

# Genomförandeavtal gällande Malmöexpressen linje 10 inom Ramavtal 8-Storstad Malmö

## §1 Parter och avtalets syfte

Avtalets parter är Malmö stad, organisationsnummer 212000-1124, nedan benämnt Kommunen och region Skåne, organisationsnummer 232100-0255, nedan benämnt Regionen. Regionen företräds av Kollektivtrafiknämnden där inget annat anges i avtalet. Kommunen företräds av Tekniska nämnden.

## §2 Syfte och gemensam målsättning

Den gemensamma målsättningen är att skapa ett attraktivt kollektivtrafikstråk med hög resandekapacitet, hög framkomlighet, frekventa avgångar, hög regularitet och god komfort.

Syftet med genomförandeavtalet är att reglera förutsättningarna för genomförande av kollektivtrafikobjektet MalmöExpressen med eldrift på linje 10, nedan kallat MEX 10 enligt vad som beskrivs i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, Sverigeförhandlingen samt att tydliggöra de åtgärder som behövs för att skapa ett attraktivt kollektivtrafikstråk med hög kapacitet, hög framkomlighet, bekvämlighet, enkelhet och tydlig image. Parternas alla delåtgärder bildar tillsammans MalmöExpressen. MEX 10 ska bidra till en etablering av nästan 4700 bostäder enligt åtagande i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motordriven trafik samt bidra till fler och nöjdare kunder i kollektivtrafiken.

### *MEX standarder*

Parterna har tagit fram gemensamma MEX-standarder. Standarderna innehåller definitioner av tre olika typstråk som medför olika framkomlighetsnivåer som beskrivs nedan. Standarderna är vägledande och ger stöd i planering och utformning av framtida MEX-stråk. Standarderna innehåller också övergripande principer och prioriteringsmodeller som stöd för avvägningar mellan önskade värden, kvalitéer och funktioner så att sammanhängande, effektiva och attraktiva lösningar nås. MEX-standarderna hanterar inte enbart specifik bussinfrastruktur utan hela gaturummet med dess infrastruktur, korsningspunkter, stadsmiljö, hållplatser, fordon och trafikering.

### *Mål för MalmöExpressen 10*

1. **Stadens utformning:** Kommunen ska sträva efter att öka antalet bostäder, arbetsplatser, besöksmål och service i anslutning till linjen.
2. **Stadens utformning:** Översiktsplanens intentioner, med förtätning och utvecklingsområden längs sträckan, ska bibehållas i syfte att tillskapa ett högre resandeunderlag och fler målpunkter i direkt anslutning till linjen.
3. **Stadens utformning:** Varje MEX 10-hållplats ska omges av ett gång- och cykelvägnät, med god koppling till befolkningskoncentrationer och viktiga målpunkter.
4. **Kollektivtrafikens infrastruktur:** De av parterna gemensamt framtagna MEX-standarderna ska vara utgångspunkt vid utformning av kollektivtrafikens infrastruktur. Görs undantag ska det ske i samförstånd och motiveras, vidare ska en analys av hur det påverkar linjens helhet göras.
5. **Kollektivtrafikens infrastruktur:** Signalprioritering ska finnas i de korsningar där det är relevant för kollektivtrafiken.
6. **Kollektivtrafikens infrastruktur:** Det ska eftersträvas att restidskvoten gentemot restid med bil från ändhållplatser till Malmö C ska bibehållas och om möjligt minska. En ökande restidskvot signalerar att åtgärder för förbättrad framkomlighet behöver utredas och genomföras gemensamt mellan Regionen och Kommunen.

7. **Kollektivtrafikens drift:** God regularitet på linjen ska eftersträvas. Körtidsvariationen ska vara så liten som möjligt. Kolonnkörning ska undvikas genom att tidsavståndet mellan eftervarandra följande bussar ska vara minst halva turintervallet. Ett tidsavstånd under halva turintervallet signalerar att åtgärder för förbättrad regularitetskörning behöver utredas gemensamt mellan Regionen och Kommunen.
- a. God regularitet på linjen ska eftersträvas genom god framkomlighet mellan hållplatserna och vid hållplatserna
  - b. För att bidra till god regularitet, små körtidsvariationer och att kolonnkörning undviks ska på- och avstigning ske i alla dörrar. Fordonen ska utformas med placering av dörrar och biljettviseringsmaskiner så att det blir jämn fördelning och god genomströmning av resenärer
  - c. För att bidra till god regularitet, små körtidsvariationer och att kolonnkörning undviks kan systemstöd för regularitetskörning användas i fordon och trafikledning. Kommande avtalsskrivningar med trafikföretagen ska verka för detta.

### **§3 Övergripande principer och ställningstaganden**

Framgångarna för MalmöExpressen 10 är ett gemensamt ansvar för Kommunen och Regionen. Om uppföljningar av linjen visar att framkomligheten minskar eller regulariteten försämras över tid, ska båda parter diskutera lämpliga lösningar. Framkomligheten och regulariteten på linjen ska därför mätas regelbundet på sätt som kommunen och regionen bedömer lämpligt.

Ett basår och mätning ska genomföras som säkerställer utveckling som leder till god regularitet, liten körtidsvariation samt bibehållen eller förbättrad restidskvot. Detta ska sedan regelbundet följas upp mellan parterna.

Kollektivtrafiken i stråk med MalmöExpressen ska i möjligaste mån utformas så att dess framkomlighet inte påverkas negativt av övrig trafik. Detta kan bland annat åstadkommas genom etablering av separata busskörfält, omledning av annan trafik och signalprioritering i korsningar.

Kommunen och Regionen behöver, där så är möjligt, i arbetet säkerställa utrymme för ytterligare kollektivtrafik i framtiden.

### **§4 MEX-standarder och nivå för framkomlighet**

Utformning av infrastrukturen längs MalmöExpressen tar i detta arbete utgångspunkt i de gemensamt framtagna MEX-standarderna. De olika delsträckorna har olika förutsättningar och MEX-standarderna anger tre olika typstråk (A-C) med olika framkomlighetsnivåer. Standarderna innehåller också övergripande vägledning för olika avväganden mellan intressen.

Hållplatser utformas med tydlig identitet och förses med väderskydd i enlighet med principerna i MEX-standard och anpassas till fordon med på- och avstigning i alla dörrar. Hållplatserna ska medge rak in- och utkörning. Förberedande markarbeten och ledningsdragnings görs för belysning i av Kommunen ägda väderskydd och till hållplatsutrustning.

MalmöExpressen linje 10 kommer att trafikeras av 18 meter långa ledbussar. På längre sikt kan 24 meter långa dubbelledbussar komma att trafikera sträckan. Infrastrukturen inklusive hållplatser kommer därför, på de sträckor som byggs om, att förberedas för att kunna rymma 24 meter långa bussar. På övriga sträckor förblir hållplatserna anpassade för 18 meters bussar.

## **§5 Tidplan**

Genomförande och byggnation av infrastrukturåtgärder sker vid olika tillfällen längs sträckningen under perioden för genomförandet av åtgärderna i Ramavtal 8 – Storstad Malmö. Åtgärderna på sträckorna genom Hyllie, Bellevuegården, Lorensborg och Citadellsfogen kommer tidsmässigt att samordnas med stadsomvandlingen i områdena. Trafikering med MEX-fordon (MEX-start) påbörjas när infrastrukturåtgärderna är färdigställda och sträckan är provkörd. Precisering av tidplan för genomförande av åtgärder och trafikering sker i enlighet med huvudtidplanen för Ramavtal 8 - Storstad Malmö. Parterna är överens om att MEX-start kan ske även om mindre infrastrukturåtgärder inte är helt färdigställda under förutsättning att av båda parter accepterade förbiledningar kan göras.

Fordon till MalmöExpressen 10 ska finnas tillgängliga inför MEX-start. Regionen ansvarar för anskaffning av fordon inom ramen för befintligt trafikavtal. Fordonsutformningen krävs av Regionen, som ska bjuda in Kommunen till dialog inför detta. Kommunens delåtgärder kommer att genomföras successivt under perioden från att detta avtal undertecknats till MEX-start. Varje delåtgärd som genomförs kommer att trafikeras av dagens bussar fram till start för MalmöExpressen 10 (MEX-start).

## **§6 Kostnader och finansiering**

Kommunens delåtgärder finansieras genom medfinansiering från Sverigeförhandlingens storstadssatsning, Ramavtal 8 – Storstad Malmö. Kostnader för el och fiber för hållplatsutrustning, fördelas enligt gällande avtal rörande etablering av, investering för samt drift och underhåll av busshållplatser i Malmö stad.

## **§7 Kommunens ansvar**

Kommunens ansvar är i enlighet med Ramavtal 8 - Storstad Malmö och övergripande genomförandeavtal.

Kommunen åtar sig att anpassa infrastrukturen längs MEX 10 mellan Malmö C och Svågertorp och tar i detta arbete utgångspunkt i MEX-standards med fokus på stadsutveckling, infrastruktur och utformning av gator och vägar med bussens framkomlighet, minskat fordonsslitage samt komfort för passagerare och förare i fokus. De olika delsträckorna har olika förutsättningar, men fokus ska vara att skapa en effektivare och prioriterad kollektivtrafik för linjen som helhet. Upphöjda farthinder i buskörfältet bör hållas till ett minimum och vara anpassade för MEX-fordon. Om förutsättningarna på en plats inte medger god framkomlighet behöver detta vägas in och kompenseras på andra delsträckor så att en totalt sett hög framkomlighet uppnås.

Kommunen ska bidra till god regularitet genom att infrastrukturen utmed vägar, in och ut ur hållplatser samt inom kollektivtrafiknoder utformas för god framkomlighet, möjlighet att hålla god regularitet och minskning av körtidskillnader utmed stråket.

Samtliga hållplatser utformas med tydlig identitet och förses med väderskydd i enlighet med principerna i MEX-standard. På de sträckor som byggs om kommer hållplatserna förberedas för 24 meter långa dubbelledbussar. På övriga sträckor förblir hållplatserna anpassade för 18 meters bussar. Hållplatserna ska medge rak in- och utkörning. Förberedande markarbeten och ledningsdragning görs för belysning i av kommunen ägda väderskydd och till hållplatsutrustning.

## **§8 Regionens ansvar**

Regionen åtar sig att anskaffa ett tillräckligt stort antal kapacitetsstarka elbussar. Linjen ska köras med en attraktiv turtäthet, relevant för MEX. Effektiva hållplatsuppehåll ska uppnås genom av- och påstigning i alla dörrar. Detta innebär att en sådan turtäthet ska uppnås att resenären inte behöver titta i tidtabellen mellan kl 6-18 på vardagar. En enhetlig, komfortabel,

utmärkande och tilltalande design av bussarna ska eftersträvas. Regionen åtar sig att säkerställa att regulariteten, dvs att tidsintervallen mellan avgångarna upprätthålls. Det görs bland annat genom att utformningen av bussens inredning samt placering av dörrar, biljettviseringsmaskiner mm görs för en så effektiv av- och påstigning som möjligt. Även systemstöd för regularitetskörning kan används i fordon och i trafikledning. Kommande avtalsskrivningar med trafikföretagen ska verka för detta. Regionen anskaffar realtidsskyltar, och övrig informationsutrustning till aktuella hållplatser för MalmöExpressen.

## **§9 Organisation**

Implementering av MalmöExpressen 10 styrs genom den mellan parterna etablerade samverkansorganisationen med kollektivtrafikpresidium, styrgrupp och arbetsgrupper samt i enlighet med Ramavtal 8 - Storstad Malmö. Årlig uppföljning av målen sker inom ramen för den mellan parterna etablerade samverkansorganisationen samt i enlighet med Ramavtal 8 – Storstad Malmö.

## **§10 Avbrytande eller större förändring av projektet**

Parterna är överens om att projektet kan komma att avbrytas eller omförhandlas om statlig medfinansiering inte erhålls. Om utbyggnaden av infrastrukturen försenas så att Regionens anskaffning av nya fordon omöjliggörs eller utbyggnaden endast sker i begränsad omfattning har parterna rätt att påkalla omförhandling om att förändra eller avbryta genomförandet av avtalet. Var part står för sina nedlagda kostnader.

## **§11 Avtalets giltighet**

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna och gäller under genomförandetiden för Ramavtal 8 - Storstad Malmö.

## **§12 Tvist**

Tvist med anledning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol i Sverige. Avtalet har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna har tagit var sitt.

Hässelholm 2026-XX-XX

Malmö 2026-XX-XX

.....

Carina Zachau  
Kollektivtrafiknämndens ordförande  
Region Skåne

.....

Andreas Schönström  
Tekniska nämndens ordförande  
Malmö stad