

Genomförandeavtal för kollektivtrafikobjektet Malmöexpressen med eldrift linje 4 Segevång-Centralen-Limhamn 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

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

Syftet med genomförandeavtalet är att reglera förutsättningarna för genomförande av kollektivtrafikobjektet Malmöexpressen med eldrift på linje 4 Segevång-Centralen-Limhamn (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, översyn av anslutande gator och korsningar, prioritering i trafiksignaler och ombyggnad av farthinder. Vidare ingår ombyggnad/upprustning av hållplatser för längre bussar samt ombyggnader av gaturummet för att skapa säkra, trygga och tillgängliga miljöer kring och i anslutning till hållplatserna. Översyn och förbättringar av stadsmiljö och av körbanors bärighet görs också utmed linjen. 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 motordriven trafik 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 tätstad stad.

§3 Övergripande principer och ställningstaganden

De övergripande principerna och ställningstagandena beskrivs närmare i bilaga 1.

§4 MEX-standarder och nivåer för framkomlighet i olika typstråk

Parterna har tagit fram gemensamma MEX-standarder (Bilaga 2). 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.

Den gemensamma ambitionen med MEX-standarder är att åstadkomma en god framkomlighet utifrån platsens förutsättningar. Den goda framkomligheten syftar, förutom till att minska restiden, också till att öka robustheten för linjen så att förseningar och skillnader i körtid mellan enskilda avgångar minskar och regulariteten förbättras.

MEX-standardernas tre huvudsakliga typstråk kan i grova drag beskrivas enligt nedan. Nedan beskriven indelning av linjesträckningen i de typstråken illustreras i bilaga 3.

Typstråk A är befintliga eller framtida huvudgator där möjligheterna att beakta och få in många funktioner är stora genom ett generöst gatumått, ofta bredare än 27 meter. Ett A-stråk utgör vanligen en viktig koppling för alla trafikslag mellan olika stadsdelar och centrum och ibland till andra kommuner. Människor är främst i rörelse längs med stråket och korsningsbehoven för fotgängare och cyklister finns främst vid gatukorsningar och hållplatser. Medelhastigheten för bussen är i utgångsläget ofta högre än i typstråk 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 4 utformas sträckorna från korsningen Östra Förstadsgatan/Drottninggatan till korsningen Exercisgatan/Hornsgatan, från och med Suellsbron till korsningen Neptunigatan/Gibraltargatan och från Fersens väg till Mariedalsvägen i enlighet med nivå A. Undantagsvis förekommer smalare sektioner där separata genomgående busskörfält i båda riktningarna inte ryms. På längre sikt, i samband med förtätning av området söder om Östervärns station, kommer sträckan från järnvägsviadukten vid Kontinentalbanan till korsningen Nobelvägen/Sallerupsvägen också att utformas i enlighet med nivå A.

Typstråk B är befintliga eller framtida huvudgator där möjligheterna att beakta och få in många funktioner är begränsade genom ett smalare gatumått än Typstråk A, cirka 20 - 27 meter. Ett B-stråk utgör vanligen kopplingar mellan stadsdelar och centrum för alla trafikslag. Målpunkter finns ofta på båda sidor av stråket och gaturummet omges av varierande stadsstrukturer och funktioner. I gaturummet rör sig människor både längs stråket och i korsande rörelser i jämförbar omfattning. Ofta förekommer korsande gång- och cykelstråk med korsningsbehov både på sträckor, i gatukorsningar och vid hållplatser. Medelhastigheten för bussen är i utgångsläget ofta lägre än i typstråk A. Här är gatusektionerna smalare och det är svårare att etablera sammanhängande separata busskörfält i båda riktningar. Exempel på framkomlighetsförbättrande åtgärder kan vara signalprioritering, reducering eller omledning av annan trafik, avstängning av vissa anslutande gator, enkelriktning eller genom enbart medge medlöpande rörelser.

För linje 4 utformas sträckorna från Segevångsbadet till korsningen Södra Bulltoftavägen/Hagstorpsgatan, från korsningen Nobelvägen/Sallerupsvägen till korsningen Lundavägen/Sallerupsvägen, från korsningen Exercisgatan/Hornsgatan till korsningen Norra Vallgatan/Prostgatan, från korsningen Mariedalsvägen/Regementsgatan till korsningen Linnégatan/Getgatan och från korsningen Linnégatan/Kalkbrottsgatan till korsningen Annetorpsvägen/Limhamnsgårdens Allé i huvudsak i enlighet med typstråk B. (ifall linje 4 av sammanvägda kapacitetsskäl behöver dras i Norra Vallgatan istället för Neptunigatan på delen mellan Malmö C och Slottsgatan så utformas även sträckan från korsningen Norra Vallgatan/Hamngatan till korsningen Norra Vallgatan/Slottsgatan enligt typstråk B)

Typstråk C kännetecknas av omgivande tät centrumstruktur, smalare gaturum och många människor i rörelse. Eftersom gaturummets utrymme är begränsat, ofta smalare än 20 meter, måste det ofta ske kompromisser kring ytor med olika funktioner. Stråket är ett vistelserum och en plats för folkliv där det finns ett stort utbud av butiker, serveringar och centrumverksamheter. I många fall innehåller

ett C-stråk även flera busslinjer med ett stort framkomlighetsanspråk. Den stora mängden målpunkter i stråket gör att fotgängare och cyklister har behov av att korsa stråket på flera olika platser. Medelhastigheten för bussen är i utgångsläget ofta lägre än i typstråk A och B. Det är svårare men inte omöjligt att etablera separata busskörfält jämfört med nivå A och B. Exempel på framkomlighetsförbättrande åtgärder kan vara signalprioritering, reducering eller omledning av annan trafik, avstängning av vissa anslutande gator, enkelriktning eller genom enbart medge medlöpande rörelser. Separata cykelstråk kan vid behov placeras i parallella gator.

För linje 4 utformas sträckan från korsningen Södra Bulltoftavägen/Hagstorpsgatan till järnvägsviadukten vid Kontinentalbanan, från korsningen Lundavägen/Sallerupsvägen till korsningen Östra Förstadsgatan/Drottninggatan, från korsningen Norra Vallgatan/Prostgatan till och med Skeppsbron, från korsningen Neptunigatan/Gibraltargatan till korsningen Regementsgatan/Fersens väg och från korsningen Linnégatan/Getgatan till korsningen Linnégatan/Kalkbrottsgatan i huvudsak i enlighet med nivå C.

§5 Tidplan

Genomförande och byggnation av de infrastrukturåtgärder som krävs för att kunna införa MEX-linjen och som framgår av paragraf 7 nedan, sker under åren 2022–2024. Trafikstart med eldrivna MEX-fordon, i enlighet med vad som framgår av paragraf 8, sker i december 2024.

§6 Styrning och organisation

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

Underliggande styrelserna skapas en gemensam samordningsorganisation mellan Regionen och Kommunen.

Regionen tillsätter programledare med tillhörande organisation för att genomföra och driva det som åligger regionens ansvar utifrån detta genomförandeavtal.

Kommunen tillsätter projektledare med tillhörande organisation för att genomföra och driva det som åligger kommunens ansvar utifrån detta genomförandeavtal.

§7 Kommunens ansvar

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

Investering och genomförande

- Bygga infrastruktur, anpassad för 24-meter långa fordon, som ger god framkomlighet och robusthet för buss och som tar i beaktning de övriga kvaliteterna och värden som beskrivs i övergripande principer och MEX-standarder.
- Där behov finns, inrätta nya trafiksignaler och bygga om eller anpassa befintliga signalkorsningar, i syfte att öka kollektivtrafikens framkomlighet.
- Delvisa gatuombyggnader för att minska framkomlighetsproblem i samband med övrig trafiks angöring, lastning och lossning.
- Farthinder anpassas i syfte att, med bibehållen trafiksäkerhetsfunktion, bidra till god framkomlighet för buss och god komfort för resenärer.
- Prioritera ombyggnad eller upprustning av vägbeläggning där så behövs i syfte att säkerställa god framkomlighet för buss och god komfort för resenärer.
- Byggnation eller upprustning av hållplatser inklusive åtgärder för att nå hållplatsen tryggt och trafiksäkert. Hållplatserna utformas för att underlätta rak inkörning så att hela bussens längd

kommer intill plattformskanten. Hållplatserna 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 drifts- och underhållsåtgärder på de delar av infrastrukturen som har en koppling till kollektivtrafiken.
- Väginfrastruktur och trafiksignaler.

Reglering och omledning

- Trafikreglering och trafikomledning för att minska trafikbelastningen i vissa korsningar eller längs delar av sträckan där det är svårt att inrätta separata busskörfält.
- Parterna är överens om att succesiva omledningar av befintlig trafik på linjen med tillhörande tillfälliga hållplatser kommer att behöva göras, anpassat till de olika utbyggnadsetapperna.
- kommunen beslutar 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 7 i detta avtal.

Detaljutformning och uppföljning

- Parterna ska ha en fortsatt dialog kring trafikregleringsfrågor och detaljerad utformning av infrastrukturåtgärderna under projekteringsfas.
- Parterna är överens om att göra uppföljningar efter trafikstart för att se om ytterligare förbättringar behöver göras genom exempelvis trafikregleringar, trimning av trafiksignaler med mera.

§8 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-meters MEX-bussar på linje 4. Införandet förutsätter att infrastrukturåtgärder enligt §7 är genomförda.
- Bekosta och införa biljett- och betalösning som minimerar hållplatstid.
- Fordonen ska vara anpassade för på- och avstigning i samtliga dörrar.
- Hög turtäthet under peak-tid motsvarande 5-minuterstrafik.
- 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 utrustas med automatisk passagerarräkning i relevant omfattning.
- Fordonen utrustas med stödsystem som ökar trafiksäkerheten.

Drift och underhåll

- Drift och underhåll av fordon
- Drift och underhåll av trafikinformation, analog och digital

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.
- Eftersträva hög turtäthet under peak-tid samt öppettider motsvarande klockan 06–23 på vardagar såväl som på lördagar och helgdagar.
- Trafikering med på- och avstigning i alla dörrar

Godkännande och tillstånd

- Söka och bekosta tillstånd och liknande kopplat till det ansvar Region Skåne har under paragraf 8 i detta avtal.

§9 Ägande och finansiering av laddinfrastruktur

Region Skåne avser att trafikera Malmöexpressen linje 4 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.

§10 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.

§11 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.

§12 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.

§13 Övrigt

Av detta avtal är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

2021 - -

Andreas Schönström
Tekniska nämnden
Malmö Stad

2021 - -

Carina Zachau
Kollektivtrafiknämnden
Region Skåne