 314 årsverk fordelt på 348 medarbeidere. Deltidsarbeidende har de samme rettigheter som andre medarbeidere med unntak av forsikringsordninger som ikke er lovpålagt. Kjønnfordelingen av medarbeidere var 157 kvinner og 191 menn.

Gjennomsnittsalderen i selskapet var 41,5 år og gjennomsnittsansieniteten var på 8,2 år i 2015. 73 prosent av alle medarbeidere var fagorganiserte i 2015. Det var ingen vesentlige endringer i disse tallene fra 2014.

Andelen kvinner i Flytoget er på 44,3 prosent og andelen av kvinnelige ledere ligger på over 50 prosent, 7 prosent av Flytogets medarbeidere har ikke-vestlig bakgrunn og totalt 22 nasjonaliteter er representert.

Alle operative medarbeidere i Flytoget har gjennomført pålagt opplæring i 2015. Fordelt på de ulike gruppene medarbeidere var det 2 kursdager for Flytogerverter, 1 dager for Flytogførere, 2 dager for kundeveiledere og 3 dager for medarbeidere i administrative roller.

Videre arbeid

Det vil fortsatt gis mye oppmerksomhet til lederskap og faglig og personlig utvikling av den enkelte medarbeider i forhold til kompetanse, egen leveranse og tilrettelegging fra støtteapparatet. I 2016 vil vi prioritere videreutvikling av opplæringsprogrammene i service. For å være godt rustet for fremtiden og den nye konkurransestuasjonen vil Flytoget sette fokus på organisasjonsutvikling, og tilførsel av ny kompetanse samt effektiv og optimal bruk av selskapets ressurser.



Tabell 3 - Medarbeiderregnskap

Medarbeiderundersøkelser

Indikator	Resultater 2013	Mål 2015	Resultater 2015	Mål 2016
Arbeidsglede, tilfredshet og engasjement	74 %	80 %	74 %	80 % *
Flytoget er et flott sted å jobbe	84 %	85 %	84 %	85 % *
Gjennomførte medarbeider-samtaler (Ny for 2015)	-	90 %	83 %	90 %

* Medarbeiderundersøkelse ble gjennomført i samarbeid med Ennova i 2013 og 2015 og planlegges gjennomført hvert annet år og neste gang i 2017

Sykefravær

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

* Fra 2016 rapporteres sykefravær kun totalt for alle avdelinger og målet er 6,5 %

Mangfold - kjønn og alder

Ansatte	Kvinner	Menn
Administrasjon	47,6 %	52,4 %
Flytogførere	9,1 %	90,9 %
Flytogverter	66,2 %	33,8 %
Kundeveiledere	60 %	40 %
Totalt	44,3 %	55,7 %
Ledelse	Kvinner	Menn
Lederteam	50 %	50 %
Servicesjefer	50 %	50 %
Øvrige mellomledere	57 %	43 %
Styret	Kvinner	Menn
Totalt	37,5 %	62,5 %
Alder	Kvinner	Menn
Snittalder totalt 41 år	39 år	44 år

Stillingsbrøk fordelt på kjønn

Indikator	Resultater 2013	Resultater 2014	Resultater 2015
50-100 % stilling	M=190 K=138	M=180 K=137	M=154 K=137
20-25 % stilling	M=9 K=12	M=11 K=16	M=10 K=17
Timeansatte	M=3 K=5	M=8 K=2	M=6 K=1

Kapittel 6

Sikker reise

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

Vårt hovedfokus

Sikkerhet

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi, med en abisjon om null ulykker med alvorlige skader på mennesker, miljø og materiell. Trafikksikkerheten er et kontinuerlig fokusområde i hele organisasjonen. Sikkerhetsarbeidet består av kompetanseutvikling, styrking av sikkerhetskulturen og implementering av varige forbedringer.

Informasjonssikkerhet

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

Vår innsats

Sikkerhet og beredskap

I Flytoget jobbes det kontinuerlig med å etterleve relevante myndighetskrav, samt selskapets egne rutiner for sikkerhet og beredskap. I 2015 ble det avholdt interne revisjoner av systemer og rutiner for å avdekke muligheter for forbedring. Det har også vært gjennomført opplæring av alle nye medarbeidere innen sikkerhetsstyring og alt kjørende personale har gjennomført årlig trening innen sikkerhet. Beredskapsorganisasjonen er trent gjennom flere beredskapsøvelser i løpet av året.

Flytoget er en aktiv pådriver innen sikkerhet og beredskap, og som et ledd i dette arbeidet ble den niende sikkerhetskonferansen for Flytogets medarbeidere og eksterne samarbeidspartnere arrangert i 2015.

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

Beskyttelse av sensitiv informasjon

Flytoget har fokus på aktiviteter som ivaretar selskapets informasjonssikkerhet. I tillegg til å etablere og følge opp rutiner og prosesser for sikker håndtering av informasjon, nevnes spesielt arbeid for å oppnå etterlevelse av PCI-DSS (Payment Card Industry-Data Security standard). Flytoget benytter driftsleverandør som er PCI-sertifisert. Selskapet deltar i faglige fora som gjelder informasjonssikkerhet og foretar regelmessig gjennomgang av status innenfor dette området. Informasjonssikkerhet er også et definert tema på den årlige ledelsens gjennomgåelse.

Sikkerhetsregnskapet

Flytogets sikkerhetspolitikk er basert på en nullskadefilosofi, og resultater fra 2015 understøtter denne målsetningen.

Tabell 4 - Sikkerhetsregnskap

Indikator	Resultater 2013	Resultater 2014	Mål 2015	Resultater 2015	Mål 2016
Jernbaneulykke					
Alvorlig personskade/ død	0	0	0	0	0
Materiellskade > 1.3 MNOK under togfremføring/ -skifting	0	0	0	0	0
Informasjonssikkerhet					
Avdekkede hendelser knyttet til brudd på informasjonssikkerhet	0	0	0	0	0

Videre arbeid

I tiden fremover vil Flytoget fortsette å videreutvikle arbeidet med sikkerhet og beredskap. Dette vil inkludere forbedringsaktiviteter knyttet til sikkerhetskultur, beredskapsorganisasjon, styringssystem, tilløpsrapportering samt sikker håndtering av informasjon. For å ivareta informasjonssikkerhet vil selskapet fortsette å sikre etterlevelse av relevante lover og rammebetingelser.



Kapittel 7

Etiske normer

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

Vårt hovedfokus

Forretningsadferd og antikorrupsjon

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

Ansvarlige innkjøp

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

Vår innsats

Internkontroll og opplæring

Flytoget har etablert tiltak for å sikre god internkontroll og gode rutiner for å forebygge korrupsjon og avdekke mislighold. Alle medarbeidere får opplæring i etiske retningslinjer, og det gjennomføres i tillegg kurs om antikorrupsjon for medarbeidere som disponerer midler på vegne av selskapet.

For ytterligere å øke kunnskapen og minimere risiko for misligheter i selskapet, er det i 2015 gjennomført dilemma-trening innen relevante temaer. Flytogets etiske retningslinjer inneholder rutiner for intern varsling og en uavhengig ekstern varslingskanal kan benyttes for å varsle om kritikkverdige etiske forhold på arbeidsplassen.

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

Flytoget har i 2015 videreført arbeidet med forretningsadferd. Det er utarbeidet en helhetlig risikovurdering for Flytoget og hvor risiko for korrupsjon og misligheter er vurdert og eventuelle kritiske faktorer vil bli systematisk fulgt opp.

Ansvarlige anskaffelser er integrert i daglig virksomhet

Flytoget er underlagt lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrift. Vi anskaffer i hovedsak varer og tjenester til vedlikehold og drift av togparken, samt informasjonsteknologi og tjenester til drift og utvikling. Selskapets leverandørbase er i antall fordelt med ca. 90 prosent norske selskaper, og ca.10 prosent av selskaper i eurosone.

Vi har etablert gode rutiner og retningslinjer for alle anskaffelser, og disse evalueres og utvikles kontinuerlig. Internt finnes det stor bevissthet og kunnskap som sikrer at det gjennomføres gode og ansvarlige innkjøp. Det gjennomføres jevnlig kurs for dem som har innkjøpsansvar i Flytoget. I 2015 ble det i regi av interne og eksterne foredragsholdere gjennomført 3 kurs med fokus på erfarings- og kompetanseutveksling innen innkjøp.

Flytoget stiller krav til etisk og samfunnsansvarlig opptreden hos alle leverandører og underleverandører. Det utarbeides et årlig revisjonsprogram og i 2015 ble det gjennomført to revisjoner innenfor områdene prosjektstyring og prosjektgjennomføring, samt sikkerhetsopplæring. I tillegg fikk Flytoget tilgang til ekstern revisjonsrapport for sentral IT-leverandør.

Vi er opptatt av å oppføre etisk og bærekraftig og forventer at selskapets leverandører gjør det samme. Flytoget følger prinsippene i FNs menneskerettighetserklæring og International Labour Organizations (ILO) åtte kjernekonvensjoner. Basert på definerte krav i Flytogets konkurransegrunnlag, er det i 2015 utviklet en indikator for overvåkning av nye leverandørers tilnærming til miljø, arbeidsrettigheter, menneskerettigheter og antikorrupsjon.

I forbindelse med avtaleinngåelse med spanske CAF om kjøp av åtte nye flytog, er det gjennomført en risikovurdering av prosjektet. Det er for interne prosjektdeltakere utarbeidet nødvendig kravdokumentasjon for å forhindre misligheter, det er utarbeidet etiske retningslinjer for leverandørene, samt at Flytogets holdning til antikorrupsjon er tydelig beskrevet i konkurransegrunnlaget. Det er gjennomført en beredskapsøvelse for å unngå misligheter i forbindelse med innkjøp av de nye flytogene.

Figur 5 - Integrasjon av hensyn til miljø og samfunnspåvirkning i innkjøpsprosessen**Tabell 5** - Regnskap for arbeidet med forretningsadferd og ansvarlige innkjøp

Indikator	Resultater 2013	Resultater 2014	Mål 2015	Resultater 2015	Mål 2016
Avdekkede hendelser/misligheter	0	0	0	0	0
% andel opplæring innkjøp	*	58 %	80 %	73 %	80 %
% andel opplæring antikorrupsjon	*	70 %	80 %	65 %	80 %
% vis andel overvåking av nye leverandrer tilnærming til miljø, arbeidsrettingheter, menneskerettigheter og antikorrupsjon (ny indikator for 2016)	-	-	-	-	50 %

* Det ble gjennomført samlinger med interne og eksterne ressurser innen områdene innkjøp, misligheter og korrupsjon i både 2012 og 2013.

Videre arbeid

I tiden fremover vil Flytoget fortsette å videreføre arbeidet med forretningsadferd og ansvarlige innkjøp, både internt og ovenfor sine forretningsforbindelser og leverandører. Dette arbeidet vil bestå i kontinuerlig overvåking og håndtering av ulike risiki, løpende opplæring i relevante temaer og gjennomføring av interne og eksterne revisjoner.

Vedlegg

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

Vesentlig aspekt	Intern påvirkning (Viktighet for Flytogets måloppnåelse)	Ekstern påvirkning (Viktighet for eksterne interessenter)	Rapportering på innsats og resultater
En pådriver for kollektivtransport			
Et attraktivt kollektivtilbud	Grunnleggende for å sikre lønnsomhet, og for å nå målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til og fra Oslo Lufthavn	Side 85-88
En pådriver for kollektivtransport	Viktig for strategi-oppnåelse, kan bidra til å sikre økt lønnsomhet og målet om økt kollektivandel	Påvirker kundens tilfredshet og bidrar til å redusere miljøpåvirkning og trafikkutfordringer knyttet til transport til og fra Oslo Lufthavn	Side 85-88
Sikker reise			
Sikkerhet og beredskap	Grunnleggende for å beskytte medarbeidere og for å levere en god tjeneste	Bidrar til et sikrere trafikkbilde for passasjerer og omverden	Side 103-104
Informasjonssikkerhet	Viktig for å sikre kvalitet og beskytte omdømmet	Sikkerhet for kundene og leverandører	Side 103-104
Motiverte medarbeidere			
Medarbeideres motivasjon	Påvirker ansattes fysiske og psykiske helse, samt evne og motivasjon til å levere en god serviceleveranse	Tilfredse medarbeidere kan levere en bedre og sikrere tjeneste til kunden	Side 97-101
Helse, miljø og sikkerhet	Påvirker ansattes fysiske og psykiske helse, samt evne og motivasjon til å levere en god serviceleveranse		Side 97-101

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

Vesentlig aspekt	Intern påvirkning (Viktighet for Flytogets måloppnåelse)	Ekstern påvirkning (Viktighet for eksterne interessenter)	Rapportering på innsats og resultater
------------------	--	---	--

Miljøvennlig togdrift

Klimaeffektiv togoperasjon	Klimaeffektiv drift kan bidra til kostnadseffektivitet, og vil også kunne forberede virksomheten på fremtidige krav og forventninger	Bidrar i arbeidet med å redusere global oppvarming gjennom å bedre lokal-samfunnet og kunders påvirkning på klima og miljø	Side 91-95
Samarbeid for miljøvennlig jernbane	Klimaeffektiv drift kan bidra til kostnadseffektivitet, og vil også kunne forberede virksomheten på fremtidige krav og forventninger	Bidrar i arbeidet med å redusere global oppvarming gjennom å bedre lokal-samfunnet og kunders påvirkning på klima og miljø	Side 91-95

Etiske normer

Forretningsadferd	Forutsetning for godt omdømme, samarbeid og konkurransedyktighet	Viktig for å unngå at samarbeidspartnere og leverandører utsettes for risiko knyttet til etisk forretningsadferd	Side 107-109
Ansvarlig innkjøp	Forutsetning for godt omdømme, samarbeid og konkurransedyktighet	Viktig for å unngå at samarbeidspartnere og leverandører utsettes for risiko knyttet til etisk forretningsadferd. Mulighet til å påvirke leverandører til å ha en ansvarlig drift	Side 107-109

Vedlegg 2 - Interessentdialog 2015

Våre interessenter	Arenaer for dialog	Interessegruppens fokus
Nærings- og fiskeridepartementet (NFD)	<ul style="list-style-type: none"> • Kvartalsvise eiermøter hvor ett av møtene i året har fokus på samfunnsansvar • Strategiske samlinger og temamøter • Generalforsamling 	Eier har fokus på lønnsomhet og avkastning. I tillegg legger eier vekt på at Flytoget skal bidra til økt kollektivandel og være ledende i sin bransje på miljø og samfunnsansvar. De siste årene har NFD økt kravet til åpenhet og dialog om bærekraft og samfunnsansvar.
Nasjonale og lokale myndigheter og tilsyn	<ul style="list-style-type: none"> • Samferdselsdepartementet: møter, rapportering og henvendelser knyttet til konkrete utredninger og saker • Statens jernbanetilsyn: møter, rapportering og revisjon iht. sikkerhet og forsynings- forskrifter 	Myndigheter og tilsyn legger vekt på miljø- og klimavennlig jernbanedrift og samarbeid med andre for å oppnå mål om sikkerhet, service og økt kollektivandel. I 2015 har det vært stor fokus og involvering av Flytoget i Samferdselsdepartementets reformering av fremtidens jernbane. Myndighetene har også fokus på helse, miljø og sikkerhet, antikorrupsjon og ansvarlig innkjøpspraksis.
Jernbaneverket og andre samarbeidspartnere	<ul style="list-style-type: none"> • Jernbaneverket: kvartalsvise ledermøter og kontinuerlig dialog med nøkkelpersonell • Jernbaneoperatører og Jernbaneverket: Jernbanens Miljøforum • Kollektivaktørene med tilbringertjeneste til Oslo Lufthavn: Kollektivutvalget for Oslo Lufthavn – ledet av Flytoget siden 2014 • Oslo Lufthavn og Rom Eiendom: dialog om stasjonsdrift og samfunnsansvar 	Jernbaneverket og andre viktige samarbeidspartnere er opptatt av samarbeid for å øke kollektivandelen og sikre miljø- og klimavennlig jernbanedrift. Oslo Lufthavn og Rom Eiendom har fokus på miljø og sosialt ansvar.
Kunder	<ul style="list-style-type: none"> • Undersøkelser av kundetilfredshet • Direkte kontakt og dialog med kunder gjennom kundeservice • Personell i påstigningsområder og i toget under reisen • Kontakt med innkjøpere hos bedriftskunder og krav til samfunnsansvar formalisert i avtaler 	Kundene er først og fremst opptatt av at Flytoget leverer et attraktivt kollektivtilbud. Dette innebærer sikkerhet, pålitelighet og service. Noen kunder, spesielt forretningskunder, er i økende grad opptatt av Flytoget som et mer bærekraftig transportalternativ og inngår avtaler med Flytoget for å styrke egen miljø- og sosiale profil.
Medarbeidere	<ul style="list-style-type: none"> • Medarbeiderundersøkelse annet hvert år • Årlige medarbeidersamtaler • Kontinuerlig opplæring av medarbeidere på alle nivåer • Kontinuerlig dialog med fagforeninger 	Medarbeidere er opptatt av å ha et godt og trygt arbeidsmiljø med et sterkt fellesskap og uttrykker at en bærekraftig og ansvarlig profil bidrar til engasjement og stolthet.
Lokalsamfunn og interessegrupper	<ul style="list-style-type: none"> • Veldedige organisasjoner: dialog med samarbeidspartnere som f.eks Kirkens Bymisjon <p>I tillegg løpende dialog med:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Andre miljøorganisasjoner • Forbrukerorganisasjoner • Arbeidsgiverorganisasjonen Spekter 	Vårt lokalsamfunn legger vekt på et attraktivt tilbud, og samarbeid med andre for å øke kollektivandelen. Flytoget samarbeider også med organisasjoner som setter pris på vårt bidrag til å bedre forholdene for dem som oppholder seg i området rundt våre stasjoner og kontor. Interesseorganisasjoner som representerer Flytogets kunder er også opptatt av universell utforming.

Vedlegg 3 - Fotnoter til klimaregnskap

	Utslipp rapportert etter stedsbasert tilnærming	Utslipp rapportert etter markedsbasert tilnærming	Prosent rapportert i forhold til markedsbasert tilnærming
Scope 1-Direkte utslipp			
Utslippskilde	Utslipp (tCO₂e)	Utslipp (tCO₂e)	% av totale utslipp
Firmabiler	1,4	1,4	0,2 %
Scope 1 Total	1,4	1,4	
Scope 2-Indirekte utslipp fra energibruk			
Utslippskilde			
Elektrisitetsforbruk, tog	3 444	0,0	0,0 %
Elektrisitetsforbruk, kontor	23,3	130,3	16,7 %
Scope 2 Total	3 467,3	130,3	
Scope 3-Andre indirekte utslipp			
Utslippskilde			
Avfall fra passasjerer	30,9	30,9	3,9 %
Elektrisitetsforbruk, verksted	33,0	184,8	23,6 %
Innleie av buss (for tog)	201,1	201,1	25,7 %
Innleie av taxi (for tog)	37,3	37,3	4,8 %
Flyreiser, egne ansatte utland	171,7	171,7	22 %
Flyreiser, egne ansatte innland	2,9	2,9	0,4 %
Ansattes reiser i forbindelse med jobb (bil, taxi, buss)	3,4	3,4	0,4 %
Hotell, egne ansatte	6,4	6,4	0,8 %
Betydelig materialbruk (nye toghjul)	11,8	11,8	1,5 %
Scope 3 Total	498,5	650,3	
Scope 1, 2 og 3 total	3 967,2	782,0	

Metodikk

Vi rapporterer våre utslipp i henhold til GHG-protokollens tre deler:

Scope 1- direkte utslipp (f.eks drivstoffbruk)

Scope 2- indirekte utslipp fra energibruk (f.eks elektrisitetsforbruk)

Scope 3- andre indirekte utslipp (f.eks utslipp fra innleie av taxi og busser)

Vi rapporterer på våre utslipp i henhold til GHG-protokollens tilnærming for «operasjonell kontroll». Ved å måle og rapportere de utslippene vi har kontroll over, har vi samtidig mulighet til å sette oss mål for utslippsreduksjon og jobbe målrettet for å redusere utslippene der det bidrar mest.

I Scope 1 rapporterer vi alle våre direkte utslipp.

I Scope 2 - indirekte utslipp fra elektrisitetsforbruk, rapporterer vi både med en «markedsbasert tilnærming», som tar hensyn til kjøp av opphavsgarantier for strøm, og med en «stedsbasert tilnærming», som baseres på utslipp fra den fysiske strømproduksjonen i et gitt område. Denne todelte rapporteringen er i tråd med de nye retningslinjene fra GHG-protokollen for Scope 2-rapportering.

I Scope 3 rapporterer vi andre indirekte utslippskilder som vi anser som vesentlige både med tanke på relevans i forhold til vår virksomhet og med tanke på størrelse. Scope 3 inkluderer utslipp som vi har liten eller ingen kontroll over.

Estimering og utslippsfaktorer

Scope 1-utslipp er beregnet basert på den avstanden våre fire firmabiler har kjørt. I denne beregningen brukes utslippsfaktorer som er spesifikke for de ulike bilmodellene.

Scope 2-utslipp er utslipp fra elektrisitetsforbruket til togene våre, samt elektrisitetsforbruket på kontoret i Oslo. Forbruket på kontoret er estimert basert på elektrisitetsforbruk per kvadratmeter i lokalene. Utslippsfaktoren som brukes i kolonnen «stedsbasert tilnærming» er en gjennomsnittlig nordisk utslippsfaktor basert på nordisk elektrisitetsproduksjon, hentet fra RE DISS for 2014 (61,5gCO₂e/kWh). I kolonnen «markedsbestemt tilnærming» rapporterer vi strøm med fornybare opprinnelsesgaranti, med en utslippsfaktor på 0gCO₂e/kWh. Elektrisitetsforbruket på kontor og verksted rapporteres med en nordisk restmiks-faktor, også fra RE DISS

(344,5gCO₂e/kWh). Denne tilnærmingen er i samsvar med den oppdaterte veiledningen til GHG-protokollen for rapportering av Scope 2 -utslipp ved kjøp av opprinnelsesgarantier for fornybar strøm.

Scope 3-utslipp er fra avfall fra togene, og er estimert basert på antall togsett i bruk per dag, og inkluderer ikke resirkulert papir eller glass. Utslippsfaktoren for avfall er hentet fra Naturvårdsverket (335gCO₂e/kg avfall).

Både utslipp fra bruk av taxi og buss er antall kilometer kjørt og estimert basert på finansiell informasjon. For innleie av buss brukes en utslippsfaktor fra Statoil for diesel (2600gCO₂e/litre). Denne forutsetter et drivstoffforbruk på 0,285litre/km. Utslippsfaktoren som brukes for å estimere utslipp fra innleie av taxi er hentet fra Opplysningsrådet for Veitrafikken. Denne faktoren er utarbeidet basert på gjennomsnittet av bilene som ble solgt i Norge mellom 2002 og 2010 (165gCO₂e/km).

Tallene for flyreiser er basert på antall reiser og flydistanse per reise. Dette omdannes til utslipp ved hjelp av DEFRA 2015 utslippsfaktorer for korte og lange flyreiser (dette inkluderer friinntektsfaktorer knyttet til at flyet sirkler eller takser). Utslipp fra hotellopphold er basert på antall netter på hotell. For denne beregningen brukes en intensitetsfaktor fra Nordic Choice Hotels sin årsrapport for 2013 for nordiske hoteller, og en høyere faktor for utenlandske hoteller. Betydelig materialbruk i 2015 er relatert til utskifting av toghjul, som har medført bruk av 12 tonn stål, tilsvarende som i 2014. For å estimere utslippene fra dette er det benyttet en utslippsfaktor fra Defra for stål (986gCO₂e/tonn).

Vedlegg 4 - GRI indeks – i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 «Core»

General Standard Disclosures	Page number
Strategy and analysis	
G4-1	p. 35
Organizational profile	
G4-3	p. 36
G4-4	p. 36
G4-5	p. 36
G4-6	p. 36
G4-7	p. 61
G4-8	p. 14-15, 36
G4-9	p. 7, 36, 39, 98
G4-10	p. 98-101
G4-11	p. 98
G4-12	p. 72
G4-13	p. 38
G4-14	p. 41
G4-15	p. 72, 83, 92, 98, 108
G4-16	p. 95
Identified material aspects and boundaries	
G4-17	p. 36
G4-18	p. 80-81, vedlegg 1
G4-19	p. 80, vedlegg 1
G4-20	vedlegg 1
G4-21	vedlegg 1
G4-22	vedlegg 2
G4-23	vedlegg 2
Stakeholder engagement	
G4-24	p. 83, vedlegg 2
G4-25	p. 83, vedlegg 2
G4-26	p. 83, vedlegg 2
G4-27	p. 83, vedlegg 2

Vedlegg 4 forts. - GRI indeks – i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 «Core»

General Standard Disclosures	Page number
Report profile	
G4-28	p. 1, vedlegg 2
G4-29	vedlegg 2
G4-30	p. 1
G4-31	p. 83
G4-32	vedlegg 4
G4-33	vedlegg 2
Governance	
G4-34	p. 73
Ethics and integrity	
G4-56	p. 40, 73, 106-109

Specific Standard disclosures	Page number	Identified Omission(s)	Reason(s) for Omission(s)	Explanation for Omission(s)
Category: Economic				
Material aspect: Economic performance				
G4-DMA	p. 72-73			
G4-EC1	p. 52			
G4-EC3	p. 57, 64-65			
Category: Environmental				
Material aspect: Energy				
G4-DMA	p. 92-93			
G4-EN3	p. 92			
G4-EN5	p. 92			
Material aspect: Supplier environmental assessment				
G4-DMA	p. 109			
G4-EN32	p. 109	Percentage of suppliers screened.		The indicator is established and will be applicable from 2016
Category: Social				
Sub-category: Labor practices and decent work				
Material aspect: Occupational health and safety				
G4-DMA	p. 98, 103			
G4-LA7	p. 98			

Vedlegg 4 forts. - GRI indeks – i samsvar med applikasjonsnivå GRI G4 «Core»

Specific Standard disclosures	Page number	Identified Omission(s)	Reason(s) for Omission(s)	Explanation for Omission(s)
Sub-category: Labor practices and decent work				
Material aspect: Training and education				
G4-DMA	p. 97			
G4-LA9	p. 98			
G4-LA11	p. 100			
Material aspect: Supplier assessment for labor practices				
G4-DMA	p. 109			
G4-LA14	p. 109	Percentage of suppliers screened		The indicator is established and will be applicable from 2016
Sub-category: Society				
Material aspect: Anti-corruption				
G4-DMA	p. 107			
G4-SO5	p. 109			
Material aspect: Supplier assessment for impacts on society				
G4-DMA	p. 109			
G4-SO9	p. 109	Percentage of suppliers screened		The indicator is established and will be applicable from 2016
Sub-category: Product responsibility				
Material aspect: Customer health and safety				
G4-DMA	p. 103			
G4-PR2	p. 104			
Material aspect: Product and service labeling				
G4-DMA	p. 84-85			
G4-PR5	p. 88			
Material aspect: Customer privacy				
G4-DMA	p. 103			
G4-PR8	p. 104			



