

Datum

2021-06-07

Diariennr

21/00356

Tertialrapport april 2021

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 30 april 2021

Fastställd av förbundsdirektionen 2021-06-21

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Årets första fyra månader	4
Ekonomisk analys.....	5
Sammanfattning.....	5
Periodens resultat.....	6
Prognos 2021	9

Ordförande har ordet

Första månaderna 2021 har i stor utsträckning handlat om fortsatt hantering av den rådande Covid 19 pandemin. Pandemin kommer att påverka resandet under hela 2021, med en förväntad resandeökning under hösten då restriktionerna sannolikt har lättats upp.

Den nya organisationen är nu införd och under vintern/våren har rekryteringar genomförts till den nya myndigheten. Ett antal viktiga nyckelfunktioner är nu tillsatta. Direktionens avsikt med den nya organisationen är gå från en administrativt tung myndighet till en myndighet som lägger större fokus på trafikfrågor, och erbjuda medlemmarna expertstöd/kompetens i trafikfrågor.

Under vintern/våren 2021 har myndigheten fört diskussioner som senare slutade i en förhandling om fortsatt trafikavtal med Nobina Sverige AB. Avtalsuppgörelsen innebär att vi lämnar det tidigare incitamentsavtalet för ett produktionsavtal.

Arbetet med kommande års budget- och MRP har startat upp i vintras och målsättningen är att vi ska kunna landa ned arbetet i en MRP med tillhörande budget senast september. Dialogmöten har genomförts med samtliga medlemmar.

2020 och 2021 kommer att gå till historien som två mycket tuffa år för kollektivtrafikbranschen. Tappet av resande har varit stort, och är fortfarande i skrivande stund långt ifrån 2019 års nivå. Staten har avsatt extra anslag för att täcka biljettförluster för 2021 motsvarande 3 miljarder kronor, en summa som inte kommer att räcka till då branschen räknar med förluster i storleksordningen 7,5 miljarder.

Västernorrland har under ett antal år legat bland de myndigheter i landet som har lägst andel självfinansiering, våra biljettintäkter är lägre än jämförbara regioner i riket. Det vore bra om direktionen genomförde en utredning avseende biljett/betalmöjligheter i det samlade trafikutbudet i syfte att öka och optimera biljettintäkterna. Att öka intäkterna innebär att trycket på kostnadsreduceringar minskar för kommande år.

Under våren har en styrgrupp bildats under Regionstyrelsens ordförandes ledning i syfte att tillsammans med samtliga medlemmar arbeta fram förslag till nya styrande dokument (samarbetsavtal och förbundsordning) eftersom Regionen under april månad sagt upp nuvarande samarbetsavtal till omförhandling.

I närtid kommer planering och arbete med upphandling 2024 att inledas, ett viktigt och prioriterat arbete i syfte att bygga den nya kollektivtrafiken i Regionen med sikte mot 2030.

I skrivande stund har vi länet en vaccinationsgrad på drygt 50 %, vi kan räkna med att samhället så sakta börjar att återöppna. Så snart smittläget medger hoppas vi kunna återgå till normalläge i trafiken och få en möjlighet att önska alla våra resenärer varmt välkommen tillbaka till oss.

Per Wahlberg

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Årets första fyra månader

- Årets första fyra månader har präglats av den pågående pandemin med Covid-19 och konsekvenser av densamma.
- Det har vidtagits åtgärder både på nationell och regional nivå med syfte att begränsa smittspridningen.
 - Folkhälsomyndigheten beslutade om ett allmänt råd om munskydd i kollektivtrafiken att gälla från 7 januari 2021. Det innebar att munskydd rekommenderades under vardagar mellan klockan 07.00-09.00 och 16.00-18.00 för personer födda 2004 och tidigare. Den enskilda individen var ytterst ansvarig för att bära och införskaffa munskydd men kollektivtrafikmyndigheterna rekommenderades att tillhandahålla munskydd till de som inte tagit med eget. Det innebar att Din Tur snabbt behövde köpa in munskydd och ordna en organisation för distribution av dessa, därefter ordnades det ett utlämningsställe i varje kommun i länet.
 - Den 12 februari beslutade regeringen om att vissa begränsningar för långväga kollektivtrafik skulle gälla från den 14 februari. Förordningen riktade sig främst till långväga tåg- och busslinjer med bokningsbara platser men berörde även linjer över 15 mil i den regionala kollektivtrafiken utan platsbokning. Beslutet har haft liten påverkan på länets kollektivtrafik.
 - Efter dialog mellan Länsstyrelsen och Region Västernorrland beslutades det om skärpta regionala rekommendationer från 12 april. De innebar en rekommendation om användning av munskydd i offentliga inomhusmiljöer och i kollektivtrafiken dygnet runt samt att undvika onödiga resor.
- Myndigheten har genom dialog med medlemmarna arbetat med Mål och Resursplan (MRP) för 2022 med plan för 2023-2024.
- Den nya organisationen togs i drift i slutet av 2020 och under det första kvartalet 2021 har myndigheten arbetat med att hitta nya arbetsformer för framtiden och har även arbetat med rekrytering av nya medarbetare. En IT-ansvarig har rekryterats och en HR-ansvarig. Rekryteringsarbete för att stärka kompetensen inom trafikenheten har också genomförts under första tertialen.
- Under årets första fyra månader har det genomförts förhandlingar med ett trafikföretag. Valet har stått mellan att förlänga befintligt trafikavtal med två optionsår eller att påbörja en ny upphandling.
- Under några dagar i januari ställdes huvuddelen av länets kollektivtrafik in till följd av kraftigt snöoväder.
- Inom ekonomifunktionen har ett stort arbete genomförts med en överföring av myndighetens ekonomifunktion till extern drift. Från och med 1 april var den löpande redovisningen överförd till Sundsvalls kommuns servicecenter.
- Arbetet med att införa ett nytt biljett- och betalsystem med BOB-standard har pågått med hög intensitet. En projektledare har upphandlats och driver projektet framåt. Det har inom projektet bildats olika projektgrupper där kompetens från respektive ingående aktör har kopplats till projektet. Arbetet med kravställning för upphandling av en ny app har påbörjats.

Ekonomisk analys

Sammanfattning

Verksamheten har under årets första månader utsatts för stora utmaningar utifrån de effekter som Coronapandemin medfört.

Med de rekommendationer och reserestriktioner som Folkhälsomyndigheten förordat och de lokala restriktioner som varit inom Västernorrlands län till följd av Coronapandemin, är det ett fortsatt lågt resande. Det ger en direkt påverkan på biljettintäkterna som är lägre, även jämfört med första tertialet 2020, då pandemi effekten började synas under april.

I trafikoperatörernas avtal fanns delar som styrts av incitament utifrån antal resenärer och indexregleringar. Under maj 2021 tecknades ett kompletterande produktionstrafikavtal, varvid de gamla incitamentsbaserade trafikavtalen utgår 2021. Under andra tertialet sker en omräkning av berörda trafikavtal att gälla från och med januari 2021.

Indexregleringar är också en del av avtalen med operatörerna. Delar av de underliggande index påverkas fortfarande av Corona situationen. I aprilbokslutet har det hanterats enligt det var känt fram till och med mars 2021 gällande indexuppdateringar.

Bedömning av hur Coronapandemin kommer att påverka resterande del av året, är utmanande att göra. Myndighetens bedömning är att osäkerheten är stor i den prognos som arbetats fram. Det gäller framför allt i vilken takt, återhämtning av det kollektiva resandet inom länet kommer att ske. Ett antagande i prognosen är en viss återhämtning kommer att ske under hösten, efter att vaccinationerna hunnit genomföras.

Myndigheten har gjort en helårsprognos för biljettintäkterna. Den bygger på ett teoretiskt antagande om att en genomsnittlig nivå om knappt 70% av budget på biljettintäkterna gäller under resten av året. Den beräknade helårsprognosen för biljettintäkterna uppgår då till 63,3 mnkr vilket är 23,8 mnkr lägre än budgeten om 87,1 mnkr och kan jämföras med helårsutfall för 2020 på 63,3 mnkr och för 2019 på 93,7 mnkr.

Myndigheten bedömer att det råder en viss osäkerhet kring tilldelningen av medel som kommer att fördelas till regionerna, efter riksdagen beslut om stöd till kollektivtrafiken under 2021. Det är beslutat även om en förstärkning till de regioner som tappat mest i intäkter, men också till de som satsas på kollektivtrafiken trots pandemin. I prognosen har därför inga intäkter för statsbidrag utifrån riksdagsbeslut medtagits för 2021.

Trafikkostnaderna prognostiseras efter den trafikomräkning för de trafikavtal som tidigare omfattade incitamentsdelar men nu övergår till produktionsavtal, vilket regleras under andra tertialet 2021. Övriga trafikkostnader bedöms i prognosen huvudsakligen ligga på budgeterad nivå.

Angående avtalens indexregleringar så har de i prognosen antagits följa budgeterad utveckling.

Periodens resultat

Resultat, mnkr	Utfall april 2021	Budget april 2021	Budget avv april 2021	Utfall april 2020	Avv april 2020/2021
Verksamhetens intäkter	49,7	41,9	7,9	49,9	-0,2
Verksamhetens kostnader	-241,4	-239,1	-2,3	-236,8	-4,6
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	-0,3	-0,3	0,0	-0,4	0,1
Verksamhetens kostnader	-192,6	-197,6	4,9	-187,3	-5,3
Kommunala Biljettsubventioner	35,2	51,9	-16,7	56,9	-21,7
Medlemsbidrag	156,8	145,7	11,1	130,4	26,4
Tertialets resultat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Biljettintäkter första tertialet mnkr	jan	feb	mar	apr
Budget 2021	7,72	7,44	7,98	7,34
Utfall 2021	3,75	4,35	4,95	5,07
Utfall 2020	8,60	8,80	7,30	3,40
Utfall 2019	8,31	8,00	8,58	7,90
Avv 2021/2020	-4,85	-4,45	-2,35	1,67
Avv 2021/2020 %	-56%	-51%	-32%	49%

Årets första fyra månader visar nettokostnader om 192,6 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 5,3 mnkr högre. Utfallet är 4,9 mnkr lägre än budget.

Utfallet för intäkter har ökat de två senaste åren till följd av ändrad redovisningsmetod för fordonshyror (tåg). Det ger en ökning av intäkterna för 2021 med 10 mnkr och möts av ungefär motsvarande kostnad 9 mnkr. I budget för 2021 har dessa kostnader och intäkter netto redovisats.

I verksamhetens intäkter på 49,7 mnkr ingår tidigare skuldförda bidrag som intäktsförts enligt direktionsbeslut. Posten utgör drygt 12 mnkr.

Biljettsubventionerna minskar mellan åren med nästan 22 mnkr. Det beror på effekter av coronapandemin som fick genomslag först under april 2020 med kraftigt minskade intäkter. Jämfört med budget så är biljettsubventionerna knappt 17 mnkr lägre, vilket beror på att pandemins effekter var svåra att förutse vid tidpunkten då budgeten för 2021 antogs. Framförallt vilka reserestriktioner som skulle bli aktuella för 2021.

Medlemsbidrag ökar när åren jämförs med 26,4 mnkr. I relation till budget är medlemsbidraget 11,1 mnkr högre. Det beror främst på att subventionerna minskar kraftigt och kostnaderna ligger kvar på motsvarande nivå.

Biljettintäkterna uppgår till 18,1 mnkr för de fyra första månaderna 2021 jämfört med utfall 2020 som var 28,1 mnkr. Skillnaden på 10,0 mnkr är ett direkt utslag av pandemin som tog fart i april föregående år. Skillnaden i utfall 2021 mot budget på 12,4 mnkr beror på samma orsaker som ovan gällande biljettsubventionerna.

Verksamhetens kostnader

Trafikkostnaderna uppgår till 154,5 mnkr för det första tertialet och den budgeterade kostnaden till 150,5 mnkr. Avvikelsen är 4,2 mnkr högre kostnader än budget. Avvikelsen inom tätort- och landsbygdstrafik är till följd av omläggning av incitamentsavtal till produktionsavtal för trafik som kommit till stånd och löper från och med 2021-01-01. Det har även varit ett större behov av förstärkningstrafik under första tertialet inom vissa trafikområden, och uppgår till 2,4 mnkr i jämförelse med budget 1,7 mnkr. Indexrapporten för mars från SCB ger ett lägre utfall än budgeterat, vilket är 4,6 mnkr i lägre kostnader.

För särskild persontrafik är det en nedgång av trafik, främst under april, vilket leder till en kostnadsminskning 4,5 mnkr jämfört med budget. Däremot är andelen ensamåkande högre, vilket gör att samordningseffekter uteblir.

Från och med 2020 bruttoredo visas tåghyror, vilket innebär att motsvarande intäkt redovisas på intäktsidan. I budget för 2021 var dock tåghyran nettoredo visad.

Jämfört utfall med föregående år är det främst förändring av produktionsavtal för linjelagd trafik som ger skillnad, främst till följd av effekt på resandeincitament till följd av Corona som gav ett utslag redan under första tertialet 2020.

Kostnadsökningen jämfört med föregående år, för driftsbidrag till Norrtåg AB med 1,5 mnkr, är till följd av kostnadsindexering av pris enligt avtal och utökning av trafik.

De administrativa kostnaderna är 2,8 mnkr lägre än första tertialet 2020, dels till följd av att vakanta tjänster ej tillsats och minskat behov av vikarier i Ånge, dels till följd av omorganisation av verksamheten i Kramfors.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Utfall tertialet 1 2021	Budget tertialet 1 2021	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall april 2010	Förändring 2021 - 2020	Förändring 2021 - 2020 (%)
Linjelagd busstrafik, exkl avskrivning	-154,5	-150,3	-4,2	3%	-151,2	-3,3	2%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-34,7	-39,2	4,5	-11%	-32,2	-2,5	8%
Tåghyra Transitio	-9,1	0,0	-9,1		-8,4	-0,7	8%
Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-23,0	-25,1	2,1	-8%	-21,5	-1,5	7%
Administrativa kostnader	-17,3	-20,0	2,7	-13%	-20,1	2,8	-14%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-0,8	-1,6	0,8	-50%	-1,2	0,4	-33%
Stationsavgifter	-0,1	-0,7	0,6	-86%	-0,5	0,4	-80%
Biljettsamverkan Xtrafik	-1,3	-1,3	0,0	0%	-0,7	-0,6	86%
Kompletteringstrafik	-0,4	-0,7	0,3	-43%	-0,6	0,2	-33%
Realtid, drift och underhåll	-0,2	-0,2	0,0	0%	-0,4	0,2	-50%
Summa verksamhetens kostnader	-241,4	-239,1	-2,3	0%	-236,8	-4,6	0%

Trafikkostnader

I avvaktan på att kilometeravstämning per trafikavtal för våren 2021 ska bli klar mellan Trafikenheten och trafikbolagen, har redovisade trafikkostnader stämts av mot den avstämning som är klar för 2020.

Dialogen med trafikbolagen kring effekterna av Corona-pandemin för trafikbolagen är avslutades i maj 2021. Kostnaderna är redovisade efter faktiskt utfall och kommer att justeras, då de förändrade produktionsavtalen ska löpa från och med 2021-01-01. I budget för första tertiet 2021, är resandeincitamenten beräknade på en svag återhämtning av resandet, varför utfallet blir högre mot de nya produktionsavtalen.

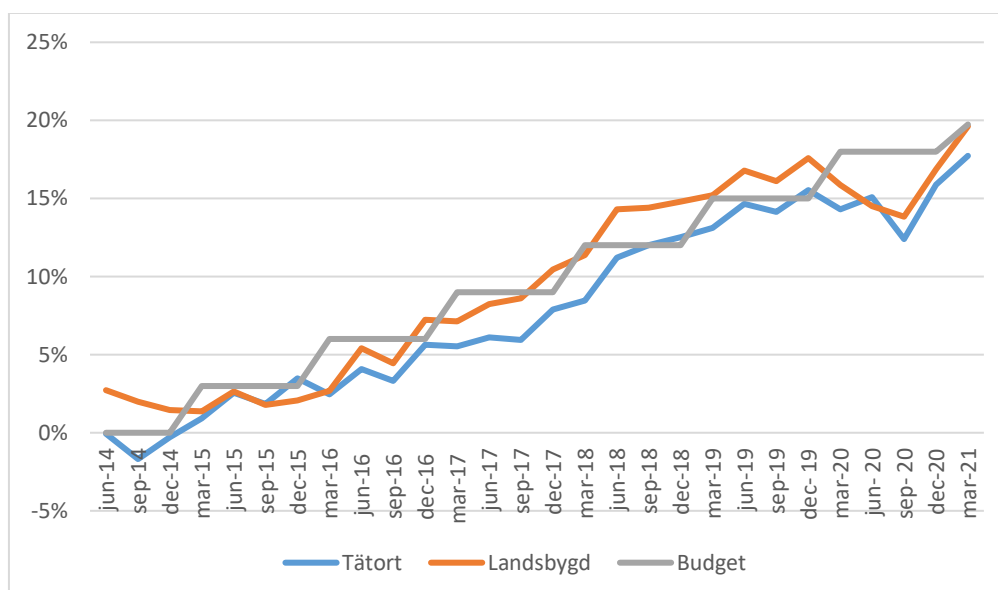
Avseende förstärkningstrafik har behovet varit högre inom vissa trafikområden under första tertiet 2021.

Trafikkostnader (mnkr)	Utfall tertiel 1 2021	Budget tertiel 1 2021	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall april 2020	Förändring 2021-2020	Förändring 2021 - 2020 (%)
Trafikkostnad	131,7	122,8	8,9	7%	128,6	3,1	2%
Index	19,9	24,5	-4,6	-19%	20,3	-0,4	-2%
Resandeincitament	0	0,9	-0,9	-100%	0,8	-0,8	-100%
Miljöincitament	0,4	0,4	0	0%	0,5	-0,1	-20%
Förstärkningstrafik	2,4	1,7	0,7	41%	1,1	1,3	118%
Summa	154,4	150,3	4,1	3%	151,2	3,2	2%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex) eller LCI (labour cost index), KPI (konsumentprisindex), ITPI 29-30 (prisindex för inhemsk tillgång), HVO (index för hydrerad vegetabilisk olja). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgarna varierar mellan trafikavtalen. Trafikkostnaderna uppräknas årligen med tre procent. För budget 2021 är indexuppräknningen 19,4 procent för tätortstrafik och 20,08 för landsbygdstrafik, från trafikstart 2014, tillika basår för indexberäkningen.

Vid den senaste publiceringen av respektive index i indexkorgarna till och med mars 2021, för tätort respektive landsbygdstrafik, har AKI och ITPI visat en svag nedgång, KPI och HVO på en uppgång. HVO ökar enskilt med 15% i rapporterat värde mellan december 2020 och mars 2021.



Prognos 2021

Resultat, mnkr	Prognos 2021	Budget 2021	Budget		Utfall 2020	Avv april 2020/2021
			avv 2021			
Verksamhetens intäkter	125,4	125,6	-0,2		144,4	-19,0
Verksamhetens kostnader	-728,9	-717,4	-11,5		-704,6	-24,3
Jämförelsestörande poster	12,0	0,0	12,0		0,0	12,0
Avskrivningar	-1,5	-0,8	-0,7		-2,6	1,1
Verksamhetens kostnader	-593,0	-592,6	-0,4		-562,9	-30,1
Kommunala						
Biljettsubventioner	138,0	155,6	-17,6		139,8	-1,8
Medlemsbidrag	455,0	437,0	18,0		423,1	31,9
Årets resultat	0,0	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 18 mnkr högre än budgeterad nivå till följd av effekterna av den fortsatta pandemin under 2021.

Bland delarna i prognosen kan nämnas att biljettintäkterna beräknas minska med 24 mnkr för helåret jämför mot budget.

Verksamhetens kostnader

Med anledning av Corona pandemin, är det svårt att i nuläget lägga en prognos för den fortsatta kostnadsutvecklingen för verksamhetsåret 2021. Trafikkostnaderna förändras i och med övergång till rena produktionsavtal från och med 2021-01-01. Den fortsatta utvecklingen av index påverkas vilka åtgärder som kan komma att vidtas nationellt inför en återhämtning och hur branscher då påverkas, vilket avspeglas i index. För förstärkningstrafik samt särskild persontrafik är utvecklingen högst osäker. I vilken grad kan samordning av SÄKO-resor återkomma i samma utsträckning som 2019?

Tåghyra Transitio samt biljettgiltighet tågtrafik bruttoredovisas under 2021, varför intäkterna redovisas under intäkter. Det ger en avvikelse i prognosen jämfört med budget. För biljettgiltighet är det också en avvikelse mot utfall 2020.

Verksamhetens kostnader (mnkr)	Prognos 2021	Budget 2021	Budget- avvikelse	Budget- avvikelse %	Utfall 2020	Förändring 2021 - 2020	Förändring 2021 - 2020 (%)
Linjelagd busstrafik	-458,9	-451,2	-7,7	2%	-443,7	-15,2	3%
Särskild persontrafik inkl miljöincitament	-102,5	-117,7	15,2	-13%	-100,1	-2,4	2%
Tåghyra Transitio	-27,5	0	-27,5	100%	-27,2	-0,3	1%

Tågtrafik inkl biljettgiltighet	-70	-75,2	5,2	-7%	-60,8	-9,2	15%
Administrativa kostnader ¹	-58	-60	2	-3%	-62,3	4,3	-7%
Bankkostnad inkl försäljningsprovision	-3,7	-4,7	1	-21%	-3,4	-0,3	9%
Stationsavgifter	-2	-2	0	0%	-2,2	0,2	-9%
Biljettsamverkan Xtrafik	-4	-4	0	0%	-2	-2	100%
Kompletteringstrafik	-1,7	-2	0,3	-15%	-1,7	0	0%
Realtid, drift och underhåll	-0,6	-0,6	0	0%	-1,2	0,6	-50%
Summa verksamhetens kostnader	-728,9	-717,4	-11,5	2%	-704,6	-24,3	3%

Trafikkostnader

Dialogen med trafikbolagen kring effekterna av Corona-pandemin är avslutad och samtliga trafikområden omfattas nu av produktionsavtal. Det gör att osäkerheten kring effekterna av att resandeincitament utgår och trafikproduktionen räknats om för trafikår 2021. I budget för 2021 låg en svag återhämtning av resandet, varför utfallet blir högre mot de nya produktionsavtalen.

Avseende förstärkningstrafik är behov osäkert men bedöms minska under andra halvåret när reserestriktioner lättas.

Trafikkostnader (mnkr)	Prognos 2021	Budget 2021	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2020	Förändring 2021 - 2020	Förändring 2021 - 2020 (%)
Trafikkostnad	-379,9	-368,9	-11	2%	-379,6	-0,3	0%
Index	-71,7	-73,5	1,8	-7%	-51,7	-20	39%
Resandeincitament	0	-2,7	2,7	-29%	-1,7	1,7	-100%
Miljöincitament	-1,2	-1,1	-0,1	0%	-1,2	0	0%
Förstärkningstrafik	-5,7	-5	-0,7	-30%	-9,3	3,6	-39%
Summa	-458,5	-451,2	-7,3	-1%	-443,7	-15	3%

Index

Trafikavtalen, vilka utgör lejonparten för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen utifrån en avtalad indexmodell. Indexmodellen består främst av: AKI (arbetskostnadsindex), LCI (labour cost index), 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 2021 är indexuppräknningen 19,4 procent för tätortstrafik och 20,08 för landsbygdstrafik, från trafikstart 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 2021, visar på en effekt som gav sjunkande indexvärden för flera av komponenterna. Prognosen för index bygger därmed på budget för 2021, justerad med utfall till och med första tertialet 2021.

¹ Investeringskostnader 2021 1,7 mnkr för projekt BOB-biljettering, byte av 3G till 4G nät för biljetmaskiner ingår

Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 18 mnkr högre än budget.

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 2021	Budget 2021	Budget avv 2021	Utfall 2020
Region Västernorrland	265,7	257,7	8,0	238,8
Ånge kommun	12,5	11,8	0,7	9,8
Sundsvalls kommun	71,4	67,6	3,8	69,2
Timrå kommun	22,9	21,7	1,2	17,5
Härnösands kommun	-4,8	-4,5	-0,3	3,9
Kramfors kommun	31,7	30,0	1,7	27,0
Sollefteå kommun	15,7	14,9	0,8	15,0
Örnsköldsviks kommun	39,9	37,8	2,1	41,7
Summa	455,0	437,00	18,0	423,1