Övergripande genomförandeavtal för kollektivtrafikobjekt i Malmö (busslinjerna) inom Ramavtal 8 – storstad Malmö

§1 Parter

Mellan parterna Malmö stad, organisationsnummer 212000-1124, nedan benämnt Kommunen och Region Skåne, organisationsnummer 232100-0255, nedan benämnt Regionen.

I projektet företräds Regionen av Kollektivtrafiknämnden där inget annat anges i avtalet, och Kommunen av Tekniska nämnden.

§2 Syfte och gemensam målsättning

Syftet med detta genomförandeavtal är att reglera de övergripande förutsättningarna för införande av elbusslinjerna 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9,10[1] i Malmö enligt vad som beskrivs i Ramavtal 8 – storstad Malmö, Sverigeförhandlingen (bilaga 1).

Av dessa är linjerna 2, 4, 5, 8 av koncepten Malmöexpress (MEX), och linje 10 Mini-Mex[2]. Bussarna på linjerna 3,6 och 9 är av normal stadsbusstandard men elektrifierade.

Syftet är också att på ett övergripande, principiellt plan tydliggöra de åtgärder som behövs för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som bidrar till målen i Kommunens översiktsplan samt respektive organisations mål om färdmedelfördelning 2030 enligt Trafik- och mobilitetsplan för Kommunen och Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 för Regionen. Syftet är också att tydliggöra de faktiska åtgärderna som behövs för att skapa attraktiva kollektivtrafikstråk som kännetecknas av de värden som bidrar till en attraktiv, grön och myllrande stad, en trygg och jämställd stad, en företagsam stad och en stad som är redo för framtiden.

I Kollektivtrafikobjekten ingår framkomlighetsåtgärder som till exempel busskörfält, prioritering i trafiksignaler, ombyggnad av farthinder, ombyggnad/upprustning av hållplatser för längre bussar och förbättringar av körbanors bärighet samt översyn av stadsmiljön. Dessutom ingår på vissa delsträckor ombyggnader av gaturummet för att möjliggöra förtätning och ökat bostadsbyggande samt för att skapa säkra, trygga och tillgängliga miljöer kring hållplatserna. På vissa sträckor ingår kompletterande fördröjningsåtgärder för skyfall. Ombyggnad av bytespunkter och bussterminaler ingår i flera av objekten. Det gäller Värnhemstorget, Malmö C, Södervärn, Gustav Adolfs torg och Lindängens centrum.

Objekten ska bidra till en etablering av 26 750 (28 550 totalt) bostäder enligt åtagande i Ramavtal 8 – storstad Malmö, öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motordriventrafik samt bidra till fler och nöjdare kunder i kollektivtrafiken.

Utifrån ett antal gemensamma principer/ställningstaganden, samt ett antal värden och kvaliteter ska införandet av ovan nämnda linjer bidra till en attraktiv kollektivtrafik i en attraktiv stad.

Detta övergripande avtal följs av genomförandeavtal för respektive linjer angivna ovan.

---

[1] Justeringar kan göras i linjedragningarna

[2] Mini-Mex är en buss av MalmöExpresstandard, men kortare.

§3 Övergripande principer och ställningstaganden

De övergripande principerna och ställningstagandena utgår från följande:

1. Ytornas användning
2. Att synkronisera olika budgetar för infrastruktur och kollektivtrafik
3. Social och miljömässig hållbarhet
4. Framkomlighet kontra säkerhet, trygghet med mera
5. Trygghet och minskade barriärer
6. Standarder i de olika delarna av staden
7. Vegetation och estetiska värden
8. Farthinder
9. Trafikens omledning till andra gator
10. Elteknikval
11. Att finna plats och tid för att få fram tekniken med mera
12. Hållbar och rättvis elförsörjning

1. Ytornas användning

Ytanvändning styrs av Kommunen. Arbetet ska ske i samarbete mellan Kommunen, Regionen och andra intressenter. Fördelningen av ytor mellan transporter, vistelse, grönska och bebyggelse m.m. sker i en samlad process genom detaljplanarbetena och förstudier, så att avtalens ambitioner uppnås.

2. Att synkronisera olika budgetar för infrastruktur och kollektivtrafik

Bra infrastruktur och stadsmiljö ger ekonomiska effekter genom effektivare omlopp, kortare restid och fler resenärer. Funktion, design och effektivitet hänger ihop. Grundprincipen är att Kommunen finansierar sina åtaganden och Regionen sina. Vi är öppna för varandra med hur medel fördelas.

3. Social och miljömässig hållbarhet

I utvecklingen av kollektivtrafiken i staden vägs social hållbarhet och miljö tydligare in bredvid rent ekonomiska aspekter.

4. Framkomlighet kontra säkerhet, trygghet mm

Vi ska ta fram gemensamma MEX-standarder, som utgår från kvaliteter, värden och funktioner som är särskilt viktiga för MEX-stråken. Standarderna syftar till att uppnå kortare restider jämfört med dagens trafik samtidigt som trafiksäkerhet och trygghet håller hög nivå. Trafiksäkerheten vid stadens korsande huvudcykelnät, vid gång- och cykelstråk i anslutning till skolor samt även vid större knutpunkter såsom t.ex. Hyllie och Malmö C ska beaktas.

5. Trygghet och minskade barriärer

Vi strävar efter en självförklarande utformning av hållplatserna och deras närområde där stadsliv, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och orienterbarhet sätts i första rummet. Dessa kvalitéer vägs alltid noga in, och konsekvensbeskrivs, i planerna och projekten.

6. Standarder i de olika delarna av staden

Den gemensamma målbilden är att restiden ska minska och medelhastigheten ska öka totalt sett för varje enskild linje jämfört med idag. Den gemensamma ambitionen är också att sträva efter att åstadkomma högre framkomlighet utifrån platsens förutsättningar. Att välja olika nivåer för kollektivtrafikens framkomlighet och utformning av dess infrastruktur för olika delar av staden har att göra med att många andra stadsmiljövärden ska bevakas/bevaras och utvecklas.

Tre huvudsakliga utformningsnivåer kan definieras. Dessa kan samvariera över varje linje. Nivåerna kan i grova drag beskrivas enligt följande:

Nivå A. Linjesträckning i storskaliga miljöer med breda gatusektioner och stort avstånd mellan husfasader och korsningar. Medelhastigheten för bussen är i utgångsläget ofta högre än i nivå B och C.

Som regel kan separata busskörfält och parallell cykelbana inrättas. Hållplatser placeras vid noder där handel och service också finns eller kan etableras så att dessa funktioner förstärker varandra.

Nivå B. Linjesträckning genom blandad stadsstruktur med både slutna och öppna kvarter samt områden med mindre industrier och institutioner. Medelhastigheten för bussen är i utgångsläget ofta lägre än i nivå A.

Här är gatusektionerna smalare och det är svårare att etablera sammanhängande separata busskörfält i båda riktningar. Framkomligheten kan förbättras genom signalprioritering och i vissa fall genom reducering eller omledning av annan trafik.

Nivå C. Linjesträckning genom sluten kvartersstad med smala gaturum, ett stort utbud av butiker, serveringar och centrumverksamheter och med många människor i rörelse. Medelhastigheten för bussen är i utgångsläget ofta lägre än i nivå A och B.

Det är svårare men inte omöjligt att etablera separata busskörfält jämfört med nivå A och B. Framkomligheten kan förbättras genom signalprioritering och genom reducering eller omledning av annan trafik. Separata cykelstråk kan vid behov placeras i parallella gator.

Det kan finnas delar staden som idag utgörs av storskaliga miljöer eller blandad stadsstruktur men som i fortsatt utbyggnad av Malmö förtätas och omvandlas. Det blir då viktigt att redan i planeringsfasen säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafiken samtidigt som hänsyn tas till ett ökat utbud av butiker, serveringar och centrumverksamheter och därmed ett ökat antal människor i rörelse. Detta kan till exempel ske om ett område byggs ut och en lokal stadskärna växer fram i området. I vissa fall, där förtätning sker parallellt med planering och/eller byggande av infrastruktur kan reviderade ställningstaganden behöva göras.

7. Vegetation och estetiska värden

Utvecklingen av kollektivtrafiken och cykelsatsningarna i staden, med sina mål och riktlinjer, är ett tydligt förverkligande av bland annat Kommunens översiktsplan med dess tematiska tillägg arkitekturstaden Malmö. Kvalitéer i form av vegetation, form och estetik vägs alltid noga in, och konsekvensbeskrivs, i planerna och projekten. Gröna körfält, med växtlighet, ska övervägas där så är möjligt.

8. Farthinder

Kollektivtrafik och trafiksäkerhet ska gå hand i hand. Farthinder undviks om möjligt i busskörfält. I de fall fysiska farthinder behövs ska hastighetssänkningen vara mindre kännbar för bussens passagerare och förare. Även signaler med flera åtgärder ska kunna fungera hastighetsdämpande.

9. Trafikens omledning till andra gator

Inriktningen är att samla alla trafikslag i gemensamma huvudgatustråk för att gynna stadsliv, handel, boendemiljö med mera. I Malmös centrala delar och i andra fall där annan motorfordonstrafik försämrar framkomligheten för stomlinjetrafiken (och framförallt MEX) kan övrig trafik behöva reduceras eller flyttas till andra gator. Dock finns det ofrånkomliga tillgänglighetskrav för angöring för funktionshindrade, leveranser och avfallshantering som gör att viss trafik kan behöva tillåtas.

10. Elteknikval

Val av eltekniklösning för busslinjernas eldrift ska utgå från teknikutvecklingen och med hänsyn till helhetsbilden i stadsmiljön. För varje linje väljs teknik utifrån rådande läge. Lösningar med minsta möjliga ingrepp i stadsmiljön och bästa effektivitet ska eftersträvas.

11. Att finna plats och tid för att få fram tekniken m.m.

Ytanvändning avgörs av Kommunen i samråd med Regionen och andra intressenter. Ytor och principer för teknik inklusive teknikbyggnader, vändmöjligheter, förarfaciliteter med mera avvägs i detaljplanarbetena och i förstudier, så att avtalens ambitioner om eldrift uppnås. Förutsättningar kring ytbehov för respektive linje ska vara klargjorda inför att genomförandeavtal träffas om respektive linje.

12. Hållbar och rättvis elförsörjning

Regionen har högt ställda mål avseende hållbarheten vad avser till exempel batteritillverkning. De krav som Regionen ställer i avtal med leverantörer säkerställer lagkrav och hållbarhet i hela livscykeln.

§4 MEX-standarder

Parterna ska ta fram gemensamma MEX-standarder som beskriver vilka värden, kvaliteter och i viss mån funktioner som ska hanteras utifrån olika områdens och linjesträckningars specifika förutsättningar. MEX-standarderna kommer att utgöra en mer specificerad inriktning för kommande genomförandeavtal för de enskilda linjerna.

MEX-standardernas kvaliteter och värden definieras utifrån de övergripande principerna under paragraf 3 avseende infrastruktur, stadsmiljö, fordon, trafikering samt elteknik.

§5 Tidplan

För alla objekt/linjer som ingår i ramavtal 8 – storstad Malmö gäller att genomförande och byggnation av infrastrukturåtgärder, samt trafikstart sker under åren 2018–2031. Elektrifiering samt etablering av tillhörande laddinfrastruktur ska vara helt klar 2031. Respektive objekt/linje har inom denna period sina egna tidsplaner. Tidsplaner och framdrift av de olika objekten/linjerna stäms av kontinuerligt i styrelsen för ramavtalet.

§6 Styrning och organisation

Övergripande styrning ska ske i enlighet med Ramavtal 8 – storstad Malmö. Dels under statens ordförandeskap i Styrelsen och dels genom Kommunens ordförandeskap i Projektstyrelsen.

Underliggande styrelserna skapas en gemensam organisation mellan Regionen och Kommunen som tillsätter program- respektive projektledare med tillhörande organisation som ska driva projektet utifrån detta genomförandeavtal och i enlighet med Ramavtal 8 – storstad Malmö.

§7 Kommunens ansvar

Kommunens ansvar är i enlighet med ramavtal 8 – storstad Malmö (se bilaga 1)

Investering och genomförande

- Bygga infrastruktur som ger god framkomlighet för buss och som tar i beaktning de övriga kvaliteter och värden som beskrivs i övergripande principer.
- Skapa förutsättningar för terminaler och bytespunkter att hantera den trafik som bedrivs och tillkommer.
- Där ett sammanvägt behov finns byggs befintliga signalkorsningar om, och anpassas i syfte att öka bussens framkomlighet.
- Nya trafiksignaler inrättas vid behov.
- Delvisa gatuombyggnader kan göras för att minska framkomlighetsproblem i samband med övrig trafiks angöring, lastning och lossning.
- Farthinder anpassas.
- Ombyggnad eller upprustning av vägbeläggning där så behövs.
- Byggnation eller upprustning av hållplatser inklusive åtgärder för att nå hållplatsen tryggt och trafiksäkert.
- Hållplatserna ska ha en tydlig och sammanhängande identitet. De ska utformas och utrustas (väderskydd, bänkar, realtidsinformation, tillgänglighetsanpassning med mera) i enlighet med av parterna gjord överenskommelse och i enlighet med Kommunens avtal med berörda ägare och förvaltare av väderskydd. Beroende av platsens fysiska förutsättningar kan undantag gällande utformning och utrustning behöva göras.

- I de fall det inte finns separat busskörfält utformas hållplatserna på ett sådant sätt att bussarnas vidare färd från hållplats underlättas.

Drift och underhåll

- Drift och underhåll av hållplatser i enlighet med vid var tid gällande avtal mellan parterna. Drift och underhåll ska säkerställa framkomlighet, attraktivitet och komfort genom att särskilt prioritera drift och underhållsåtgärder på de delar av infrastrukturen som har en koppling till kollektivtrafiken.
- Väginfrastruktur och trafiksignaler.

Reglering och omledning

- Som komplement till fysiska åtgärder genomförs trafikregleringar och trafikomledningar för att minska trafikbelastningen i vissa korsningar eller längs delar av sträckan där det är svårt att inrätta separata busskörfält.

Ägande

- Hållplatser i enlighet med vid var tid gällande avtal mellan parterna.

Godkännande och tillstånd

- Kommunen söker, bekostar och tar fram nödvändiga tillstånd så som bygglov och liknande för de åtgärder kommunen ansvarar för under paragraf 7 i detta avtal.

§8 Regionens ansvar

Regionens ansvar är i enlighet med ramavtal 8 – storstad Malmö (se bilaga 1)

Investering och genomförande

- Bekosta och utföra eldriven stadstrafik på samtliga linjer i detta avtal.
- MEX-bussar på linje 2, 4, 5 och 8 samt Mini-Mex på linje 10.
- Gällande laddinfrastruktur ansvarar Regionen för att ge Kommunen rätt information om laddningsteknik i bussfordon. Informationen ska ges i tid för att säkerställa leverans och byggnation av eventuell laddinfrastruktur i enlighet med ramavtal 8 – storstad Malmö. Regionen ansvarar för att av ledningsnätsägare beställa elabonnemang.
- Bekosta och införa biljett- och betallösning som minimerar hållplatstid.
- Fordonen ska vara anpassade för på- och avstigning i samtliga dörrar.
- Hög turtäthet under peak-tid motsvarande 5 minuters-trafik.
- Säkerställa ledning av trafik och möjliggöra regularitetskörning.
- Bekosta och införa realtidsinformation och information om bytesmöjligheter på hållplatser och fordon.
- Fordonen ska innehålla realtidsinformation som visar flera hållplatser framåt och eventuella bytesmöjligheter till kollektivtrafik.
- Fordonen ska vara utrustade med förarstödsystem och annan teknik som möjliggör regularitetskörning och signalprioritering.
- Fordonen ska vara utrustade med automatisk passagerarräkning.
- Fordonen utrustas med stödsystem som ökar trafiksäkerheten.

Drift och underhåll

- Drift och underhåll av fordon

Ägande

- Finansiellt ansvar för fordon. Viss hållplatsutrustning i enlighet med vid var tid gällande avtal mellan parterna.

Trafikering

- Planering och omläggning av linjenätet, för en robust och hållbar trafikering.
- Ansvarar och står för kostnader för att driva trafik på samtliga, inom avtalet reglerade, linjer i Malmö.
- Upprätthålla hög turtäthet under peak-tid motsvarande 5 minuters-trafik samt upprätthålla öppettiderna motsvarande minst klockan 06–23 på vardagar såväl som på lördagar och helgdagar.

Godkännande och tillstånd

Söka och bekosta tillstånd och liknande kopplat till det Region Skåne ansvarar för under paragraf 8 i detta avtal.

§9 Ägande och finansiering av laddinfrastruktur

Ägande och finansiering av laddinfrastruktur beskrivs i ramavtal 8 - storstad Malmö. Beroende på elteknikval för varje enskild linje kan ägande och finansiering av laddinfrastruktur och dess ingående delar komma att fördelas olika mellan parterna. Reglering av ägande och finansiering av laddinfrastruktur kan göras i separata avtal.

§10 Depåer

För genomförandet av storstadspaketet i sin helhet krävs en ökad depåkapacitet för bussar. Möjliggörandet av ökad depåkapacitet hanteras genom särskilda avtal då depåer inte ingår i Ramavtal 8 – storstad Malmö.

§11 Förutsättningar för genomförandet

En förutsättning för införande av eldrivna busslinjer är att lämpliga platser för laddinfrastruktur och matarstationer inklusive krafttillförsel från ledningsnätsägares elnät kan hittas och etableras och att planer antas och tillstånd beviljas för detta.

§12 Avtalets giltighet

Avtalet är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna och ska gälla under genomförandetiden, dock som längst till 2031 i enlighet med tidsramen för Ramavtal 8 – storstad Malmö.

§13 Avbrytande eller större förändringar

Parterna äger rätt att påkalla omförhandling om att förändra eller avbryta genomförandet av avtalet om kompetens, budget, tidplan eller andra viktiga förutsättningar förändras.

§14 Tvist

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal, som parterna inte kan lösa på egen hand, ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

§15 Övrigt

Av detta avtal är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

~~2020-~~ 2019-10-01
Andreas Schönström
Tekniska nämnden
Malmö Stad

~~2020-~~ 2019-10-18
Carina Zachau
Kollektivtrafiknämnden
Region Skåne