

KRÖSATÅGEN

**Samverkansavtal 2022**

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

<b>1</b>	<b>PARTER</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUND OCH AVTALETS OMFATTNING</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>ORGANISATION</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>BESTÄLLARNAS ANSVAR FÖR KRÖSATÅGSTRAFIKEN</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>FÖRDELNINGSPRINCIPER</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>PLANERING OCH INFRASTRUKTUR</b>	<b>8</b>
<b>8</b>	<b>FORDON</b>	<b>8</b>
<b>9</b>	<b>KUNDMÖTET</b>	<b>9</b>
<b>10</b>	<b>FÖRSÄLJNING, TAXOR OCH BILJETTER</b>	<b>10</b>
<b>11</b>	<b>KUNDSERVICEANSVAR</b>	<b>10</b>
<b>12</b>	<b>AVTALSPERIOD</b>	<b>10</b>
<b>13</b>	<b>ÖVRIGA VILLKOR</b>	<b>10</b>
<b>14</b>	<b>UNDERSKRIFTER</b>	<b>11</b>

## 1 PARTER

1.1 Detta avtal ("Avtalet") avseende samverkan inom regionaltågssystemet "Krösatågen" har träffats mellan;

- (1) **Region Jönköpings län** genom **Jönköpings Länstrafik**, org.nr 232100-0057, med adress Box 1024, 551 11 Jönköping, ("JLT"); och
- (2) **Region Kronoberg** genom **Länstrafiken Kronoberg**, org.nr 232100-0065; med adress 351 88 Växjö, ("LTK"); och
- (3) **Region Kalmar län** genom **Kalmar Länstrafik**, org.nr 232100-0073, med adress Box 54, 579 22 Högsby, ("KLT"); och
- (4) **Region Blekinge** genom **Blekingetrafiken**, org.nr 232100-0081, med adress Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona, ("BT"); och
- (5) **Region Skåne** genom **Skånetrafiken**, org.nr 232100-0255, med adress 281 83 Hässleholm, ("ST"); och
- (6) **Region Halland** genom **Hallandstrafiken AB**, org. nr 556225-2998, med adress Box 269, 311 23 Falkenberg, ("HLT"); och
- (7) JLT, LTK, KLT, BT, ST och HLT benämns nedan var för sig som "Beställare" och gemensamt som "Beställarna".

## 2 BAKGRUND OCH AVTALETS OMFATTNING

- 2.1 Krösatågen är ett gemensamt regionaltågssystem som primärt trafikerar Småland, Halland, Blekinge, Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra tågssystem samt övrig av Beställarna anordnad kollektivtrafik inom det geografiska området.
- 2.2 Krösatågen består vid ingången av detta Samverkansavtal av ett Trafikavtal (Krösatågen 2021 RJL2019/318) med SJ AB ("Trafikföretaget"). Trafikavtalet kan även vara ett direktupphandlat avtal med huvudsakligen samma villkor som det ursprungliga Trafikavtalet, med undantag av giltighetstid.
- 2.3 I Krösatågen finns det vid ingåendet av detta avtal flera fordonstyper enligt följande:
  - Fordon med förbränningsmotor med Y31, Y32 och Y2
  - Eldrift med X11 och X14-tågInom de närmaste åren kommer Nya fordon ER3 och BR1 att introduceras och ersätta delar av dagens fordonspark.
- 2.4 Beställarna ser ett behov av att reglera sitt samarbete om tågtrafik under varumärket Krösatågen. Mot bakgrund av detta ingår Beställarna följande samarbete på de villkor som anges nedan i Avtalet
- 2.5 Då Krösatågen är ett expanderande tågssystem kan det under Avtalets giltighetstid tillkomma nya sträckor och även sträckor som trafikerar fler regioner än de som trafikerar vid ingången av detta Avtal. Annan region kan tillträda som part genom tilläggsavtal eller genom separat överenskommelse med befintlig Beställare enligt villkor i 13.1.

- 2.5.1 Vid ingången av detta Avtal har KLT ett tilläggsavtal med Östgötatrafiken AB kring trafiken på Stångådals- och Tjustbanan.

### **3 ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING**

- 3.1 Grunden för arbetet med Krösatågen framgår av respektive Regional Kollektivtrafikmyndighets beslut om allmän trafikplikt och ambitionsnivåerna i de olika trafikförsörjningsprogrammen och övriga strategiska dokument för utveckling av trafiken.
- 3.2 Krösatågen är ett regionaltågssystem som trafikerar egna linjer. Krösatågen stödjer och samverkar med andra tågssystem genom trafikerings på gemensamma linjesträckningar och större noder i systemet. Målsättningen är att förenkla resandet och underlätta pendlingen inom och mellan regionerna. Denna samverkan syftar till att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.
- 3.3 Beställarna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.
- 3.4 I samarbetet kring Krösatågstrafiken ska Beställarna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Krösatågstrafiken. Beställarna åtar sig således att verka för det övergripande och gemensamma bästa samt att trafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt med resenären i fokus som ger fler och nöjdare kunder för Beställarna.
- 3.5 Enskild Beställare äger möjlighet att teckna separata tilläggsavtal med Trafikföretaget så att Beställares särintressen säkerställs. Beställare har därmed även möjlighet att på egen bekostnad driva trafik i annat län utanför detta avtals omfattning.
- 3.6 Beställarna är överens om att samarbetet ska präglas av öppenhet och konstruktivitet. Förekommande meningsskiljaktigheter förutsätts kunna lösas i samförstånd utifrån en förståelse av samarbetets långsiktiga betydelse för Beställarna gemensamt.

### **4 ORGANISATION**

- 4.1 Samverkan inom Krösatågen leds av en samverkansgrupp bestående av respektive ordförande i politisk nämnd/styrelse och/eller den förtroendevalde politiker som respektive Beställare utser, samt trafikdirektör/VD hos respektive Beställare. Det ingår även en föredragande tjänsteman och en sekreterare i gruppen.

Ordförandeskapet i samverkansgruppen väljs för fyra (4) år. Ordförandeskapet cirkulerar mellan Beställarna. Ordförande har även en viceordförande till sitt stöd, denna väljs parallellt med ordförande.

- 4.2 Utöver samverkansgruppen finns fem permanenta arbetsgrupper:

- Direktörgruppen bestående av Direktör/VD
- Trafik
- Fordon och Depå

- Kundmötet
- Ekonomigruppen

Respektive Beställare utser sina representanter i arbetsgrupperna. Arbetsgrupperna arbetar med olika frågor enligt direktiv från Samverkansgruppen eller Direktörgruppen. Löpande avstämningar görs under året i samtliga grupper minst två gånger per år.

Samverkan med Trafikföretaget sker enligt de i Avtalet fastlagda arbetsformerna.

- 4.3 JLT ansvarar för samordning och ekonomiadministration för Krösatågen. I JLTs uppdrag ingår att teckna trafikeringsavtal med Trafikverket (TRAV) för den trafik som Beställarna önskar utföra (se punkt 7).
- 4.4 JLT företräder Beställarna för den dagliga driften av Krösatågen, för detta har JLT rätt att fullgöra de operativa förvaltningsuppgifter och träffa överenskommelser med Trafikföretaget inom angivna ramar. KLT har ansvar för de löpande frågor som rör Tjust och Stångådalsbanan.

Ansvar för depåer sker enligt punkt 6.3.3 och 8.8

- 4.5 Beställarnas arbete med Krösatågstrafiken sker på tre nivåer.
- Nivå 1: Utgångspunkten är att varje Beställare ansvarar för Krösatågstrafiken inom sitt län med egna resurser. På denna nivå hanterar Beställarna vissa frågor i Krösatågstrafiken självständigt. Beställares ansvar och befogenheter på denna nivå regleras av villkoren i punkt 5 nedan.
  - Nivå 2: Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av Krösatågstrafiken hanterar Beställarna inom ramen för Samverkansgruppen. Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren nedan.
  - Nivå 3: Uppgifter av verkställande karaktär som rör den operativa delen av Krösatågstrafiken hanteras av arbetsgrupperna.
- 4.6 Beslutsfattande inom samarbetet (Nivå 2 och 3) utgår från konsensusprincipen. De Beställare som berörs av en åtgärd ska således vara eniga om genomförande av åtgärden.

## **5 BESTÄLLARNAS ANSVAR FÖR KRÖSATÅGSTRAFIKEN**

- 5.1 Beställare är ansvarig för Krösatågstrafiken inom sitt eget län på det sätt som Trafikavtalet stipulerar, bl.a. för följande frågor:
- Beställarna ska förhandla och överenskomma med övriga berörda Beställare om gemensamma trafiklösningar inför beslut om trafikförsörjningsprogram eller motsvarande dokument inom respektive län.
  - Beställare ska utifrån trafikförsörjningsplanen eller motsvarande dokument i respektive län, fastställa linjesträckning, uppehållsbild, tidtabell, formering av tåg etc. för Krösatågen.

## 6 FÖRDELNINGSPRINCIPER

6.1 I punkterna 6.1.1 till 6.1.7 finns principer för fördelning av kostnader kopplade till Trafikföretaget.

### 6.1.1 Fast ersättning

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

### 6.1.2 Rörlig ersättning km

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan för el- respektive fordon med förbränningsmotor.

### 6.1.3 Rörlig ersättning tid

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala antalet planerade tidtabellstimmar för respektive personalkategori.

### 6.1.4 Avropstjänster

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförda avropstjänster.

### 6.1.5 Förstärknings- och ersättningstrafik

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförd förstärknings- respektive ersättningstrafik per tur.

### 6.1.6 Incitament och Bonus

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

### 6.1.7 Viten

Viten från Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.2 I punkterna 6.2.1 till 6.2.4 finns principer för fördelning av kostnader kopplade till Trafikverket.

### 6.2.1 Kvalitetsavgifter till/från Trafikverket

Nettot av kvalitetsavgifter från Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

Kvalitetsavgifter till Trafikverket bekostats till fullo av Trafikföretaget.

### 6.2.2 Avgifter till Trafikverket

Tågläges- och spåravgifter, fördelas till Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer och banans avgiftsnivå enligt fastställd tågplan för el- respektive tåg med förbränningsmotor.

### 6.2.3 Drivmotorström

Differens (positiv eller negativ) mellan fakturerad drivmotorström till Trafikföretaget och betald drivmotorström till Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan för elfordon.

#### 6.2.4 Trafikverket ekonomisk skada

Utbetalning från Trafikverket för ekonomisk skada fördelas till Beställare utifrån andel av utbetalt ersättningsanspråk.

#### 6.3 I punkterna 6.3.1 till 6.3.6 finns principer för fördelning av kostnader kopplade Beställarna emellan.

##### 6.3.1 Fordon, hyres- och kapitalkostnader

Då fordonsflottan förändras under avtalstiden kommer kostnaderna hanteras olika under Avtalet. Se vidare under punkt 8 för hantering i de olika faserna.

##### 6.3.2 Självrisiker och skador

Under fas 1 och fas 2 (se 8.1) står respektive Beställare för självrisk vid skador och kostnader för skador som inte täcks av Trafikföretaget. Under fas 3 fördelas kostnader för självrisiken och kostnader för skador, per fordonstyp och respektive Beställare som använder fordonstypen utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

##### 6.3.3 Hyreskostnader för depåer

Bruttohyreskostnaden för depå i Kalmar och ny Tågdepå i Nässjö fördelas enligt separat samverkansavtal mellan de Beställare som nyttjar respektive depå.

##### 6.3.4 Försäljnings- och viseringsutrustning

Kostnad för försäljningsutrustning hanteras enligt separat överenskommelse inom biljettsamverkanssystemet.

JLT ansvarar för att anskaffa viseringsutrustning för den trafiken som har sin bas i Nässjö. KLT ansvarar för att anskaffa viseringsutrustning för den trafiken som har sin bas i Kalmar.

För Beställare som inför biljettsystem som inte är kompatibelt med BoB-standarden får själva bekosta viseringsutrustning.

##### 6.3.5 Gemensam administration

JLTs och KLTs kostnader för den gemensamma administrationen fördelas till Beställarna med ett årligt fastställt belopp utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan. I administrationskostnaden ingår personal-, marknadsföring, -juriststöd, NKI-undersökning, etc.

Vid Avtalets ingående uppgår administrationskostnaden till 2,5% av den årliga driftskostnaden och fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

##### 6.3.6 Personalresurser

Vid ingåendet av detta Avtal nyttjas hos JLT 3 HTE (Heltidsekvivalent) hos KLT 2 HTE och bokningssupporten 2 HTE. Förändringar i antalet HTE hanteras gemensamt.

#### 6.4 Övrigt

Övriga kostnader, som inte nämnts i punkterna ovan, ska fördelas mellan respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan. Övriga kostnader som kan uppstå är till exempel särskilda utredningsuppdrag, upphandlingskostnader eller andra större projekt som Beställarna gemensamt beslutar, om inte separat överenskommelse görs.

#### 6.5 Betalningsplan

Beställarna ska innan varje årsskifte komma överens om en betalningsplan utifrån ovanstående fördelningsprinciper.

De beräknade ersättningarna till Beställarna för trafiken ska resultera i ett månadsvis å contobelopp som regleras efter avslutat kalenderår med hänsyn till faktiska kostnader men med oförändrade fördelningsnycklar.

## 7 PLANERING OCH INFRASTRUKTUR

- 7.1 Uppgifter inför tåglägesansökan ska vara JLT tillhanda senast enligt fastställd årlig tidplan. Fr.o.m. fastställt datum är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter fastställt datum påförs försenad Beställare extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.
- 7.2 Varje Beställare bedriver ett aktivt arbete på infrastrukturområdet som omfattar det egna länet för att säkra driften och den långsiktiga utvecklingen av Krösatågen.
- 7.3 För regional och nationell statistikinsamling ansvarar varje Beställare för inrapportering av uppgifter i samverkan med andra Beställare.
- 7.4 Resande och färdbevisräkning samordnas mellan Beställarna.
- 7.5 De Beställare som uppbär statsbidrag för trafik sköter även redovisning mot Trafikverket för trafiken.

## 8 FORDON

- 8.1 Under avtalet kommer fordonsflottan inom Krösatågen att genomgå en större förändring. För hantering av detta i Trafikavtalet har tre olika faser definierats.
  1. Fas 1 är den inledande fasen, vilken utgör den period då fordonsflottan består av de Fordon och fordonstyper som används vid Trafikstart.
  2. Fas 2 påbörjas när det första Nya fordonet börjar köras i trafik enligt fastställd tågplan som är öppen för Kunder och avslutas när det sista av de äldre Fordonen har fasats ur trafik.
  3. Fas 3 utgör den fas då Avtalet endast trafikeras med ER3, BR1 och Itino.
- 8.2 Under fas 1 svarar Beställare för sina egna fordonsbehov, antingen i form av egna fordon, eller om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan



fordonsägare. Det ska finnas en teknisk reserv. Två eller fler av Beställarna kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon.

- 8.3 Under fas 2 hanteras fordon på samma sätt som under fas 1.
- 8.4 I fas 3 svarar Beställare för sina fordonsbehov i form av egna fordon, eller genom andra Beställare. Kostnader per fordonstyp fördelas till respektive Beställare som använder respektive fordonstyp utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan.
- 8.5 Om någon Beställare har ökat/minskat behov av fordon eller anskaffar fler fordon än behovet är ska samråd och samplanering av fordonsanvändning göras innan Beställare planlägger ökad/minskad trafik i sitt län.
- 8.6 Den fordonsflotta som finns tillgänglig vid Avtalets ingående, fas 1 är:

Y2	KLT	5st ägs av KLT
Y31	KLT	5st hyrs av AB Transitio
Y31	JLT	4st ägs av JLT
Y32	JLT	6st ägs av JLT
X11	KLT	7st hyrs av AB Transitio
X11	JLT	4st hyrs av AB Transitio
X11	LTK	3st hyrs av AB Transitio
X11	ST	3st hyrs av AB Transitio
X11	BT	3st hyrs av AB Transitio
X14	JLT	6st ägs av JLT

- 8.7 Y2, X11 och X14 fordonen kommer under 2024-2026 att bytas ut mot nya fordon, I fas 3 fördelas preliminärt enligt:

BR1	KLT	8st hyrs av AB Transitio
ER3	JLT	9st hyrs av AB Transitio
ER3	LTK	5st hyrs av AB Transitio
ER3	KLT	4st hyrs av AB Transitio
ER3	BLT	2st hyrs av AB Transitio
Y31	JLT	4st ägs av JLT
Y32	JLT	6st ägs av JLT

- 8.8 Fordon som ägs eller hyrs av JLT, LTK och ST underhålls primärt vid verkstaden i Nässjö. Fordon som hyrs av KLT och BT underhålls primärt vid verkstaden i Kalmar.

## 9 KUNDMÖTET

- 9.1 I gruppen för kundmötet sker en samordning och avstämning av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Krösatågens grafiska profil och gemensamma varumärkesplattform.
- 9.2 Gruppen för kundmötet ska årligen ta fram en gemensam aktivitetsplan med förslag på gemensamma övergripande aktiviteter för att öka kundnyttan. Syftet med varje enskild aktivitet ska tydligt framgå tillsammans med dess presumtiva påverkan på resandet. Den gemensamma aktivitetsplanen ska godkännas av Direktörsguppen.

- 9.3 JLT är sammankallande för gemensamma marknadsinsatser. I övrigt står det Beställare fritt att vid behov sammankalla övriga Beställare för att genomföra systemspecifika marknadsinsatser.
- 9.4 Varumärket Krösatågen ägs av JLT men förvaltas under avtalstiden gemensamt av de samverkande länen. Beställarna äger under Avtalets löptid rätt att nyttja varumärket inom ramen för Avtalet. Det står Beställare fritt att i kampanjer använda både logotypen för Krösatågen och sin egen logotype.

## **10 FÖRSÄLJNING, TAXOR OCH BILJETTER**

- 10.1 Inom Krösatågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan 2.0. Taxeförändringar och resevillkor följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.
- 10.2 Samtrafiken i Sverige AB ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan Beställarna avseende Resplus.
- 10.3 För biljettgiltighet mot Beställare som ej deltar i Sydtaxan kan Beställare eller Beställarna ingå separat samverkansavtal för biljettgiltighet och biljettförsäljning.

## **11 KUNDSERVICEANSVAR**

- 11.1 Förseningsersättning  
Förseningsersättningsärenden regleras enligt aktuella resevillkoren för Sydlänen.
- 11.2 Bokningssupport  
Bokningssupport finns tillgängligt för Krösatågssystemet. Kostnader för driften ingår i den administrativa avgiften.
- 11.3 Stations- och angöringsavgifter  
Varje Beställare ansvarar för och betalar eventuella stations- eller angöringsavgifter i sitt län.
- 11.4 Ledsagning  
Varje Beställare ansvarar för och betalar eventuella kostnader för att ledsagning finns tillgänglig för kunder i sitt län.

## **12 AVTALSPERIOD**

- 12.1 Avtalet träder i kraft vid undertecknandet men ska börja tillämpas av parterna från och med 2021-12-12 och löper parallellt med Trafikavtalet. Avtalet ersätter det tidigare samverkansavtalet tecknat 2018.
- 12.2 Avtalet upphör utan krav på särskild uppsägning då Trafikavtalet upphör, oberoende av om Trafikavtalet upphör till följd av att dess avtalstid löpt ut, uppsägning skett eller av annat skäl.
- 12.3 Ett nytt samarbete mellan Beställarna avseende Krösatågen för tiden efter att Trafikavtalet upphört ska föregås av en förhandling.

### 13 ÖVRIGA VILLKOR

- 13.1 Ändringar eller tillägg till Avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Beställare, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Beställare.
- 13.2 Beställare äger rätt att överlåta Avtalet till annan juridisk person som träder i Beställares ställe. Annan överlåtelse av Avtalet får inte ske.
- 13.3 Beställarnas samverkan enligt detta Avtal är samverkan mellan fristående Beställare. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska ej äga tillämplighet på Avtalet.
- 13.4 Om någon bestämmelse eller del därav i detta Avtal skulle befinnas ogiltig eller på annat sätt inte kan göras gällande ska detta inte få till följd att Avtalet i dess helhet är ogiltigt. I sådant fall ska Beställarna göra de jämkningar av Avtalet som skäligen är påkallade och som åstadkommer samma mål där balansen mellan Parternas förpliktelser ska bibehållas.

Twister rörande tolkningen eller tillämpningen av Avtalet ska i första hand hänskjutas till Samverkansgruppen (Nivå 2) för gemensam hantering. I den mån en sådan samförstånds lösning efter förda förhandlingar inte kan uppnås, ska tvistefrågan hänskjutas till allmän domstol med Jönköpings tingsrätt som första instans.

### 14 UNDERSKRIFTER

- 14.1 Detta avtal, som består av tolv (12) sidor har upprättats i sex (6) exemplar av vilka Beställarna tagit var sitt.

\_\_\_\_\_den\_\_ /\_\_ 2021

Region Blekinge genom  
Blekingetrafiken

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_den\_\_ /\_\_ 2021

Region Skåne genom  
Skånetrafiken

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_den\_\_ /\_\_ 2021

Region Jönköpings län genom  
Jönköpings Länstrafik

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_den\_\_ /\_\_ 2021

Region Kronoberg genom  
Länstrafiken Kronoberg

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_den\_\_ /\_\_ 2021

Region Halland genom  
Hallandstrafiken AB

\_\_\_\_\_den\_\_ /\_\_ 2021

Region Kalmar genom  
Kalmar Länstrafik

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_