

Datum

2020-06-12

Diariennr

20/00353

Tertialrapport april 2020

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i

Västernorrlands län

1 januari – 30 april 2020

Fastställd av förbundsdirektionen 2020-06-23

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Årets första fyra månader	4
Ekonomisk analys.....	5
Sammanfattning.....	5
Periodens resultat.....	6
Prognos 2020	9

Ordförande har ordet

Förbundsdirektionen har under första månaderna av 2020 fortsatt arbetet utifrån det av direktionen 2018 antagna Trafikförsörjningsprogrammet. Programmet anger hur kollektivtrafiken ska bidra till regionens utveckling samt ge myndigheten förutsättningar till förbättrad målstyrning och utformning av resurseffektiv kollektivtrafik.

Under 2019 påbörjade förbundsdirektör Charlotta Hellhoff en översyn av myndighetens organisation. Politikens beslut och budskap är tydligt att minska administration och öka arbetet med trafik. Myndigheten ska gå från att vara administrativt tung till att bli trafiktung. I slutet på februari presenterade förbundsdirektören ett förslag till upplägg för det fortsatta arbetet med omorganisationen. Efter sommaren räknar förbundsdirektören med att en ny organisationsskiss ska vara färdigförhandlad, därefter påbörjas bygget av den nya organisationen.

Under början/mitten av mars drabbades länet av följderna av den pandemi (Covid 19) som drabbat Sverige och världen denna vinter och vår. En stor del av det ordinarie arbetet har fått läggas åt sidan för att istället ägna tid åt att hantera effekterna av pandemin. Pandemin har inneburit stora problem för viktiga samhällsfunktioner, såsom kollektivtrafik. Tid och investeringar har behövt göras för att "Covid 19" säkra trafiken bl a vid visering av färdbevis på våra bussar.

Pandemin har även inneburit stora resandeminskningar på såväl buss som tåg. På bussarna ligger tappet på mellan 45-60 beroende på linje, för tågen har tappet varit ännu större dryga 80 %. Staten har i ett första beslut meddelat att regionerna får 3 miljarder för att kunna lindra verkningarna av Covid 19 i kollektivtrafiken. Pengarna räcker för att täcka tappet fram till juni månad. Kollektivtrafiksverige tappar i genomsnitt 1 miljard per månad. Om inte ytterligare stöd kommer efter sommaren kommer regionerna att tvingas till trafikneddragningar och andra åtgärder som riskerar att slå sönder väl fungerande trafik, trafik som i många fall byggt upp under lång och genom målmedvetna satsningar.

Arbetet med Mål och Resursplanen MRP har påbörjats under vintern, dialogmöten har genomförts med samtliga medlemmars tjänstemannaorganisationer. MRP kommer att beslutas vid direktionens möte i september.

Inför MRP har samtliga medlemmar tillfrågats om man har för avsikt att göra några förändringar i den trafik man finansierar. Några medlemmar har aviserat att man har för avsikt att göra neddragningar i trafik, sannolikt en effekt av den begynnande lågkonjunkturen och problem med underskott som de flesta medlemmar idag har att hantera. Arbetsbelastningen på myndigheten kan med anledning av detta påverkas.

Myndigheten har under våren inlett dialog med trafikföretag som drabbats av intäktsbortfall. I skrivande stund har ingen överenskommelse träffats. Ambitionen är att hitta en lösning som gör att vi kan förlänga avtalet med befintligt trafikföretag i två år t o m 2024.

Myndigheten har inlett arbetet inför upphandling 2024. Upphandlingen av linjelagd trafik är ett stort tids- och kostnadskrävande arbete. Samtliga medlemmars tjänstemannaorganisation, och till viss del politik, kan komma att involveras i arbetet.

Per Wahlberg

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Årets första fyra månader

- Årets första fyra månader har präglats av en ovisshet och ett behov av informationsinsatser och åtgärder med anledning av Covid-19.
- Arbetet med att utarbeta Mål och Resursplan (MRP) pågår och dialoger med medlemmarna har genomförts. Medlemmarnas allt tuffare ekonomiska situation, vilken covid 19-smittan kraftigt förstärkt, har medfört att ett antal medlemmar aviserat behov av att minska ambitionerna i utbudet av linjelagd kollektivtrafik. På grund av sjukskrivning av personal med särskild ekonomikompetens har ekonomiska fördjupningar saknats i dialogerna, vilket påverkar tidpunkten för slutförandet av MRP.
- Informationen till resenärerna har förbättrats under perioden. Det finns nu ett fungerande realtidsinformation om bussarnas beräknade ankomsttid till hållplatsen på samtliga digitala tavlor i länet. Arbetet med att visa realtid i mobiltelefonen har nått så långt att vi bedömer att den tjänsten är klar att lanseras vid halvårsskiftet.
- Arbetet med att utveckla kommunikationen med resenärerna och allmänheten har utvecklats positivt, bland annat genom egeninspelad reklam för Din Tur, och även korta instruktionsfilmer som ska öka förståelsen om hur man löser biljett och reser med Din Tur. Vi kan nu också skicka riktad information till utvalda resenärsgupper via push-notiser vilket har stor betydelse när det uppstår svåra trafikstörningar.
- Den 27 februari informerade förbundsdirektören medarbetarna vid kontoret i Kramfors om att det kommer att ske en omorganisation av verksamheten i Kramfors. Behovet av en ny organisation har funnits länge och syftet är bland annat att omfördela resurser och tillföra kompetens till trafikområdet.
- Sjukskrivningar inom ekonomienheten har inneburit stora påfrestningar på enhetens funktion. För att lösa det akuta behovet har en tillförordnad ekonomichef rekryterats på visstid samt att en revisionsbyrå upphandlats. För att möjliggöra omorganisationen har två personer, en projektledare och en chef, anställts på visstid. Som stöd i förberedelserna för upphandling av linjelagd kollektivtrafik och för dialogen med avtalsknutna trafikföretag för särskild persontrafik har en specialist på trafikupphandling rekryterats. En ny trafikchef har rekryterats under perioden, med anledning av att tidigare trafikchef gått till annan anställning. Den nya trafikchefen börjar sin anställning i slutet på maj.
- Under årets första månader har trafiken inte drabbats av stora trafikstörningar likt de motsvarande period förra året. De förberedelser som vidtagits för att anpassa trafikens resurser och att samordna insatserna av de som ansvarar för väghållningen har kunnat prövas i mindre utsträckning än befarat, men med goda resultat.
- Det framtidsinriktade samarbetet som bedrivs mellan våra fyra regioner i norr och trafikföretagen i Skellefteå och Luleå har fortsatt under årets inledning. En förstudie har påbörjats som kommer att lämna sitt resultat före halvårsskiftet. Förstudien ska lämna förslag på alternativ för att skapa en gemensam teknisk plattform för en biljett och betallösning enligt BOB standard.

Ekonomisk analys

Sammanfattning

Verksamheten har under året utsatts för stora utmaningar utifrån de förändringar som effekter av Coronapandemin medfört.

Det har påverkat såväl operativ verksamhet som ekonomi i stor omfattning. Exempelvis så är minskningen av resenärer och därmed också intäkter stor. Jämfört med föregående år så uppvisar antalet påstigande resenärer, för månaden april, en minskning om 53%. Biljettintäkterna för månaden april, har i en jämförelse med föregående år, sjunkit med 59%. Andra centrala faktorer som påverkar är statsbidrag, incitamentsättningar och indexberäkningar.

Riksdagen har beslutat om 3 miljarder kr som stöd till kollektivtrafik. Beslut om hur dessa ska fördelas har ännu ej tagits, varför dessa förväntade intäkter inte finns med i aprilbokslutet.

I trafikoperatörernas avtal finns delar som styrs av incitament utifrån antal resenärer och indexregleringar. Incitamentsersättningarna förändras utifrån den förändrade nivån av resenärer, och här finns en pågående dialog med operatörerna om hur det ska hanteras. I aprilbokslutet är det hanterat enligt gällande avtal.

Indexregleringar är också en del av avtalen med operatörerna. Delar av de underliggande index påverkas nu av Corona situationen via bl. a. riksdagsbeslut kring permitteringar och nedsättning av sociala avgifter. I aprilbokslutet har det hanterats enligt det var känt fram till och med februari gällande indexuppdateringar.

Bedömning av hur Coronapandemin kommer att påverka resterande del av året, är utmanande att göra. Myndigheten har gjort en prognos och vilka antagande som gjorts i det arbetet har stor betydelse för prognosens resultat. Myndighetens bedömning är att osäkerheten i prognosen är stor.

Myndigheten har gjort en helårsprognos för biljettintäkterna. Den bygger på ett teoretiskt antagande om att en genomsnittlig nivå om 50% av budget på biljettintäkterna gäller under resten av året. Den beräknade helårsprognosen för biljettintäkterna uppgår då till 54,6 mnkr vilket är 39,0 mnkr lägre än budgeten om 94,4 mnkr och kan jämföras med helårsutfallet 2019 på 93,7 mnkr.

I prognosen har inga intäkter för statsbidrag utifrån riksdagsbeslut medtagits. Detta på grund av det inte finns något beslut om fördelning av pengarna ännu. Myndigheten bedömer att intäkter kommer att komma utifrån tagna riksdagsbeslut samt att det inte är osannolikt att riksdagen kommer ta ytterligare beslut om stöd till kollektivtrafiken.

Gällande de delar av trafikoperatörernas avtal som behandlar incitamentsersättningar så har dessa prognostiserats utifrån ett antagande om att kostnaderna för detta ligger på budgeterad nivå under resterande del av året. Detta görs utifrån en försiktig bedömning baserat på att det pågår diskussioner om hur detta ska hanteras. Övriga trafikkostnader bedöms i prognosen huvudsakligen ligga på budgeterad nivå.

Angående avtalens indexregleringar så har de i prognosen antagits följa budgeterad utveckling. Den bedömningen är medvetet försiktigt gjord då det pågår en process kring hur det ska hanteras.

Periodens resultat

Resultat, mnkr	Utfall april 2020	Budget april 2020	Budget avv april 2020	Utfall april 2019	Avv april 2019/2020
Verksamhetens intäkter	49,9	45,0	4,9	47,4	2,5
Verksamhetens kostnader	-236,8	-244,4	7,6	-231,2	-5,6
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0,5	-0,5
Avskrivningar	-0,4	-0,5	0,1	-1,4	1,0
Verksamhetens nettokostnad	-187,3	-199,9	12,6	-184,7	-2,6
Kommunala biljettsubventioner	56,9	52,2	4,7	60,6	-3,7
Medlemsbidrag	130,4	147,7	-17,3	124,1	6,3
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Biljettintäkter mnkr	jan	feb	mar	apr
Budget 2020	8,60	8,60	8,60	8,60
Utfall 2020	7,58	7,73	6,39	2,98
Utfall 2019	7,69	7,40	7,94	7,31
Avv 2020/2019	-0,11	0,34	-1,55	-4,33
Avv 2020/2019 %	-1%	5%	-19%	-59%

Årets första fyra månader visar nettokostnader om drygt 187 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader knappt 3 mnkr högre. Utfallet är knappt 13 mnkr lägre än budget.

Utfallet för intäkter har ökat mellan åren till följd av ändrad redovisningsmetod för fordonshyror (tåg). Det ger en ökning av intäkterna med 9 mnkr och möts av motsvarande kostnad.

Biljettintäkterna har minskat med 6 mnkr vilket bidrar till en nettoförändring om knappt 3 mnkr.

Jämfört med budget så är intäkterna högre, vilket beror på samma faktorer som förklarar förändringen mellan årens utfall.

I en jämförelse mellan åren så ökar kostnaderna med knappt 6 mnkr. Det förklaras huvudsakligen av ökade kostnader för fordonshyra tåg, 9 mnkr enligt beskrivning ovan. Det motverkas av minskade kostnader för exempelvis färdtjänst, sjukresor och incitamentsersättningar. I relation till budget så är kostnadsutfallet knapp 8 mnkr lägre. Det förklaras av samma poster som finns för årsavvikelsen samt att det antogs kostnadsökningar i budgeten.

Biljettsubventionerna minskar mellan åren med knappt 4 mnkr. Det beror på effekter av Coronapandemin och förändringar av de subventioner som kommunerna erbjuder. Jämfört med budget så är biljettsubventionerna knappt 5 mnkr högre, vilket beror på att de underskattades i budgeten.

Medlemsbidrag ökar när åren jämförs med drygt 6 mnkr. Det beror huvudsakligen på normal nivåutveckling. I relation till budget är medlemsbidraget knappt 16 mnkr lägre. Det beror på att såväl intäkter och kostnader visar positiva avvikelser enligt ovan.

Verksamhetens kostnader

Trafikkostnaderna uppgår till 151,2 mnkr för det första tertialet och den budgeterade kostnaden till 160,5 mnkr. Avvikelsen är 9,3 mnkr lägre kostnader än budget. Den stora avvikelsen inom tätort- och landsbygdstrafik är en effekt av minskat resande till följd av Corona under mars och april. Främst från lägre kostnader för trafik avseende reseincitament och förstärkningstrafik samt lägre kostnader för indexjustering då indexrapporten för mars från SCB visar vikande index, till följd av diverse åtgärder på nationell nivå för att främja ekonomin för drabbade företag, men det slår istället hårt på indexbaserade avtal.

För särskild persontrafik är det en nedgång av trafik, främst under april, vilket leder till en kostnadsminskning 5,3 mnkr jämfört med budget.

En ny kostnad from 2020 är att tåghyra framåt kommer att bruttoredo visas, vilket innebär att motsvarande intäkt redovisas på intäktsidan.

Jämfört utfall med föregående år är det främst ny hantering av tåghyra som ger effekt. För linjelagd trafik blir skillnaden mindre, då främst till följd av effekt på resandeincitament samt index till följd av Corona, vilket även blir tydligt vad gäller särskildpersontrafik.

Kostnadsökningen jämfört med föregående år, för driftsbidrag till Norrtåg AB med 5,5 mnkr, är till följd av kostnadsindexering av pris enligt avtal.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall tertialet 1 2020	Budget tertialet 1 2020	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall april 2019	Förändring 2019 - 2018	Förändring 2019 - 2018 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	151,2	160,5	-9,3	-6%	151,9	-0,7	0%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	32,2	37,5	-5,3	-14%	39,5	-7,3	-18%
Tåghyra Transitio	8,4	0,0	8,4	100%	0,0	8,4	100%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	21,5	22,2	-0,7	-3%	16,0	5,5	34%
Administrativa kostnader	20,1	20,6	-0,5	-3%	18,9	1,2	6%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	1,2	1,5	-0,3	-21%	1,5	-0,3	-20%
Stationsavgifter	0,5	0,7	-0,2	-24%	0,2	0,3	150%
Biljettsamverkan Xtrafik	0,7	0,7	0,0	6%	0,5	0,2	40%
Kompletteringstrafik	0,6	0,6	0,0	-4%	0,6	0,0	0%
Realtid, drift och underhåll	0,4	0,2	0,2	100%	0,2	0,2	100%
Summa verksamhetens kostnader	236,8	244,4	-7,6	-3%	229,3	7,5	3%

Trafikkostnader

I avvaktan på att kilometeravstämning per trafikavtal för våren 2020 ska bli klar mellan Trafikenheten och trafikbolagen, har redovisade trafikkostnader stämts av mot den avstämning som är klar för 2019.

För närvarande pågår dialog med trafikbolagen och riksorganisationer kring effekterna av Coronapandemin för trafikbolagen. Kostnaderna är redovisade efter faktiskt utfall och kan komma att justeras vad gäller Resandeincitament samt Index.

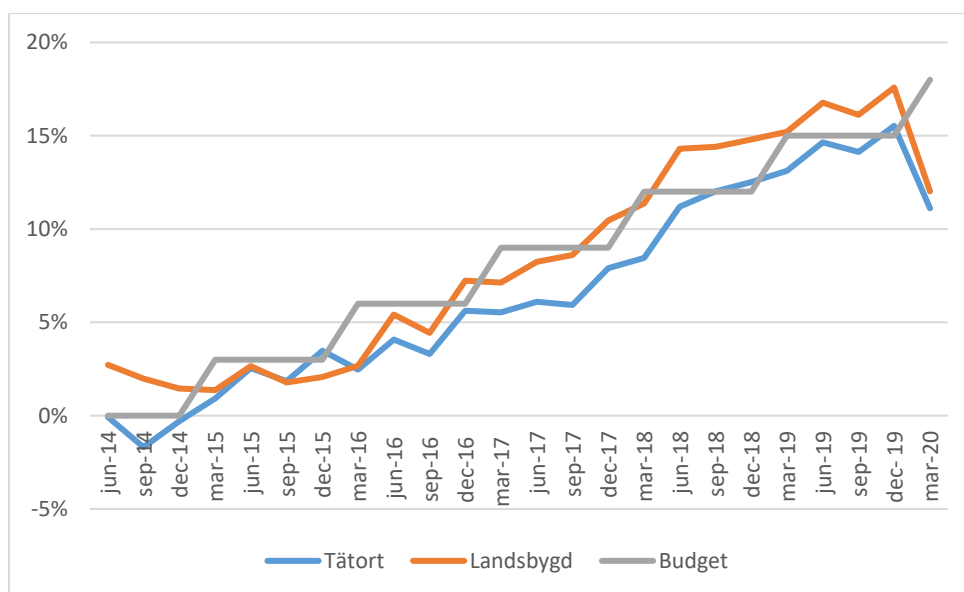
Avseende förstärkningstrafik har behovet stagnerat under mars och april 2020.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall tertiäl 1 2020	Budget tertiäl 1 2020	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall april 2019	Förändring 2019 - 2018	Förändring 2019 - 2018 (%)
Trafikkostnad	128,6	128,3	0,3	0%	126,0	2,6	2%
Index	20,3	24,1	-3,8	-16%	17,2	3,1	18%
Resandeincitament	0,8	5,8	-5,0	-86%	5,8	-5,0	-86%
Miljöincitament	0,5	0,5	0,0	0%	0,4	0,1	25%
Förstärkningstrafik	1,1	1,8	-0,7	-39%	1,5	-0,4	-27%
Avskrivning fordon	0,0	0,0	0,0	0%	1,0	-1,0	-100%
Summa	151,2	160,5	-9,3	-6%	151,9	-0,7	3%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljeprisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. Trafikkostnaderna uppräknas årligen med tre procent. För budget 2020 är indexuppräknningen arton procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen.

Vid den senaste publiceringen av respektive index i indexkorgarna till och med mars 2020, för tätort respektive landsbygdstrafik, har AKI, KPI samt HVO minskat, främst som en effekt av åtgärder för ekonomin på nationell nivå. Endast ITPI visar en svag uppgång.



Prognos 2020

Resultat, mnkr	Prognos 2020	Budget 2020	Budget avv 2020	Utfall 2019
Verksamhetens intäkter	122,1	135,1	-13,0	135,3
Verksamhetens kostnader	-725,5	-728,5	3,0	-697,5
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	-1,5	-1,5	0,0	-2,6
Verksamhetens nettokostnad	-604,9	-594,9	-10,0	-564,7
Kommunala biljettsubventioner	168,5	156,5	12,0	181,1
Medlemsbidrag	436,4	438,4	-2,0	383,6
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0

Utifrån de förändringar i förutsättningarna för verksamheten som Coronapandemin medfört så innehåller helårsprognosen en större osäkerhetsgrad än normalt. Utvecklingen av resenärernas beteende, statsbidrag, incitamentsersättningar och indexuppräknings är exempel på faktorer som har stor betydelse för prognostiserandet. Här finns stor grad av osäkerhet kring utvecklingen. Myndigheten har tagit fram en prognos. Basen i de antaganden som gjorts i prognosarbetet framgår i avsnittet ”sammanfattning” ovan.

Den övergripande slutsatsen i prognosen är att utifrån nu kända fakta, och de gjorda antagandena, så är nettopåverkan på myndighetens resultat marginellt.

Medlemsbidraget bedöms landa strax under budgeterad nivå. Vilket på totalnivå innebär att det för medlemmarna inte blir något större ekonomisk effekt i prognosen.

Bland delarna i prognosen kan nämnas att biljettintäkterna beräknas minska med 40 mnkr för helåret. Det motverkas med att kostnader för t ex färdtjänst, sjukresor och incitamentsersättningar minskar. Dessa avvikelser framgår ej i det övergripande diagrammet ovan. Det beror på det förändrade redovisningsupplägget för fordonshyra för tåg (enligt beskrivning i avsnittet ovan). Det innebär ökad prognos på såväl intäkter som kostnader på 27 mnkr vardera, men nettoeffekten av det innebär ingen påverkan.

Verksamhetens kostnader

Med anledning av Corona pandemin, är det svårt att i nuläget lägga en prognos för kostnadsutvecklingen för verksamhetsåret 2020. I nuläget kvarstår budget för de fasta kostnaderna för pågående avtal inom trafik och administration. För de rörliga kostnaderna såsom incitament, index, förstärkningstrafik samt särskild persontrafik är utvecklingen högst osäker.

En ny kostnad from 2020 är att tåghyra framåt kommer att bruttoredovisas, vilket innebär att motsvarande intäkt redovisas på intäktsidan. Det var inte klart när budget fastställdes, varför det blir en avvikelsepост även i prognosen.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Prognos 2020	Budget 2020	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2019	Förändring 2020 - 2019	Förändring 2020 - 2019 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	469,2	474,2	-5,0	-1%	457,8	11,4	2%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	87,5	113,5	-26,0	-23%	114,7	-27,2	-24%
Tåghyra Transitio	27,0	0,0	27,0	100%	0,0	27,0	100%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	67,2	67,2	0,0	0%	55,9	11,3	20%
Administrativa kostnader	64,0	62,5	1,5	2%	59,1	4,9	8%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	3,6	4,6	-1,0	-22%	4,4	-0,8	-18%
Stationsavgifter	1,9	2,0	-0,1	-5%	1,4	0,5	36%
Biljettsamverkan Xtrafik	2,1	2,0	0,1	5%	1,5	0,6	40%
Kompletteringstrafik	1,8	1,9	-0,1	-5%	1,9	-0,1	-5%
Realtid, drift och underhåll	1,2	0,6	0,6	100%	0,9	0,3	33%
Summa verksamhetens kostnader	725,5	728,5	-3,0	0%	697,6	27,9	4%

Trafikkostnader

För närvarande pågår dialog med trafikbolagen och riksorganisationer kring effekterna av Coronapandemin för trafikbolagen. Prognosen för de rörliga kostnaderna är högst osäker och baseras i nuläget på ursprunglig budget med justering av utfall första tertiet 2020.

Avseende förstärkningstrafik har behovet stagnerat under mars och april 2020 och bedöms kvarstå på en lägre nivå, även om ett resande skulle närma sig tidigare nivåer.

Trafikkostnader (mnkr)	Prognos 2020	Budget 2020	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2019	Förändring 2020 - 2019	Förändring 2020 - 2019 (%)
Trafikkostnad	385,1	378,1	7,0	2%	377,3	7,8	2%
Index	66,9	72,2	-5,3	-7%	59,1	7,8	13%
Resandeincitament	12,4	17,4	-5,0	-29%	16,2	-3,8	-23%
Miljöincitament	1,2	1,2	0,0	0%	1,2	0,0	0%
Förstärkningstrafik	3,7	5,3	-1,6	-30%	4,0	-0,3	-8%
Summa	469,2	474,2	-5,0	-1%	457,8	11,4	2%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), samt PPI (oljeprisindex) alternativt HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. Trafikkostnaderna uppräknas årligen med tre procent. För budget 2020 är indexuppräknningen arton procent från trafik start 2014, tillika basår för indexberäkningen.

De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av vilka beslut och stödåtgärder som kommer att ges näringslivet under 2020. Effekten i SCB's rapportering av index per mars 2020, visar på en effekt som gav sjunkande indexvärden för flera av komponenterna. Prognosen för index bygger därmed på budget för 2020, justerad med utfall till och med första tertiet 2020.

Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 2 mnkr lägre än budget, dvs en marginell förändring.

Förändringen är en följd av de antaganden som är gjord i den myndighetsövergripande prognosen. Förändringarna på medlemsnivå ett gjord via en matematisk beräkning utifrån andel av budget.

Medlemsbidrag, mnkr	Prognos 2020	Budget 2020	Budget avv 2020	Utfall 2019
Region Västernorrland	242,0	243,1	-1,1	225,2
Sundsvalls kommun	82,7	83,1	-0,4	55,0
Örnsköldsviks kommun	39,7	39,9	-0,2	37,3
Härnösands kommun	-4,8	-4,8	0,0	-6,1
Kramfors kommun	28,9	29,0	-0,1	28,7
Timrå kommun	22,1	22,2	-0,1	18,8
Sollefteå kommun	14,3	14,4	-0,1	13,4
Ånge kommun	11,4	11,5	-0,1	11,3
Summa	436,4	438,4	-2,0	383,6