

Motion

1983/84: 1801

Hans Petersson i Röstänga och Karin Ahrland

SJ:s gemensamma kostnader vid länshuvudmans köp av trafik tjänster

Genom regeringsbeslut den 17 december 1981 föreskrivs riktlinjer som SJ skall tillämpa vid länshuvudmans köp av trafik tjänster. Vid köp av trafik tjänster som kräver särskilda resurser anges att SJ bör erhålla en ersättning motsvarande särkostnaderna samt ett tillägg för täckning av gemensamma kostnader. Storleken på detta tillägg bör anpassas så att den lokala och regionala persontrafik som SJ bedriver enligt avtal med länshuvudman bär sin andel av SJ:s gemensamma kostnader.

I riktlinjerna anges också att tillägget inte får vara av den storleksordningen att det täcker underskott i annan trafik eller kostnader för tjänster som länshuvudmannen inte efterfrågar. Tillägget bör mot denna bakgrund maximeras och utgå med högst 50% av särkostnaderna. Med särkostnader avses kostnader för det aktuella trafikuppdraget såsom lok och vagnar, personal, banöverbyggnad, växling, energi, materialförbrukning o. d.

Med anledning av riksdagens beslut den 5 maj 1983 har riktlinjerna kompletterats (regeringsbeslut den 9 juni 1983) i de fall regional trafik huvudman önskar att persontrafik upprätthålls på bandel som inte tillhör riksnätet. Bl. a. anges att vid beräkning av tillägget för andel i SJ:s gemensamma kostnader skall hänsyn tas till att huvudmannen inte skall belastas med kapitalkostnader för redan gjorda eller kommande investeringar i SJ:s ersättningsberättigade bannät.

Från flera länshuvudmän har det framförts kritiska synpunkter som går ut på att SJ kräver för stort tillägg för täckning av de gemensamma kostnaderna. Vi finner för vår del att det torde finnas visst fog härför. Avsaknaden av regler om hur stor andel av gemensamma kostnader som skall belasta person- resp. godstrafiken skapar stor osäkerhet om hur stor andel länshuvudmännen egentligen bör betala. Det försvårar därmed också möjligheterna att träffa avtal mellan parterna om fortsatt persontrafik.

I likhet med 1981 års separatredovisningssakkunniga anser vi, att SJ:s gemensamma kostnader bör fördelas med hälften vardera på person- resp. godstrafiken. Härigenom blir det möjligt att fastställa en procentsats för tilläggets storlek för att persontrafiken skall täcka sin andel av gemensamma kostnader. Denna procentsats kan bestämmas med ledning av uppgifter från 1981 års separatredovisning om persontrafikens särkostnader på det ersättningsberättigade bannätet.

Enligt våra beräkningar (redovisade i bil. 1-3) torde ett tillägg av 12-15% på särkostnaderna vara tillräckligt som täckningsbidrag för gemen-

samma kostnader. Mot denna bakgrund bör – vid länshuvudmans köp av särskilda tåg – tillägget således kunna begränsas avsevärt. Detta bör gälla vid köp av trafikjänster på hela det ersättningsberättigade bannätet.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställer vi

att riksdagen begär att regeringen kompletterar gällande riktlinjer för ersättning till SJ vid länshuvudmans köp av särskilda tåg i enlighet med vad som uttalas i motionen.

Stockholm den 25 januari 1984

HANS PETERSSON (fp)
i Röstånga

KARIN AHRLAND (fp)

Bilaga 1

Effekter av 1979/83 års trafikpolitiska beslut och möjligheterna för länshuvudman att bedriva järnvägstrafik

SJ:s bannät är sedan budgetåret 1958/59 indelat i ett ersättningsberättigat nät och ett affärsbanenät. Det förstnämnda nätet utgöres av bandelar som det av företagsekonomiska skäl inte finns anledning att ha kvar, men som statsmakterna velat behålla av samhällsekonomiska skäl. För underskottet i denna trafik erhåller SJ en årlig driftersättning av staten. Ersättningens storlek baseras på en av SJ vart tredje år genomförd separatredovisning av kostnaderna för det ersättningsberättigade nätet. Denna granskas av särskilda sakkunniga som utses av regeringen. Granskningen utgör sedan underlag för riksdagens beslut om ersättningens storlek.

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall järnvägsnätet även i fortsättningen utgöra stommen i person- och godstrafiken bl. a. med hänsyn till dess miljö-, energi- och trafiksäkerhetsfördelar. Det anges också att det är väsentligt att satsningen på järnvägen sker så, att dess förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt sätt ökar.

För att skaffa sig en fast grund för SJ:s långsiktiga planering avgränsades genom det trafikpolitiska beslutet ett riksnät för persontrafik bestående av affärsbanenätet och vissa mera betydelsefulla delar av det ersättningsberättigade nätet. På riksnätet skall persontrafiken bibehållas under överskådlig tid. Övriga bandelar i det ersättningsberättigade nätet skall bli föremål för nedläggningssprövning enligt en särskild handläggningsordning.

Nedläggningsprövningen administreras av Transportrådet, som ger läns-huvudmannen i uppdrag att utarbeta förslag till ersättningstrafik. Sedan förslaget till ersättningstrafik kommit TPR tillhanda utarbetas en jämförelseanalys vad avser järnvägstrafik och ersättningsalternativet. Ett nytt PM sänds därefter till läns huvudmannen för slutligt ställningstagande. PM:et sänds också till andra remissinstanser såsom SJ, vägverket, överbefälhavaren och överstyrelsen för ekonomiskt försvar. Det är dock läns huvudmannen som avgör om trafik tjänster på järnväg ska köpas.

Enligt det trafikpolitiska beslutet anses det vara naturligt att läns huvudmannen övertar det ekonomiska ansvaret för persontrafik om man motsätter sig en nedläggning. I beslutet anges emellertid inte någon tidpunkt för när läns huvudmannen ska ha tagit ställning till fortsatt persontrafik på järnväg. Anledningen härtill torde vara att läns huvudmannas organisationen då ännu inte var uppbyggd. Sedan 1981-07-01 finns det i de flesta län en huvudman för all kollektiv linjetrafik som bedrivs med bussar, enligt lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

I samband med behandlingen av budgetpropositionen tog riksdagen den 5 maj förra året beslut om vissa kompletteringar av 1979 års trafikpolitiska beslut. Enligt beslutet ska läns huvudmännen ha bestämt sig före 1984 års utgång om man vill bibehålla persontrafiken på nedläggningsprovade banor. I annat fall läggs persontrafiken ned senast den 1 juli 1985. Om huvudman vill ha kvar persontrafik på järnväg ska han uppta förhandlingar med SJ om de finansiella villkoren. Detta gäller även den lokala och regionala tågtrafik som kan förekomma på riksnetbanorna.

Om läns huvudman träffat avtal med SJ om fortsatt persontrafik på nedläggningsprovad bandel svarar staten, enligt det tidigare nämnda riksdagsbeslutet, för de investeringar som krävs för att en tillfredsställande banstandard ska kunna upprätthållas under avtalsperioden. Insatserna skall dock stå i rimlig proportion till de tjänster som köps av huvudmannen och för den tid under vilken SJ ska utföra trafiken.

När det gäller driftskostnaderna (särkostnaderna) för den aktuella trafiken får huvudmannen själv påta sig hela kostnadsansvaret. Om vissa förutsättningar uppfylles finns möjlighet att erhålla statsbidrag, s. k. vägmilsersättning. Detta bidrag är vad gäller storlek helt anpassat till busstrafikens kostnader och saknar därmed helt betydelse för tågtrafik, där kostnaderna är avsevärt högre än för busstrafik.

En nedläggning av järnvägstrafik får enligt det trafikpolitiska beslutet inte innebära någon kostnadsövervältring från stat till kommun. Vid en eventuell nedläggning får därför läns huvudmannen ett årligt statsbidrag som motsvarar särkostnaderna för bandelen minskat med trafikintäkterna. Dessa kostnader anses falla bort vid en nedläggning av persontrafiken. Det gäller i första hand de direkta tågst kostnaderna, dvs. kostnaderna för lok och konduktörspersonal, drivmedel, underhåll och kapitaltjänst för lok, motorvagnar och personvagnar. Även sådana kostnader som tågklarering,

stationstjänst vid linjestationer och banunderhåll har definierats som särkostnader. Det är emellertid tveksamt om de sistnämnda kostnaderna verkligen helt bortfaller.

Om godstrafiken på en bandel bibehålles kvarstår delar av kostnaderna för tågklarerung, stationstjänst och banunderhåll. Hur stor del som faller på resp. trafikslag är omöjligt att ange utan ingående detaljstudier. I separatredovisningarna, som ligger till grund för statens ersättning till SJ, brukar kostnaderna delas lika mellan person- och godstrafiken. Persontrafikens andel av banunderhållet anses enligt trafikutskottet (TU 1982/83: 15) vara av ringa omfattning, eftersom godstrafiken svarar för ett betydligt större slitage.

Som tidigare nämnts skall huvudman som överväger fortsatt trafik på järnväg förhandla med SJ om villkoren. Därefter får SJ redovisa resultatet av förhandlingarna till Transportrådet som vidarebehandlar ärendet och överlämnar det till regeringen. Ersättningen till SJ vid utnyttjande av tåg för lokal och regional trafik sker i enlighet med de riktlinjer som utfärdats genom regeringsbeslut den 17 december 1981. Med anledning av riksdagens beslut 1983.05.05 har regeringen genom beslut den 9 juni 1983 utfärdat kompletterande riktlinjer.

Enligt riktlinjerna skall huvudman ersätta SJ för särkostnaderna för ifrågavarande trafik samt ett tillägg på högst 50 % av särkostnaden för täckande av SJ:s gemensamma kostnader. Vid beräkning av tillägget skall hänsyn tas till att huvudmännen inte ska belastas med kapitalkostnader för redan gjorda eller kommande investeringar i SJ:s ersättningsberättigade nät. Vidare anges att ersättningen inte får överstiga den totala ersättning SJ i utgångsläget får för persontrafiken på berörda bandelar i form av intäkter från resenärerna samt av statlig driftsersättning.

De ovan redovisade riktlinjerna gäller vid köp av lokal eller regional tågtrafik på såväl prövningsbanorna som riksnätsbanorna. I det senare fallet gäller det trafik utöver den ram för antalet interregionala tåg på resp. bandel som regeringen senare kommer att fastställa. På vissa riksnätsbanor finns det en relativt omfattande trafik av regional och lokal karaktär, som t. ex. Malmö—Ystad och Charlottenberg—Kil etc.

Om en huvudman vill bibehålla persontafik på järnväg får man alltså själv svara för alla driftskostnader. Något delat kostnadsansvar kan det knappast sägas vara frågan om. Det sägs visserligen att staten tar på sig kostnadsansvaret för erforderlig banupprustning och att man därigenom erhåller ett delat kostnadsansvar. I det fall det krävs en upprustning får det anses vara naturligt att staten tar detta ansvar, eftersom det är SJ som eftersatt banunderhållet. För övrigt kan nämnas att det finns åtskilliga banor som har fullt godtagbar standard och där man således inte får något delat kostnadsansvar. Detta gäller givetvis också eventuella lokala och regionala tåg på riksnätsbanorna.

Följden av 1979/83 års trafikpolitiska beslut blir alltså att de flesta

huvudmän av ekonomiska skäl blir tvungna att acceptera att persontrafiken på järnväg överförs till busstrafik. Beslutet går stick i stäv med 1981 års separatredivisningsakkunnigas förslag som innebar ett delat kostnadsansvar mellan länshuvudman och stat för tågtrafik. För huvudmannen innebär beslutet i stort sett en fördubbling av kostnaderna jämfört med tidigare förslag.

Med det generösa bidrag som erhålles vid nedläggning av persontrafik på järnväg ges möjlighet att inte bara få en fullgod ersättningstrafik, utan även förstärkning av busstrafiken på övriga linjer i länet. Som exempel kan nämnas länshuvudmannen i Malmöhus län. Genom nedläggning av persontrafiken på bandelarna Malmö – Arlöv – Kävlinge och Eslöv – Tomelilla får man ett årligt extra statsbidrag på ca 2,5 Mkr. För lokal och regional busstrafik utgår statsbidrag, s. k. vägmilersättning, för tre dagliga dubbelturer måndag – fredag och två dagliga dubbelturer lördag och söndag. Om enbart statlig vägmilersättning utgått för ersättningstrafiken på sträckan Eslöv – Tomelilla, så hade länshuvudmannen erhållit ca 300 000 kr. per år i statligt bidrag. För ersättningstrafiken på sträckan Malmö – Arlöv – Kävlinge hade det inte utgått något bidrag alls, eftersom ersättningstrafiken där är utformad som förstärkning till redan befintlig busstrafik.

Det statliga bidraget till regional och lokal busstrafik utgår f. n. med 23 kr./mil och gäller även tätortstrafik. Länshuvudmannen i Malmöhus län beräknas för budgetåret 1983/84 erhålla ca 9,1 Mkr. i s. k. vägmilersättning. Därtill kommer nedläggningsbidraget för järnvägstrafik vilket får uppräknas till ca 2,75 Mkr. Detta innebär i realiteten att länshuvudmannen i Malmöhus län får en vägmilersättning som är drygt 30 % högre (630 kr.) än vad länshuvudmannen i exempelvis Kristianstads län erhåller. Det statliga nedläggningsbidraget bidrar således till att skapa orättvisor mellan olika länshuvudmän.

I anslutning till riksdagens beslut 1983-05-05 anförde trafikutskottet bl. a. att vägmilersättningen torde få betydelse för möjligheterna att bibehålla lokal och regional trafik på järnväg. Tyvärr torde så vara fallet eftersom tågstkostnaderna per körd km. är väsentligt högre än motsvarande kostnad för buss. En körd km i tågtrafik beräknas kosta mellan 17 och 29 kr. medan busstrafikens kostnad är mellan 7 och 10 kr. Bidrag kan emellertid endast utgå om länshuvudmannen har ansvaret för trafikens omfattning och uppläggning, har eget taxsystem och det ekonomiska ansvaret. Sådan trafik finns f. n. endast i Stockholms- och Göteborgsregionerna samt i Västra Skåne.

Av större betydelse torde vara hur stor andel av SJ:s kostnader av gemensam natur, s. k. gemensammakostnader, som skall betalas av länshuvudmännen. Många huvudmän anser att SJ kräver för höga avgifter för gemensamma kostnader, vilket bl. a. framkom vid Svenska Lokaltrafikförningens årskongress. Som tidigare nämnts får SJ ta ut ett tillägg på högst 50 % av särskostnaderna som täckningsbidrag till de gemensamma kostna-

derna. I riktlinjerna anges emellertid också att storleken på tillägget bör avpassas så att den lokala och regionala persontrafik som SJ bedriver enligt avtal bär sin andel av SJ:s gemensamma kostnader. Tillägget skall således inte vara av den storleken att det täcker underskottet i annan trafik eller kostnader för trafik som länshuvudmannen inte efterfrågar.

Med gemensamma kostnader avses kostnader för banunderbyggnad, el-, signal- och teleanläggningar, byggnader, administration o. d. Hur dessa kostnader fördelas mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade nätet redovisas i sammanställningen nedan, där även särkostnader för resp. bannät finns medtagna. Uppgifterna avser 1980 års kostnader.

	Affärsbanenätet	Ersättningsber. nätet
Särkostnader	3 514 Mkr	745 Mkr
Gemensamma kostn	517 Mkr	150 Mkr
Total kostnad	4 031 Mkr	895 Mkr

Källa: SJ separatredovisning 1980

Av sammanställningen framgår att de gemensamma kostnadernas andel av totalkostnaderna är större på det ersättningsberättigade nätet. Detta hänger samman med att e-nätets totala banlängd är något större än a-nätets och att trafikarbetet uttryckt i tågkm. är fyra gånger större på a-nätet. De gemensamma kostnaderna består huvudsakligen av trafikoberoende kostnader och påverkas endast i begränsad omfattning av storleken på trafikarbetet. Vid en eventuell nedläggning av större delen av provningsbanorna och en minskning av trafiken på riksnätsbanorna, blir andelen gemensamma kostnader ännu större för det kvarvarande nätet.

Genom att studera SJ:s kostnader för det ersättningsberättigade bannätet kan man få fram hur stort påslaget på särkostnaderna bör vara för att täcka de gemensamma kostnaderna. De olika delkostnaderna finns specificerade i bilaga 2 och avser kostnaderna för 1980. Att fördela vissa kostnader såsom trafikjänst, underhåll och administration mellan person- och godstrafik är förenat med stora svårigheter. Dessa kostnader är av gemensam natur, och i avsaknad av ett rationellt fördelningssätt har de delats lika mellan person- och godstrafik. Frågan har också berörts av 1981 års separatredovisningssakkunniga som efter samråd med SJ funnit det lämpligast att fördela kostnaderna enligt ovan.

På nästa sida redovisas en sammanställning av persontrafikens särkostnader på det ersättningsberättigade bannätet. Med ledning av de totala särkostnaderna kan det procentuella påslaget för att persontrafiken skall täcka sin andel av de gemensamma kostnaderna beräknas. Dessa kostnader uppgår till 150,5 Mkr, och persontrafikens andel blir då 75,25 Mkr. För att täcka denna kostnad krävs ett 12-procentigt pålägg på särkostnaderna.

Persontrafikens särkostnader på e-nätet

Banunderhåll	44.9 Mkr
El-, signal- och teleunderhåll	10.0 Mkr
Trafiktjänst på linjestationer	55.0 Mkr
Trafiktjänst på grenstationer	118.3 Mkr
Växlingstjänst på grenstationer	34.6 Mkr
Persontågkm	200.5 Mkr
Personvagnaxelkm	40.0 Mkr
Bruttotonkm av personvagnar	4.5 Mkr
Totala särkostnader	518,4 Mkr

De farhågor som har uttryckts av många länshuvudmän, nämligen att man får betala för stor andel av SJ:s gemensamma kostnader får därmed anses ha besannats. Vid köp av tåg för lokal och regional persontrafik på e-nätet bör SJ fortsättningsvis få ta ut ett tillägg för täckning av gemensamma kostnader på högst 12 % av särkostnaderna. I de allmänna riktlinjer för ersättning till SJ som utfärdats genom regeringsbeslut anges f. ö. att tillägget inte får vara av den storleken att det täcker underskott i annan trafik eller kostnader för tjänster som inte efterfrågas.

Mot ovanstående bakgrund bör det finnas möjligheter att få till stånd en ändring av riktlinjerna, så att det procentuella påslaget begränsas och får utgå med högst 12 % av särkostnaderna. För detta krävs dock troligen att frågan tas upp vid förhandlingar mellan regeringen och länshuvudmännens företrädare. Storleken på tillägget bör framdeles kunna ändras med hänsyn till utfallet av kommande separatredovisning.

En begränsning av tillägget för täckning av gemensamma kostnader kommer att underlätta förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen. Detta innebär också att förutsättningarna att bibehålla persontrafik på järnväg ökar. Täckningsbidragets betydelse för totalkostnaden framgår av bilaga 3, där två olika kalkyler redovisas avseende kostnaden för elektrifiering och pendeltågstrafik på sträckan Malmö–Ystad. I minimalalternativet är tillägget 12 % och i maximalalternativet 50 % av särkostnaderna. Skillnaden mellan de båda alternativen vad avser gemensamma kostnader blir hela 8,87 Mkr.

*Bilaga 2***Ersättningsberättigade nätets kostnader fördelade på kostnadsslag
(avser kostnader för person- och godstrafik)***Gemensamma kostnader*

Kostnader för bandistriktsexpeditioner m. m.	40 Mkr
Kostnader för trafikdistriktsexpeditioner	16,8 Mkr
Kostnader för centralförvaltningen	24,3 Mkr
Gemensamma inkomster och utgifter	69,3 Mkr
Summa	150,5 Mkr

Särkostnader

Kostnader för banunderhåll	89,8 Mkr
Kostnader för elunderhåll	4,0 Mkr
Kostnader för signalunderhåll	12,9 Mkr
Kostnader för teleunderhåll	4,3 Mkr
Kostnader för trafik tjänst vid linjestationer	110,0 Mkr
Kostnader för trafik tjänst vid grenstationer	236,6 Mkr
Kostnader för växlingstjänst på grenstationer	69,2 Mkr
Kostnader för godstågkm	76,4 Mkr
Kostnader för persontågkm	200,5 Mkr
Kostnader för godsvagnaxelkm	73,8 Mkr
Kostnader för personvagnaxelkm	40,0 Mkr
Kostnader för bruttotonkm av godsvagnar	11,7 Mkr
Kostnader för bruttotonkm av personvagnar	4,5 Mkr
Kostnader för knutpunktstrafiken	28,7 Mkr
Summa	962,5 Mkr
Totala kostnader	1 113,0 Mkr

Källa: SJ separatredovisning 1980

Bilaga 3

Årskostnader (i mkr) för eldrivna tåg Malmö–Svedala–Ystad

	min	max
RÖRLIGA KOSTNADER		
Tåg 892 vagnkm/år à 5,66 kr	5.05	5.05
Tåg 14 624 vagnkm/år à 143 kr (förare)	2.09	2.09
Tåg 3 656 tim/år à 149 kr (kontrollant)	0.44	0.44
Buss 171 450 vagnkm/år à 1,91 kr	0.33	0.33
Buss 8 595 vagnkm/år à 119 kr	1.02	1.02
FASTA KOSTNADER		
11 biljettmaskiner à 0,13 mkr	0.19	0.19
6 X10-tåg à 13,5 mkr	5.75	8.92
2 1/2 tvåaxliga bussar à 0,64 mkr	0.18	0.23
Buss, vägs katt (fordonsskatt)	0.01	0.01
Investeringar i fasta anläggningar	5.53	8.59
Underhåll av fasta anläggningar	0.78	0.78
Tåg, bidrag till SJ:s gemensamma kostnader	2.36	11.19
Buss, bidrag till SJ:s gemensamma kostnader	0.18	0.19
Bruttokostnad för kommunerna	23.91	39.03
INTÄKTER		
Avgår för mindrebehov av 5 tågklarare pga fjärrblockering	0.76	0.76
Avgår för mindre kostnader i godstrafiken pga eldrift	2.29	2.29
Tåg, statsbidrag 125 440 km/år à 29 kr (39 kr)	3.64	4.89
Buss, statsbidrag 38 060 km/år à 2,10 kr	0.08	0.08
Biljettintäkter	11.00	11.00
Nettokostnad för kommunerna	6.14	20.01
INVESTERINGSKOSTNADER (i mkr) FÖR ELDRIVNA TÅG		
OBJEKT		
Lockarp–Ystad, elektrifiering		39.67
Fosieby–Lockarp, elektrifierat dubbelspår		8.00
Fosieby–Ystad, fjärrblockering		4.02
Lönnngatan–Fosieby, utbyggt dubbelspår		8.40
Svedala, mötesspårsförlängn, plattformshöjn.		2.16
Skurup, ny station med mötesspår		2.85
Nya mötesstationer i Börringe och Ryнге		6.61
Nya stationer i Oxie, Swarte och Ystad Lv4		1.85
Rosengård, ny station vid Amiralsgatan och Fosieby, ny station vid Agnesfridsvägen		2.76
Plattformshöjningar vid Malmö C, Rydsgård och Ystad C		1.68
Summa		78.00

Årskostnader (i mkr) för busstrafik Malmö–Svedala–Ystad

	min	max
RÖRLIGA KOSTNADER		
Buss 1 973 370 vagnkm/år à 2,46 kr (ledbuss)	4,76	4,76
Buss 369 815 vagnkm/år à 1,91 kr (tvåaxlig buss)	0,71	0,71
Buss 65 217 vagnkm/år à 119 kr (förare)	7,76	7,76
Buss. externa driftkostnader	1,00	1,00
FASTA KOSTNADER		
22 ledbussar à 1,10 mkr	2,73	3,55
4 tvåaxliga bussar à 0,64 mkr	0,29	0,37
Buss. vägskatt (fordonsskatt)	0,21	0,21
Investeringar i fasta anläggningar 7,0 mkr	0,50	0,50
Underhåll av fasta anläggningar	0,07	0,07
Buss. bidrag till SJ:s gemensamma kostnader	1,98	2,08
Bruttokostnad för kommunerna	20,01	21,01
INTAKTER		
Buss. statsbidrag 246 140 km/år à 2,10 kr	0,52	0,52
Biljettintäkter	11,00	11,00
Nettokostnad för kommunerna	8,49	9,49
INVESTERINGSKOSTNADER (i mkr) FÖR BUSSTRAFIK		
OBJEKT		
15 bussterminalplatser à 300 000 kr		4,5 mkr
25 hållplatsfickor à 100 000 kr		2,5 mkr
Summa		7,0 mkr

Källa: SSK-SOSK-utredning Tåg eller buss Malmö–Ystad