

Årsredovisning för  
**Tåg i Bergslagen AB**  
556470-2107

Räkenskapsåret  
**2021-01-01 - 2021-12-31**

<b>Innehållsförteckning:</b>	<b>Sida</b>
Förvaltningsberättelse	1-5
Resultaträkning	6
Balansräkning	7-8
Kassaflödesanalys	9
Noter	10-13
Underskrifter	14

## Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Tåg i Bergslagen AB, 556470-2107, med säte i Borlänge, får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2021-01-01 - 2021-12-31.

### Allmänt om verksamheten

Tåg i Bergslagen AB (TiB) ägs till lika delar av Region Örebro län, Region Västmanland, Region Gävleborg samt Region Dalarna. Bolaget bedriver regional och interregional persontrafik på järnväg i Örebro, Västmanlands, Dalarnas och Gävleborgs län längs följande sträckor:

- " Mjölby-Hallsberg-Ludvika-Borlänge-Falun-Storvik-Gävle
  - " Laxå-Hallsberg-Fagersta-Avesta Krylbo-Storvik-Gävle
  - " Ludvika-Fagersta-Västerås
  - " Mora-Borlänge-Avesta-Sala
- " En sen förbindelse mellan Falun/Borlänge och Uppsala/Arlanda/Stockholm körs under vardagar. Bolaget bedriver sin verksamhet genom upphandling av trafiktjänster från fristående trafikföretag. En förutsättning för bolagets verksamhet är statens tillköp av trafik genom Trafikverket och regionens stöd genom kollektivtrafikmyndigheterna.

### Väsentliga händelser under året

Vi kan se tillbaka på 2021 som ett utmanande år med spridningen av Corona-viruset och dess effekter på Tåg i Bergslagens verksamhet. Även om året avslutas med en hög smittspridning i landet kunde vi under sensommaren och hösten se att resandet ökade, innan smitttotalen steg och det infördes nya restriktioner igen. Pandemins negativa effekt på resandet gjorde att våra ägare och nuvarande operatör förhandlade fram ett åtgärds paket innehållande ett engångsbelopp till operatören, en fast ersättning för periodkort och en kortare avtalstid. Det senare ledde i sin tur till att verksamhetens fokus under andra halvåret har legat på upphandling av nytt trafikavtal.

### Nya fräscha fordon

I juni beställdes sju nya fordon till Tåg i Bergslagen, av modellen ER1. Dessa kommer att levereras från december 2022 till maj 2023. De nya tågen kommer att innebära ett lyft för hela trafiksystemet med nya välfungerande, stora och moderna fordon. Arbetet med att hitta en underhållare och planera underhållet av de nya fordonen pågår.

### Brister i trafiken

Den första november bytte vår operatör sitt planeringssystem och brister i implementeringen av detta påverkade Tåg i Bergslagens trafik mycket negativt. Det resulterade i flertalet inställda avgångar dagligen på grund av personalbrist. Det är främst brist på förare som orsakat inställda avgångar då det krävs specifik kompetens för varje fordonstyp.

En kombination av missnöje bland den åkande personalen på grund av det nya planeringssystemet och nya riktlinjer från Folkhälsomyndigheten utifrån den ökade smittspridningen av Corona-viruset, gjorde att effekten blev större och mer långvarig än någon hade räknat med. Vi avslutar dock december med ett bättre läge och mindre negativ påverkan på Tåg i Bergslagens trafik.

### Fordonsunderhåll

Fordonsåret har tyvärr präglats av flera större skador på några av våra fordon. Så många som fem fordon har varit långtidsavställda samtidigt, vilket skapat hög press på resterande flotta. Det eftersläpande underhållet har trots detta kunnat hållas på en relativt konstant nivå under året.

### Digitalisering och AI

Tåg i Bergslagen har aktivt och som en drivande part deltagit i de forum som fordonsägaren Transitio anordnat under året. Vi har dessutom, tillsammans med Transitio påbörjat ett samarbete med Luleå Tekniska Universitet och Järnvägstekniskt centrum i syfte att i högre grad använda digitalisering och AI för att förbättra precisionen i fordonsunderhållet.

### **Punktlighet**

Punktligheten uppgick till 95 % (avgång från utgångsstation RT+3) vilket är en förbättring mot föregående år. Undervägspunktligheten på (RT+5) uppgick till 92 % för perioden december 2020-november 2021. Den kundkritiska regulariteten har till största del legat på över 95 % under 2021, med undantag för november och december då den sjönk till 70 % som lägst. Anledningen till sänkningen är byte av planeringsverktyg hos operatören vilket har medfört ett stort antal inställda avgångar, framförallt på Bergslagspendeln.

### **Resandet**

Resandet har påverkats stort av den pågående pandemin. Under första delen av året minskade antalet resor med ca 45 % jämfört med 2019 års nivå. Från och med maj månad ökade resandet igen och vid oktober landade antalet resor på ca 80 % av 2019 års nivå. I slutet av året sjönk antalet resor igen på grund av nya restriktioner till följd av Covid-19 samt vår operatörs problem med implementeringen av det nya planeringssystemet.

### **Ekonomiskt resultat**

Pandemin har likt 2020 haft stor påverkan på vår verksamhet. Resandet har legat på en fortsatt låg nivå jämfört med tidigare år men trots det har vi återigen klarat verksamheten bra ur ett ekonomiskt perspektiv. Trafikkostnaderna har minskat eftersom trafikutbudet under vissa perioder reducerats. Dessutom minskade kostnaderna för periodkortsresor. För våra ägare innebär det även under 2021 betydande minskade kostnader jämfört med det budgeterade i form av kostnadstäckning vilket kommer att regleras enligt fastställda rutiner.

Vårt trafikavtal, som är en viktig faktor i vår verksamhet, har varit fördelaktigt då operatören, SJ, tagit en stor del av affärsrisken. På grund av pandemin har en överenskommelse träffats om att ersättningen för periodkortsresor under 2021 grundar sig på 2019 års resande. Dessutom, som tidigare nämnts, har ersättning för minskade intäkter på grund av Covid-19 utbetalats till SJ med ett engångsbelopp motsvarande 70 miljoner kronor. Pengarna kommer från våra ägare och i uppgörelsen ingick även att operatörsavtalet med SJ förkortas med tre år, vilket innebär att det löper ut i december 2023.

### **Positiv ekonomisk effekt trots negativa händelser**

Årets avslutades, som tidigare nämnts, med en dålig leverans från SJ med många inställda avgångar på grund av personalbrist. Trots stora negativa effekter på vår trafik och förtroendet för Tåg i Bergslagen så har det en positiv ekonomisk effekt på kort sikt. Kvalitetsavdrag, ytterligare överenskommelser och minskad trafik påverkar resultatet positivt.

### **Investeringar**

Investeringarna i materiella anläggningstillgångar har under året uppgått till 0 kkr (fg år 0 kkr).

### **Operatörsavtal**

Den 11 december 2016 fick SJ AB ansvaret att utföra drift och underhåll för Tåg i Bergslagen med en avtalstid på 10 år. Det femte året har nu avslutats och på grund av den förhandling som genomfördes med SJ under våren, utifrån de förändrade förutsättningar som pandemin har medfört, kortades avtalstiden med tre år, vilket innebär att det nu är två år kvar på gällande trafikavtal.

I december 2023 kommer ett nytt trafikavtal börja gälla och upphandling av detta startades i augusti 2021. Regelbundna uppföljningsmöten har hållits under året för att utbyta erfarenheter och information så att nuvarande trafikavtal och trafikutförande ska fortlöpa så bra som möjligt.

### **Viktiga förhållanden**

TiB äger 62 aktier i BIMS AB och andelar i BIMS KB, motsvarande en ägarandel om 8,4 %.

### **Trafik**

T21 utfördes trafiken med totalt 23 st Reginor, 5 st X14 och ett loktåg (tåg 8201/8202 på Dalabanan), totalt 29 st fordon. TiB har dessutom under största delen av 2021 hyrt in ytterligare två Reginor för att täcka upp för fordon som har varit långvarigt avställda. Tursättningsgraden för T21 är oförändrat mot T20, det vill säga totalt 23 fordonsturer varav en fordonstur består av verkstadsturen.

### **Trafikreducering**

Under första halvåret genomfördes en planerlig trafikreducering kopplad till Covid-19. Trafikreduceringen motsvarade 10 % av trafikproduktionen och skedde på linjerna Bergslagspendeln, Bergslagsbanan (delsträckan Gävle-Borlänge) samt Dalabanan. De inställda avgångarna gick främst i

mellan- eller lågtrafik och ersattes i vissa fall med ersättningstrafik.

### **Många inställda avgångar**

Vi planerade att köra full trafik i hela Tåg i Bergslagen systemet, från midsommar 2021 men i samband med byte av planeringsverktyg hos Tåg i Bergslagens operatör i månadsskiftet oktober/november så uppstod stora inkörningsproblem. Detta ledde till många inställda avgångar, framförallt under november. Operatören har sedan i slutet av november anlitat en underleverantör (TÅGAB) för att bemanna och genomföra vissa avgångar på Bergslagspendeln. Det finns fortfarande utmaningar med det nya planeringsverktyget men läget upplevs vara mycket mer stabilt nu än i november.

### **Fjärrstyrning ger flexiblare tågföring**

Sträckan Fagersta C- Ludvika övergick från system M till system H i september, vilket innebär att sträckan numera fjärrstyrs från trafikcentralen i Gävle. Restiden på sträckan är i stort sett oförändrad men fjärrstyrningen ger en flexiblare tågföring, vilket ökar frihetsgraden för den operativa verksamheten. I samband med övergången till system H har Söderbärke återfått mötesmöjlighet vilket redan har utnyttjats ett flertal gånger under hösten 2021.

### **Fordon**

Under året har fokus flyttats från förbättringsarbete till återställning inför SJs återlämnande av fordon som ska ske vid det tidigare lagda kontraktsslutet 2023.

### **Detektorer viktig informationskälla**

Trafikverkets detektorer är en mycket viktig informationskälla och data som detektorerna genererar kan till exempel användas för att få tidiga indikationer på om ett hjul är i behov av underhåll. För att kunna använda dessa nya arbetssätt krävs dock att mängden detektorer ökar och att placeringen av dem tar hänsyn till våra behov. TiB har under året därför engagerat sig i Trafikverkets detektorgrupp i syfte att bevaka våra intressen.

### **Fjärrövervakning för att upptäcka svagheter**

Fordonens fjärrövervakning av tekniska system driftsattes i början av året med syfte att få en överblick över fordonens status. Genom detta kan vi samla in data för vidare analys och upptäcka svaga delsystem i behov av åtgärder på systemnivå. Eftersom det systematiska förbättringsarbetet med operatören i det stora hela ersatts av det kortsiktigare återställningsarbetet av fordonen inför återlämning 2023 har systemet under året mest använts till akuta felsökningar.

### **Planerad utveckling av trafiken**

Sedan starten 2001 har tågtrafiken i Bergslagen utvecklats enligt de enkla målen att;

- " Öka tillgängligheten till arbetsmarknaden, studier och vardagliga fritidsaktiviteter för invånarna i de fyra TiB-regionerna.
- " Tågtrafiken ska nå fler människor och koncentreras därför till de starka stråken.

Sedan början av 2007 infördes timmestrafik och styv tidtabell på Bergslagspendeln, under 2012 infördes timmestrafiken mellan Örebro och Borlänge och 2017 förtätades trafiken mellan Gävle och Borlänge på samma sätt. Timmestrafiken krävs för att möjliggöra för välfungerande arbets-, och studiependling och på de högtrafikerade delarna behöver den förtätas till halvtimmestrafik i maxriktningen, både morgon och eftermiddag.

Det sista starka stråket som återstår inom Bergslagen är nu delen Mora- Borlänge-Avesta och vidare mot Västerås/Uppsala. Det har därför pågått en utredning kring samordning mellan tåg och buss på sträckan Mora-Borlänge. I december 2021, vid tidtabellsbytet, genomförde vi ett första steg mot att nå timmestrafik Mora-Borlänge, då antalet avgångar mellan Borlänge-Rättvik fördubblades. Nästa steg i arbetet med timmestrafik hela vägen Mora- Borlänge planeras i december 2022 (T23) när de nya fordonen börjar levereras.

### **Fortsatt utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning**

Den avtalsbundna trafiken omfattar de ovan nämnda sträckorna och totalt planerades 5,9 miljoner tågkilometer under år 2021. Under 2020 planerades 6,1 miljoner tågkilometer. Antalet resor har under 2021 uppgått till 1,55 miljoner vilket är en liten minskning från 2020 då resandet uppgick till totalt 1,6 miljoner. Av dessa är 0,7 miljoner (föregående år 0,75 miljoner) resor gjorda med olika former av periodkort utgivna och sålda av respektive kollektivtrafikmyndighet. Med dessa resultat från de två senaste åren blir det tydligt att vi framåt behöver arbeta för att få tillbaka våra resenärer och hitta nya.

Resandet har under senare delen av 2021 börjat återhämta sig. När en fjärde våg av pandemin svepte in över Sverige infördes nya restriktioner under december månad vilket medförde en osäkerhet i hur resandet kommer att påverkas framöver.

Det långsiktiga arbetet med att utforma en strategi för säkrare och bättre trafik inom Bergslagen har fortsatt även under 2021 och Tåg i Bergslagen har arbetat med Trafikverket för att ta fram förbättringsprojekt för hela systemet med syfte att reducera gångtiderna mellan olika stationer. Vår bedömning är att det krävs mer fokus på dessa frågor framåt för att säkra framdrift.

I maj bytte Tåg i Bergslagen vd.

### **Vad händer under år 2022**

Den nya tidtabellen som startar den 12 december 2021 innebär följande förändringar;

Morastrand - Borlänge C

Trafikutökning på sträckan Rättvik-Borlänge med upp till sju nya dubbelturer, i princip ett tåg i timme på vardagar.

Gävle C - Borlänge C - Örebro C - Hallsberg - Mjölby/Laxå

Korta bytestider i Gävle C mellan TiB och tågen på Ostkustbanan (Sundsvall-Umeå).

Timmestrafik på sträckan Lindesberg-Örebro även under sommaren (vardagar 3/7- 13/8).

Även denna sommar blir det tåg till Norrköping under fem veckor (10/7- 13/8), med upp till sju dubbelturer per dag.

Gävle C - Fagersta C - Örebro C - Hallsberg

Ingen trafikförändring.

Ludvika - Fagersta C - Västerås C

Fortsatt fokus på korta bytestider i Västerås mellan Bergslagspendeln och Mäljarbanan för resor i relation Fagersta-Västerås-Stockholm och omvänt.

Tåg 8096/8097 (Fagersta- Ludvika- Borlänge) tas bort för att frigöra resurs till trafikutökningen på Siljansbanan.

Fortsatt påverkas trafiken av pandemin

Den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska så långt det är möjligt säkerställa att varje passagerare har tillgång till en sittplats eller motsvarande sovplats. Den som bedriver kollektivtrafiken ska utöver det vidta smittskyddsåtgärder;

- " Informera sina passagerare om hur smittspridning kan undvikas.
- " Skriftligen dokumentera de övriga smittskyddsåtgärder som verksamheten har vidtagit.
- " Följa upp de vidtagna smittskyddsåtgärderna.
- " Säkerställa att personalen får adekvat information om hygienåtgärder för att förhindra smitta.
- " Hålla sig informerad om särskilda rekommendationer från Folkhälsomyndigheten och den regionala smittskyddsläkaren.

Vi hoppas att dessa riktlinjer räcker för att hjälpa till att hålla nere smittspridningen utan att påverka antalet resor alltför negativt. Tillsammans med SJ arbetar vi för en säker miljö ombord, både för våra kunder och vår personal.

2022 kommer att bli ett avgörande år på många sätt

Eftersom vi nu går in i ett år där vi både ska publicera förfrågningsunderlaget, ta emot anbud och tilldela det nya trafikavtalet, så vet vi att 2022 kommer att bli ett avgörande år för Tåg i Bergslagens framtid.

Under det första halvåret kommer även beslut att fattas kring vår framtida depå. Det är tydligt att vi behöver utveckla och säkerställa en välfungerande miljö för fordonsunderhåll av alla våra fordon, även de nya ER1orna som är på väg in.

Året startar också med att vi välkomnar två nya medarbetare till bolaget, vilket i sig är en tydlig signal om den typ av utveckling vi står inför.

### Utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning

	2021-12-31	2020-12-31	2019-12-31	2018-12-31	Belopp i kkr 2017-12-31
Nettoomsättning	261 343	196 547	194 765	193 826	204 666
Rörelsemarginal %	0,1	0,1	-	1	neg
Balansomslutning	113 897	74 903	88 448	65 440	81 110
Soliditet %	5,2	7,5	6	9	6

Definitioner: se not 1

### Eget kapital

	Aktiekapital, nyemission under reg	Reservfond övr bundna fonder	Fritt eget kapital
Vid årets början	4 500	42	1 091
Årets resultat			301
<b>Vid årets slut</b>	<b>4 500</b>	<b>42</b>	<b>1 392</b>

### Förslag till disposition av företagets vinst eller förlust

	Belopp i kr
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel:	
balanserat resultat	1 091 061
årets resultat	300 790
<b>Totalt</b>	<b>1 391 851</b>
disponeras för	
balanseras i ny räkning	1 391 851
<b>Summa</b>	<b>1 391 851</b>

Vad beträffar resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning med tillhörande noter.

Styrelsen har under året bestått av:

Tommy Levinsson, ordförande  
Nina Höjjer, vice ordförande  
Marie-Louise Dangardt  
Ulf Berg (avgått)  
Mikael Rosén (tillträtt)  
Tommy Ljung  
Oskar Svärd  
Abbe Ronsten  
Gunnar Björnstad

Ersättare:  
Torsten Larsson  
Karin Jansson  
Magnus Ekblad  
Magnus Lagergren

## Resultaträkning

<i>Belopp i kkr</i>	<i>Not</i>	<i>2021-01-01- 2021-12-31</i>	<i>2020-01-01- 2020-12-31</i>
Trafikintäkter	2	259 833	195 918
Trafikkostnader	3	<u>-250 586</u>	<u>-188 377</u>
<b>Bruttoresultat</b>		9 247	7 541
Försäljningskostnader		-1 254	-1 100
Administrationskostnader	4,5	-9 114	-7 963
Övriga rörelseintäkter		<u>1 510</u>	<u>1 625</u>
<b>Rörelseresultat</b>		389	103
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Räntekostnader och liknande resultatposter		<u>-1</u>	<u>-9</u>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		388	94
<b>Resultat före skatt</b>			
Skatt på årets resultat		<u>-87</u>	<u>-177</u>
<b>Årets resultat</b>		301	-83

## Balansräkning

Belopp i kkr	Not	2021-12-31	2020-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	6	-	-
Inventarier, verktyg och installationer	7	-	-
		-	-
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	8	89	89
		89	89
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		89	89
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		52 860	46 564
Övriga fordringar		460	981
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9	32 456	25 269
		85 776	72 814
<i>Kassa och bank</i>		28 032	2 000
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		113 808	74 814
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		113 897	74 903



## Balansräkning

<i>Belopp i kkr</i>	<i>Not</i>	<i>2021-12-31</i>	<i>2020-12-31</i>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b><i>Eget kapital</i></b>	<b>10</b>		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		4 500	4 500
Reservfond		42	42
		<u>4 542</u>	<u>4 542</u>
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad vinst eller förlust		1 091	1 175
Årets resultat		301	-84
		<u>1 392</u>	<u>1 091</u>
<b>Summa eget kapital</b>		<u>5 934</u>	<u>5 633</u>
<b><i>Kortfristiga skulder</i></b>			
Leverantörsskulder		35 258	24 374
Skatteskulder		187	109
Övriga kortfristiga skulder		293	124
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	11	72 225	44 663
		<u>107 963</u>	<u>69 270</u>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<u>113 897</u>	<u>74 903</u>

## Kassaflödesanalys

<i>Belopp i kkr</i>	<i>Not</i>	<i>2021-01-01- 2021-12-31</i>	<i>2020-01-01- 2020-12-31</i>
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		388	94
		388	94
Betald inkomstskatt		-93	2
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>295</b>	<b>96</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning(-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-12 962	13 167
Ökning(+)/Minskning (-) av rörelseskulder		38 699	-13 571
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>26 032</b>	<b>-308</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>			
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		-	
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>26 032</b>	<b>-308</b>
Likvida medel vid årets början		2 000	2 308
Likvida medel vid årets slut		28 032	2 000

## Noter

### Not 1 Redovisningsprinciper

Belopp i kkr om inget annat anges

#### **Allmänna redovisningsprinciper**

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

#### **Värderingsprinciper m m**

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats utifrån anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

#### **Materiella anläggningstillgångar**

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

#### **Leasing**

Leasetagare

Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal.

Operationella leasingavtal

Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

#### **Skatt**

Skatt på årets resultat i resultaträkningen består av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats. Uppskjuten skatt är inkomstskatt för skattepliktigt resultat avseende framtida räkenskapsår till följd av tidigare transaktioner eller händelser.

Uppskjuten skatteskuld redovisas för alla skattepliktiga temporära skillnader, dock inte för temporära skillnader som härrör från första redovisningen av goodwill. Uppskjuten skattefordran redovisas för avdragsgilla temporära skillnader och för möjligheten att i framtiden använda skattemässiga underskottsavdrag. Värderingen baseras på hur det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller skuld förväntas återvinnas respektive regleras. Beloppen baseras på de skattesatser och skatteregler som är beslutade före balansdagen och har inte nuvärdesberäknats.

Uppskjutna skattefordringar har värderats till högst det belopp som sannolikt kommer att återvinnas baserat på innevarande och framtida skattepliktiga resultat. Värderingen omprövas varje balansdag.

#### **Intäkter**

Det inflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

#### **Definition av nyckeltal**

Rörelsemariginal: Rörelseresultat / Nettoomsättning

Balansomslutning: Totala tillgångar

Soliditet: Totalt justerat eget kapital / totala tillgångar

## Not 2 Bolagets trafikintäkter har erhållits från följande intressenter

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Trafikverket	21 705	21 226
Trafikhuvudmän	232 356	173 329
Övriga	5 772	1 363
<b>Summa</b>	<b>259 833</b>	<b>195 918</b>

## Not 3 Operationell leasing - leasetagare

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
<i>Operationell leasing</i>		
Räkenskapsårets leasingkostnader exklusive lokalhyror	-81 642	-77 453
	-81 642	-77 453

Huvuddelen av de tågsätt som används i trafiken hyrs av Tåg i Bergslagen och disponeras av trafikoperatören.

Bedömning av framtida leasingavgifter

Avtalet för Reginafordonen löper till 2028 och X-14 fordonen till och med 2022.

Efter avtalstidens slut kan TiB fortsätta att hyra fordonen men betalar då inga kapitalkostnader utan bara för komponentpool, tungt underhåll och förvaltning.

Under 2023 och framåt ökar kostnaderna på grund av högre kostnad för tungt underhåll, mer omfattande halvtidsupprustning samt ERTMS-installationer i fordonen.

## Not 4 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
<i>KPMG</i>		
Revisionsuppdrag	97	96
Andra uppdrag	14	15

## Not 5 Anställda och personalkostnader

### Medelantalet anställda

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Män	4	4
Kvinnor	2	1
<b>Totalt</b>	<b>6</b>	<b>5</b>

**Redovisning av könsfördelning i företagsledningar**

	2021-12-31	2020-12-31
<i>Andel kvinnor</i>		
Styrelsen	33%	13%
Övriga ledande befattningshavare		-

**Löner och andra ersättningar samt sociala kostnader, inklusive pensionskostnader**

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Styrelse och VD	2 272	1 330
Övriga anställda	3 092	2 717
<b>Summa</b>	<b>5 364</b>	<b>4 047</b>
Sociala kostnader	3 153	2 152
(varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt)	1 456	973

Skiljs verkställande direktören från sin befattning utan att åsidosatt aktiebolagslagens ansvarsregler har han rätt till ett avgångsvederlag motsvarande 12 månadslöner. Inga pensionskostnader utöver gällande lagstiftning förekommer i detta avtal.

**Not 6 Maskiner och andra tekniska anläggningar**

	2021-12-31	2020-12-31
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
-Vid årets början	6 520	6 520
Vid årets slut	6 520	6 520
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
-Vid årets början	-2 624	-2 624
Vid årets slut	-2 624	-2 624
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>		
-Vid årets början	-3 896	-3 896
Vid årets slut	-3 896	-3 896
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**Not 7 Inventarier, verktyg och installationer**

	2021-12-31	2020-12-31
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
-Vid årets början	200	200
	200	200
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
-Vid årets början	-200	-200
	-200	-200
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

### Not 8 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	2021-12-31	2020-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden:		
-Vid årets början	89	89
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>89</b>	<b>89</b>

Värdepapper	Antal	Ansk.värde
Bims AB	62	7
Kommanditlottbrev	2	82
	<b>64</b>	<b>89</b>

### Not 9 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda tåghyror	22 125	20 130
Upplupna intäkter	7 712	2 807
Tillköp av trafik	1 420	-
Övriga poster	1 199	2 332
	<b>32 456</b>	<b>25 269</b>

### Not 10 Antal aktier och kvotvärde/Eget kapital

Antal aktier: 45 000  
Kvotvärde: 100 SEK

### Not 11 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2021-12-31	2020-12-31
Upplupna personalanknutna kostnader	1 271	470
Förutbetalda intäkter från ägare	63 336	37 517
Övriga poster	7 618	6 676
	<b>72 225</b>	<b>44 663</b>

## **Underskrifter**

Borlänge 2022-03-25

Tommy Levinsson  
Styrelseordförande

Maja Rapp  
Verkställande direktör

Nina Höjjer

Marie-Louise Dangardt

Oskar Svärd

Mikael Rosén

Abbe Ronsten

Tommy Ljung

Gunnar Björnstad

Min revisionsberättelse har lämnats den

Torbjörn Sjöström  
Auktoriserad revisor