Genomförandeavtal gällande Malmöexpressen linje 2 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 samt gemensamt som parterna. 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 2, nedan kallat MEX 2 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 resandekapacitet, hög framkomlighet, frekventa avgångar, hög regularitet och god komfort och tydlig image. Parternas alla delåtgärder bildar tillsammans MalmöExpressen. MEX 2 ska bidra till en etablering av bostäder enligt åtagande i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, bidra till att öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motordriven trafik samt bidra till fler och nöjdare kunder i kollektivtrafiken.

En generell målsättning är att kollektivtrafiken i stråk med MalmöExpressen i möjligaste mån ska 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 vidare, där det är tekniskt, praktiskt och kostnadsmässigt möjligt, i arbetet säkerställa utrymme för ytterligare kollektivtrafik i framtiden.

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 linje 2

1. **Stadens utformning:** Staden ska sträva efter att öka antalet bostäder, arbetsplatser, besöksmål och service i anslutning till hållplatslägena.
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 2-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**: Restidskvoten gentemot restid med bil från ändhållplatser till Malmö C ska inte försämras, utan bibehållas och om möjligt förbättras. En ökande restidskvot signalerar att åtgärder för förbättrad framkomlighet behöver utredas och genomföras gemensamt mellan Skånetrafiken och Kommunen. Föreslagna åtgärders påverkan på restidskvoten ska beräknas under planerings- och projekteringsfas
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 Mätning och uppföljning

Framgångarna för MalmöExpressen linje 2 är ett gemensamt ansvar för kommunen och Regionen. Mätning och uppföljning ska genomföras regelbundet för att säkerställa en utveckling som leder till god regularitet, liten körtidsvariation samt bibehållen eller förbättrad restidskvot. Parterna ska i detta arbete fastställa vilka körtidsvariationer som är acceptabla respektive eftersträvade.

Regularitet och körtidsvariationer mäts och följs upp årligen med verktyget Flowmapper eller motsvarande verktyg som Kommunen och Regionen väljer som ersättning för detta.

Ett basår, från tiden innan entreprenadfas och omledningar påbörjades, utgör utgångsvärde vid uppföljningen av restidskvoten för linjen. Efter trafikstart följs restidskvoten upp årligen genom mätningar av busstrafikens och biltrafikens verkliga restider

Om uppföljningarna visar att restidskvoten, körtidsvariationerna eller regulariteten försämras över tid, ska båda parter diskutera lämpliga åtgärder.

§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. Hållplatser utformas i övrigt enligt standard för MalmöExpressen där det är

möjligt och anpassas till fordon med på- och avstigning i alla dörrar. Hållplatserna ska medge rak in- och utkörning.

MalmöExpressen linje 2 kommer inledningsvis att trafikeras av 18 meter långa ledbussar. När resandeunderlaget utökas med utbyggnaden och förtätningen av Nyhamnen, och behov uppstår, kommer 24 meter långa dubbelledbussar att trafikera sträckan. Infrastrukturen inklusive hållplatser kommer därför förberedas för att kunna rymma 24 meter långa bussar av de modeller som Regionen använder eller avser att sätta i trafik.

§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 sträckan genom Nyhamnen kommer tidsmässigt att samordnas med stadsomvandlingen av området. Trafikering med MEX-fordon (MEX-start) påbörjas när infrastrukturåtgärderna på delen mellan Kastanjegården och Malmö centralstation 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.

Fordon till MalmöExpressen linje 2 ska finnas tillgängliga inför MEX-start. Regionen ansvarar för anskaffning inom ramen för befintligt trafikavtal. Fordonsutformningen kravställs av Regionen, som ska bjuda in Kommunen till dialog inför fordonsanskaffningen. 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 linje 2 (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 mellan parterna enligt gällande avtal om ansvar och kostnadsfördelning för hållplatser. (avtal från 2001 rörande etablering av, investering för samt drift och underhåll av busshållplatser i Malmö stad samt avtal från 2011 om Kollektivtrafik i Skåne).

§7 Kommunens ansvar

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

Kommunen åtar sig att anpassa infrastrukturen längs MEX 2 mellan Kastanjegården och Nyhamnen och tar i detta arbete utgångspunkt i MEX-standarder 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 helhetsfokuset för hela linjen ska vara att skapa en effektivare och prioriterad kollektivtrafik. Då arbetet med utformningen av infrastrukturen för respektive delsträcka sker inom olika delprojekt samordnar Kommunen arbetet mellan delprojekten, i avsikt att en utformning som inte medger god framkomlighet på en delsträcka kan kompenseras med åtgärder på en annan delsträcka.

Kommunen ska bidra till god regularitet genom att infrastrukturen utmed vägar, in och ut ur hållplatser samt inom kollektivtrafiknoder utformas för god framkomlighet, vilket medger

möjlighet för Regionen att uppfylla och bibehålla 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. Upphöjda farthinder i busskörfältet bör hållas till ett minimum och vara anpassade för MEX-fordon Även om linjen inledningsvis trafikeras med 18 meter långa bussar kommer hållplatserna att förberedas för 24 meter långa dubbelledbussar. Hållplatserna ska medge rak in- och utkörning. Förberedande markarbeten och ledningsdragning görs för belysning i väderskydd och till hållplatsutrustning.

§8 Regionens ansvar

Regionen åtar sig att anskaffa ett tillräckligt stort antal kapacitetsstarka elbussar. Inledningsvis kommer linjen att trafikeras av 18 meter långa ledbussar. När behov uppstår, kommer 24 meter långa dubbelledbussar att trafikera sträckan. Regionen meddelar Kommunen i god tid vilka fordonsmodeller som kommer att anskaffas.

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. Regionen anskaffar realtidsskyltar, och övrig informationsutrustning till aktuella hållplatser för MalmöExpressen.

§9 Samråd inför fordonsanskaffning och gatuombyggnad

Innan anskaffning av nya fordonstyper eller ombyggnationer av gatuutrymmet görs, ska Parterna i god tid ha samråd för att minimera behov för ombyggnationer och samtidigt säkerställa goda förutsättningar för busstrafiken.

§10 Organisation

Implementering av MalmöExpressen 2 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.

§11 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 vardera part rätt att påkalla omförhandling om att förändra eller avbryta genomförandet av avtalet. Vardera part tar därvidlag respektive dittills upparbetade kostnader och kan inte ställa krav gentemot den andra parten för vare sig direkta, indirekta eller anteciperade skador.

§12 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.

Parterna är överens om att även efter att ramavtal 8-storstad Malmö är genomfört, ha den gemensamma ambitionen att bibehålla den aktuella sträckan som ett attraktivt kollektivtrafikstråk med hög resandekapacitet, hög framkomlighet, frekventa avgångar, hög regularitet och god komfort. Då detta avtal avslutas överförs arbetet till ordinarie samverkan mellan Kommunen och Regionen.

§13 Tvist

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

Hässleholm 2026-XX-XX

…….
Carina Zachau
Kollektivtrafiknämndens ordförande
Region Skåne

Skånetrafiken

Malmö 2026-XX-XX

…….
Andreas Schönström
Tekniska nämndens ordförande
Malmö stad

Malmö stad