

Genomförandeavtal för kollektivtrafikobjektet MalmöExpressen med eldrift linje 5 Stenkällan-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, gemensam målsättning och avgränsningar

Linje 5 trafikeras sedan 2014 av MalmöExpressenfordon med gas/elhybriddrift. Syftet med genomförandeavtalet är att reglera förutsättningarna för genomförande av kollektivtrafikobjektet MalmöExpressen med eldrift på linje 5 Stenkällan-Västra Hamnen (nedan kallat kollektivtrafikobjektet) enligt vad som beskrivs i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, Sverigeförhandlingen samt övergripande genomförandeavtal för kollektivtrafikobjekten (Bilaga 1).

Den gemensamma målsättningen är att bibehålla och förbättra ett attraktivt kollektivtrafikstråk med hög resandekapacitet, frekventa avgångar, hög regularitet, god framkomlighet och god komfort i enlighet med MEX-standarder (Bilaga 2).

I Kollektivtrafikobjektet ingår utbyggnad av ny genare vägförbindelse genom Varvsstaden inklusive ny bro över Varvsbassängen samt ombyggnad av delar av Amiralsgatan för att möjliggöra förtätning och ökat bostadsbyggande.

En gemensam plan för utvecklingen av stråket, som beaktar de i kollektivtrafikobjektet ingående åtgärderna samt ser över vilka övriga åtgärder som kan behövas på kort och lång sikt, tas fram i samverkan mellan parterna.

Parterna är överens om att tillsammans utreda behov och möjlighet för förlängning av hållplatser samt anpassning av hållplatser i enlighet med MEX-standarder. Parterna är också överens om att utreda ombyggnad och justeringar av signalkorsningar längs Amiralsgatan för förbättrad framkomlighet och robusthet för busstrafiken. Ett viktigt syfte med detta är att minska variationerna i körtid.

Möjliga förlängningar och anpassningar enligt MEX-standarder av hållplatser samt justeringar av signalkorsningar genomförs inom ramen för detta genomförandeavtal under förutsättning att de är genomförbara inom projektets tidsram och att finansiering för åtgärderna inryms inom ramen för kollektivtrafikobjektets budget.

Kollektivtrafikobjektet ska bidra till en etablering av nästan 1600 bostäder enligt åtagande i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motordriven trafik samt bidra till fler och nöjdare kunder i kollektivtrafiken.

Åtgärder för att möjliggöra eventuella förlängningar av linjen vidare österut från Stenkällan till den nya travbanan vid publikrika evenemang ligger utanför detta avtal.

§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. 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 5 är sedan tidigare sträckorna från Thomsons väg till Drottninggatan, från och med Suellsbron till korsningen Neptunigatan/Nordenskiöldsgatan samt sträckan från Stora Varvsgatan till ändhållplats Fullriggaren i huvudsak i enlighet med nivå A och planeras så förbli. Sträckan mellan Thomsons väg och Norra Grängesbergsgatan planeras dock i fortsatt utbyggnad av Malmö förätas 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.

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 5 är sedan tidigare sträckan från start-/ändhållplats Stenkällan till Thomsons väg i huvudsak utformad i enlighet med nivå B och planeras så förbli.

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 5 är sträckan från Drottninggatan till och med Skeppsbron sedan tidigare i huvudsak i enlighet med nivå C och planeras så förbli. Den nya sträckningen genom Varvsstaden kommer i huvudsak att utformas i enlighet med nivå C.

§5 Tidplan

Genomförande och byggnation av infrastrukturåtgärder för vägförbindelse inklusive bro genom Varvsstaden sker under åren 2022–2024. Åtgärderna i Amiralstaden genomförs 2025 och framåt. Tidplan för denna del beaktar ny detaljplan kopplat till förtätning av området utmed sträckan.

§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 och övergripande genomförande avtal.

Investering och genomförande

- På den nya delsträckan genom Varvsstaden och på den delsträcka mellan Norra Grängesbergsgatan och Scheelegatan som ska förtätas, bygga infrastruktur, anpassad för 24-meter långa fordon, som ger god framkomlighet och robusthet för buss, som underlättar regularitetskörning och som tar i beaktning de övriga kvaliteter och värden som beskrivs i övergripande principer och MEX-standarder.

Under förutsättning att kollektivtrafikobjektets budget samt projektets tidsram tillåter:

- Där ett sammanvägt behov finns byggs och/eller programmeras befintliga signalkorsningar om och anpassas i syfte att öka bussens framkomlighet och robusthet.
- Förlängning av hållplatser längs Amiralsgatan, där så är möjligt, så att bussar från andra parallella linjer kan angöra hållplats samtidigt med bussar på linje 5.
- Anpassning av hållplatser i enlighet med MEX-standarder och utformningsriktlinjer för MEX-hållplatser.

Drift och underhåll

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

Reglering och omledning

- 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 i god tid 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.

Detaljutförning 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 meter långa MEX-bussar på linje 5 som senast 2027 är fullt eldrivna.
- Bekosta och införa biljett- och betalösning som minimerar hållplatstid.
- Fordonen anpassas 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 utrustas 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.

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 5 med laddfordon, där inriktningen är att laddningen sker helt 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.

2022 - -

Andreas Schönström
Tekniska nämnden
Malmö Stad

2022 - -

Carina Zachau
Kollektivtrafiknämnden
Region Skåne