



TRAIN ALLIANCE
Årsredovisning 2024

Innehållsförteckning

Train Alliance i korthet	3
VD har ordet	5
Varför investera i Train Alliance.....	7
Mark & fastigheter	8
Styrelse.....	16
Ledning	18
Aktien	19
Förvaltningsberättelse.....	20
Räkenskaper	25
Noter.....	35
Definitioner.....	49

Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 20-49 i detta dokument.

Train Alliance i korthet

Ekonomisk tillväxt och näringslivets klimatomställning ökar efterfrågan på godstransporter på järnväg. Samhället stödjer utvecklingen genom att stärka järnvägens konkurrenskraft och kapacitet med nya regelverk, standarder, och finansieringslösningar. Dessa drivkrafter samverkar till att skapa en robust tillväxt inom järnvägen.

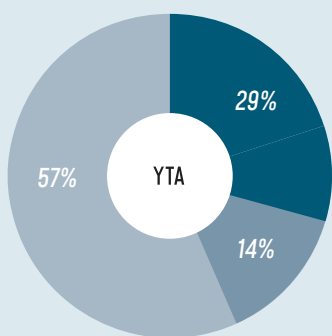
Med unika markområden i strategiska lägen, specialistkunnande och tillstånd på järnvägsområdet samt god expertis inom projektutveckling har Train Alliance en stark och unik marknadsposition.

Affärsidén är att på olika sätt använda bolagets kompetens för att bidra till en effektiv järnvägsverksamhet. Det innebär att förvärva mark och göra den järnvägsklar så att verksamhet kan bedrivas med lång planeringshorisont. Bolaget skapar anläggningar med rätt

anslutningar, som säljs eller hyrs ut på långa kontrakt. Kompetensen görs även i ökande grad tillgänglig för kommuner och företag för att bidra till effektiva lösningar och förvaltning.

Train Alliance ser unika möjligheter att bygga värden under 2020-talet. Finansiellt är målet att bygga upp ett starkt kassaflöde som möjliggör god direktavkastning till aktieägarna.

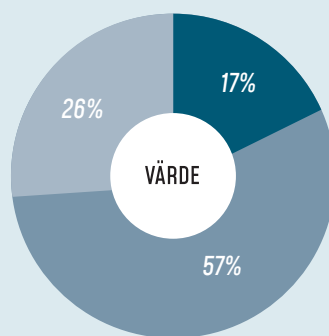
Markområden



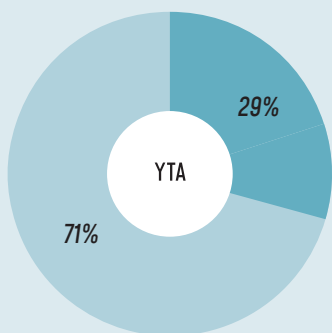
Hallsberg

Sigtuna

Nationellt linjenät

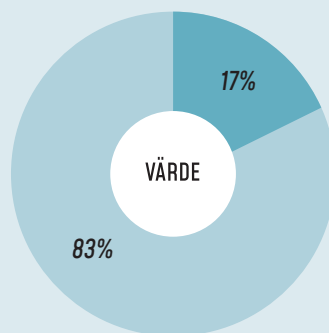


Typ av mark



Järnvägsklar

Exploateringsmark



2024 i korthet

Händelser

- Marksäkringsavtal tecknades med ett europeiskt logistikföretag för etablering av en järnvägsansluten godsterminal i Hallsberg Rala. Markområdet är 100 000 kvm och avyttras för 900 kr/kvm.
- Funktionsutredningen för Sigtuna fastställdes, vilken möjliggör kapacitetshöjningar i sidosystemet och mer attraktiva lösningar för kunder.
- Oscar Wahlström utsågs till ordförande, efter Otto Persson som kvarstår som styrelseledamot.
- EU beviljade bidrag om 28,7 meur (ca 327 mkr) för Train Alliance projekt SMARTCargo. Projektet som syftar till att stärka kapacitet och funktion i Sigtuna, beräknas löpa över tre år och

omfattar en total projektvolym om 94,8 meur (ca 1 080 mkr). Resterande delar av projektet avses i första hand finansieras med egna medel, samt vid behov genom en såkrad extern kreditfacilitet.

Resultat

- Rörelsens intäkter uppgick till 272,5 (272,7) mkr.
- Rörelseresultatet uppgick till 36,7 (38,9) mkr.
- Nettoresultatet uppgick till 28,1 (36,9) mkr.
- Resultatet per aktie var 0,35 kr (0,47).

Justerat substansvärde
31 december 2024*

35,60 kr
PER AKTIE

FEMÅRSÖVERSIKT	2024	2023	2022	2021	2020
Rörelseintäkter, tkr	272 513	272 717	265 027	141 882	162 485
Rörelseresultat, tkr	36 742	38 945	121 010	25 520	28 058
Årets resultat, tkr	28 091	36 918	116 687	19 380	16 607
Resultat per aktie*, kr	0,35	0,47	1,47	0,26	0,32
Justerat substansvärde per aktie*, kr	35,6	37,5	44,4	22,7	21,2
Balansomslutning, tkr	1 793 829	1 804 450	1 605 896	1 568 357	1 030 130
Soliditet, %	73,3	72,3	89,2	83,9	73,7

* Justerat för aktiesplit i juli 2023

Stabila intäkter under 2024

Train Alliance rörelseintäkter för 2024 var stabila och nästan identiska med föregående år.

Verksamhetsåret 2024 innebar både nya affärer och ett stort EU-bidrag för vårt SMARTCargo projekt i Sigtuna. Persontrafiken på järnvägen har fortsatt att återhämta sig efter nedgången under pandemin och börjar nu närma sig samma nivåer som under 2019. För godstrafiken är trenden alltmer inriktad på systemtåg och mindre vagnslasttrafik och ekonomin ligger i längre, tyngre och snabbare godståg. Järnvägsinfrastrukturen i Sverige är fortsatt i varierande skick även om det är många tunga underhållsprojekt i gång runt om i landet. Kapacitetsproblemen med önskemål om fler tågrörelser än vad infrastrukturen klarar av är ett långsiktigt problem som tar tid att lösa och bygga bort.

När Train Alliance stängde verksamhetsåret 2024 kunde vi konstatera att det blev ett viktigt år för vår verksamhet där vi flyttade fram våra positioner inom nya verksamhetsområden där järnvägsanslutna logistik och nya aktiviteter inom ramen för totalförsvaret är två segment som ökar för vår del.

Våra ekonomiska tal för verksamhetsåret 2024 vad det gäller rörelsens intäkter uppgick till 272,5 mkr vilket ligger på i princip samma nivå som föregående års 272,7 mkr. Ser vi till rörelseresultatet uppgick det till 36,7 mkr vilket är något svagare än under föregående år som uppgick till 38,9 mkr. Nettoresultatet uppgick till 28,1 mkr vilket är sämre än 2023 års värde om 36,9 mkr. Resultatet per aktie blev för 2024 0,35 kr jämfört med 2023 0,47 kr.

Nedgången förklarades huvudsakligen av att SMARTCargo-projektet inte kunde starta som planerat, av orsaker som Train Alliance inte råder över.

Sigtuna

Verksamheten i Sigtuna gick framåt under 2024 där ett avgörande var EU-medfinansiering i vårt projekt SMARTCargo om 28 miljoner euro som stärker och snabbar på de kapacitetsåtgärder som vi behöver göra på platsen. Det nya verksamhetsområdet i Brista med en ny bangård med förbindelse-spår mellan Brista och Rosersberg skapar en ökad förmåga att stärka verksamheten i såväl Riksbiterminalen i Rosersberg som verksamheten i Brista. Målbilden är att detta ska vara klart 2028.

Kundarbetet fortsätter i Brista med diskussioner kring större logistiketableringar som är beroende av järnvägstransporter. En utmaning är kapaciteten i Trafikverkets huvudsystem och därför är den

nya spårkapaciteten i Brista ett välkommet tillskott som medför att godstågen kan invänta tåglägen till olika destinationer.

Hallsberg

Verksamheten i Hallsberg utvecklas enligt plan och designfasen för en ny järnvägsanslutna logistikbyggnad är nu fastställd. Beslut om etablering väntas komma vid halvårsskiftet 2025. Vårt arbete med nya vägar in till Rala-området under 2024 är en förutsättning för att kunna etablera fler logistikbyggnader på området.

Vi tecknade under 2024 också ett 8-årigt avtal för avisningskapacitet till SJAB och deras regionaltåg i Hallsberg. Kombihallen har en ny verksamhetsutövare som utför olika tjänster i anläggningen såsom tvätt, sanering och avisning på vinterhalvåret. Svarven i Hallsberg har under hela 2024 levererat mycket bra i omsättning och börja nu närma sig den förmåga som den är designad för.

Borlänge

En ny komplett lokverkstad uppfördes under 2024 i Borlänge med byggstart under februari och leverans till kund i november 2024. Pågående arbete därefter är att säkerställa järnvägsspåren inklusive tillstånd.

Kommunprojekt

Våra arbeten och uppdrag till kommunerna fortskrider med Ånge som först ut där vi är infrastrukturförvaltare för kommunägda spår. Under 2024 har vi i anslutning till övertagande åtgärdat och nollställt infrastrukturen så att vi nu har kunnat gå över i rent förvaltningsläge.

Vi är också medverkande i Scandinavian Mountains Railway där målbilden är att utveckla banan från Borlänge och vidare genom Malung mot Sälen flygplats vilket skulle stärka både turismen och mobiliteten i hela detta område. Scandinavian Mountains Railway är ett omfattande och utmanande projekt med kopplingar in i Norge.

Sydostlänken är också ett utpekat mål där Train Alliance medverkar för att ge stöd och strategiska lösningar till berörda kommuner. Denna bana med anslutningar till Blekinge kustbana och dess hamnar har för avsikt att utvecklas. Detta är ett arbete som kommer att fortgå ett antal år framåt.

Övriga kommunala aktiviteter där vi är medverkande är exempel-

vis Borås och planen på en ny järnvägsansluten terminal som skall stödja näringslivsutvecklingen i Sjuhäradsbyggen.

Detaljplanearbetet i Tillberga går helt enligt plan och samarbetet med Västerås Stad är mycket gott. Området är på hela 915 000 m² med järnvägsanslutning. Vi har redan kundintressen trots att detaljplanen ännu inte har vunnit laga kraft. Arbetet och samarbetet med Trafikverket angående järnvägsanslutning till fastigheten pågår.

Bodenprojektet med anslutnings- och överlämningsspår till industriområdet Svartbyn löper på där Train Alliance medverkar i godkännandeprocessen med riskanalyser för att få den nya järnvägsinfrastrukturen förberedd inför ett ibruktagande.

Vårt arbete med Göteborg Hamn fortgår utifrån vårt tidigare signerade samarbetsavtal.

Det nya omvärldsläget skapar behov av Dual-use lösningar så att terminaler med mera kan nyttjas både för civil verksamhet och

logistikuppsdrag inom ramen för totalförsvaret. Detta har föranlett att vi i slutet av 2024 påbörjat vårt interna arbete med säkerhets-skyddsåtgärder vid Train Alliance vilket ska slutföras under första halvåret 2025.

Vi ser och bedömer att 2025 kommer att bli ett år där arbetet från 2024 kommer att leda till nya affärer och uppdrag. Vi är väl rustade att ta oss an de uppgifter och affärer vi ser framför oss vilket vi ser fram emot. Jag vill tacka våra ägare, investerare och kunder för ett fortsatt förtroende.



Hallsberg i april 2025
Joakim Weijmer, VD Train Alliance

Varför investera i Train Alliance

Train Alliance är en ledande utvecklare och förvaltare av järnvägsnära infrastruktur som erbjuder aktieägare en möjlighet att dra nytta av en växande efterfrågan på hållbara transportlösningar. Med strategiska markinnehav, en beprövad affärsmodell och stark koppling till det globala klimatarbetet är bolaget väl positionerat för långsiktig tillväxt och värdeskapande.

En marknad i tillväxt

En växande marknad: Under de senaste fem åren har investeringar i svensk järnvägsinfrastruktur ökat från 16 miljarder till 28 miljarder, en årlig genomsnittlig tillväxttakt på 11 procent. Den nationella transportplanen för 2026-2037 förstärker ytterligare sektorns tillväxtpotential.

Starka drivkrafter: Järnvägstransporter är avgörande för att nå klimatmålen, och har starkt stöd inom hela EU, både bland stater, myndigheter och från företagen. Sveriges inträde i Nato medför dessutom stora behov av att förbättra järnvägsinfrastrukturen med betydande investeringar i kapacitet, resiliens och säkerhet.

Robusta finanser

Flera intäktskällor: Train Alliance använder sin kompetens för att identifiera lägen strategiska för järnvägen, förvärva och utveckla egen och annans mark för järnvägsnära verksamheter. Intäkter kommer från försäljning av mark och anläggningar, hyresavtal och infrastrukturavgifter, men i ökande grad även från olika typer av konsult- och förvaltningstjänster. Variationen ger en grund med stabila kassaflöden som kombineras med större intäkter vid försäljning av enskilda objekt.

Goda finansieringsmöjligheter: Train Alliance utvecklar klimcertifierade fastigheter och gröna infrastrukturprojekt som attraherar hållbarhetsmedvetna kunder och investerare. EU samfinansierar ett av bolagets större utvecklingsprojekt i Sigtuna med 327 miljoner kronor, eller 30 procent, vilket visar på bolagets strategiska relevans.

Bevisad förmåga: Train Alliance har levererat flera framgångsrika projekt. Hallsberg är ett område som har utvecklats från råmark till färdiga projekt med en avkastning på över 10x insatt kapital.

Flera affärsmodeller och starka konkurrensfördelar

Strategiska markinnehav: Train Alliance har över 3 miljoner kvm mark på strategiska platser nära järnväg, däribland riksintresset Arlandas flygbränsleterminal. Runt en tredjedel av denna mark är färdigutvecklad och antingen uthyrd, eller redo för etablering och försäljning.

Specialister inom projektutveckling: Train Alliance använder sin kompetens för att designa och leda byggnation av järnvägsanläggningar. Bolaget har ett omfattande track record av att leverera anläggningar på kort tid och med god avkastning.

Djup kompetens: Train Alliance säljer sin kompetens på järnvägsområdet till kommuner och företag, vilket ofta leder till fler affärer. Bland kunderna finns såväl järnvägsspecialister som väletablerade företag som fraktar gods. Som ett av mycket få privata företag med huvudspårstillstånd för att både äga och driva järnvägsinfrastruktur har bolaget dessutom en snabbt växande position som privat pionjär inom infrastrukturförvaltning.

Slutsats

Train Alliance kombinerar ett starkt track record, strategiska tillgångar och en unik position på en växande marknad och är därmed en attraktiv långsiktig investeringsmöjlighet

MARK & FASTIGHETER

Utveckling av markområden



Train Alliance har över 3 miljoner kvm mark på strategiska platser nära järnväg. Marken klassificeras efter vilket utvecklingsskede den befinner sig i. Utvecklingsprocessen är delvis densamma som för traditionell markutveckling, där marken utvecklas från råmark till antagen detaljplan, men kombineras även med interaktioner med Trafikverket för att marken ska kunna anslutas till järnväg. Utvecklingsarbetet blir därför mer komplext, men medför i gengäld goda möjligheter att skapa stora värden över tid.

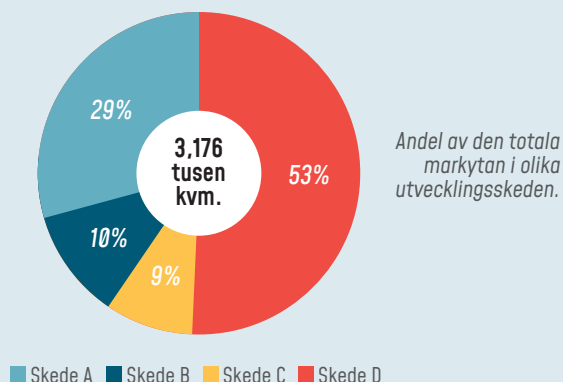
I utvecklingsskede A är marken färdigutvecklad, med både giltig detaljplan och järnvägsanslutningar. Marken i Hallsberg utgör det överlägset största område där marken är järnvägsklar. Här görs anpassningar för att maximera värdet för specifika kunder, och därmed även för Train Alliance.

I utvecklingsskede D finns råmark som Train Alliance förvärvat för att utveckla vidare. Mer än hälften av ytan befinner sig detta skede där Train Alliance verkar för att få detaljplaner och järnvägskopplingar på plats. I detta skede finns bolagets största sammanhängande markinnehav på drygt 900 000 kvm, som ligger i Västerås.

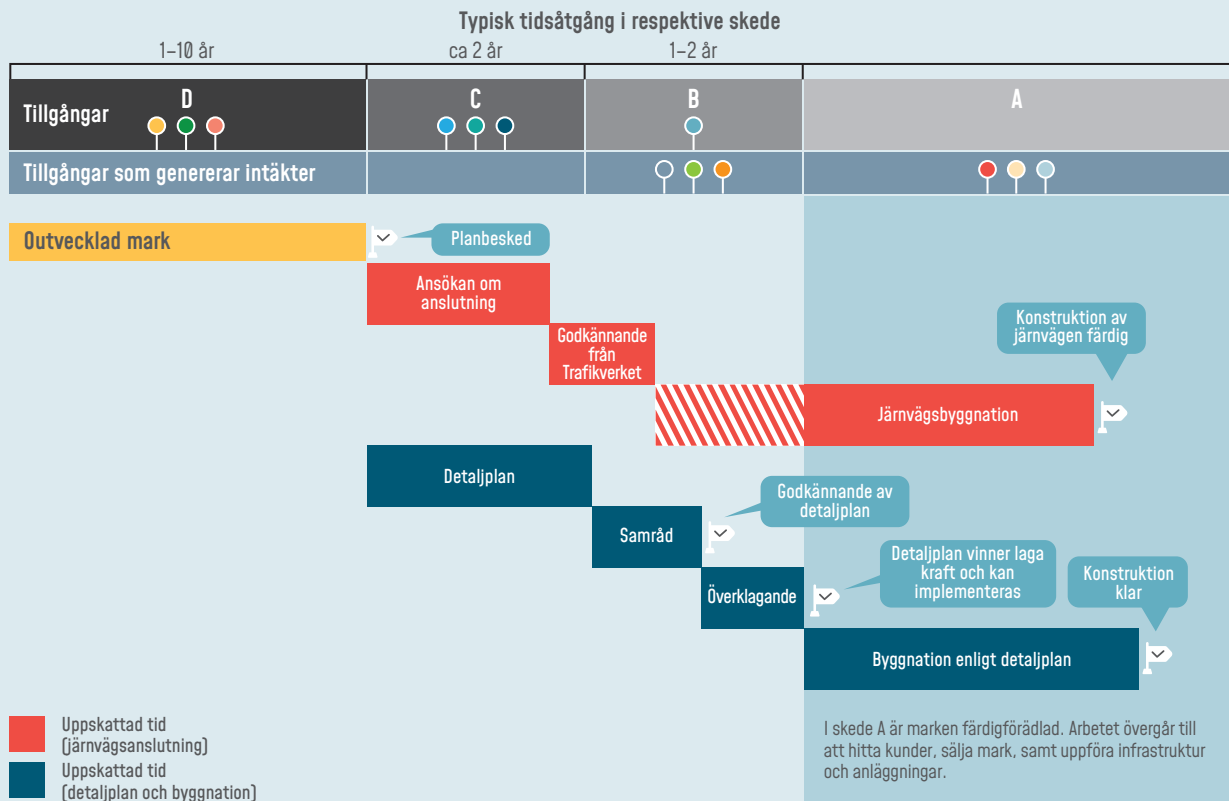
När planavtal undertecknats klassificeras marken som C, och när antingen järnvägsanslutningar eller detaljplan är på plats förändras klassificeringen till skede B. Och slutligen när båda är på plats är marken färdigutvecklad och i skede A.

Projektens utvecklingsskeden

A	Skede A Minimal risk	Byggnation kan eller har startat och utvecklingsriskerna är minimala.
B	Skede B Låg risk	Antingen har Trafikverket gett klartecken för järnvägsanslutning eller så har detaljplan vunnit laga kraft.
C	Skede C Måttlig risk	Planavtal har undertecknats med myndigheter.
D	Skede D Betydande risk	Lämplig mark har identifierats och förvärvats.



Projekten och dess milstolpar i olika utvecklingsskeden



Tillgångarna genererar intäkter till bolaget i Skede A, men även i tidigare utvecklingsskeden såsom visas i illustrationen ovan. Tidiga intäkter kan erhållas i form av exempelvis marksäkringsavgifter, hyror för anläggningar och byggnader samt spåravgifter.

- Ånge
- Västerås Hedensberg¹
- Malmö Hamnen
- Malmö Hamnen
- Sigtuna Norrsunda-Krogsta
- Borlänge Kolvagnen
- Hallsberg Rala
- Luleå Ersnäs
- Sigtuna Norrsunda-Krogsta
- Sigtuna Norrsunda-Brista
- Sigtuna Norrsunda-Brista
- Eskilstuna Fristaden
- Eskilstuna Fristaden

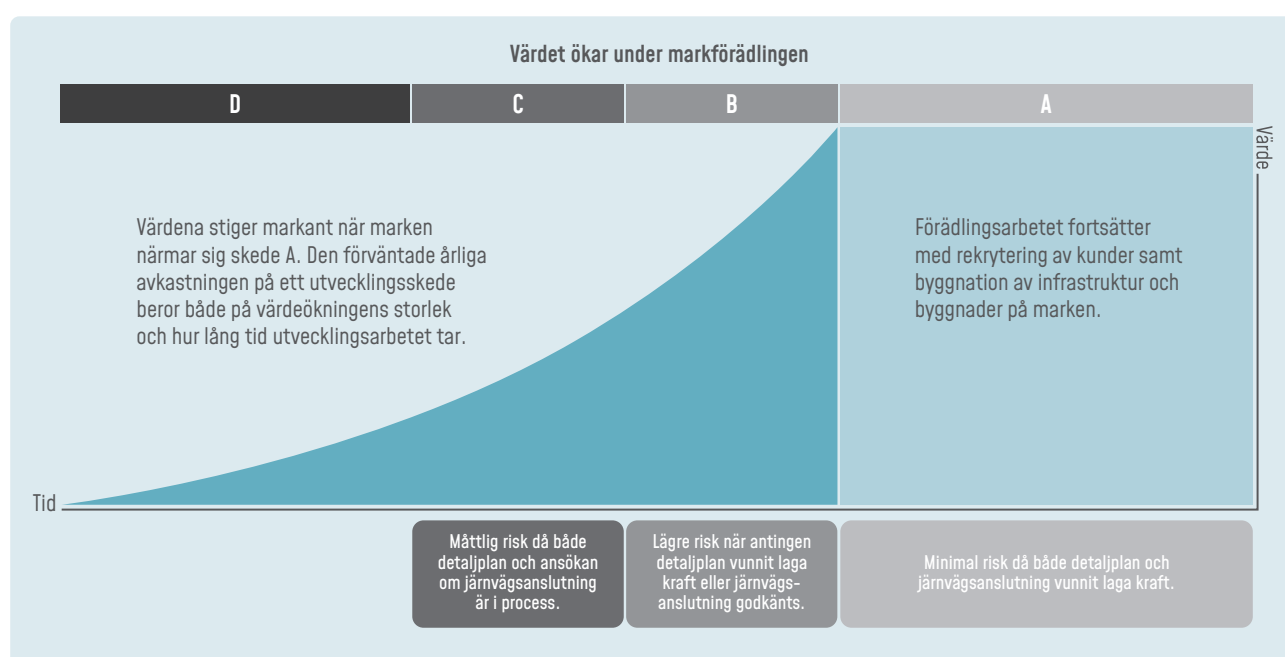
¹ Området har sedan årsskiftet avancerat till Skede C då samråd planeras till andra halvåret 2025.

MARK & FASTIGHETER

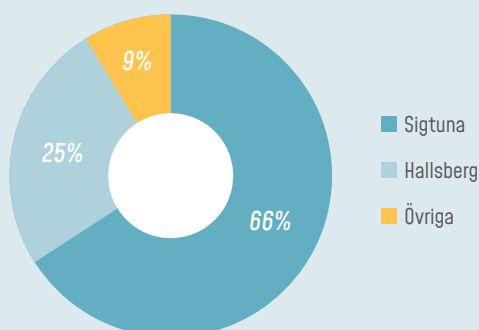
Värdeskapande

Värdet av markinnehaven ökar dramatiskt i takt med att de utvecklas. En tumregel i branschen, som också överensstämmer med Train Alliance genomförda projekt, är att marknadsvärdet mer än tiofaldigas när mark utvecklas från råmark till antagen detaljplan. Att Train Alliance redovisar enligt K3-regelverket innebär i praktiken att mark tas upp till anskaffningsvärde samt nedlagda kostnader, vilket framförallt i Skede A så gott som alltid är väsentligt lägre än

marknadsvärdet. För exploateringsmark råder ett direkt förbud för uppskrivning i K3. Reglerna skiljer sig således väsentligt från IFRS där tillgångar ska tas upp till marknadsvärde, vilket endast är möjligt i K3 när detta är lägre än anskaffningsvärdet. Genom att räkna fram ett justerat substansvärde vill Train Alliance ge vägledning kring värdet av tillgångarna per aktie netto skulder, men före eventuella skatter.



Fördelning av värden i projekten



Cirkeldiagrammet visar hur värdena i projektportföljen fördelas då externa marknadsvärderingar används.

Justerat substansvärde 35,6 kr

Train Alliance redovisar marktillgångar till anskaffningsvärde med tillägg för de värdeskapande utgifter bolaget haft i sin förädlingsprocess. För att ge en rättvisande bild av bolagets fastighetsportföljs värde men ändå respektera försiktighetsprincipen och objektivitetsprincipen har bolaget valt att använda bokförda värden på alla marktillgångar förutom de i Hallsberg, Sigtuna och Eskilstuna. Dessa fastigheter är tillräckligt utvecklade för att man ska kunna genomföra en fastighetsvärdering med ett objektivt och rättvisande utfall. Skillnaden mellan dessa fastigheters värderingar och bokförda värden summeras och läggs till det egna kapitalet. Denna summa delas med det totala antalet aktier. Resultatet blir ett värde nettat för skulder på bolagets tillgångar som vi kallar "justerat substansvärde per aktie".

MARK & FASTIGHETER

Strategiska lägen

Train Alliance markområden i Sverige ligger nästan uteslutande längs det transeuropeiska transportnätet TEN-T. TEN-T är ett viktigt ramverk som upprättats av EU i syfte att skapa en sammanhängande och effektiv transportinfrastruktur i Europa. Nätverket omfattar olika transportsätt, bland annat järnvägar, vägar, inre vattenvägar,

sjövägar, hamnar, flygplatser och terminaler. Det övergripande målet med TEN-T är att stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom EU genom att åtgärda brister och undanröja hinder i transportvägarna. Unionen investerar betydande resurser i TEN-T, där järnvägen är prioriterad för att bidra till klimatmålen.

Karta över tillgångar



	Luleå	Skede	Yta tusentals kvm.
●	Luleå	D	776
●	Ånge	D	1
●	Borlänge		88
●	Sigtuna	C/B/B+	439
●	Tillberga	D	915
●	Eskilstuna	B/B+/A+	24
●	Hallsberg	A/A+	918
●	Malmö	C/B+	14
Total			3,176

■ Europeiska transportnätet TEN-T

Kartan visar tillgångarnas placering i förhållande till transportnätet TEN-T som här markeras i rött och binder samman Europa.

MARK & FASTIGHETER

Sigtuna



Train Alliance äger drygt 440 000 kvm mark i Sigtuna, med järnvägsanslutning i både nord och syd. Tillgångarna genererar spårintäkter, hyror samt förvaltningsintäkter. Området ingår i Järnvägscentrum Stockholm Nord som redan idag ett viktigt logistiskt nav för flera offentliga och privata aktörer. På Train Alliance mark ligger även Arlandas flygbränsleterminal, som klassas som ett riksintresse.

Området är sedan 2022 detaljplanlagt för järnvägsverksamhet. Den funktionsutredning som fastställdes i mars 2024 innebär en fortsatt utbyggnad av järnvägens kapacitet och funktion i syfte att väsentligt öka områdets godskapacitet. Bolaget inväntar ytterligare myndighetsbesked innan fullskalig utveckling tar vid.

Strategiskt arbete pågår med kommunen och andra markägare för att området ska få så ändamålsenlig utformning som möjligt, varför Train Alliance markinnehav kan komma att förändras via markbyten. Train Alliance för dialoger med de järnvägskopplade TEN-T-hamnarna om att hantera väsentligt större godsvolymer på området.

SMARTCargo ökar kapaciteten

Under 2024 inleddes projektet SMARTCargo som syftar till att utveckla järnvägsinfrastrukturen för att möjliggöra en övergång från väg- och till järnvägstransporter i Stockholmsregionen. Målet är att lösa en systemstörande flaskhals genom investeringar som

realiserar potentialen för kombiterminalen i Rosersberg och dess närliggande infrastruktur, såsom Brista-terminalen för flygbränsle. Projektet kommer därmed att öka kapaciteten på TEN-T-korridoren och därmed transporter bland annat via navet Göteborg, förbättra funktionalitet och kapacitet på E4:an i området samt kring Arlanda.

Projektet är omfattande med en total investeringsvolym om 1,1 miljarder kronor som till 30 procent samfinansieras av EU. Projektet har till uppgift att leverera viss kapacitet och funktion, inte anläggningar som sådana och kommer att generera nyttjandeintäkter från spår och terminaler. Investeringarna bedöms öka områdets godskapacitet tiofaldigt, vilket beräknas minska koldioxidutsläppen med över 11 000 ton per år vid 60 procents kapacitetsutnyttjande.

Nya järnvägsspår ska anläggas huvudsakligen för att förlänga ett sidospår, samt för att spåransluta terminaler. En ny terminal kommer att byggas nära flygbränsleterminalen i Brista, såsom visas i kartbilden, för effektiv omlastning av gods mellan järnväg och vägtransport. Projektet innehåller även synergistiska element som stödjer produktion och lagring av förnybar energi samt investeringar i smarta digitala verktyg för att förbättra terminalernas effektivitet. Terminalerna kommer att vara öppna för alla operatörer på en icke-diskriminerande basis. Projektet ska enligt plan slutföras till 2028.

Sveriges nya järnvägscentrum Stockholm Nord



Den planerade utbyggnaden på området (i rött) medför att Rikskombiterminalen sammanlänkas med bränsleterminalen utanför huvudsystemet, vilket ökar kapaciteten i området väsentligt.

- 1 Rikskombiterminal/Dry port terminal.
- 2 Postnord
- 3 Logistikområde
- 4 Förbigångsspår och överlämningsbangård
- 5 Rosersberg/Brista järnvägsansluten terminal
- 6 Flygbränsleterminal för Arlanda
- 7 800 m expansion förbigångsspår

Antal projekt på området	Utvecklingsskede	Områdets totalyta i tusen kvm	Andel av koncernens markyta
4	C/B/B+	439	14%

Hallsberg



Train Alliance äger drygt 900 000 kvm mark i Hallsberg, Rala. Området är detaljplanlagt för järnvägsändamål och utgör exploateringsmark för etablering. Tillgångarna genererar hyresintäkter, spår- och marksäkringsavgifter.

En underhållsverkstad för spårgående arbetsmaskiner togs i bruk i december 2022 och i slutet av 2023 togs en ny modern lokverkstad tas i drift, för vilken Siemens Mobility tecknat ett 25-årigt hyresavtal. I slutet av 2024 tecknades ett 8-årigt avtal med SJ AB om avisning av motorvagnsfordon i en avisningsanläggning.

I början av 2024 tecknade Train Alliance avtal med ett europeiskt logistikföretag avseende marksäkring av 100 000 kvm för etablering av en järnvägsansluten godsterminal på Rala-området. Designfasen är slutförd och beslut ska fattas om nästa steg. Avtal har träffats om att värdera marken till 900 kronor per kvm,

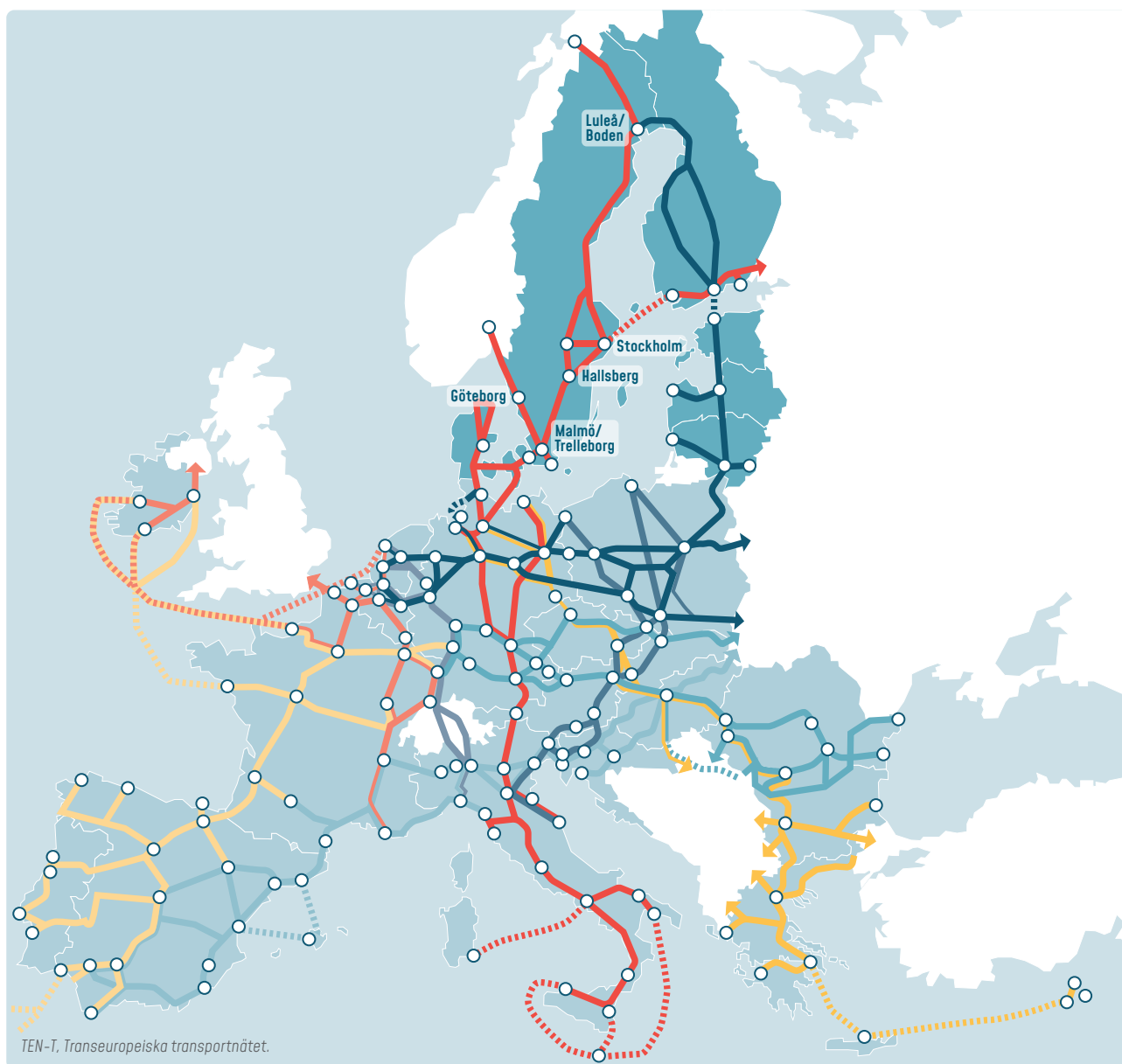
totalt 90 miljoner kronor, i en framtida affär. Den potentiella kunden betalar en marksäkringsavgift för att reservera marken.

Train Alliance arbetar med Trafikverket kring en ny bangård på Rala för uppställning av persontåg, inklusive genomfartsspår till Sannahed, för att öka områdets kapacitet.

Den externa värderingen av Train Alliance fastigheter i Hallsberg visar på ett värde om 680 mkr, motsvarande ca 745 kronor per kvm. Detta är väsentligt högre än anskaffningsvärdet som uppgick till 101 mkr eller 110 kronor per kvm. Den externa värderingen kan jämföras med det värde om 900 kr per kvm råmark som Train Alliance avtalat med ett europeiskt logistikavtal för ett 100 000 kvm stort markområde i Hallsberg eller de markpriser på ca 2 000 kronor per kvm som erhållits för avstyckade fastigheter på vilka bolaget separat avtalat om att uppföra spåranslutna verkstäder.

Antal projekt på området	Utvecklingsskede	Områdets totalyta i tusen kvm	Andel av koncernens markyta
1	A/A+	918	29%

Nationellt linjenät



Train Alliance orter Hallsberg och Sigtuna är båda stationer i det europeiska transportnätet, TEN-T. I satellitorter till dessa stationer planerar bolaget att skapa ett nationellt linjenät av verkstäder och har i detta syfte säkrat lokaliseringar och mark i Göteborg, Malmö, Hallsberg, Borlänge och Luleå/Boden. Målet är att verkstäder ska vara etablerade på samtliga orter 2028.

I Borlänge äger bolaget 88 000 kvm mark med detaljplan, i Eskilstuna 24 000 kvm och i Malmö 14 000 kvm. Bolaget planerar även en verkstad i anslutning till Göteborgs Hamn för underhåll av lok- och godsvagnar.

I Borlänge har en lokverkstad uppförts som hyrs ut på ett 25-årigt avtal till Akiem. I Malmö är delar av marken marksäkrad, vilket

innebär att Train Alliance erhåller en årlig marksäkringsavgift från tilltänkta kunder för att reservera marken. Avgiften täcker mer än väl de omkostnader som är förknippade med att äga mark på strategiskt viktiga platser.

I Västerås äger Train Alliance 915 000 kvm råmark för att etablera ett större logistikområde, där även verkstäder kan bli aktuella.

Eventuell överskottsmark i linjenätet kommer att avyttras, i första hand för etablering av kringfunktioner som stödjer järnvägsverksamheten.

Styrelse



Styrelseledamot sedan 2020 och styrelseordförande sedan 2024.
Född 1991.

Utbildning Bachelor i Nationalekonomi vid New York University, Bachelor i Matematik vid New York University, Master i Nationalekonomi vid Brown University, Ph. D. i Nationalekonomi med specialisering Ekonometri, statistik och informationsteori vid Brown University.

Arbetslivserfarenhet Aktieanalys på Pareto Securities, forskningsassistent på NYU och Brown. Oscar Wahlström ansvarar för den operativa verksamheten inom AB Hvalfiskens koncernen i Sverige som huvudsakligen omfattar skogs- och jordbruk samt markförädling.

Andra pågående uppdrag Styrelsesuppleant i och ledamot i dotterbolag till AB Hvalfiskens.

Oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledande befattningshavare Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare Nej.

Aktieinnehav 126 171 privat och via bolag.



Styrelseledamot sedan 2024.

Född 1953.

Utbildning Ingenjörsexamen.

Arbetslivserfarenhet Affärsutvecklingskonsult via Carpex AB med Kilenkryssat som huvudsaklig uppdragsgivare.

Andra pågående uppdrag VD och styrelseledamot i Norsholm Markutveckling AB, styrelseledamot i Flens Bil och Järnaktiebolag.

Oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledande befattningshavare Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare Ja.

Innehav 11 000 aktier.



Styrelseledamot sedan 2021.

Född 1975.

Utbildning Bachelor of Commerce vid University of Ottawa och IHM Business School.

Arbetslivserfarenhet 20+ års erfarenhet inom multikanal-, online-, e-handel, digital- och reklam-PR strategi inom kommunikationsbranschen. Arbetar för RTL Group inom deras internationella division tillsammans med ett team som verkar i över 12 länder.

Andra pågående uppdrag Inga.

Oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledande befattningshavare Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare Ja.

Innehav 0.



Styrelseledamot sedan 2024.

Född 1963.

Utbildning MBA Duke University, USA.

Arbetslivserfarenhet En av grundarna till Train Alliance och aktiv i bolaget sedan start. Över 30 års erfarenhet som investerare med fokus på börs- och fastighetsmarknaden genom eget investmentbolag. 14 års internationell erfarenhet inom finans.

Andra pågående uppdrag Styrelseledamot i Lupinia AB, AB Diskonten 3 i Malmö, Solid Group Europe AB, Helsingborg Navaren 11 AB och Fastigheten Kullen Östra 35 i Helsingborg AB samt suppleant i LIRAP Group i Svedala AB, ACJ Marketing AB samt ett flertal bolag i Train Alliance-koncernen.

Oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledande befattningshavare Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare Nej.

Innehav 4 486 000 aktier privat och genom bolag.

Styrelse forts. →



Styrelseledamot sedan 2009 och styrelseordförande 2019–2024.

Född 1971.

Utbildning Civilekonomexamen från Högskolan i Kristianstad.

Arbetslivserfarenhet Ekonomichef på BE Group. Otto Persson är en av grundarna av Train Alliance och var VD för Bolaget mellan år 2009 och 2018.

Andra pågående uppdrag Styrelseledamot i flera bolag inom Train Alliance samt styrelseledamot och suppleant i ett antal bolag inom Hylbo Gård AB.

Oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledande befattningshavare Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare Nej.

Innehav 3 900 000 aktier privat och via bolag.



Styrelseledamot sedan 2024.

Född 1976.

Utbildning Examen från Handelshögskolan i Stockholm.

Arbetslivserfarenhet Investerare och strategisk rådgivare, bland annat på Societe Generale som Derivatives Proprietary trader i Paris och New York.

Andra pågående uppdrag Styrelseledamot i Enequi AB, Polar Energy Boden Holding AB och Polar Energy Boden AB samt styrelsesuppleant i Polar EV Charge & Storage AB och RIJD Interior AB.

Oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledande befattningshavare Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare Nej.

Innehav 0.

Ledning



JOAKIM WEIJMER

Anställd 2011 och verkställande direktör från och med 2018.

Född 1965.

Utbildning Verkstadsmekanisk gymnasieutbildning i Borås samt cirka fem år av järnvägsspecifika utbildningar.

Arbetslivserfarenhet: Joakim Weijmer har lång erfarenhet av järnvägsfordon med start i affärsverket SJ 1983. Han har tidigare haft en rad befattningar vid bland annat SJ Maskindivision och Euromaint.

Andra pågående uppdrag Styrelseledamot i Joakim Weijmer Förvaltning AB, Styrelseledamot i Duroc Rail AB.

Aktieinnehav: 67 200 privat och via bolag.



THOMAS CARLSSON

Business development sedan 2022.

Född 1964

Utbildning Grundskola, arbetat inom egna företag/familjeföretag sen 1985

Arbetslivserfarenhet Thomas Carlsson har över tre decenniers erfarenhet av fastighetsutveckling och fastigheter, med expertrådgivning till Nasdaq-noterade bolag. Grundat och lett flera framgångsrika fastighetsutvecklingsföretag och haft en nyckelroll i att strategiskt utforma och genomföra effektiva fastighetsutvecklingsplaner.



MATTIAS MODÉN

CFO sedan 2020.

Född 1976.

Utbildning Civilekonomutbildning vid Örebro universitet samt högskolestudier inom juridik och beskattning vid Högskolan i Trollhättan/Uddevalla.

Arbetslivserfarenhet: Mattias Modén har 25 års erfarenhet av företagsbeskattning, bolagsadministration och revision. Han har tidigare varit verksam som verkställande direktör på en ledande revisionsbyrå och vid konsultbolag för utveckling av järnvägsanläggningar.

Andra pågående uppdrag Styrelseledamot i Hotell och Restaurang Stadskällaren i Skara AB och MJ Modén Förvaltning AB. Styrelse-suppleant och VD i Atumne Förvaltnings AB.

Aktieinnehav: 70 632 privat och via bolag.



OTTO PERSSON

Business development, IR-ansvarig och styrelseledamot sedan 2009.

Född 1971.

Utbildning Civilekonomexamen från Högskolan i Kristianstad.

Arbetslivserfarenhet Ekonomichef på BE Group. Otto Persson är en av grundarna av Train Alliance och var VD för Bolaget mellan år 2009 och 2018.

Andra pågående uppdrag Styrelseledamot i flera bolag inom Train Alliance samt styrelseledamot och suppleant i ett antal bolag inom Hylbo Gård AB.

Oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledande befattningshavare Ja.

Oberoende i förhållande till större aktieägare Nej.

Innehav 3 900 000 aktier privat och via bolag.

Aktien



Train Alliance har två aktieslag, A- och B-aktier. Den 31 december 2024 uppgick antalet A-aktier till 8 400 000 och antalet B-aktier till 70 760 874, totalt 79 160 874.

Alla aktier har lika rätt till bolagets vinst. A-aktien har tio röster medan B-aktien har en.

Notering

B-aktien noteras sedan februari 2020 på Nasdaq First North Growth Market Stockholm under kortnamnet TRAIN B med ISIN-kod SE0012904779.

Den sista handelsdagen i december 2024 stängde aktien på 18,55 kronor, en minskning med 14,1 procent från föregående årsskifte då aktien stängde på 21,60 kronor.

Under 2024 omsattes 6,5 miljoner aktier, motsvarande 9,2 procent av det totala antalet B-aktier.

Utdelningspolicy

Bolagets utdelningspolicy är att lämna en utdelning motsvarande 50 procent av nettovinsten, vilket möjliggör betydande återinvesteringar i verksamheten. Vid förslag om utdelning tar styrelsen hänsyn till Train Alliances investeringsbehov och andra faktorer som styrelsen anser vara av betydelse. Det finns inga garantier för att utdelning kommer att föreslås eller beslutas under något år.

Ägare

Största ägare var vid årsskiftet 2024/2025 Kilenkryset Rail AB med 18,0 procent av kapitalet, och AB Hvalfiskén med 11,8 procent. Röstmässigt största ägare var Polar Structure med 19,9 procent av

rösterna, följt av Sven Jemsten med 19,7 procent.

Tabellen nedan visar de tio största aktieägarna den 31 december 2024.

Största ägare 31 december 2024

NAMN	ANTAL AKTIER	ANDEL AV KAPITALET	ANDEL AV RÖSTERNA
Kilenkryset Rail AB	14 274 108	18,0%	12,7%
AB Hvalfiskén	9 315 000	11,8%	10,9%
Polar Structure AB	6 914 646	8,7%	19,9%
Banque Pictet & Cie	6 337 098	8,0%	4,1%
Investment AB Spiltan	5 334 197	6,7%	3,4%
Sven Jemsten med bolag	4 486 000	5,7%	19,7%
Futur Pension 70089151	4 359 629	5,5%	2,8%
Otto Persson med bolag	3 900 000	4,9%	12,1%
PriorNilsson Realinvest	1 628 119	2,0%	1,0%
Avanza Pension	1 456 801	1,8%	0,9%
Övriga aktieägare	21 155 276	26,9%	12,5%
Total	79 160 874	100,0%	100,0%

Förvaltningsberättelse



Styrelsen och verkställande direktören för Train Alliance AB [publ] org nr 556785-5241 får härmed avge årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2024. 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 belägen mark. Train Alliance förvärvar och utvecklar mark så att den kan nyttjas för järnvägens kringfunktioner med bland annat verkstäder, logistik och uppställningsplatser. I direkt anslutning till järnvägsspår uppförs anläggningar på uppdrag av kunder som sedan antingen köper eller hyr dessa terminaler och verkstäder. För kringliggande icke spåransluten mark tillämpas en rad olika affärsmodeller för att möta kundernas behov.

Train Alliance har hög kompetens och lång erfarenhet från järnvägsområdet. Som en av ett fåtal aktörer har bolaget även säkerhetstillstånd som infrastrukturförvaltare både för huvudspår och sidospår, med ansvar för säkerhet, besiktningar, underhåll, och kapacitetstilldelning. Sammantaget innebär detta att Train Alliance kan säkerställa funktion, tillgänglighet och ekonomi i sina anläggningar. Train Alliance säljer även sin kompetens till externa aktörer, såsom företag och kommuner.

Train Alliance arbetar i stor utsträckning med egen mark. Bolaget äger idag ca 3,1 miljoner kvm mark i strategiska lägen, varav ca 70 procent är exploateringsmark och resterande del är klar att nyttjas. De strategiska lägena är viktiga knut- eller slutpunkter i järnvägsnätet.

Den enda mark som inte erbjuds kunder – att köpa eller hyra – är spårmark som kräver tillstånd för ägande, och också genererar avkastning. Detta ger Train Alliance incitament att skapa anläggningar som används ofta och mycket, vilket resulterar i en hållbar affär med nöjda kunder.

Organisation

Koncernens moderbolag är Train Alliance AB [publ], som direkt eller indirekt, äger 15 dotterbolag. Koncernens verksamhet bedrivs under 2024 främst i moderbolaget. Koncernens dotterbolag hade en förvaltande roll och var en naturlig del i koncernens verksamhet genom att dessa bolag organisatoriskt var ägare av reelltillgångarna i form av mark och anläggningar.

Koncernen omstrukturerades runt årsskiftet 2024/2025 för att öka koncernens transparens, operationella och finansiella flexibilitet. Koncernens moderbolag är därefter fortsatt Train Alliance AB [publ], som äger de båda dotterbolagen Train Alliance Operations Sweden AB och Train Alliance Overseas Operations AB. Train Alliance Operations AB har i sin tur tre dotterbolag; Train Alliance Tillgångs AB där mark- och anläggningstillgångar har samlats i olika bolag, Train Alliance Verksamhets AB där verksamheten bedrivs samt Train Alliance JV AB som samlar befintliga och potentiella samarbetsprojekt med varierande ägarandelar.

Train Alliance Overseas Operations AB bedriver i dagsläget ingen verksamhet.

Antalet anställda i koncernen uppgår till 12 [10].

Infrastrukturförvaltare

För att uppfylla krav och inneha tillstånd som infrastrukturförvaltare krävs säkerhetstillstånd från Transportstyrelsen. Train Alliance är godkänd infrastrukturförvaltare för flera anläggningar, däribland Rikskombiterminalen och Brista järnvägsterminal i Sigtuna, anläggningar i Hallsberg, Malmö, Landskrona och Ånge.

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.

Händelser under räkenskapsåret

- Marksäkringsavtal tecknades med ett europeiskt logistikföretag för etablering av en järnvägsansluten godsterminal i Hallsberg Rala. Markområdet är 100 000 kvm och avyttras för 900 kr/kvm.
- Funktionsutredningen för Sigtuna fastställdes, vilken möjliggör

kapacitetshöjningar i sidosystemet och mer attraktiva lösningar för kunder.

- Oscar Wahlström utsågs till ordförande, efter Otto Persson som kvarstår som styrelseledamot.
- EU beviljade bidrag om 28,7 meur [ca 327 mkr] för Train Alliance projekt SMARTCargo. Projektet som syftar till att stärka kapacitet och funktion i Sigtuna, beräknas löpa över tre år och omfattar en total projektvolym om 94,8 meur [ca 1 080 mkr]. Resterande delar av projektet avses i första hand finansieras med egna medel, samt vid behov genom en säkrad extern kreditfacilitet.

Kommentarer till resultaträkningen

Rörelseintäkterna ökade till 272,5 [272,7] mkr, varav nettoomsättningen utgjorde 259,7 [166,3] mkr. Aktiverat arbete summerade till 11,5 [0] mkr.

Förädlade sålda objekt svarade för 195,0 [204,0] mkr av rörelsens intäkter medan hyresintäkter utgjorde 48,8 [46,0] mkr, och konsult- och konceptintäkter 28,7 [22,7] mkr. Hyresintäkterna inkluderar ca 16 mkr i intrimningshyror från nya anläggningar.

Rörelsens kostnader steg till 235,8 [233,8] mkr, varav Direkta kostnader utgjorde 194,5 [195,2] mkr.

Sammantaget uppgick rörelseresultatet till 36,7 [38,9] mkr. Rörelsemarginalen var 13,5 [14,3] procent.

Nettoresultatet uppgick till 28,1 [36,9] mkr. Resultatet per aktie var 0,35 [0,47] kronor.

Kommentarer till balansräkningen

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningar uppgick vid årets slut till 1 051,5 [970,4] mkr och finansiella anläggningstillgångar uppgick till 62,0 [61,6] mkr.

Investeringar sker i huvudsak direkt eller indirekt i materiella anläggningstillgångar. Investeringar i finansiella anläggningstillgångar hänför sig huvudsakligen till intressebolag eller bolag som bolaget har nära samarbete med för 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 gjordes investeringar i materiella anläggningar tillgångar om 96,2 [124,9] mkr och i finansiella anläggningstillgångar om 0,4 [28,9] mkr.

Varulagret ökade till 271,4 [191,3] mkr, huvudsakligen till följd av att Färdiga anläggningar och mark till försäljning ökade till 264,5 [189,7] mkr.

Förädlade projekt

Koncernens balansräkning består i allt väsentligt av markinnehav på strategiska järnvägsorter och upptagna till 1 235,8 [1 122,6] mkr. Marktillgångarna återfinns under Byggnader och mark, Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar och Färdiga anläggningar och mark till försäljning. Totalt disponeras ca 3,1 miljoner kvm mark, varav närmare 30 procent är detaljplanelagd och klar för järnvägsändamål.

Ett viktigt inslag i bolagets och koncernens verksamhet är verksamheten kring ägande, förvaltning och förädling av de strategiska marktillgångarna 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 ska 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 teknikval för bästa lösning kapacitets- och effektivitetsmässigt.



Finansiell översikt

FEMÅRSÖVERSIKT	2024	2023	2022	2021	2020
Rörelseintäkter, tkr	272 513	272 717	265 027	141 882	162 485
Rörelseresultat, tkr	36 742	38 945	121 010	25 520	28 058
Årets resultat, tkr	28 091	36 918	116 687	19 380	16 607
Resultat per aktie*, kr	0,35	0,47	1,47	0,26	0,32
Justerat substansvärde per aktie*, kr	35,6	37,5	44,4	22,7	21,2
Balansomslutning, tkr	1 793 829	1 804 450	1 605 896	1 568 357	1 030 130
Soliditet, %	73,3	72,3	89,2	83,9	73,7

* Justerat för aktiesplit i juli 2023

Det strategiska markinnehavet har ändå, 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 en redovisningsprincip innebärande att uppskrivning av en marktillgång ej sker oavsett om en väsentlig värdeförändring skett. Bolaget redovisar marktillgångar till anskaffningsvärde med tillägg för de värdeskapande utgifter bolaget haft i sin förädlingsprocess.

Kassaflöde och likvida medel

Likvida medel inklusive kortfristiga placeringar vid årets slut uppgick till 338,2 (459,8) mkr.

Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital uppgick under räkenskapsåret till 54,1 (49,0) mkr. Rörelsekapitalet förändrades med +241,0 (-33,3) mkr, vilket innebär att verksamheten binder mindre kapital. Detta förklaras under året främst av en minskning av kortfristiga fordringar med 335,6 (-293,9) mkr. Förändringar i varulager var -80,1 (+179,4) mkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 295,1 (15,6) mkr.

Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till 96,2 (124,9). Det totala kassaflödet summerade till 295,1 (15,6) mkr.

Eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick vid årets slut till 1 314,7 (1 304,8)

mkr. Eget kapital per aktie var 16,61 (16,48) kronor.

Substansvärde

Train Alliance redovisar marktillgångar till anskaffningsvärde med tillägg för de värdeskapande utgifter bolaget haft i sin förädlingsprocess. För att ge en rättvisande bild av bolagets fastighetsportföljs värde men ändå respektera försiktighetsprincipen och objektivitetsprincipen har bolaget valt att använda bokförda värden på alla marktillgångar förutom de i Hallsberg, Sigtuna och Eskilstuna. Dessa fastigheter är tillräckligt utvecklade för att man ska kunna genomföra en fastighetsvärdering med ett objektivt och rättvisande utfall. Skillnaden mellan dessa fastigheters värderingar och bokförda värden summeras och läggs till det egna kapitalet. Denna summa delas med det totala antalet aktier. Resultatet blir ett värde nettat för skulder på bolagets tillgångar som vi kallar "justerat substansvärde per aktie".

Det justerade substansvärdet före beaktande av skattekonsekvenser minskade till 35,6 kronor 37,5 kronor vid föregående årsskifte. Under året lämnades utdelning med 0,23 kronor per aktie.

Förväntad framtida utveckling

Train Alliance har ett väl positionerat utgångsläge för att bemöta den efterfrågan som finns på vissa geografiska platser som till exempel Hallsberg, Sigtuna och Västerås. 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.

Det är styrelsen och VDs bedömning att bolagets rörelsekapitalbehov och finansiering säkerställts för åtminstone kommande 12 månader.

Miljöpåverkan

Miljöaspekten för koncernen är en naturlig integrerad del i verksamhetskonceptet. Koncernen verkar i etableringsarbete och anläggningsutformning efter att leverera miljöcertifierade anläggningar. Miljömedvetenheten speglas genomgående i koncernens funktions-tänk, materialval, genomförande, avfallshantering, energieffektiv drift och inom arbetsmiljö och personalsäkerhet. Koncernen har miljöcertifikat enligt ISO 14001:2015 och kvalitetscertifikat enligt ISO 9001:2015 vilket skapar en ledningsstruktur som höjer koncernens förmåga i kundarbetet samtidigt som det ger en effektivare organisation.

Train Alliance största miljöpåverkan återfinns inom etablering och projekt. Bolaget arbetar i nära samarbete med operatörer och hyresgäster för att tillhandahålla produktionsanläggningar med hög effektivitet och kapacitet som ger direkt möjlighet till kostnadsbesparingar. Parallellt strävar bolaget efter att integrera cirkulära principer vid etablering av nya anläggningar. Miljömålen följs upp årligen i Train Alliance miljöutredning där trender och utfall utifrån uppsatta miljömål kan analyseras för att finna förbättringsområden.

Bolaget strävar efter en kontinuerlig förbättring på företagets påverkan på miljön. Train Alliance har formulerat fyra prioriterade miljömål.

Mål, resultat och åtgärder

1. Minskade koldioxidutsläpp vid nyetableringar

Mål: 20 procents lägre koldioxidutsläpp per kvadratmeter jämfört med referensanläggning (tågserviceanläggning i Hallsberg, 2018).

Resultat: Exempelvis, 34 procent lägre vid den nya lokverkstaden i Hallsberg som uppfördes 2023.

Åtgärder: Val av lågenergimaterial, närliggande leverantörer, och digitaliserad materialflödeskontroll.

2. Minskad elförbrukning vid nyetableringar

Mål: 15 procents minskning av elförbrukning per kvadratmeter jämfört med referensanläggning (tågserviceanläggning i Hallsberg, 2018).

Genomförda åtgärder:

- Solcellsinstallationer på 82 procent av nya anläggningar.
- Ny styrteknik för kontor i Hallsberg ger 22 procents lägre värmebehov.
- Fjärravläsning av energianvändning i våra anläggningar.

3. Ökad användning av återvunnet material vid nybyggnationer

Mål: 10 procent återvunnet material, mätt per yta.

Pågående åtgärder:

- Pilotprojekt med återvunnen ballast i Malmö-verkstaden.

- Upphandlingskrav på 15 procent sekundära material i byggkontrakt.

4. Hög återvinningsgrad vid avveckling

Mål: 80 procents återvinningsgrad.

Åtgärder:

- Modulbyggnadsteknik (demonterbara stålkonstruktioner)
- Materialpass" för nya anläggningar, som anger innehåll.
- Kombihallen i Hallsberg designad för 92 procents materialåtervinning.

Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

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

Styrelsens arbete under året

Styrelsen är bolagets näst högsta beslutande organ efter bolagsstämman. Styrelsen är utsedd av ägarna för att ytterst svara för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter i såväl bolagets som aktieägarnas bästa intresse. Styrelseledamöter väljs normalt av årsstämman för tiden intill slutet av nästa årsstämma. Bolagsordningen anger att antalet i styrelsen i Train Alliance ska bestå av lägst 3 och högst 12 ledamöter med högst fem suppleanter. Per dagen för denna årsredovisning består Bolagets styrelse av sex (6) ordinarie styrelseledamöter, Oscar Wahlström (styrelseordförande), Mikael Gerhardsson, Sven Jemsten, Nicole Haman, Otto Persson och Stephan Roth.

Styrelsens uppgifter regleras av aktiebolagslagen (2005:551) och bolagets bolagsordning. Styrelsens arbete regleras vidare av den arbetsordning som styrelsen årligen fastställer. Arbetsordningen reglerar arbetsfördelningen mellan styrelsen, styrelsens ordförande och verkställande direktören. Styrelsen antar även en instruktion för verkställande direktören samt en instruktion för finansiell rapportering.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter, vilket bland annat innefattar ansvar för upprättande av övergripande, långsiktiga strategier och mål, fastställande av riktlinjer för att säkerställa att Bolagets verksamhet är långsiktigt värdeskapande, fatta beslut i frågor rörande investeringar och försäljningar, kapitalstruktur och utdelningspolicy.

Styrelsen ansvarar även för utveckling och antagande av bolagets centrala styrdokument, att tillse att kontrollsystem finns för uppföljning av att styrdokument och riktlinjer efterlevs, att tillse att kontrollsystem finns för uppföljning av verksamheten och risker, att utse bolagets verkställande direktör och fastställa lön och annan ersättning till denne och andra ledande befattningshavare.

Under räkenskapsåret 2024 genomförde styrelsen 14 protokollförda möten, varav 6 ordinarie möten. Styrelsemötena har en återkommande struktur med bestämda huvudpunkter. Styrelsen behandlade vid sina ordinarie möten de fasta punkter som förelåg vid respektive styrelsemöte i enlighet med styrelsens arbetsordning, så som genomgång av verksamhet, markförädlingsprocesser, resultat och framtida finansiering. 4 av styrelsemötena hölls inför delårsrapporter. De extra styrelsemötena hanterade frågor och beslut avseende antagande av styrdokument, behörighetsdelegering och beslut om särskilt företagsnamn. Styrdokument och riktlinjer som antagits under året har varit styrelsens arbetsordning, instruktioner för verkställande direktör, attestinstruktioner och instruktion för finansiell rapportering.

Inför styrelsemötena fick ledamöterna underlag beträffande de ärenden som avsågs behandlas. Verkställande direktören samt bolagets CFO deltog vid styrelsemötena som föredragande.

Resultatdisposition

Förslag till resultatdisposition vid 2025 års ordinarie stämma

Följande balanserad vinst ska disponeras av årsstämman (SEK):

Balanserade vinstmedel	89 645 154
Överkursfond	553 785 313
Årets resultat	4 261 273
Summa	647 691 740

Styrelsen och verkställande direktören har beslutat att göra ett avsteg från bolagets utdelningspolicy mot bakgrund av konsolideringskrav som följer med åtaganden kopplade till projektet SMART-Cargo. Styrelsen och verkställande direktören föreslår därför att ingen utdelning till aktieägare lämnas för räkenskapsåret och att 647 691 740 kronor 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	2024	2023
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning		259 726	166 321
Aktiverat arbete för egen räkning		11 517	0
Övriga rörelseintäkter		1 270	106 396
Summa rörelseintäkter	4	272 513	272 717
Rörelsens kostnader			
Direkta kostnader		-194 546	-195 178
Övriga externa kostnader	5,8	-12 680	-12 567
Personalkostnader	6	-14 258	-10 020
Avskrivning materiella anläggningstillgångar		-14 287	-16 007
Summa rörelsekostnader		-235 771	-233 772
Rörelsens resultat		36 742	38 945
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande poster	9	17 802	19 151
Räntekostnader och liknande poster	9	-18 264	-22 465
Summa resultat från finansiella poster		-462	-3 314
Resultat efter finansiella poster		36 280	35 631
Skatt på årets resultat	7	-1 992	-1 723
Korrigerig av tidigare års skatt		-3	0
Förändring uppskjuten skatt		-6 194	3 010
Årets resultat		28 091	36 918

Koncernens balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	10	929 337	922 310
Inventarier, verktyg och installationer	11	80 129	37 542
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	41 985	10 585
Summa materiella anläggningstillgångar		1 051 451	970 437
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	17	62 025	61 596
Summa finansiella tillgångar		62 025	61 596
Summa anläggningstillgångar		1 113 476	1 032 033
Omsättningstillgångar			
Varulager m.m.			
Färdiga varor och handelsvaror		2 069	1 279
Pågående arbeten och arbeten som säljes		4 878	320
Färdiga anläggningar och mark till försäljning		264 489	189 708
Summa varulager m.m.		271 436	191 307
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		16 482	29 483
Övriga kortfristiga fordringar		20 391	359 784
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	13	33 855	17 046
Summa kortfristiga fordringar		70 728	406 313
Kortfristiga placeringar		170 000	0
Kassa och bank		168 189	174 797
Summa omsättningstillgångar		680 353	772 417
SUMMA TILLGÅNGAR		1 793 829	1 804 450

(forts.) Koncernens balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2024-12-31	2023-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		659 674	659 674
Övrigt tillskjutet kapital		579 785	579 785
Annat eget kapital inklusive periodens resultat		75 257	65 373
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		1 314 716	1 304 832
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	20	7 375	1 181
Summa avsättningar		7 375	1 181
Långfristiga skulder	14		
Skulder till kreditinstitut		321 562	331 421
Övriga långfristiga skulder		1 553	182
Summa långfristiga skulder		323 115	331 603
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	14	19 859	25 376
Leverantörsskulder		23 544	23 715
Aktuella skatteskulder		1 697	748
Övriga kortfristiga skulder		658	6 437
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	102 865	110 558
Summa kortfristiga skulder		148 623	166 834
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 793 829	1 804 450

Koncernen rapport över förändring i eget kapital - hänförligt till moderbolagets aktieägare

BELOPP I TKR	AKTIEKAPITAL	ÖVRIGT TILLSKJUTET KAPITAL	BALANSERAD VINST M.M	TOTALT EGET KAPITAL
Ingående balans per 2023-01-01	659 674	553 785	219 637	1 433 096
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital		26 000	-26 000	
Minskning genom indragning av aktier och återbetalning till aktieägare	-164 918		-264	-165 182
Fondemission	164 918		-164 918	
Årets resultat			36 918	36 918
Eget kapital 2023-12-31	659 674	579 785	65 373	1 304 832
Ingående balans per 2024-01-01	659 674	579 785	65 373	1 304 832
Utdelning till aktieägare			-18 207	-18 207
Årets resultat			28 091	28 091
Eget kapital 2024-12-31	659 674	579 785	75 257	1 314 716

Koncernens rapport över finansiell ställning

BELOPP I TKR	NOT	2024	2023
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		36 742	38 945
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet:			
Av- och nedskrivningar av anläggningstillgångar		14 287	16 007
Erhållen ränta		17 802	19 151
Erlagd ränta		-18 264	-22 465
Betald skatt		-1 912	-1 723
Förändring av latent skatt		6 194	0
Övriga poster		-774	-944
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		54 075	48 971
Förändringar av rörelsekapital			
Förändringar av varulager och pågående arbeten som säljes		-80 129	179 404
Förändringar av kortfristiga fordringar		335 585	-293 879
Förändringar av kortfristiga skulder		-14 442	81 139
Förändringar av rörelsekapital		241 014	-33 336
Kassaflöde från den löpande verksamheten		295 089	15 635
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	10,11,12	-96 209	-124 925
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar	17	-429	-28 907
Övriga poster (omklassificeringar och aktiveringar)		-11 437	-18 505
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	10,11,12	8 592	9 315
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-99 483	-163 022
Finansieringsverksamheten			
Nyemission		0	0
Erhållna lån och krediter		10 075	260 000
Amortering av lån och krediter		-24 080	-11 320
Utdelning till aktieägare		-18 207	-165 182
Övrigt (emissionskostnader över Eget kapital)		-22	14
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-32 234	83 512
Förändring likvida medel		163 372	-63 875
Likvida medel vid årets början		174 797	238 672
Likvida medel vid årets slut		338 169	174 797
varav kortfristiga placeringar		170 000	0

Moderbolagets resultaträkning

BELOPP I TKR	NOT	2024	2023
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning		153 311	142 198
Intäkter från koncernbolag		12 225	0
Övriga rörelseintäkter		1 259	1 303
Summa rörelseintäkter	4	166 795	143 501
Rörelsens kostnader			
Direkta kostnader		-118 495	-160 746
Övriga externa kostnader	5,8	-12 637	-11 246
Personalkostnader	6	-14 258	-10 020
Avskrivning materiella anläggningstillgångar		-9 836	-6 916
Summa rörelsekostnader		-155 226	-188 928
Rörelsens resultat		11 569	-45 427
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag		25	79 376
Ränteintäkter och liknande poster	9	17 802	19 151
Räntekostnader och liknande poster	9	-18 264	-22 465
Ränteintäkter koncernen		0	4 006
Summa resultat från finansiella poster		-437	80 068
Resultat efter finansiella poster		11 132	34 641
Bokslutsdispositioner			
Erhållna koncernbidrag		25 294	6 183
Lämnade koncernbidrag		-107	-5 277
Förändr periodiseringsfond		0	2 355
Förändring avskrivning utöver plan		-30 066	12 290
Summa bokslutsdispositioner		-4 879	15 551
Resultat före skatt		6 253	50 192
Skatt på årets resultat	7	-1 992	-1 632
Årets resultat		4 261	48 560

Moderbolagets balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	10	136 983	139 088
Inventarier, verktyg och installationer	11	76 420	32 860
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	4 545	4 545
Summa materiella anläggningstillgångar		217 948	176 493
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernbolag	16	692 366	502 366
Fordringar hos koncernbolag		429 031	412 147
Övriga långfristiga värdepappersinnehav	17	62 025	61 596
Summa finansiella tillgångar		1 183 422	976 109
Summa anläggningstillgångar		1 401 370	1 152 602
Omsättningstillgångar			
Varulager m.m.			
Färdiga varor och handelsvaror		2 069	1 599
Pågående arbeten och arbeten som säljes		4 878	0
Summa varulager m.m.		6 947	1 599
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		16 482	28 590
Övriga kortfristiga fordringar		20 123	359 278
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	13	31 241	16 832
Summa kortfristiga fordringar		67 846	404 700
Kortfristiga placeringar		170 000	0
Kassa och bank		162 592	171 923
Summa omsättningstillgångar		407 385	578 222
SUMMA TILLGÅNGAR		1 808 755	1 730 824

(forts.) Moderbolagets balansräkning

BELOPP I TKR	NOT	2024-12-31	2023-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		659 674	659 674
Summa bundet eget kapital		659 674	659 674
Fritt eget kapital			
Överkursfond		553 785	553 785
Balanserad vinst eller förlust		89 645	59 292
Årets resultat		4 261	48 560
Summa fritt eget kapital		647 691	661 637
Summa Eget kapital		1 307 365	1 321 311
Obeskattade reserver			
Akkumulerade överavskrivningar		30 066	0
Periodiseringsfonder		0	0
Summa obeskattade reserver		30 066	0
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		321 562	331 421
Skulder till koncernbolag		97	97
Övriga långfristiga skulder		1 553	182
Summa långfristiga skulder	14	323 212	331 700
Kortfristiga skulder			
Förskott från kunder		98 592	0
Skulder till kreditinstitut	14	19 859	25 376
Leverantörsskulder		23 544	23 715
Aktuella skatteskulder		1 565	606
Övriga kortfristiga skulder		390	6 077
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	4 162	22 039
Summa kortfristiga skulder		148 112	77 813
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 808 755	1 730 824

Moderbolagets rapport över förändring 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 2023-01-01	659 674	553 785	108 263	116 213	1 437 935
Disposition enligt årsstämman					
- Årets resultat			116 213	-116 213	
Minskning genom indragning av aktier och återbetalning till aktieägare	-164 918		-264		-165 182
Fondemission	164 918		-164 918		
Övrigt			-2		-2
Årets resultat				48 560	48 560
Eget kapital 2023-12-31	659 674	553 785	59 292	48 560	1 321 311
Ingående balans per 2024-01-01	659 674	553 785	59 292	48 560	1 321 311
Disposition enligt årsstämman					
- Årets resultat			48 560	-48 560	
Utdelning till aktieägare			-18 207		-18 207
Årets resultat				4 261	4 261
Eget kapital 2024-12-31	659 674	553 785	89 645	4 261	1 307 365

ANTAL STAMAKTIER

2024 2023

Genomsnittligt antal stamaktier före utspädning*	79 160 874	79 160 874
Genomsnittligt antal stamaktier efter utspädning*	79 160 874	79 160 874
Antal utestående stamaktier vid periodens slut*	79 160 874	79 160 874

*beräknat efter aktiesplit i juli 2023

Moderbolagets rapport över finansiell ställning

BELOPP I TKR	NOT	2024	2023
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		11 569	-45 427
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet:			
Av- och nedskrivningar av anläggningstillgångar		9 836	6 916
Erhållen ränta		17 802	19 151
Erlagd ränta		-18 264	-22 465
Resultat från koncernbolag		25	79 376
Betald skatt		-1 992	-1 632
Övriga poster		2 354	-2 900
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		21 330	33 019
Förändringar av rörelsekapital			
Förändringar av varulager och pågående arbeten som säljes		-5 348	26 194
Förändringar av kortfristiga fordringar		336 854	-294 174
Förändringar av kortfristiga skulder		70 299	17 789
Förändringar av rörelsekapital		401 805	-250 191
Kassaflöde från den löpande verksamheten		423 135	-217 172
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	10.11.12	-51 291	-7 205
Investeringar i finansiella anläggningstillgångar		-190 429	-252 668
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	10.11.12	11 471	369 463
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-230 249	109 590
Finansieringsverksamheten			
Erhållna lån och krediter		10 075	260 000
Amortering av lån och krediter		-24 080	-11 320
Utdelning till aktieägare		-18 207	-165 182
Övrigt (emissionskostnader över Eget kapital)		-5	-8
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-32 217	83 490
Förändring likvida medel		160 669	-24 092
Likvida medel vid årets början		171 923	196 015
Likvida medel vid årets slut		332 592	171 923
varav kortfristiga placeringar		170 000	0

Noter



Not 1 - Redovisning- och värderingsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNR 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 AB (publ), org.nr 556785-5241, med säte i Hallsberg, är moderbolag till helägda dotterbolagen Train Alliance Ersnäs Luleå AB, org. nr 556810-9960, Lokvagnen i Landskrona AB, org.nr.

556787-9985, KB Plåtgården 1 Landskrona, org.nr 916549-9691, Lokvagnen Fleet & Components AB, org.nr 556801- 6579, STS i Eskilstuna AB, org.nr 556800-6547, Brista Spårterminal AB, org. nr 556871-5436, Lokvagnen Norrsunda Brista Nr 2 Spårterminal II AB, org.nr 556899-3074, Tillberga Utvecklings AB, org.nr 559233-1077, STS Norrsund 16:2 AB, org.nr 559311-1734, Ånge Spårterminal AB, org.nr 559271-7416, Krogsta Fastighets AB, org. nr 556849-2796, och Krogsta Tun Fastighetsförvaltning AB, org. nr 556870-7128, Lokvagnen i Malmö AB, org.nr 559090-3711, Train Alliance Operations Sweden AB, org.nr 559409-9177, Train Alliance Rala infart 45 AB, org.nr 559409-9169.

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 omlappsplacering 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 entreprenadinköp 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 nettotillgångar 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

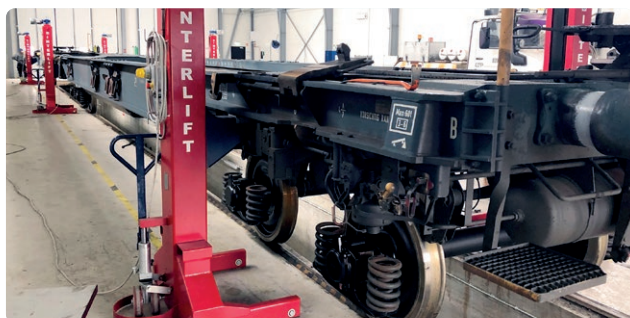
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. När en komponent i en anläggningstillgång byts ut, utträngs eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya kom-

ponentens 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 / hyresgäst Anpassningar	10
Ventilation	20
Fasad	40
Yttertak	40
Transport (hiss m.m.)	25
Styr och övervakning	15
Övrig infrastruktur	50
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5
Inventarier, verktyg och installationer	5
Markanläggning	5-15
Mark	n/a



Nedskrivningar av icke-finansiella tillgångar

När det finns en indikation på att en tillgångs 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 kapitel 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 förpliktelseerna 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.

Ersättning till anställda

Ersättning till anställda i form av lön, sociala kostnader, pensions-

premier, 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 indirekt metod. 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 resultat från andelar i koncernföretag.

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 prövas årligen genom att tillgångens återvinningsvärde fastställs. Det sker genom ett s.k. impairment test, varvid förklarad 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 realtillgångar.

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 kurant 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 fluk-

tuationer 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 valuta-differenser 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 realtillgångar som underliggande säkerhet. De svenska bank och kreditinstitut omvärderar sina principer för belåningsbara tillgångar och detta utgör en re-finansieringsrisk 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

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
GEOGRAFISKA MARKNADER				
Sverige	272 513	272 717	166 795	143 501
Utlandet	0	0	0	0
Totalt	272 513	272 717	166 795	143 501
NETTOOMSÄTTNINGENS FÖRDELNING INKLUSIVE KONCERNINTÄKTER				
Tjänsteuppdrag	28 705	22 700	10 208	13 434
Försäljning av förädlingsobjekt	182 204	97 587	99 418	106 858
Anläggningshyror	48 817	46 034	43 685	21 906
Totalt	259 726	166 321	153 311	142 198
ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER				
Försäljning av förädlingsobjekt	0	106 396	0	0
Aktiverat arbete för egen räkning	11 517	0	12 225	0
Övriga intäkter	1 270	0	1 259	1 303
Totalt	12 787	106 396	13 484	1 303
NETTORESULTAT FÖRSÄLJNING AV FÖRÄDLINGSOBJEKT				
Försäljning av förädlingsobjekt	75 025	105 025	75 025	105 025
Direkta kostnader till intäkten	-75 000	-25 649	-75 000	-25 649
Totalt	25	79 376	25	79 376

Not 5 Arvode till koncernens och moderbolagets revisorer

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
GO REVISION & CONSULTING STOCKHOLM AB				
Revisionsuppdrag	695	761	685	686
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	0	0	0	0
Summa	695	761	685	686

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

Not 6 Anställda samt löner och ersättningar

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
MEDELANTAL ANSTÄLLDA				
Sverige	12	10	12	10
Varav kvinnor %	1	0	1	0
Summa anställda vid årets slut	12	10	12	10
STYRELSE OCH LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE				
Styrelse	6	5	6	5
Varav kvinnor %	17	20	17	20
Ledande befattningshavare	4	3	4	3
Varav kvinnor %	0	0	0	0
Summa styrelse och ledande befattningshavare	10	8	10	8
LÖNER, ANDRA ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA KOSTNADER				
Styrelse, VD och ledande befattningshavare	2 546	2 494	2 546	2 494
Övriga anställda	2 307	1 833	2 307	1 833
Summa löner och ersättningar	4 853	4 327	4 853	4 327
Sociala kostnader	1 264	1 103	1 264	1 103
Pensionskostnader, styrelse, VD och övrig personal	771	712	771	712
Ersättning till kontrakterade konsulter	7 369	3 876	7 369	3 876
Övriga personalkostnader	0	2		2
Summa	9 404	5 693	9 404	5 693
Summa personalkostnader	14 257	10 020	14 257	10 020

Not 7 Skatt som belastar årets resultat

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
SKATTEBERÄKNING				
Resultat efter finansiella poster	36 280	35 631	11 132	30 634
Bokslutsdispositioner	inga	inga	-4 879	19 557
Resultat före skatt	36 280	35 631	6 253	50 191
Ej Skattepliktiga intäkter	-75 025	-105 025	-75 025	-105 025
Justering för ej avdragsgilla kostnader	78 446	77 754	78 446	62 754
Övriga justeringar av taxeringsmässigt resultat	37	4	0	0
Kvarvarande resultat till beskattning	39 738	8 364	9 674	7 920
Skatt som belastar årets resultat: 20,6%	-1 992	-1 723	-1 992	-1 632
Årets förändring uppskjuten skatt	-6 194	0	0	0

Not 8 Finansiell leasingavtal

Framtida minimileaseavgifter, som ska erläggas avseende icke uppsägningsbara leasingavtal. Årets leasingkostnad uppgår till 1 748 KSEK (fg år 3 146 KSEK)

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
LÖPTIDER				
Förfaller till betalning inom ett år	0	1 748	0	1 748
Förfaller till betalning senare än ett men inom fem år	0	0	0	0
Summa framtida leasingavgifter	0	1 748	0	1 748

I koncernens och moderbolagets redovisning utgörs den finansiella leasingen av åtaganden för 1 st Tandem Underfloor Wheelset Lathe U 2000- 400 D. Löptid var 60 månader och per bokslutsdagen är hela skulden betald. Tillgången redovisas under materiella anläggningstillgångar och kvarvarande skuld under skuld till kreditinstitut.

Not 9 Finansiella intäkter och kostnader

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Ränteintäkter	17 783	19 151	17 783	19 151
Utdelning kortfristiga placeringar	0	0	0	0
Valutakursdifferenser	19	0	19	0
Summa finansiella intäkter	17 802	19 151	17 802	19 151
Räntekostnader till kreditinstitut	-18 246	-19 857	-18 246	-19 857
Räntekostnader för långfristiga skulder ej kreditinstitut	0	0	0	0
Övriga skulderrelaterade kostnadsposter	-18	-2 608	-18	-2 608
Summa finansiella kostnader	-18 264	-22 465	-18 264	-22 465

Not 10 Byggnader och mark

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Ingående anskaffningsvärde	978 688	847 562	149 360	158 675
Omklassificeringar	-908	22 721	0	0
Årets inköp	13 518	297 720	0	0
Årets försäljning	0	-189 315	0	-9 315
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	991 298	978 688	149 360	149 360
Ingående avskrivningar	-56 378	-46 153	-10 272	-8 166
Årets avskrivningar	-5 583	-10 225	-2 105	-2 106
Utgående ackumulerade avskrivningar	-61 961	-56 378	-12 377	-10 272
Utgående restvärde enligt plan	929 337	922 310	136 983	139 088
SPECIFIKATION AV RESTVÄRDE				
Mark ej avskrivningsbar	676 160	676 160	101 329	101 329
Byggnad och markanläggningar	253 177	246 150	35 654	37 759
Summa restvärde	929 337	922 310	136 983	139 088

Not 11 Inventarier, verktyg och installationer

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Ingående anskaffningsvärde	65 838	58 633	46 900	39 695
Årets inköp	51 291	7 205	51 291	7 205
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	117 129	65 838	98 191	46 900
Ingående avskrivningar	-28 296	-22 514	-14 040	-9 230
Årets avskrivningar	-8 704	-5 782	-7 731	-4 810
Utgående ackumulerade avskrivningar	-37 000	-28 296	-21 771	-14 040
Utgående restvärde enligt plan	80 129	37 542	76 420	32 860

Not 12 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Ingående anskaffningsvärde	15 236	18 478	4 545	7 738
Omklassificering från förskott och pågående arbeten	0	-3 242	0	-3 193
Årets inköp	31 400	0	0	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	46 636	15 236	4 545	4 545
Ingående avskrivningar	-4 651	-4 651	0	0
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Utgående ackumulerade avskrivningar	-4 651	-4 651	0	0
Utgående restvärde enligt plan	41 985	10 585	4 545	4 545
SPECIFIKATION AV RESTVÄRDE				
Mark under konvertering för järnvägsändamål	35 945	4 545	4 545	4 545
Erlagda förskott för mark- och anläggningsförvärv	6 040	6 040	0	0
Summa restvärde	41 985	10 585	4 545	4 545

Not 13 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Förutbetald hyreskostnad och markarrende	13 619	13 260	13 619	13 260
Upplupna intäkter och pågående uppdrag	18 450	2 464	16 050	2 464
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 786	1 322	1 572	1 108
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	33 855	17 046	31 241	16 832

Not 14 Räntebärande skulder

			KONCERNEN		MODERBOLAGET	
LÅNGFRISTIGA SKULDER	RÄNTETYP	LÖPTID	2024	2023	2024	2023
Kreditinstitut, reverslån	Fast	2029-12-21	35 885	37 745	35 885	37 745
Kreditinstitut, investeringslån	Fast	2025-03-30	246 519	252 850	246 519	252 850
Kreditinstitut, investeringslån	Fast	2026-03-04	39 158	40 826	39 158	40 826
Skulder till koncernföretag			0	0	97	97
Övriga långfristiga skulder	Fast	2025-01-30	1 553	182	1 553	182
Summa Långfristiga skulder			323 115	331 603	323 212	331 700
KORTFRISTIGA SKULDER						
Checkkrediter (kreditlimit 10 MSEK)	Rörlig	Tillsvidare	0	0	0	0
Kreditinstitut, investeringslån	Fast	2025-03-30	9 859	10 100	9 859	10 100
Kreditinstitut, reverslån	Fast	2025-11-18	10 000	15 276	10 000	15 276
Summa Långfristiga skulder			19 859	25 376	19 859	25 376

Not 15 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Semesterlöner	532	372	532	372
Löneskatter och sociala avgifter	167	117	167	117
Upplupna kostnader utförda uppdrag	24 000	5 522	1 000	5 522
Förutbetalda anläggningshyror	76 237	88 394	691	0
Upplupna garantiavsättningar	0	11 000	0	11 000
Övriga upplupna kostnader	1 929	5 153	1 771	5 028
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	102 865	110 558	4 161	22 039

Not 16 Andelar i koncernföretag

BOKFÖRT VÄRDE I MODERBOLAG

DIREKTÄGDA BOLAG	ORG.NUMMER	SÄTE	ANDEL AV KAPITALET	SYNLIGT EGET KAPITAL	2024	2023
Train Alliance Ersnäs Luleå AB	556810-9960	Hallsberg	100%	2 588	35 568	35 568
STS Eskilstuna AB	556800-6547	Stockholm	100%	731	31 050	31 050
Lokvagnen Fleet & Components AB	556801-6579	Svedala	100%	95	325	325
Brista Spårterminal AB	556871-5436	Stockholm	100%	5 777	14 000	14 000
Lokv. Norrsunda Brista nr 2 Spt.II AB	556899-3074	Hallsberg	100%	73 747	104 150	104 150
Tillberga Utvecklings AB	559233-1077	Norrköping	100%	1 029	67 095	67 095
STS Norrsunda 16:2 AB	559311-1734	Stockholm	100%	1 010	79 900	79 900
Lokvagnen i Malmö AB	559090-3711	Örebro	100%	7 288	13 750	13 750
Train Alliance Ravinen AB	559409-9177	Hallsberg	100%	109	30 851	30 851
Ånge Spårterminal AB	559271-7416	Stockholm	100%		191 025	
Krogsta Tun Fastighetsförvaltning AB	556870-7128	Strängnäs	100%	603	56 809	56 809
Krogsta Fastighets AB (moderbolag)	556849-2796	Strängnäs	100%	211	60 743	60 743
<i>Dotterbolag: Krogsta Fastighets AB</i>						
Train Alliance Rala infart 45 AB	559409-9169	Hallsberg	100%	375	6 200	6 200
Lokv. i Landskrona AB (moderbolag)	556787-9985	Svedala	100%	853	900	900
<i>Dotterbolag: Lokv i Landskrona AB</i>						
- KB Plåtgården i Landskrona	916549-9691	Landskrona		1	0	0
Avyttrade bolag:						
Train Alliance Lokvagnen Borlänge AB	559378-4068	Hallsberg				1 025
Bokfört värde i moderbolaget					692 366	502 366

Not 17 Övriga långfristiga värdepappersinnehav

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Ingående anskaffningsvärde	61 596	32 689	61 596	32 689
Årets inköp	429	28 907	429	28 907
Utgående ackumulerade anskaffningsvärde	62 025	61 596	62 025	61 596

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. I posten ingår även inköpta lagerbolag som en del av omstruktureringen i koncernen som effektueras under 2025.

Not 18 Ställda säkerheter

		KONCERNEN		MODERBOLAGET	
FÖRETAGSINTECKNINGAR	BOLAG	2024	2023	2024	2023
Kreditinstitut, reverslån	Train Alliance Sweden AB (publ)	10 000	10 000	10 000	10 000
Summa		10 000	10 000	10 000	10 000
FASTIGHETSINTECKNINGAR	BOLAG				
Kreditinstitut, reverslån	Train Alliance Sweden AB (publ)	180 012	180 012	125 125	125 125
Summa		180 012	180 012	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	0	0
Luleå Ersnäs 19:23	Train Alliance Ersnäs Luleå AB	487	487	0	0
Sigtuna Norrsunda-Krogsta 16:1	Krogsta Tun Fastighetsförvaltning AB	4 000	4 000	0	0
Summa		180 012	180 012	125 125	125 125
ÖVRIGA STÄLLDA SÄKERHETER	BOLAG				
Kreditinstitut, reverslån	Train Alliance Sweden AB (publ)	0	120 632	0	120 632
Summa		0	120 632	0	120 632
Aktier i dotterbolag	Train Alliance Sweden AB (publ)	0	0	0	0
Summa		0	0	0	0

Not 19 Eventualförpliktelser

		MODERBOLAGET	
FÖRETAGSINTECKNINGAR		2024	2023
Obegränsat ansvar för skulder i KB Plåtgården 1 Landskrona		0	0
Summa		0	0

Bolaget är helägt dotterdotterbolag, och har per balansdagen inga externa skulder (fg år samma).

Not 20 Avsättningar

	KONCERNEN		MODERBOLAGET	
	2024	2023	2024	2023
Ingående uppskjutna skatteskulder	1 181	4 198	0	0
Förändring uppskjutna skatteskulder	6 194	-3 017	0	0
Utgående uppskjutna skatteskulder	7 375	1 181	0	0

Not 21 Förslag till vinstutdelning (redovisas i hela kronor)

TILL BOLAGSSTÄMMANS FÖRFOGANDE STÅENDE MEDEL

Balanserade vinstmedel	89 645 154
Överkursfond	553 785 313
Årets vinst	4 261 273
Totalt	647 691 740

STYRELSEN FÖRESLÅR ATT OVANSTÅENDE DISPONERAS SÅLUNDA

Överföres i ny räkning	647 691 740
Totalt	647 691 740

DEFINITIONER

Nyckeltal och begrepp

NYCKELTAL	DEFINITION	SYFTE
Rörelsemarginal (EBIT-marginal), %	Rörelseresultat i förhållande till omsättningen.	Nyckeltalet visar Bolagets operativa lönsamhet.
Vinstmarginal, %	Periodens resultat i förhållande till omsättningen.	Nyckeltalet visar Bolagets lönsamhet efter skatt.
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 finansiering – en som kommer från eget kapital respektive extern finansiering.
Nettoskuld, KSEK	Räntebärande kort- och långfristiga skulder med avdrag för likvida medel och kortfristiga placeringar.	Nyckeltalet mäter extern finansiering jämfört med den egna likviditeten.
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 dividerat med utgående antal aktier.	<p>Visar eget kapital per aktie med marktillgångar upptagna till marknadsvärde, för att synliggöra ett justerat eget kapital per aktie, före beaktande av eventuella skattekonsekvenser.</p> <p>Train Alliance redovisar marktillgångar till anskaffningsvärde med tillägg för de värdeskapande utgifter bolaget haft i sin förädlingsprocess. För att ge en rättvisande bild av bolagets fastighetsportföljs värde men ändå respektera försiktighetsprincipen och objektivitetsprincipen har bolaget valt att använda bokförda värden på alla marktillgångar förutom de i Hallsberg, Sigtuna och Eskilstuna. Dessa fastigheter är tillräckligt utvecklade för att man ska kunna genomföra en fastighetsvärdering med ett objektivt och rättvisande utfall. Skillnaden mellan dessa fastigheters värderingar och bokförda värden summeras och läggs till det egna kapitalet. Denna summa delas med det totala antalet aktier. Resultatet blir ett värde nettat för skulder på bolagets tillgångar som vi kallar "justerat substansvärde per aktie".</p>
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 2025-06-18 för fastställelse.

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFAR 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 den dag som framgår av elektronisk signatur

Oscar Wahlström
Styrelseordförande

Mikael Gerhardsson
Styrelseledamot

Nicole Haman
Styrelseledamot

Sven Jemsten
Styrelseledamot

Otto Persson
Styrelseledamot

Stephan Roth
Styrelseledamot

Joakim Weijmer
Verkställande direktör

Min revisionsberättelse har avgivits den dag som framgår av elektronisk signatur

Johan Isbrand
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Train Alliance AB (publ)
Org.nr. 556785-5241

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Train Alliance AB (publ) för år 2024.

Enligt min uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2024 och av dessas finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen, och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 3-19. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Mitt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och jag gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det mitt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar jag även den kunskap jag i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om jag, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är jag skyldig att rapportera detta. Jag har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar jag mig en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Mina slutsatser

baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- planerar och utför jag koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen i företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Jag ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. Jag är ensam ansvarig för mina uttalanden.

Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver min revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Train Alliance AB (publ) för år 2024 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Jag tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Mitt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed mitt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den dag som framgår av min elektroniska underskrift

Johan Isbrand

Auktoriserad revisor

Webbplats

www.trainalliance.se

Årsstämma

2025-06-18

Adress

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

Telefon

+46 582 121 00

Mail

info@trainalliance.se





TRAIN ALLIANCE SWEDEN AB | Box 5 | 694 21 Hallsberg