

Nämnd för Trafik, infrastruktur och miljö §§ 22-36

Tid: 2015-04-14 kl. 13.00-16.10

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

§ 29 **Samverkansavtal Krösatågen**
RJL Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö föreslår
2015/ regionstyrelsen besluta
648

- teckna samverkansavtal med Krösatågen

Sammanfattning

Krösatågen är ett gemensamt regionalstågssystem med fyra olika delsystem i Småland, Halland, Blekinge och Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra regional- och lokaltågssystem inom det geografiska området samt svarar för del av anslutningarna till och från södra stambanan.

Information i ärendet

Nuvarande samverkansavtal för Krösatågen tecknades mellan Smålandslänet och Halland inför upphandlingen ”Trafikupphandling Krösatåg 2010” och gäller sträckorna inom delsystemen Krösa Original.

Sedan dess har trafikupphandlingen inom delsystemen Krösa Syd avslutats och ett nytt trafikavtal med Transdev har tecknats inom delsystemen Krösa Original.

Ett nytt samverkansavtal har tagits fram som beskriver hur samarbetet ska bedrivas inom det utökade Krösatågssystemet.

Beslut skickas till

Regionstyrelsen
Övriga berörda trafikorganisationer

Vid protokollet

Lena Bohman Hjelmstedt

Nämnd för Trafik, infrastruktur och miljö §§ 22-36

Tid: 2015-04-14 kl. 13.00-16.10

Justeras

Rune Backlund

Eva Nilsson

Rätt utdraget,
Intygar

Anneli Andersson

Samverkansavtal Krösatågen

Förslag till beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionstyrelsen besluta

- teckna samverkansavtal för Krösatågen.

Sammanfattning

Krösatågen är ett gemensamt regionaltågssystem med fyra olika delsystem i Småland, Halland, Blekinge och Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra regional- och lokaltågssystem inom det geografiska området samt svarar för del av anslutningarna till och från södra stambanan.

Information i ärendet:

Nuvarande samverkansavtal för Krösatågen tecknades mellan Smålandslänet och Halland inför upphandlingen ”Trafikupphandling Krösatåg 2010” och gäller sträckorna inom delsystemen Krösa Original.

Sedan dess har trafikupphandlingen inom delsystemen Krösa Syd avslutats och ett nytt trafikavtal med Transdev har tecknats inom delsystemen Krösa Original.

Ett nytt samverkansavtal har tagits fram som beskriver hur samarbetet ska bedrivas inom det utökade Krösatågssystemet.

Beslutsunderlag

- Samverkansavtal för Krösatågen

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

Beslutet skickas till
Övriga berörda trafikorganisationer

Samverkansavtal

för

K R Ö S A T Ä G E N

mellan

Jönköpings Länstrafik

Länstrafiken Kronoberg

Kalmar Länstrafik

Blekingetrafiken

Skånetrafiken

Hallandstrafiken

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och avtalets omfattning.....	2
2. Övergripande målsättning	3
3. Organisation.....	4
4. Parts ansvar för Krösatågstrafiken.....	5
5. Administration och fördelningsprinciper	5
6. Trafikupplägg och betalningsplan	7
7. Fordon.....	8
8. Marknadsföring.....	9
9. Försäljning, taxor och biljetter	10
10. Kundserviceansvar	10
11. Avtalsperiod	11
12. Övriga villkor	11

Bilageförteckning

Bilagenummer

Bilaga 1

Innehåll

Resevillkor för kollektivtrafiken i södra Sverige

Detta avtal ("Avtalet") avseende samverkan inom regionalstågssystemet "Krösatågen" har denna dag träffats mellan;

- (1) **Region Jönköpings län** och dess verksamhetsområde **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) **Landstinget i Kalmar län** och dess förvaltning **Kalmar Länstrafik**, org.nr 232100-0073, med adress Box 54, 579 22 Högsby, ("KLT"); och
- (4) **Region Blekinge** genom **Blekingetrafiken**, org.nr 222000-1321, 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**, org. nr 232100 – 0115, med adress Box 517, 301 80 Halmstad, ("HLT").

JLT, LTK, KLT, BT, ST och HLT benämns nedan var för sig som "Part" och gemensamt som "Parterna".

1. Bakgrund och avtalets omfattning

- 1.1. Krösatågen är ett gemensamt regionalstågssystem med fyra olika delsystem i Småland, Halland, Blekinge och Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra regional- och lokaltågssystem inom det geografiska området samt svarar för del av anslutningarna till och från södra stambanan.

I Krösatågen finns två fordonstyper, Itino och X 11.

I Krösatågen finns två trafikavtal med Transdev Sverige AB ("Trafikoperatören"):

- Trafikavtal Krösa Original 2014-02-28 med JLT, HLT, LTK och KLT
- Trafikavtal Krösa Syd 2013-02-26 med LTK, ST, KLT och BT.

I Krösatågen finns även en underhållsleverantör, Bombardier Transportation ("Underhållsföretaget") som har två underhållsavtal, ett för Itino och ett för X11:

- Underhållsavtal Itino 2009-06 med JLT, HLT, LTK och KLT
- Underhållsavtal X11 juni 2013 med JLT, LTK, ST, KLT och BT.

Underhållet sker inledningsvis i Nässjö. När verkstaden i Kalmar är färdig flyttas underhållet för delsystem 4 till den verkstaden.

- 1.2. Krösatågen består av fyra olika delsystem;

Delsystem 1 (Krösa Original); Itinotåg i Trafikavtalet Krösa Original och Underhållsavtalet Itino:

- Nässjö – Halmstad

- (Oskarshamn)Eksjö – Nässjö – (Jönköping)
- Vetlanda – Nässjö
- Växjö – Värnamo – Jönköping
- Tranås – Nässjö – (Jönköping)

Beställaren är JLT, HLT, LTK och KLT.

Delsystem 2 (Krösa Original); X 11 i Trafikavtalet Krösa Original och Underhållsavtalet X11:

- Jönköping – Nässjö – Alvesta – Växjö

Beställaren är JLT och LTK.

Delsystem 3 (Krösa Syd); X 11 i Trafikavtalet för Krösa Syd och Underhållsavtalet X11:

- Hässleholm – Växjö

Beställaren är LTK och ST.

Delsystem 4 (Krösa Syd); X 11 i Trafikavtalet Krösa Syd och Underhållsavtalet X11:

- Emmaboda-Karlskrona
- Emmaboda-Kalmar
- (Emmaboda-Växjö)

Beställaren är KLT och BT.

- 1.3. Parterna ser ett behov av att reglera sitt samarbete om tågtrafik under varumärket Krösatågen. Mot bakgrund av detta ingår Parterna följande samarbete på de villkor som anges nedan i Avtalet.

2. Övergripande målsättning

Målsättning

- 2.1. 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.
- 2.2. Krösatågen är ett regionaltågssystem som trafikerar egna linjer. Krösatågen stödjer och samverkar med delsystemen genom trafikering på gemensamma linjesträckningar. 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.

Långsiktighet och helhetssyn

- 2.3. Parterna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.
- 2.4. I samarbetet kring Krösastågstrafiken ska Parterna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Krösastågstrafiken. 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. Part äger möjlighet att teckna tilläggsavtal med Trafikoperatören och Underhållsföretaget så att Parts särintressen säkerställs.

- 2.5. 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.

3. Organisation

- 3.1. Samverkan inom Krösatågen leds av en styrgrupp bestående av respektive ordförande eller den förtroendevalde politiker som respektive län utser samt förvaltningschef/trafikdirektör eller motsvarande i respektive län.
- 3.2. Utöver styrgruppen finns tre permanenta arbetsgrupper:
- Förvaltningschefs-/Direktörsgruppen
 - Trafik- och fordonsgruppen
 - Marknads- och försäljningsgruppen
- Respektive Part utser sina representanter i arbetsgrupperna. Arbetsgrupperna arbetar med olika frågor enligt direktiv från styrgruppen eller Förvaltningschefs-/Direktörsgruppen. Löpande avstämningar görs i Trafik- och fordonsgruppen.
- 3.3. JLT ansvarar för samordning och ekonomiadministration av system 1-2 samt har ett övergripande fordonsansvar för delsystem 1-4. LTK ansvarar för samordning och ekonomiadministration av delsystem 3 och 4. KLT svarar för trafikadministration av delsystem 4.

Organisation av samarbetet

- 3.4. Parternas arbete med Krösatågstrafiken sker på tre nivåer.
- Nivå 1: Utgångspunkten är att varje Part ansvarar för Krösatågstrafiken inom sitt län. På denna nivå hanterar Part vissa frågor i Krösatågstrafiken självständigt. Parts ansvar och befogenheter på denna nivå regleras av villkoren i punkt 4 nedan.
- Nivå 2: Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av Krösatågstrafiken hanterar Parterna inom ramen för styrgruppen. Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren i punkt 5 nedan.
- Nivå 3: Uppgifter av verkställande karaktär som rör den operativa delen av Krösatågstrafiken hanteras av arbetsgrupperna.
- 3.5. Beslutsfattande inom samarbetet (Nivå 2 och 3) utgår från konsensusprincipen. De Parter som berörs av en åtgärd ska således vara eniga om genomförande av åtgärden.

4. Parts ansvar för Krösatågstrafiken

- 4.1. Part är ansvarig för Krösatågstrafiken inom sitt eget län på det sätt som trafikavtalen stipulerar, bl.a. för följande frågor:
- Part svarar för att erhålla och vidmakthålla auktorisation enligt Järnvägslagen.
 - Part ska förhandla och överenskomma med berörda Part/er om gemensamma trafiklösningar inför beslut om trafikförsörjningsplan inom respektive län.
 - Part ska varje år, utifrån trafikförsörjningsplanen i respektive län, fastställa tidtabell, formering av tåg etc. för Krösatågen.

5. Administration och fördelningsprinciper

- 5.1. I punkterna nedan finns principer för administration och fördelning av kostnader mellan och inom delsystem 1 - 4. Huvudregeln är att kostnader hänförliga till ett delsystem belastar detta system och att kostnader hänförliga till ett län belastar detta län. Vissa fasta ersättningsbelopp gemensamma för flera delsystem fördelas mellan dessa system enligt villkoren nedan.

Fördelning av vissa kostnader mellan delsystemen

- 5.2. Trafikavtal Krösa Original: Ersättning till Trafikoperatören utgår på löpande räkning med full kostnadstäckning och vinstpåslag. Ersättningen fördelas mellan delsystem 1 och 2 utifrån km-produktion i respektive län.
- 5.3. Trafikavtal Krösa Syd: Engångsersättning för startkostnad är redan betald och fördelad mellan berörda Beställare. Månatlig ersättning genererad av trafikvolym (Bilaga 5 punkt 2.2 första tabellen i Trafikavtal Krösa Syd) fördelas mellan delsystem 3 och 4 utifrån km-produktion i respektive län.
- 5.4. Underhållsavtal X11: Fast ersättning under scenario 1 ska fördelas mellan delsystem 2, 3 och 4 utifrån respektive systems km-produktion. Under scenario 1 ska kostnader för verkstadskörningar för delsystem 4 (enligt Underhållsavtalet X11 för "Delsystem 3") fördelas på delsystem 4.

Fast ersättning under scenario 2 avseende delsystem 2 och 3 (enligt Underhållsavtalet X11 för "Delsystem 1 och 2") ska fördelas mellan delsystem 1 och 2 enligt km-produktion.

Fördelning inom delsystemen

- 5.5. Delsystem 1 och 2:

JLT ansvarar för beställning av varje års trafik och fordon från Trafikoperatören samt administration av trafiken, inklusive löpande kontakter med Trafikoperatören och Underhållsföretaget rörande driften och underhållet av fordonen.

JLT betalar all ersättning (fast och rörlig ersättning, resande- och kvalitetsincitament, viten m.m.) enligt Trafikavtalet Krösa Original till Trafikoperatören och enligt Underhållsavtalet Itino och Underhållsavtalet X11 till Underhållsföretaget. Alla kostnader för trafik och underhåll hänförliga till Delsystem 1 slås samman. Kostnaderna fördelas därefter på respektive beställare i Delsystem 1 efter andelen km-produktion i respektive län. På motsvarande sätt slås kostnaderna för Delsystem 2 samman och fördelas sedan på respektive beställare i Delsystem 2 utifrån km-produktion.

I fördelningen av kostnader enligt ovan ingår även JLTs administrationskostnad vilken fördelas på samma sätt utifrån km-produktion. JLT ska skriftligen redovisa sitt administrationsarbete (uppgifter, omfattning och tid).

5.6. Delsystem 3:

LTK ansvarar för beställning av varje års trafik och fordon från Trafikoperatören. LTK ansvarar för administrationen av delsystem 3 (tillsammans med delsystem 4), inklusive löpande kontakter med Trafikoperatören och Underhållsföretaget rörande driften och underhållet av fordonen.

LTK betalar all ersättning (fast och rörlig ersättning, resande- och kvalitetsincitament, viten m.m.) enligt Trafikavtalet Krösa Syd till Trafikoperatören och enligt Underhållsavtalet X11 till Underhållsföretaget. Kostnaderna fördelas därefter på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län.

I fördelningen enligt ovan ingår även LTKs administrationskostnad för delsystem 3 vilken fördelas på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län. LTK ska skriftligen redovisa sitt administrationsarbete (uppgifter, omfattning och tid).

5.7. Delsystem 4:

LTK har ett övergripande administrations- och ekonomiansvar. KLT/BT ansvarar för beställning av varje års trafik och fordon från Trafikoperatören samt administration av löpande kontakter med Trafikoperatören och Underhållsföretaget rörande driften och underhållet av fordonen.

LTK betalar all ersättning (fast och rörlig ersättning, resande- och kvalitetsincitament, viten m.m.) enligt Trafikavtal Krösa Syd till Trafikoperatören och enligt Underhållsavtal X11 till Underhållsföretaget. Kostnaderna fördelas därefter på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län.

I fördelningen av kostnader ovan ingår även LTKs administrationskostnaden för Delsystem 4 vilket fördelas på respektive beställare efter andelen km-produktion i respektive län. LTK ska skriftligen redovisa sitt administrationsarbete (uppgifter, omfattning och tid).

TRAV

- 5.8. För delsystem 1 tecknas gemensamt TRAV av JLT, LTK, KLT och HLT.
För delsystem 2 tecknas gemensamt TRAV av JLT och LTK.

För delsystem 3 tecknas gemensamt TRAV av JLT, LTK och ST för tågplan T15. Från tågplan T16 tecknas TRAV av LTK.

För delsystem 4 tecknas gemensamt TRAV av KLT och BT.

Om Part ingått TRAV med Trafikverket avseende en annan Parts trafik i den andra Partens län ska, mellan Parterna, den andra Parten till fullo bära alla kostnader och allt ansvar enligt TRAV hänförliga till sitt län även om den första Parten formellt bär ansvar gentemot Trafikverket. Ansvarsfördelningen mellan TRAV-ägare och Trafikoperatören framgår av trafikavtalen och dess delegation till Trafikoperatören.

Varje beställare ansvarar och betalar i enlighet med föregående stycke banavgifter och el hänförliga till respektive län. Verkstadskörningar ska beställas på det TRAV som gäller för respektive delsystem.

Stationskostnader

- 5.9. Varje beställare ansvarar för och betalar ev. stationsavgifter i sitt län.

Fordon, marknadsföring, försäljning, kundserviceansvar

- 5.10. Kostnader för fordon fördelas enligt villkoren i punkt 7, kostnader för marknadsföring enligt punkt 8, kostnader och intäkter vid försäljning enligt punkt 9 nedan samt kostnader för kundserviceansvar i punkt 10 nedan.

Gemensamma kostnader

- 5.11. Gemensamma kostnader i samtliga delsystem 1-4 i Krösatågstrafiken, som inte nämnts i punkterna ovan, ska fördelas mellan Parterna baserat på km-produktion per fordonstyp i respektive län. Med gemensamma kostnader avses till exempel särskilda utredningsuppdrag, upphandlingskostnader eller andra större projekt som Parterna gemensamt beslutar om.

6. Trafikupplägg och betalningsplan

- 6.1. Uppgifter inför tåglägesansökan i april för delsystem 1 och 2 ska vara JLT tillhanda senast den 15 mars. Fr.o.m. den 15 mars är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter den 15 mars påförs försenad Part extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

Uppgifter inför tåglägesansökan i april för delsystem 3 ska vara LTK tillhanda senast den 15 mars. Fr.o.m. den 15 mars är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter den 15 mars påförs försenad Part extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

Uppgifter inför tåglägesansökan i april för delsystem 4 ska vara KLT tillhanda senast den 15 mars. Fr.o.m. den 15 mars är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter den 15 mars påförs försenad Part extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

Part äger rätt att på egen bekostnad driva trafik i annat län.

- 6.2. Parterna ska innan årligt tidtabellsskifte komma överens om en betalningsplan utifrån fördelningsreglerna i punkt 5 ovan. Till grund för beräkningen ska den kommande tågplanen ligga.

De beräknade ersättningarna till JLT från HLT, KLT och LTK för delsystem 1 och 2 ska resultera i ett månadsvis à contobelopp som regleras efter avslutat trafikår med hänsyn till JLT:s faktiska kostnader. För delsystem 1 och 2 betalar HLT, KLT och LTK utan särskild faktura à contobelopp till JLT senast den 15:e i månaden efter trafikeringsmånaden.

De beräknade ersättningarna till LTK för delsystem 3 och 4 ska resultera i ett månadsvis à contobelopp som regleras efter avslutat trafikår med hänsyn till LTK:s faktiska kostnader. För delsystem 1 och 2 betalar HLT, KLT och LTK utan särskild faktura à contobelopp till JLT senast den 15:e i månaden efter trafikeringsmånaden.

7. Fordon

- 7.1. Part svarar för sina egna fordonsbehov inklusive gemensam reserv, antingen i form av egna fordon, eller om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan fordonsägare. Det bör finnas en teknisk reserv. Två eller fler av Parterna kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon.

Punkt 7.5 beskriver den fordonsflotta som föreligger vid Avtalets undertecknande. Flottan är dimensionerad utifrån tidtabellen för 2014 (T14). Part svarar för eventuellt kapacitetsöverskott i den egna fordonsflottan.

- 7.2. Oavsett fordonsägare fördelas fordonskostnaden för respektive delsystem och per fordonstyp. Fordonskostnaden (finansierings- och leasingkostnad alt. avskrivningskostnaden, försäkringskostnad) läggs samman varje delsystem för sig utifrån de fordon som användes i delsystemet. Därefter fördelas fordonskostnaden mellan berörda beställare utifrån kilometerproduktion i delsystemet.

- 7.3. Om någon Part har ökat/minskat behov av fordon ska samråd och samplanering av fordonsanvändning göras innan Part planlägger ökad/minskad trafik i sitt län.

Part står fortsatt för de fordonskostnader som uppstår i sitt län eller annat län till följd av att Part önskar reducera sin trafik, då eventuellt fordonsöverskott uppstår.

Om Part begär trafikförändringar som innebär en ökning av antalet fordon under dimensionerande tidsavsnitt inom sitt län ska principen vara att ökade kapital- eller leasingkostnader hänförligt till detta ska belasta respektive Part proportionellt efter de dimensionerande fordonens trafikarbete inom respektive parts trafikområde.

- 7.4. Villkoren i denna punkt är en förutsättning för Parts arbete med tidtabell och ansökan om tågläge för Krösatågen.

Fordonsflotta

7.5.	Den fordonsflotta som kommer att finnas tillgänglig är;			
	Delsystem 1:	Itino 2 vagnars	JLT	7 Ägd av JLT
	Delsystem 1:	Itino 3 vagnars	JLT	5 Ägd av JLT
	Delsystem 2:	X 11	JLT	4 Hyrd av AB Transitio
	Delsystem 3:	X 11	LTK	3 Hyrd av AB Transitio
	Delsystem 3:	X 11	ST	3 Hyrd av AB Transitio
	Delsystem 4:	X 11	BT	3 Hyrd av AB Transitio
	Delsystem 4:	X 11	KLT	7 Hyrd av AB Transitio

6 stycken X14 kommer sannolikt att tillföras delsystem 1 i första hand.

- 7.6. Kostnader för utrustningen i tågen, exempelvis biljettmaskiner, betalas av den Part som installerar den.
- 7.7. JLT:s kostnader för ett övergripande fordonsansvar fördelas mellan Parterna enligt överenskommelse. JLT redovisar antal nedlagda timmar.

8. Marknadsföring

- 8.1. I marknadsgruppen sker en samordning och avstämning av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Krösatågens grafiska profil och gemensamma varumärkesplattform.
- 8.2. Marknadsgruppen ska årligen ta fram en gemensam aktivitetsplan med förslag på gemensamma övergripande marknadsaktiviteter med en uppskattad kostnad för varje aktivitet. Syftet med varje enskild aktivitet ska tydligt framgå tillsammans med dess presumtiva påverkan på resandet. Den gemensamma aktivitetsplanen ska godkännas av styrgruppen.
- 8.3. JLT är sammankallande för gemensamma marknadsinsatser för alla delsystem 1 - 4. I övrigt står det Part fritt att vid behov sammankalla övriga Parter från de olika delsystemen för att genomföra systemspecifika marknadsinsatser. Trafikoperatören kan vid behov ingå i marknadsgruppen.
- 8.4. En gemensam marknadsbudget ska avsättas för den gemensamma marknadsföringen. Den gemensamma marknadsföringsbudgeten beslutas av styrgruppen. Fördelningen av kostnaderna för marknadsföringen delas lika mellan alla Parter utifrån kmproduktion i hela Krösatågssystemet. I de fall inte samtliga Parter är involverade i en aktivitet fördelas kostnaderna enbart på de Parter som deltar.
- 8.5. Varumärket Krösatågen ägs av JLT men förvaltas gemensamt av de samverkande länen. Parterna äger under Avtalets löptid rätt att nyttja varumärket in ramen för Avtalet. Det står Part fritt att i kampanjer använda både logotypen för Krösatågen och sin egen logotype.

9. Försäljning, taxor och biljetter

- 9.1. Inom Krösatågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan. Taxeförändringar följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.
- 9.2. Ansvar för taxor och biljetter samt fördelningen av intäkter sker enligt principerna för Sydtaxan och ASCANS riktlinjer senast 20 arbetsdagar i efterföljande månad.
- 9.3. Formerna för Parternas samarbete kring försäljning av biljetter och biljettsystem regleras i Sydtaxan.
- 9.4. Biljettintäkter för länsöverskridande resor fördelas mellan Parterna enligt principerna för Sydtaxan och överenskomna avräkningsmodeller. Intäkter som inte kan hänföras till ett eller flera län, kan efter överenskommelse mellan berörda Parter hänföras till ett län.

Försäljning av länsöverskridande biljetter i delsystem 1 och 2, redovisas av respektive Part till JLT som fördelar efter antal zoner i respektive län.

Försäljning av länsöverskridande biljetter i delsystem 3, redovisas av respektive Part till LTK som fördelar efter antal zoner i respektive län.

Försäljning av länsöverskridande biljetter i delsystem 4, redovisas av respektive Part till KLT som fördelar efter antal zoner i respektive län.

Avvikelse från modellen för redovisning ovan, kan förekomma.

- 9.5. Samtrafiken ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan HLT, JLT, KLT, LTK, BT och ST för Resplus. Resor på sträckan Nässjö-Hultsfred redovisas av Samtrafiken till JLT som sedan gör avräkning mot KLT.
- 9.6. Parternas försäljningskostnader relaterade till Krösatågen betalas av respektive Part om inte annat överenskommes.
- 9.7. Försäljningskostnader för Resplus fördelas enligt principerna i Resplussamarbetet.
- 9.8. Ändring av biljettaxan för resa med Krösatågstrafiken inom eget län (Länstaxan) beslutar var Part i respektive län. Part ska meddela övriga Parter beslut om ändring av taxa enligt Sydtaxans principer

10. Kundenserviceansvar

Resegaranti

- 10.1. Resegarantiärenden regleras i de gemensamma resevillkoren för sydlänen och framgår av bilaga 1, "Resevillkor för kollektivtrafiken i södra Sverige". 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.

Kostnad

- 10.2. Part som har betalat ut ersättning tar kostnaden för resegarantin. I de fall Trafikoperatören bär det slutgiltiga kostnadsansvaret för resegarantin, ansvarar JLT i delsystem 1 och 2 för att påföra Trafikoperatören den kostnaden samt LTK på motsvarande sätt för delsystem 3 och 4.

11. Avtalsperiod

- 11.1. Avtalet träder i kraft då det undertecknats av samtliga Parter och löper parallellt med trafikavtalen. Avtalet ersätter det tidigare tecknade samverkansavtalet tecknat 2009-01-13.
- 11.2. Avtalet upphör utan krav på särskild uppsägning då respektive trafikavtal upphör, oberoende av om trafikavtalet upphör till följd av att dess avtalstid löpt ut, om uppsägning skett eller av annat skäl.
- 11.3. Ett nytt samarbete mellan Parterna avseende Krösatågen för tiden efter att respektive trafikavtal upphört ska föregås av en förhandling.

12. Övriga villkor

- 12.1. Ändringar eller tillägg till Avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Parter, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Parterna.
 - 12.2. Part äger rätt att överlåta Avtalet till annan juridisk person som träder i Parts ställe. Annan överlåtelse av Avtalet får inte ske.
 - 12.3. Parternas samverkan enligt detta avtal är samverkan mellan fristående Parter. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska ej äga tillämplighet på Avtalet.
 - 12.4. Om något villkor i Avtalet skulle förklaras ogiltigt eller icke genomförbart, ska Avtalet 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.
 - 12.5. Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av Avtalet ska i första hand hänskjutas till styrgruppen (Nivå 2) för gemensam hantering. I den mån en sådan samförståndslösning efter förda förhandlingar inte kan uppnås, ska tvistefrågan hänskjutas till skiljenämnd för slutligt avgörande. Skiljenämnden ska ha sitt säte i Växjö. Skulle Parterna inte kunna enas om skiljemän ska dessa med för Parterna bindande verkan utses av ordföranden för Sveriges Advokatsamfund.
-

Detta avtal, som består av antal (12) sidor och antal (1) bilaga, har upprättats i sex (6) exemplar av vilka Parterna tagit var sitt.

_____ den ___ / ___ 2015

Region Blekinge genom Blekingetrafiken

_____ den ___ / ___ 2015

Region Halland

_____ den ___ / ___ 2015

**Region Jönköpings län genom
Jönköpings Länstrafik**

_____ den ___ / ___ 2015

**Region Kronoberg genom
Länstrafiken Kronoberg**

_____ den ___ / ___ 2015

Region Skåne genom Skånetrafiken

_____ den ___ / ___ 2015

**Landstinget i Kalmar län genom
Kalmar Länstrafik**
