

Regionfullmäktige

§54

Godkännande av samverkansavtal för Öresundståg AB RS230416

Beslut

Regionfullmäktige beslutar att

- godkänna samverkansavtal för Öresundståg AB.
- beslutet gäller under förutsättning att övriga samverkansparter fastställer ägardirektiv och godkänner aktieägaravtal och samverkansavtal för Öresundståg AB.

Ärendet

Förslag till reviderade styrdokument för Öresundståg AB har beretts av bolaget och dess medlemmar under en längre tid. På ägarsamråd i mars 2023 har regionerna enats om att gå vidare med beslut av styrdokumenterna i respektive Regionfullmäktige inför beslut på bolagets årsstämma i maj.

Separerat från ägardokumenterna tecknas överenskommelse utanför samverkansavtalet avseende Växjö/Kalmar mot bakgrund av kvartstrafiken över Öresundsbron innebärande att:

- Fördela de merkostnader vilka uppstår av slopandet av upp- och nedformeringar i Växjö solidariskt mellan ägarna. Merkostnader, både drift och kapitalkostnader fördelas solidariskt enligt budgeterad kilometerproduktion. Kvartstrafik över Öresundsbron möjliggör inom utblicken genomgående och taktfast halvtimmestrafik med Öresundståg på hela sträckan Köpenhamn/Malmö – Göteborg. Detta är då förknippat med färdigställande av viktig järnvägsinfrastruktur utmed Västkustbanan, exempelvis dubbelspår Varberg och norr om Helsingborg.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta att

- godkänna samverkansavtal för Öresundståg AB.
- beslutet gäller under förutsättning att övriga samverkansparter fastställer ägardirektiv och godkänner aktieägaravtal och samverkansavtal för Öresundståg AB.

Beslutsunderlag

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionfullmäktige

- Protokollsutdrag, paragraf 79 Godkännande av samverkansavtal för Öresundståg AB
- Godkännande av samverkansavtal för Öresundståg AB
- Förslag till nytt Samverkansavtal för Öresundstågstrafiken
- Nu gällande samverkansavtal avseende Öresundstågstrafiken, godkänt av Regionfullmäktige 2018-06-20, §53(666157)

Expedieras till
Öresundståg AB
Driftnämnden kollektivtrafik

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsen

§79**Godkännande av samverkansavtal för Öresundståg AB**
RS230416**Beslut**

Regionstyrelsen beslutar att föreslå regionfullmäktige besluta att

- godkänna samverkansavtal för Öresundståg AB
- beslutet gäller under förutsättning att övriga samverkansparter fastställer ägardirektiv och godkänner aktieägaravtal och samverkansavtal för Öresundståg AB

Ärendet

Förslag till reviderade styrdokument för Öresundståg AB har beretts av bolaget och dess medlemmar under en längre tid. På ägarsamråd i mars 2023 har regionerna enats om att gå vidare med beslut av styrdokumenterna i respektive Regionfullmäktige inför beslut på bolagets årsstämma i maj.

Separerat från ägardokumenterna tecknas överenskommelse utanför samverkansavtalet avseende Växjö/Kalmar mot bakgrund av kvartstrafiken över Öresundsbron innebärande att:

- *Fördela de merkostnader vilka uppstår av sloandet av upp- och nedformeringar i Växjö solidariskt mellan ägarna. Merkostnader, både drift och kapitalkostnader fördelas solidariskt enligt budgeterad kilometerproduktion.*

Kvartstrafik över Öresundsbron möjliggör inom utblicken genomgående och taktfast halvtimmestrafik med Öresundståg på hela sträckan Köpenhamn/Malmö – Göteborg. Detta är då förknippat med färdigställande av viktig järnvägsinfrastruktur utmed Västkustbanan, exempelvis dubbelspår Varberg och norr om Helsingborg.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar att föreslå regionfullmäktige besluta att

- godkänna samverkansavtal för Öresundståg AB
- beslutet gäller under förutsättning att övriga samverkansparter fastställer ägardirektiv och godkänner aktieägaravtal och samverkansavtal för Öresundståg AB

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsen**Beslutsunderlag**

- Godkännande av samverkansavtal för Öresundståg AB
- Förslag till nytt Samverkansavtal för Öresundstågstrafiken
- Nu gällande samverkansavtal avseende Öresundstågstrafiken, godkänt av Regionfullmäktige 2018-06-20, §53(666157)

Expedieras till

Öresundståg AB

Driftnämnden Kollektivtrafik

Vid protokollet

Maria Fransson

Justering av protokollet sker under vecka 15

Mikaela Waltersson

Lise-Lotte Bensköld Olsson

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionkontoret
Ekonomi
Per Karlsson
Ekonomidirektör

Beslutsförslag

Datum 2023-03-31
Diarienummer RS230416

Regionstyrelsen**Godkännande av samverkansavtal för Öresundståg AB****Förslag till beslut**

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta att

- godkänna samverkansavtal för Öresundståg AB.
- beslutet gäller under förutsättning att övriga samverkansparter fastställer ägardirektiv och godkänner aktieägaravtal och samverkansavtal för Öresundståg AB.

Sammanfattning

Förslag till reviderade styrdokument för Öresundståg AB har beretts av bolaget och dess medlemmar under en längre tid. På ägarsamråd i mars 2023 har regionerna enats om att gå vidare med beslut av styrdokumentet i respektive Regionfullmäktige inför beslut på bolagets årsstämma i maj.

Separerat från ägardokumentet tecknas överenskommelse utanför samverkansavtalet avseende Växjö/Kalmar mot bakgrund av kvartstrafiken över Öresundsbron innebärande att:

- *Fördela de merkostnader vilka uppstår av slopandet av upp- och nedformeringar i Växjö solidariskt mellan ägarna. Merkostnader, både drift och kapitalkostnader fördelas solidariskt enligt budgeterad kilometerproduktion.*

Kvartstrafik över Öresundsbron möjliggör inom utblicken genomgående och taktfast halvtimmestrafik med Öresundståg på hela sträckan Köpenhamn/Malmö – Göteborg. Detta är då förknippat med färdigställande av viktig järnvägsinfrastruktur utmed Västkustbanan, exempelvis dubbelspår Varberg och norr om Helsingborg.

Bakgrund

Öresundstågstrafiken är ett gemensamt storregionalt tågssystem i södra Sverige och vidare in i Danmark. Varje region ansvarar för Öresundstågstrafiken inom sitt län där vissa operativa driftuppgifter av verkställande karaktär utförs av det gemensamma bolaget Öresundståg AB. För att trafiken ska fungera på önskvärt sätt i Sydsverige finns ett antal ägardokument som beskriver och reglerar förhållandet mellan olika parter inom samarbetet.

Inom översynen har ingått att utvärdera, uppdatera och tydliggöra ägardokumentet. I dokumentet vilket reglerar bolagsordning görs inga ändringar. Nya förutsättningar vilka omhändertagit inom översynen är ny verkstadsdepå i Hässleholm samt region Skånes avtal med danska staten vilket reglerar trafiken över Öresundsbron. Översynen av ägardokumentet initierades vid ägarrådet för Öresundståg AB den 2 oktober 2020. En arbetsgrupp med en representant för varje ägare har haft i uppdrag att ta fram förslag till reviderade ägardokument. De förändringar utöver en generell uppdatering av dokumentet som kan lyftas fram är:

- Region Skåne föreslås inneha rollen permanent ordförande och Region Halland föreslås inneha rollen permanent vice ordförande.
- Bolaget och Fordonsförvaltningens roller tydliggörs.
- Ny ekonomisk modell för reglering av kostnader för trafik, underhåll och kapitalkostnader.
- Förtydliganden inom området fordon genom ny fördelning av kapitalkostnader vilken möjliggör avveckling av befintliga fordon samt anskaffning av nya tågfordon.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Regionkontoret

Cristine Karlsson
tf. Regiondirektör

Per Karlsson
Ekonomidirektör

Bilaga:

- Förslag till nytt samverkansavtal för Öresundståg AB, 2023-05-26
- Nu gällande samverkansavtal för Öresundståg AB, godkänt av Regionfullmäktige 2018-06-20

Styrelsens/nämndens beslut delges

Öresundståg AB

Driftnämnden kollektivtrafik

**SAMVERKANSAVTAL
AVSEENDE
ÖRESUNDSTÅGSTRAFIKEN**

**REGION KRONOBERG
REGION KALMAR
REGION BLEKINGE
REGION SKÅNE
REGION HALLAND
OCH
VÄSTTRAFIK AB**

INNEHÅLL

1	BAKGRUND OCH SYFTE	3
1.1	Historik	3
1.2	Syfte med Samverkansavtalet	4
1.3	Övergripande om målsättningar, vision och varumärkeslöfte.....	4
1.4	Organisation, uppföljning, utvärdering mm	5
1.5	Avtal och dokument	5
2	ÖVERGRIPANDE OM ANSVARSFÖRDELNING OCH AVGRÄNSNINGAR	6
2.1	Allmänt	6
2.2	Trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för varje län	6
2.3	Avtalspart med leverantörer	6
2.4	Fordonskapacitet	7
2.5	Taxeändringar inom respektive län	7
2.6	Relation till dansk Huvudman och operatör	8
2.7	Kundansvar	8
2.8	Marknadsföring	9
2.9	Uppföljning och utveckling	9
2.10	Gemensamma mål och kvalitet i Öresundstågstrafiken	9
2.11	Fordonsförvaltning	9
2.12	Verkstadsdepå i Hässleholm	10
2.13	Upphandlingar	10
3	SAMARBETETS OMFATTNING SAMT UPPDRAG TILL BOLAGET	10
3.1	Övergripande	10
3.2	Operativa uppgifter	11
3.3	Strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär	12
3.4	Särskilt om linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet	13
4	EKONOMI	14
4.1	Övergripande principer	14
4.2	Biljettintäkter, Syntaxan och biljettförsäljning.....	14
4.3	Kostnader fordon: ägande/hyra inkl. fordonsförvaltning samt avräkningsmodell	15
4.4	Fördelning av kostnader för trafik och underhåll..... Fel! Bokmärket är inte definierat.	
4.5	Fördelning av kostnader för Bolaget.....	15
5	ÖVRIGA VILLKOR	17
5.1	Avtalstid.....	17
5.2	Ändringar, tillägg, överlåtelse.....	17
5.3	Fristående parter, ogiltighet	18
5.4	Tvistlösning	18

Detta avtal ("Avtalet") avseende samverkan inom regionalstågssystemet "Öresundstågen" har denna dag träffats mellan huvudmännen för Öresundstågstrafiken;

- (A) Region Kronoberg, org.nr 232100–0065,
- (B) Region Kalmar, org.nr 232100–0073,
- (C) Region Blekinge, org.nr 232100–0081,
- (D) Region Skåne, org.nr 232100–0255,
- (E) Region Halland, org. nr 232100 – 0115, samt
- (F) Västtrafik AB, org.nr 556558–5873.

Huvudmännen benämns även var för sig som "Part" och gemensamt för "Parterna".

1 BAKGRUND OCH SYFTE

1.1 Historik

- 1.1.1 Öresundstågstrafiken startade mellan Skåne och Danmark sommaren 2000 med DSB och SJ som trafikutövare. Skånetrafiken var huvudman för trafiken på svensk sida. Övriga län blev involverade när trafiken utsträcktes till Göteborg, Växjö/Kalmar och Karlskrona. För denna utsträckta trafik var dock SJ huvudman.
- 1.1.2 Öresundstågen är ett gemensamt regionalstågssystem i Småland, Halland, Blekinge, västra Götaland och Skåne. Öresundstågen kompletterar och samverkar med andra regional- och lokaltågssystem inom det geografiska området.
- 1.1.3 I samband med att Skånetrafikens entreprenadavtal skulle upphandlas på nytt enades de sex berörda länen om att ansöka om en gemensam trafikeringsrätt i syfte att ta över ansvaret för trafiken. Upphandlingen genomfördes 2004 – 2007 i ett samarbete mellan länen med Skåne som sammanhållande på svensk sida och som motpart till Trafikstyrelsen som hade ansvaret i Danmark. Trafikeringsrätten erhöles i tre separata beslut där sträckan Alvesta – Kalmar tillkom sist. För att reglera samarbetet kopplat till det ansvar trafikhuvudmännen hade fått sig tilldelat arbetades ett Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige fram vilket undertecknades den 20 februari 2009.
- 1.1.4 I samarbetsavtalet från 2009 sker samarbetet i tre nivåer och utgångspunkten är att varje Part ansvarar för Öresundstågstrafiken inom sitt län och att vissa operativa driftsuppgifter av verkställande karaktär ska läggas på ett gemensamt ägt bolag (Öresundståg AB, nedan kallat Bolaget).
- 1.1.5 Parterna är överens om att ytterligare utveckla samarbetet mot ett överlagrat regionalt tågssystem med starkt kundfokus genom att ett större ansvar och fler uppgifter,

som inte enbart är kopplade till den operativa driften, läggs på Bolaget. Parterna har tagit beslut om strategisk plan Öresundståg som gäller fram till år 2030.

- 1.1.6 Parterna har byggt en verkstadsdepå med Region Skåne som ägare i Kärråkra utanför Hässleholm för att kunna underhålla Öresundstågen. Tanken är att alla Öresundståg skall underhållas på denna depå (inkl. de Danskägda tågen). Hyresgäst är Öresundståg AB. Depån öppnades i mitten av år 2020.
- 1.1.7 From den 12 dec år 2020 har parterna tecknat ett Trafikavtal med operatören SJAB som innefattar även underhåll av Öresundstågen i Hässleholmsdepån. Avtalet är på 8 år med option på ytterligare 2 år.

1.2 Syfte med Samverkansavtalet

- 1.2.1 Öresundstågstrafikens sträckor i Sverige är:
- Nationsgränsen på Öresundsförbindelsen – Malmö
 - Malmö – Halmstad – Göteborg
 - Malmö – Alvesta – Kalmar
 - Malmö – Kristianstad – Karlskrona

Sträckan Malmö C – Nationsgränsen på Öresundsförbindelsen och vidare in i Danmark regleras av Region Skånes avtal med danska staten varför denna sträcka inte regleras i samverkansavtalet.

- 1.2.2 Parterna är överens om att det krävs samarbete och informationsutbyte samt en samordning dem emellan för att säkerställa att samarbetet om tågtrafik under varumärket Öresundståg fungerar väl. Detta gäller särskilt de gemensamma delarna av trafiken. Mot bakgrund av detta ingår Parterna följande samarbete på de villkor som anges nedan i samverkansavtalet.
- 1.2.3 Samverkansavtalet beskriver hur samarbetet om Öresundstågstrafiken ska bedrivas. Merparten av verksamheten bedrivs i det gemensamma Bolaget men Bolaget är inte part i samverkansavtalet. I samverkansavtalet anger Parterna vilken roll Bolaget ska ha i samarbetet. Bolagets roll regleras och preciseras därefter formellt i ett ägardirektiv till Bolaget.

1.3 Övergripande om målsättningar, vision och varumärkeslöfte

- 1.3.1 Parterna ska tillsammans utveckla och eftersträva en tågtrafik som, under varumärket Öresundståg, bedrivs i ett sammanhållet och väl integrerat system, som för kunden innebär möjligheter att göra kombinationsresor med andra delar av Parternas övriga trafikutbud och annan kollektivtrafik.
- 1.3.2 Grunden för arbetet med Öresundståg framgår av respektive Regional Kollektivtrafikmyndighets beslut om allmän trafikplikt och ambitionsnivåerna i de olika trafikförsörjningsprogrammen och övriga strategiska dokument för utveckling av trafiken.

-
- 1.3.3 Öresundståg är ett regionalstågssystem som trafikerar egna linjer. Målsättningen är att förenkla resandet och underlätta pendlingen mellan Regionerna och mot Danmark. Denna samverkan syftar till att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.
- 1.3.4 Parterna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.
- 1.3.5 Vårt arbete syftar till att nå målen om ett ökat resande och nöjdare kunder. Fler reser med oss och fler är nöjdare när de behov som våra kunder har tillgodoses – eller överträffas -Samarbetet kring Öresundstågstrafiken ska Parterna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Öresundstågstrafiken. Parterna åtar sig således verka för det övergripande och gemensamma bästa samt att trafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt för ägarna med resenären i fokus som ger fler och nöjdare kunder för Parterna.
- 1.3.6 Parterna 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 Parterna gemensamt.
- 1.3.7 Parterna ska förvalta och utveckla vision, varumärkeslöfte och affärsidé för den samlade Öresundstågstrafiken.

1.4 Organisation, uppföljning, utvärdering mm

- 1.4.1 Parterna ska inrätta ett ägarråd i vilket Parterna utser vardera en representant.
- 1.4.2 Ägarrådet skall träffas vid behov, men minst en gång per år. Region Skåne är sammanställande och ansvarar för att skicka ut kallelse samt handlingar i god tid inför mötet. Alla parter skall ges möjlighet att inkomma med ärenden inför äganderådet. Region Skåne ansvarar för att anteckningar skrivs och distribueras ut till parterna.
- 1.4.3 Ägarrådet ska vaka över, följa upp och utvärdera utvecklingen av samverkansavtalet och vid behov föreslå förändringar.

1.5 Avtal och dokument

- 1.5.1 För Parternas samarbete om Öresundstågstrafiken finns, utöver detta samverkansavtal, följande dokument:
- (i.) Bolagsordning
 - (ii.) Aktieägaravtal - Avtal mellan aktieägarna i Bolaget om hur Parterna sinsemellan vill hantera övergripande frågor kring Bolaget som till exempel finansiering, hembud, Bolagets firma, styrelsens sammansättning, hur beslut ska fattas mm.
 - (iii.) Ägardirektiv – innehåller direktiv och uppdrag till Bolagets styrelse och ledning från dess ägare.

-
- (iv.) Strategisk plan Öresundståg- Den strategiska planen för Öresundståg utgår ifrån regionernas strategiska planer och program. Planen fastställer parternas gemensamma avsikt för tågplan 2025. Med den utgångspunkten presenteras även en inriktning för utvecklingen fram mot 2040.
 - (v.) Samarbetsavtal om förvaltning av Öresundstågsfordonen (X31K/X32K/ET). Avtal mellan fordonsägarna hur fordonen skall förvaltas i den gemensamma fordonsflottan
 - (vi.) Ramavtal avseende underhållsdepå 2015-09-30.
 - (vii.) Hyresavtal, Tågdepå Hässleholm 2020-06-01.
 - (viii.) Avtal mellan Transport-Byggnings- Boligministeriet og Skånetrafiken, Avtal avseende Tågtrafik Malmö C-Köpenhamn H/Österport

2 ÖVERGRIPANDE OM ANSVARFÖRDELNING OCH AVGRÄNSNINGAR

2.1 Allmänt

- 2.1.1 Envar Region är beställare av Öresundstågstrafiken inom eget län. Utgångspunkten är att vardera Part ansvarar för sin del av områdena nedan. Om Parterna är överens därom och inget annat framgår av lag, avtal eller annat, kan uppgifter och ansvar, helt eller delvis, överlämnas till Bolaget via Ägardirektiv. Ett sådant överlämnande ska gälla samtliga Huvudmän och innehålla tydligt uppdrag till Bolaget hur frågan ska hanteras, vilket mandat Bolaget har i frågan, om Bolaget är beredande eller beslutande i frågan samt i vilken utsträckning Bolaget får lägga ut uppdrag på en tredje part.

2.2 Trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för varje län

- 2.2.1 Varje Part beslutar om trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för Öresundstågstrafiken i sin Region. I den utsträckning Parts trafikförsörjningsprogram och trafikplikt innehåller direktiv för länsöverskridande trafik ansvarar den Part för att förhandla och överenskomma med andra berörda Parter om gemensamma trafiklösningar, innan den första Part antar trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för sitt län.

2.3 Avtalspart med leverantörer

- 2.3.1 Envar Part är, om inte annat framgår av Samarbetsavtalet, beställare och formell avtalspart i förhållande till leverantörer av mellan Parterna gemensamt upphandlade tjänster, varor och nyttigheter med koppling till Öresundstågstrafiken. Detta gäller framförallt avtal med tågoperatör och företag som utför underhåll av fordon.

2.4 Fordonskapacitet

- 2.4.1 Varje Part svarar för eget fordonsbehov inklusive gemensam reserv, antingen i form av egna fordon, eller, om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan fordonsägare. Två eller fler av Parterna kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon. Varje Part svarar för eventuellt överskott av fordonskapacitet som finns hos den Parts fordon. Inför inköp eller hyra av nya fordon svarar sådan Part för att säkra avsättning av överkapacitet till annan Part. På motsvarande sätt svarar Part för eventuellt underskott av fordonskapacitet i Partens egna fordon varvid Part ska säkra köp av fordonskapacitet från annan Parts innan Part planlägger ökad trafik i sitt län. Parters överenskommelser om den fördelning av överkapacitet och underkapacitet som föreligger vid undertecknande av Samarbetsavtalet ska fortsätta att gälla tills berörda Parter överenskommer om annat.
- 2.4.2 Vid ingången av avtalstiden (avser förhållandena 2021-09-28) behövs den tillgängliga fordonskapaciteten fullt ut för att utföra den trafik som är planerad. De fordon som finns i den gemensamma fordonsflottan vid denna tidpunkt ska ses som ett gemensamt åtagande oavsett ägandeskap av fordon.
- 2.4.3 Den part som tillför eller tar bort fordonskapacitet har ansvar för att denna åtgärd inte påverkar övriga parter negativt ekonomiskt eller trafikeringsmässigt, om inget annat är överenskommet.
- 2.4.4 Den part som utökar eller minskar sin trafik på ett sätt som påverkar fordonsbehovet har ansvar för att detta inte påverkar övriga parter ekonomiskt eller trafikeringsmässigt, om inget annat är överenskommet.
- 2.4.5 Dagens fordonsgeneration står inför ett avvecklande inom de närmaste 10–15 åren. Utfasningen av nuvarande fordon kommer sannolikt att ske under en längre tidperiod och behöver ta hänsyn till nuvarande fordons skick, möjlighet att leverera nya fordon och de behov som finns avseende trafikering och infrastruktur. Parterna har ett solidariskt ansvar gentemot varandra att se till att en utfasning av fordon inte drabbar någon part oproportionerligt och att en utfasning ska ske enligt en gemensam plan som tar hänsyn till alla parter avseende trafikering och ekonomi oavsett ägandeskap av fordon.
- 2.4.6 Frågan om ägandeskap av nästa generations Öresundstågsfordon skall hanteras i ett anskaffningsprojekt med samtliga ägare. Se vidare i Ägardirektiv.
- 2.4.7 Taxeändringar inom respektive Region.
Öresundstågstrafiken har ingen egen taxa. Biljettaxan för resa inom eget län (läns-taxan) beslutar Region i det länet om. Resa över länsgräns prissätts genom adderad taxa enligt Sydtaxan. För att undvika imperfektion i prissättning vid kortare resa över länsgräns beslutar Region, inom ramen för samarbetet om Sydtaxan och efter samråd med övriga berörda Regioner, om justering av den adderade taxan i Sydtaxan. Sydtaxan är inte en del av Öresundstågssamarbetet och kan därför inte överlämnas till Bolaget.
Den gemensamma Sydtaxan har funnits sedan 2008.
-

Taxan omfattar Öresundstågens geografiska område samt norra Själland. I Västra Götaland gäller den till Göteborg.

Prissättningen är en addering av de priser som gäller i respektive län. Varje Region ansvarar självständigt för prissättningen inom sitt län. Sydtaxan administreras inte av bolaget.

2.5 Relation till dansk Huvudman och operatör

- 2.5.1 Trafikeringen på sträckan Malmö C och in i Danmark regleras av ett särskilt avtal mellan Dansk Huvudman och Region Skåne. Därför regleras relationen dansk huvudman och operatör samt trafikering på sträckan inte i detta samverkansavtal. Region Skåne ansvarar för att upprätthålla kontakten och ingå avtal med dansk Huvudman och, i förekommande, fall dansk operatör avseende Öresundstågstrafiken in i Danmark. Det har tecknats ett avtal mellan Transport-Byggnings- Boligministeriet Og Skånetrafiken att från december 2022 skall det praktiska trafikköparansvaret ligga hos Skånetrafiken för Öresundstågstrafiken mellan Österport/Köpenhamn C- Malmö C.
- 2.5.2 Trafik och uppehållsmönster på sträckan Malmö – Köpenhamn/ Österport beslutar Region Skåne och dansk huvudman om. Detsamma gäller för ändring av tjugominutertrafik till annan trafik på samma sträcka. Region Skåne åtar sig att löpande hålla övriga Huvudmän informerade om pågående diskussioner, förhandlingar och träffade överenskommelser med danska aktörer. Öresundstågstrafiken är helt integrerad trafikalt och har gemensamt fordonsbehov så det ställer stora krav på att information och diskussioner krävs inför beslut som berör detta avtal för bästa möjliga utfall. Syftet skall vara att säkra förutsättningar för ökat resande och nöjdare kunder för hela Öresundstågssystemet. Utöver detta ska en trygg och stabil trafik samt en attraktiv och kostnadseffektiv trafik som genererar mest nytta för pengarna vara styrande för arbetet. Region Skåne skall via Skånetrafiken inför beslut som berör helheten informera i Öresundståg AB ledningsgrupp vilka beslut som man har tänkt fatta så att alla synpunkter kan belysas inför Skånetrafikens beslut.
- 2.5.3 Vissa operativa driftsfrågor, som avtalet mellan Region Skåne och danska staten reglerar, kan komma att fullgöras av Bolaget med stöd av särskild fullmakt från Region Skåne. Frågorna skall i så fall specificeras i ett separat avtal mellan Region Skåne och Bolaget.

2.6 Kundansvar

- 2.6.1 Utgångspunkten är att varje Region ansvarar för kunderna i sitt län. De gemensamt framtagna resevillkoren för sydlänen ska tillämpas.
- 2.6.2 Resegarantiärenden regleras i de gemensamma resevillkoren för sydlänen. Vid resa inom ett enskilt län handlägger respektive Part resegarantiärenden i enlighet med sina resegarantivillkor. Vid länsöverskridande resa och vid resa med Resplusbiljett gäller de regler som tillämpas av den Part där resan började.

-
- 2.6.3 Part som har betalat ut ersättning tar kostnaden för resegarantin. I de fall trafikoperatören bär det slutgiltiga kostnadsansvaret för resegarantin ansvarar respektive Part för att påföra trafikoperatören kostnaden.
 - 2.6.4 En gemensam bokningssupport för kunder med Resplusbiljett ska finnas.
 - 2.6.5 Bolaget skall samordna kundsynpunkter/kundnöjdhet för Öresundståg på övergripande helhetsnivå.

2.7 Marknadsföring

- 2.7.1 Parterna ska samordna och stämma av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Öresundstågens grafiska profil och den gemensamma varumärkesplattformen.
- 2.7.2 Varumärket "Öresundståg" förvaltas av Bolaget. Parterna och Bolaget äger under avtalets löptid rätt att nyttja varumärket inom ramen för avtalet. Det står Part fritt att i kampanjer använda både logotypen för Öresundstågen och sin egen logotype.
- 2.7.3 Eventuella rättigheter till varumärket tillfaller Bolaget, som ska äga eventuellt inarbetat eller i framtiden registrerat varumärke "Öresundståg".

2.8 Uppföljning och utveckling

- 2.8.1 Parterna ska gemensamt vaka över utvecklingen av Öresundstågstrafiken samt regelbundet stämma av utförd trafik utifrån överenskomna målsättningar.
- 2.8.2 Årligen efter avslutat trafikår ska Parterna tillsammans utvärdera den utförda trafiken med avseende på resandeutveckling, kvalitet, reseprodukter, samarbetet med leverantörer och samarbetet med övriga aktörer.
- 2.8.3 Inom ramen för utvärderingen av trafiken ska Parterna även årligen genomföra en strategisk framtidsanalys med en plan för utveckling och förbättring av trafiken. Öresundståg AB får i uppdrag att ansvara för att ta fram utvärderingen till Parterna.

2.9 Gemensamma mål och kvalitet i Öresundstågstrafiken

- 2.9.1 Parterna ska årligen utvärdera de övergripande målen i 1.3 ovan. Öresundståg AB får i uppdrag att ansvara för att ta fram utvärderingen till Parterna.

2.10

2.11 Fordonsförvaltning

- 2.11.1 Öresundstågstrafiken ska tills Parterna gemensamt beslutar om annat utföras av fordon typ X31 varvid fordonen ska bibehålla sin fordonsidentitet. Trafiken kan kompletteras i extra ordinära situationer med annan fordonstyp.

- 2.11.2 Öresundstågstrafiken ska, även i fortsättningen och till dess annat är beslutat, utföras enligt den s.k. puljeprincipen. Principen innebär att svenska och danska Öresundståg ska ses som en gemensam fordonsflotta vid utförande av trafiken och underhåll av fordonen. Ett fordon ska utnyttjas inom hela det svenska och danska Öresundstågstrafiken. Ett fordon ska därvid i princip, så länge det kan motiveras av planerings- och omloppshänsyn, trafikera Österport/København - Malmö - Karlskrona/Kalmar/Göteborg och tillbaka till Österport/København. Planering och utförande av underhåll av Öresundstågen ska också ske utifrån puljeprincipen.
- 2.11.3 Parterna ska, tillsammans med övriga fordonsägare, förvalta, i systemet ingående, fordon, högvärdeskomponenter och specialverktyg i enlighet med särskilt tecknat fordonsförvaltningsavtal för X31/ET med giltighet från 2021-01-01.

2.12 Verkstadsdepå i Hässleholm

För att säkerställa verkstadskapacitet med hög service och kvalitet är en ny verkstadsdepå i Hässleholm Uppförd. Region Skåne äger och förvaltar verkstadsdepån medan Öresundståg AB är hyresgäst och kravställare enligt särskilt tecknad överenskommelse, för närvarande Ramavtal avseende underhållsdepå 2015-09-30 samt Hyresavtal Tågdepå Hässleholm 2020-06-01

2.13 Upphandlingar

- 2.13.1 Parterna samverkar i gemensamma trafik- och underhålls- och fordonsupphandlingar.
- 2.13.2 Parterna kan överlämna ansvaret för Parternas gemensamma upphandlingar till Bolaget genom särskilt uppdragsavtal.¹

3 SAMARBETETS OMFATTNING SAMT UPPDRAG TILL BOLAGET

3.1 Övergripande

- 3.1.1 Målsättningen är att merparten av samarbetet om Öresundstågstrafiken ska ske inom ramen för Öresundståg AB:s verksamhet och att Bolagets roll ska stärkas ytterligare utifrån tidigare samarbetsavtal. Det övergripande målet med Öresundstågstrafiken är att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Öresundståg utgör storregionstågen i Sydsverige, med koppling till Köpenhamn. Det är Öresundstågs position. Den långsiktiga inriktningen är att Öresundstågstrafiken ska vara enkel, snabb, pålitlig och effektiv.

¹ Sker inte genom Ägardirektivet utan via ett särskilt uppdrag för varje upphandling. Upphandlingar som Bolaget genomför inom ramen för uppdrag enligt Ägardirektivet kräver inget särskilt uppdrag från Parterna

-
- 3.1.2 Om Parterna är överens därom och inget annat framgår av lag, avtal eller annat, kan uppgifter och ansvar överlämnas till Bolaget via Ägardirektiv.
- 3.1.3 Ett sådant överlämnande ska gälla samtliga Regioner och innehålla tydligt uppdrag till Bolaget hur frågan ska hanteras samt om Bolaget är beredande eller beslutande i frågan. I de frågor som kan överlämnas helt till Bolaget ska Bolaget både bereda och fatta beslut och i de frågor som kräver beslut av respektive Region ska Bolaget bereda och ta fram beslutsunderlag till Regionerna.
- 3.1.4 Frågor som berör annan trafik än Öresundstågstrafiken ska inte hanteras av Bolaget med annat än att Regionerna gemensamt ger Bolaget ett specifikt uppdrag.
- 3.1.5 Regionerna utfärdar vid behov fullmakt till Bolaget i den omfattning uppdragen kräver.
- 3.1.6 För att fullgöra sitt uppdrag kan bolaget, efter överenskommelse med Regionerna, inrätta samrådsgrupper med representanter från samtliga Regioner. Regionerna förbinder sig att, på lika villkor, delta i samrådsgrupperna.

3.2 Operativa uppgifter (Uppföljning och drift)

Region Skåne genom Skånetrafiken delegeras ansvar för att genomföra den operativa uppföljningen av verksamheten inom ramen för Öresundstågs trafikdrift,

Syftet är att säkerställa att suboptimering inte sker då Skånetrafiken genom sitt uppdrag från det danska Transportministeriet är ansvariga för uppföljning av det gemensamma trafiksystemet. Vidare beskrivs uppdraget i Ägardirektivet 5.2.3, 5.2.4 och 5.2.9.

Skånetrafiken skall ingå särskild överenskommelse med Bolaget.

- 3.2.1 Parterna är överens om att Bolaget ska hantera den operativa driften avseende följande områden:
1. Kund-, marknads- och försäljningsfrågor
 2. Dagliga trafikfrågor
 3. Löpande fordonsunderhåll
 4. Löpande kontakter med Trafikverket och andra svenska myndigheter
 5. Verkstadsdepå i Hässleholm
 6. Administrativa och ekonomiska uppgifter
 7. Planering operativ drift
 8. Utvärdering och uppföljning

Områdena preciseras och detaljeras i Ägardirektiv. Skånetrafiken skall ingå särskild överenskommelse om att hantera för Bolagets räkning tre av ovanstående punkter. 2) Dagliga trafikfrågor 3) Löpande fordonsunderhåll och 8) Utvärdering och uppföljning

- 3.2.2 Listan över operativa områden i 3.2.1 ovan är inte uttömmande. Om Parterna är överens och inte lagstiftning eller annat hindrar, kan Parterna genom Ägardirektivet
-

uppdra åt Bolaget att hantera ytterligare uppgifter som Parterna, gemensamt ansvarar för enligt detta Samverkansavtal.

- 3.2.1 Parterna är överens om att det är av yttersta vikt att verksamheten inte suboptimeras - parterna och Bolaget ska inte bygga upp dubbel administration. Utifrån dessa principer ska Bolaget bygga upp sin verksamhet på det mest kostnadseffektiva sättet utifrån att uppdraget ska utföras med önskad kvalitet. Bolaget ska undersöka om någon av Parterna kan utföra operativa uppgifter och om det kan ske med önskad kvalitet och med en lägre kostnad än inom Bolaget ska denna uppgift läggas ut på den Part som kan leverera denna tjänst. Avtal ska då slutas mellan Part och Bolaget för att reglera kostnad och överenskommen tjänst.
- 3.2.2 Köp av tjänster på detta sätt skall beslutas av Bolagets styrelse och nedtecknas i särskild överenskommelse mellan Bolaget och Region i syfte att tjänsterna blir utförda i enlighet med Bolagets önskemål om kvalitet och ekonomi.
- 3.2.3 Ekonomistyrning, till exempel Bolagets ekonomiska uppföljning av Öresundstågsverksamheten, främst fördelning av kostnader mellan Huvudmännen, ska inte läggas ut på en tredje part såvida inte styrelsen är enig därom.

3.3 Strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär

- 3.3.1 Parterna är överens om att fortsätta utveckla det goda samarbetet och lägga ett större ansvar på Bolaget samt att vissa strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär kan läggas över att hanteras av Bolaget.
- 3.3.2 Exempel på strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär är:
1. Långsiktig utveckling av den gemensamma trafiken
 2. Fordonsanskaffning
 3. Övergripande fordonsplanering
 4. Vision, varumärke och affärsidé
 5. Fordonsförvaltning
 6. Avtalspart i upphandlade trafik- och eller underhållsavtal
 7. Linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet mm
- 3.3.3 Listan över operativa områden i 3.3.2 ovan är inte uttömmande. Om Parterna är överens och inte lagstiftning eller annat hindrar, kan Parterna genom Ägardirektivet uppdra åt Bolaget att hantera ytterligare uppgifter som Parterna, gemensamt ansvarar för enligt detta Samverkansavtal.
- 3.3.4 Bolagets långsiktiga hantering av dessa uppdrag ska, som huvudregel, ske inom Bolaget och inte läggas ut på en tredje part.

3.4 Särskilt om linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet

- 3.4.1 För frågor som berör beslut eller beredning, av ärenden som rör linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet, och som överlämnats till Bolaget enligt uppdrag i Ägardirektiv, ska följande ordning gälla för beslut på bolagsstämma eller styrelsemöte. I första hand skall frågor lösas i samförstånd och i enlighet med Bolagets arbete med nuvarande och kommande Tågplaneprocesser. Ett arbete där alla Parter är involverade.
- 3.4.2 I frågor som berör hela den svenska Öresundstågstrafiken skall representanter från alla Parter delta.
- 3.4.3 Frågor som endast berör vissa delar av den svenska Öresundstågstrafiken skall Parter som direkt berörs av dessa delar av trafiken (Berörda Parter) först ha ett samråd om innan beslut tas. En Part är Berörd Part om frågan gäller trafik i Partens län eller om den påverkar trafiken i Partens län. Om majoriteten av Berörda Parter kan enas om ett sådant förslag till beslut, skall alla Parter besluta i enlighet med förslaget. Om majoriteten av Berörda Parter inte kan enas om ett förslag till beslut, skall frågan avföras från dagordning på stämman eller styrelsemötet utan att omröstning äger rum. Med majoritet av Berörda Parter avses i styrelsen en majoritet av Berörda Parters styrelseledamöter och på bolagsstämma en majoritet av Berörda Parters röster
- 3.4.4 Beslut i Bolaget ska iaktta följande direktiv:
- Trafikuppdrag och uppehållsmönster för varje avgång: Avgångsstation, slutstation och uppehållsmönster ska följa de förhållanden som gäller vid tidpunkten för under-tecknande av Samarbetsavtalet. Tillägg av ytterligare uppehåll på en viss linje ska berörda Parter godkänna varvid uppehållsmönster för en enskild tågavgång endast berör de Parter i vars län utgångsstation, mellanliggande station/er eller slutstation är placerade. Varje Part äger alltid rätt att själv ta bort ett uppehåll vid station i sitt län.
 - Tågstorlek: Part beslutar om storlek på tåg inom sitt län. Om storleken på tåg inom ett län på grund av driftstekniska skäl leder till överdimensionering och ökade kostnader (tågdrift, ombordservice, kapitalkostnader) för ett annat län, ska den Part som beslutat om tågstorleken svara för de ökande kostnaderna.
- 3.4.5 Vid beslut i Bolaget ska vägledning hämtas från följande principer:
- Strategisk plan
 - Affärsplan
-

4 EKONOMI

4.1 Övergripande principer

- 4.1.1 Utgångspunkten är att varje Region har rätt till de intäkter och är ansvarig för de kostnader och risker som är hänförliga till trafik inom Regionen.
- 4.1.2 För intäkter, kostnader och risker som är gemensamma och som ej kan hänföras till ett eller flera specifika län skall, om inget annat framgår eller beslutas, Region Skåne svara för 40 % och övriga Huvudmän för 12 % vardera. Kostnader hänförliga till Region Skånes avtal med danska staten är inte en gemensam kostnad.

4.2 Biljettintäkter, Sydtaxan och biljettförsäljning

Inom Öresundstågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan. Taxeförändringar följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan. Den gemensamma Sydtaxan har funnits sedan 2008. Taxan omfattar Öresundstågens geografiska område samt norra Själland. I Västra Götaland gäller den till Göteborg. Prissättningen är en addering av de priser som gäller i respektive län. Varje län ansvarar självständigt för prissättningen inom sitt län. Sydtaxan administreras inte av bolaget.

- 4.2.1 Ansvaret för taxor och biljetter samt fördelningen av intäkter sker enligt principerna för Sydtaxan.
- 4.2.2 Formerna för Parternas samarbete kring försäljning av biljetter och biljettsystem regleras i Sydtaxan.
- 4.2.3 Biljettintäkter för länsöverskridande resor som inflyter genom olika kanaler fördelas mellan Huvudmännen utifrån Sydtaxan och överenskomna avräkningsmodeller.
- 4.2.4 Sydtaxan förvaltas inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige - RSS.
- 4.2.5 Samtrafiken ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan Parterna för Resplus.
- 4.2.6 Parternas försäljningskostnader relaterade till Öresundstågen betalas av respektive Part om inte annat överenskommes.
- 4.2.7 Försäljningskostnader för Resplus fördelas enligt principerna i Resplussamarbetet.
- 4.2.8 Ändring av biljettaxan för resa med Öresundstågstrafiken inom eget län (Länstaxan) beslutar var Part i respektive län. Part ska meddela övriga Parter beslut om ändring av taxa enligt Sydtaxans principer.
-

4.3 Kostnader fordon: ägande/hyra inkl. fordonsförvaltning samt avräkningsmodell

- 4.3.1 Varje Region ansvarar ekonomiskt för att tillföra den fordonskapacitet som krävs enligt villkoren i 2.4 ovan.

4.4 Fördelning av kostnader för trafik (inkl. ersättningstrafik) och underhåll

- 4.4.1 Varje Region svarar i förhållande till leverantörer (operatör, underhållare, Trafikverket m.fl.) för betalning av ersättning enligt ingångna avtal för tjänster och varor hänförliga till sin Region. Detsamma gäller betalning för avgifter från Trafikverket såsom banavgifter och stationsavgifter, dvs de kostnader som kopplas direkt till vardera Region. Ombordserveringskostnader bärs av respektive Region gällande den servering som Regionen har beställt. Kostnader och risker som är gemensamma och som inte kan hänföras till en eller vissa Huvudmäns Regioner ska fördelas enligt de villkor som anges närmare nedan i 4.4.2.

- 4.4.2 Ersättning för tågdrift, inklusive ersättningstrafik, enligt trafikavtalen med tågoperatör och underhållare, som inte är hänförlig till specifik Region, fördelas mellan Huvudmännen utifrån respektive Regions andel av den totala trafikvolymen i Öresunds-tågtrafiken. Beräkningen av Regions andel av de fasta och rörliga tågdriftskostnaderna alternativt intäkterna (t.ex. viten) görs på grundval av antal fordonskilometer planlagda i varje Region enligt fastställd tidtabell.

Även de svenska Regionernas kapitalkostnader, leasingkostnader och försäkringskostnader fördelas på grundval av antal fordonskilometer planlagda i varje Region enligt fastställd tidtabell

Trafik som Region Skåne ansvarar för, från Malmö till nationsgränsen och vidare in i Danmark enligt avtal med danska staten ingår i Region Skånes trafikvolym och därmed i Region Skånes kostnadsansvar. Dessa kostnader regleras i separat avtal mellan Region Skåne och Danska Transportministeriet.

- 4.4.3 Om trafik av någon anledning inte kan utföras i detta pågående avtal under en temporär period inom en enskild Region skall de extra kostnader som drabbar enskild trafikhuvudman fördelas enligt beskrivningen i 4.4.2.
- 4.4.4 Gemensamma kostnader av mindre karaktär hänförliga till samarbetet i Bolaget kan i enskilt fall, efter styrelsens beslut därom, fördelas på annat sätt.

Fastställande av kapitalkostnad och leasingkostnad

Kapitalkostnaden fastställs årligen. Det sker genom att trafikhuvudmännen rapporterar in sina kapitalkostnader till Öresundståg AB för året kopplat till fordonen för Öresundstågsverksamheten. Beräkningen för kapitalkostnaden ska ske enligt nedan.

Den sammanlagda av kapitalkostnaden för fordonen i Öresundstågsverksamheten fördelas mellan huvudmännen utifrån nyckel baserad på planlagda fordonskilometer enligt tidtabell för året i respektive Region.

Den ekonomiska avräkningen sker genom att Öresundståg AB årligen fakturerar part som har underskott av kapitalkostnader, samt krediterar part för överskott av kapitalkostnader, i förhållande till andelen av kapitalkostnaden som parten ska bära baserat på planlagda fordonskilometer.

Beräkning av kapitalkostnaden

För ägare av fordon inkluderas:

a) Årskostnad beräknad utifrån 25 års rak avskrivning av inköpspriset för fordonet och kostnaden baserad på aktuell ränta på återstående värde av fordonen i balansräkningen. Ett fordonets inköpspris kan löpande ändras efter att part beslutat om tekniska investeringar i fordonet motsvarande kostnaden för inköpspriset. I de fall som trafikhuvudmannens avskrivningstid i bokföringen inte är 25 års rak avskrivning, så ska avskrivningarna räknas om till 25 års rak avskrivning. Eventuell justering till 25 års rak avskrivning är nödvändigt för att överenskommen princip för kapitalkostnaden ska uppnås. Räntan justeras årligen i samband med budgetprocessen. Räntan utgörs av Kommuninvests 5 åriga obligationer i andrahandsmarknaden med ett påslag om 0,15 procentenheter. Finns ingen andrahandsmarknad för Kommuninvests obligationer beräknas räntan i andra hand utifrån 5-årig swapränta med ett tillägg om 0,50 procentenheter. Föreligger särskilda marknadsförutsättningar ska dessa beaktas vid räntesättning. Dag för bestämning av räntan är första gången 2023-05-01 avseende budgetåret 2023 (trafikår 2023). Därefter bestäms räntan årligen den 1 september, sammanfaller den 1 september med en helgdag bestäms räntan nästkommande bankdag.

b) Upprustningskostnader av tåg bokförda i resultaträkningen, eller motsvarande värdeökning av betydande karaktär, inkluderas i avskrivningarna och fördelas på den återstående livslängden för fordonet.

c) Försäkringskostnader för fordonen.

d) Från Transitio fakturerade HVK-pool kostnader.

Vid lease av fordon inkluderas:

a) Leasingkostnad per år från Transitio eller annan uthyrare.

Även förvaltningskostnader från Transitio, d v s gemensamma fordonsförvaltningskostnader enligt samarbetsavtalet för Fordonsförvaltningen, ska utgöra del av kapitalkostnaden, oavsett om part äger eller leasar fordon.

Kostnader som inte tas med i beräkningen:

a) Skånetrafikens fordonsförvaltningskostnader. Vid väsentliga förändring av Skånetrafikens förvaltningskostnader kopplat till Öresundståg kan detta förändras om part önskar.

b) Kostnader för fordon, som inte ägs eller leasas av de svenska trafikhuvudmännen, inkluderas inte i den här beräkningen. Exempel på det är fordon som ingår i avtalet mellan Region Skåne och Danska Transportministeriet.

4.4 Fördelning av kostnader för Bolaget

4.4.1 Kostnader för samarbetet inom Bolaget är en gemensam kostnad och fördelas enligt 4.1.1 ovan. Kostnaderna avser Bolagets utgifter (till exempel lokaler, personal, administration, externa kostnader för till exempel konsulter, marknadsföring etcetera)

4.4.2 Bolaget tillförs årligen de nödvändiga medel som behövs för att bedriva bolagets verksamhet efter ett styrelsegodkännande av bolagets budget för det kommande året. Efter styrelsebeslutet förs årligen ett kapitaltillskott baserat på budget och fördelat enligt principen i 4.1.2 över från ägarna till bolaget. Om en ny budget medför en ökning med minst 4 % av Bolagets kostnader jämfört med föregående årsbudget, ska den nya budgeten delges ägarna för godkännande innan den verkställs.

5 ÖVRIGA VILLKOR

5.1 Avtalstid

5.1.1 Avtalet träder i kraft då det undertecknats av samtliga Parter och ersätter det tidigare samarbetsavtalet, tecknat 2018-03-01. Nytt år och datum

5.1.2 Avtalet gäller tills vidare med en ömsesidig uppsägningstid om 24 månader. Sådan uppsägning ska ske skriftligen och tillställas samtliga Parter i avtalet. Annan uppsägningstid kan tillämpas om Parterna gemensamt så beslutar.

5.2 Ändringar, tillägg, överlåtelse

5.2.1 Ändringar eller tillägg till Samverkansavtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Parter, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Parterna.

- 5.2.2 Varje Region äger rätt att överlåta Samverkansavtalet till annan juridisk person som, i Regionens ställe, träder in som ansvarig för Öresundstågsverksamheten. Annan överlåtelse av Samverkansavtalet kräver godkännande av samtliga Parter.

5.3 Fristående parter, ogiltighet

- 5.3.1 Parternas samarbete enligt denna överenskommelse är ett samarbete mellan fristående parter. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska inte äga tillämplighet på Samarbetsavtalet.
- 5.3.2 Om något villkor i Samarbetsavtalet skulle förklaras ogiltigt eller icke genomförbart, ska Samarbetsavtalet och dess övriga villkor fortsätta att gälla och tillämpas fullt ut mellan Parterna. Det villkor som blir ogiltigt eller icke genomförbart ska av Parterna ersättas av annat villkor som på ett övergripande plan åstadkommer samma mål, varvid balansen mellan Parternas förpliktelser ska vidmakthållas.

5.4 Tvistelösning

- 5.4.1 Tvister rörande tillkomsten, tolkningen eller tillämpningen av detta Samverkansavtal eller därur härflytande rättsförhållanden ska i första hand försöka avgöras genom förhandling mellan Parterna som i god anda ska sträva efter att finna en lösning på den uppkomna tvisten.
- 5.4.2 För det fall tvisten inte kan lösas genom förhandling ska tvisten avgöras vid allmän domstol med Malmö tingsrätt som första instans.

Detta samverkansavtal, som består av fjorton (14) sidor och en (1) bilaga, har upprättats i sex (6) exemplar av vilka Parterna erhållit var sitt.

_____ den ____ / ____ 2023

Region Kronoberg

_____ den ____ / ____ 2023

Region Blekinge

_____ den ____ / ____ 2023

Region Kalmar

_____ den ____ / ____ 2023

Region Skåne

SAMVERKANSAVTAL

2023-05-26

19(19)

_____ den ____ / ____ 2023

_____ den ____ / ____ 2023

Region Halland

Västtrafik AB

..... /

**SAMVERKANSAVTAL
AVSEENDE
ÖRESUNDSTÅGSTRAFIKEN**

**REGION KRONOBERG
LANDSTINGET I KALMAR LÄN
REGION BLEKINGE
REGION SKÅNE
REGION HALLAND
OCH
VÄSTTRAFIK AB**

INNEHÅLL

1	BAKGRUND OCH SYFTE	3
1.1	Historik.....	3
1.2	Syfte med Samverkansavtalet	4
1.3	Övergripande om målsättningar, vision och varumärkeslöfte.....	4
1.4	Organisation, uppföljning, utvärdering mm.....	5
1.5	Avtal och dokument.....	5
2	ÖVERGRIPANDE OM ANSVARFÖRDELNING OCH AVGRÄNSNINGAR	5
2.1	Allmänt.....	5
2.2	Trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för varje län	5
2.3	Avtalspart med leverantörer.....	6
2.4	Fordonskapacitet.....	6
2.5	Taxeändringar inom respektive län	6
2.6	Relation till dansk Huvudman och operatör	6
2.7	Kundansvar.....	7
2.8	Marknadsföring	7
2.9	Uppföljning och utveckling.....	7
2.10	Gemensamma mål och kvalitet i Öresundstågtrafiken	8
2.11	Fordonsförvaltning.....	8
2.12	Verkstadsdepå i Hässleholm	8
2.13	Upphandlingar.....	8
3	SAMARBETETS OMFATTNING SAMT UPPDRAG TILL BOLAGET	8
3.1	Övergripande	8
3.2	Operativa uppgifter.....	9
3.3	Strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär.....	10
3.4	Särskilt om linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet.....	10
4	EKONOMI	11
4.1	Övergripande principer.....	11
4.2	Biljettintäkter, Sydntaxan och biljettförsäljning.....	11
4.3	Kostnader fordon: ägande/hyra inkl. fordonsförvaltning samt avräkningsmodell	12
4.4	Fördelning av kostnader för trafik och underhåll.....	12
4.5	Fördelning av kostnader för Bolaget	13
5	ÖVRIGA VILLKOR	13
5.1	Avtalstid	13
5.2	Ändringar, tillägg, överlåtelse.....	13
5.3	Fristående parter, ogiltighet.....	13
5.4	Tvistlösning	13
	BILAGEFÖRTECKNING	14

Detta avtal ("Avtalet") avseende samverkan inom regionalstågssystemet "Öresundstågen" har denna dag träffats mellan huvudmännen för Öresundstågstrafiken;

- (A) Region Kronoberg, org.nr 232100-0065,
- (B) Landstinget i Kalmar län, org.nr 232100-0073,
- (C) Region Blekinge, org.nr 222000-1321,
- (D) Region Skåne, org.nr 232100-0255,
- (E) Region Halland, org. nr 232100 – 0115, samt
- (F) Västtrafik AB, org.nr 556558-5873.

Huvudmännen benämns även var för sig som "Part" och gemensamt för "Parterna".

1 BAKGRUND OCH SYFTE

1.1 Historik

- 1.1.1 Öresundstågen är ett gemensamt regionalstågssystem i Småland, Halland, Blekinge, västra Götaland och Skåne. Öresundstågen kompletterar och samverkar med andra regional- och lokaltågssystem inom det geografiska området.
- 1.1.2 Öresundstågstrafiken startade mellan Skåne och Danmark sommaren 2000 med DSB och SJ som trafikutövare. Skånetrafiken var huvudman för trafiken på svensk sida. Övriga län blev involverade när trafiken utsträcktes till Göteborg, Växjö/Kalmar och Karlskrona. För denna utsträckta trafik var dock SJ huvudman.
- 1.1.3 I samband med att Skånetrafikens entreprenadavtal skulle upphandlas på nytt enades de sex berörda länen om att ansöka om en gemensam trafikeringsrätt i syfte att ta över ansvaret för trafiken. Upphandlingen genomfördes 2004 – 2007 i ett samarbete mellan länen med Skåne som sammanhållande på svensk sida och som motpart till Trafikstyrelsen som hade ansvaret i Danmark. Trafikeringsrätten erhöles i tre separata beslut där sträckan Alvesta – Kalmar tillkom sist. För att reglera samarbetet kopplat till det ansvar trafikhuvudmännen hade fått sig tilldelat arbetades ett Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige fram vilket undertecknades den 20 februari 2009.
- 1.1.4 I samarbetsavtalet från 2009 sker samarbetet i tre nivåer och utgångspunkten är att varje Part ansvarar för Öresundstågstrafiken inom sitt län och att vissa operativa driftsuppgifter av verkställande karaktär ska läggas på ett gemensamt ägt bolag (Öresundståg AB, nedan kallat Bolaget).
- 1.1.5 Parterna är överens om att ytterligare utveckla samarbetet mot ett överlagrat regionalt tågssystem med starkt kundfokus genom att ett större ansvar och fler uppgifter, som inte enbart är kopplade till den operativa driften, läggs på Bolaget

1.2 Syfte med Samverkansavtalet

- 1.2.1 Öresundstågstrafikens sträckor i Sverige är:
- Nationsgränsen på Öresundsförbindelsen – Malmö
 - Malmö – Halmstad – Göteborg
 - Malmö – Alvesta – Kalmar
 - Malmö – Kristianstad – Karlskrona
- 1.2.2 Sträckan Malmö C – Nationsgränsen på Öresundsförbindelsen och vidare in i Danmark regleras av Region Skånes avtal med danska staten varför denna sträcka inte regleras i samverkansavtalet.
- 1.2.3 Parterna är överens om att det krävs samarbete och informationsutbyte samt en samordning dem emellan för att säkerställa att samarbetet om tågtrafik under varumärket Öresundståg fungerar väl. Detta gäller särskilt de gemensamma delarna av trafiken. Mot bakgrund av detta ingår Parterna följande samarbete på de villkor som anges nedan i samverkansavtalet.
- 1.2.4 Samverkansavtalet beskriver hur samarbetet om Öresundstågstrafiken ska bedrivas. Merparten av verksamheten bedrivs i det gemensamma Bolaget men Bolaget är inte part i samverkansavtalet. I samverkansavtalet anger Parterna vilken roll Bolaget ska ha i samarbetet. Bolagets roll regleras och preciseras därefter formellt i ett ägardirektiv till Bolaget.

1.3 Övergripande om målsättningar, vision och varumärkeslöfte

- 1.3.1 Parterna ska tillsammans utveckla och eftersträva en tågtrafik som, under varumärket Öresundståg, bedrivs i ett sammanhållet och väl integrerat system, som för kunden innebär möjligheter att göra kombinationsresor med andra delar av Parternas övriga trafikutbud och annan kollektivtrafik.
- 1.3.2 Grunden för arbetet med Öresundståg framgår av respektive Regional Kollektivtrafikmyndighets beslut om allmän trafikplikt och ambitionsnivåerna i de olika trafikförsörjningsprogrammen och övriga strategiska dokument för utveckling av trafiken.
- 1.3.3 Öresundståg är ett regionaltågssystem som trafikerar egna linjer. Målsättningen är att förenkla resandet och underlätta pendlingen mellan länen. Denna samverkan syftar till att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.
- 1.3.4 Parterna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.
- 1.3.5 I samarbetet kring Öresundstågstrafiken ska Parterna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Öresundstågstrafiken. Parterna åtar sig således 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 Parterna.

1.3.6 Parterna 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 Parterna gemensamt.

1.3.7 Parterna ska förvalta och utveckla vision, varumärkeslöfte och affärsidé för den samlade Öresundstågstrafiken.

1.4 Organisation, uppföljning, utvärdering mm

1.4.1 Parterna ska inrätta ett ägarråd i vilket Parterna utser vardera en representant.

1.4.2 Ägarrådet ska träffas vid behov men minst en gång per år.

1.4.3 Ägarrådet ska vaka över, följa upp och utvärdera utvecklingen av samverkansavtalet och vid behov föreslå förändringar.

1.5 Avtal och dokument

1.5.1 För Parternas samarbete om Öresundstågstrafiken finns, utöver detta samverkansavtal, följande dokument:

(i.) Bolagsordning

(ii.) Aktieägaravtal - Avtal mellan aktieägarna i Bolaget om hur Parterna sinsemellan vill hantera övergripande frågor kring Bolaget som t ex finansiering, hembud, Bolagets firma, styrelsens sammansättning, hur beslut ska fattas mm.

(iii.) Ägardirektiv – innehåller direktiv och uppdrag till Bolagets styrelse och ledning från dess ägare.

2 ÖVERGRIPANDE OM ANSVARSFÖRDELNING OCH AVGRÄNSNINGAR

2.1 Allmänt

2.1.1 Envar Huvudman är beställare av Öresundstågstrafiken inom sitt eget län. Utgångspunkten är att vardera Part ansvarar för sin del av områdena nedan. Om Parterna är överens därom och inget annat framgår av lag, avtal eller annat, kan uppgifter och ansvar, helt eller delvis, överlämnas till Bolaget via Ägardirektiv. Ett sådant överlämnande ska gälla samtliga Huvudmän och innehålla tydligt uppdrag till Bolaget hur frågan ska hanteras, vilket mandat Bolaget har i frågan, om Bolaget är beredande eller beslutande i frågan samt i vilken utsträckning Bolaget får lägga ut uppdrag på en tredje part.

2.2 Trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för varje län

2.2.1 Varje Huvudman beslutar om trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för Öresundstågstrafiken i sitt län. I den utsträckning Huvudmans trafikförsörjningsprogram och trafikplikt innehåller direktiv för länsöverskridande trafik ansvarar den Huvudmannen för att för-

handla och överenskomma med andra berörda Huvudmän om gemensamma trafiklösningar, innan den första Huvudmannen antar trafikförsörjningsprogram och trafikplikt för sitt län.

2.3 Avtalspart med leverantörer

- 2.3.1 Envar Huvudman är, om inte annat framgår av Samarbetsavtalet, beställare och formell avtalspart i förhållande till leverantörer av mellan Parterna gemensamt upphandlade tjänster, varor och nyttigheter med koppling till Öresundstågstrafiken. Detta gäller framförallt avtal med tågoperatör och företag som utför underhåll av fordon.

2.4 Fordonskapacitet

- 2.4.1 Varje Huvudman svarar för sitt egna fordonsbehov inklusive gemensam reserv, antingen i form av egna fordon, eller, om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan fordonsägare. Två eller fler av Huvudmän kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon.
- 2.4.2 Varje Huvudman svarar för eventuellt överskott av fordonskapacitet som finns hos den Huvudmannens fordon. Inför inköp eller hyra av nya fordon svarar sådan Huvudman för att säkra avsättning av överkapacitet till annan Huvudman. På motsvarande sätt svarar Huvudman för eventuellt underskott av fordonskapacitet i Huvudmannens egna fordon varvid Huvudman ska säkra köp av fordonskapacitet från annan Huvudman innan Huvudmannen planlägger ökad trafik i sitt län. Huvudmännens överenskommelser om den fördelning av överkapacitet och underkapacitet som föreligger vid undertecknande av Samarbetsavtalet ska fortsätta att gälla tills berörda Huvudmän överenskommer om annat.

2.5 Taxeändringar inom respektive län

- 2.5.1 Öresundstågstrafiken har ingen egen taxa. Biljettaxan för resa inom eget län (länstaxan) beslutar Huvudmannen i det länet om. Resa över länsgräns prissätts genom adderad taxa enligt Sydtaxan. För att undvika imperfektion i prissättning vid kortare resa över länsgräns beslutar Huvudman, inom ramen för samarbetet om Sydtaxan och efter samråd med övriga berörda Huvudmän, om justering av den adderade taxan i Sydtaxan. Sydtaxan är inte en del av Öresundstågssamarbetet och kan därför inte överlämnas till Bolaget.

2.6 Relation till dansk Huvudman och operatör

- 2.6.1 Relationen till dansk huvudman och operatör regleras inte i detta samverkansavtal.
- 2.6.2 Region Skåne ansvarar för att upprätthålla kontakten och ingå avtal med dansk Huvudman och, i förekommande, fall dansk operatör avseende Öresundstågstrafiken in Danmark.
- 2.6.3 Trafik och uppehållsmönster på sträckan Malmö – Köpenhamn beslutar Region Skåne och dansk huvudman om. Detsamma gäller för ändring av tjugominuterstrafik till annan trafik på samma sträcka.

-
- 2.6.4 Region Skåne åtar sig att löpande hålla övriga Huvudmän informerade om pågående diskussioner, förhandlingar och träffade överenskommelser med danska aktörer.
- 2.6.5 Vissa operativa driftsfrågor, som avtalet mellan Region Skåne och danska staten reglerar, kan komma att fullgöras av Bolaget med stöd av särskild fullmakt från Region Skåne. Frågorna ska specificeras i ett separat avtal mellan Region Skåne och Bolaget.

2.7 Kundansvar

- 2.7.1 Utgångspunkten är att varje Huvudman ansvarar för kunderna i sitt län. De gemensamt framtagna resevillkoren för sydlänen ska tillämpas.
- 2.7.2 Resegarantiärenden regleras i de gemensamma resevillkoren för sydlänen. Vid resa inom ett enskilt län handlägger respektive Part resegarantiärenden i enlighet med sina resegarantivillkor. Vid länsöverskridande resa och vid resa med Resplusbiljett gäller de regler som tillämpas av den Part där resan började.
- 2.7.3 Part som har betalat ut ersättning tar kostnaden för resegarantin. I de fall trafikoperatören bär det slutgiltiga kostnadsansvaret för resegarantin ansvarar respektive Part för att påföra trafikoperatören kostnaden.
- 2.7.4 En gemensam bokningssupport för kunder med Resplusbiljett ska finnas.

2.8 Marknadsföring

- 2.8.1 Parterna ska samordna och stämma av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Öresundstågens grafiska profil och den gemensamma varumärkesplattformen.
- 2.8.2 Varumärket "Öresundståg" förvaltas gemensamt av de samverkande länen. Parterna och Bolaget äger under avtalets löptid rätt att nyttja varumärket inom ramen för avtalet. Det står Part fritt att i kampanjer använda både logotypen för Öresundstågen och sin egen logotype.
- 2.8.3 Eventuella rättigheter till varumärket tillfaller Bolaget, som ska äga eventuellt inarbetat eller i framtiden registrerat varumärke "Öresundståg".

2.9 Uppföljning och utveckling

- 2.9.1 Parterna ska gemensamt vaka över utvecklingen av Öresundstågstrafiken samt regelbundet stämma av utförd trafik utifrån överenskomna målsättningar.
- 2.9.2 Årligen efter avslutat trafikår ska Parterna tillsammans utvärdera den utförda trafiken med avseende på resandeutveckling, kvalitet, reseprodukter, samarbetet med leverantörer och samarbetet med övriga aktörer.
- 2.9.3 Inom ramen för utvärderingen av trafiken ska Parterna även årligen genomföra en strategisk framtidsanalys med en plan för utveckling och förbättring av trafiken.
-

2.10 Gemensamma mål och kvalitet i Öresundstågstrafiken

2.10.1 Parterna ska årligen utvärdera de övergripande målen i 1.3 ovan.

2.11 Fordonsförvaltning

2.11.1 Öresundstågstrafiken ska tills Huvudmännen gemensamt beslutar om annat utföras av fordon typ X31 varvid fordonen ska bibehålla sin fordonsidentitet.

2.11.2 Öresundstågstrafiken ska, även i fortsättningen och till dess annat är beslutat, utföras enligt den s.k. puljeprincipen. Principen innebär att svenska och danska Öresundståg ska ses som en gemensam fordonsflotta vid utförande av trafiken och underhåll av fordonen. Ett fordon ska utnyttjas inom hela det svenska och danska Öresundstågstrafiken. Ett fordon ska därvid i princip, så länge det kan motiveras av planerings- och omloppshänsyn, trafikera Kystbanan/København - Malmö - Karlskrona/Kalmar/Göteborg och tillbaka till Kystbanan/København. Planering och utförande av underhåll av Öresundstågen ska också ske utifrån puljeprincipen.

2.11.3 Parterna ska, tillsammans med övriga fordonsägare, förvalta, i systemet ingående, fordon, högvärdeskomponenter och specialverktyg i enlighet med särskilt tecknat fordonsförvaltningsavtal.

2.12 Verkstadsdepå i Hässleholm

2.12.1 För att säkerställa verkstadskapacitet med hög service och kvalitet har Parterna enats om att uppföra en ny verkstadsdepå i Hässleholm. Region Skåne uppför, äger och förvaltar verkstadsdepån medan Bolaget är hyresgäst och kravställare enligt särskilt tecknad överenskommelse, för närvarande Ramavtal avseende underhållsdepå 2015-09-30.

2.13 Upphandlingar

2.13.1 Parterna samverkar i gemensamma trafik- och underhålls- och fordonsupphandlingar.

2.13.2 Parterna kan överlämna ansvaret för Parternas gemensamma upphandlingar till Bolaget genom särskilt uppdragsavtal.¹

3 SAMARBETETS OMFATTNING SAMT UPPDRAG TILL BOLAGET

3.1 Övergripande

3.1.1 Målsättningen är att merparten av samarbetet om Öresundstågstrafiken ska ske inom ramen för Öresundståg AB:s verksamhet och att Bolagets roll ska stärkas ytterligare utifrån tidigare samarbetsavtal.

¹ Sker inte genom Ägardirektivet utan via ett särskilt uppdrag för varje upphandling. Upphandlingar som Bolaget genomför inom ramen för uppdrag enligt Ägardirektivet kräver inget särskilt uppdrag från Parterna

-
- 3.1.2 Om Parterna är överens därom och inget annat framgår av lag, avtal eller annat, kan uppgifter och ansvar överlämnas till Bolaget via Ägardirektiv.
- 3.1.3 Ett sådant överlämnande ska gälla samtliga Huvudmän och innehålla tydligt uppdrag till Bolaget hur frågan ska hanteras samt om Bolaget är beredande eller beslutande i frågan. I de frågor som kan överlämnas helt till Bolaget ska Bolaget både bereda och fatta beslut och i de frågor som kräver beslut av respektive Huvudman ska Bolaget bereda och ta fram beslutsunderlag till Huvudmännen.
- 3.1.4 Enskild Huvudman kan köpa tjänster, som ligger inom Öresundstågsverksamheten men utanför Ägardirektivet av Bolaget. Sådant uppdrag ska godkännas av Bolagets styrelse och nedtecknas i särskild överenskommelse mellan Huvudmannen och Bolaget. Tjänsterna utförs därefter för den Huvudmannens räkning.
- 3.1.5 Frågor som berör annan trafik än Öresundstågstrafiken ska inte hanteras av Bolaget med annat än att Huvudmännen gemensamt ger Bolaget ett specifikt uppdrag.
- 3.1.6 Huvudmännen utfärdar vid behov fullmakt till Bolaget i den omfattning uppdragen kräver.
- 3.1.7 För att fullgöra sitt uppdrag kan bolaget, efter överenskommelse med Huvudmännen, inrätta samrådsgrupper med representanter från samtliga Huvudmän. Huvudmännen förbinder sig att, på lika villkor, delta i samrådsgrupperna.

3.2 Operativa uppgifter

- 3.2.1 Parterna är överens om att Bolaget ska hantera den operativa driften avseende följande områden:
1. Kund-, marknads- och försäljningsfrågor
 2. Dagliga trafikfrågor
 3. Löpande fordonsunderhåll
 4. Löpande kontakter med Trafikverket och andra svenska myndigheter
 5. Verkstadsdepå i Hässleholm
 6. Administrativa och ekonomiska uppgifter
 7. Planering operativ drift
 8. Utvärdering och uppföljning
- Områdena preciseras och detaljeras i Ägardirektiv.
- 3.2.2 Listan över operativa områden i 3.2.1 ovan är inte uttömmande. Om Parterna är överens och inte lagstiftning eller annat hindrar, kan Parterna genom Ägardirektivet uppdra åt Bolaget att hantera ytterligare uppgifter som Parterna, gemensamt ansvarar för enligt detta Samverkansavtal.
- 3.2.3 Parterna är överens om att Bolaget inte behöver bygga upp en omfattande egen verksamhet utan kan, utifrån ekonomi och kvalitet, lägga ut operativa uppgifter på en tredje part.
- 3.2.4 I första hand bör Bolaget då undersöka om någon av Huvudmännen kan leverera tjänsten.
-

-
- 3.2.5 Ersättning till Huvudman för utförda tjänster baseras på en självkostnadsprincip och utgår, om inget annat särskilt överenskommes, för lönekostnader, reseersättning, styrka utlägg samt en administrativ avgift på 4 % av lönekostnaden.
- 3.2.6 Köp av tjänster på detta sätt skall beslutas av Bolagets styrelse.
- 3.2.7 Ekonomistyrning, t ex Bolagets ekonomiska uppföljning av Öresundstågsverksamheten, främst fördelning av kostnader mellan Huvudmännen, ska inte läggas ut på en tredje part såvida inte styrelsen är enig därom.

3.3 Strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär

- 3.3.1 Parterna är överens om att fortsätta utveckla det goda samarbetet och lägga ett större ansvar på Bolaget samt att vissa strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär kan läggas över att hanteras av Bolaget.
- 3.3.2 Exempel på strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär är:
1. Långsiktig utveckling av den gemensamma trafiken
 2. Fordonsanskaffning
 3. Övergripande fordonsplanering
 4. Vision, varumärke och affärsidé
 5. Fordonsförvaltning
 6. Avtalspart i upphandlade trafik- och eller underhållsavtal
 7. Linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet mm
 8. Strategisk övergripande långsiktig tågplanering
- 3.3.3 Listan över operativa områden i 3.3.2 ovan är inte uttömmande. Om Parterna är överens och inte lagstiftning eller annat hindrar, kan Parterna genom Ägardirektivet uppdra åt Bolaget att hantera ytterligare uppgifter som Parterna, gemensamt ansvarar för enligt detta Samverkansavtal.
- 3.3.4 Bolagets långsiktiga hantering av dessa uppdrag ska, som huvudregel, ske inom Bolaget och inte läggas ut på en tredje part.

3.4 Särskilt om linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet

- 3.4.1 För frågor som berör beslut eller beredning, av ärenden som rör linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet, och som överlämnats till Bolaget enligt uppdrag i Ägardirektiv, ska följande ordning gälla för beslut på bolagsstämma eller styrelsemöte.
- 3.4.2 I frågor som berör hela den svenska Öresundstågstrafiken skall representanter från alla Parter delta.
- 3.4.3 Frågor som endast berör vissa delar av den svenska Öresundstågstrafiken skall Parter som direkt berörs av dessa delar av trafiken (Berörda Parter) först ha ett samråd om innan beslut tas. En Part är Berörd Part om frågan gäller trafik i Partens län eller om den påverkar trafiken i Partens län. Om majoriteten av Berörda Parter kan enas om ett sådant förslag till beslut, skall alla Parter besluta i enlighet med förslaget. Om majoriteten av Berörda

Parter inte kan enas om ett förslag till beslut, skall frågan avföras från dagordning på stämman eller styrelsemötet utan att omröstning äger rum. Med majoritet av Berörda Parter avses i styrelsen en majoritet av Berörda Parters styrelseledamöter och på bolagsstämma en majoritet av Berörda Parters röster. Vad gäller Blekinge Kustbana förutsätter ett giltigt beslut dock att Skånetrafiken och Blekingetrafiken är överens.

3.4.4 Beslut i Bolaget ska iaktta följande direktiv:

- Ökning eller minskning av trafikvolym i ett län ska ha stöd i den Partens trafikförsörjningsprogram. Om programmet medger flexibilitet i trafikvolymen ska beslut som medför ökad trafikvolym i ett län och därmed ökade kostnader avseende ersättning till operatör eller fordonskapacitet godkännas av Part i det länet.
- Trafikuppdrag och uppehållsmönster för varje avgång: Avgångsstation, slutstation och uppehållsmönster ska följa de förhållanden som gäller vid tidpunkten för undertecknande av Samarbetsavtalet. Tillägg av ytterligare uppehåll på en viss linje ska berörda Parter godkänna varvid uppehållsmönster för en enskild tågavgång endast berör de Parter i vars län utgångsstation, mellanliggande station/er eller slutstation är placerade. Varje Part äger alltid rätt att själv ta bort ett uppehåll vid station i sitt län.
- Tågstorlek: Part beslutar om storlek på tåg inom sitt län. Om storleken på tåg inom ett län på grund av driftstekniska skäl leder till överdimensionering och ökade kostnader (tågdrift, ombordservice, kapitalkostnader) för ett annat län, ska den Part som beslutat om tågstorleken svara för de ökande kostnaderna.

3.4.5 Vid beslut i Bolaget ska vägledning hämtas från följande principer:

- Spårkapacitet ska utnyttjas på bästa och effektivaste sätt.
- Trafiken ska vara ändamålsenlig ur ett operatörsperspektiv: omlopp, underhållsbehov etc.
- Trafiken ska utformas så att resenärerna erbjuds en god kvalitet och service.

4 EKONOMI

4.1 Övergripande principer

4.1.1 Utgångspunkten är att varje Huvudman har rätt till de intäkter och är ansvarig för de kostnader och risker som är hänförliga till trafik inom Huvudmannens eget län.

4.1.2 För intäkter, kostnader och risker som är gemensamma och som ej kan hänföras till ett eller flera specifika län skall, om inget annat framgår eller beslutas, Region Skåne svara för 40 % och övriga Huvudmän för 12 % vardera. Kostnader hänförliga till Region Skånes avtal med danska staten är inte en gemensam kostnad.

4.2 Biljettintäkter, Sydtaxan och biljettförsäljning

4.2.1 Inom Öresundstågtrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan. Taxeförändringar följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.

-
- 4.2.2 Ansvar för taxor och biljetter samt fördelningen av intäkter sker enligt principerna för Sydtaxan.
- 4.2.3 Formerna för Parternas samarbete kring försäljning av biljetter och biljettsystem regleras i Sydtaxan.
- 4.2.4 Biljettintäkter för länsöverskridande resor som inflyter genom olika kanaler fördelas mellan Huvudmännen utifrån Sydtaxan och överenskomna avräkningsmodeller.
- 4.2.5 Sydtaxan förvaltas inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige - RSS.
- 4.2.6 Samtrafiken ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan Parterna för Resplus.
- 4.2.7 Parternas försäljningskostnader relaterade till Öresundstågen betalas av respektive Part om inte annat överenskommes.
- 4.2.8 Försäljningskostnader för Resplus fördelas enligt principerna i Resplussamarbetet.
- 4.2.9 Ändring av biljettaxan för resa med Öresundstågstrafiken inom eget län (Länstaxan) beslutar var Part i respektive län. Part ska meddela övriga Parter beslut om ändring av taxa enligt Sydtaxans principer.
- 4.3 Kostnader fordon: ägande/hyra inkl. fordonsförvaltning samt avräkningsmodell**
- 4.3.1 Varje Huvudman ansvarar ekonomiskt för att tillföra den fordonskapacitet som krävs enligt villkoren i 2.4 ovan.
- 4.3.2 Villkor för avräkning mellan Huvudmännen avseende fordonskapacitet fastställs i Bilaga Avräkning fordonskapacitet Öresundstågstrafiken.
- 4.4 Fördelning av kostnader för trafik och underhåll**
- 4.4.1 Varje Huvudman svarar i förhållande till leverantörer (operatör, underhållare m.fl.) för betalning av ersättning enligt ingångna avtal för tjänster och varor hänförliga till sitt län. Detsamma gäller betalning av banavgifter, el och stationsavgifter till Trafikverket. Kostnader och risker som är gemensamma och som inte kan hänföras till en eller vissa Huvudmäns län ska fördelas enligt de villkor som anges närmare nedan.
- 4.4.2 Ersättning för tågdrift enligt trafikavtalen med tågoperatör och underhållare, som inte är hänförlig till specifikt län, fördelas mellan Huvudmännen utifrån respektive Huvudmans andel av den totala trafikvolymen i Öresundstågstrafiken. Beräkningen av Huvudmans andel av trafikvolymen görs på grundval av antal fordonskilometer utförda i varje län enligt fastställd tidtabell i förhållande till den totala trafikvolymen i alla länen. Trafik som Region Skåne ansvarar för, från Malmö till nationsgränsen och eventuellt vidare in i Danmark enligt avtal med danska staten, ingår i Region Skånes trafikvolym.
-

4.5 Fördelning av kostnader för Bolaget

- 4.5.1 Kostnader för samarbetet inom Bolaget är en gemensam kostnad och fördelas enligt 4.1.2 ovan. Kostnaderna avser Bolagets utgifter (t.ex. lokaler, personal, administration, externa kostnader för t.ex. konsulter, marknadsföring etc.)
- 4.5.2 Gemensamma kostnader hänförliga till samarbetet i Bolaget kan i enskilt fall, efter styrelsens beslut därom, fördelas på annat sätt.
- 4.5.3 Om en Huvudman ger Bolaget i uppdrag att utföra vissa tjänster för denna Huvudmans räkning, betalar Huvudmannen kostnaderna hänförliga till dessa tjänster.

5 ÖVRIGA VILLKOR

5.1 Avtalstid

- 5.1.1 Avtalet träder i kraft då det undertecknats av samtliga Parter och ersätter det tidigare samarbetsavtalet, tecknat 2009-02-20.
- 5.1.2 Avtalet gäller tills vidare med en ömsesidig uppsägningstid om 24 månader. Sådan uppsägning ska ske skriftligen och tillställas samtliga Parter i avtalet. Annan uppsägningstid kan tillämpas om Parterna gemensamt så beslutar.

5.2 Ändringar, tillägg, överlåtelse

- 5.2.1 Ändringar eller tillägg till Samverkansavtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Parter, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Parterna.
- 5.2.2 Varje Huvudman äger rätt att överlåta Samverkansavtalet till annan juridisk person som, i Huvudmannens ställe, träder in som ansvarig för Öresundstågsverksamheten. Annan överlåtelse av Samverkansavtalet kräver godkännande av samtliga Parter.

5.3 Fristående parter, ogiltighet

- 5.3.1 Parternas samarbete enligt denna överenskommelse är ett samarbete mellan fristående parter. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska inte äga tillämplighet på Samarbetsavtalet.
- 5.3.2 Om något villkor i Samarbetsavtalet skulle förklaras ogiltigt eller icke genomförbart, ska Samarbetsavtalet och dess övriga villkor fortsätta att gälla och tillämpas fullt ut mellan Parterna. Det villkor som blir ogiltigt eller icke genomförbart ska av Parterna ersättas av annat villkor som på ett övergripande plan åstadkommer samma mål, varvid balansen mellan Parternas förpliktelser ska vidmakthållas.

5.4 Tvistelösning

- 5.4.1 Tvister rörande tillkomsten, tolkningen eller tillämpningen av detta Samverkansavtal eller därur härflytande rättsförhållanden ska i första hand försöka avgöras genom förhandling
-

mellan Parterna som i god anda ska sträva efter att finna en lösning på den uppkomna tvisten.

- 5.4.2 För det fall tvisten inte kan lösas genom förhandling ska tvisten avgöras vid allmän domstol med Malmö tingsrätt som första instans.

Detta samverkansavtal, som består av fjorton (14) sidor och en (1) bilaga, har upprättats i sex (6) exemplar av vilka Parterna erhållit var sitt.

_____ den ___ / ___ 2018

Region Kronoberg

_____ den ___ / ___ 2018

Landstinget i Kalmar län

_____ den ___ / ___ 2018

Region Blekinge

_____ den ___ / ___ 2018

Region Skåne

_____ den ___ / ___ 2018

Region Halland

_____ den ___ / ___ 2018

Västtrafik AB

BILAGEFÖRTECKNING

Bilaga nr

1

Innehåll

Avräkning fordonskapacitet