



Årsredovisning 2009



Kollektivtrafik i förändring

Utvecklingen av kollektivtrafiken präglas av de behov som våra kunder har och av de möjligheterna att resa som vi vill erbjuda dem. Men det är också en utveckling som styrs av staten och våra ägare. Ett förslag till ny kollektivtrafiklag lämnades under våren som bygger på en friare konkurrens och ett mer strategiskt arbetssätt i kollektivtrafikfrågor i regionerna. Parallellt har kollektivtrafikbranschens alla aktörer jobbat med en utvecklingsplan för en fördubbling av resandet och glädjande nog utgår propositionen till stor del från branschens egna förslag.

Ett förändringsarbete har startat inom Länstrafiken i Västerbotten. Ett optimalt fokus ska sättas på våra kunder som ska erbjudas flexibla trafiklösningar och utvecklade produkter och tjänster. Ett effektivt samarbete med våra entreprenörer som bygger på nya avtalsformer samt ett utvecklat strategiskt samarbete med våra ägare är andra fokusområden.

Resultatet av målen för 2009 kan man se som en uppfyllelse av ägarnas uppdrag till bolaget. Dessa mål är nu föremål för översyn av ägarna och ska revideras under 2010.

Tillgången till kollektivtrafik i länet varierar. I tätbebyggda områden och mellan större orter är målet om sex dubbelturer per dag uppfyllt medan inlandets befolkningsutveckling har inneburit en anpassning av trafikutbudet på flera håll. Resandeutvecklingen i länet kan sammanfattas på liknande sätt. I tätorten samt mellan större orter har vi stark reseandeutveckling medan i inlandet är resandet jämförbart med föregående år.

Vid resandeminskningar behöver man anpassa kostnaderna i form av minskat turutbud. Beslut som inte alltid är populära men nödvändiga. Avgiftsfinansieringsgraden har därmed kunnat hållas på en bra nivå jämfört med ägarnas krav. Resenärernas upplevelse av kollektivtrafikens kvalitet är fortsatt god och är över 4 av 5 möjliga för 14 av de 17 mätta variablerna.

Snart börjar tågen trafikera den nybyggda Botniabanan, om möjligt det optimala beviset på vad som sker när ambitioner, kunskaper och målmedvetenhet får utrymme att samarbeta. Då går den norrländska kollektivtrafiken in i en ny era och vi fortsätter vår resa mot ett hållbart samhälle.

Östen Eriksson
Styrelsens ordförande

Innehåll:

Styrelsens ordförande har ordet	2
Förvaltningsberättelse	3
Koncernens resultaträkning	8
Koncernens balansräkning	9
Moderbolagets resultaträkning	10
Moderbolagets balansräkning	11
Koncernens finansieringsanalys	12
Moderbolagets finansieringsanalys	12
Bokslutskommentarer & Noter	13
Revisionsberättelse	15



Allmänt

Länstrafiken bildades 1980 för att som trafik huvudman fullgöra de länstrafikansvarigas uppgift enligt lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik samt de uppgifter parterna ålagt Länstrafiken i de gemensamma ägardirektiven.

Det övergripande målet med Länstrafikens verksamhet är, enligt konsortialavtalet, att fullgöra de uppgifter som enligt lag åvilar kommuner och landsting att svara för regional och lokal kollektivtrafik.

Länstrafiken ägs till 50 % av landstinget och 50 % av kommunerna i länet. Kommunerna äger aktier i förhållande till respektive kommuns antal invånare.

Länstrafiken bedriver genom entreprenadavtal med olika trafikutövare linjetrafik för personbefordran med därtill hörande bussgodsbefordran på ett länstrafiknät inom Västerbottens län och angränsande områden.

Länstrafiken bedriver även efterfrågestyrd kompletteringstrafik inom motsvarande områden.

Länstrafiken upprättar och antar årligen en trafikförsörjningsplan för länet - länstrafikplanen - där bland annat trafikens omfattning och inriktning för kommande trafikår framgår.

Uppfyllelse av ägarnas uppdrag

I de av ägarna fastställda styrdokumenterna skall Länstrafiken bedriva verksamhet enligt mål för tillgänglighet, kundkvalitet, belägningsgrad och avgiftsfinansiering. Om konflikt uppstår mellan mål och medel så skall medlen vara styrande.

Mål för verksamheten

Minst 60 % av befolkningen i Västerbottens län skall ha tillgång till sex dubbelturer per dag inom 400 m och alla skall ha minst 5 dubbel turer per vecka.

Resenärernas upplevda kvalitet skall vara över 4 av 5 möjliga enligt kollektivtrafikbarometern.

Belägningsgraden skall uppgå till 60 %

Avgiftsfinansieringsgraden skall uppgå till minst 40 %

Kilometerproduktionen för 2009 uppgick till 16 832 477 kilometer.

Utfall 2009

59 %, samt 1 dubbel tur under vardagar.

Uppfyllt för 14 av 17 variabler.

45,0 %

43,5 %

FÖRVALTNINGS- BERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Länstrafiken i Västerbotten AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2009-01-01 - 2009-12-31.



Visst kan man ta sig från en punkt till en annan med kanot. Självklart blir det svårare på vintern och kanske inte så trevligt när det regnar. Med buss blir det enklare.



Att se vårt vackra län lite från ovan låter väl frestande. Men kanske inte så funktionellt om man har en tid att passa. Bussarna går efter tidtabell.



Cykla har alltid varit ett bra transportmedel, inte minst för miljön. Börjar resan i Malå och slutar i Umeå är det förstås lättare att använda en annat sätt att färdas.

Länstrafiken arbetar intensivt med miljöfrågorna i kollektivtrafiken.



Har man ändå skidorna på så kanske man kan åka hela vägen hem från Tärnaby till Storuman? Nja, bussen verkar vara ett bättre alternativ.

Du får givetvis ta med dina skidor på bussen.

Taxa

Utgångspunkter för taxesättningen

En betydelsefull faktor för resandet är prissättningen. Länstrafikens utgångspunkt är att tillämpa en enkel och enhetlig sådan som verkar utjämnande på resekostnaderna och som stimulerar till ett ökat kollektivt resande. Prissättningen är i huvudsak en degressiv kilometertaxa. Med detta menas att priset per kilometer minskar när kilometeravståndet ökar. För att stimulera resandet och utöka möjligheterna att knyta pendlingsresenärer starkare till kollektivtrafiken samt att generera nya kundgrupper, bedrivs ett aktivt och kontinuerligt arbete med pris, biljettutbud och andra resevillkor.

Med anledning av bl. a. samhällets nuvarande syn på kollektivtrafik som en viktig samhällsmotor och en källa till ökad välfärd inom flera områden gäller nu att kraftigt försöka öka resandet i kollektivtrafiken. Länstrafiken har därför anslutit sig till det s.k. fördubblingsarbetet. Detta arbete innebär att kollektivtrafiken i Sverige ska öka sin marknadsandel till det dubbla fram till år 2020. Några av de avgörande faktorerna för att öka resandet är givetvis prissättningen och enkelheten att resa. En större översyn av prissättningen kommer bl a därför att genomföras under 2010.

Biljettpriserna höjdes 2009-01-01 med i genomsnitt 2 %.

Resandeutveckling

Stadstrafiken i Umeå visar på fortsatt god resandeutveckling. Resandet på Länstrafikens övriga linjer ligger i paritet med föregående år.

Upphandling

Under 2009 genomfördes ett stort antal trafikupphandlingar, bl a trafiken inom Vindelns, Malå, Lycksele och delar av Skellefteå kommuner. Dessutom upphandlades några stomlinjer t ex Lycksele – Åsele och Lycksele -Bjurholm.

Miljö

Den sedan tidigare framtagna miljöplanen utgör styrdokument för Länstrafikens

miljöarbete. Det pågår kontinuerligt översyn av planen och den övriga miljöorganisationen. Länstrafikens verksamhet förändras hela tiden, liksom samhället i övrigt, och behöver därför fortlöpande omvärderas utifrån miljösynpunkt. Det initierade översynsarbetet följer de riktlinjer som anges i Svensk kollektivtrafik miljöprogram. Det finns en ambitiös föresats att dels stämma av Länstrafikens hela aktionsradie mot de senaste rönen på miljöområdet, dels inventera hur nuvarande miljörutiner fungerar och kan förbättras för att minska kollektivtrafikens negativa miljöpåverkan. Resultatet presenteras i en miljöplan. Det är ett viktigt led i att effektivisera miljöarbetet och säkerställa att uppsatta miljömål nås. Målsättningen är att på årsbasis kunna redovisa tillförlitliga fakta avseende fordonsparkens miljöstatus. Därutöver har Länstrafiken som avsikt att undersöka förutsättningarna för att kunna bli miljöcertifierade enligt ISO 14001.

Under 2009 har Länstrafikens kansli förstärkts med en person som har som en av sina huvuduppgifter att utveckla Länstrafikens statusnivå och kompetens vad gäller miljöfrågor och kvalitetsuppföljning.

Trafiksäkerhet

Länstrafiken har långtgående krav på trafiksäkerhet i upphandling. Förutom de grundläggande huvudmannakraven som finns för bussar i linjetrafik, som exempelvis brandsläckningsutrustningar, vinterdäck och extra bromskontroller, innehåller Länstrafikens anbudsunderlag mer bestämda och omfattande säkerhetsföreskrifter, t.ex. i nyare avtal ställs det krav på att fordonen ska vara utrustade med alkoholås. Vidare deltar Länstrafiken tillsammans med andra aktörer i olika projekt som främjar utvecklingen inom trafiksäkerhetsområdet, där nya råd och rekommendationer tas fram för att stödja bussföretagen och förarna att utföra busstrafiken på ett säkert sätt.

Norrtåg AB

Bolaget som bildades 1 mars 2008 är ett samägt bolag mellan de fyra nordligaste trafikhuvudmännen och har till uppgift att bedriva tågtrafik i Norrland. Under 2009 har förberedelser för trafikstart

fortsatt. Landstingsfullmäktige, i samtliga fyra nordligaste länen, fattade under juni månad 2008 beslut om beställning av trafikvolymen på de olika banorna som skall trafikeras. Därmed kunde bolaget besluta om hur många och vilka tåg som skulle väljas. Valet av tåg hade förgåtts av en omfattande process, som pågått under flera års tid. Speciellt vintertåligheten har studerats noggrant eftersom klimatet skiftar kraftigt inom området. Valet föll slutligen på Alstom och deras regionala tåg, X62 Coradia Lirex samt ett Bombardiers Itino dieseltåg. Norrtåg (genom sina ägare) avropar av vagnbolaget Transio totalt tolv fordon som kommer att levereras med start 2010/2011.

Norrtågsförsöket

Regeringen beslutade i december 2008 om försöksverksamhet på 10 år där trafikhuvudmännen i de fyra nordligaste länen får en gemensam trafikeringsrätt för all persontågstrafik norr om Sundsvall. I beslutet finns även en femårig statlig finansiering för uppstart av ny trafik att växla upp mot regionala insatser. Problemen med de förseningar som föreligger av upprustning av Ådalsbanan innebär att Norrtågsförsöket inte startar fullt ut förrän augusti 2011. Enligt nu gällande planer skall viss trafik mellan Umeå och Örnsköldsvik kunna inledas i augusti 2010. Upphandling av entreprenör (er) för en stor del av Norrtågsområdet påbörjades under hösten 2009. I början av 2010 kommer utvärdering av inkommande anbud att genomföras och slutligen fattas beslut om vem som ska köra.

Även på Tvärbanan Lycksele – Umeå kommer tågtrafiken att återupptas. Beslut om detta är fattade under 2009 och planering av trafiken och upphandling av entreprenör pågår också för denna trafik.

Umeå tätort

Tätortstrafiken i Umeå kan numera sägas vara en helt integrerad del av Länstrafiken i Västerbotten AB. Biljettsystemet, taxepinciperna, förarcertifieringen, kvalitetsarbetet, marknadsföringen, informationen etc sköts numera på likartat sätt i de olika trafiksystemen. Ett av huvudmålen med att integrera tätortstrafiken i Umeå med Länstrafikens verksamhet även i prak-

tiken var att återta den marknad som trafiken i Umeå hade före sammanslagningen. Detta innebar att resandet skulle öka ca 800 000 resor per år till 5 miljoner. Detta mål uppnåddes 2008 och trenden har hållit i sig även under 2009 med en kraftig resandeökning. Under 2009 har ett gemensamt målarbete mellan kommunen, Länstrafiken och Nobina resulterat i förbättringar av kvalitén. Under 2010 fortsätter arbetet med att öka kundnöjdheten samt öka marknadsandelen som åker kollektivt inom tätorten .

Inom tätortstrafiken infördes stopp för kontantköp på bussarna i juni 2009. Detta medförde att fler förköpsställen har inrättats samt att köp av biljett via Internet och mobiltelefon har etablerats.

Samordning av samhällsbetalda resor

För några år sedan gjordes en länsomfattande utredning gällande länets sjuk- och färdtjänstresor i syfte att öka samverkan och samordning av resandet, samt en harmonisering av regelverket av den särskilda kollektivtrafiken. Ägarsamrådet beslutade också att en gemensam beställningscentral för länets kommuner - med undantag för Bjurholm och Skellefteå kommun- och landstinget skulle etableras. Ägarna har dock inte ännu kommit överens om formerna för drift och organisation av denna beställningscentral, så frågan är således ännu inte löst.

Kvalité

I samverkan med representanter för våra trafikutövare pågår inom Länstrafiken ett löpande kvalitetsarbete. Det grundläggande syftet är att öka kundnöjdheten och kollektivtrafikens konkurrenskraft.

En viktig faktor i kvalitetsarbetet är att tillse att kraven i trafikeringsavtalen efterlevs på ett avsett och för våra resenärer positivt sätt. Vi försöker uppnå detta mål genom ökad och förbättrad information till trafikens funktionärer, förbättrade och tydligare regelverk för den dagliga driften samt via kontrollåtgärder. Dom samlade åtgärder som vidtas och de uppställda mål som finns för kvalitetsarbetet ska för varje år sammanställas i en specifik kvalitetsplan.



Liftning är konsten att få skjuts av förbipassernade fordon för att ta sig från ett ställe till ett annat. Att ta bussen är ingen konst alls.



Som ung tillhör du en stor och viktig grupp i kollektivtrafiken. Genom att göra vår trafik attraktiv för dig hoppas vi att du fortsätter att resa kollektivt även när du blir lite äldre.



Vintertid kan det vara trevligt med en tur på löparskidorna. Gillar du att prova andra spår, på andra orter?
- Ta bussen dit!

Bussgods

Transport av gods i Länstrafik sker under samlingsbegreppet Bussgods Västerbotten, som också utgör en resultatenhet inom Länstrafiken. Inom Bussgods Västerbotten verkar all busstationspersonal, en stor mängd godsombud samt personal från Länstrafiken gemensamt för att optimera Länstrafikens ekonomiska nytta av godstransporter i linjetrafik. Bussgodsverksamheten är mycket konjunkturberoende, varför intäkterna varierar mellan olika år. Omsättningsmässigt är Umeå busstation den dominerande bussgodsförmedlaren, följt av busstationerna i Skellefteå och Lycksele.

Bussgods marknadsförs på en rad olika sätt. En fortsatt satsning sker på privatmarknaden, det vill säga att få privatpersoner att skicka paket med buss istället för på andra sätt. Ett avtal har under 2008 tecknats med en stor rikstäckande transportör för avisering, spridning och distribution av dennes gods inom länet. Detta har resulterat i en relativt kraftig ökning av antalet privatpaket i bussgodsverksamheten. Övrigt gods har under 2009 åsammakats en viss minskning (ca 4 %) som till största delen beror på den internationella finanskrisen som i sin tur har drabbat många av våra kunder. En återhämtning beräknas inträffa under 2010.

Marknad

En ny marknadsplan har tagits fram för perioden 2008-2010. Den tar sin utgångspunkt i de fastställda ägardirektiven, samt det som kunderna och marknaden anser vara viktigt. Syftet med en långsiktig marknadsplan är att samtliga berörda (internt, trafikföretag, kommuner, etc) inom Länstrafiken i Västerbottens verksamhetsområde ska få en tydlig bild av de insatser som görs för att skapa ett ökat resande och nöjdare kunder. Planen innehåller en nulägesanalys och en beskrivning om vilka områden som ska prioriteras för marknadsinsatser. Det finns såväl långsiktiga som kortsiktiga marknadsföringsstrategier, kampanjer och aktiviteter av olika slag angivna i planen som är uppdelad på tätortstrafik, regiontrafik och Bussgods. Framtagning av en uppdaterad aktivitetsplan för året 2010 påbörjades hösten 2009.

Investeringar

Under 2008 påbörjades en större reinvestering av biljett (försäljnings) maskiner i bussarna. Projektet har medfört en för resenärerna mer samordnad, enklare och mer effektiv försäljning både till resmål inom och utom länet. Eftersom kreditkortsläsare nu finns installerad i samtliga bussar bidrar investeringen även till bättre arbetsmiljö i och med att kontanthantering minskar. Projektet har slutförts under 2009.

Under 2009 har även ett nytt länstäckande elektroniskt informationssystem med realtidsinformation upphandlats. Systemet införs successivt med början på de tre största busstationerna och större knutpunkter. Tanken är att i slutändan alla busstationer i länet, ett antal större hållplatser och knutpunkter, vissa starkt frekventerade allmänna platser och samtliga bussar skall vara utrustade med funktionell informationsutrustning.

Det nya systemet kommer även att möjliggöra hämtning av realtidsinformation till mobiltelefonen, vilket innebär att i princip hela länets befolkning kan dra nytta av denna kvalitetshöjande åtgärd. Man kommer alltså genom mobilen att kunna få besked om den exakta tidpunkt då bussen anländer till just den hållplats där man vill gå ombord.

Systemet omfattas även av automatiskt utrop i bussen, inre skyltning i fordon med destination och tidsangivelse samt en trafik kontrollmodul som ger information om hur trafiken går i varje ögonblick.



Skickliga åkare med bra kälkar kan komma upp i närmare 70 kilometer i timmen. Fartupplevelsen är enastående stark. Man skrattar i rakorna och tjuter i kurvorna. Men väl nere så tar det slut.
I bussen får du gärna skratta i uppförbackarna.

Koncernen

Summa intäkter uppgår till 527 419 kkr. inklusive driftsbidrag från ägarna med 240 075 kkr.

Summa kostnader uppgår till 521 383 kkr. Årets överskott om 5 089 kkr har balanserats som avräkningsskuld till ägarna varefter intäkter och driftsbidrag har minskats med motsvarande belopp.

Omsättningen uppgår därefter till 522 330 kkr och driftsbidragen till 234 985 kkr.

Inköp/Försäljning inom Koncernen	2009	2008
Andel av försäljning som avser koncernföretag	0,0 %	0,0 %
Andel av trafikeringskostnader som avser koncernföretag	4,3 %	4,4 %

Investering och finansiering

Investeringar i anläggningstillgångar uppgår under perioden till 10 265 kkr

Fördelat på

Trafikutrustning	10 042 kkr
Kontorsutrustning	223 kkr

Ersättning från Rikstrafiken har under året tagits i anspråk med 21 578 kkr

Budgeterat driftunderskott finansieras löpande per tertial från Landsting och Kommuner.

Koncernen

Ekonomiskt sammandrag	2009	2008	2007	2006	2005
Omsättning exkl. driftsbidrag	287 345	284 809	271 705	244 509	214 346
Resultat efter finansiella poster	13	0	0	0	0
Kostnadstäckningsgrad	55,1	56,5	57,0	58,1	60,0
Soliditet	23,5	15,8	34,6	25,6	34,0
Likviditet	101,9	106,1	136,7	127,4	141,2

RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att från föregående år balanserade vinstmedel jämte årets resultat	16 195 201 kr 0 kr
--	-----------------------

16 195 201 kr

disponeras sålunda: i ny räkning balanseras	16 195 201 kr
--	---------------

EKONOMI



Trafiksäkerhet är ett av kollektivtrafikens starkaste argument. Det är betydligt säkrare att åka kollektivt än att t.ex. åka bil. **Av den anledningen ser vi ett ökat kollektivt resande som en mycket betydelsefull åtgärd för ökad trafiksäkerhet.**

KONCERNEN

Resultaträkning för tiden

2009-01-01 – 2009-12-31 (kk)

RÖRELSENS INTÄKTER, Not 1

Nettoomsättning, Not 2	264 451	258 561
Övriga rörelseintäkter, Not 3	22 894	26 248
Driftsbidrag från ägare, Not 7	234 985	216 681

SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER

522 330 **501 491**

RÖRELSENS KOSTNADER

Trafikeringkostnader	-482 778	-468 615
Övriga externa kostnader, Not 15	-12 980	-10 671
Personalkostnader, Not 4	-21 249	-21 599
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 5	-4 376	-2 972

SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER

-521 383 **-503 857**

RÖRELSERESULTAT

947 **-2 367**

Resultat från finansiella investeringar

Ränteintäkter och liknande resultatposter, Not 6	322	3 139
Räntekostnader och liknande resultatposter	-1 256	-772

Summa resultat från finansiella investeringar

-934 **2 367**

Resultat efter finansiella poster

13 **0**

Bokslutsdispositioner

Skatt på årets resultat

-13 **0**

ÅRETS RESULTAT

0 **0**



Anslutningstrafiken är betydande för länets invånare, som resor till sjukvård, affärsresor och utbildning m.m. De allmänna kommunikationer som Länstrafiken tillhandahåller är en del av infrastrukturen och en grundläggande förutsättning för länets utveckling.

TILLGÅNGAR, Not 1	2009	2008
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		
Materiella anläggningstillgångar		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 5	20 281	14 392
Finansiella anläggningstillgångar		
Andelar i intresseföretag, Not 9	500	500
Övriga långfristiga värdepappersinnehav, Not 10	130	130
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	20 911	15 022
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	18 636	14 734
Skattefordringar	474	693
Övriga kortfristiga fordringar	1 996	8 429
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 11	4 514	4 448
Summa kortfristiga fordringar	25 620	28 304
Kassa och bank	47 874	97 694
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	73 494	125 998
SUMMA TILLGÅNGAR	94 405	141 020
SKULDER OCH EGET KAPITAL	2009	2008
EGET KAPITAL, Not 12 och Not 13		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	5 000	5 000
Bundna reserver	1 026	1 026
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	16 195	16 195
Årets resultat	0	0
SUMMA EGET KAPITAL	22 221	22 221
MINORITETENS ANDEL	53	53
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	5 135	12 085
Förskott från aktieägare, Not 7	33 575	76 717
Avräkningskund driftsbidrag Not 7	17 231	15 708
Övriga kortfristiga skulder	1 825	1 463
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, Not 14	14 365	12 773
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER	72 131	118 745
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	94 405	141 020
STÄLLDA SÄKERHETER	INGA	INGA
ANSVARSFÖRBINDELSER	INGA	INGA

KONCERNENBalansräkning
per 2009-12-31 (kkkr)

Många företag och privatpersoner väljer Bussgods som är ett snabbt och smidigt sätt att skicka gods. Godsbussarna går i linjetrafik på resenärernas villkor. Alltså - överallt, ofta och efter tidtabell. Och bussen och terminalerna är utrustade med både värme och kyla.

MODERBOLAGET

Resultaträkning för tiden

2009-01-01 – 2009-12-31 (kk)

RÖRELSENS INTÄKTER, Not 1

Nettoomsättning, Not 2	264 451	258 561
Övriga rörelseintäkter, Not 3	22 894	26 248
Driftsbidrag från ägare, Not 7	234 985	216 681

SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER

522 330 **501 491**

RÖRELSENS KOSTNADER

Trafikeringskostnader	-499 462	-484 789
Övriga externa kostnader, Not 15	-9 274	-7 005
Personalkostnader, Not 4	-8 397	-9 089
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 5	-4 250	-2 840

SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER

-521 384 **-503 723**

RÖRELSERESULTAT

946 **-2 233**

Resultat från finansiella investeringar

Ränteintäkter och liknande resultatposter, Not 6	310	3 005
Räntekostnader och liknande resultatposter	-1 256	-772

Summa resultat från finansiella investeringar

-946 **2 233**

Resultat efter finansiella poster

0 **0**

ÅRETS RESULTAT

0 **0**



Länstrafiken ställer vid upphandling trafiksäkerhetskrav beträffande vinterdäck, besiktning av bromsar, med mera. För oss är hög komfort, säkerhet och moderna fordon viktigt.

TILLGÅNGAR, Not 1	2009	2008
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		
Materiella anläggningstillgångar		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 5	19 940	14 022
Finansiella anläggningstillgångar		
Andelar i dotterföretag, Not 8	31	31
Andelar i intresseföretag, Not 9	500	500
Övriga långfristiga värdepappersinnehav, Not 10	130	130
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	20 600	14 682
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		
Varulager		
Produkter i arbete		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	12 965	9 133
Fordringar hos koncernföretag	9 565	7 718
Skattefordran	340	560
Övriga kortfristiga fordringar	1 841	8 424
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 11	3 996	3 867
Summa Kortfristiga fordringar	28 708	29 702
Kassa och bank	42 626	92 456
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	71 334	122 158
SUMMA TILLGÅNGAR	91 934	136 841
SKULDER OCH EGET KAPITAL	2009	2008
EGET KAPITAL, Not 12 och Not 13		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	5 000	5 000
Reservfond	1 000	1 000
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	16 195	16 195
Årets resultat	0	0
SUMMA EGET KAPITAL	22 195	22 195
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	3 982	11 299
Skuld till koncernbolag	2 380	0
Förskott från aktieägare, Not 7	33 575	76 717
Avräkningskuld driftsbidrag Not 7	17 231	15 708
Övriga kortfristiga skulder	169	150
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, Not 14	12 401	10 771
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER	69 738	114 645
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	91 934	136 841
STÄLLDA SÄKERHETER	INGA	INGA
ANSVARSFÖRBINDELSER	INGA	INGA

MODERBOLAGET**Balansräkning
per 2009-12-31 (kk)**

Att använda apostlahästarna är både bra och nyttigt. Tyvärr har det sättet sina naturliga begränsningar. Länstrafiken bedriver genom entreprenadavtal med olika trafikutövare linjetrafik för personbefordran på ett läns- trafiknät inom Västerbotten och angränsande områden.

Koncernen
KASSAFLÖDESANALYS (kkkr)

	2009-01-01 2009-12-31	2008-01-01 2008-12-31
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat	947	-2 367
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		
Avskrivningar	4 376	2 972
Årets skattekostnad	-13	0
	5 309	605
Erhållen ränta	322	3 139
Erlagd ränta	-1 256	-772
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	4 376	2 972
Förändring av rörelsekapital		
Ökning/Minskning av fordringar	2 684	11 487
Ökning/Minskning av leverantörsskulder	-6 950	5 708
Ökning/Minskning av övriga korta skulder	-39 664	71 067
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-39 555	91 234
Investeringsverksamhet		
Förvärv av långfristiga värdepapper	0	-500
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-10 265	-10 639
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-10 265	-11 139
Ökning/Minskning av likvida medel	-49 820	80 095
Likvidamedel vid årets början	97 694	17 599
Likvidamedel vid årets slut	47 874	97 694

Moderbolaget
KASSAFLÖDESANALYS (kkkr)

	2009-01-01 2009-12-31	2008-01-01 2008-12-31
Den löpande verksamheten		
Rörelseresultat	946	-2 233
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		
Avskrivningar	4 250	2 840
	5 196	607
Erhållen ränta	310	3 005
Erlagd ränta	-1 256	-772
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	4 250	2 840
Förändring av rörelsekapital		
Ökning/Minskning av fordringar	994	11 512
Ökning/Minskning av leverantörsskulder	-7 316	3 469
Ökning/Minskning av övriga korta skulder	-37 590	73 158
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-39 662	90 978
Investeringsverksamhet		
Förvärv av långfristiga värdepapper	0	-500
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-10 168	-10 521
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-10 168	-11 021
Ökning/Minskning av likvida medel	-49 830	79 957
Likvidamedel vid årets början	92 456	12 500
Likvidamedel vid årets slut	42 626	92 456

NOTER

till RESULTAT- och BALANSRÄKNING

Not 1 Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper överensstämmer med årsredovisningslagen samt uttalanden och allmänna råd från bokföringsnämnden. Principerna är oförändrade i jämförelse med föregående år.

Koncernens bokslut har upprättats enligt Redovisningsrådets rekommendation RR 1:00 och med tillämpning av förvärvsmetoden. I koncernredovisningen ingår samtliga dotterföretag.

Tillämpning av redovisningsprinciper

Avskrivningar på anläggningstillgångar

I resultaträkningen belastas rörelseresultatet med avskrivningar enligt plan, vilka beräknas på ursprungliga anskaffningsvärden och baseras på tillgångarnas bedömda ekonomiska livslängd, varvid följande procentsatser används.

Maskiner, Inventarier & Terminalutrustning	20 %
Personbilar	33 %
Biljettmaskiner	20 %

Kortfristiga fordringar

Forordningarna upptas till det belopp, som efter individuell bedömning beräknas bli betalt.

Tillgångar och skulder

Har värderats till anskaffningsvärden om inte annat anges nedan.

	2009	2008
Not 2 Nettoomsättning		
Koncernen		
Intäkter personbefordran	229 543	222 687
Intäkter godsbefordran	34 908	35 874
Summa nettoomsättning	264 451	258 561
Moderbolaget		
Intäkter personbefordran	229 543	222 687
Intäkter godsbefordran	34 908	35 874
Summa nettoomsättning	264 451	258 561
Not 3 Övriga rörelseintäkter		
Koncernen		
Ersättning från Rikstrafiken	21 578	25 489
Övriga poster	1 316	759
Summa övriga rörelseintäkter	22 894	26 248
Moderbolaget		
Ersättning från Rikstrafiken	21 578	25 489
Övriga poster	1 316	759
Summa övriga rörelseintäkter	22 894	26 248
Not 4 Personalkostnader		
Koncernen		
Medelantal anställda		
Män	26	27
Kvinnor	18	18
Totalt	44	45
Löner och ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	1 273	1 288
Övriga anställda	13 323	13 182
Summa löner och ersättningar	14 596	14 470
Sociala avgifter enligt lag och avtal	4 666	4 929
Pensionskostnader (varav VD 403/340 kkr)	1 506	1 942
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	6 172	6 871
Moderbolaget		
Medelantal anställda		
Män	8	8
Kvinnor	5	5
Totalt	13	13
Löner och ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	1 117	1 105
Övriga anställda	4 289	4 332
Summa löner och ersättningar	5 406	5 437
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 985	2 105
Pensionskostnader (varav VD 403/340 kkr)	908	1 447
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	2 893	3 551
Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid		
Sjukfrånvaro för samtliga anställda	2,01%	13,01%
varav långtidssjuka	0,70%	12,12%

Not 5 Inventarier, verktyg och installationer

Koncernen

Ingående anskaffningsvärde	46 278	36 369
Årets investeringar	10 265	10 639
Årets försäljningar/Avyttringar	-24 378	-730
Utgående anskaffningsvärde	32 165	46 278

Ingående avskrivningar enligt plan

Justering för avskrivningar på försålda maskiner och andra tekniska anläggningar	-31 886	-29 644
Årets avskrivningar enligt plan	24 378	730
Årets avskrivningar enligt plan	-4 376	-2 972
Utgående avskrivningar enligt plan	-11 884	-31 886

Restvärde enligt plan

	20 281	14 392
--	--------	--------

Moderbolaget

Ingående anskaffningsvärde	44 880	34 358
Årets investeringar	10 168	10 521
Årets försäljningar/Avyttringar	-24 210	0
Utgående anskaffningsvärde	30 838	44 880

Ingående avskrivningar enligt plan

Justering för avskrivningar på försålda maskiner och andra tekniska anläggningar	-30 858	-28 018
Årets avskrivningar enligt plan	24 210	0
Årets avskrivningar enligt plan	-4 250	-2 840
Utgående avskrivningar enligt plan	-10 898	-30 858

Restvärde enligt plan

	19 940	14 022
--	--------	--------

Not 6 Ränteintäkter och liknande resultatposter

Koncernen

Ränteintäkter	322	3 139
Summa ränteintäkter	322	3 139

Moderbolaget

Ränteintäkter	310	3 005
Summa ränteintäkter	310	3 005

Not 7 Driftsbidrag

Koncernen och Moderbolaget

Bjurholm kommun	1 733	1 628
Dorotea kommun	2 733	2 558
Lycksele kommun	4 487	3 637
Lycksele stadstrafik	1 705	1 550
Malå kommun	3 436	3 202
Nordmaling kommun	7 054	6 574
Norsjö kommun	2 625	2 455
Robertsfors kommun	4 269	2 945
Skellefteå kommun	28 144	26 204
Sorsele kommun	4 073	3 796
Storuman kommun	7 911	7 211
Umeå kommun	19 021	18 350
Umeå stadstrafik	52 438	48 691
Vilhelmina kommun	9 971	9 186
Vindeln kommun	7 474	6 981
Vännäs kommun	3 664	2 901
Åsele kommun	2 869	2 516
Västerbottens läns landsting	76 468	71 724

Summa utfakturerat

	240 075	222 111
--	---------	---------

Avräkningsskuld

	-5 089	-5 430
--	--------	--------

Summa intäktsförda driftsbidrag

	234 985	216 681
--	---------	---------

Skuld till ägarna för förskott på driftsbidrag

Förinbetalda driftsbidrag gällande 2009	33 575	76 717
---	--------	--------

Kvarstående skuld för förskott på driftsbidrag

	33 575	76 717
--	--------	--------

Avräkningsskuld driftsbidrag

Ingående skuld	15 708	14 954
Utbetald avräkningsskuld	-3 566	-4 675
Avräkningsskuld 2009 resp 2008	5 089	5 430
Kvarvarande avräkningsskuld driftsbidrag	17 231	15 708

Specifikation avräkningsskuld

	Driftsbidrag enl bokslut	under året betalt	Avräknings-skuld
Bjurholm kommun	1 709	1 733	24
Dorotea kommun	2 695	2 733	38
Lycksele kommun	4 425	4 487	62
Lycksele stadstrafik	1 571	1 705	134
Malå kommun	3 388	3 436	48
Nordmaling kommun	6 956	7 054	98
Norsjö kommun	2 588	2 625	36
Robertsfors kommun	4 209	4 269	59
Skellefteå kommun	27 752	28 144	392
Sorsele kommun	4 017	4 073	57
Storuman kommun	7 801	7 911	110
Umeå kommun	18 756	19 021	264
Umeå stadstrafik	50 062	52 438	2 376
Vilhelmina kommun	9 832	9 971	139
Vindeln kommun	7 370	7 474	104
Vännäs kommun	3 613	3 664	51
Åsele kommun	2 829	2 869	40
Västerbottens läns landsting	75 411	76 468	1 057
	234 985	240 075	5 089

	2009	2008		2009	2008
Not 8 Andelar i dotterbolag			Not 13 Aktiekapital, 50 000 aktier med kvotvärde 100 kronor, Ågarbild		
Moder bolaget			Koncern och Moderbolag		
Umeå Busstation AB (org.nr. 556036-3284) med säte i Umeå kommun 204 aktier med rösträtt- och kapitalandel 51 %			Bjurholm kommun, 310 aktier	31	31
Bokfört värde	31	31	Dorotea kommun, 390 aktier	39	39
			Lycksele kommun, 1430 aktier	143	143
			Malå kommun, 430 aktier	43	43
			Nordmaling kommun, 800 aktier	80	80
			Norsjö kommun, 550 aktier	55	55
			Robertsfors kommun, 790 aktier	79	79
			Skellefteå kommun, 7570 aktier	757	757
			Sorsele kommun, 380 aktier	38	38
			Storuman kommun, 840 aktier	84	84
			Umeå kommun, 8680 aktier	868	868
			Vilhelmina kommun, 880 aktier	88	88
			Vindeln kommun, 680 aktier	68	68
			Vännäs kommun, 830 aktier	83	83
			Åsele kommun, 440 aktier	44	44
			Västerbottens läns landsting, 25000 aktier	2 500	2 500
			Summa	5 000	5 000
			Not 14 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		
			Koncernen		
			Trafikeringskostnader	11 285	9 680
			Semesterlöneskuld	1 643	1 606
			Sociala avgifter, lagstadgade	874	870
			Löneskatt på pensioner	348	465
			Övriga poster	216	152
			Summa	14 365	12 773
			Moderbolaget		
			Trafikeringskostnader	11 285	9 680
			Semesterlöneskuld	523	452
			Sociala avgifter, lagstadgade	315	278
			Löneskatt på pensioner	220	362
			Övriga poster	58	0
			Summa	12 401	10 771
			Not 15 Övriga externa kostnader		
			Ersättning till revisorer		
			Koncernen		
			Revisionuppdrag	123	134
			Övriga uppdrag	1	14
			Summa	124	148
			Moderbolaget		
			Revisionuppdrag	81	78
			Övriga uppdrag	1	14
			Summa	82	92
			Leasingkostnader		
			Koncernen		
			Leasingkostnader	227	191
			Summa	227	191
			Moderbolaget		
			Leasingkostnader	227	191
			Summa	227	191
Not 12 Förändring av eget kapital					
Koncernen					
Bundet eget kapital					
Enligt balansräkning föregående år	6 026	6 026			
Enligt balansräkning innevarande år	6 026	6 026			
Fritt eget kapital					
Enligt balansräkning föregående år	16 195	16 195			
Årets resultat	0	0			
Enligt balansräkning innevarande år	16 195	16 195			
Moderbolaget					
Bundet eget kapital					
Enligt balansräkning föregående år	6 000	6 000			
Enligt balansräkning innevarande år	6 000	6 000			
Fritt eget kapital					
Enligt balansräkning föregående år	16 195	16 195			
Årets resultat	0	0			
Enligt balansräkning innevarande år	16 195	16 195			

Styrelsen

LYCKSELE 2010-03-04

Östen Eriksson, ordf	Ulf Andersson	Gunilla Berglund
Karin Wincent	Christer Lindvall	Christina Holmgren
Lars-Åke Holmgren	Gunilla Lundgren	Christer Lundgren
Maria Högländer, VD		

Revisionsberättelse för Länstrafiken i Västerbotten AB

Vi har granskat årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Länstrafiken i Västerbotten AB för räkenskapsåret 2009-01-01 – 2009-12-31. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättande av årsredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan

information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och den verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen, disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Umeå den 5 mars 2010

Thomas Nilsson
Auktoriserad revisor FAR SRS
Grant Thornton Sweden AB

Styrelsen

Ordinarie ledamöter och ersättare

Utsedda av landstinget:

Östen Eriksson, Norsjö
Ersättare Michael Norén, Ånäset
Karin Wincent, Sävar
Ersättare Sickan Forsberg, Ursviken
Lars-Åke Holmgren, Norsjö
Ersättare Maria Bahlenberg, Bjurholm

Kansliet:

Tor Björkstrand	Karolina Filipsson
Maria Högländer	Tom Westerberg
Mari-Ann Nilsson	Jakob Schöld
Tor Eriksson	Joakim Lindgren
Åke Larsson	Britta Eriksson-Tiger
Tommy Laestander	Magnus Eriksson
Susanne Marklund	Jonas Sandberg

Utsedda av kommunförbundet:

Ulf Andersson, Byske
Ersättare Ulla-Maj Andersson, Nordmaling
Christer Lindvall, Umeå
Ersättare Åke Nilsson, Vilhelmina
Gunilla Lundgren, Storuman
Ersättare Lilly Bäcklund, Lycksele
Gunilla Berglund, Umeå
Ersättare Thomas Nilsson, Vindeln
Christina Holmgren, Örträsk
Ersättare Karin Wegebro, Tavelnsjö
Christer Lundgren, Vindeln
Ersättare Ulf Eriksson, Vännäs

Revisorer

Ordinarie:
Kjell Edlundh
Jonny Sandström
Thomas Nilsson

Ersättare:

Daniel Ögren
Per Åke Nordström



- Nästa gång tar vi bussen!



Storgatan 36 • 921 31 Lycksele
Tel 0950-239 00
www.tabussen.nu

Produktion våren 2010
• Nya Tryckeriet, layout och tryck.