

# Genomförandeavtal för kollektivtrafikobjektet Malmöexpressen med eldrift linje 8 Lindängen-Hermodsdal-Västra hamnen 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 förutsättningarna för genomförande av kollektivtrafikobjektet Malmöexpressen med eldrift linje 8 Lindängen-Hermodsdal-Västra hamnen (nedan kallat kollektivtrafikobjektet) enligt vad som beskrivs i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, Sverigeförhandlingen samt övergripande genomförandeavtal för kollektivtrafikobjekten (Bilaga 1).

Syftet är också att tydliggöra de faktiska åtgärderna som behövs för att skapa ett attraktivt 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 Kollektivtrafikobjektet 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.

Kollektivtrafikobjektet ska bidra till en etablering av nästan 4700 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 genomförandet av kollektivtrafikobjektet bidra till en attraktiv kollektivtrafik i en växande och förtätad stad.

## §3 Övergripande principer och ställningstaganden

De övergripande principerna och ställningstagandena beskrivs närmare i bilaga 1.

## §4 Nivåer för framkomlighet

Den gemensamma målbilden är att restiden ska minska och medelhastigheten ska öka totalt sett för linjen jämfört med idag. Den gemensamma ambitionen är också att sträva efter att åstadkomma högre framkomlighet utifrån platsens förutsättningar.

Tre huvudsakliga utformningsnivåer kan definieras. 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.

*För linje 8 utformas sträckan mellan Lindängen C och Nydalavägen samt mellan Skeppsbron och Stora Varvsgatan i huvudsak i enlighet med nivå A. Undantagsvis förekommer smalare sektioner där separata genomgående busskörfält i båda riktningarna inte ryms.*

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.

*För linje 8 utformas sträckan mellan Nydalavägen och korsningen Carl-Gustavs väg/Rådmanngatan i huvudsak i enlighet med nivå B.*

Nivå C. Linjesträckning genom slutna 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.

*För linje 8 utformas sträckan mellan korsningen Carl-Gustavs väg/Rådmanngatan och Skeppsbron samt mellan Stora Varvsgatan och Fullriggaren i huvudsak i enlighet med nivå C.*

Sträckan mellan Lindängen C och korsningen Munkhättegatan/Eriksfältsgatan utgörs idag av storskaliga miljöer eller blandad stadsstruktur men som i fortsatt utbyggnad av Malmö kommer att 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.

## **§5 MEX-standarder**

Parterna har tagit fram gemensamma MEX-standarder (Bilaga 2). Standarderna innehåller definitioner av tre olika typstråk som relaterar till de framkomlighetsnivåer som beskrivs under § 4. 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, stadsmiljö, hållplatser, fordon och trafikering.

## **§6 Tidplan**

Genomförande och byggnation av infrastrukturåtgärder sker under åren 2020–2025 på delen Lindängen-Centralen samt under år 2029 vid Fullriggaren. Trafikstart med eldrivna 24-meters MEX-fordon sker dock redan vid årsskiftet 2021/2022. Huvuddelen av infrastrukturåtgärderna genomförs under tiden linjen är i trafik. Parterna är överens om att succesiva omledningar av linjen kommer att behöva göras, anpassat till de olika utbyggnadsetapperna.

## **§7 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.

### **§8 Kommunens ansvar**

Kommunens ansvar är i enlighet med Ramavtal 8 – Storstad Malmö och övergripande genomförande avtal.

#### 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 och MEX-standarder.
- Där ett sammanvägt behov finns byggs befintliga signalkorsningar om, och anpassas i syfte att öka bussens framkomlighet.
- Nya trafiksignaler inrättas vid behov.
- Delvisa gatuombyggnader 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 utformas och utrustas (väderskydd, bänkar, realtidsinformation, tillgänglighetsanpassning med mera) i enlighet med av parterna gjord överenskommelse och i enlighet med vid var tid gällande avtal som Kommunen tecknat 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.
- Under genomförande av infrastrukturåtgärderna beslutar kommunen om nödvändiga trafikavstängningar och -omledningar. Planering av trafikavstängningar och -omledningar görs av kommunen i samråd med Skånetrafiken.

#### 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 8 i detta avtal.

## **§9 Regionens ansvar**

Regionens ansvar är i enlighet med Ramavtal 8 – Storstad Malmö och med övergripande genomförandeavtal.

### Investering och genomförande

- Bekosta och utföra eldriven stadstrafik med 24 meter långa MEX-bussar på linje 8
- Bekosta och införa biljett- och betallosning som minimerar hållplatstid.
- Fordonen ska vara anpassade för på- och avstigning i samtliga dörrar.
- Hög turtäthet under peak-tid.
- 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 i samråd med Malmö stad, för en robust och hållbar trafikering, såväl under byggnationstid som efter färdigställd infrastruktur.
- Upprätthålla hög turtäthet under peak-tid 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 ansvar Region Skåne har under paragraf 9 i detta avtal.

## **§10 Ägande och finansiering av laddinfrastruktur**

Region Skåne avser att trafikera Malmöexpressen linje 8 med fordon vars batterier laddas på depå. Laddinfrastruktur på depåområden ägs och finansieras av Region Skåne eller dess entreprenör. Detta i enlighet med Ramavtal 8 – Storstad Malmö.

## **§11 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.

## **§12 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.

## **§13 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.

#### **§14 Övrigt**

Av detta avtal är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

---

2020 - -

Andreas Schönström  
Tekniska nämnden  
Malmö Stad

---

2020 - -

Carina Zachau  
Kollektivtrafiknämnden  
Region Skåne