

Framtidens tågverkstäder byggs idag

Pennio dokumenttryckel: B5JN-MMHUK-KWUCM-DZK3-1/PDM-QU3MB

Årsredovisning 2020



Innehållsförteckning

Året i siffror	3
Höjdpunkter 2020	3
Kort om Train Alliance.....	4
VD har ordet	5
Om Train Alliance	6
Världen vi verkar i	7
Den svenska järnvägen.....	8
Hållbarhet på räls	9
Våra markområden.....	10
Järnvägscentrum Stockholm Nord	11
Förvaltningsberättelse.....	12
Finansiell information	17
Noter.....	27
Underskrifter	43
Revisionsberättelse.....	44
Mer information	46

Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 12–43 i detta dokument.

Året i siffror

KONCERNEN	2020	2019	2018
Rörelsens intäkter, KSEK	162 485	125 716	92 429
Rörelseresultat, KSEK	28 058	19 659	15 323
Periodens resultat, KSEK	16 607	11 706	7 251
Rörelsemarginal, %	17,3	15,6	16,5
Vinstmarginal, %	10,2	9,3	7,8
Vinsttillväxt, %	41,9	61,4	-1,3
Räntabilitet på Eget Kapital, %	4,5	3,6	2,2
Soliditet	73,7	51,0	58,3
Nettoskuld, KSEK	184 084	161 874	137 890
Nettoskuldsättningsgrad	0,24	0,44	0,43
Substansvärde per aktie [kr]	43,6	38,2	36,8
Justerat substansvärde per aktie [kr]	63,7	63,0	36,8
Rörelseresultat per aktie [kr]	1,61	2,02	1,72
Resultat per aktie [kr]	0,95	1,21	0,81
Antal aktier vid periodens utgång	17 419 256	9 715 426	8 915 426

Soliditet
73 %
[2019: 51 %]

Justerat substans-
värde per aktie:
63,70 kr
[2019: 63,00 kr]

Rörelsens intäkter:
162,5 MSEK
[2019: 125,7 MSEK]

Västerås: 915 219 kvm
Sigtuna: 238 937 kvm
Eskilstuna: 24 030 kvm
Hallsberg: 908 445 kvm

Disponerad mark
2 086 631 kvm

Periodens resultat:
16,6 MSEK
[2019: 11,7 MSEK]

Höjdpunkter 2020

Börsnotering!

Slutet av januari offentliggjorde Train Alliance sitt prospektförnotering på Nasdaq First North Growth Market. **22 000 aktieägare tecknade aktier** – varav vi särskilt välkomnade de 6 000 nya aktieägarna i bolaget. Den 20 februari 2020 var Train Alliances första handelsdag på Nasdaq First North Growth Market under namnet TRAIN B.

Ökat engagemang i Västerås och Sigtuna

Den 23 mars förvärvade Train Alliance ett större strategiskt markområde i Västerås och ökade ägandet från 30 till 45 procent i vårt intressebolag för mark i Sigtuna. Affären var på totalt 252 MSEK, varav hälften betalades med aktier genom apportemission till säljaren Kilenkryssset. Kilenkryssset, en sedan länge viktig samarbetspartner för Train Alliance, blev därmed storägare i Train Alliance.

Nytt hyresavtal med Euromaint

I juni tecknade underhållsföretaget Euromaint hyresavtal med Train Alliance för att bedriva hjulupparbetsverksamhet i Hallsberg och Euromaint inleder med detta en ökad närvaro i Hallsberg. Euromaint är redan idag leverantör av svarvtjänster i Malmö, Stockholm och Luleå och innehar alla nödvändiga behörigheter och tillstånd vilket möjliggör en trygg utveckling av verksamheten. Train Alliance äger den tekniska och maskinella utrustningen och innehar säkerhetstillstånd som infrastrukturförvaltare. **Vi kommer att agera aktiv anläggningspartner till Euromaint för sin etablering och affärsutveckling i anläggningen.**

Marksäkring i Hallsberg

Den 30 april tecknade Train Alliance ett marksäkringsavtal med järnvägsfordonsföretaget Siemens Mobility AB för etablering i Hallsberg. Avtalet är ett första steg i att säkra mark för en **etablering av en toppmodern lokverkstad** på Train Alliances järnvägsområde Rala i Hallsberg.

Flygbränsle till Arlanda

I juli 2020 fick Train Alliance ett leveransavtal för bränsledepåverksamheten i Stockholm. Uppdraget var att skalskydda och funktionsskydda verksamheten och säkerställa kapacitetens omkrävs för att flygbränsleförsörjningen till Arlanda flygplats alltjämt kan ske genom transport på järnväg. Uppdraget genomfördes under kvartal 3 och 4 2020 och hade ett ordervärde på strax över 20 MSEK. Uppdraget är en av fyra etapper som ska genomföras för godstrafiken i norra Stockholm.

Förstudie om utbyggnad i Sigtuna

I oktober tecknade Train Alliance ett leveransavtal med Kilenkryssset om en förstudie för en eventuell utbyggnad av godsdepåverksamheten i Sigtuna. Uppdraget var att undersöka förutsättningarna för uppförandet av en anläggning för förvaring och tågbinden distribution av miljövänligt flygbränsle. **Ordervärdet för förstudien uppgick till 0,6 MSEK** och det beräknade ordervärdet för en komplett distributionsanläggning med spår beräknas till 20–30 MSEK.

Kort om Train Alliance

Train Alliance är en komplett anläggningspartner åt järnvägsnära verksamheter, med ett eget innehav av strategiskt placerad mark. Bolagets verksamhet omfattar att förvärva strategiskt placerad mark, utveckla marken och göra den järnvägsklar, samt att tillsammans med kunder och samarbetspartners bygga och etablera anläggningar för underhåll och logistik av tåg och järnvägsinfrastruktur.



VD har ordet

”

Väl rustade på alla plan

”

Järnvägstrafiken i Sverige påverkades under 2020 kraftigt av den ännu pågående pandemin. Det är framför allt persontrafiken i Sverige som har påverkats med reducerad beläggning i takt med de olika restriktionerna som har gällt för resande inom landet. Det är en situation som troligen kommer att fortgå under det första halvåret av 2021.

Min bedömning och förhoppning är dock att reserestriktionerna kommer att lättas i takt med att vaccineringen tar fart och smittspridningen går ner. När resandet kommer igång igen så kan ökningen gå snabbt och då gäller det att järnvägen är redo att möta dessa behov.

Fokus på miljö talar för järnvägen

Godstrafiken har dock varit mer stabil och inte påverkats i samma grad som persontrafiken. Det är glädjande att se att beställningar och leveranser av nya järnvägsfordon till marknaden fortgår, eftersom det ökar behovet av kapacitet för uppställning och verkstadsdepåer. Pågående politiska diskussioner om en "nystart" efter pandemin – med fokus på klimat och miljö – kommer dessutom att innebära stora möjligheter för järnvägen. De redan nu planerade satsningarna på infrastruktur och rullande materiel talar också för att återhämtningen kan bli stark.

Minskad investeringsvilja under hösten

Under den andra vågen av pandemin hösten 2020 märkte vi tydligt hur investeringsviljan hos våra kunder avtog och hur projekt flyttades fram för att avvakta utvecklingen. Under året har vi dock haft ett antal löpande uppdrag av mindre omfattande karaktär – uppdrag som för vår del kännetecknas av bättre bruttomarginaler. Så trots att affärsvolymen under året inte motsvarade våra prognoser så har det till viss del vägts upp av betydligt starkare marginaler på de uppdrag vi genomfört.

Och även om investeringsviljan varit avvaktande har vi sett ett stort intresse i form av förfrågningar där vi har offererat på ett antal uppdrag. Det, och våra fantastiska markinnehav, gör att vi med stor tillförsikt ser fram emot 2021.



Satsning i Sigtuna

I mars 2021 genomförde vi en företrädesemission som övertecknades med 147 procent. Syftet med emissionen var bland annat att resa kapital för att kunna förvärva Rikskombiterminalen i Sigtuna. Det stora intresset för emissionen ger mig väldigt positiva signaler om framtiden och tilltron till bolaget. Jag och styrelsen vill tacka befintliga och nya aktieägare för det starka stödet. Förvärvet av Rikskombiterminalen kompletterar vårt erbjudande i Sigtuna och stärker vår satsning på de infrastrukturbehov som finns i och kring Stockholm och Mälardalsregionen – samt strategin att etablera våra innehav och engagemang i Sigtuna som Järnvägscentrum Stockholm Nord. Efter emissionen och förvärvet innehar vi två anläggningar som är klassificerade som riksintressen – Rikskombiterminalen och Arlanda flygbränsledepå.

Vi är fortsatt väl rustade för att driva våra projekt och samtidigt möta den expansiva utveckling som kommer att ske inom järnväg och logistik. Vi ser fram emot ett 2021 som har alla förutsättningar att bli ett bra år för Train Alliance.

Joakim Weijmer, VD Train Alliance

Om Train Alliance

Vi projekterar och förvaltar kompletta järnvägsanläggningar i strategiska lägen

Train Alliance är en komplett anläggningspartner åt järnvägsnära verksamheter, med ett eget innehav av strategiskt placerad mark. Bolagets verksamhet omfattar att förvärva strategiskt placerad mark, utveckla marken och göra den järnvägsklar – samt att tillsammans med kunder och samarbetspartners bygga och etablera anläggningar för underhåll och logistik av tåg och järnvägsinfrastruktur.

För att kunna leverera högeffektiva järnvägsfordonsverkstäder krävs rätt teknisk disposition och rätt läge, det vill säga mark med förutsättning att fylla en viktig roll i järnvägssystemet.

Train Alliance disponerar ett antal markområden utspridda från norra till södra Sverige – drygt 2 miljoner kvadratmeter mark i logistiska nav såsom Hallsberg och Sigtuna. Ungefär hälften av marken är förädlad och detaljplanerad för järnvägsändamål samt ansluten till Trafikverkets infrastruktur. Detta gör att Train Alliance mycket snabbt kan svara upp emot ökad efterfrågan genom att erbjuda kunder möjligheten att snabbt etablera sig på strategiska platser. **Det är en fördel på en marknad som annars kännetecknas av mycket långa processer.**



Brist på plats för underhåll och uppställning

Det råder kapacitetsbrist inom den svenska järnvägen och åtskilliga miljarder har investerats i nya fordon för att klara kapacitetsbehovet. Samtidigt är järnvägsinfrastrukturen överbelastad och underinvesterad vad gäller kapaciteten på spåren. Det krävs helt enkelt mer och bättre järnväg för att möta den ökande efterfrågan. I takt med att antalet tåg på järnvägsnätet har stigit kraftigt har det också uppstått brist på plats för tågunderhåll och uppställning. Här ligger Train Alliances syfte: Vi projekterar och förvaltar kompletta järnvägsanläggningar i strategiska lägen så att utbyggnaden av järnvägen får förutsättningar att fylla SITT syfte.

Vår vision och affärsidé

Train Alliance har som vision att järnvägsfordon ska nyttjas maximalt och att tågtrafiken ska fungera effektivt så att både gods och människor kan transporteras säkert och i tid. En förutsättning för detta är ett nätverk av välfungerande järnvägsanläggningar placerade på strategiskt fördelaktiga lägen. Här kan järnvägsfordonen underhållas och repareras för att sedan snabbt åter kunna sättas i drift. **Det är bara när tågen rullar som de skapar vinster för tågoperatörer och samhälle.** Vår affärsidé är att långsiktigt och industriellt försörja operatörer med moderna och effektiva produktionsanläggningar för järnvägsnära verksamheter.

Världen vi verkar i

Omvärld och trender

Ett år präglad av Covid-19

Den globala järnvägsindustrin förblir en tillväxtmarknad trots nuvarande covid-19-pandemi. Det är främst relaterat till att godstransporter på järnväg legat på en relativt stabil nivå under pandemin i sin helhet, och till och med ökat sedan föregående år. Ökningen är dock mindre än vad som prognostiserades före covid-19.

Under första halvåret 2020 noterades dock en kraftig minskning inom passagerartrafik i landet. Även om passagerartrafiken återhämtat sig något sedan dess förväntas under en överskådlig framtid fortsatt lägre nivåer av antalet passagerare för långväga, regionala och urbana transporter.

Den minskade trafiken har dock möjliggjort för Trafikverket att kunna tidigare lägga underhållsarbeten för järnvägsinfrastruktur. Regeringen tillskjuter dessutom ytterligare medel till både järnvägsunderhåll och godstrafik för att stärka dessa fram till sommaren 2021.

På lång sikt gynnas tågtrafiken

Kollektivtrafikmyndigheterna som bedriver skattesubventionerad persontrafik har hållit turtätheten uppe under pandemin – vilket lett till att tågen delvis gått tomma. I vissa fall har fordonen till och med rullat mer i syfte att sprida ut resenärer. *Detta bidrar till ett fortsatt ökat underhållsbehov vilket gynnar Train Alliances verksamhet.* Samtidigt rapporterar kollektivtrafikmyndigheterna stora intäktsförluster vilket kan ha en påverkan på pågående verksamhet och nödvändiga investeringar.

De långsiktiga målsättningarna – exempelvis kollektivtrafikmyndigheternas fördubblingsmål till 2030 – ligger fortfarande fast och fler fordonsbeställningar kommer att genomföras för att klara kapacitet och kundkrav. På kort sikt är passagerartrafikens utveckling svår att förutspå, men på lång sikt bör pandemins effekter gynna tågresandet på bekostnad av flygtrafiken. Samtidigt fortsätter urbaniseringen där fler regionkluster växer fram och regionala resmönster med dem.



Kapacitetsbrist för underhåll och uppställning

I takt med att tågtrafiken ökar i samtliga storstadsregioner råder det redan nu kapacitetsbrist för tågunderhåll och uppställning i både Stockholm, Göteborg och Malmö. Flera regionala aktörer täcker idag det akuta uppställningsbehovet med tillfälliga lösningar som uppställning i depåer, i trafiknätet samt på godsbangårdar.

Det här är en bristsituation som påverkar både de operatörer som driver regional kollektivtrafik och de aktörer som bedriver trafik med start- eller slutpunkt i storstadsregionerna. *Det är också en utveckling som borrar för en ökad efterfrågan på strategiskt placerad mark och kompletta anläggningar.*

Miljömedveten framtid talar för tåget

Det blåser gröna vindar över världen och i synnerhet i Sverige, och inte minst märks ett ökat intresse för miljövänliga transportalternativ. Den här utvecklingen – samt höjda ambitioner från politiker och myndigheter – är glädjande och kommer att leda till tillväxt inom järnvägen.

Den svenska regeringen vill främja en överflyttning av transporter från väg till järnväg. Det är ett av många sätt att nå de högt ställda svenska klimat- och miljömålen. En del i satsningen på järnväg handlar om miljökompensation till godsoperatörer, en annan rör de stora infrastruktursatsningar som nu planeras. *Train Alliance är väl positionerade för att möta dessa höjda miljökrav och ambitioner, inte minst eftersom de kommer att kraftigt öka behovet av tågunderhåll.*

Läs mer om hur Train Alliance arbetar för en hållbar framtid på sida 9.

Hållbara transporter i fokus

Craven på en omställning till fossilfria transporter kommer att öka trycket på järnvägen. Mälardalen står i centrum för den svenska järnvägen och det är där Train Alliances fokus ligger.

Under året har EU-kommissionen diskuterat hur framtidens transporter ska se ut inom unionen. I samband med det har Mälarrådet, en sammansättning av sju län i Mälardalsregionen, höjt frågan att investeringar i transportinfrastruktur på EU-nivå är värdefulla för en hållbar utveckling och för att stärka konkurrenskraften i Stockholm-Mälardalsregionen, Sverige och Europa. Mälarrådet talar i sitt svar också om vikten av att Stockholm och Örebro/Hallsberg fortsätter att vara knutpunkter i EU:s transeuropeiska transportnät och att samtliga kommuner och regioner i Mälarrådet omfattas av detta transportnätverk.

Train Alliance äger järnvägsklar mark och har etablering i både Sigtuna och Hallsberg. I takt med att fordonsflottan ökar så ökar även konkurrensen på den svenska järnvägen. Train Alliance bedömer att det kommer att ske stora beställningar av järnvägsfordon och att tågflottan fortsatt kommer att öka de kommande tio åren. Detta kräver betydande investeringar i järnvägsanläggningar – enbart för att underhålla de nya fordonen. Merparten av de nya anläggningarna förväntas lokaliseras till platser där Train Alliance antingen redan har etablerad anläggning och/eller mark.

Den svenska järnvägen

15 600 spårkilometer - och 800 miljoner resor

Det svenska spårsystemet täcker hela landet och löper vidare ut i världen. För både människor och gods pekar prognoserna på att järnvägen kommer att bli ett allt viktigare transportmedel. Här är en kort sammanställning av den marknad som Train Alliance verkar på.

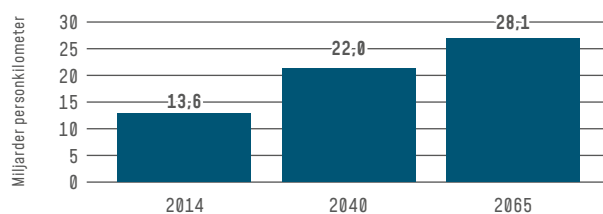
Det svenska järnvägsnätet mäter drygt 15 600 spårkilometer. Järnvägsnätet sträcker sig över hela Sverige och är sammankopplat med järnvägsnäten i Norge, Finland, Danmark, Tyskland, Polen och vidare ut i världen.

Järnvägen nyttjas både för gods- och persontransporter, av en rad olika aktörer. I takt med att den svenska järnvägsmarknaden har avreglerats har antalet aktörer på den svenska marknaden ökat ytterligare och består idag av såväl offentliga som privata aktörer inom två huvudgrupper: järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

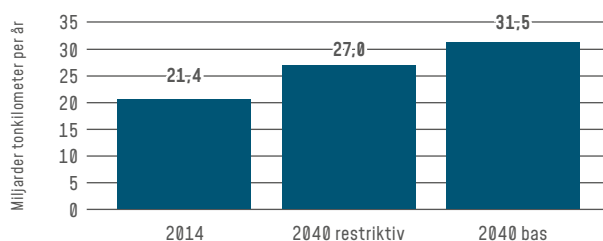
- Järnvägsföretag utgörs av de som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Idag erbjuder såväl privat- som offentliggjorda järnvägsföretag transporttjänster till godstransportköpare och resenärer på den svenska järnvägsmarknaden.
- Infrastrukturförvaltare är aktörer som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver de anläggningar som hör till infrastrukturen. I Sverige finns cirka 300 infrastrukturförvaltare, varav Trafikverket är den största.

Dessa operatörer och andra järnvägsföretag behöver tillgång till underhållsverkstäder, terminaler, stationer, omloppsnära uppställning och depåer. Dessa tillhandahålls av särskilda underhållsföretag eller av fordonsleverantörer.

Antal personkilometer på järnvägen



Transportarbete järnväg



Källa: Trafikverket. TRV 2017/111007. Prognoser för godstransporter 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2020. 2020

Kraftig ökning av tågresande väntar ...

Även om Covid-19-pandemin på kort sikt har skapat nedgångar i persontrafiken så påverkar det inte Trafikverkets långsiktiga prognoser för spårtrafiken. **Till år 2040 beräknas till exempel antalet personkilometer på järnvägen öka med cirka 50,5 procent** från de 14,6 miljarder personkilometer som färdades på Sveriges järnvägar under 2019. Blickar vi ännu längre framåt antas antalet personkilometer uppgå till 28,1 miljarder kilometer år 2065. Det är långt till år 2065, men järnvägsinfrastruktur planeras för och projekteras just med dessa prognoser som grund.

Några av anledningarna till de förväntade ökningarna i järnvägstrafiken är en växande befolkning samt en ökad vilja att åka tåg, som bland annat grundar sig i omställningen till ett mer hållbart samhälle. Trafikverket prognostiserar att spårtrafik kommer vara det trafikslag som procentuellt sätt växer snabbast i Sverige fram till 2065. Men ett kritiskt villkor för den prognosen är att förutsättningarna för att resa med tåg förbättras.

... Och det gäller även gods

Även godstransporter via järnvägen spås växa under de kommande decennierna. Transporterna på järnväg förutsätts öka med cirka 26 procent – från 21,4 miljarder tonkilometer 2017 till knappt 27,0 miljarder tonkilometer 2040 (restriktiv).

Det är på denna expansiva marknad som Train Alliance verkar. För att höja kapaciteten i det svenska spårsystemet så krävs ett nätverk av välfungerande järnvägsanläggningar placerade på strategiskt fördelaktiga lägen. Här kan järnvägsfordonen underhållas och repareras för att sedan snabbt kunna sättas åter i drift. Vår affärsidé är att långsiktigt och industriellt försörja operatörer med moderna och effektiva produktionsanläggningar för järnvägsnära verksamheter inom infrastruktur och logistik.

Hållbarhet på räls

Train Alliance har en viktig roll i att bidra till en mer hållbar infrastruktur



Train Alliances anläggningar och mark ska utgöra viktiga resurser för svensk järnväg. På så sätt spelar vi en viktig roll i omställningen till en mer hållbar infrastruktur – hur vi hanterar vår mark och planerar våra anläggningar kommer att påverka framtida generationer. När vi gör rätt är vår kärnverksamhet en betydelsefull del i att skapa ett mer hållbart samhälle. Vi kan och vill vara en del av lösningen på de utmaningar som världen står inför.

Men alla verksamheter har också en negativ påverkan på miljö och klimat. Train Alliance arbetar aktivt för att kontinuerligt minska vår miljöpåverkan, och **vi integrerar miljöfrågor som en viktig parameter i alla våra beslut**. Två viktiga utgångspunkter för vårt miljöfokus är kretsloppstänkande och hus-hållning med naturresurser. Ett bra exempel på hur vi har jobbat med detta under året går att finna i vår nya anläggning i Hallsberg där återvunnet grus har använts vid nybyggnationen.

I anläggningen i Hallsberg tas också tvättmedel, färgrester och smältvatten om hand i ett slutet system och med den mest moderna reningstekniken som finns tillgänglig på marknaden.

Det är alltmer tydligt att näringslivet behöver ta en större roll för att driva på omställningen mot ett mer hållbart samhälle – både vad gäller positiv och negativ påverkan. Inom Train Alliance kommer vi att fortsätta utveckla vårt miljöarbete, och i ännu högre grad göra miljö och klimat till centrala frågor i våra investeringsbeslut.

Train Alliance bygger med återvunnet grusmaterial

All tillverkning har en miljöpåverkan, och nästan allt går i dag att återanvända – även grus. Därför använder vi på Train Alliance återvunnet grusmaterial när vi anlägger ny järnvägsinfrastruktur.

När Train Alliance skulle lägga spår och växlar vid vår nya anläggning i Hallsberg valde vi att använda oss att 100 procent återvunnet grusmaterial. Detta har möjliggjorts genom ett samarbete med leverantören Adriansson Schakt och Transport AB, som för drygt ett år sedan investerade i en unik och modern sorteringsanläggning som klarar att sortera, tvätta och återvinna begagnat grusmaterial.

– Genom användning av återvunnet grusmaterial från en lokal leverantör sparar vi in på både transporter och jordens resurser. Grus låter som något som knappt skulle behöva återvinning, men faktum är att det fram tills nyligen inte gick att sortera och behandla använt grus. Idag kan vi på Train Alliance göra det, och det är till stor fördel för miljön, säger Joakim Weijmer, VD Train Alliance.

Våra markområden

2 miljoner kvadratmeter mark – i rätt lägen

Train Alliance har investerat i mark och fastigheter som ligger strategiskt rätt för en fortsatt expansion av den svenska järnvägen. Markinnehaven gör Train Alliance till en attraktiv partner till dem som vill utveckla järnvägstillgångar. Här är våra markområden.

Västerås Hedensberg

Yta: 915 219 m²

Ägarandel: 100 %

Råmark med avsikt att få fastigheten järnvägsklar inom tio år.

Hallsberg Rala

Yta: 908 445 m²

Ägarandel: 100 %

Området är detaljplanlagt för användande till järnvägsändamål och utgör så kallad exploateringsmark för etablering. Under 2018 upprättades en av Europas modernaste tågserviceanläggningar på Train Alliances mark. Fastigheten med anläggningen styckades av i samband med försäljning. Från och med våren 2020 finns en kombihall tillgänglig på fastigheten. Därutöver har ett marksäkringsavtal med Siemens Mobility AB undertecknats.

Hallsberg Kronan

Yta: 233 m² (byggnad) och

589 m² mark]

Ägarandel: 100 %

Området avser byggnad och mark och är bolagets huvudkontor.

Eskilstuna Fristaden

Yta: 24 030 m²

Ägarandel: 100 %

Anläggningen består av infrastruktur, spår för uppställning av järnvägsfordon samt en verkstadsutbyggnad. 1 533 m² arrenderas ut till Eskilstuna kommun.

Norrsunda Krogsta

Yta: 401 138 m²

Ägarandel: 45 %

Pågående detaljplanearbete för industri- och järnvägsändamål. Detaljplanearbetet är under utställning hos Sigtuna kommun. Området planeras för gods- och logistikområde i anslutning till Rikskombiterminalen och är en del av Järnvägscentrum Stockholm Nord.

Norrsunda Brista

Yta: 29 425 m² +

84 525 m² (genom option)

Ägarandel: 100 % samt

34 % (genom option)

Detaljplanlagt för industriändamål. Anslutningsväxel till Oskustbanan i norr och spårområde. Området är avsett för gods- och bulklogistik. På området finns Arlanda Flygbränsledepå.

På marken för optionen från Sigtuna kommun bedrivs ingen verksamhet. Train Alliance äger inte fastigheten per dagen för denna rapport men avser att förvärva den i samband med att detaljplan fastställs för Norrsunda Krogsta.

Malmö

Ägande i verkstadsanläggning upprättad åt kund. Train Alliance arrenderar mark av Malmö kommun.

Järnvägscentrum Stockholm Nord

Ett förvärv som fullbordar vår närvaro i området

I februari 2021 förvärvade Train Alliance Rikskombiterminalen i Järnvägscentrum Stockholm Nord. Rikskombiterminalen är en av få i sitt slag i Sverige – och en av Sveriges största fullserviceterminaler med anslutning till Trafikverkets infrastruktur. För Train Alliance är förvärvet en viktig pusselbit i vår långsiktiga plan för området.

Järnvägscentrum Stockholm Nord är en ambitiös logistiksatsning – och ett sammanhängande systemområde som omfattar cirka 500 000 kvadratmeter spåransluten mark för etablering av diverse logistiska tjänster. Området har järnvägsanslutningar till och från Trafikverkets infrastruktur på flera ställen i både norr och söder. Train Alliances strategi är att etablera ett logistiskt centrum för järnvägsnära verksamheter i området.

Redan idag är Järnvägscentrum Stockholm Nord ett viktigt logistiskt nav för flera offentliga och privata aktörer. I och med förvärvet av Rikskombiterminalen äger och förvaltar Train Alliance två enligt Trafikverket utpekade Riksbäddarna för samhälle och näringsliv inom området. Det andra är Arlanda Flygbränsledepå.

I anslutning till Rikskombiterminalen finns outnyttjade expansionsytor som kompletterar och förädlar Train Alliances befintliga markinnehav i området. Sedan tidigare äger Train Alliance egna järnvägsanslutningar ut på Ostkustbanan på mark som är belägen intill Rikskombiterminalen. Rikskombiterminalen gränsar således direkt till koncernens befintliga markinnehav i området och är därför en viktig pusselbit i att skapa ett komplett markinnehav i ett strategiskt viktigt område för svensk järnvägsinfrastruktur.

Vår vision är att Järnvägscentrum Stockholm Nord fortsätter att utvecklas till ett viktigt logistiskt nav för järnvägens samlade behov och att Train Alliance kan bistå järnvägsbranschens aktörer med förstärkt kapacitet i sidosystemen. Våra anläggningar och markområden inom Järnvägscentrum Stockholm Nord gör att Train Alliance är väl positionerat för att möta nya behov av depå- etableringar i Stockholmsområdet – och en ökad efterfrågan på järnvägsnära tjänster i hela landet.



Bild: Illustration över Järnvägscentrum Stockholm Nord som tagits fram av Train Alliance och Kilenkryssat. På bilden illustreras området med stambanan som kommer från söder (Stockholm) till norr (Uppsala), det som även kallas för Ostkustbanan, tillsammans med olika kritiska infrastrukturrelaterade knutpunkter. Däribland nr. 1: Rikskombiterminalen, nr. 4 och nr. 5: Train Alliances delägda markområde Sigtuna Norrsunda-Krigsta 16:1 och 16:3 samt nr. 6: Bränsledepå. Bansträckningen i nr. 9 existerar inte idag men är ett potentiellt framtida spår för att vända tillbaka.

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ) ("Train Alliance") org nr 556785-5241 får härmed avge årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2020. Train Alliance har sitt säte i Hallsberg.



Allmänt om verksamheten

Train Alliance är en komplett järnvägspartner åt järnvägsnära verksamheter med ett eget innehav av strategiskt placerad mark. Bolagets verksamhet omfattar att förvärva strategiskt placerad mark, utveckla marken och gör den järnvägssklar samt att tillsammans med kunder och samarbetspartners bygga och etablera anläggningar för underhåll och logistik av tåg och järnvägsinfrastruktur.

Koncernen besitter stor industriell kompetens vad gäller utformande av tåg-anläggningar och allt i linje med att verka för hög effektivitet, intjänning och kostnadsbesparing igenom anläggningens utformning, placering och teknikval. Train Alliance kompetens och erbjudande till våra kunder är knutet till järnvägsfordonsunderhållet, och hur man disponerar en verkstad och utför underhållet för att ge maximal tillgänglighet av fordonet.

Järnvägsföretag binder merparten av sitt kapital i järnvägsfordonen och att få en ökad tillgänglighet i sin fordonsflotta är kostnadsbesparande för fordonsägarna. För att kunna leverera högeffektiva järnvägsfordons-verkstäder krävs, utöver rätt teknisk disposition, också ett excellent järnvägsläge, d.v.s. mark med förutsättningar för att kunna fungera i järnvägs-omloppet. Train Alliance disponerar över ett antal markpositioner om drygt 2 miljoner kvadratmeter utspridda från norr till söder i hela Sverige. Mest stolta är bolaget för markinnehavet i järnvägsknutpunkten Hallsberg. Hallsberg är välkänt i järnvägssammanhang och även för den oinvidde så kopplas Hallsberg tätt samman med järnväg. I Hallsberg disponerar Train Alliance drygt 900 000 m² järnvägssklar mark med både detaljplan och anslutning till Trafikverkets infrastruktur. Utöver marken i Hallsberg äger Train Alliance även mark i Sigtuna, Stockholm. Expansionen inom järnväg är kraftigast i storstadsområdet och konkurrensen om markytorna och alternativanvändningen är där som störst.

Organisation

Koncernens moderbolag är TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ), som direkt eller indirekt, äger tio dotterbolag och två intressebolag. Koncernens verksamhet bedrivs främst i moderbolaget. Koncernens dotterbolag har en förvaltande roll och är en naturlig del i koncernens verksamhet genom att dessa bolag organisatoriskt är ägare av realtillgångarna i form av mark och anläggningar. Antalet anställda i koncernen uppgår till 8 (5).

Infrastrukturförvaltare

För att uppfylla krav och inneha tillstånd som infrastrukturförvaltare krävs säkerhetstillstånd från Transportstyrelsen. Train Alliance är godkända infrastrukturförvaltare för anläggningarna i Hallsberg och Malmö. För att erhålla tillståndet krävs att samtliga krav uppfylls enligt Transportstyrelsens regelverk och att nödvändiga dokument finns tillsammans med olika funktioner och delegeringar i Train Alliances organisation.

Miljöpåverkan

Miljöaspekten för koncernen är en naturlig integrerad del i verksamhetskonceptet. Koncernen arbetar i etableringsarbete och anläggningsutformningen efter att leverera miljöcertifierade anläggningar. Miljömedvetenheten speglas genomgående i koncernens funktionstänk, materialval, genomförande, avfallshantering, energieffektiv drift och inom arbetsmiljö och personal-säkerhet. I etableringsarbetet eftersträvas miljöcertifieringssystemet BREEAM.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

- I början av januari 2020 registrerades en sammanslagning av aktierna 5:2 och nominellt belopp ökas från 10 till 25 kronor per aktie.
- I slutet av januari offentliggjorde Train Alliance prospekt för notering på Nasdaq First North Growth Market. Beslutades att göra en nyemission med kontant betalning av 5 000 000 aktier serie B med en övertilldelningsrätt om 750 000 serie B aktier. Pris per aktie fastställdes till 50 kronor. I februari offentliggjorde Train Alliance utfallet och 22 000 aktieägare tecknade aktier varav 6 000 nya aktieägare. Bolaget ökade aktiekapitalet med 125 MSEK.
- Den 20 februari 2020 var Train Alliance första handelsdag på Nasdaq First North Growth Market under namnet TRAIN B. Sedvanlig klockringning skedde hos Nasdaq kl 09.00 och första handelsdagen skedde utan problem och noterades att aktien handlades till över sitt introduktionspris på 50 kronor.
- I mars utnyttjade bolaget sin övertilldelningsoption och genomförde en nyemission och ökade antalet B-aktier med 703 830.

- Den 23 mars förvärvade Train Alliance ett större strategiskt markområde i Västerås och ökar sitt innehav från 30% till 45% i sitt intressebolag för mark i Sigtuna. Affären är på totalt 252 MSEK varav hälften betalas med aktier genom apportemission till säljaren Kilenkryssat. Kilenkryssat, en sedan länge viktig samarbetspartner för Train Alliance, blir därmed stör-ägare i Train Alliance genom sitt deltagande i den riktade apportemissionen. Kilenkryssat värderar aktien i Train Alliance till 63 kronor och tar emot aktier som betalning för den överlåtna egendomen. Priset 63 kronor är 20% högre än den kurs som bolaget handlades till vid tillfället för apportemissionen. Emissionen innebär en ökning av antalet B-aktier med 2 000 000.
- Den 30 april tecknade Train Alliance ett marksäkringsavtal med järnvägsfordonsföretaget Siemens Mobility AB för etablering i Hallsberg. Avtalet är ett första avtal för att säkra mark för en lokalisering av en modern lokverkstad på Train Alliance:s järnvägsområde Rala i Hallsberg. Avtalets fortsättning är att gemensamma utredningar företas och arbetas fram avseende teknik och kravspecifikationer för den förestående toppmoderna anläggningen.
- I maj ändrade Train Alliances helägda dotterföretag Lokvagnen Deicing Facility AB namn till Lokvagnen Fleet & Components AB. I samband med namnbytet anställdes också fyra personer och arbete i skötselhallen i kombihallen bemannas upp och verksamheten breddas till att också omfatta sanering, vätskeskötsel och enklare underhåll på järnvägsfordon.
- I juni tecknade underhållsföretaget Euromaint hyresavtal med Train Alliance för att bedriva hjulupparbetsverksamhet i Hallsberg och inleder med detta en ökad närvaro i Hallsberg.
- Euromaint, ägt av fordonstillverkaren CAF, är redan idag leverantör av svarvtjänster i Malmö, Stockholm och Luleå och innehar alla nödvändiga behörigheter och tillstånd vilket möjliggör en trygg utveckling av verksamheten. Train Alliance äger den tekniska och maskinella utrustningen och innehar säkerhetstillstånd som infrastrukturförvaltare och agerar aktiv anläggningspartner till Euromaint för sin etablering och affärsutveckling i anläggningen.
- Den 18 juni höll Train Alliance årsstämma som beslöt att styrelsen ska bestå av fem ledamöter och en suppleant. Otto Persson (ordförande), Conny Björnram, Sven Jemsten, Patrik Lingårdh samt Staffan Brandt så som styrelseledamöter och Barbro Wihlborg så som styrelsesuppleant. Stämman beslutade även att anta en ny bolagsordning med redaktionella ändringar samt att bemyndiga styrelsen att under tiden intill nästa årsstämma, vid ett eller flera tillfällen och med eller utan avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt, fatta beslut om nyemission av aktier, teckningsoptioner och/eller konvertibla skuldebrev.
- Den 29 juli 2020 fick Train Alliance ett leveransavtal för bränsledepåverksamheten i Stockholm. Uppdraget är att skalskydda och funktions-skydda verksamheten och säkerställa kapacitet så att flygbränsleförsörjningen till Arlanda flygplats alltså kan tas genom transport på järnväg. Uppdraget skall genomföras under kvartal 3 och 4 2020 och har ett ordervärde på strax över 20 MSEK. Uppdraget är en av fyra etapper som skall genomföras för godstrafiken i norra Stockholm.
- I september utförde Train Alliance uppdrag för Norrtåg vid installation av teknikanläggning.

Finansiell översikt

FLERÅRSÖVERSIKT (KSEK)	2020	2019	2018	2017	2016
KONCERNEN					
Rörelsens intäkter	162 485	125 716	92 492	90 406	88 449
Årets resultat	16 607	11 706	7 251	7 346	23 948
Balansomslutning	1 030 130	726 745	546 364	559 231	483 063
Soliditet %	73,7%	51,0%	59,9%	58,3%	59,6%
MODERBOLAGET					
Rörelsens intäkter	141 258	116 614	151 000	73 055	84 602
Årets resultat	13 093	12 686	1 454	2 218	11 116
Balansomslutning	1 033 884	704 926	559 491	607 481	501 556
Soliditet %	73,1%	50,7%	55,9%	52,3%	56,8%

- I oktober tecknade Train Alliance ett leveransavtal om förstudieuppdrag för utbyggnad av godsdepåverksamheten i Sigtuna. Uppdraget är att undersöka etableringsmöjligheten för att handha miljövänligt flygbränsle och anlägga en distributionsanläggning för att distribuera detta på järnväg. Ordervärdet uppgår för förstudien till 0,6 MSEK och beräknat ordervärde för anläggningen med spår beräknas till 20–30 MSEK.
- Den 11 november fick Train Alliance i uppdrag av Kilenkryssat att genomföra en lokaliseringsutredning inför etablering av en ny uppställningsbangård. Kilenkryssat har etablerat och äger Sveriges enda TEN standardiserade kombiterminal som kan ta emot och hantera tåglängder om 750 meter. Terminalen är en av landets riktigt stora med direkt järnvägsanslutning till ostkustbana. Terminalen har ett optimalt läge i Rosersberg i landets hetaste tillväxtregion. Den har fått titeln Rikskombiterminal och den ligger strategiskt i Rosersberg i Sigtuna kommun och är grannen med logistikcentrum Stockholm Nord.



Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

- Den 2 februari publicerade Train Alliance att bolaget förvärfvar Rikskombiterminalen i Sigtuna av Kilenkryssat för 302 MSEK. Köpet finansieras genom emission och likvid till Kilenkryssat erläggs med dels en kontantdel och en del aktier.
- Den 15 februari offentliggjorde bolaget erbjudande samt publicerade inbjudan för att teckna aktier i Train Alliance emission. Emissionen ska dels finansiera likvid för förvärfvet av Rikskombiterminalen, dels satsningen på Järnvägscentrum Stockholm Nord.
- Den 4 mars publicerade bolaget utfallet av emissionen. Emissionens teckningsgrad uppgick till 147% och bolaget fick därmed in emissionskapital för fullgörande av förvärfvet.
- Den 19 mars uppmärksammas bolaget av SEB som publicerade en analys i positiva ordalag om Train Alliance. Analysen tydliggjorde och beskrev de substantiella realtillgångar som bolaget förädlar och innehar.
- Fullt tillträde för Rikskombiterminalen genomfördes den 1 april 2021.
- Den 8 april rapporterade bolaget en större insynsrapporteringspliktig transaktion till Finansinspektionen när bolagets styrelseordförande Otto Persson förvärfvade 142 336 B-aktier till ett värde om ca 10 MSEK.

Kommentarer till resultaträkningen

Koncernens rörelseintäkter uppgår till 162,5 MSEK [125,7] och har ökat med 29%. Ökningen avser främst verksamhetsdelen Förädlade sålda objekt. Bruttovinstprocent för året uppgick till 27,8% (fg år 25,8).

Train Alliance följer upp verksamheten i tre delar. Konceptleveranser (tjänsteuppdrag), Anläggnings- och teknikuthyrning samt Förädlade sålda objekt. För 2020 uppgick andelen Förädlade sålda objekt till 80,6% av koncernens totala rörelseintäkter (fg år 79,7%). Förädlade objekt har normalt en lägre bruttovinst än de övriga leveransområdena.

Konceptleveranser och Anläggnings- och teknikuthyrning är viktiga inslag och historiskt har vi utfall på ca 10% vardera av totala rörelseintäkter i dessa intäktslag

RÖRELSENS INTÄKTER	2020	2019
Konceptleveranser	13 161	12 392
Anläggnings- och teknikuthyrning	18 361	13 091
Förädlade sålda objekt	130 927	100 189
Övrigt	3	44
Summa	162 485	125 716

Koncernens rörelseresultat uppgick till 28,1 MSEK [19,7] vilket ger en rörelsemarginal på 17,3% [15,6%]. Finansiella poster uppgick till -8 MSEK [-7,0].

Årets resultat uppgick till 16,6 MSEK [11,7].

Kommentarer till balansräkningen

Materiella anläggningstillgångar uppgick till 615,8 MSEK [507,9] och finansiella anläggningstillgångar uppgick till 343,2 MSEK [148,6]. Investeringar sker i huvudsak direkt eller indirekt i materiella anläggningstillgångar. De fall det är investeringar i finansiella anläggningstillgångar, så är detta i intressebolag eller bolag som bolaget har nära samarbete med för en förädling eller arbete med en materiell anläggningstillgång.

Det som i huvudsak investeras i är, nyförvärv av mark för förädling, kapacitetsförstärkningar, spåranläggningar och gemensamhetsanläggningar på egenägd befintlig mark även inbegripande av uppgraderingar av anslutningar till huvudsystemet. Investeringar sker också i anläggningar och fastigheter som har strategisk betydelse och som bolaget har för avsikt att äga på lång sikt.

Under året har investeringar gjorts i materiella anläggningstillgångar om 134,5 MSEK [206,4]. Investeringarna avser främst mark i Västerås. Under perioden har Train Alliance gjort investeringar i finansiella anläggningstillgångar på 196,1 MSEK [0,0]. Investeringen på 196,1 MSEK avser ytterligare ägande i intressebolag för mark i Sigtuna, från 30% till 45%.

Mer om förädlade projekt

Koncernens balansräkning består i allt väsentlig del av markinnehav på strategiska järnvägsorter och uppgår till 874,2 MSEK (612,9) (inklusive andelar i intresseföretag). Totalt disponeras närmare drygt 2 000 000 m² mark varav cirka hälften är detaljplanlagt och klar för järnvägsändamål. Ett viktigt inslag i bolagets och koncernens verksamhet är verksamheten kring ägande, förvaltning och förädling av dessa strategiska marktillgångar som koncernen innehar. Denna verksamhet går ut på att som slutprodukt göra marktillgången förberedd och klar för järnvägsverksamhet. Detta innebär att samtliga tillstånd och förutsättning skall finnas för en etablering av en järnvägsverksamhet i sidosystemet. Utöver en detaljplan beslutad från den kommun i vilken marken befinner sig så skall det också finnas anslutningsmöjligheter till Trafikverkets huvudsystem. Dessa processer är tidskrävande och detta förädlingsarbete syns inte i resultaträkningen förrän en realisation eller etablering sker.

Koncernens strategiska markinnehav är ingen nödvändighet för den verksamhet som bedrivs. Koncernens samlade kompetens nyttjas av kunder som äger egna anläggningar och där koncernen tillför konceptrådgivning för teknikal för bästa lösning kapacitets- och effektivitetsmässigt.

Det strategiska markinnehavet har ändock, trots dessa fristående uppdrag, varit en förutsättning för att få externa uppdrag, och koncernens strategi och vision att etablera effektiva järnvägsanläggningar på sina egna markområden kvarstår alltså. Koncernens strategiska markinnehav är en integrerad del av totalerbjudandet till kund som består i att leverera järnvägsanläggningar på rätt plats, rätt teknik och konceptutformning för bästa resultat kapacitets- och effektivitetsmässigt.

Bolaget följer också en redovisningsprincip innebärande att uppskrivning av en marktillgång ej sker oavsett om en väsentlig värdeförädling skett. Bolaget redovisar sina marktillgångar till sitt anskaffningsvärde med tillägg för de värdeskapande utgifter bolaget haft i sin förädlingsprocess.

När marktillgången blivit färdigförädlad så görs en oberoende värdering av externt värderingsinstitut och denna värdering användes i bolagets nyckeltal för att räkna fram ett justerat eget kapital per aktie eller som det kallas "justerat substansvärde per aktie".

Förädlingsprocesser av mark sker för närvarande i Västerås och Sigtuna. Hallsberg är en process som blev färdigförädlad under 2019 och i Hallsberg finns dryga 900 000 m² mark för järnvägsändamål med både anslutning till stambanan och en detaljplan som anger järnvägsverksamhet.

Kassaflöde och likvida medel

Likvida medel inklusive kortfristiga placeringar vid årets slut uppgick till 41,5 MSEK (61,3). Kassaflöde från den löpande verksamheten uppgick till -81,5 MSEK (54,0) samt kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till -310,3 MSEK (129,5). Under året har Train Alliance via nyemission även erhållit 385,2 MSEK (40,0). I början av 2021 genomförde Train Alliance även en företrädesemission som kommer att tillföra cirka 418 MSEK före avdrag för transaktionsrelaterade kostnader.

Eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick vid årets slut till 759,2 MSEK (370,7). Förändringen i eget kapital för koncernen på 388,5 MSEK avser 371,9 MSEK listnings-, övertilldelnings- samt apportemissioner samt årets resultat 16,6 MSEK.



Förväntad framtida utveckling

Koncernen förväntas bedrivas nästkommande år i oförändrad omfattning, ändock med beaktande av att klara markinnehav i Hallsberg och Sigtuna förväntas ge ytterligare etableringar. Train Alliance har ett väl positionerat utgångsläge för att bemöta den efterfrågan som finns på vissa geografiska platser som till exempel Hallsberg och Sigtuna. Behoven avgränsas dock inte geografiskt och koncernen ser flera andra markområden i Sverige som strategiskt viktiga knutpunkter att i framtiden förvärva och förädla mark på. Train Alliance har i början av 2021 genomfört en företrädesemission och har därmed en finansiell beredskap för 2021 för bland annat förvärvet av Riksbanksterminalen.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Train Alliance bedriver genom sin verksamhet kontinuerligt ett flertal större projekt i såväl detaljplane- som genomförandefas. I de individuella projekten finns ett flertal operativa risker som kan innebära ökade kostnader eller tidsförskjutningar. Vid entreprenaduppdrag överstigande 100 MSEK läggs risken på entreprenören. Hittills har Train Alliance inte haft några väsentliga förluster avseende entreprenader.

Under 2020 har utbrottet av Covid-19 i sitt kölvatten fört med sig störningar i de finansiella marknaderna. Train Alliance följer utvecklingen på marknaden noga. Spridningen av coronaviruset har påverkat Train Alliance genom att besluts- och projektprocesser tagit längre tid. I övrigt har inte koncernen påverkats vad det gäller verksamhet, ställning och resultat.

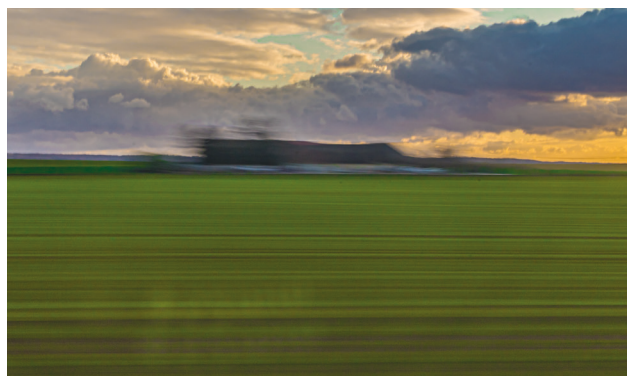
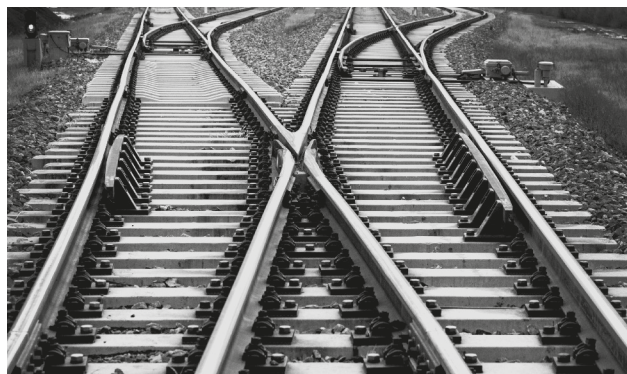
Styrelsens arbete under året

Enligt bolagsordningen ska styrelsen i Train Alliance bestå av lägst 3 och högst 12 ledamöter. Årsstämman den 18 juni 2020 beslutade att styrelsen ska bestå av fem styrelseledamöter och en styrelsesuppleant. För tiden intill nästa årsstämma valdes Otto Persson (ordförande), Conny Bjärnram, Sven Jemsten, Patrik Lindgårdh, Staffan Brandt och Barbro Wihlborg (suppleant).

Styrelsen ska långsiktigt tillgodose aktieägarnas intressen och bär ytterst ansvar för bolagets organisation och förvaltning av bolagets angelägenheter.

Styrelsen har fastställt en arbetsordning för styrelsen och en instruktion för verkställande direktör. Därutöver har styrelsen under året också beslutat om ett antal övergripande riktlinjer och instruktioner för bolagets verksamhet, bland annat integritets-, informations- och insiderpolicy samt en utökad finanspolicy. Alla dessa interna styrdokument behandlas minst en gång per år och därtill löpande för att följa lagar och när behov annars föreligger.

Bolagets styrelse har under 2020 haft 10 protokollförda möten, varav 1 konstituerande möte. På dagordningen inför varje ordinarie styrelsemöte finns ett antal stående punkter såsom VD:s genomgång av verksamheten, markförädlingsprocesser, ekonomi och finansiering. Styrelsen har under 2020 behandlat och effektuerat förvärv, förädling och kapacitetsinvesteringar.



Ägarförhållanden

ÄGARE 2020-12-31	TOTALT ANTAL AKTIER	RÖSTETAL	KAPITALANDEL
Lupinia AB (Sven Jemsten)	1 969 246	24,37	11,31
AB Hvalfisksen	1 761 398	4,97	10,11
Investment AB Spiltan	1 454 221	4,11	8,35
Banque Pictet	1 395 900	3,94	8,01
Polar Structure AB	1 005 027	18,85	5,77
Kilenkryssat Rail AB	1 000 000	2,82	5,74
PriorNilsson Realinvest	809 186	2,28	4,65
Napte Holding AB	564 691	1,59	3,24
Nordica Life	500 000	1,41	2,87
Hylbo Gård AB (Otto Persson)	499 238	12,08	2,87
ITG Sverige Bygg AB	387 470	6,43	2,22
Övriga aktieägare	6 072 879	17,15	34,86
Summa	17 419 256	100	100

Resultatdisposition

Förslag till resultatdisposition vid 2021 års ordinarie stämma

Följande balanserad vinst ska disponeras av årsstämman (SEK):

Balanserade vinstmedel	51 895 051
Överkursfond	255 218 469
Årets resultat	13 093 246
Summa	320 206 766

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att 320 206 766 balanseras i ny räkning. För förändringar i eget kapital under räkenskapsåret hänvisas till Koncernens och Moderbolagets rapport över förändringar i eget kapital.

I övrigt hänvisas till efterföljande finansiella rapporter med noter.

Finansiell information

Koncernens resultaträkning

BELOPP I TKR	NOT	2020	2019
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning		31 522	25 483
Övriga rörelseintäkter		130 963	100 233
Summa rörelseintäkter	4	162 485	125 716
Rörelsens kostnader			
Direkta kostnader		-117 321	-93 344
Övriga externa kostnader	5, 8	3 817	-4 569
Personalkostnader	6	5 439	-2 458
Avskrivning av materiella anläggningstillgångar		-7 850	-5 686
Summa rörelsekostnader		-134 427	-106 057
Rörelseresultat		28 058	19 659
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande poster	9	707	41
Räntekostnader och liknande poster	9	-8 731	-7 014
Summa resultat från finansiella poster		-8 024	-6 973
Resultat efter finansiella poster		20 034	12 686
Skatt på årets resultat	7	-3 427	-980
Årets resultat		16 607	11 706

Koncernens balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2020-12-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	11	487 557	260 191
Inventarier, verktyg och installationer	10	35 128	35 092
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	93 088	212 575
Summa materiella anläggningstillgångar		615 773	507 858
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i intressebolag	17	293 451	140 125
Fordringar hos intressebolag		32 134	-
Andra långfristiga värdepappersinnehav	18	17 596	8 500
Summa finansiella anläggningstillgångar		343 181	148 625
Summa anläggningstillgångar		958 954	656 483
Omsättningstillgångar			
<i>Varulager</i>			
Färdiga varor och handelsvaror		1 016	431
Pågående arbeten och arbeten som säljes		7 380	-
Summa varulager		8 396	431
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		8 034	2 930
Övriga fordringar		3 584	2 548
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	13	9 694	3 100
Summa kortfristiga fordringar		21 312	8 578
Kortfristiga placeringar		-	10 000
Kassa och bank		41 468	51 253
Summa omsättningstillgångar		71 176	70 262
SUMMA TILLGÅNGAR		1 030 130	726 745

[forts.] Koncernens balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2020-12-31	2019-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		435 481	242 886
Övrigt tillskjutet kapital		253 730	60 600
Annat eget kapital inklusive årets resultat		70 016	67 215
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		759 227	370 701
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	21	4 362	4 059
Summa avsättningar		4 362	4 059
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		167 742	134 572
Övriga långfristiga skulder		33 349	66 333
Summa långfristiga skulder	14	201 091	200 905
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	14	24 461	22 222
Förskott från kunder		-	15 817
Leverantörsskulder		10 806	11 117
Aktuella skatteskulder		4 034	802
Övriga kortfristiga skulder		488	73 819
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	25 661	27 303
Summa kortfristiga skulder		65 450	151 080
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 030 130	726 745

Koncernens rapport över förändringar i eget kapital - hänförligt till moderbolagets aktieägare

BELOPP I TKR	AKTIEKAPITAL	ÖVRIGT TILLSKJUTET KAPITAL	BALANSERAD VINST M.M.	TOTALT EGET KAPITAL
Ingående balans per 2019-01-01	222 886	43 711	61 081	327 678
Disposition enligt årsstämma				
- Utdelning till aktieägarna			-5 573	-5 573
Nyemission	20 000	20 000		40 000
Kostnad för emission			-3 110	-3 110
Förskjutning mellan bundet kapital och fritt eget kapital		-3 111	3 111	0
Årets resultat			11 706	11 706
Eget kapital 2019-12-31	242 886	60 600	67 215	370 701
Ingående balans per 2020-01-01	242 886	60 600	67 215	370 701
Listningsemission	125 000	125 000		250 000
Övertilldelningsemission	17 595	17 595		35 190
Apportemission	50 000	50 000		100 000
Kostnad för emission			-13 272	-13 272
Förskjutning mellan bundet kapital och fritt eget kapital		534	-534	0
Övrig justering		1		1
Årets resultat			16 607	16 607
Eget kapital 2020-12-31	435 481	253 730	70 016	759 227

Koncernens rapport över finansiell ställning

BELOPP I TKR	2020	2019
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat	28 058	19 660
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>		
Av- och nedskrivningar av anläggningstillgångar	7 850	5 686
Erhållen ränta	707	41
Erlagd ränta	-8 731	-7 014
Betald skatt	-3 427	-574
Övriga poster	303	84
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	24 760	17 883
Förändringar av rörelsekapital		
Förändringar av varulager	-7 965	2 942
Förändringar av kortfristiga fordringar	-12 734	8 895
Förändringar av kortfristiga skulder	-85 630	24 260
Förändringar av rörelsekapital	-106 329	36 097
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-81 569	53 980
Investeringsverksamheten		
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-134 534	-206 375
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar	-196 039	-
Erhållen nettolikvid sålda anläggningstillgångar mm	20 329	76 920
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-310 244	-129 455
Finansieringsverksamheten		
Nyemission	385 192	40 000
Erhållna lån och krediter	98 593	94 866
Amortering av lån och krediter	-98 485	-11 860
Utdelning till aktieägare	-	-5 572
Övrigt (emissionskostnader över Eget kapital)	-13 272	-2 969
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	372 028	114 465
Förändring likvida medel	-19 785	38 989
Likvida medel vid periodens början	61 253	22 264
Likvida medel vid periodens slut	41 468	61 253
varav kortfristiga placeringar	0	10 000

Moderbolagets resultaträkning

BELOPP I TKR	NOT	2020	2019
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning		23 857	3 989
Intäkter från koncernbolag		25 142	39 626
Övriga rörelseintäkter		92 259	72 999
Summa rörelseintäkter	4	141 258	116 614
Rörelsens kostnader			
Direkta kostnader		-107 234	-93 155
Övriga externa kostnader	5, 8	5 288	-4 378
Personalkostnader	6	3 160	-2 458
Avskrivning av materiella anläggningstillgångar		-2 185	-2 469
Summa rörelsekostnader		-117 867	-102 460
Rörelseresultat		23 391	14 154
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande poster	9	707	41
Räntekostnader och liknande poster	9	-8 730	-7 014
Ränteintäkter koncernen		868	4 426
Summa resultat från finansiella poster		-7 155	-2 547
Resultat efter finansiella poster		16 236	11 607
Bokslutsdispositioner			
Erhållna koncernbidrag		-	1 112
Förändring avskrivning utöver plan		-679	-
Resultat före skatt		15 557	12 719
Skatt på årets resultat	7	-2 464	-33
Årets resultat		13 093	12 686

Moderbolagets balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2020-12-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	11	152 626	150 523
Inventarier, verktyg och installationer	10	35 128	35 092
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	54 138	31 815
Summa anläggningstillgångar		241 892	217 430
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernbolag	16	249 688	172 418
Fordringar på koncernbolag		133 575	99 944
Andelar i intressebolag	17	293 451	140 125
Fordringar hos intressebolag		32 134	-
Andra långfristiga värdepappersinnehav	18	17 596	8 500
Summa finansiella anläggningstillgångar		726 444	420 987
Summa anläggningstillgångar		968 336	638 417
Varulager			
Färdiga varor och handelsvaror		1 016	431
Pågående arbeten och arbeten som säljes		7 380	-
Summa varulager		8 396	431
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		8 034	2 689
Skattefordran		145	332
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	13	8 294	2 783
Summa kortfristiga fordringar		16 328	5 949
Kortfristiga placeringar		-	10 000
Kassa och bank		40 824	50 129
Summa omsättningstillgångar		65 548	66 509
SUMMA TILLGÅNGAR		1 033 884	704 926

(forts.) Moderbolagets balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2020-12-31	2019-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		435 481	242 886
Summa bundet eget kapital		435 481	242 886
<i>Fritt eget kapital</i>			
Överkursfond		255 219	49 623
Balanserad vinst eller förlust		51 895	52 480
Aktiekapital		13 093	12 686
Summa fritt eget kapital		320 207	114 789
Summa eget kapital		755 688	357 675
Obeskattade reserver			
Akkumulerade överavskrivningar		12 290	11 611
Periodiseringsfonder	24	2 355	2 355
Summa obeskattade reserver		14 645	13 966
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		167 742	134 572
Skulder till koncernbolag		748	-
Övriga långfristiga skulder		33 349	66 333
Summa långfristiga skulder	14	201 839	200 905
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	14	24 461	22 222
Förskott från kunder		15 917	35 000
Leverantörsskulder		10 806	11 117
Skulder till koncernbolag		-	826
Aktuella skatteskulder		2 219	-
Övriga kortfristiga skulder		484	48 982
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	7 825	14 233
Summa kortfristiga skulder		61 712	132 380
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 033 884	704 926

Moderbolagets rapport över förändringar i eget kapital - hänförligt till moderbolagets aktieägare

BELOPP I TKR	Bundet eget kapital	Fritt eget kapital			TOTALT EGET KAPITAL
	AKTIEKAPITAL	ÖVERKURSFOND	BALANSERAD VINST ELLER FÖRLUST	ÅRETS RESULTAT	
Ingående balans per 2019-01-01	222 886	29 623	59 569	1 454	313 532
Disposition enligt årsstämma					
- Årets resultat			1 454	-1 454	0
- Utdelning till aktieägarna			-5 573		-5 573
Nyemission	20 000	20 000			40 000
Kostnad för emission			-2 970		-2 970
Årets resultat				12 686	12 686
Eget kapital 2019-12-31	242 886	49 623	52 480	12 686	357 675
Ingående balans per 2020-01-01	242 886	49 623	52 480	12 686	357 675
Disposition enligt årsstämma					
- Årets resultat			12 686	-12 686	0
Listningsemission	125 000	125 000			250 000
Övertilldelningsemission	17 595	17 595			35 190
Apportemission	50 000	63 000			113 000
Kostnad för emission			-13 272		-13 272
Övrig justering		1	1		2
Årets resultat				13 093	13 093
Eget kapital 2020-12-31	435 481	255 219	51 895	13 093	755 688
ANTAL STAMAKTIER				2020	2019
Genomsnittligt antal stamaktier före utspädning				14 830 228	9 715 426
Genomsnittligt antal stamaktier efter utspädning				14 830 228	9 715 426
Antal utstående stamaktier vid periodens slut				17 419 256	9 715 426

Moderbolagets rapport över kassaflöden

BELOPP I TKR	2020	2019
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat	23 391	14 155
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>		
Av- och nedskrivningar av anläggningstillgångar	2 185	2 469
Erhållen ränta	1 575	41
Erlagd ränta	-8 730	-7 014
Betald skatt	-2 463	-574
Övriga poster	1 967	5 536
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	17 925	14 613
Förändringar av rörelsekapital		
Förändringar av kortfristiga fordringar och varulager	-18 344	79 293
Förändringar av kortfristiga skulder	-70 668	-9 935
Förändringar av rörelsekapital	-89 012	69 358
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-71 087	83 971
Investeringsverksamheten		
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-29 383	-96 842
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar	-305 365	-123 144
Erhållen nettolikvid sålda anläggningstillgångar mm	11 120	59 829
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-323 628	-160 157
Finansieringsverksamheten		
Nyemission	398 191	40 000
Erhållna lån och krediter	35 003	94 866
Amortering av lån och krediter	-44 512	-11 860
Utdelning till aktieägare	-	-5 572
Övrigt (emissionskostnader över Eget kapital)	-13 272	-2 969
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	375 410	114 465
Förändring likvida medel	-19 305	38 279
Likvida medel vid periodens början	60 129	21 850
Likvida medel vid periodens slut	40 824	60 129
varav kortfristiga placeringar	0	10 000

Not 1 – Redovisning- och värderingsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Koncernredovisningsprinciper

Bolaget upprättar koncernredovisning för bolag där innehav och majoriteten av rösterna är bolagets samt för bolag där bolaget genom avtal har ett bestämmande inflytande. Dotterbolagen och bolagen med bestämmande inflytande konsolideras i koncernredovisningen. Uppgifter om koncernbolag finns i noten om finansiella anläggningstillgångar. Dotterbolagen inkluderas i koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet överförs till koncernen. De exkluderas ur koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet upphör.

Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden. Förvärvstidpunkten är den tidpunkt då det bestämmande inflytandet erhålls. Identifierbara tillgångar och skulder värderas inledningsvis till verkliga värden vid förvärvstidpunkten. Goodwill utgörs av mellanskillnaden mellan de förvärvade identifierbara nettotillgångarna vid förvärvstillfället och anskaffningsvärdet, och värderas initialt till anskaffningsvärdet.

Mellanhavanden mellan koncernbolag elimineras i sin helhet

Dotterbolag i andra länder som upprättar sin årsredovisning i utländsk valuta vid konsolideringen omräknas posterna i dessa bolags balans- och resultaträkningar till balansdagskurs respektive avistakurs för den dag respektive affärshändelse ägde rum. De valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i ackumulerade valutakursdifferenser i koncernens eget kapital.

Koncernförhållanden

TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ), org.nr 556785-5241, med säte i Hallsberg, är moderbolag till helägda dotterbolagen Train Alliance Lokvagnen i Hallsberg AB, org.nr 556810-9960, Lokvagnen i Landskrona AB, org.nr. 556787-9985, KB Plåtgården i Landskrona, org.nr 916549-9691, Lokvagnen Fleet & Components AB, org.nr 556801-6579, STS i Eskilstuna AB, org.nr 556800-6547, Train Alliance Lokvagnen Markförvaltning i Sigtuna AB, org.nr 556891-8758, Brista Spårterminal AB, org.nr 556871-5436, Lokvagnen Norrsunda Brista Nr 2 Spårterminal II AB, org.nr 556899-3074 och Tillberga Utvecklings AB, org.nr 559233-1077.

Moderbolaget är även delägare i intressebolagen Krogsta Fastighets AB, org.nr 556849-2796, 45%, Krogsta Tun Fastighetsförvaltning AB, org.nr 556870-7128, 45%, samt innehavare av övriga långfristiga värdepappersinnehav i bolagen NRE Nordic Rail Estate AB, org.nr 559210-4748, 9% och ES O TAL Fastigheter i Svedala AB unä till Lokvagnen i Nynäshamn AB, org.nr 556673-0197, 20%.

Rapportering för verksamhetsgrenar och geografiska marknader

Koncernens verksamhet utgörs av utveckling, produktion och försäljning av kundspecifika konceptlösningar för anläggningar i det svenska järnvägsnätets sidosystem. Uppdragen är starkt kompetensknutna och koncernens marktillgångar är en del i en total konceptlösning för kunden. Konceptet behöver inte knytas till våra egna anläggningar eller strategiska markområden utan erbjuds även till kund som en fristående lösning till deras egna befintliga och förestående anläggningar.

Inriktningen är tydlig mot produktionsoptimering och kapacitetseffektivisering av utformningen i sidosystemens underhållsverkstäder för järnvägsfordon inbegripande teknikval och omlöpsplacering av teknik. Försäljningen är i huvudsak inriktad mot den svenska marknaden, även om uppdrag också utförs i utlandet.

Rörelsens intäkter

Tjänsteuppdrag

För tjänsteuppdrag till fastpris redovisas de inkomster och utgifter som är hänförliga till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt respektive kostnad i förhållande till uppdragets färdigställandegrad på balansdagen (successiv vinstavräkning). Ett uppdrags färdigställandegrad bestäms genom att nedlagda utgifter på balansdagen jämförs med beräknade totala utgifter. I de fall utfallet av ett uppdrag inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt, redovisas intäkter endast i den utsträckning som motsvaras av de uppkomna uppdragsutgifter som sannolikt kommer att ersättas av beställaren. En befarad förlust på ett uppdrag redovisas omgående som kostnad.

För tjänsteuppdrag på löpande räkning redovisas inkomsten som är hänförlig till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt i takt med att arbete utförs och material levereras eller förbrukas.

Uthyrning och hyresintäkter

Färdiga konceptlösningar och anläggningar erbjuds och tillställs för förhyrning av kund. Dessa intäkter redovisas som nettoomsättning i koncernen.

Avsättningar görs för de risker för intäktsreduktioner som kvarstår. Försäljningen redovisas efter avdrag för moms och rabatter.

Sålda förädlingsobjekt

Försäljning av förädlingsobjekt avser mark konverterad för järnvägsändamål eller anläggningar där koncernen har utfört konceptutformning eller annan teknikprojektliknande förädling. Intäkten redovisas under *Övriga rörelseintäkter* och kostnaderna under *Direkta kostnader*. Till intäkten är kopplat ett förädlingsvärde som organiseras av verksamheten och de direkta kostnaderna hänförliga för detta inbegriper såväl teknik och entreprenad inköp för förädlingen som inköp av konsulter som anvisas förädlingen eller förädlingsprocessen. Detta gäller även försäljning av andelar i bolag som äger förädlade objekt.

Varor

Försäljning av varor redovisas när väsentliga risker och fördelar övergår från säljare till köpare i enlighet med försäljningsvillkoren. Koncernens försäljning av varor intäktsredovisas i sin helhet vid försäljningstillfället. Avsättningar görs för de risker för intäktsreduktioner som kvarstår. Försäljningen redovisas efter avdrag för moms och rabatter.

Varulager

Varulagret är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt först in-först ut-principen, respektive verkligt nettoförsäljningsvärdet. Därvid har inkurans beaktats. I varulager ingår även alla utgifter som är direkt hänförliga till anskaffningen av varorna i anskaffningsvärdet.

Leasingavtal

Leasingavtal där de ekonomiska fördelar och risker som är hänförliga till leasingobjektet i allt väsentligt kvarstår hos leasegivaren, klassificeras som operationell leasing. Betalningar, inklusive en första förhöjd hyra, enligt dessa avtal redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Utländska valutor

Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagskurs. Transaktioner i utländsk valuta omräknas enligt transaktionsdagens avistakurs.

Inkomstskatter

Inkomstskatter redovisas för utfallet under räkenskapsåret under posten Skatt som belastat årets resultat. Utöver årets bolagsskatt redovisas också fastställda skillnader hänförliga till tidigare år. Förändringar av uppskjuten skatteskuld hänförlig till latent skatt redovisas under posten Skatt som belastat årets resultat.

Pågående nyanläggningar som är anläggningstillgångar

Koncernen har utöver färdiga anläggningar som är för uthyrning eller hålls tillgänglig för en nyttjare av det svenska järnvägsnätets sidosystem, även anläggningar som är under uppförande i egen regi eller under en förädlingsprocess och redovisas som en pågående nyanläggning.

Under pågående nyanläggningar redovisas också de markinnehav som är under konvertering till fullständigt järnvägsändamål. Med fullständigt järnvägsändamål avses att samtliga förutsättningar och tillstånd uppfylls, innebärande att både detaljplan och anslutning till stamnätet skall vara uppfyllda.

Immateriella tillgångar

Immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I koncernredovisningen tillämpas avskrivningsmodellen för internt upparbetade immateriella tillgångar.

Avskrivningar görs linjärt över den bedömda nyttjandetiden. Avskrivningstiden för internt upparbetade immateriella anläggningstillgångar uppgår till fem år.

Goodwill

Goodwill utgörs av det belopp varmed anskaffningsvärdet överstiger det verkliga värdet på koncernens andel i det förvärvade dotterbolagets netto tillgångar vid förvärvstillfället. Goodwill skrivs av linjärt över den beräknade nyttjandetiden. Avskrivningarna ingår i posten Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar. Koncerngoodwill som uppkommer i samband med förvärv skrivs av på mellan fem och tio år.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången.

När en komponent i en anläggningstillgång byts ut, utrangeras eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya komponentens anskaffningsvärde aktiveras.

Tillkommande utgifter som avser tillgångar som inte delas upp i komponenter läggs till anskaffningsvärdet till den del tillgångens prestanda ökar i förhållande till tillgångens värde vid anskaffningstidpunkten.

Utgifter för löpande reparation och underhåll redovisas som kostnader.

Realisationsvinst respektive realisationsförlust vid avyttring av en anläggningstillgång som innehavts för eget bruk utan ytterligare förädling från förvärvet redovisas under *Övrig rörelseintäkt* respektive *Övrig rörelsekostnad*.

Avyttring av anläggningstillgång som varit under bolagets eller koncernens förädling redovisas som en bruttointäkt och kostnaden härom som en direkt rörelsekostnad.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. När tillgångarnas avskrivningsbara belopp fastställs, beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde.

Avskrivningarna ingår i resultaträkningen i posten Av- och nedskrivningar av materiella anläggningstillgångar. Komponentavskrivningsmetod används även för övriga typer av materiella tillgångar, och därmed även för byggnader.

FÖLJANDE NYTTJANDEPERIODER TILLÄMPAS:	ANTAL ÅR
Stomme och grund	80
Stomkompletteringar / innerväggar	50
VS Värme och sanitet	40
Elinstallationer	40
Inre ytskikt / hyresgästanpassningar	10
Ventilation	20
Fasad	40
Yttertak	40
Transport (hiss mm)	25
Styr och övervakning	15
Övrig infrastruktur	50
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5
Inventarier, verktyg och installationer	5
Markanläggning	5-15
Mark: avskrivs ej	n/a

Nedskrivningar av icke-finansiella tillgångar

När det finns en indikation på att en tillgång vars värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov. Har tillgången ett återvinningsvärde som är lägre än det redovisade värdet, skrivs den ner till återvinningsvärdet. Vid bedömning av nedskrivningsbehov grupperas tillgångarna på de lägsta nivåer där det finns separata identifierbara kassaflöden (kassagenerande enheter). För tillgångar, andra än goodwill, som tidigare skrivits ned görs per varje balansdag en prövning av om återföring bör göras.

I resultaträkningen redovisas nedskrivningar och återföringar av nedskrivningar i den funktion där tillgången nyttjas.

Finansiella instrument

Finansiella instrument redovisas i enlighet med reglerna i K3 kapital 11, vilket innebär att värdering sker utifrån anskaffningsvärde.

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar, kundfordringar och övriga fordringar, leverantörsskulder och låneskulder. Instrumenten redovisas i balansräkningen när bolaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor.

Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrument har löpt ut eller överförs och koncernen har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten.

Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna har reglerats eller på annat sätt upphört.

Kundfordringar och övriga fordringar

Fordringar redovisas som omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen, vilka klassificeras som anläggningstillgångar. Fordringar tas upp till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar. Fordringar som är räntefria eller som löper med ränta som avviker från marknadsräntan och har en löptid överstigande 12 månader, redovisas till ett diskonterat nuvärde och tidsvärdeförändringen redovisas som ränteintäkt i resultaträkningen.

Leverantörsskulder och Låneskulder

Låneskulder redovisas initialt till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som skall återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden såsom räntekostnad eller ränteintäkt över lånets löptid. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som skall återbetalas.

Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar

Vid varje balansdag bedömer bolaget om det finns någon indikation på nedskrivningsbehov i någon av anläggningstillgångarna. Nedskrivning sker om värdenedgången bedöms vara bestående.

Nedskrivning redovisas i resultaträkningen. Nedskrivningsbehovet prövas individuellt för tillgångar som är väsentliga.

Exempel på indikationer på nedskrivningsbehov är negativa ekonomiska omständigheter eller ogynnsamma förändringar av branschvillkor i bolag bolaget investerat i, eller tillgångars värde fått negativa omständigheter som påverkat anskaffningsvärdet och har ett högre värde än den värdeprövning som företas.

Nedskrivning för tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde beräknas som skillnaden mellan tillgångens redovisade värde och nuvärdet av bolagsledningens bästa uppskattning av de framtida kassaflödena diskonterade med tillgångens ursprungliga effektivränta. För tillgångar med rörlig ränta används den på balansdagen aktuella räntan som diskonteringsränta.

Om nedskrivning av aktier sker, fastställs nedskrivningsbeloppet som skillnaden mellan det redovisade värdet och det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nuvärdet av framtida kassaflöden (som baseras på bolagsledningens bästa uppskattning).

Ersättning till anställda

Ersättning till anställda i form av lön, sociala kostnader, pensionspremier, semester och övriga former redovisas i takt med att tjänsterna utförs.

I koncernen förekommer inga avgiftsbestämda pensionsarrangemang, men innebär att fastställda avgifter, om aktuellt, betalas löpande till en utomstående part och att koncernen därefter inte har några förpliktelser att betala ytterligare avgifter som hänför sig till innevarande perioder.

Ersättningar vid uppsägning utgår då något bolag inom koncernen beslutar att avsluta en anställning före den normala tidpunkten för anställningens upphörande eller då en anställd accepterar ett erbjudande om frivillig avgång i utbyte mot sådan ersättning. Om ersättningen inte ger bolaget någon framtida ekonomisk fördel redovisas en skuld och en kostnad när bolaget har en legal eller informell förpliktelse att lämna sådan ersättning. Ersättningen värderas till den bästa uppskattningen av den ersättning som skulle krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen.

Låneutgifter

Inga låneutgifter aktiveras till anläggningstillgångar.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirektmetod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför In- eller utbetalningar.

Som likvida medel klassas kassa och bank samt kortfristiga finansiella placeringar som endast är utsatta för obetydlig risk för värdefluktationer, handhas på en öppen marknad och har en kortare löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten.

Eget kapital

Eget kapital delas in i bundet och fritt kapital, i enlighet med årsredovisningslagens indelning.

Moderbolagets redovisnings- och värderingsprinciper

Samma redovisnings- och värderingsprinciper tillämpas i moderbolaget som i koncernen, förutom i de fall som anges nedan.

Bokslutsdispositioner

Förändringar av obeskattade reserver redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen. Koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner.

Aktier och andelar i dotterbolag

Aktier och andelar i dotterbolag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott läggs till anskaffningsvärdet när de lämnas.

Utdelning från dotterbolag redovisas som intäkt.

Not 2 - Uppskattningar och bedömningar

Bolagsledningen gör uppskattningar och bedömningar om framtiden. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. De uppskattningar och antaganden som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande år behandlas i huvuddrag nedan.

Goodwill, Immateriella anläggningstillgångar och andelar i dotterbolag

Bokförda värdet provas årligen genom att tillgångens återvinningsvärde fastställs. Det sker genom ett s.k. impairment test, varvid *förenklat* nuvärde av framtida kassaflöden jämförs mot det bokförda värdet, i förekommande fall kan även tillgångens marknadsvärde användas. Utgångspunkten för nuvärdesberäkningen har varit senast tillgängliga prognos för respektive dotterbolag och dess reelltillgångar.

Pågående arbeten / Pågående nyanläggning

Pågående utvecklingsprojekt per bokslutsdagen värderas enligt principerna för successiv vinstavräkning. En individuell bedömning har gjorts för risken för förlustprojekt, varvid relevant reservering för förlusten görs. I vissa fall sträcker sig projekten över en längre period om flera månader.

Skulle nya fakta tillkomma efter balansdagen eller upprättandet av denna årsredovisning kan det resultera i en nedskrivning av (eller reservering för förlust i) de pågående arbetena per bokslutsdagen.

Med hänsyn till de långa och väsentligt längre ledtider inom järnvägsanläggningar så redovisas uteslutande pågående arbeten och pågående nyanläggning som långfristig anläggningstillgång.

Varulager

Endast kurrant varulager värderas, och värdering sker till lägsta värdets princip LVP FiFu, post för post och ingen generell inkurans inberäknas.

Not 3 - Finansiella risker i koncernen

Bolaget och koncernen är genom sin verksamhet exponerat mot olika slags finansiella risker. Med finansiella risker avses oönskade förändringar i bolagets resultat- och balansräkning till följd av fluktuationer på de finansiella marknaderna. Koncernens finanspolicy för hantering av finansiella risker bildar ett ramverk av riktlinjer och regler för finansverksamheten avseende nedanstående risker.

Likviditetsrisker

Likviditetsrisken definieras som risken att koncernen inte ska ha tillgång till likvida medel för att möta förutsedda och oförutsedda åtaganden eller att finansiering endast kan erhållas till en avsevärd kostnad.

Valutarisker

Bolaget och koncernen är huvudsakligen verksamt på svenska marknaden, men vissa inköp görs där handelsvalutan är Euro. Eftersom redovisningsvalutan för bolaget är SEK kommer det att förekomma omräkningsdifferenser vid upprättande av rapporter. Detta kommer dock huvudsakligen röra sig om ej realiserade valutadifferenser eftersom inköp av komponenter och tjänster till viss del förvärvas i Euro. Inslag av valutaexponering finns således.

Ränterisk

Bolaget är utsatt för ränterisk liksom andra bolag som finansierar sig på kapitalmarknaden. Mindre bolag har från tid till annan svårt att hitta extern finansiering på kapitalmarknaderna. För bolaget och koncernen innebär detta bland annat att bolaget i första hand vänder sig till svenska banker och kreditinstitut. Dessa lånar huvudsakligen ut i svenska kronor till svensk ränta och med möjlighet till att fixera räntekostnaden över löptiden, vilket är att föredra.

Finansieringsrisker

Finansiering av lånat kapital görs mot reelltillgångar som underliggande säkerhet. De svenska bank och kreditinstituten omvärderar sina principer för belåningsbara tillgångar och detta utgör en refinansieringsrisk när lånens löptid löper ut.

Motpartsrisker

Bolaget och koncernen är utsatt för motpartsrisker. Dessa består i huvudsak av problem som kan uppstå då bolagets kunder och leverantörer och andra intressenter drabbas av ekonomiska eller andra problem som leder till att reglering av bolagets och koncernens fordringar blir försenade eller uteblir.

Omvärldsanalys och nära uppföljning av motparternas situation är därför en prioriterad aktivitet.

Not 4 - Rörelsens intäkter

GEOGRAFISKA MARKNADER	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Sverige	160 077	124 095	138 850	114 993
Utlandet	2 408	1 621	2 408	1 621
Totalt	162 485	125 716	141 258	116 614
NETTOOMSÄTTNINGENS FÖRDELNING INKLUSIVE KONCERNINTÄKTER				
Tjänsteuppdrag	13 161	12 392	32 633	15 179
Anläggningshyror	18 361	13 091	16 366	28 436
Totalt	31 522	25 483	48 999	43 615
ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER				
Försäljning av förädlingsobjekt	130 927	100 189	92 223	72 955
Övriga intäkter	36	44	36	44
Totalt	130 963	100 233	92 259	72 999
NETTORESULTAT FÖRSÄLJNING AV FÖRÄDLINGSOBJEKT				
Försäljning av förädlingsobjekt	130 927	100 189	92 223	72 955
Direkta kostnader till intäkten	-114 116	-93 155	-84 206	-65 921
Totalt	16 811	7 034	8 017	7 034

Not 5 - Arvode till koncernens och moderbolagets revisorer

BAKER TILLY	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Revisionsuppdrag	308	297	238	247
Andra uppdrag än revision	80	0	80	0
Summa	388	297	318	247

Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revision som är nödvändig för revisorerna att utföra för att kund avge revisionsberättelse.

Not 6 - Anställda samt löner och ersättningar

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
ANSTÄLLDA VID ÅRETS SLUT	2020	2019	2020	2019
Sverige	6	5	5	5
Varav kvinnor %	0 %	0 %	0 %	0 %
Summa anställda vid årets slut	6	5	5	5
STYRELSE OCH LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE				
Styrelse	5	5	5	5
Varav kvinnor %	0 %	0 %	0 %	0 %
Ledande befattningshavare	2	2	2	2
Varav kvinnor %	0 %	0 %	0 %	0 %
Summa styrelse och ledande befattningshavare	7	7	7	7
LÖNER, ANDRA ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA KOSTNADER				
Styrelse, VD, och ledande befattningshavare	1 023	770	1 023	770
Övriga anställda	1 673	1 080	1 514	1 080
Summa löner och ersättningar	2 696	1 850	2 537	1 850
Sociala kostnader	615	581	565	581
Pensionskostnader	-	-	-	-
Övriga personalkostnader	506	27	58	27
Varav styrelse och VD	58	27	58	27
Summa	1 121	608	623	608
Summa personalkostnader	3 817	2 458	3 160	2 458

Not 7 - Skatt som belastat årets resultat

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Resultat efter finansiella poster	20 034	12 686	16 236	11 607
Bokslutsdispositioner	n/a	n/a	-679	1 112
Resultat före skatt	20 034	12 686	15 557	12 719
Ej skattepliktiga intäkter	-4 416	-10 221	-4 416	-12 748
Justering för ej avdragsgilla kostnader	1 018	2 044	712	113
Övriga justeringar av taxeringsmässigt resultat	0	70	0	70
Kvarvarande resultat till beskattning	16 636	4 579	11 853	154
Skatt som belastar årets resultat: 20,6 / 21,4%	-3 427	-980	-2 464	-33
varav förändring uppskjuten skatt	0	0	0	0

Not 8 - Operationella leasingavtal

Framtida minimileaseavgifter, som ska erläggas avseende icke uppsägningsbara leasingavtal.

Årets leasingkostnad uppgår till 3 911 KSEK (fg år 3 909 KSEK).

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
ANSTÄLLDA VID ÅRETS SLUT				
Förfaller till betalning inom ett år	3 911	3 909	3 911	3 909
Förfaller till betalning senare än ett men inom 5 år	9 476	13 387	9 476	13 387
Förfaller till betalning senare än 5 år	0	0	0	0
Under perioden kostnadsförda leasingavgifter	13 387	17 296	13 387	17 296

I koncernens och moderbolagets redovisning utgörs den operationella leasingen av åtagande för 1 st Tandem Underfloor Wheelset Lathe U 2000 - 400 D. Löptid 60 månader och per bokslutsdagen återstår 29 månader.

Not 9 - Finansiella intäkter och kostnader

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Ränteintäkter	57	40	925	40
Valutakursdifferenser	650	1	650	1
Summa finansiella intäkter	707	41	1 575	41
Räntekostnader till kreditinstitut	-5 563	-4 425	-5 563	-4 425
Räntekostnader för långfristiga skulder ej kreditinstitut	-3 129	-2 523	-3 129	-2 523
Övriga skulderrelaterade kostnadsposter	-39	-66	-38	-66
Summa finansiella kostnader	-8 731	-7 014	-8 730	-7 014

Not 10 - Inventarier, verktyg och installationer

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Ingående anskaffningsvärde	52 789	46 209	41 124	34 544
Årets inköp	60	6 580	60	6 580
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	52 849	52 789	41 184	41 124
Ingående avskrivningar	-17 697	-16 740	-6 032	-5 075
Årets avskrivningar	-24	-	-24	-
Omklassificeringar	-	-957	-	-957
Utgående ackumulerade avskrivningar	-17 721	-17 697	-6 056	-6 032
Utgående restvärde enligt plan	35 128	35 092	35 128	35 092

Not 11 - Byggnader och mark

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Ingående anskaffningsvärde	275 174	251 616	152 307	125 086
Omklassificeringar	180 070	8 265	-	11 928
Årets inköp	54 071	15 293	4 264	15 293
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	509 315	275 174	156 571	152 307
Ingående avskrivningar	-14 983	-10 254	-1 784	-272
Årets avskrivningar	-6 775	-4 729	-2 161	-1 512
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	-21 758	-14 983	-3 945	-1 784
Utgående restvärde enligt plan	487 557	260 191	152 626	150 523
Specifikation av restvärde				
Mark ej avskrivningsbar	155 327	144 079	110 644	106 644
Byggnad och markanläggningar	332 230	116 112	41 982	43 879
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	487 557	260 191	152 626	150 523

Not 12 - Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Ingående anskaffningsvärde	216 175	87 398	31 815	15 995
Omklassificering mellan anläggningstillgångar	-	-4 608	-2 132	-11 928
Omklassificering från förskott och pågående arbeten	-180 070	10 510	-	6 028
Årets inköp	80 403	199 795	25 059	81 549
Försäljning / utrangeringar	-18 769	-76 920	-604	-59 829
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	97 739	216 175	54 138	31 815
Ingående avskrivningar	-3 600	-3 600	-	-
Årets avskrivningar	-1 051	-	-	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-4 651	-3 600	0	0
Utgående restvärde enligt plan	93 088	212 575	54 138	31 815
Specifikation av restvärde				
Mark under konvertering för järnvägsändamål	83 150	26 180	26 130	26 130
Erlagda förskott för mark- och anläggningsförvärv	7 485	143 350	27 276	3 300
Teknik och anläggning per balansdagen ej färdigställd	2 453	43 045	732	2 385
Utgående restvärde enligt plan	93 088	212 575	54 138	31 815

Not 13 - Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Förutbetald hyreskostnad och markarrende	3 464	1 914	3 464	1 914
Upplupna intäkter pågående uppdrag	4 294	819	4 294	819
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 936	367	536	50
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9 694	3 100	8 294	2 783

Not 14 - Räntebärande skulder

LÅNGFRISTIGA SKULDER	RÄNTETYP	LÖPTID	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
			2020	2019	2020	2019
Kreditinstitut, reverslån	Fast	2023-06-30	167 742	134 572	167 742	134 572
Skulder till koncernföretag			-	-	748	-
Övriga långfristiga skulder	Fast	2023-01-30	33 349	66 333	33 349	66 333
Summa långfristiga skulder			201 091	200 905	201 839	200 905
KORTFRISTIGA SKULDER						
Checkkrediter (kreditlimit 10 MSEK)	Rörlig	Tillsvidare	3 937	-	3 937	-
Kreditinstitut, reverslån	Fast	2021-12-31	20 524	22 222	20 524	22 222
Summa långfristiga skulder			24 461	22 222	24 461	22 222

Not 15 - Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Semesterlöner	418	417	418	417
Löneskatter och socialavgifter	187	185	187	185
Upplupna kostnader utförda uppdrag	2 534	5 187	2 534	2 187
Förutbetalda anläggningshyror	21 809	10 099	3 973	6 200
Upplupen kostnad internförvärv koncernen	0	11 029	-	4 997
Övriga upplupna kostnader	713	386	713	247
Summa upplupna kostnader	25 661	27 303	7 825	14 233

Not 16 - Andelar i koncernföretag

DIREKTÄGDA BOLAG	ORG. NUMMER	SÄTE	ANDEL AV KAPITALET	SYNLIGT EGET KAPITAL	Bokfört värde moderbolaget	
					2020	2019
Train Alliance Lokv i Hallsberg AB	556810-9960	Hallsberg	100%	78	33 068	33 068
Train Alliance Lokv Markförvaltn AB	556891-8758	Svedala	100%	80	100	100
STS Eskilstuna AB	556800-6547	Solna	100%	665	31 050	20 050
Lokvagnen Fleet & Components AB	556801-6579	Svedala	100%	98	325	100
Brista Spårterminal AB	556871-5436	Stockholm	100%	5 732	14 000	14 000
Lokv. Norrsunda Brista nr 2 Spt.II AB	556899-3074	Hallsberg	100%	72 077	104 150	104 150
Eskilstuna Fristaden 1:31 Fast AB	559090-3711	Örebro	0/100%		0	50
Tillberga Utvecklings AB	559233-1077	Norrköping	100%	47	66 095	n/a
Lokv. i Landskrona AB [moderbolag]	556787-9985	Svedala	100%	885	900	900
<i>Dotterbolag: Lokv i Landskrona AB</i>						
-KB Plåtgården i Landskrona	916549-9691	Landskrona		1	0	0
Bokfört värde i moderbolaget					249 688	172 418

Not 17 - Andelar i intresseföretag

	KAPITAL- ANDEL	ANTAL ANDELAR	ANSKAFFNINGS- VÄRDE 2020	BOKFÖRT VÄRDE 2020	ANSKAFFNINGS- VÄRDE 2019	BOKFÖRT VÄRDE 2019
Krogsta Tun Fastighetsförvaltning AB	45%/30%	450/300	236 642	236 642	82 085	82 085
Krogsta Fastighets AB	45%/30%	450/300	56 809	56 809	58 040	58 040
Summa			293 451	293 451	140 125	140 125
UPPGIFTER OM INTRESSEBOLAG, ORGANISATIONSNUMMER OCH SÄTE:	ORGANISATIONS- NUMMER	SÄTE	ÅRETS RESULTAT 2020	EGET KAPITAL 2020	ÅRETS RESULTAT 2019	EGET KAPITAL 2019
Krogsta Tun Fastighetsförvaltning AB	556870-7128	Strängnäs	-5	50	-6	50
Krogsta Fastighets AB	556849-2796	Strängnäs	-5	50	-4	50

Intressebolagen är ägare till skuldfria reallgångar i form av mark. Bokfört värde i koncernen kontra synligt eget kapital ryms för det årligen prövade övervärde som reallgångarna har.

Not 18 - Övriga långfristiga värdepappersinnehav

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2020	2019	2020	2019
Ingående anskaffningsvärde	8 500	8 500	8 500	8 500
Årets anskaffning	9 096	-	9 096	-
Utgående anskaffningsvärde	17 596	8 500	17 596	8 500

Innehaven avser insats i bolag med vilka bolaget bedriver samarbete och samverkan i mark- och anläggningsprojekt. Bolaget och koncernen har inget enskilt bestämmande inflytande över dessa innehav, men projekten har nära anknytning till bolagets och koncernens egna mark och anläggningsinnehav.

Not 19 - Ställda säkerheter

		KONCERNEN		MODERBOLAGET	
FÖRETAGSINTECKNINGAR	BOLAG	2020	2019	2020	2019
Kreditinstitut, reverslån	TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ)	0	10 000	0	10 000
Summa		10 000	10 000	10 000	10 000
FASTIGHETSINTECKNINGAR	BOLAG	2020	2019	2020	2019
Kreditinstitut, reverslån	TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ)	175 525	175 525	125 125	125 125
Summa		175 525	175 525	125 125	125 125
Hallsberg Kronan 20	TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ)	4 125	4 125	4 125	4 125
Hallsberg Rala 4-29	TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ)	121 000	121 000	121 000	121 000
Eskilstuna Fristaden 1:31	STS i Eskilstuna AB	50 400	50 400	-	-
Summa		175 525	175 525	125 125	125 125
ÖVRIGA STÄLLDA SÄKERHETER					
Kreditinstitut, reverslån	TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB (publ)	4 788	-	14 000	14 000
Summa		4 788	0	14 000	14 000
Aktier i dotterbolag		4 788	-	14 000	14 000
Summa		4 788	0	14 000	14 000

Not 20 - Eventualförpliktelser

	MODERBOLAGET	
FÖRETAGSINTECKNINGAR	2020	2019
Obegränsat ansvarig för skulder i KB Plåtgården 1 Landskrona	10 000	10 000
Bolaget är helägt dotterdotterbolag, och har per balansdagen inga externa skulder (fg år samma)		

Not 21 - Avsättningar

KONCERNEN

	2020	2019
Uppskjuten skatteskuld	4 362	4 059

Not 22 - Fakturerat ej upparbetat

KONCERNEN

MODERBOLAGET

	2020	2019	2020	2019
Nedlagda och upparbetade kostnader	-	-54 433	-	-35 250
Fakturerat / erhållna förskott	-	70 250	15 917	70 250
Summa	0	15 817	15 917	35 000

Not 23 - Förslag till vinstutdelning (redovisas i hela kronor)

TILL BOLAGSSTÄMMANS FÖRFOGANDE STÅENDE MEDEL

Balanserade vinstmedel	51 895 051
Överkursfond	255 218 469
Årets vinst	13 093 246
Totalt	320 206 766

STYRELSEN FÖRESLÅR ATT OVANSTÅENDE DISPONERAS SÅLUNDA

Utdelas till aktieägarna	0
Överföres i ny räkning	320 206 766
Totalt	320 206 766

Not 24 - Periodiseringsfonder

MODERBOLAGET	2020	2019
Avsättning för periodiseringsfond, taxering 2018	1 930	1 930
Avsättning för periodiseringsfond, taxering 2019	425	425
Summa	2 355	2 355

Not 25 - Händelser efter balansdagen

- Den 2 februari publicerade Train Alliance att bolaget förvärvat Rikskombi-terminalen i Sigtuna av Kilenkryssat för 302 MSEK. Köpet finansieras genom emission och likvid till Kilenkryssat erläggs med dels en kontantdel och en del aktier.
- Den 15 februari offentliggjorde bolaget erbjudande samt publicerade inbjudan för att teckna aktier i Train Alliance emission. Emissionen ska dels finansiera likvid för förvärvet av Rikskombi-terminalen, dels satsningen på Järnvägscentrum Stockholm Nord.
- Den 4 mars publicerade bolaget utfallet av emissionen. Emissionens teckningsgrad uppgick till 147% och bolaget fick därmed in emissionskapital för fullgörande av förvärvet.
- Den 19 mars uppmärksammas bolaget av SEB som publicerade en analys i positiva ordalag om Train Alliance. Analysen tydliggjorde och beskrev de substantiella reallgångar som bolaget förädlar och innehar.
- Fullt tillträde för Rikskombi-terminalen genomfördes den 1 april 2021.
- Den 8 april rapporterade bolaget en större insynsrapporteringspliktig transaktion till Finansinspektionen när bolagets styrelseordförande Otto Persson förvärvade 142 336 B-aktier till ett värde om ca 10 MSEK.

Definitioner-Nyckeltal och Begrepp

Definition av alternativa nyckeltal

NYCKELTAL	DEFINITION	SYFTE
Rörelsemarginal (EBITmarginal), %	Rörelseresultat i förhållande till omsättningen.	Nyckeltalet visar Bolagets operativa lönsamhet.
Vinstmarginal, %	Periodens resultat i förhållande till omsättningen.	Nyckeltalet visar Bolagets lönsamhet efter skatt.
Vinsttillväxt, %	Ökning av årets resultat i förhållande till föregående års resultat.	Nyckeltalet ger en bild av hur mycket rörelsens vinst har ökat under perioden jämfört med föregående år.
Rörelseresultat per aktie, SEK	Periodens rörelseresultat i förhållande till utgående antal aktier för perioden.	Nyckeltalet används för att visa periodens rörelseresultat i förhållande till utgående antal aktier under perioden.
Resultat per aktie, SEK	Periodens resultat i förhållande till genomsnittligt antal aktier under perioden.	Nyckeltalet används för att visa periodens resultat i förhållande till genomsnittligt antal aktier.
Soliditet, %	Eget kapital i förhållande till balansomslutningen.	Nyckeltalet ger en bild av hur stor del av finansieringen som kommer från eget kapital respektive extern finansiering.
Nettoskuld, KSEK	Räntebärande kort- och långfristiga skulder med avdrag för likvida medel.	Nyckeltalet mäter extern finansiering jämfört med den egna likviditeten.
Nettoskuldsättningsgrad, %	Nettoskuld, dividerat med eget kapital.	Nyckeltalet är relaterat till soliditeten och visar hur stor andel av Bolagets tillgångar som finansierats med eget kapital.
Räntabilitet på eget kapital, %	Periodens resultat i förhållande till periodens ingående eget kapital.	Nyckeltalet inkluderas för att ge en bild av räntabiliteten som ges på ägarnas investerade kapital.
Substansvärde per aktie, SEK	Eget kapital dividerat med antalet aktier.	Nyckeltalet mäter andelen eget kapital per aktie.
Justerat substansvärde per aktie, SEK	Eget kapital med justering för övervärde i marktillgångar med avdrag för aktuell skattesats dividerat med utgående antal aktier.	Visar omräknat eget kapital per aktie med marktillgångarnas marknadsvärde. Detta nyckeltal mäter och synliggör justerat eget kapital per aktie.
Utdelning per aktie, SEK	Periodens utdelning i förhållande till antal aktier.	Nyckeltalet används för att ge info och uppfattning av direktavkastningen.

Underskrifter

Koncernens resultat- och balansräkningar kommer att föreläggas årsstämman 2021-06-30 för fastställelse.

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed och ger en rättvisande bild av moderbolagets ställning och resultat.

Förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Hallsberg 2021-06-

Otto Persson
Styrelseordförande

Conny Bjärnram
Ordinarie ledamot

Staffan Brandt
Ordinarie ledamot

Sven Jemsten
Ordinarie ledamot

Patrik Lingårdh
Ordinarie ledamot

Joakim Weijmer
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2021-06-
Baker Tilly KB

Stein Karlsen
Auktoriserad revisor

Mer information

Läs mer

www.trainalliance.se

Årsstämma

2021-06-30

Adress

Train Alliance Sweden AB
Östra Storgatan 6
Box 5, 694 21 Hallsberg

Telefon

+46 40 40 00 59

Mail

info@trainalliance.se



TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB | Box 5 | 694 21 Hallsberg

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

JOAKIM WEIJMER

VD

Serienummer: 19650928xxxx

IP: 213.89.xxx.xxx

2021-06-08 13:35:28Z



STAFFAN BRANDT

Styrelseledamot

Serienummer: 19680218xxxx

IP: 212.37.xxx.xxx

2021-06-08 13:39:45Z



OTTO PERSSON

Styrelseordförande

Serienummer: 19711217xxxx

IP: 78.77.xxx.xxx

2021-06-08 15:28:00Z



Conny Bjärnram

Styrelseledamot

Serienummer: 19510730xxxx

IP: 2.71.xxx.xxx

2021-06-08 16:25:58Z



Sven Eskil Jemsten

Styrelseledamot

Serienummer: 19631011xxxx

IP: 217.213.xxx.xxx

2021-06-08 17:47:37Z



PATRIK LINGÅRDH

Styrelseledamot

Serienummer: 19670228xxxx

IP: 78.77.xxx.xxx

2021-06-08 18:17:37Z



Stein Are Karlsen

Auktoriserad revisor

Serienummer: 19620629xxxx

IP: 195.78.xxx.xxx

2021-06-08 18:52:22Z



Detta dokument är digitalt signerat genom Penneo.com. Den digitala signeringsdatan i dokumentet är säkrad och validerad genom det datorgenererade hashvärdet hos det originella dokumentet. Dokumentet är låst och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. All kryptografisk information är innesluten i denna PDF, för framtida validering om så krävs.

Hur man verifierar originaliteten hos dokumentet

Detta dokument är skyddat genom ett Adobe CDS certifikat. När du öppnar

dokumentet i Adobe Reader bör du se att dokumentet är certifierat med **Penneo e-signature service** <penneo@penneo.com> Detta garanterar att dokumentets innehåll inte har ändrats.

Du kan verifiera den kryptografiska informationen i dokumentet genom att använda Penneos validator, som finns på <https://penneo.com/validate>