

Trafiknämnden

Tid 2016-10-20 09:00-12:00

Plats Hotell Gothia Towers, Konferensrum R5, Mössans gata 24, Göteborg

Kallade **Ordinarie ledamöter**
Peter Freij (S), ordförande
Fanny Battistutta (V), vice ordförande
Sven Sunesson (C), 2:e vice ordförande
Carl-Olof Bengtsson (S)
Julia Berg (S)
Camilla Ymer (S)
Ann-Charlotte Wiesel (M)
Viktor Emilsson (M)
Eva Johnsson (KD)

Ersättare
Marianne Nordin (S)
Conny Simonsson (S)
Erik Jansson (MP)
Tommy Andersson (M)
Josef Tingbratt (KD)

Övriga kallade Patric Littorin
Thomas Nilsson
Patrik Tidåsen
Clas Carlsson
Ulf Pettersson
Julija Markensten

1. Justering av protokoll

Sammanfattning

Föreslås att utse Sven Sunesson att jämte ordförande justera protokollet.
Justering sker 26 oktober 2016.

2. Fastställande av dagordning

3. Rapporter från externa uppdrag

Sammanfattning

Trafiknämndens ledamöter redogör för externa uppdrag.

4. Aktuella lägesrapporter

Sammanfattning

Ansvariga tjänstemän redogör för aktuella lägesrapporter.

**5. Delårsredovisning augusti 2016 – Trafiknämnden
16RK1813 16RK1813**

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberdning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna delårsredovisning augusti 2015 för trafiknämnden och överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Resandeutvecklingen överträffar de beslutade målen. Intäkterna följer budget väl. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat, vilket delvis beror på gynnsam indexutveckling. Prognosen för året är ett resultat på 16 MKR. Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern minskade till 10,02 % för perioden september 2015-augusti 2016 jämfört med 11,41 %.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Delårsredovisning augusti 2016 – Trafiknämnden*
- *Delår_aug2016_TN*

6. Månadsrapport september 2016 16RK1823

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att godkänna månadsrapport september 2016 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - september 2016 uppgår sammanlagt till 26,7 miljoner kr. Prognos för helåret 2016 uppgår till 16,0 miljoner kr enligt delårsrapporten för augusti 2016 (ny prognos skall enligt riktlinjerna inte lämnas i månadsrapport för september). Både resandet och nöjd kundindex har ökat under året. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat vilket delvis beror på en gynnsam Indexutveckling.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut trafiknämnden månadsrapport september 2016*
- *TN Månadssammandrag september 2016*

7. Verksamhetsplan för trafiknämnden 2017 16RK1866

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att fastställa verksamhetsplan för trafiknämnden 2017.

Sammanfattning

Länstrafiken har arbetat fram förslag på tillämpade mål för kommande verksamhetsår knutna till de fyra långsiktiga övergripande målbilder som fastställts för Region Kronoberg. Till varje mål i de olika perspektiven finns definierade centrala styrtal, samt interna indikatorer som används i verksamhetsuppföljningen.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Verksamhetsplan för Trafiknämnden 2017*
- *Verksamhetsplan Trafiknämnden 2017*

8. Biljett- och betallösningar

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde lämnas information om projektet Biljett- och betallösningar av Björn Kamsvåg från Unicon.

9. Öresundståg Samverkansavtal 16RK48

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden rekommenderar regionstyrelsen besluta

att godkänna yttrande till förslag till nytt samverkansavtal för Öresundstågstrafiken.

att godkänna yttrande till förslag till nytt ägardirektiv för Öresundståg AB.

att godkänna yttrande förslag till nytt Aktieägaravtal.

Sammanfattning

Skånetrafiken har under året initierat frågan om ett nytt samverkansavtal för Öresundståg. Från Skånes sida finns en stark önskan om att ha en större roll i det vardagliga arbetet med entreprenörerna (trafik och underhåll) eftersom man upplever stora kvalitetsbrister. Den bilden delas ej av övriga ägare. Nuvarande samverkansavtal innehåller möjligheter för ägarna att medverka tillsammans med Öresundståg AB i alla sammanhang med entreprenörerna. Formellt är det Samverkansorganet som styr samverkan inom Öresundståg AB. Frågan har diskuterats där ett flertal gånger. En arbetsgrupp tillsattes i vintras med representanter för samtliga ägare. Det har varit svårt att uppnå en samsyn i arbetet. På senaste mötet i Samverkansorganet beslöts följande: att det föreliggande förslaget från arbetsgruppen avseende Samverkansavtal och Ägardirektiv ska skickas ut på remiss till ägarna att uppdra åt arbetsgruppen kring nytt Samverkansavtal att administrera remissförfarandet och utifrån inkomna remissvar jämkas samman till färdiga beslutshandlingar att uppmana ägarna att hantera remissen skyndsamt så att extra bolagsstämma kan hållas i anslutning till Samverkansorganets möte den 18 november. Arbetsgruppen har nu tagit fram ett gemensamt förslag till samverkansavtal och ägardirektiv m fl dokument. Den formella remissen går till respektive region som skall avge ett yttrande senast den 16 november. Remissvaren skall sedan sammanställas innan

de hanteras i Samverkansorganet. Om det då finns en enighet i förslaget vidtar en lokal beslutsprocess. Respektive fullmäktige skall sedan fatta beslut om ett nytt avtal. För att spara tid har nu Trafiknämnden möjlighet att avge ett yttrande till Regionstyrelsen inför deras yttrande till Samverkansorganet.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Öresundståg Samverkansavtal*
- *Öresundståg Samverkansavtal*
- *Samverkansavtal Öresundståg 161011*
- *Ägardirektiv 161011*
- *Aktieägaravtal 161011*
- *Beskrivning av ansvarsfördelning och uppdrag till Bolaget 161007*
- *Bolagsordning 161007*
- *Kostnadsfördelning uppdrag*
- *Avräkning fordonskapacitet Öresundstågstrafiken*

10. Närtrafik regelverk 16RK119

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att fastställa regelverk för Närtrafik i enlighet med upprättat beslutsunderlag.

att Närtrafiken ersätter nuvarande kompletteringstrafik samt de tre projekten Tåganslutning Moheda, Serviceturen Sigfrid samt Närtrafik Ljungby.

att Närtrafiken införs successivt kommun för kommun med start under 2017.

att anropsstyrd stadstrafik i Ljungby ska ersätta den trafik som genom Närtrafik Ljungby idag utförs inom Ljungby stad.

Sammanfattning

Trafiknämnden vill erbjuda resmöjligheter för alla regionens invånare. Flertalet invånare har tillgång till tåg eller linjelagd busstrafik. Men de som bor längre från den trafiken ska erbjudas en anropsstyrd trafik. Det ska vara ett enhetligt koncept i regionen, en landsbygdsatsning med inriktning främst mot regionens egna ungdomar och äldre.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Närtrafik regelverk*
- *Närtrafik regelverk*

11. Trafikförändringar i busstrafiken

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att genomföra trafikförändringar enligt upprättat beslutsunderlag.

Sammanfattning

I budget 2017 finns beslut om volymförändringar för trafiknämnden. Nämnden har nu utifrån budget utrett vilka förändringar i busstrafiken som kan göras under 2017.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Trafikförändringar i busstrafiken*
- *Trafikförändringar i busstrafiken*

12. Regelverk för resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade i Växjö kommun 16RK1714

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår att trafiknämnden beslutar

att tillåta att färdtjänstberättigade kostnadsfritt och efter eget gottfinnande får medföra ledsagare vid resa i kollektivtrafiken.

Sammanfattning

Sedan flera år tillbaka finns, för färdtjänstberättigade i Växjö kommun, möjligheten att resa i ordinarie kollektivtrafik enligt devisen "kollektivtrafik när du kan, färdtjänst när du måste". Detta innebär att färdtjänstberättigade kan dra nytta av en särskild rabattering för sitt resande. Färdtjänstberättigade kan ha olika goda möjligheter att resa på egen hand. Av denna anledning finns det ibland ett behov av att ha en medföljande ledsagare. Eftersom det på senare tid kommit att råda oklarheter om huruvida medföljande ledsagare är ett krav eller möjlighet för den enskilde lyfts ärendet till trafiknämnden för beslut.

Beslutsunderlag

- *Förslag till beslut - Regelverk för resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade i Växjö kommun*
- *Regelverk för resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade i Växjö kommun*

13. Drivmedel i kollektivtrafiken

Förslag till beslut

Trafiknämndens presidieberedning föreslår trafiknämnden besluta

att notera informationen till protokollet.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde föredrar Helene Samuelsson, Preem, om drivmedel i kollektivtrafiken.

14. Kurser och konferenser

15. Delegeringsbeslut

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att notera delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

Anmälan av beslut om Färdtjänst och Riksfärdtjänst under perioden 2016-08-01 - 2016-09-30.

16. Övriga ärenden

5

**Delårsredovisning augusti 2016 – Trafiknämnden
16RK1813 16RK1813**

Trafiknämnden

Delårsredovisning augusti 2016 – Trafiknämnden 16RK1813

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar.

att godkänna delårsredovisning augusti 2015 för trafiknämnden och överlämna den till regionstyrelsen för information.

Sammanfattning

Resandeutvecklingen överträffar de beslutade målen. Intäkterna följer budget väl. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat, vilket delvis beror på gynnsam indexutveckling. Prognosen för året är ett resultat på 16 MKR. Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern minskade till 10,02 % för perioden september 2015-augusti 2016 jämfört med 11,41 %.

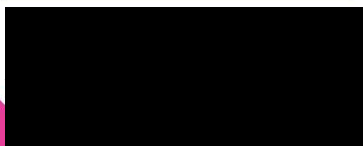
Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Delårsredovisning, Trafiknämnden augusti 2016

**VERKSAMHETS-
BERÄTTELSE MED
EKONOMISK
REDOVISNING**

TRAFIKNÄMNDEN



**REGION
KRONOBERG**

SAMMANFATTNING TRAFIKNÄMNDEN

INVÅNARE

Utfallet för de inom perspektivet utvalda styrtalen är i huvudsak gott. Det ackumulerade sammantagna NKI-värdet för Serviceresors verksamhet jämfört med delårsrapporten för mars månad har sjunkit med tre procentenheter. Huvudorsaken är implementering av det nya it-systemet som orsakat en del merarbete i organisationen. Förutom att göra detaljförbättringar i systemet, arbetar Serviceresor även med en ny servicepolicy samt coachinsatser som en åtgärd för att kunna återvinna de förlorade värdet. NKI-värdet för Länstrafikens verksamhet överträffar det uppsatta målet.

Länstrafikens marknads- och försäljningsavdelning arbetar enligt en av ledningsgruppen fastställd handlingsplan. Marknadsundersökning inför vidareutveckling av kundnära trafikinformation har slutförts under perioden.

MEDARBETARE

En första mätning av MMI gjordes våren 2016. Resultatet var sammantaget bra, 66 %. Ytterligare en mätning sker under november, och därefter skall mätningar göras en gång om året. Resultaten utvärderas per avdelning och bearbetas inom avdelningarna.

VERKSAMHETSUTVECKLING

Under perioden har en avsiktsförklaring tecknats mellan Länstrafiken Kronoberg, Jönköpings länstrafik, Kalmar Länstrafik och Hallandstrafiken om ett gemensamt projektarbete rörande utveckling av framtidens betallösning i samverkan inom Sydtaxan.

Resandeökningen överträffar det uppsatta målet. Punktligheten i Växjö Stadstrafik är god, men når inte riktigt det uppsatta målet för Regiontrafiken.

Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern minskade till 10,02 % för perioden september 2015-augusti 2016 jämfört med 11,41 %.

EKONOMI

Prognosen för året är ett resultat på 16 MKR.

Intäkterna följer budget väl. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat, vilket delvis beror på gynnsam indexutveckling.

Störst positiv budgetavvikelse bedöms bli för Öresundståg 6,7 MKR och för Växjö stadstrafik 4,5 MKR.

Det pågående arbetet med att dels utveckla en långsiktig strategi för ökad självfinansieringsgrad samt dels upprätta mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag har redovisats för Trafiknämnden.

	Jan-Aug	
Belopp i mnkr	2016	2015
Intäkter	548,6	509,6
Kostnader	527,0	497,8
Resultat	21,6	11,8

Thomas Nilsson

Trafikdirektör

VERKSAMHETSBERÄTTELSE

INVÅNARE

För invånarna i Kronobergs län ska länstrafiken, oavsett om det gäller linjetrafiken eller Serviceresor, erbjuda en trygg och tydlig service som är betydelsefull för att regionen ska fungera. En utbredd kunskap om vilken trafik som den enskilde kan använda sig av i livets alla faser är viktig att säkerställa.

Mål

Länstrafiken NKI ökar till 70 %

Styrtal	Nuläge sep 15-aug 16	Målvärde 2016	Målvärde 2018
NKI buss/tåg	73 %	68 %	70 %

Offensiv, riktad och lokal marknadsbearbetning

Under perioden har de planerade marknadsinsatserna genomförts. Tonvikten har legat på en varumärkeskampanj där vi valt att fokusera på vårt varumärkeslöfte - ”Vi gör livet enklare” – genom att väcka känslor och skapa band till kronobergarna. Kampanjen ”Av oss. För dig.” som löpt under sommaren lyfter fram människorna bakom logotypen och kopplar dessa till kundernas värde genom att involvera dem i budskapen. Förutom detta har vi även deltagit på olika utomhusevenemang för att marknadsföra resandet och sänka tröskeln till kollektivtrafiken där en av aktiviteterna varit försäljning av rabatterade resekort, bland annat på Ljungbydagarna samt på Karl-Oskar-dagarna i Växjö.

Arbeta fram nytt koncept för kundsegmentering

En kundundersökning har befunnits nödvändig för att kunna gå vidare i projektet. Tidplan för kundundersökning som kommer att genomföras under hösten har framtagits.

Mål

Serviceresor NKI ska öka till 86 %

Styrtal	Nuläge sep 15-aug 16	Målvärde 2016	Målvärde 2018
NKI Serviceresor	83 %	85 %	86 %

Implementering av nytt IT-system för Serviceresor

Det nya systemet för bokning och trafikplanering driftsattes den 1 juni. Inledningsvis upplevdes långa kötider, dessa är efter sommaren dock nere på normala nivåer. Integration mot ekonomisystem är inte genomförd. För Serviceresor har såväl väntetider samt hanteringstider för samtal minskat. Väntetiderna ligger på de lägsta nivåerna sedan förra hösten och hanteringstiden på lägsta nivå sedan i februari (innan införandet av Cosmic).

Det ackumulerade NKI-värdet för Serviceresors verksamhet jämfört med delårsrapporten för mars månad har sjunkit med tre procentenheter. Huvudorsaken är implementering av det nya it-systemet som bland annat orsakat en del merarbete inom organisationen. Förutom att göra detaljförbättringar i systemet, arbetar Serviceresor även med en ny servicepolicy samt coachinsatser som en åtgärd för att kunna återvinna de förlorade värdet.

Implementering av nytt regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst för Serviceresor

Nytt regelverk har varit ute på remiss hos länets kommuner. Med anledning av det pågående arbetet med uppstarten av nytt IT-system på Serviceresor, har det beslutats att skjuta på sammanställningen av remisserna. Detta innebär att politiska beslut sker under hösten.

Fortsatt arbete med upphandling av skolskjuts och serviceresor

Arbetet i arbets- och presidiegrupper inleddes i maj 2015, för att skapa samsyn mellan kommunerna på vilka krav man vill ställa i upphandlingen samt vilka ambitioner som finns. Anbudsunderlag färdigställdes under våren/försommaren 2016, för att därefter skickas ut till de entreprenörer som är kvalificerade att delta i upphandlingen. Utskick av anbudsunderlag är planerat till slutet av september månad.

Mål

Färdtjänst NKI ska öka till 91 %

Styrtal	Nuläge	Målvärde 2016	Målvärde 2018
NKI Färdtjänsthandläggning	87 %	87 %	91 %

Genomförande av kundnöjdhetsundersökning för färdtjänsthandläggningen

Sedan mars månad har enkäter med frågor rörande tjänsten skickats ut till de personer som varit i kontakt med färdtjänsthandläggningen. Svarsfrekvensen är drygt 50 %. Resultatet av enkätfrågorna har sammanställts till ett vägt betygsmedelvärde. För perioden mars-maj är detta 4,34 (skala 1-5) mätt över sex enkätfrågor. Uttryckt i procent av betygsskalan blir resultatet 87 %.

MEDARBETARE

Ett högt engagemang från medarbetarna ger i förlängningen en bättre servicenivå gentemot invånarna vilket gynnar verksamheten både på kort och på lång sikt. En god trivsel skapar en bra plattform med goda förutsättningar till att utveckla och förbättra verksamheten.

Mål

Låg personalomsättning och högt MMI

Styrtal	Nuläge jan-aug 2016	Målvärde 2016	Målvärde 2018
Motiverad medarbetarindex	66 %	66 %	68 %
Sjukfrånvaro <14 dagar (dagar/snittanställd)	3,2 dagar	4 %*	4 %*
Sjukfrånvaro >14 dagar (dagar/snittanställd)	9,2 dagar	6 %*	6 %*

* Det bör poängteras att målen i verksamhetsplanen sattes i procent av ordinarie arbetstid. Rapporterna från HR-avdelningen där sjukfrånvaron är uppdelad i under respektive över 14 dagar mäter antal dagar.

Kortvarig sjukfrånvaro ligger lägre än motsvarande period föregående år. Däremot ökar den långvariga sjukfrånvaron. Sjukfrånvaron mätt i procent av ordinarie arbetstid för trafiknämnden sammantaget uppgår till 5,4 % (jan-aug 2016) vilket ska jämföras med 4,6 % för motsvarande period föregående år.

Arbeta med förbättringar utifrån personalenkätens resultat

Under årets andra kvartal har uppföljningsarbetet av personalenkätens resultat bearbetats inom respektive avdelning och prioriteringar av förbättringsområden har gjorts.

Utforma en modell för mätning av Motiverad Medarbetarindex samt implementering i organisationen

Utfallet av mätningarna varierar beroende på avdelning. Respektive chef vidtar lämpliga åtgärder där behov finns. En uppföljning av arbetet kommer att ske under hösten och även ny mätning, vilket sker i november månad.

Sjukfrånvaro Trafiknämnden (i procent av ordinarie arbetstid)

Centrum	JAN – AUG 2016			JAN - AUG 2015		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken gemensamt	3,0	3,9	2,0	1,7	2,1	1,3
UTR Uppdragsverksamhet trafik	9,4	12,3	0,8	8,8	10,4	2,1
TN Trafiknämnd tot.	5,4	7,9	1,7	4,6	6,5	1,5

Det råder en obalans mellan de två avdelningarna under Trafiknämnden. Sjukfrånvaron för UTR Uppdragsverksamhet Trafik (dvs Serviceresor och Färdtjänsthandläggning) ligger på en relativt hög nivå beroende på långtidssjukskrivningar och ökad korttidsfrånvaro. Sjukfrånvaron för avdelningen har dock förbättrats något sedan föregående delårsrapport i mars.

VERKSAMHETSUTVECKLING

För att fortsätta arbetet med att nå de uppsatta målen arbetar vi inom ramen för vår verksamhet med att genomföra beslutade aktiviteter enligt uppsatta handlingsplaner. Det överliggande syftet med verksamhetsutvecklingen är ett ökat resande i en kollektivtrafik med högre kvalitet.

Mål

Ökat resande med i genomsnitt 3 %

Styrtal	Nuläge sep 15-aug 16	Målvärde 2016	Målvärde 2018
Resandeökning i snitt*	5 %	3 %	3 %

Utveckling Reseplanerare

Fortsatt internt utredningsarbete som ska resultera i en bättre fungerande reseplanerare för resenären. Parallellt med detta sker arbete i trafikdatabasen som bl a involverar bytestid på hållplatser för att säkerställa bästa möjliga indata till Reseplaneraren.

Vidareutveckla kundnära trafikinformation

En fördjupad marknadsundersökning har genomförts under försommaren, med syfte att ge ett ökat kunskapsunderlag kring vilka åtgärder som behöver genomföras för att förbättra den kundnära trafikinformationen. Resultaten kommer nu att analyseras och ligga till grund för åtgärdsplanen som ska arbetas fram och presenteras under december månad.

Vidareutveckla det digitala kundmötet

Skolportalen, som i första hand är ett verktyg där skolorna ska hantera sina skolkort, har tagits i bruk till höstterminen 2016. Återstår funktion för att kunna skapa fakturaunderlag för slutfakturerering till skola/kommun (vilket normalt sker efter varje termin). Funktionen beräknas färdigställas i mitten av oktober.

Under perioden har länstrafikens marknads- och försäljningsavdelning genomgått en utbildning förlagd till arbetsplatsen med syfte att stärka kunskaperna i digital marknadsföringsstrategi.

Fördjupat samarbete med trafikutövare

VD-möte hölls i maj och entreprenörsträffar sker enligt plan. Julbord är planerade för personal hos trafikutövare.

Mål

Marknadsandelen ska öka till 11,9%

Styrtal	Nuläge sep 15-aug 16	Målvärde 2016	Målvärde 2018
Resandeökning i snitt	5 %	3 %	3 %
Kundnöjdhet väntetid i telefon beställningscentralen	71 %	80 %	85 %
Resultat ombordmätning busstrafik region**	8,57	8,5	8,5
Resultat ombordmätning busstrafik stad**	7,42	8,0	8,0
Punktlighet regiontrafik RT +5	80,9 %	82 %	85 %
Punktlighet regiontrafik RT +10	97,5 %	98,9%	99 %
Punktlighet stadstrafik RT +5	95,0 %	95 %	96 %
Punktlighet stadstrafik RT +10	99,3 %	98,9%	99 %

** Mätningar enligt linjetrafiksavtal som genomförs varje kvartal. I värdet ingår mätningar från kvartal 3 och 4 år 2015 samt kvartal 1 och 2 år 2016.

Utveckling av trafikutbudet

Planering av trafikförändringar som en följd av den av regionfullmäktige beslutade budgeten för 2017 har påbörjats och går enligt plan. LIFE-IP-ansökan som gjordes tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten avslogs.

Punktlighet linjetrafik buss

Stadsmiljöavtalet beviljades vilket skapar förutsättningar för att arbeta med punktlighetsfrågor. Arbetet sker främst i samarbete med Växjö kommun.

Utveckling av framtidens betallösning i samverkan inom Sydtaxan

En avsiktsförklaring mellan Länstrafiken Kronoberg, Jönköpings länstrafik, Kalmar Länstrafik och Hallandstrafiken har undertecknats och ett gemensamt projekt påbörjats. Arbetet med första fasen i projektet har påbörjats vilket skall resultera i ett bredare produktutbud utöver dagens enkelbiljetter i de digitala kanalerna samt göra dessa produkter maskinellt avläsningsbara i Länstrafikens fordon.

EKONOMI

För att fortsatta satsningar skall vara möjliga krävs att kollektivtrafiken kan bedrivas inom befintlig ekonomisk ram och att uppsatta mål och om självfinansieringsgrad uppfylls..

Mål

Trafiknämnden har budgeten i balans

Styrtal	Nuläge jan-aug	Målvärde 2016	Målvärde 2018
Självfinansieringsgraden för all linjetrafik skall vara minst 50 %	54,0 %	>50 %	>50 %
Kollektivtrafiken ska bedrivas inom ekonomisk ram	Resultat 21,6 MKR	Bokslut inom ekonomisk ram	Bokslut inom ekonomisk ram

Resandet i augusti månad isolerat ökade med 6,4 % för Växjö Stadstrafik och med 6,2 % för Regiontrafiken (exklusive skolkort) jämfört med augusti 2015.

Resandet för perioden september 2015 – augusti 2016 ökade med 8,6 % för Regiontrafiken och med 6,7 % för Växjö Stadstrafik jämfört med samma period föregående år (exklusive skolkort).

Antalet sålda periodkort för perioden är ungefär detsamma som föregående år. Däremot har intäkterna från försäljningen ökat något mer än den genomsnittliga taxehöjningen för periodkort på 3,3 %.

Marknadsandelen enligt Kollektivtrafikbarometern minskade till 10,02 % för perioden september 2015-augusti 2016 jämfört med 11,41 % för samma period föregående år.

Utveckla en långsiktig strategi för ökad självfinansieringsgrad

Redovisning av vad som krävs av verksamheten i form av ökade intäkter eller minskade kostnader redovisades för Trafiknämnden i juni i form av ett PM med ett flertal beslutspunkter

Upprätta mål för självfinansieringsgraden för respektive trafikslag fr.o.m. Budget 2017

Bedömningar om kostnader och intäkter för varje enskilt trafikslag har gjorts, och bedömningarna har dessutom omarbetats efter det slutgiltiga budgetbeslutet vid Regionfullmäktiges möte i juni. Slutgiltiga åtgärder kan planeras först när detaljramar för budget blir kända senare under året.

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning exkl proj (tkr)	Månad - Aug			Rullande	Årsbudget	Prognos
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2016	Budgetavv
Länstrafikens Kansli	-17 170	-19 316	2 146	-25 329	-29 095	500
LTR Teknik och omkostnader	-13 779	-15 083	1 304	-17 985	-23 317	500
LTR Marknadsföring	-4 096	-5 501	1 404	-7 382	-8 475	0
LTR Utredningsuppdrag	-304	-806	502	-484	-1 250	0
KTR Regiontrafik	-72 353	-76 000	3 647	-111 774	-114 000	2 000
KTR Växjö stadstrafik	-39 332	-43 962	4 631	-62 254	-65 500	4 500
KTR Älmhult stadstrafik	-612	-933	321	-928	-1 400	300
KTR Krösatåg Nord	-10 007	-12 120	2 113	-13 902	-18 180	1 000
KTR Krösatåg Syd	-21 516	-21 133	-383	-30 913	-31 700	-1 000
KTR Öresundståg	-1 771	-7 373	5 602	-3 158	-11 060	6 700
KTR Pågatåg	-996	-1 133	137	-1 494	-1 700	0
Vidarefakt tågtrafik	0	0	0	-8	0	0
Anropsstyrd trafik	-1 526	-2 133	607	-2 226	-4 000	1 500
Serviceresor	-330	-330	0	-331	-455	0
Sjukreseadministrati on	0	0	0	0	0	0
Färdtjänsteavdelning	-41	-41	0	-41	-61	0
Abonnerad skolskjuts	-431	0	-431	977	0	0
Totalsumma	-184 264	-205 864	21 600	-277 231	-310 193	16 000

Prognosen för året är ett resultat på 16 MKR.

Intäkterna följer budget väl. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat, vilket delvis beror på gynnsam indexutveckling.

Störst positiv budgetavvikelse bedöms bli för Öresundståg 6,7 MKR och för Växjö stadstrafik 4,5 MKR.

Självfinansieringsgrad per trafikslag

Trafikslag	Intäkter tkr jan-aug 2016	Kostnader tkr jan-aug 2016	% jan-aug 2016	Jämförelse % Bokslut 2015	Jämförelse % Budget 2016	% Prognos 2016
Öresundståg	73 052	74 823	97,6%	96,8%	91,0%	96,3%
Älmhults stadstrafik	964	1 576	61,2%	59,4%	46,2%	56,0%
Regiontrafik buss	57 971	130 323	44,5%	43,5%	43,3%	43,7%
Växjö stadstrafik	25 536	64 867	39,4%	39,3%	37,6%	39,3%
Krösatåg Nord	7 462	17 470	42,7%	41,4%	40,4%	41,8%
Pågatåg	348	1 344	25,9%	25,9%	23,6%	23,6%
Krösatåg Syd	6 718	28 234	23,8%	23,8%	23,9%	23,4%
SUMMA	172 051	318 637	54,0%	53,6%	51,9%	53,3%

Intäkterna följer budget väl. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat, vilket delvis beror på gynnsam indexutveckling.

Prognosen för året är en total självfinansieringsgrad på 53,3 % jämfört med Bokslut 2015 på 53,6 % och Budget 2016 på 51,9 %.

6

Månadsrapport september 2016 16RK1823

Trafiknämnden

Månadsrapport september 2016

Förslag till beslut

Föreslås att Trafiknämnden beslutar

att godkänna månadsrapport september 2016 för trafiknämnden samt att överlämna den till regionstyrelsen för information

Sammanfattning

Det ekonomiska resultatet för januari - september 2016 uppgår sammanlagt till 26,7 miljoner kr.

Prognos för helåret 2016 uppgår till 16,0 miljoner kr enligt delårsrapporten för augusti 2016 (ny prognos skall enligt riktlinjerna inte lämnas i månadsrapport för september).

Både resandet och nöjd kundindex har ökat under året. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat vilket delvis beror på en gynnsam Indexutveckling.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Månadsrapport september 2016 för trafiknämnden

**MÅNADS-
SAMMANDRAG**

TRAFIKNÄMNDEN

**SEPTEMBER
2016**



**REGION
KRONOBERG**

Resultatuppföljning per bas/delenhet

Resultaträkning (tkr)	Månad: Januari – September 2016			Rullande	Årsbudget	Prognos
	Utfall ack	Budget Ack	Differens	12 mån	2016	Budgetavv
Länstrafikens Kansli	-19 517	-21 755	2 238	-25 485	-29 095	500
Teknik och omkostnader	-14 183	-17 000	2 817	-18 871	-23 317	500
Marknadsföring	-4 399	-6 244	1 845	-7 235	-8 475	0
Utrednings- uppdrag	-377	-917	539	-504	-1 250	0
Regiontrafik	-82 544	-85 500	2 956	-109 695	-114 000	2 000
Växjö stadstrafik	-43 017	-47 983	4 966	-58 841	-65 500	4 500
Älmhult stadstrafik	-691	-1 050	359	-926	-1 400	300
Krösatåg Nord	-12 349	-13 635	1 286	-15 028	-18 180	1 000
Krösatåg Syd	-24 438	-23 775	-663	-31 271	-31 700	-1 000
Öresundståg	929	-8 295	9 224	98	-11 060	6 700
Pågatåg	-1 121	-1 275	154	-1 494	-1 700	0
Vidarefakturerering tågtrafik	0	0	0	0	0	0
Anropsstyrd trafik	-1 788	-2 600	812	-2 359	-4 000	1 500
Serviceresor	-357	-357	0	-350	-455	0
Sjukrese- administration	0	0	0	0	0	0
Färdtjänst- avdelning	-46	-46	0	-52	-61	0
Abonnerad skolskjuts	188	0	188	1 498	0	0
Totalsumma	-203 711	-230 432	26 721	-270 516	-310 193	16 000

Kommentar:

Periodens resultat är 26 721 tkr bättre än budget. De största positiva avvikelserna gentemot budget är Regiontrafik buss 2 956 tkr, Växjö stadstrafik 4 966 tkr och Öresundståg 9 224 tkr. Den enda negativa avvikelsen gentemot budget avser Krösatåg Syd med – 663 tkr.

Intäkterna följer budget väl. Kostnaderna för perioden har varit lägre än budgeterat, vilket delvis beror på en gynnsam indexutveckling. Index för sista kvartalet är ännu inte känt.

Prognosen för helåret är ett positivt resultat med 16 000 tkr bättre än budget enligt delårsrapport för augusti 2016. Ny prognos skall enligt riktlinjerna inte lämnas i månadsrapport för september 2016.

Den största positiva avvikelsen gentemot budget bedöms bli Öresundståg med 6 700 tkr. Den enda negativa avvikelsen gentemot budget bedöms bli Krösatåg Syd med – 1 000 tkr. Av den totala prognosen på 16 000 tkr bedöms 200 tkr avse ökade intäkter och 15 800 tkr lägre kostnader än budget.

OBS! Resanderäkning för de olika tågsystemen utförs i höst varför intäktsfördelningen mellan tågsystemen kan komma att ändras under sista kvartalet.

Resandet för perioden oktober 2015 – september 2016 ökade med 6,6 % för regiontrafiken och 4,3 % för Växjö stadstrafik jämfört med samma period tidigare år (exklusive skolkort).

Samlat betyg för NKI (nöjd kundindex) enligt Kollektivtrafikbarometern var 73 % för perioden oktober 2015 – september 2016 vilket var högre än för samma period tidigare år (68 %). Målvärdet för 2016 är 68 %.

Antal medlemmar i september 2016 på Mina Sidor var 35 968 medlemmar jämfört med 31 924 medlemmar i september 2015, en ökning med 12,7 %.

Självfinansieringsgrad per trafikslag

Trafikslag	Intäkter tkr jan-sep 2016	Kostnader tkr jan-sep 2016	% jan-sep 2016	Jämförelse % Bokslut 2015	Jämförelse % Budget 2016	% Prognos 2016
Öresundståg	86 775	85 847	101,1%	96,8%	91,0%	96,3%
Älmhults stadstrafik	1 084	1 775	61,1%	59,4%	46,2%	56,0%
Regiontrafik buss	66 018	148 562	44,4%	43,5%	43,3%	43,7%
Växjö stadstrafik	28 723	71 740	40,0%	39,3%	37,6%	39,3%
Krösatåg Nord	8 581	20 930	41,0%	41,4%	40,4%	41,8%
Pågatåg	392	1 512	25,9%	25,9%	23,6%	23,6%
Krösatåg Syd	7 579	32 017	23,7%	23,8%	23,9%	23,4%
SUMMA	199 152	362 383	55,0%	53,6%	51,9%	53,3%

Kommentar:

Intäkterna följer budget väl. Kostnaderna har varit lägre än budgeterat, vilket delvis beror på en gynnsam indexutveckling. Index för sista kvartalet är ännu inte känt.

Prognosen för året är en total självfinansieringsgrad på 53,3 % jämfört med Bokslut 2015 på 53,6 % och Budget 2016 på 51,9 %.

Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid)

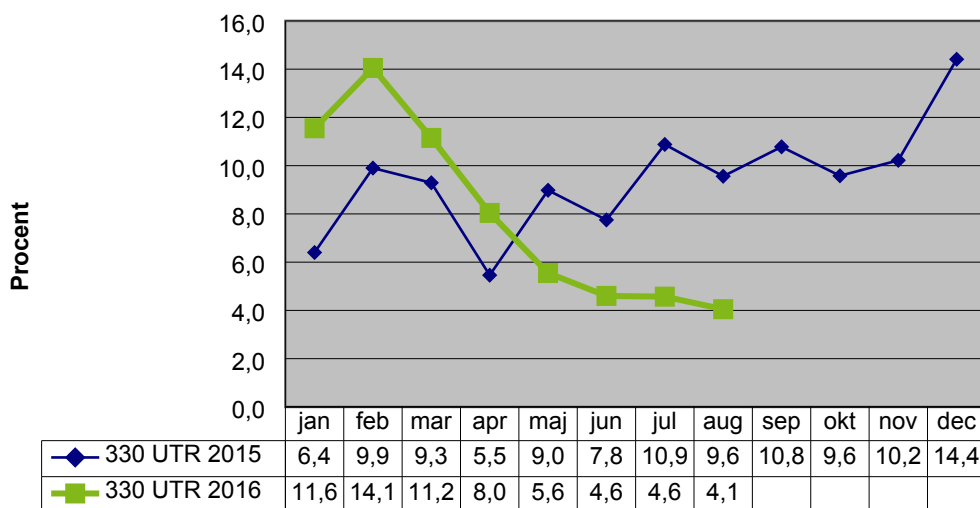
Enhet	JANUARI – SEPTEMBER 2016			JANUARI – SEPTEMBER 2015		
	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män
LTR Länstrafiken Gemensamt	3,0	4,2	1,8	1,5	1,8	1,2
UTR Uppdragsverksamhet Trafik	8,8	11,7	0,7	8,9	10,5	2,5
Trafiknämnden totalt	5,2	7,7	1,5	4,5	6,4	1,5

Kommentar:

Siffrorna i tabellerna avser sjukfrånvaron för perioden december - augusti som regleras vid lönen i januari - september. Då organisationen inte fanns i sin nuvarande form innan 2015 så omfattar statistiken för 2015 bara åtta månader.

Sjukfrånvaron för UTR Uppdragsverksamhet Trafik (Serviceresor och Färdtjänst) ligger fortfarande på en relativt hög nivå för hela perioden december – augusti. Men som framgår av nedanstående tabell har dock sjukfrånvaron stadigt minskat sedan februari 2016.

UTR Uppdragsverksamhet Trafik Sjukfrånvaro i procent, per månad (innevarande månad)



7

Verksamhetsplan för trafiknämnden 2017 16RK1866

Trafiknämnden

Verksamhetsplan 2017

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att fastställa verksamhetsplan för trafiknämnden 2017

Sammanfattning

Länstrafiken har arbetat fram förslag på tillämpade mål för kommande verksamhetsår knutna till de fyra långsiktiga övergripande målbilder som fastställts för Region Kronoberg. Till varje mål i de olika perspektiven finns definierade centrala styrtal, samt interna indikatorer som används i verksamhetsuppföljningen.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Verksamhetsplan, Trafiknämnden 2017 – mål och styrtal

VERKSAMHETSPLAN 2017

TRAFIKNÄMNDEN

INVÅNARE

FÖRTROENDET FÖR VERKSAMHETEN SKA VARA FORTSATT HÖGT

Bakgrundsbeskrivning

För invånarna i Kronobergs län ska länstrafiken, oavsett om det gäller linjetrafiken eller Serviceresor, erbjuda en trygg och tydlig service som är betydelsefull för att livet i regionen ska fungera. Kunskap om vilken trafik som den enskilde kan använda sig av är oundgängligt, likaså att det faktiska resebehovet utförs på ett förtroendeingivande sätt.

Nuläge

Handlingsplanerna för kommande år inriktar sig på att säkerställa informations- och kunskapsutbyte med länsinvånarna vilket på sikt kommer att innebära att fler blir återkommande resenärer. Avseende serviceresor ska verksamheten erbjuda god och tillförlitlig service samt erbjuda möjligheter att resa med allmänna färdmedel.

Mål

Länstrafikens NKI ska öka långsiktigt

Styrtal/indikator	Nuläge (2015)	Målvärde 2017	Målvärde 2019
NKI (Buss/tåg)	69 %	71 %	72 %
NKI (Serviceresor)	86 %	86 %	87 %
NKI (Färdtjänsthandläggning)	87 %*	87 %	91 %

* Mätning halvårsskiftet 2016

Kursiv=indikator. Dvs ej centralt definierat styrtal för 2017

TILLGÄNGLIGHETEN TILL VERKSAMHETERNA SKA VARA GOD

Bakgrundsbeskrivning

För att länsinvånarna ska ha möjlighet att använda den trafik som står till buds är det viktigt att tillgängligheten är god. De delar i tillgänglighetsbegreppet som länstrafiken har påverkansmöjligheter över ska prioriteras i verksamheten. Det kan innebära lättillgänglig information, snabba svarstider i telefon och tydligt aviserade resmöjligheter.

Nuläge

För att alla länets invånare ska ha tillgång till kollektivtrafik kommer närtrafik att införas under nästa verksamhetsår.

Mål

Tillgängligheten till verksamheterna ska vara god

Styrtal/Indikator	Nuläge (2015)	Målvärde 2017	Målvärde 2019
Kundnöjdhet Serviceresor väntetid i telefon	79 %	81 %	83 %
Enkelhet åka med länstrafiken (Kollektivtrafikbarometern)	73 %	75 %	76 %

MEDARBETARE

REGION KRONOBERG SKA VARA EN ATTRAKTIV ARBETSGIVARE

Bakgrundsbeskrivning

Ett högt engagemang från medarbetarna ger i förlängningen en bättre servicenivå gentemot invånarna vilket gynnar verksamheten på både kort och lång sikt. Genom att arbeta för en fortsatt hög motivation på arbetsplatsen skapas förutsättningar för en välfungerande verksamhet.

Nuläge

Länstrafiken kommer att fortsätta att, med hjälp av ett antal olika metoder som involverar både medarbetare och chefer, arbeta för en fortsatt hög motivation hos medarbetarna.

Mål

Länstrafiken ska ha ett ökande värde för MMI (Motiverat Medarbetarindex)

Styrtal/ Indikator	Nuläge (halvår 2016)	Målvärde 2017	Målvärde 2019
Motiverad Medarbetarindex (MMI)*	66 %	67 %	68 %
Sjukfrånvaro (i procent av ordinarie arbetstid)*	5,1 %	5 %	4,5 %

* För 2017 kommer sannolikt samma mätetal för sjukfrånvaro användas inom hela Region Kronoberg. Definitionen kommer att fastställas.

VERKSAMHETSUTVECKLING

KVALITETEN I VERKSAMHETEN SKA VARA GOD

Bakgrundsbeskrivning

Det överliggande syftet med länstrafikens planer för 2017 inom detta perspektiv är att säkerställa ett ökat kollektivt resande i en trafik som utförs med högre kvalitet. Handlingsplanerna täcker ett brett spektrum från långsiktiga strategiska teknikförändringar till upphandling av skolskjuts och serviceresor.

Nuläge

Punktlighet är ett centralt förbättringsområde som påverkar såväl den upplevda nöjdheten hos kund som den faktiska funktionen i trafiken.

Mål

Förbättrad punktlighet

Styrtal/ Indikator	Nuläge (2015)	Målvärde 2017	Målvärde 2019
Punktlighet stadsbusstrafik RT +5 min	95 %	95 %	96 %
Punktlighet regionbusstrafik RT +10 min	97,5 %	98,0 %	98,5 %
<i>Punktlighet tågtrafik RT + 3</i>			
Öresundståg	79,9 %	82 %	83 %
Krösatåg Nord	82,8 %	83 %	84 %
Krösatåg Syd	80,9 %	82 %	83 %
<i>Resultat ombordmätning busstrafik region**</i>	8,5	8,5	8,5
<i>Resultat ombordmätning busstrafik stad**</i>	8,0	8,0	8,0

** Mätningar enligt linjetrafiksavtal som genomförs varje kvartal.

REGION KRONOBERG SKA VARA EN DRIVANDE

UTVECKLINGSAKTÖR

Bakgrundsbeskrivning

Efter Stockholms län är Kronoberg det län som, i relation till befolkningen, har det högsta pendlingsnettot i Sverige. Detta beror på en betydande inpendling från grannlänerna. Växjö har en central funktion sett till arbetspendling, särskilt vad gäller den inomregionala pendlingen. För alla resenärer i Kronoberg med omnejd är det därför av största vikt att driva utveckling av såväl befintlig som ny trafik på ett sätt som både underlättar och ökar det kollektiva resandet.

Nuläge

I nuläget ser vi en något vikande tendens för marknadsandelen (vilken beror på ett antal olika omvärldsfaktorer) dock ökar det faktiska resandet i linjetrafiken.

Mål

Marknadsandelen ska öka långsiktigt

Styrtal/Indikator	Nuläge (2015)	Målvärde 2017	Målvärde 2019
Marknadsandel	11,38 %	11,7 %	12,2 %
Antal resor	9 200 000	9 500 000	9 800 000
Resandeutveckling i procent	4,5 %	3 %	3 %

REGION KRONOBERGS KLIMATPÅVERKANDE UTSLÄPP SKA MINSKA

Bakgrundsbeskrivning och nuläge

Den omfattande verksamheten inom Region Kronoberg innebär på flera sätt en stor miljöpåverkan. För länstrafikens del handlar detta främst om utsläpp från fordonstrafik. Tågen, samt den linjelagda busstrafiken körs på förnyelsebara bränslen. Skolskjuts och serviceresor körs delvis på förnyelsebara bränslen – en andel som kommer att öka efter nästa trafikupphandling.

Ökad användning av förnyelsebara drivmedel

Styrtal/Indikator	Nuläge (2015)	Målvärde 2017	Målvärde 2019
Andel förnyelsebara drivmedel inom länstrafikens samtliga fordon (buss, bil och minibuss).*	82 %	82 %	87 %

* Exklusive tåg.

EKONOMI

EN HÅLLBAR EKONOMI I BALANS

Bakgrundsbeskrivning

För att fortsatta satsningar ska vara möjliga krävs att kollektivtrafiken kan bedrivas inom befintlig ekonomisk ram och att uppsatta ekonomiska mål om självfinansieringsgrad uppfylls.

Nuläge

Innan utfästelser om målvärden för självfinansieringsgrad för individuella trafikslag kan göras krävs att fördelning av budgetramar blir kända.

Regionfullmäktige uppdrar åt trafiknämnden att:

- Trafiknämnden ska sätta mål för och redovisa självfinansieringsgrad för samtliga trafikslag

Mål

Trafiknämnden ska ha ökande självfinansieringsgrad

Styrtal/Indikator	Nuläge (2015)	Målvärde 2017	Målvärde 2019
Självfinansieringsgrad, Länstrafikens linjetrafik totalt.	53,6 %	52 %	52,5 %
Öresundståg	96,8 %		
Regiontrafik buss	43,5 %		
Växjö stadstrafik	39,3 %		
Älmhults stadstrafik	59,4 %		
Krösatåg Nord	41,4 %		
Krösatåg Syd	23,8 %		
Pågatåg	25,9 %		

9

Öresundståg Samverkansavtal 16RK48

Trafiknämnden

Öresundståg Samverkansavtal

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden rekommenderar regionstyrelsen besluta

att godkänna yttrande till förslag till nytt samverkansavtal för Öresundstågstrafiken

att godkänna yttrande till förslag till nytt ägardirektiv för Öresundståg AB

att godkänna yttrande förslag till nytt Aktieägaravtal

Sammanfattning

Skånetrafiken har under året initierat frågan om ett nytt samverkansavtal för Öresundståg. Från Skånes sida finns en stark önskan om att ha en större roll i det vardagliga arbetet med entreprenörerna (trafik och underhåll) eftersom man upplever stora kvalitetsbrister.

Den bilden delas inte fullt ut av övriga ägare. Nuvarande samverkansavtal innehåller möjligheter för ägarna att medverka tillsammans med Öresundståg AB i alla sammanhang med entreprenörerna.

Formellt är det Samverkansorganet som styr samverkan inom Öresundståg AB.

Frågan har diskuterats där ett flertal gånger. En arbetsgrupp tillsattes i vintras med representanter för samtliga ägare. Det har varit svårt att uppnå en samsyn i arbetet. På senaste mötet i Samverkansorganet beslöts följande:

att det föreliggande förslaget från arbetsgruppen avseende Samverkansavtal och Ägardirektiv ska skickas ut på remiss till ägarna

att uppdra åt arbetsgruppen kring nytt Samverkansavtal att administrera remissförfarandet och utifrån inkomna remissvar jämföra samman till färdiga beslutshandlingar

att uppmana ägarna att hantera remissen skyndsamt så att extra bolagsstämma kan hållas i anslutning till Samverkansorganets möte den 18 november.

Arbetsgruppen har nu tagit fram ett gemensamt förslag till samverkansavtal och ägardirektiv m fl dokument.

Den formella remissen går till respektive region som skall avge ett yttrande senast den 16 november. Remissvaren skall sedan sammanställas innan de hanteras i Samverkansorganet. Om det då finns en enighet i förslaget vidtar en lokal beslutsprocess. Respektive fullmäktige skall sedan fatta beslut om ett nytt avtal. För att spara tid har nu Trafiknämnden möjlighet att avge ett yttrande till Regionstyrelsen inför deras yttrande till Samverkansorganet.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Förslag till nytt samverkansavtal för Öresundstågstrafiken
Förslag till nytt ägardirektiv för Öresundståg AB
Förslag till nytt Aktieägaravtal
Missiv Remiss

Öresundståg Samarbetsavtal

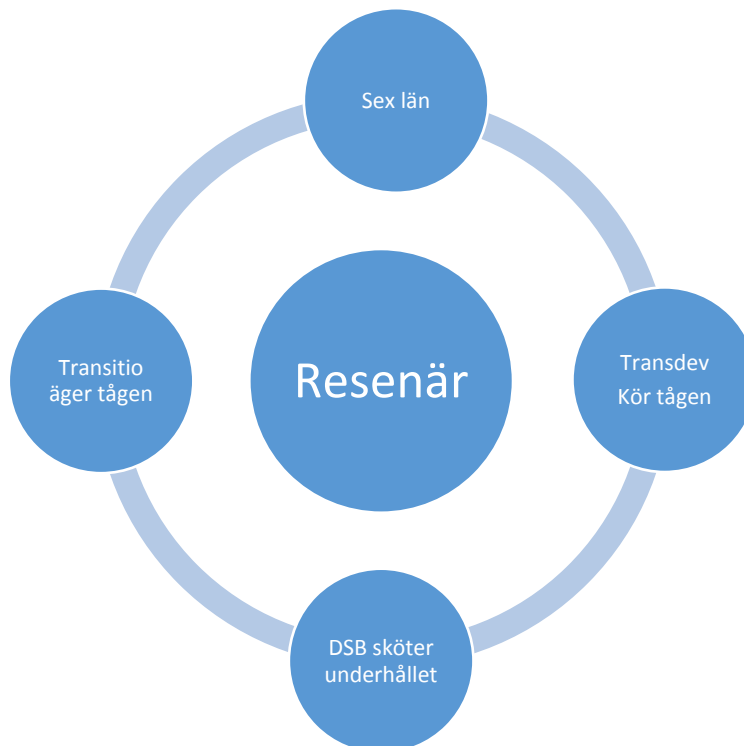
Den föreslagna förändringen innebär att Skånetrafiken tar ett större ansvar för trafiken inom Skåne. Detta i sin tur medför ytterligare ett samordningsmoment mellan Skånetrafiken och övriga län genom Öresundståg AB.

En fråga som ännu inte är löst hur den nya modellen påverkar Skånetrafikens ägartillskott. Genom att ta ett eget ansvar för vissa arbetsuppgifter minskar inte arbetsbelastningen för Öresundståg AB i samma omfattning. Egentligen tillförs ytterligare ett samordningsmoment i arbetsprocessen. Finansieringen har inte diskuterats närmare mellan Skånetrafiken och övriga ägare. Det pågår ett arbete att få fram en fördelning som man kan enas om. Sannolikt kommer kostnaden att något öka för övriga län.

Det ställningstagande som nu skall göras från respektive region och län, är rent politiskt. Hur skall vi gemensamt arbeta med och inom Öresundståg?

Bedömningen är att en arbetsfördelning med tillhörande arbetssätt som bygger på bifogade dokument, bör kunna fungera rent praktiskt. Det är också vår bedömning att en uppdelning av arbetsuppgifter enligt den föreslagna modellen medför administrativa merkostnader. Om dessa sedan leder till en bättre kvalitet återstår att se.

Sambandet mellan olika parter och ansvarsområden för Öresundståg är komplext. Nedanstående bild visar den svenska ansvarsfördelning.



Utöver den här bilden tillkommer den danska organisationen.

Samverkansavtal
för
Öresundstågstrafiken i södra Sverige

mellan

Region Kronoberg
Landstinget i Kalmar Län
Region Blekinge
Region Skåne
Region Halland
Västtrafik AB
(Landstinget i Jönköpings län)

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och avtalets omfattning	3
2. Övergripande målsättningar, vision och varumärkeslöfte	4
3. Organisation	5
4. Parts ansvar för Öresundstågstrafiken (Nivå 1).....	5
5. Politisk styrning och affärsledning (Nivå 2)	6
6. Operativ drift (Nivå 3).....	7
7. Ekonomi.....	8
8. Fordon	9
9. Marknadsföring	10
10. Försäljning, taxor och biljetter	10
11. Kundserviceansvar.....	11
12. Upphandling	11
13. Beslut om större förändringar	12
14. Avtalsperiod	12
15. Övriga villkor.....	12

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

- (1) **Region Kronoberg (LTK)**, org.nr 232100-0065
- (2) **Landstinget i Kalmar län (KLT)**, org.nr 232100-0073
- (3) **Region Blekinge (BT)**, org.nr 222000-1321
- (4) **Region Skåne (ST)**, org.nr 232100-0255
- (5) **Region Halland (HLT)**, org. nr 232100 – 0115
- (6) **Västtrafik (VT)**, org.nr 556558-5873
- (7) **Landstinget i Jönköping (JLT)**, org. nr 232100-0057

LTK, KLT, BT, ST, HLT, VT och JLT benämns nedan var för sig som "**part**" och gemensamt som "**parterna**".

1. Bakgrund och avtalets omfattning

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.

1.2. Öresundstågstrafiken startade sommaren 2000 i ett samarbete mellan DSB och SJ som trafikutövare. Skånetrafiken var huvudman för trafiken på svensk sida så länge den enbart utfördes i Skåne. Övriga län blev involverade när trafiken utsträcktes till Göteborg, Växjö/Kalmar och Karlskrona. För denna utsträckta trafik var dock SJ huvudman.

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 Skånetrafiken 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. Mot bakgrund av det ansvar trafikhuvudmännen hade fått sig tilldelat uppstod ett behov av att reglera detta samarbete. Därför arbetades ett Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige fram vilket undertecknades den 20 februari 2009.

Skånetrafiken har ingått ett samarbetsavtal med det danska Transport- og Bygningsministeriet som närmare reglerar villkoren för trafik på sträckan Malmö – Köpenhamn.

1.3. Parterna, som är regionala kollektivtrafikmyndigheter inom respektive län, 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.

- 1.4. Öresundstågstrafiken är gemensamt upphandlad både vad gäller utförare (operatör) och fordonsunderhåll.
- 1.5. Följande sträckor inom Öresundstågstrafiken ingår för närvarande i samverkan:
Malmö – Halmstad – Göteborg
Malmö – Alvesta – Kalmar
Malmö – Kristianstad – Karlskrona

Sträckan Malmö C – Nationsgränsen och vidare in i Danmark regleras av Region Skånes avtal med danska Transport- og Bygningsministeriet och omfattas inte av samverkansavtalet.

Sträckor kan tillkomma, försvinna eller ändras enligt avsnitt 13, Beslut om större förändringar. Exempel på sådana sträckor är:

Hässleholm – Markaryd – Halmstad
Göteborg – Borås – Alvesta
Jönköping – Nässjö/Värnamo – Alvesta
Emmaboda – Karlskrona

2. Övergripande målsättningar, vision och varumärkeslöfte

- 2.1. Parterna ska tillsammans och i partnerskap med operatören och underhållaren 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.
- 2.2. 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.

Målsättning

- 2.3. 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.

Långsiktighet och helhetssyn

- 2.4. Parterna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.
- 2.5. 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.

- 2.6. 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.

Vision, varumärkeslöfte och affärsidé

- 2.7. Parterna ska gemensamt ta fram vision, varumärkeslöfte och affärsidé för det samlade Öresundstågssystemet.

3. Organisation

Inom ramen för den ideella föreningen Regionsamverkan Sydsverige sker samarbetet i tre nivåer, där nivå 1 reglerar vad respektive län ensamt ansvarar för (huvudmannaskap, TFP etc) och nivå 2 reglerar övergripande och principiella frågor. Inom nivå 3 hanteras operativa driftsfrågor samt uppgifter av mer verkställande karaktär.

Organisation av samarbetet

- 3.1. Parternas arbete med Öresundstågstrafiken sker på tre nivåer.

- Nivå 1: Utgångspunkten är att varje part ansvarar för Öresundstågstrafiken inom sitt län. På denna nivå hanterar part vissa frågor i Öresundstågstrafiken självständigt. Parts ansvar och befogenheter på denna nivå regleras av villkoren i punkt 4 nedan.
- Nivå 2: Politisk styrning och affärsledning. Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av Öresundstågstrafiken hanterar parterna inom ramen för Utskottet för kollektivtrafik och dess arbetsgrupp (Direktörsgruppen). Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren i punkt 5 nedan.
- Nivå 3: Uppgifter av verkställande karaktär som rör den operativa driften av Öresundstågstrafiken hanteras av parterna under ledning av den gemensamma affärsledningen (Direktörsgruppen). Vardera part har möjlighet att uppdra åt det gemensamt ägda bolaget Öresundståg AB att utföra vissa uppgifter. Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren i punkt 6 nedan.

- 3.2. 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 Öresundstågstrafiken (Nivå 1)

- 4.1. Part är ansvarig för Öresundstågstrafiken inom sitt eget län och skall visa uppmärksamhet och omsorg om sin del av Öresundstågstrafiken. Alla frågor med koppling till Öresundstågstrafiken som endast berör en part hanteras och avgörs av den parten ensam. Nedan anges vissa av dessa frågor:

- Framtagande och beslut om trafikförsörjningsprogram för det egna länet.
- Trafikpliktsbeslut inom länet samt efter överenskommelse trafikpliktsbeslut i angränsande län.
- Fordonsbehov för trafik inom det egna länet.
- Beslut om taxor, priser och resevillkor inom det egna länet.

- Erhållande och vidmakthållande av erforderliga tillstånd såsom auktorisation enligt Järnvägslagen med mera.
 - Utifrån trafikförsörjningsprogrammet i respektive län, årligen fastställa tidtabell, formering av tåg etcetera. för Öresundstågen.
 - Teckna avtal med operatör och underhållare.
 - Attestera och betala fakturor, ersättningar, bonus, viten med mera för sin egen trafik.
 - Beslut om ändring, uppsägning eller förlängning av trafik- och underhållsavtal.
 - Beslut om upphandling, beslut om godkännande av förfrågningsunderlag samt tilldelningsbeslut.
- 4.2. I den utsträckning parts beslut påverkar den länsöverskridande trafiken ansvarar den parten för att förhandla med andra berörda parter om gemensamma lösningar innan beslut fattas.
- 4.3. Särskilt om relationen till Danmark
Region Skåne ansvarar för sträckan Malmö C – Nationsgränsen och vidare in i Danmark genom avtal med danska Transport- og Bygningsministeriet och åtar sig att löpande hålla övriga parter informerade om pågående diskussioner, förhandlingar och träffade överenskommelser.
- 5. Politisk styrning och affärsledning (Nivå 2)**
- 5.1. Övergripande frågor
Gemensamma frågor av större vikt som berör tågsystemet, trafiken och kundfrågor i hela den svenska Öresundstågstrafiken skall parterna diskutera inom ramen för Utskottet och/eller Direktörsgruppen.

Samarbetsform

Samarbetet sker inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige och dess utskott för kollektivtrafik där samtliga parter företräds av två förtroendevalda politiker. Till utskottet finns en arbetsgrupp kopplad som består av trafikdirektör eller motsvarande inom respektive parts organisation.

Diskussion och beslut i utskottet utgår från ett konsensusförfarande mellan parts företrädare i utskottet och efterföljande förankring internt hos respektive part. Efter att utskottet nått konsensus i en fråga, återförs saken till respektive part för godkännande i behörigt beslutande organ. Förslag till beslut som godtas av alla parters beslutande organ, skall parterna sedan verkställa inom ramen för samarbetet.

Motsvarande beslutsordning gäller för Direktörsgruppen i de frågor som Direktörsgruppen har mandat att fatta beslut i. Direktörsgruppen verkställer även utskottets förslag till beslut efter att samtliga berörda parters beslutande organ beslutat i frågan.

Nedan anges vissa frågor som på detta sätt skall diskuteras.

Utvärdering och strategisk planering

- Parterna skall gemensamt vaka över utvecklingen av Öresundstågstrafiken och samarbetet samt regelbundet stämma av utförd trafik utifrån de målsättningar som anges ovan.
- Årligen efter avslutat trafikår skall parterna tillsammans utvärdera den utförda trafiken med avseende på resandeutveckling, kvalitet, reseprodukter, samarbetet med operatören och samarbetet med övriga aktörer. Utvärderingen skall även avse samarbetet i sin helhet.
- Inom ramen för utvärderingen av trafiken skall parterna även årligen genomföra en strategisk framtidsanalys med en plan för utveckling och förbättring av trafiken
- Parterna skall tillsammans ta fram en strategisk trafikutvecklingsplan för den gemensamma delen av den svenska Öresundstågstrafiken.
- Gemensam affärsplan för Öresundstågstrafiken

Fordonsfrågor

Öresundstågstrafiken skall tillsammans Parterna gemensamt besluta om annat utföras av fordon typ X31 varvid fordonen skall bibehålla sin fordonsidentitet. Övriga fordonsfrågor regleras i särskilt avtal.

5.2. Utvecklingsfrågor

Utvecklingsfrågor hanteras i följande forum inom ramen för RSS

- Utvecklingsgruppen kund. Hanterar frågor om utveckling av nya gränsöverskridande lösningar som ger ett mervärde för kunderna med syfte att locka till sig fler resenärer. Visionen är att se till att kollektivtrafiken i medverkande län är bland de bästa i världen vad gäller enkla, trygga kundupplevelser inom kollektivt resande. Utveckling av trafiken ingår inte i gruppens uppdrag.
- Marknads och försäljningsgruppen. Här diskuteras frågor som syftar till att underlätta resandet över länsgränserna. Genom ett väl utvecklat samarbete inom försäljningsfrågor ska det vara enkelt att resa över länsgränserna. Enkelheten ska bidra till fler resor inom kollektivtrafiken i hela Sydsverige och på så sätt generera ökad tillväxt och hållbar utveckling.
- Trafikgruppen. Tar fram en trafikutvecklingsplan som beskriver strategier och åtgärder för hur all gränsöverskridande buss- och tågtrafik ska utvecklas på 3–5 års sikt. Syftet är att utveckla den för länen gemensamma kollektivtrafiken enligt målen om resandeutveckling, punktlighet och marknadsandel.
- Teknikgruppen. Hanterar underhåll, utveckling och användning av befintliga implementerade gemensamma tekniska system och tekniska lösningar, till exempel biljettsystem. Teknikgruppens syfte är att tillvarata och främja medlemmarnas gemensamma intressen vad gäller underhåll, utveckling och användning av nuvarande gemensamma tekniska system.

6. Operativ drift (Nivå 3)

För den dagliga driften av Öresundstågstrafiken är utgångspunkten att respektive part ansvarar för sin del av avtalet med operatören och underhållaren samt trafiken inom det egna länet. Parterna åtar sig att, inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige, samarbeta om vissa gemensamma operativa uppgifter hänförliga till den dagliga driften av Öresundstågstrafiken. Parterna har möjlighet att uppdraga åt varandra eller servicebolaget Öresundståg AB att utföra vissa uppgifter och/eller företräda part i vissa sammanhang. Dessa specificeras närmare i ett ägardirektiv från ägarna till bolaget.

7. Ekonomi

- 7.1. Villkoren i detta avsnitt gäller i tillämpliga delar Nivå 1, 2 och 3 enligt ovan.

Övergripande principer

- 7.2. Respektive part svarar i förhållande till operatören för sitt trafikavtal. Varje part skall ha rätt till de intäkter samt vara ansvarig för de kostnader och risker som är hänförliga till trafik inom partens eget län. Intäkter, kostnader och risker som är gemensamma och som ej kan hänföras till en eller vissa parter skall fördelas enligt de närmare villkor som anges nedan.

Fordonskostnader

- 7.3. Varje Part ansvarar ekonomiskt för att tillföra den fordonskapacitet som krävs enligt villkoren i avtalet.

Villkor för avräkning mellan parterna avseende fordonskapacitet fastställs i Bilaga 3.

Ersättning till operatören och underhållare

- 7.4. Ersättning till operatören svarar varje part för enligt sitt trafikavtal. Fast ersättning för tågdriften enligt trafikavtalen med operatören skall dock fördelas som en gemensam kostnad bland alla parter enligt 7.9 nedan.
- 7.5. Ersättning till underhållaren svarar varje part för enligt sitt underhållsavtal. Fast ersättning för underhållet samt kostnader för förebyggande underhåll med intervall $\geq 600\,000$ km eller ≥ 5 år skall dock fördelas som en gemensam kostnad bland alla parter enligt 7.8 nedan.
- 7.6. Kontroll av fakturor, viten och bonus samt attestering och utbetalning till operatören och underhållaren utför respektive part för sin del.
- Avgifter till Trafikverket
- 7.7. Betalning av avgifter till Trafikverket för trafiken inom ett län görs av respektive part. Vardera parten betalar även stationsavgifter inom sitt län.

Gemensamma kostnader

- 7.8. Gemensamma kostnader i samarbetet med Öresundstågstrafiken skall fördelas mellan parterna på följande sätt.

Fast ersättning för tågdrift enligt trafikavtalet med operatören samt fast ersättning för underhållet och kostnader för förebyggande underhåll med intervall $\geq 600\,000$ km eller ≥ 5 år enligt underhållsavtalet med Underhållaren fördelas mellan parterna utifrån respektive parts andel av den totala trafikvolymen i Öresundstågstrafiken. Beräkningen av parts 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. Oaktat villkoren i detta avtal ska trafiken från Malmö till nationsgränsen mot Danmark ingå i Skånes trafikvolym.

Gemensamma kostnader i Öresundstågstrafiken, som inte regleras på annat sätt, ska fördelas mellan parterna baserat på km-produktion i respektive län. Med gemensamma kostnader avses till exempel särskilda utredningsuppdrag, upphandlingskostnader eller

andra större projekt som parterna gemensamt beslutar om, oaktat om de uppstår i nivå 1, 2 eller 3.

Kostnader hänförliga till Region Skånes avtal med danska Trafikstyrelsen är inte en gemensam kostnad.

Kostnader hänförliga till Öresundståg AB:s olika uppdrag åt parterna är inte en gemensam kostnad. Öresundståg AB:s kostnader bestrids enligt beskrivning i aktieägaravtalet.

Fordon, marknadsföring, försäljning, kundserviceansvar

- 7.9. Kostnader för fordon fördelas enligt villkoren i punkt 8, kostnader för marknadsföring enligt punkt 9, kostnader och intäkter vid försäljning enligt punkt 10 nedan samt kostnader för kundserviceansvar i punkt 11 nedan.

8. Fordon

- 8.1. 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.
- 8.2. Part svarar för eventuellt kapacitetsöverskott i den egna fordonsflottan. 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 parten skall säkra köp av fordonskapacitet från annan part innan parten planlägger ökad trafik i sitt län. Parternas överenskommelser om den fördelning av överkapacitet och underkapacitet som föreligger vid undertecknande av samverkansavtalet skall fortsätta att gälla tills berörda parter överenskommer om annat.
- 8.3. Parterna är överens om att Öresundstågstrafiken i Sverige och Danmark tills vidare skall utföras enligt den s.k. puljeprincipen. Principen innebär att svenska och danska Öresundståg skall ses som en gemensam fordonsflotta vid utförande av trafiken och underhåll av fordonen. Ett fordon skall utnyttjas inom hela det svenska och danska Öresundstågstrafiksystemet. Ett fordon skall därvid i princip, så länge det kan motiveras av planerings- och omloppshänsyn, trafikera linjerna (Helsingør) - København - Malmö - Karlskrona/Alvesta/Göteborg och tillbaka till Danmark. Planering och utförande av underhåll av Öresundstågen skall också ske utifrån puljeprincipen.
- 8.4. 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.

- 8.5. En detaljerad beskrivning hur avräkning av fordonskapacitet ska gå till utifrån ovanstående grunder tas fram gemensamt av parterna.
- 8.6. Villkoren i denna punkt är en förutsättning för Parts arbete med tidtabell och ansökan om tågläge för Öresundstågen.
- 8.7. För förvaltning av fordon ska parterna komma överens om en fordonsförvaltningsgrupp i särskild ordning.

9. Marknadsföring

- 9.1. Parterna ska bilda en gemensam försäljnings- och marknadsgrupp för samordning och avstämning av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Öresundstågens grafiska profil och gemensamma varumärkesplattform.
- 9.2. Försäljnings- och 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 direktörsgruppen.
- 9.3. Öresundståg AB och Trafikoperatören kan vid behov ingå i försäljnings- och marknadsgruppen.
- 9.4. En gemensam marknadsbudget ska avsättas för den gemensamma marknadsföringen. Den gemensamma marknadsföringsbudgeten beslutas av direktörsgruppen. Fördelningen av de gemensamma kostnaderna för marknadsföringen delas lika mellan alla parter utifrån kmproduktion i hela Öresundstågssystemet. I de fall inte samtliga parter är involverade i en aktivitet fördelas kostnaderna enbart på de parter som deltar.
- 9.5. Varumärket Öresundstågen förvaltas gemensamt av de samverkande länen. Parterna 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.

10. Försäljning, taxor och biljetter

- 10.1. Inom Öresundstågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan. Taxeförändringar följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.
- 10.2. Ansvaret för taxor och biljetter samt fördelningen av intäkter sker enligt principerna för Sydtaxan.
- 10.3. Formerna för Parternas samarbete kring försäljning av biljetter och biljettsystem regleras i Sydtaxan.
- 10.4. 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.

Avvikelse från modellen för redovisning ovan, kan förekomma.

- 10.5. Samtrafiken ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan parterna för Resplus.
- 10.6. Parternas försäljningskostnader relaterade till Öresundstågen betalas av respektive part om inte annat överenskommes.
- 10.7. Försäljningskostnader för Resplus fördelas enligt principerna i Resplussamarbetet.
- 10.8. 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 Sydntaxans principer.

11. Kundserviceansvar

Resegaranti

- 11.1. 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.

Kostnad

- 11.2. 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.

Bokningssupport

- 11.3. En gemensam bokningssupport för kunder med resplusbiljett ska finnas. Region Skåne åtar sig att, mot ersättning för de faktiska kostnaderna, hantera bokningssupporten.

12. Upphandling

- 12.1. Parterna ska gemensamt upphandla trafik som omfattas av avtalet. I god tid innan upphörande av operatörens trafikavtal skall parterna gemensamt utvärdera den svenska delen av Öresundstågstrafiken och samarbetet enligt detta avtal.
- 12.2. För genomförande av en samordnad upphandling skall parterna agera gemensamt genom en, för upphandlingen särskilt bildad och av parterna godkänd, projektorganisation.
- 12.3. Samtliga handlingar och erforderliga åtgärder i anslutning till upphandlingen skall godkännas genom beslut i respektive organisation.
- 12.4. Kostnaderna för upphandlingen är att betrakta som gemensamma övriga kostnader enligt punkt 7.8 ovan.
- 12.5. Parterna skall gemensamt utarbeta anbudsunderlag inför kommande upphandling och skall också innehålla kriterier för värdering av anbud. Detta anbudsunderlag skall godkännas av samtliga parter.
- 12.6. Det för parterna gemensamt fördelaktigaste anbudet skall antas
- 12.7. Beslutsordning upphandling

Följande beslut ligger på Nivå 1 och ska fattas av respektive part.

- Igångsättningsbeslut/beslut om deltagande
- Godkännande av förfrågningsunderlag inklusive:
 - Utvärderingsmodell
 - Tilldelningskriterier
- Tilldelningsbeslut
- Avtalstecknande

13. Beslut om större förändringar

Förändringar i detta avtal som medför ej oväsentliga tillkommande åtaganden skall om någon part så begär kräva godkännande av samtliga parter som kan vara berörda av dessa förändringar. Sådana beslut skall för att vara gällande också godkännas av respektive part i enlighet med parternas olika beslutsordningar.

Sådan förändringar omfattar bl a:

- trafikutbudsförändringar
- utvidgning av trafiken med nya linjer
- inskränkning av samarbetet genom förändring eller avveckling av linjer
- kostnader som uppstår till följd av investeringar i fordon och infrastruktur som finansieras gemensamt enligt detta avtal
- större förändringar i omfattning av giltighet av respektive parts länstaxa i den aktuella trafiken
- väsentligt förändrade villkor för betalsystem, försäljningskanaler eller biljettsortiment
- avtal med trafikoperatörer vad avser både tillkommande/avgående åtaganden i befintliga avtal liksom avtal gällande ny trafik.
- tillkommande avtalsparter

14. Avtalsperiod

- 14.1. Avtalet träder i kraft då det undertecknats av samtliga Parter och ersätter det tidigare tecknade samverkansavtalet tecknat 2009-02-20.
- 14.2. Avtalet gäller tills vidare med en ömsesidig uppsägningstid om 12 månader. Sådan uppsägning ska ske skriftligen och tillställas samtliga parter i avtalet. Annan uppsägningstid kan tillämpas om parterna gemensamt så beslutar.

15. Övriga villkor

- 15.1. Ändringar eller tillägg till avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla parter, upprättas skriftligen och undertecknas av alla parterna.
- 15.2. Part äger rätt att överlåta avtalet till annan juridisk person som träder i parts ställe. Annan överlåtelse av avtalet får inte ske.

- 15.3. 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.
- 15.4. 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.
- 15.5. Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av avtalet ska i första hand hänskjutas till Utskottet för kollektivtrafik (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 (14) sidor och (4) bilagor, har upprättats i sju (7) exemplar av vilka Parterna tagit var sitt.

____ den ____ / ____ 2016

Region Blekinge

____ den ____ / ____ 2016

Region Halland

____ den ____ / ____ 2016

Västtrafik AB

____ den ____ / ____ 2016

Region Kronoberg

_____ den ____ / ____ 2016

_____ den ____ / ____ 2016

Region Skåne

Landstinget i Kalmar

_____ den ____ / ____ 2016

Landstinget i Jönköping

**Ägardirektiv
för
Öresundståg AB
Antaget på bolagstämma 201X-XX-XX**

1. Bakgrund

Utgångspunkten för Öresundstågstrafiken är att respektive part ansvarar för sin del av trafiken, inklusive avtalet med operatören och underhållaren. Enligt samverkansavtalet har parterna möjlighet att uppdra åt servicebolaget Öresundståg AB att utföra vissa uppgifter och/eller företräda part i vissa sammanhang. Tidigare har parternas uppdrag till bolaget till alla delar varit lika. I samband med tecknande av nytt samverkansavtal för hela Öresundstågstrafiken tar Region Skåne ett större ansvar för den skånska delen av Öresundstågstrafiken. Öresundståg AB, som fortsatt ska företräda övriga parter i samma utsträckning som tidigare, kommer fortsatt ha en viktig roll och alla frågor som är länsöverskridande ska samordnas mellan bolaget och Region Skåne. Med anledning av detta behöver ägardirektivet till bolaget justeras. Ägarna skall årligen följa upp och besluta om bolagets utveckling för att säkra att ägardirektivet följs och vid behov revidera detsamma.

2. Om ägardirektivet och övriga styrdokument

Ägardirektivet är det dokument som beskriver ägarnas uppdrag till bolaget. Det sätter ramarna och förtydligar ägarnas förväntningar på bolaget. Utöver ägardirektivet finns det två avtal mellan parterna, aktieägaravtalet och samverkansavtalet, som reglerar parternas samarbete om Öresundstågstrafiken. Aktieägaravtalet beskriver mer detaljerat villkoren och förutsättningarna för parternas engagemang i bolaget medan samverkansavtalet beskriver hur Öresundstågssamarbetet ska ske.

3. Syfte med bolaget

Bolagets ägs tillsammans av respektive län i Skåne, Halland, Västra Götaland, Blekinge, Kronoberg och Kalmar. Ägarna samarbetar om Öresundstågstrafiken och bolagets syfte, som framgår av aktieägaravtalet, är att bistå Parterna med de uppgifter som respektive part uppdragit åt bolaget.

4. Uppdrag

Nedan specificeras uttömmande vilka uppgifter respektive part uppdrar åt bolaget. De uppgifter som part själv ansvarar och inte uppdragit åt bolaget att hantera ska samordnas mellan bolaget och ansvarig part

4.1. Dagliga trafikfrågor

4.1.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Löpande kontakt och uppföljning med operatören och underhållaren i trafik- och driftsfrågor.
- Driftsstörningar och ersättningstrafik, t ex prioritering vid driftsstörningar.
- Dialog om prioritering av tågformering i den operativa driften, d v s beslut om tillfällig anpassning av tågstorlekar i konkreta fall av fordonsbrist, oväntat många resenärer och liknande.
- Kundbemötande och varumärke.
- Ombordservice- och erbjudande, bemanningsfrågor, biljettkontroll m m.
- Ombordmätning samt Kvalitetskontroller (via t ex mystery riders).

4.2. Löpande fordonsunderhåll

4.2.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Kontakt med underhållaren och operatören om praktiska fordonsfrågor kopplade till den operativa driften.
- Löpande leveransuppföljning (*ex fordonstillgänglighet, städning, klotter, toaletter, dörrar, AC, Wifi osv*).
- Underhållsoptimering enligt trafikavtal och underhållsavtal.
- Uppföljning av fordonens status, underhåll, teknik, förebyggande tekniskt underhåll.
- Genomföra bedömning av fordons- och investeringsbehov.

4.3. Mot trafikverket och andra svenska myndigheter

4.3.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Underhandskontakter/förhandlingar med Trafikverket angående tåglägesansökan
- Ansöka om tåglägen
- Förvaltning av TRAV och löpande kontakter med Trafikverket

4.3.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Samordning av Region Skånes och övriga läns tåglägesansökningar
- Ansöka om tåglägen för länsöverskridande trafik

4.4. Depåfrågor

4.4.1 Region Skåne, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor.

- Hyresgäst i Kärråkradepån

4.5. Kund-, marknads- och försäljningsfrågor

4.5.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor.

- Förvaltning, administration och löpande utveckling av oresundstag.se och "Boka resa"
- Bokningssupport

4.5.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Förvaltning, administration och löpande utveckling av oresundstag.se och "Boka resa"

4.6. Planering

4.6.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Planering av tågformering i den operativa driften
- Ta fram förslag på tidtabell, formering av tåg etc. utifrån respektive parts beställning

4.7. Fordonsavräkning

4.7.1 Region Skåne, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor.

- Hantera fordonsavräkning enligt särskilt beslut om avräkning av fordonskapacitet.

4.8. Utvärdering och uppföljning

4.8.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Uppföljning och rapportering för hela trafiksystemet exempelvis gällande resande, punktlighet, kundnöjdhet, intäkter, produktion m m.
- Vecko- och månadsrapportering enligt trafikavtalen.
- Ta fram förslag till affärsplan för den gemensamma delen av trafiken.
- Uppföljning av kvaliteten i trafiken, punktlighet, utförandegrad, produktion, bemanning, visering mm.
- Kvalitetsmätning avseende trafiken
- Uppföljning av incitamentsmodellen med operatören och kontroll av bonus och viten.

4.8.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Uppföljning och rapportering för hela trafiksystemet exempelvis gällande resande, punktlighet, kundnöjdhet, intäkter, produktion m m.
- Vecko- och månadsrapportering enligt trafikavtalen.
- Ta fram förslag till affärsplan för den gemensamma delen av trafiken.

4.9. Administrativa uppgifter

4.9.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Ta fram årligt underlag för budgetarbetet.
- Praktiskt arbete med kontroll av fakturor från operatören, underhållaren och Trafikverket.
- Framtagande av samlad ekonomisk information rörande hela trafiksystemet.
- Hantering av samtliga frågor rörande avtal med entreprenör, underhållsleverantör och leverantör av ersättningstrafik.
- Sammanställa och förvalta statistik och andra uppgifter om trafiksystemet Öresundståg (resande, produktion, NKI mm).

4.9.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Framtagande av samlad ekonomisk information rörande hela trafiksystemet.
- Sammanställa och förvalta statistik och andra uppgifter om trafiksystemet Öresundståg (resande, produktion, NKI mm).

5. Företräda ägarna mot 3:e part

Bolaget förväntas företräda ägarna i frågor mot 3:e part i den omfattning ägarna uppdragit åt bolaget. I bolagets ansvar ligger att företräda och ta till vara samtliga ägares intressen i de delar och i den omfattning ägarna lämnar uppdrag till bolaget.

6. Giltighet

Detta ägardirektiv ersätter tidigare ägardirektiv och är antaget vid bolagsstämma den XX XX 201X. Ägardirektivet gäller till dess bolagsstämman meddelar något annat.

Aktieägaravtal

för Öresundståg AB, org nr 556794-3492

Detta avtal har denna dag träffats mellan **Region Kronoberg (LTK)**, org.nr 232100-0065, **Landstinget i Kalmar län (KLT)**, org.nr 232100-0073, **Region Blekinge (BT)**, org.nr 222000-1321, **Region Skåne (ST)**, org.nr 232100-0255, **Region Halland (HLT)**, org. nr 232100 – 0115 samt **Västtrafik (VT)**, org.nr 556558-5873

LTK, KLT, BT, ST, HLT och VT benämns nedan var för sig som ”**part**” och gemensamt som ”**parterna**”.

1. Bakgrund

1.1 Detta avtal avser att reglera parternas rättigheter och skyldigheter i förhållande till varandra i Öresundståg AB, org. nr. 556794-3492.

1.2 Parterna samarbetar om den svenska delen av Öresundstågstrafiken. Bakgrunden till samarbetet finns beskriven i ett, av parterna undertecknat, samverkansavtal om Öresundstågstrafik i Södra Sverige (samverkansavtalet).

En del av samarbetet sker genom att parterna i varierande omfattning uppdragit åt det gemensamt ägda bolaget Öresundståg AB (Bolaget) att hantera vissa operativa förvaltningsuppgifter hänförliga till Öresundstågstrafiken.

Mot bakgrund av detta ingår parterna föreliggande aktieägaravtal (Aktieägaravtalet) avseende Bolaget på de villkor och förutsättningar som anges nedan.

Avtalade definitioner i samverkansavtalet skall gälla med samma betydelse i aktieägaravtalet.

2. Bolagets syfte och uppgifter

Syftet

2.1 Syftet med bolaget är att bistå parterna med de uppgifter som respektive part uppdragit åt Bolaget enligt punkt 2.2 nedan. Bolaget är således ett servicebolag i förhållande till Parterna och svarar för extern kommunikation endast inom de från respektive part erhållna uppdragen.

Parternas syfte är inte att bygga upp stora ekonomiska värden i Bolaget, ej heller att skapa vinst som återförs till parterna genom utdelning. Kostnader för trafiken i form av uppdragsersättning till operatören och biljettintäkter från trafiken skall inte kanaliseras genom Bolaget.

Uppgifter

2.2 De uppgifter som respektive part uppdrar åt Bolaget framgår av samverkansavtalet och den preciserade förteckningen i ägardirektivet. Uppgifterna utgör delar av den verksamhet som parterna bedriver inom ramen för offentlig kollektivtrafik med tåg.

3. Bildande av Bolaget

- 3.1 Vid undertecknande av samverkansavtalet är Bolaget under ombildande. Parterna åtager sig att i alla avseenden samarbeta och medverka så att Bolaget så snart som möjligt kan bildas på de villkor som anges nedan.

Aktiekapital

- 3.2 Bolaget skall ha ett aktiekapital på 1 000 000 kr fördelat på 1 000 aktier. Varje aktie skall ha en röst.
- 3.3 Aktierna skall fördelas på följande sätt:

Part	Antal aktier
Region Skåne	166
Region Blekinge	167
Landstinget i Kalmar Län	167
Region Kronoberg	167
Region Halland	167
Västtrafik AB	166
Totalt	1 000

Bolagets firma

- 3.4 Bolaget ska ha firman Öresundståg AB tills parterna beslutar annat.

Årsstämma, styrelse, säte, VD, revisor och personal

- 3.5 Bolaget skall hålla årsstämma varje år enligt bestämmelserna i aktiebolagslagen. Part kan även kalla till extra bolagsstämma enligt bestämmelserna i aktiebolagslagen.
- 3.6 Bolagets förvaltning skall fullgöras av Bolagets styrelse i enlighet med aktiebolagslagen, gällande bolagsordning och arbetsordning för styrelsen och instruktion för VD. Styrelsens säte skall vara Malmö. Uppgiften att vara styrelsens ordförande skall rotera mellan parterna.
- 3.7 Bolagets styrelse skall ha sex ordinarie ledamöter och sex suppleanter. Samtliga parter äger rätt att utse en ledamot och en suppleant. Suppleanterna skall endast närvara när ordinarie ledamot ej kan närvara och utgör personliga ersättare till ledamöterna. Suppleant från en part skall således inträda när ledamot från den parten ej kan närvara.
- För arbete som ledamot i styrelsen skall ingen ersättning utgå.
- 3.8 Bolaget skall ha en VD.
- 3.9 Bolaget skall ha en revisor och en lekmannarevisor som väljs på årsstämman.
- 3.10 Bolaget skall anställa personal i den omfattning som styrelsen beslutar.
- Bolaget skall även kunna köpa tjänster från respektive part. Köp av tjänster på detta sätt skall definieras och godkännas av Bolagets styrelse. Ersättning till part för utförda tjänster skall betalas utifrån en självkostnadsprincip, varvid ersättning utges för

lönekostnader, reseersättning, styrkta utlägg samt en administrativ avgift på 4 % av lönekostnaden.

4. Beslutsfattande, firmateckning

Beslutsfattande

- 4.1 För parternas beslut på bolagsstämma eller styrelsemöte i nedan angivna frågor rörande Bolaget, skall - oavsett vad aktiebolagslagen eller bolagsordningen stadgar - enighet föreligga mellan parterna:

- Ändring av bolagsordningen
- Ändring av Bolagets aktiekapital samt utgivning av konvertibler, teckningsoptioner eller lån enligt 11 kap 11 § aktiebolagslagen.
- Beslut om att Bolaget skall träda i likvidation i annat fall än då så skall ske enligt lag
- Ändring av lokaliseringen av Bolagets verksamhet
- Bildande eller nedläggning av dotterbolag

Uppkommer fråga vilken kräver enighet mellan parterna och kan enighet inte nås, skall frågan avföras från dagordningen utan att omröstning äger rum.

- 4.2 För parternas beslut i frågor som rör förvaltningen av uppgifter som uppdragits åt Bolaget enligt ägardirektiv skall följande ordning gälla för beslut på bolagsstämma och styrelsemöte.

Beslut i frågor som berör hela den svenska Öresundstågstrafiken skall representanter från alla Parter delta i.

Frågor som endast berör vissa delar av den svenska Öresundstågstrafiken skall parter som direkt berörs av dessa delar av trafiken först ha ett samråd om innan beslut tas. En part är berörd 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 enighet 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 parter styrelseledamöter och på bolagsstämma en majoritet av berörda parter röster. Vad gäller Blekinge Kustbana förutsätter ett giltigt beslut dock att Region Skåne och Region Blekinge är överens.

Hörande av parternas fullmäktige

- 4.3 Inför beslut i verksamheten som enligt samverkansavtalet och detta aktieägaravtal skall fattas av Bolaget och som kan vara av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt, åligger det envar part att överväga om parten skall bereda fullmäktige eller motsvarande organ tillfälle att yttra sig enligt 3 kap 17 § Kommunallag (1991:900).

Firmateckning

- 4.4 Bolagets firma tecknas av tre styrelseledamöter i förening. VD äger enligt aktiebolagslagen rätt att teckna firman avseende löpande förvaltningsåtgärder.

5. Ekonomi

Bolagets ekonomi

- 5.2 Styrelsen ansvarar för Bolagets ekonomi och skall senast den 1 oktober fastställa en årlig budget avseende Bolagets kostnader som sedan delges parterna. Vidare skall styrelsen årligen fastställa en övergripande ekonomisk plan avseende de två närmaste åren efter budgetåret. Planen skall delges parterna som har möjlighet att ge respons på planen. Arbetet med Bolagets budget skall koordineras med respektive parts budgetarbete. Kontinuerlig budgetuppföljning i Bolaget skall äga rum på styrelsemöten.

- 5.3 Bolaget förväntas inte ha intäkter av någon större omfattning. Parterna bestrider bolagets kostnader genom att betala för de tjänster Bolaget utför åt dem enligt utfärdat ägardirektiv. De uppdrag som samtliga parter gemensamt uppdragit åt bolaget att hantera enligt ägardirektivet utgör bolagets grunduppdrag. För grunduppdraget och för bolagets övergripande kostnader ersätter parterna bolaget med en fast ersättning om vardera X kronor per år.

För de uppdrag som inte är gemensamma för alla parterna erhåller bolaget ersättning enligt följande.

Part	Ersättning för uppdrag utöver grunduppdrag, per år (SEK)
Region Skåne	Z
Region Blekinge	Y
Landstinget i Kalmar Län	Y
Region Kronoberg	Y
Region Halland	Y
Västtrafik AB	Y
Totalt	

Ersättningen kan variera över tid beroende på vilka uppdrag bolaget erhåller från ägarna.

6. Direktiv till Bolaget, samråd

- 6.1 Bolagets stämma ger ägardirektiv med uppdrag till Bolaget.
- 6.2 Bolagets personal skall samråda med tjänstemän hos respektive part i de frågor som styrelsen anger. Sådant samråd skall ske med de arbetsgrupper hos parterna som förberett samarbetet och föregått undertecknande av samverkansavtalet. Formerna för samråd mellan Bolagets personal och parternas tjänstemän kommer löpande att anpassas.

7. Avtalstid, uppsägning m.m.

- 7.1 Oaktat att Aktieägaravtalet är ett separat dokument, skall det utgöra en integrerad del av Samverkansavtalet. Villkoren för avtalstid, förlängning, uppsägning, ändring, tvist m.m. i Samverkansavtalet skall gälla även för aktieägaravtalet. De båda dokumenten skall ses som en helhet varvid båda avtalens villkor kompletterar varandra. Ett av avtalen kan inte sägas upp utan att det andra avtalet samtidigt också upphör.

8. Övergång av aktier

- 8.1 Part äger rätt att sälja sina aktier. Villkoren för hembud i bolagsordningen skall dock tillämpas på sådan försäljning.

9. Övriga villkor

- 9.1 Detta avtal avser samtliga de aktier i Bolaget, som envar part nu äger, såväl som varje aktie, vilken part kan komma att förvärva genom ny- eller fondemission eller annat fång av vad slag det vara må.
- 9.2 Envar part åtager sig att tillse att partens representanter vid bolagsstämma och styrelsemöte röstar på ett sådant sätt att bestämmelserna i detta avtal följs.
- 9.3 Parternas avsikt är att Bolaget skall utgöra ett samriskföretag enligt 1 kap 17 § lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Samtliga parter är upphandlande enheter. Tiden för parternas samarbete genom Bolaget framgår av samverkansavtalet.

Underlag till beslut

Ansvarsfördelning och uppdrag till Bolaget

Utgångspunkten för Öresundstågstrafiken är att respektive part ansvarar för sin del av trafiken, inklusive avtalet med operatören och underhållaren. Enligt samverkansavtalet har parterna möjlighet att uppdra åt servicebolaget Öresundståg AB att utföra vissa uppgifter och/eller företräda part i vissa sammanhang. Nedan specificeras uttömmande vilka uppgifter respektive part uppdrar åt bolaget samt vilka uppgifter som ligger kvar på parterna gemensamt eller på respektive part. De uppgifter som part själv ansvarar för och inte uppdragit åt bolaget att hantera ska, i de fall de berör mer än ett län, samordnas mellan parterna och i förekommande fall bolaget.

Bolagets grunduppdrag utgörs av de uppdrag som samtliga parter har uppdragit åt bolaget. Bolagets samlade uppdrag enligt nedan skall befastas i ett ägardirektiv som ska antas av bolagsstämman.

1. Dagliga trafikfrågor

1.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Löpande kontakt och uppföljning med operatören och underhållaren i trafik- och driftsfrågor.
- Driftsstörningar och ersättningstrafik, t ex prioritering vid driftsstörningar.
- Dialog om prioritering av tågformering i den operativa driften, d v s beslut om tillfällig anpassning av tågstorlekar i konkreta fall av fordonsbrist, oväntat många resenärer och liknande.
- Kundbemötande och varumärke.
- Ombordservice- och erbjudande, bemanningsfrågor, biljettkontroll m m.
- Ombordmätning samt kvalitetskontroller (via t ex mystery riders).

2. Löpande fordonsunderhåll

2.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Kontakt med underhållaren och operatören om praktiska fordonsfrågor kopplade till den operativa driften.
- Löpande leveransuppföljning (*ex fordonstillgänglighet, städning, klotter, toaletter, dörrar, AC, Wifi osv*).
- Underhållsoptimering enligt trafikavtal och underhållsavtal.
- Genomföra bedömning av fordons- och investeringsbehov.

2.2 Ansvar för följande frågor/uppgifter ligger kvar på respektive part

- Beslut om fordonsbehov för trafik, inklusive investeringsbehov.
- Besiktning av fordon under löpande avtal och inför avtalsslut samt samordning i dessa frågor med samtliga fordonsägare. (Fordonsförvaltningsgruppen)
- Fordonsförvaltning

Underlag till beslut

Ansvarsfördelning och uppdrag till Bolaget

3. Mot trafikverket och andra svenska myndigheter

3.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Underhandskontakter/förhandlingar med Trafikverket angående tåglägesansökan
- Ansöka om tåglägen
- Förvaltning av TRAV och löpande kontakter med Trafikverket

3.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Samordning av Region Skånes och övriga läns tåglägesansökningar
- Ansöka om tåglägen för länsöverskridande trafik

4. Depåfrågor

4.1 Region Skåne, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor.

- Hyresgäst i Kärråkradepån

5. Kund-, marknads- och försäljningsfrågor

5.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor.

- Förvaltning, administration och löpande utveckling av oresundstag.se och "Boka resa"
- Bokningssupport

5.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Förvaltning, administration och löpande utveckling av oresundstag.se och "Boka resa"

5.3 Ansvaret för följande frågor/uppgifter ligger kvar på respektive part

- Alla frågor om priser, system samt affärsregler och resevillkor, inklusive sydtaxan.
- Utveckling och samordning av gränsöverskridande lösningar.
- Utveckla (strategiskt) och genomföra särskilda Öresundstågskampanjer.
- Varumärkesfrågor.
- Kundärendehantering
- Marknadskommunikation och kampanjer inom det egna länet

6. Planering

6.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Planering av tågformering i den operativa driften
- Ta fram förslag på tidtabell, formering av tåg etc. utifrån respektive parts beställning.

6.2 Ansvaret för följande frågor/uppgifter ligger kvar på respektive part

- Framtagande av och beslut om trafikförsörjningsprogram.
- Trafikutvecklingsplan med strategier och åtgärder för hur tågtrafiken ska utvecklas.

Underlag till beslut

Ansvarsfördelning och uppdrag till Bolaget

- Framtagande av och beslut om trafikplikt
- Fastställa tidtabell, formering av tåg etc. utifrån trafikförsörjningsprogram
- Infrastrukturåtgärder

7. Fordonsavräkning

7.1 Region Skåne, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor.

- Hantera fordonsavräkning enligt särskilt beslut om avräkning av fordonskapacitet

8. Utvärdering och uppföljning

8.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Uppföljning och rapportering för hela trafiksystemet exempelvis gällande resande, punktlighet, kundnöjdhet, intäkter, produktion m m.
- Vecko- och månadsrapportering enligt trafikavtalen.
- Ta fram förslag till affärsplan för den gemensamma delen av trafiken.
- Uppföljning av kvaliteten i trafiken, punktlighet, utförandegrad, produktion, bemanning, visering mm.
- Uppföljning av fordonens status, underhåll, teknik, förebyggande tekniskt underhåll.
- Kvalitetsmätning avseende trafiken.
- Uppföljning av incitamentsmodellen med operatören och kontroll av bonus och viten.

8.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Uppföljning och rapportering för hela trafiksystemet exempelvis gällande resande, punktlighet, kundnöjdhet, intäkter, produktion m m.
- Vecko- och månadsrapportering enligt trafikavtalen.
- Ta fram förslag till affärsplan för den gemensamma delen av trafiken.

8.3 Ansvaret för följande frågor/uppgifter ligger kvar på respektive part

- Utvärdera den utförda trafiken med avseende på resandeutveckling, kvalitet, reseprodukter, samarbetet med operatören och samarbetet med övriga aktörer.
- Årlig strategisk framtidsanalys med en plan för utveckling och förbättring av trafiken.
- Fastställa affärsplan för den egna och gemensamma delen av trafiken.

9. Administrativa uppgifter

9.1 Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län, Region Blekinge, Region Halland och Västtrafik AB uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor medan Region Skåne ansvarar för sin egen del. Samtliga frågor samordnas mellan Öresundståg AB och Region Skåne.

- Ta fram årligt underlag för budgetarbetet.
- Praktiskt arbete med kontroll av fakturor från operatören, underhållaren och Trafikverket.
- Framtagande av samlad ekonomisk information rörande hela trafiksystemet.
- Hantering av samtliga frågor rörande avtal med entreprenör, underhållsleverantör och leverantör av ersättningstrafik.

Underlag till beslut

Ansvarsfördelning och uppdrag till Bolaget

- Sammanställa och förvalta statistik och andra uppgifter om trafiksystemet Öresundståg (resande, produktion, NKI mm).

9.2 Region Skåne uppdrar åt Öresundståg AB att företräda parten i nedanstående frågor:

- Framtagande av samlad ekonomisk information rörande hela trafiksystemet.
- Sammanställa och förvalta statistik och andra uppgifter om trafiksystemet Öresundståg (resande, produktion, NKI mm).

9.3 Ansvaret för följande frågor/uppgifter ligger kvar på respektive part

- Fastställa budget
- Attestera och betala fakturor, ersättningar, bonus, viten mm.
- Kontroll och redovisning av intäkter från försäljning av biljetter ombord på tågen
- Hantering av avtalsbrott

Bolagsordning

För Öresundståg AB, org nr 556794-3492

Antagen och godkänd den 20 februari 2009

§1 Firma

Bolagets företagsnamn (firma) är Öresundståg AB.

§ 2 Styrelsens säte

Bolagets styrelse skall ha sitt säte i Skåne län, Malmö kommun.

§ 3 Föremålet för och syftet med bolagets verksamhet

Föremålet för bolagets verksamhet är att tillhandahålla service och utföra operativa förvaltningsuppgifter hänförliga till offentlig kollektivtrafik med tåg i Skåne län, Blekinge län, Kronobergs län, Kalmar län, Hallands län, Jönköpings län och Västra Götalands län.

Syftet med bolagets verksamhet är inte att bereda vinst åt aktieägarna. Bolagets vinst skall – i den mån den inte reserveras – helt användas till det ändamål för vilket bolaget bildats utifrån principen om självkostnad. Vid bolagets likvidation skall bolagets vinst och behållna tillgångar återbetalas till aktieägarna i förhållande till deras innehav av aktier i bolaget.

§ 4 Aktiekapital

Aktiekapitalet skall utgöra lägst 1.000.000 kronor och högst 4.000.000 kronor.

§ 5 Antal aktier

Antal aktier skall vara lägst 1.000 aktier och högst 4.000 aktier.

§ 6 Bolagets styrelse

Styrelsen skall bestå av sju (7) styrelseledamöter med sju (7) styrelsesuppleanter.

§ 7 Revisor

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses av årsstämman en (1) auktoriserad revisor och en (1) lekmannarevisor.

§ 8 Kallelse

Kallelse till årsstämma skall ske skriftligen genom brev. Kallelse till årsstämma skall ske tidigast sex veckor och senast två veckor före stämman.

§ 9 Årsstämma

På årsstämman skall följande ärenden förekomma till behandling:

1. Val av ordförande vid stämman;
2. Upprättande och godkännande av röstlängd;

3. Val av en eller två justeringsmän;
4. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad;
5. Godkännande av dagordning;
6. Framläggande av årsredovisning, revisionsberättelse och lekmannarevisorns granskningsrapport;
7. Beslut
 - a) om fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen,
 - b) om dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen,
 - c) om ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören.
8. Fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorn och lekmannarevisorn med suppleanter;
9. Val av styrelseledamöter och styrelsesuppleanter samt, i förekommande fall, revisor och lekmannarevisor;
10. Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

§ 10 Räkenskapsår

Kalenderår skall vara bolagets räkenskapsår

§ 11 Hembudsskyldighet

Har en aktie övergått från en aktieägare till annan aktieägare eller person som inte är aktieägare i bolaget har övriga aktieägare rätt att lösa aktien. Lösningrätten ska utnyttjas för hela det antal aktier som erbjudandet omfattar. Den nye ägaren av aktien skall genast skriftligen anmäla övergång till aktiebolagets styrelse. Han ska också visa på vilket sätt han har fått äganderätt till aktien. När anmälan om en akties övergång har gjorts skall styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad vars postadress är känd för aktiebolaget. Styrelsen skall uppmana de lösningsberättigade att skriftligen framställa lösningsanspråk hos aktiebolaget, senast inom två månader räknad från anmälan hos styrelsen om övergången.

Anmäler sig fler än en lösningsberättigad skall samtliga aktier så långt det är möjligt fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i aktiebolaget. Återstående aktier fördelas genom lottning av aktiebolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.

Lösenbeloppet skall motsvara aktiens kvotvärde. Lösenbeloppet skall erläggas inom en månad från den tidpunkt lösenbeloppet blev bestämt.

Talan i en fråga om hembud måste väckas inom två månader från den dag då lösningsanspråket framställdes hos aktiebolaget.

§ 12 Ändring av bolagsordningen

Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av samtliga aktieägare.

De uppdrag som samtliga parter uppdragit åt bolaget att hantera enligt ägardirektivet utgör bolagets grunduppdrag. För detta grunduppdrag och för bolagets övergripande kostnader ersätter parterna bolaget med vardera X kronor per år.

Övriga uppdrag som parterna uppdragit åt bolaget ersätts enligt följande:

Skåne	0 kronor
Kronoberg	Y Mkr
Kalmar	Y Mkr
Blekinge	Y Mkr
Halland	Y Mkr
Västtrafik	Y Mkr

Bolagets grunduppdrag (för alla parter)

Depå

- Hyresgäst i Kärråkradepån

Försäljning

- Förvaltning, administration och löpande utveckling av oresundstag.se och "Boka resa"

Fordon

- Hantera fordonsavräkning enligt särskilt beslut om avräkning av fordonskapacitet.

Administrativa uppgifter

- Sammanställa och förvalta statistik och andra uppgifter om trafiksystemet Öresundståg (resande, produktion, NKI mm).
- Framtagande av samlad ekonomisk information rörande hela trafiksystemet.

Bolagets uppdrag utöver grunduppdraget

Från Skåne:

Mot trafikverket och andra svenska myndigheter

- Samordning av Region Skånes och övriga läns tåglägesansökningar
- Ansöka om tåglägen för länsöverskridande trafik

Utvärdering och uppföljning

- Uppföljning och rapportering för hela trafiksystemet exempelvis gällande resande, punktlighet, kundnöjdhet, intäkter, produktion m m.
- Vecko- och månadsrapportering enligt trafikavtalen.
- Ta fram förslag till affärsplan för den gemensamma delen av trafiken.

Från övriga län:

Dagliga trafikfrågor

- Löpande kontakt och uppföljning med operatören och underhållaren i trafik- och driftsfrågor.
- Driftsstörningar och ersättningstrafik, t ex prioritering vid driftsstörningar.
- Dialog om prioritering av tågformering i den operativa driften, d v s beslut om tillfällig anpassning av tågstorlekar i konkreta fall av fordonsbrist, oväntat många resenärer och liknande.
- Kundbemötande och varumärke.
- Ombordservice- och erbjudande, bemanningsfrågor, biljettkontroll m m.
- Ombordmätning samt Kvalitetskontroller (via t ex mystery riders).

Löpande fordonsunderhåll

- Kontakt med underhållaren och operatören om praktiska fordonsfrågor kopplade till den operativa driften.
- Löpande leveransuppföljning (*ex fordonstillgänglighet, städning, klotter, toaletter, dörrar, AC, Wifi osv*).
- Underhållsoptimering enligt trafikavtal och underhållsavtal.
- Uppföljning av fordonens status, underhåll, teknik, förebyggande tekniskt underhåll.
- Genomföra bedömning av fordons- och investeringsbehov.

Mot trafikverket och andra svenska myndigheter

- Underhandskontakter/förhandlingar med Trafikverket angående tåglägesansökan
- Ansöka om tåglägen
- Förvaltning av TRAV och löpande kontakter med Trafikverket

Planering

- Planering av tågformering i den operativa driften
- Ta fram förslag på tidtabell, formering av tåg etc. utifrån respektive parts beställning

Utvärdering och uppföljning

- Uppföljning och rapportering för hela trafiksystemet exempelvis gällande resande, punktlighet, kundnöjdhet, intäkter, produktion m m.
- Vecko- och månadsrapportering enligt trafikavtalen.
- Ta fram förslag till affärsplan för den gemensamma delen av trafiken.
- Uppföljning av kvaliteten i trafiken, punktlighet, utförandegrad, produktion, bemanning, visering mm.
- Kvalitetsmätning avseende trafiken
- Uppföljning av incitamentsmodellen med operatören och kontroll av bonus och viten.

Administrativa uppgifter

- Ta fram årligt underlag för budgetarbetet.
- Praktiskt arbete med kontroll av fakturor från operatören, underhållaren och Trafikverket.
- Hantering av samtliga frågor rörande avtal med entreprenör, underhållsleverantör och leverantör av ersättningstrafik.

1. Bakgrund

1.1 Enligt samverkansavtalet ansvarar envar part för eventuellt överskott eller underskott i sin fordonskapacitet jämfört med planlagd trafik. I denna bilaga nedan finns principer för avräkning av fordonskapacitet mellan parterna. Villkoren medför inte en rättighet för part att sälja eller köpa kapacitet i fordonsflottan utan utgör en modell för avräkning av kapacitet utifrån de beslut parterna fattat med stöd av samverkansavtalet.

Avräkning av fordonskapacitet mellan Sverige och Danmark regleras i avtal mellan Region Skåne och ansvarig dansk myndighet, varvid det samlade svenska behovet erhålls. Avräkning av fordonskapacitet mellan parterna regleras i denna bilaga.

2. Fastställande av fordonsbehov

2.1 Fordonsbehovet utgår från vid var tid gällande omloppsplaner samt det samlade svenska fordonsbehov som fastställs utifrån avtal mellan Region Skåne och ansvarig dansk myndighet.

2.2 Fordonen fördelas utifrån användningen under dimensionerande tid vilken definieras som 06.00-09.00 under måndag – fredag.

2.3 Fordonsbehovet fördelas utifrån antal fordonsminuter enligt tidtabellstid, tid för fordonsvändningar ingår ej i beräkningen. Uppehåll på minst 6 minuter på en station ingår ej i beräkningen av tidtabellstid medan kortare uppehåll räknas som en del av tidtabellstiden.

Fordonsbehovets för en viss huvudman beräknas enligt följande formel:

$$\text{Huvudmannens behov} = \text{Det antal fordon som krävs för att upprätthålla trafiken} \cdot (\text{antal fordonsminuter i trafiken i huvudmannens län} / \text{totalt antalet fordonsminuter i trafiken för utvalt linjeavsnitt}).$$

2.4 Beräkningen av fordonsbehovet görs per linje (Väst kustbanan, Södra stambanan/Kust till Kustbanan respektive Blekinge Kustbana) och ska göras varje gång som antalet fordon i puljen förändrats för att på så sätt lättare kunna avspejla verkligheten. Härvid begränsas beräkningen så långt möjligt utifrån aktuellt produktionsupplägg med utgångspunkt från hur många fordon som åtgår för trafik på ett visst linjeavsnitt. I utgångsläget används sträckan Göteborg - Båstad på VKB, Osby - Kalmar på SSB/KtK samt Kristianstad- Karlskrona på BKB. Dessa linjeavsnitt är valda utifrån att det tidsmässigt går att beräkna det antal fordon som åtgår på dessa sträckor med ett rimligt antagande om fiktiv eller faktisk vändtid.

Angivna linjeavsnitt kan komma att ändras om de tidtabellsmässiga förutsättningarna gör att det omloppsmässigt på ett klart bättre sätt avspeglar verkligheten om en annan avstämningssträcka används. Så långt möjligt skall dock avstämningssträckorna behållas oförändrade.

2.5 Fordonsreserv fastställs utifrån den reserv som belastar hela det svenska trafiksystemet utifrån den avräkning som görs mellan Region Skåne och ansvarig dansk myndighet. Fordonsreserven fördelas som ett procentuellt påslag på det framräknade fordonsbehovet - lika stort i hela systemet.

2.6 Fordonsbehov samt reservbehov beräknas som antal fordon med en decimal.

3. Fastställande av fordonskostnad

3.1 Fordonskostnaden fastställs årligen. Årskostnaden omräknas till en kostnad per dag genom att divideras med 365 (366) dagar.

3.2 Säljande part ersätts utifrån ett genomsnittligt pris per fordon för de Öresundstågsfordon som denne part använder i puljetrafiken. Priset kan utgöras av en eller flera av följande alternativ där genomsnittspriset per fordon blir medelvärdet för den partens samtliga fordonsindivider. Det innebär att en och samma part kan ha sin fordonspark fördelad på flera av nedanstående alternativ:

a) Hyres/leasingkostnad per år mot Transitio eller annan uthyrare

b) Årskostnad beräknad utifrån 25 års rak avskrivning av inköpspriset för fordonet och 5% ränta på värdet av fordonet efter avskrivning. Ett fordons inköpspris kan löpande ändras efter att part beslutat om tekniska investeringar i fordonet motsvarande kostnaden för inköpspriset. Vid väsentliga förändringar av räntan på den marknad som finansierar fordonen, som ger mer än tillfälliga effekter för respektive part, äger part uppta diskussioner om justering av ovan angiven räntesats.

c) För Region Skånes del, det pris per år som erläggs för eventuellt köp av dansk fordonskapacitet (för närvarande 5,103 miljoner DKK per år).

3.3 Köpande part erlägger avgift beräknad som ett vägt medelvärde av de kostnader som framräknats för de säljande parternas fordon enligt 3.2. Vägt medelvärde erhålls genom att kostnaden för samtliga säljande parter fordonsöverskott summeras och att denna summa divideras med det på samma sätt summerade överskottet i antal fordon.

Exempel på beräkning

Fordonsöverskott respektive fordonsunderskott antas vara enligt nedanstående. Som förenkling förutsätts i detta exempel att överskott respektive underskott av fordon är oförändrat under hela trafikåret. I verkligheten kommer över/underskotten att justeras vid varje tillfälle som en förändring i omloppsplanerna leder till ett annat beräkningsresultat. Härvid görs en kostnadsberäkning för aktuell period utifrån det antal dagar som denna period omfattar.

	Överskott	Underskott
Skåne		1,0
Halland	0,3	
Västtrafik		0,2
Kronoberg	0,4	
Kalmar		0,1
Blekinge	<u>0,6</u>	
Summa	1,3	1,3

För de Parter som har ett fordonsöverskott beräknas kostnaden enligt följande:

	Per fordon och år, tkr	Antal fordon	Kostnad, tkr
Halland	5 000	0,3	1 500
Kronoberg	5 200	0,4	2 080
Blekinge	5 400	<u>0,6</u>	<u>3 240</u>
Summa		1,3	6 820

Kostnaden per fordon blir (6 820/1,3=) 5 246 tkr.

För de Parter som har ett fordonsunderskott beräknas kostnaden enligt följande:

	Per fordon och år, tkr	Antal fordon	Kostnad, tkr
Skåne	5 246	1,0	5 246
Västtrafik	5 246	0,2	1 049
Kalmar	5 246	<u>0,1</u>	<u>525</u>
Summa		1,3	6 820

Den ekonomiska avräkning sker via fakturering till bolaget som i sin tur fakturerar de parter som har underskott.

10

Närtrafik regelverk 16RK119

Trafiknämnden

Närtrafik regelverk

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att fastställa regelverk för Närtrafik i enlighet med upprättat beslutsunderlag.

Att Närtrafiken ersätter nuvarande kompletteringstrafik samt de tre projekten Tåganslutning Moheda, Serviceturen Sigfrid samt Närtrafik Ljungby.

Att Närtrafiken införs successivt kommun för kommun med start under 2017.

Att anropsstyrd stadstrafik i Ljungby ska ersätta den trafik som genom Närtrafik Ljungby idag utförs inom Ljungby stad.

Sammanfattning

Trafiknämnden vill erbjuda resmöjligheter för alla regionens invånare. Flertalet invånare har tillgång till tåg eller linjelagd busstrafik. Men de som bor längre från den trafiken ska erbjudas en anropsstyrd trafik. Det ska vara ett enhetligt koncept i regionen, en landsbygdsatsning med inriktning främst mot regionens egna ungdomar och äldre.

Peter Freij
Ordförande Trafiknämnden

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Närtrafiken regelverk

Närtrafik regelverk

Trafiknämnden har låtit utreda hur regionens framtida anropsstyrda linjetrafik ska utformas. Syftet är främst att erbjuda resmöjligheter i de områden av regionen där det inte körs tåg eller linjelagd busstrafik. Förslaget ska vara en landsbygdssatsning riktad mot regionens egna medborgare, främst ungdomar och äldre. Likaså ska konceptet vara likvärdigt i hela regionen.

Närtrafiken ersätter nuvarande kompletteringstrafik samt de tre projekten Tåganslutning Moheda, Serviceturen Sigfrid samt Närtrafik Ljungby. Övergången från nuvarande trafik till den nya Närtrafiken görs kommun för kommun. I Ljungby införs anropsstyrd stadstrafik som ersätter den trafik som genom Närtrafik Ljungby utförs inom Ljungby stad.

Förslag regelverk Närtrafik

Vem ska få åka?

-folkbokförda i Kronobergs län

-boende längre än 1000 meter (fågelvägen) från busshållplats för linjetrafik. Som busshållplats för linjetrafik räknas hållplats med mer än 3 turer i vardera riktning per vardag.

-Åldersgräns 12 år och uppåt. Yngre reser i vuxens sällskap.

-Folkbokförd resenär tillåts ta med sig max 2 medresenärer.

-Närtrafik kan inte garanteras i de kommuner som ej deltar i gemensam upphandling av skolskjuts eller färdtjänst/serviceresor.

Vart får man åka?

-Resenären får åka mellan folkbokföringsadressen och i Närtrafiken utpekade hållplatser. Hållplatser kommer inför trafikstart att beslutas i trafiknämnden.

-Resenären får åka som längst 20km (fågelvägen) från folkbokföringsadressen inkl över kommun- och länsgränser.

När får man åka?

Länstrafiken definierar fasta ankomsttider (till i Närtrafiken utpekad hållplats) och avgångstider (från i Närtrafiken utpekad hållplats) inom följande tidsintervall

Vardagar 9:00 – 13:00 (3 dubbelturer), 17:00 – 20:00 (2 dubbelturer)

Lördagar 10:00 – 14:00 (2 dubbelturer)

Resenär får göra högst 4 enkelresor/vecka.

Skulle fordonsbrist uppstå hänvisas resenären till annan avgång.

Vad kostar det?

Närtrafiken har samma taxa som den linjelagda busstrafiken. Reskassa gäller dock inte. För periodkort ska aktiveringskvitto på aktuell period visas upp.

Hur bokar man?

Resenären bokar resan senast 3 timmar innan ankomst till i Närtrafiken utpekad hållplats (ditresa) eller 3 timmar innan avgång från i Närtrafiken utpekad hållplats (hemresa). Undantag första tidtabellslagda turen på dagen som ska bokas senast 17:00 dagen innan.

11

Trafikförändringar i busstrafiken

Trafiknämnden

Trafikförändringar i busstrafiken

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

Att genomföra trafikändringar enligt upprättat beslutsunderlag.

Sammanfattning

I budget 2017 finns beslut om volymförändringar för trafiknämnden. Nämnden har nu utifrån budget utrett vilka förändringar i busstrafiken som kan göras under 2017.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Trafikförändringar i busstrafiken - beslutsunderlag

Trafikförändringar i busstrafiken

I budget 2017 beslutad av regionfullmäktige 2016-06-21/22 finns beslut om trafiksatsningar under punkten 'Trafikförändring TFP "övriga trafikslag"'. Trafiknämnden har låtit utreda vidare hur detta ska utföras för att nämndens mål på bästa sätt ska kunna nås. Inför och under 2017 föreslås därför ett flertal trafikändringar i den linjelagda busstrafiken. Regionbussändringarna kan genomföras vid tidtabellsskiftet 2016-12-11, medan ändringarna i Växjö stadstrafik kan genomföras vid tidtabellsskiftena i maj och augusti.

Förslag ändringar regionbusstrafiken

På linje 145 införs pendlaravgångar mellan Ljungby och Halmstad.

På linje 149 Älmhult – Traryd, behålls trafiken på den nivå som varit under ombyggnadstiden av väg 120.

På linje 150 införs 1 dubbeltur lördagar mellan Markaryd och Ljungby.

På linje 217 Åryd – Växjö införs söndagstrafik.

På linje 218 införs 1 dubbeltur vardagar mellan Kosta och Lessebo.

På linje 219 införs 3 dubbelturer vardagar mellan Skruv och Lessebo.

På linje 241 Vederslöv/Jät – Växjö tas nattbussen lördagar bort.

På linje 332 införs mer trafik mellan Nottebäck och Lenhovda med anslutning till trafiken till/från Åseda.

Förslag ändringar Växjö stadstrafik

3 normalbussar byts ut mot 3 ledbussar, vilket ger större kapacitet att ta emot många resenärer på befintliga avgångar.

Trafiken utökas med 1 fordon, vilket möjliggör en utökning av utbudet på linje 9.

Sommartidtabellen minskas 3 veckor, vilket gör att det större trafikutbudet i vintertidtabellen erbjuds under en längre tid på året.

12

**Regelverk för resor i kollektivtrafiken för
färdtjänstberättigade i Växjö kommun 16RK1714**

Trafiknämnden

Regelverk för resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade i Växjö kommun

Ordförandes förslag till beslut

Föreslås att trafiknämnden beslutar

att tillåta att färdtjänstberättigade kostnadsfritt och efter eget gottfinnande får medföra ledsagare vid resa i kollektivtrafiken

Sammanfattning

Sedan flera år tillbaka finns, för färdtjänstberättigade i Växjö kommun, möjligheten att resa i ordinarie kollektivtrafik enligt devisen ”kollektivtrafik när du kan, färdtjänst när du måste”. Detta innebär att färdtjänstberättigade kan dra nytta av en särskild rabattering för sitt resande.

Färdtjänstberättigade kan ha olika goda möjligheter att resa på egen hand. Av denna anledning finns det ibland ett behov av att ha en medföljande ledsagare.

Eftersom det på senare tid kommit att råda oklarheter om huruvida medföljande ledsagare är ett krav eller möjlighet för den enskilde lyfts ärendet till trafiknämnden för beslut.

Peter Freij
Trafiknämndens ordförande

Thomas Nilsson
Trafikdirektör

Bilaga: Regelverk för resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade i Växjö kommun - Beslutsunderlag

Regelverk för resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade i Växjö kommun

Bakgrund

Sedan flera år tillbaka finns, för färdtjänstberättigade i Växjö kommun, möjligheten att resa i ordinarie kollektivtrafik enligt devisen ”kollektivtrafik när du kan, färdtjänst när du måste”. Detta innebär att färdtjänstberättigade kan dra nytta av en särskild rabattering för sitt resande. Syftet är att flytta över resor från färdtjänst till den billigare ordinarie kollektivtrafiken samtidigt som det innebär en ökad självständighet för den enskilde när så är möjligt. Rabatteringen uppgår till 50 % och gäller resor inom Växjö kommun. Resandet kan antingen betalas med ett Resekort där reskassan har nämnda procentsats som rabattering – alternativt kontant, även då med samma procentuella rabattsats. Mellanskillnaden upp till ordinarie taxa faktureras Växjö kommun löpande.

Färdtjänstberättigade kan ha olika goda möjligheter att resa på egen hand. Av denna anledning finns det ibland ett behov av att ha en medföljande ledsagare.

Eftersom på senare tid kommit att råda oklarheter om huruvida medföljande ledsagare är ett krav eller möjlighet för den enskilde lyfts ärendet till trafikinämnden för beslut.

Ärendet

Eftersom andemeningen med att låta färdtjänstberättigade resa med ordinarie kollektivtrafik är att uppmuntra till självbestämmande och ökad mobilitet finns det en risk att syftet förfelas om medföljande ledsagare görs till ett obligatorium. Att istället upplåta åt den enskilde att själv avgöra om man kan använda sig av kollektivtrafiken och om man anser sig behöva ledsagare eller ej, innebär en ökad handlingsfrihet vilket bör ses som positivt.

Förutom ökad frihet för den enskilde innebär möjligheten att använda kollektivtrafik när så är möjligt även en ökad samhällsnytta eftersom att kostnaderna blir lägre jämfört med att ta serviceresefordon i bruk samtidigt som resorna med de kollektiva färdmedlen ökar.

Rekommendationen blir därför, med hänvisning till ovanstående, att den färdtjänstberättigade som reser kollektivt föreslås själv kunna avgöra behovet av ledsagare och därför alltid ha rätt att medbringa en ledsagare som åker utan avgift, oavsett vad som framgår av resenärens färdtjänstkort.

Förslag till beslut

Trafikinämnden beslutar

att tillåta att färdtjänstberättigade kostnadsfritt och efter eget gottfinnande får medföra ledsagare vid resa i kollektivtrafiken

att uppdraga åt Trafikdirektören att delge Växjö kommun preciseringen av regelverket