



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 8 - STORSTAD MALMÖ

A.G. 38

RAMAVTAL OM FINANSIERING OCH MEDFINANSIERING AVSEENDE
ÖKAD TILLGÄNGLIGHET I STORSTÄDERNA SAMT ÖKAT
BOSTADSBYGGGANDE

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Definitioner och avtalsstruktur
4. Syfte och omfattning
5. Parternas åtaganden
6. Finansiering och betalning
7. Tidplan
8. Projektgenomförande, drift, underhåll och äganderätt
9. Organisation och samverkan
10. Markåtkomst
11. Särskilt om planer och tillstånd
12. Avtalstid och uppsägning
13. Ändring av avtalet
14. Avtalets giltighet
15. Ändrade förutsättningar



1. Parter

Detta Ramavtal, inklusive Bilaga 1 Finansieringsplan och Bilaga 2 Specifikation inklusive tidplan ("Ramavtalet") är daterat den 30 oktober 2017 och har ingåtts mellan:

- 1 Staten genom Sverigeförhandlingen
- 2 Region Skåne
- 3 Malmö kommun

Staten, genom Sverigeförhandlingen, Region Skåne och Malmö kommun benämns nedan enskilt för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**". Malmö kommun benämns nedan enskilt för "**Kommun(en)**". Region Skåne benämns nedan enskilt för "**Regionen**". Staten benämns nedan enskilt för "**Staten**".

2. Inledning

- 2.1 Enligt kommittédirektiv (2014:106 och 2014:113) för Sverigeförhandlingen ska de av regeringen utsedda förhandlingspersonerna genomföra förhandlingar och ingå överenskommelser med berörda kommuner, Regioner och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Storstädernas tillväxt förutsätter effektiva och hållbara trafiksystem, förtätning som ger attraktiva städer och dynamiska arbetsmarknadsregioner för människor och företag.
- 2.2 Det är viktigt att dessa investeringar utformas på ett sätt som ger kostnadseffektiva trafiklösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
- 2.3 Regeringen har i direktiven för de senaste omgångarna av åtgärdsplanering uppdragit åt berörda myndigheter att permanent pröva medfinansiering i planerings- eller genomförandeskedet. Det förutsätter att berörda kommuner, regioner och andra aktörer samverkar för en effektiv utformning och maximal samhällsekonomisk lönsamhet av storstadssatsningen i syfte att hitta de bästa lösningarna för utformning och finansiering. Kommunerna har inför ingående av detta Ramavtal skickat in nyttoanalyser till Sverigeförhandlingen som underlag för sådan Parts deltagande i finansieringen.
- 2.4 Syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag är dels att analysera behoven av åtgärder i storstadens transportinfrastruktur på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad

tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framförallt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

- 2.5 Sverigeförhandlingens arbetssätt är nyttobaserat och det är därför nödvändigt att, inför överenskommelse om olika parterns åtaganden och ingående av Ramavtal och Objektavtal samt andra relaterade avtal, beskriva i en nyttoanalys nyttor som uppstår såväl lokalt som regionalt vid en investering i åtgärder för storstadens transportinfrastruktur, åtgärder för nya bostäder och ökad tillgänglighet. Detta är ett gemensamt projekt för Staten, alla berörda Kommuner, Regionen med flera. Uppskattning och kvantifieringar av nyttor utgör dock inte avtalsinnehåll och om gjorda antaganden om nyttor inte infrias medför detta inte att ingångna avtal ska justeras.
- 2.6 Enligt kommittédirektiv för Sverigeförhandlingen ska förhandlingspersonerna slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017. I samband med det kommer regeringen att utse ett organ inom staten att svara för statens/Sverigeförhandlingens rättigheter och skyldigheter enligt detta Ramavtal och Objektavtalen, och som därmed inträder i Sverigeförhandlingens ställe i Ramavtalet samt Objektavtalen.

3. Definitioner och avtalsstruktur

- 3.1 I detta Ramavtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

Genomförandeavtal:	avser avtal som ska ingås vid ett senare skede mellan Kommunen och berörda Parter enligt detta Ramavtal och Objektavtal. Kommunen ansvarar för ingåendet av Genomförandeavtal med berörda Parter.
Objekt:	avser byggandet av varje enskild kollektivtrafik- eller cykelåtgärd som ingår i Projektet, vilka framgår av Bilaga 2 och av Objektavtalen.
Objektavtal(en):	avser avtal avseende finansiering, medfinansiering och bostadsbyggande som har träffats mellan berörda Parter och som fogas i undertecknade versioner till Ramavtalet
Projekt:	avser genomförandet av bostadsåtagandena och samtliga Objekt som ingår i Ramavtalet, det vill säga Kollektivtrafikobjekten och Cykelobjekten.
Projektmedel:	avser medel som Parterna förbundit sig att enligt detta Ramavtal inklusive bilagor tillskjuta för genomförande av åtgärderna. Projektmedel omfattar inte

	Kommunernas kostnader för bostadsbyggande eller Regionens kostnader för trafikering och depåer.
Projektstyrelse:	har den innebörd som framgår av Punkt 9.2.
Ramavtalet:	avser detta Ramavtal inklusive Bilaga 1 och Bilaga 2.
Styrelsen:	har den innebörd som framgår av Punkt 9.2.
Trafikering	avses sådan buss- och tågtrafik som utförs av Regionen såsom kollektivtrafikhuvudman i enlighet med lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Finansieras utanför projektmedel.

3.2 Till detta Ramavtal fogas undertecknade Objektavtal för berörda Parter inom storstadsområde Malmö.

3.3 Vid eventuella motstridigheter mellan Ramavtalet och Objektavtalen ska Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i Ramavtalet och dess bilagor ska vad som anges i Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i de olika bilagorna till Ramavtalet ska bilagenumereringen gälla såsom prioritetsordning. Rangordningen mellan dokumenten är således i) Ramavtal, ii) Bilaga 1, iii) Bilaga 2 och iv) Objektavtal.

3.4 Avtalsstruktur illustreras i nedanstående bild.



4. Syfte och omfattning

4.1 Syftet med detta Ramavtal är att reglera förutsättningarna för genomförandet av Projektet.

4.2 Parterna är överens om att i god anda tillsammans finna lösningar för att nå syftena med Projektet.

4.3 Finansiering och betalning av Projektet och respektive Objekt framgår av Bilaga 1. Vad som omfattas av Projektet respektive i Projektet ingående Objekt framgår av Bilaga 2 samt även, på Objektnivå, av Objektavtalen. Bilagorna innehåller, förutom en beskrivning av Projektet och respektive Objekt, beskrivning av respektive Parts ansvar, investeringsutgift och en övergripande tidplan för Projektet och respektive Objekt. Två Objektavtal fogas till detta Ramavtal, ett för Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 samt ett för övriga Kollektivtrafikobjekt och samtliga Cykelobjekt.

4.4 Kommunen, i sin egenskap av huvudman och ansvarig för genomförande av Projektet, äger rätt att efter ingående av Ramavtal och Objektavtal, och utan att villkoren i Ramavtalet eller Objektavtal ändras i övrigt i samråd med Regionen, göra skäligen justeringar och anpassningar av Bilaga 2 såsom till exempel, men inte begränsat till, om det krävs för att uppnå övergripande funktionskrav för Projektet. Staten, i sin egenskap av avtalsansvarig, ska vidtalas om det krävs för samordning mellan olika Ramavtal och/eller Objektavtal.

4.5 Respektive Objekt för utbyggnaden i enlighet med Projektet kommer att planläggas enligt gällande lagstiftning. Den slutliga linjedragningen av Objekten ska göras i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningen.

5. Parternas åtaganden

Parterna åtar sig följande:

5.1 Utbyggnaden av Projektet ska genomföras enligt åtagande i detta Ramavtal och Objektavtalen. Kommunen ansvarar för, planerar och genomför utbyggnaden av Projektet enligt vad som anges i Bilaga 2.

5.2 Vid sidan av Projektet och utanför Projektmedlen, men inom ramen för Ramavtalet, ingår det i Kommunens respektive åtagande och som en central förutsättning för Projektet att bygga bostäder enligt vad som närmare anges i Objektavtalen.

5.3 Finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i detta Ramavtal.

- 5.4 Parts uttömmande ansvar enligt detta Ramavtal, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Ramavtalet och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part.
- 5.5 Regionen åtar sig att i kommande planering, och inom ramen för sitt uppdrag att svara för trafikeringen, verka för att Kollektivtrafikobjekten bidrar till att sprida resenärsnyttan vilket bidrar till att arbetsmarknads- och näringslivsnyttan ökar.
- 5.6 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna ska genomföras. Parterna är dock överens om att principerna i Bilaga 2, kapitel 4 ska gälla för genomförandet.

6. Finansiering och betalning

6.1 Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten ska finansieras med medel från följande:

- finansiering från Staten, med 1 705 miljoner kronor,
- finansiering från Kommunen, med 1 655 miljoner kronor,
- finansiering från Regionen, med 50 miljoner kronor.

1–3 ovan i denna Punkt samt 6.2 utgör "Projektmedlen".

Tidpunkterna för Projektmedlens tillskjutande och fördelning på de olika Kollektivtrafikobjekten redovisas i Bilaga 1.

Därutöver, dvs. utanför Projektmedlen, svarar Regionen för trafikering inklusive depåer. Utanför Projektmedel ligger även Kommunens Bostadsåtagande.

- 6.2 Genomförandet av Cykelobjekten ska finansieras av Kommunen med 429,8 miljoner kronor samt av Staten med 143,3 miljoner kronor.
- 6.3 Kommunen svarar för kostnadsökningar för Projektet i den mån detta medför att den totala antagna investeringsutgiften överskrids. Om Kommunen eller Regionen påkallar/initierar standardhöjning, tillägg och/eller andra förbättringar jämfört med vad som anges i Bilaga 2 och, på Objekt nivå, i Objektavtalen ska den som påkallat/initierat detta dock alltid svara för sådan kostnad. Påkallade/initierade förändringar måste, för att vara genomförbara inom projektet, rymmas inom övergripande funktion och tidplaner enligt Bilaga 2 för Projektet. För Objektet Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 ska Regionen, Kommunen och Trafikverket samt andra berörda parter överenskomma om kostnadsökningar/ tilläggslösningar.
- 6.4 När det i detta Ramavtal hänvisas till utgifter och andra finansiella regleringar är dessa angivna i januari 2016 års prisnivå. Samtliga utgifter och finansiella regleringar, inklusive



angivna belopp för finansiering, ska justeras vid betalningstillfälle baserat på utvecklingen av KPI enligt vad som anges i Bilaga 1.

7. Tidplan

- 7.1 Kommunen har upprättat övergripande tidplaner så långt det är möjligt i detta skede för Projektet vilka framgår av Bilaga 2.
- 7.2 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.
- 7.3 För det fall Projektet skulle försenas jämfört med de övergripande tidplanerna som inkluderats i Bilaga 2 åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet eller Objektavtal åvilar Parterna.

8. Projektgenomförande, drift, underhåll och äganderätt

- 8.1 Kommunen är ansvarig för Projektet och kommer att svara för genomförandet samt drift och underhåll av Projektet, fastän beträffande Objektet Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 är det Trafikverket som kommer ha huvudansvaret för genomförandet samt för drift och underhåll.
- 8.2 Regionen kommer, utanför Projektmedel, att svara, om inte annat överenskommit av Parterna, för trafikering och depå samt dess drift och underhåll.
- 8.3 Kommunen ska svara för och äga samtliga anläggningar bekostade med Projektmedel som ingår i Projektet. Beträffande Objektet Malmöpendeln är det dock Trafikverket som ansvarar för och äger anläggningen.

9. Organisation och samverkan

- 9.1 För att möjliggöra utbyggnaden av Projektet i tid och till en överenskommen kostnad krävs att samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra Projektet.

9.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

- Under statens ordförandeskap bildas ett partssammansatt samverkansorgan för principiella frågor med överblick över samtliga Objekt och bostadsbyggande kopplat till dessa Objekt ("Styrelsen"). Styrelsens sammansättning framgår av Punkt 9.4.
- Under Kommunens ordförandeskap bildas en eller flera Projektstyrelser som styr arbetet för Objekten ("Projektstyrelse"). En särskild Projektstyrelse för Objekt Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 under Trafikverkets ordförandeskap bildas. En Projektstyrelses sammansättning framgår av Punkt 9.11.

9.3 Styrelsen respektive Projektstyrelsen kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt. Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av Projektet. Kommunen har huvudansvar och ska upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter. Beträffande Objektet Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 är det Trafikverket som kommer ansvara för att upprätta en kommunikationsplan i samråd med berörda Parter.

Styrelsen

9.4 Staten tillsätter Styrelsens ordförande. Respektive Part under Ramavtalet utser en ledamot och en ersättare till Styrelsen. Staten utser sekretariat för Styrelsen. Ansvarig tjänsteman i Kommunen är föredragande i Styrelsen.

9.5 Styrelsen ska behandla frågor som rör Projektet. Som ett led i detta arbete ska Styrelsen tillse att Projektet genomförs i enlighet med Ramavtalet.

9.6 Styrelsen behandlar frågor såsom:

- Projektets omfattning och avgränsning
- Tidplan för Objekten
- Budget och prognoser för Projektet, samt
- Andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse

Avsikten är att frågor som gäller praktiska utförandebeslut inte ska behöva föras upp i Styrelsen, dvs. enbart frågor som har viss betydelse ska föras till Styrelsen.

9.7 Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa respektive Projektstyrelse.

9.8 De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen tas i konsensus och kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.

9.9 Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Ramavtalets genomförande. Uppföljningen innefattar Ramavtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal såsom ökat bostadsbyggande, ekonomi i Projektet och finansiering och restidsnytta. Uppföljningen sker årsvis baserat på av bland annat Kommunen och Regionen insänd redovisning.

9.10 Styrelsen kan, när så bedöms erforderligt adjungera lämplig person till Styrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

Projektstyrelser

9.11 Projektstyrelsen för Objekt Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 består av representanter från Kommunen, Regionen, Trafikverket och andra berörda parter. Varje organisation som är representerad i denna Projektstyrelse utser två representanter vardera. I Projektstyrelsen utser Trafikverket en ordförande och är sammankallande.

9.12 Projektstyrelsen för övriga Kollektivtrafikobjekt består av representanter från Kommunen och Regionen. Regionen och Kommunen ska utse två representanter vardera till Projektstyrelsen. Kommunen är sammankallande och utser ordförande. Om en särskild Projektstyrelse bildas för Cykelobjekten ska den Projektstyrelsen endast bestå av representanter från Kommunen.

9.13 Respektive Projektstyrelse ansvarar för att, vid behov och utifrån Genomförandeaftalen, besluta på mer detaljerad nivå avseende åtgärder rörande bostadsåtaganden, Cykelobjekt och Kollektivtrafikobjekt som omfattas av Projektstyrelsens Objektavtal.

9.14 Som princip ska varje Projektstyrelse ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut inom Projektet såvitt avser relevant Objektavtal, så länge sådant beslut eller verkställande inte står i strid med Projektet, Ramavtal eller de ekonomiska ramar som fastställts för Projektet. Varje Projektstyrelse har även skyldighet att tillse att information ges såsom föreskrivs i Punkt 4.4.

9.15 De överenskommelser etc. som träffas inom respektive Projektstyrelse tas i konsensus.

9.16 Projektstyrelsen kan, när så bedöms erforderligt adjungera lämplig person till Projektstyrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

10. Markåtkomst

Kommunen åtar sig att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för genomförande av Projektet, dels under byggtiden, dels under drifttiden, enligt de förutsättningar som närmare regleras i Objektavtalen. Markåtkomst för Objektet Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 ska regleras särskilt.

11. Särskilt om planer och tillstånd

11.1 Parterna är medvetna om att Kommunens beslutande organ beslutar om att anta detaljplaner. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen och Kommunen ska även vidta andra beredningsåtgärder enligt lag för antagande av detaljplan. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut om antagande av detaljplan och att beslut kan komma att prövas enligt gällande lagstiftning, vilket kan komma att påverka Objekten.

11.2 Parterna är medvetna om processerna för järnvägsplaner, vägplaner och eventuell tillåtlighetsprövning samt eventuella andra erforderliga prövningar och tillstånd. Trafikverket beslutar om att fastställa järnvägs- och vägplaner. Beslut om att fastställa järnvägs- och vägplaner ska föregås av samråd med de som berörs av planen och Trafikverket ska även vidta andra beredningsåtgärder enligt gällande lagstiftning. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga Trafikverkets fastställelsebeslut och att fastställelsebeslut då prövas av regeringen, vilket kan komma att påverka tidplanen för Malmöpendeln - Lommabanan etapp 2.

11.3 Med hänvisning till punkt 11.1 och 11.2 är Parterna även medvetna om att respektive Objektavtal inte är bindande vid prövning av förslag till bland annat detaljplan och järnvägsplan.

12. Avtalstid och uppsägning

12.1 Ramavtalet och Objektavtalen gäller från dess ikraftträdande och intill dess att Projektet och samtliga Objekt genomförts respektive Parternas övriga åtaganden enligt Ramavtalet och Objektavtalen fullgjorts.

12.2 Ramavtalet och Objektavtalen kan inte sägas upp eller frånträdas av Part med mindre än att samtliga Parter enas därom.

13. Ändring av avtalet

Samtliga ändringar och tillägg till detta Ramavtal ska vara skriftliga och godkända av samtliga Parter beslutande organ för att gälla.

14. Avtalets giltighet

Detta Ramavtal träder ikraft när det har undertecknats av samtliga Parter och under förutsättning att nedanstående beslut har fattats och vunnit laga kraft:

- Region Skånes fullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Malmö kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; och
- Regeringen och i förekommande fall Riksdagen godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

15. Ändrade förutsättningar

Om något villkor enligt Punkt 14 inte kan uppfyllas eller om något bostadsåtagande, Cykelobjekt eller Kollektivtrafikobjekt inte kan genomföras på grund av, t.ex. men inte begränsat till att planer, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i viss mån avviker från vad som förutsattes vid detta Ramavtals respektive relevant Objektavtals ingående eller om betydande kostnadsökningar uppstår under det fortsatta projekteringsarbetet ska endera part till det relevanta Objektavtalet i god anda och med utgångspunkt i villkoren i Ramavtalet föra upp frågan till relevant Projektstyrelse (och vid behov Styrelsen) och baserat på erforderligt underlag diskutera hur detta ska påverka det berörda Bostadsåtagandet, Cykelobjektet eller Kollektivtrafikobjektet och förutsättningarna för dess uppfyllande. Sådan diskussion kan avse tidplan, funktion och/eller kostnad men ska endast hänföra sig till det Bostadsåtagande, Cykelobjekt eller Kollektivtrafikobjekt vars genomförande har förhindrats. Utgångspunkten för en sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Ramavtalet och/eller Objektavtalet som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Ramavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering). Vad som anges i denna Punkt 15 ska gälla Parterna emellan oberoende av om villkoren för ikraftträdande av Ramavtalet i Punkt 14 är uppfyllda.

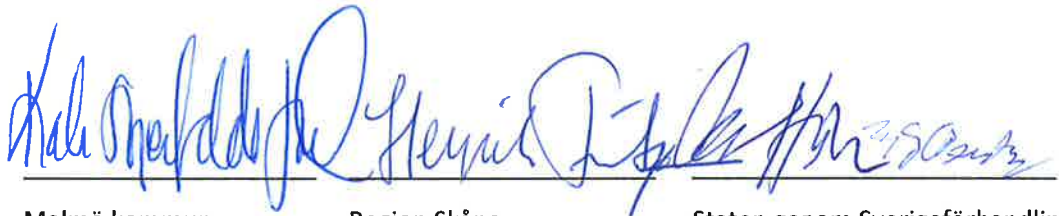
För det fall en situation som beskrivs ovan uppkommer, efter det att parterna i god anda prövat frågan och förutsättningarna för uppfyllandet ändras, kan aktuellt Kollektivtrafikobjekt komma att omprövas på endera parts initiativ.

För det fall en situation som beskrivs ovan uppkommer och detta medför att åtgärder som omfattas av ett eller flera Objektavtal inte kan genomföras och Parterna enas att bringa ett eller

flera Objektavtal till upphörande, ska berörda Parter i en sådan situation svara för nedlagda kostnader ("förgäveskostnader") baserat på Parternas respektive finansieringsåtagande avseende Projektmedel, oavsett vilken eller vilka Part(er) som faktiskt har tillskjutit medel vid den tidpunkten.

Detta Ramavtal är upprättat i tre (3) exemplar varav Parterna har tagit var sitt.

Malmö den 30 oktober 2017



Malmö kommun

Region Skåne

Staten genom Sverigeförhandlingen

Bilagor:

Bilaga 1 - Finansieringsplan

Bilaga 2 – Specifikation inklusive tidplan



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

Handwritten signature

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

Denna Bilaga 1 - Finansieringsplan till Ramavtal 8 - Storstad Malmö, träffat mellan Staten, Region Skåne och Malmö kommun ("Ramavtalet"), syftar till att beskriva hur Projektet (så som angivet i Ramavtalet) ska finansieras och betalas.

Objekten (Kollektivtrafik- och Cykelobjekten) som framgår av denna Bilaga 1 utgör tillsammans samtliga delar av Projektet enligt Ramavtal 8 - Storstad Malmö.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

Vid eventuella motstridigheter mellan denna Bilaga 1 och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

Beloppen i denna bilaga är angivna i prisnivå januari 2016. Beloppen ska räknas om vid utbetalningstillfällen med hänsyn till KPI.

1. Årlig investeringsplan för Kollektivtrafikobjekten

Parternas finansiering och medfinansiering av investeringarna för respektive Kollektivtrafikobjekt framgår av Tabell 1.

Tabell 1 – Parternas finansiering och medfinansiering

Miljoner kronor										
	Summa	EL-MEX Linje 2	EL-MEX Linje 4	EL-MEX Linje 5	EL-MEX Linje 8	EL-BUSS Linje 3	EL-BUSS Linje 6	EL-BUSS Linje 9	EL-BUSS Linje 10	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2
Staten	1705	265	280	95	280	110	140	155	280	100
Malmö Kommun	1655	265	280	95	280	110	140	155	280	50
Region Skåne (Länsplan)	50									50
Summa	3410	530	560	190	560	220	280	310	560	200

Parterna är överens om en årlig investeringsplan för Kollektivtrafikobjekten som anger hur mycket medel som årligen förväntas förbrukas för genomförandet av Kollektivtrafikobjekten. Denna investeringsplan framgår av Tabell 2.

Tabell 2 – Årlig investeringsplan

Miljoner kronor															
	Summa	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
EL-MEX Linje 2	530,0	0,5	2,5	10,0	14,0	14,0	14,0	15,0	130,0	130,0	140,0	0,0	0,0	0,0	60,0
EL-MEX Linje 4	560,0	3,0	12,0	10,0	145,0	145,0	125,0	120,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
EL-MEX Linje 5	190,0	0,0	0,0	0,2	2,3	2,5	95,0	90,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
EL-MEX Linje 8	560,0	4,0	75,0	5,0	5,0	10,0	125,0	125,0	135,0	0,0	0,0	1,0	75,0	0,0	0,0
EL-BUSS Linje 3	220,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5	2,0	110,0	105,0
EL-BUSS Linje 6	280,0	0,0	1,5	1,5	2,0	30,0	30,0	3,5	1,5	105,0	105,0	0,0	0,0	0,0	0,0
EL-BUSS Linje 9	310,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	5,0	115,0	110,0	0,0	1,0	75,0	0,0
EL-BUSS Linje 10	560,0	2,0	50,0	58,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	0,0	0,0
Malmöpendeln Lommabanan – etapp 2	200,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	80,0	80,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa	3410	17,5	149,0	92,7	226,3	259,5	520,0	486,5	321,5	400,0	406,5	52,5	128,0	185,0	165,0

2. Finansiering och medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten

Den totala antagna investeringsutgiften för Kollektivtrafikobjektet uppgår till 3 410 miljoner kronor.

Kollektivtrafikobjekten ska finansieras av Kommunen med 1655 miljoner kronor och från Region Skåne med 50 miljoner kronor ur länsplanen. Staten finansierar med 1705 miljoner kronor.

Kommunens, Region Skåne och Statens medfinansiering under utbyggnadsperioden väntas utfalla i enlighet med den tidplan som anges i Tabell 3. Fakturering är produktionsbaserad och variationer kan förekomma mellan åren.

Statens betalning enligt Tabell 3 utgör 75 procent av Statens totala medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten för Projektet. Slutfinansieringen (428 miljoner kronor) är därför subtraherad från Statlig medfinansiering nationell plan. Motsvarande belopp är adderat till finansieringen för Malmö kommun. Betalning av resterande 25 procent av Statens medfinansiering ("Slutfinansiering") villkoras av att Kommunens bostadsbyggande i Objektavtalen ("Bostadsåtagandet") fullgörs, och kommer att ske i enlighet med Tabell 4.

Tabell 3 – Finansieringsplan

Miljoner kronor															
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
Statlig medfinansiering nationell plan	999,5	5,5	44,0	27,2	66,0	76,0	153,5	144,0	93,5	117,0	118,5	15,0	37,3	54,0	48,0
Statlig medfinansiering extra länsplan	277,5	1,0	12,0	7,5	18,8	21,4	41,1	37,5	27,0	33,0	34,0	4,5	10,7	15,0	14,0
Malmö kommun	2083,0	9,0	91,0	56,0	139,5	160,1	305,4	285,0	201,0	250,0	254,0	33,0	80,0	116,0	103,0
Region Skåne	50,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	20,0	20,0							
Summa	3410,0	17,5	149,0	92,7	226,3	259,5	520,0	486,5	321,5	400,0	406,5	52,5	128,0	185,0	165,0

Kommunen tar fram en årlig betalningsplan per Objekt.

3. Kostnadsökningar

Såvitt avser kostnadsökningar som medför att den totala antagna investeringsutgiften överskrider gäller avsnitt 6 i Ramavtalet.

4. Slutfinansiering och bostadsåtagande

Om Bostadsåtagandet uppfylls senast vid utgången av 2035 betalas Slutfinansiering ut 2035. Om Bostadsåtagandet inte är uppfyllt senast vid utgången av 2035 betalas Slutfinansiering inte ut då. Om Bostadsåtagandet är uppfyllt 2040 betalas Slutfinansiering ut 2040. Är inte Bostadsåtagandet uppfyllt senast vid utgången av 2040 får Parterna avtala om ny tidpunkt när Bostadsåtagandet ska var uppfyllt och när Slutfinansiering ska betalas ut.

Tabell 4 – Slutfinansiering från staten

Miljoner kronor		
		Bostadsåtagande 2035
Malmö stad	428,0	28550
Summa	428,0	

5. Finansiering och medfinansiering av Cykelobjekten

Parternas respektive finansiering av Cykelobjekten framgår av Tabell 5.1 och Tabell 5.2.

För Cykelobjekt med en total investeringsutgift på mer än 70 miljoner kronor betalar Staten löpande sin andel under investeringstiden. För övriga cykelobjekt betalar Staten ut medel när respektive Cykelobjekt är färdigställt i enlighet med Objektsavtalet.

Tabell 5.1 – Finansiering av större Cykelobjekt

Miljoner kronor				
	Summa:	2023	2024	2025
Cykelbana Västra hamnen - Lindängen	206	76	65	65
Statlig medfinansiering	51,5	19	16,25	16,25
Summa investering	206	76	65	65
Summa statlig medfinansiering	51,5	19	16,25	16,25

Tabell 5.2 – Finansiering av mindre Cykelobjekt

Miljoner kronor			
	Investerings- kostnad	Malmö kommun	Statens bidrag
Östra Rönneholmsvägen + Föreningsgatan	62,0	46,5	15,5
Kronborgsvägen	16,0	12,0	4,0
Linnégatan/Erikslustvägen	52,0	39,0	13,0
Munkhättegatan	36,0	27,0	9,0
Amiralsgatan/Rosengård	31,0	23,3	7,8
Ny kollektivtrafikbro över Varvsbassängen	26,0	19,5	6,5
Ny kollektivtrafikbro till Ön	26,0	19,5	6,5
Cykelbana Nyhamnen	20,0	15,0	5,0
Lorensborgsgatan och Mariedalsvägen	62,0	46,5	15,5
Krossverksgatan	8,0	6,0	2,0
Cykelbana Holma	8,0	6,0	2,0
Cykelbana Södra Hyllie	10,0	7,5	2,5
Cykelbana Citadellsfogen	10,0	7,5	2,5
Summa:	367,0	275,3	91,8



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

J.F. 28

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

Denna Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan till Ramavtal 8 – Storstad Malmö ("Ramavtalet") syftar till att beskriva Projektets (så som angivet i Ramavtalet) specifikation och tidplan. Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan Bilaga 2 – Specifikation inklusive tidplan och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

1 Storstad Malmö

1.1 De Kollektivtrafikobjekt som ger nytta till Malmö kommun och Region Skåne och som avtalas är åtta (8) stadsbusslinjer och objektet Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2. Objektet beskrivs närmare i Punkt 2 nedan.

1.2 Dessutom avtalas om fjorton (14) Cykelobjekt som beskrivs närmare i Punkt 3 nedan.

2 Kollektivtrafikobjekt för storstad Malmö

Kommunen åtar sig att genomföra åtta Kollektivtrafikobjekt. Det är utbyggnad av åtta stadsbussobjekt varav fyra av dessa utgör MalmöExpresslinjer. Kollektivtrafikobjekten är följande:

- MalmöExpressen med eldrift Linje 2 Lindängen-Söderkulla-Nyhamnen
- MalmöExpressen med eldrift Linje 4 Bunkeflostrand/Limhamn-Segevång
- MalmöExpressen med eldrift Linje 5 Stenkällan-Rosengård-Västra Hamnen
- MalmöExpressen med eldrift Linje 8 Lindängen-Hermodsdal-Västra Hamnen
- Stadsbuss med eldrift Linje 3 Ringlinjen
- Stadsbuss med eldrift Linje 6 Klagshamn-Fortuna Hemgården
- Stadsbuss med eldrift Linje 9 Ön/Limhamn-Värnhem
- Stadsbuss med eldrift Linje 10 Malmö C-Lorensborg-Hyllie-IKEA Hubbhult

Kommunen åtar sig att träffa avtal med Trafikverket och Regionen samt andra berörda parter för Objektet Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2. Objektet möjliggör en tätare pågatågstrafik på Lommabanan in i Malmö.

3 Cykelobjekt för storstad Malmö

Kommunen åtar sig att genomföra fjorton (14) Cykelobjekt. Dessa cykelobjekt har en nära koppling till Kollektivtrafikobjekten vilket bidrar till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna. Cykelobjekten beskrivs närmare i Objektavtalet. Samtliga överenskomna Cykelobjekt är cykelbanor och går utmed:

- 1) Föreningsgatan/Östra Rönneholmsvägen
- 2) Kronborgsvägen
- 3) Linnégatan/Erikslustvägen
- 4) Munkhättegatan
- 5) Amiralsgatan/Rosengård
- 6) Västra hamnen- Lindängen
- 7) ny kollektivtrafikbro över Varvsbassängen
- 8) ny kollektivtrafikbro till Ön
- 9) Kollektivtrafikstråket i Nyhamnen
- 10) Lorensborgsgatan och Mariedalsvägen
- 11) Krossverksgatan
- 12) Holma
- 13) Södra Hyllie
- 14) Nya Citadellsfogen (Neptunigatan/Västra Varvsgatan)

4 Ansvarsfördelning och genomförande

- 4.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet.
- 4.2 Beträffande Objekt Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 är Trafikverket huvudman för utbyggnaden och ansvarar för planering, den formella handläggningen och genomförande av objektet. Det krävs därför ett underskrivet finansierings- och genomförandeavtal mellan Kommunen, Regionen och Trafikverket samt andra berörda parter för att Objektet ska genomföras.
- 4.3 Beträffande övriga Kollektivtrafikobjekt och Cykelobjekten är Kommunen huvudman för utbyggnaden.
- 4.4 Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för genomförande av trafikering och depåer.

- 4.5 Kommunen bär huvudansvaret för genomförandet av Objekten enligt Punkt 4.3 och ansvarar för den formella handläggningen, fördjupade studier inom ramen för planläggningen, utarbetande av byggplan och eventuella andra planer enligt gällande lagstiftning, upphandling av entreprenader och dylikt.
- 4.6 Kommunen ska ansvara för framtagande av underlag för tillståndsverksamhet kopplat till Objekten enligt Punkt 4.3 samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av de Objekt som omfattas av Kommunens ansvar enligt Ramavtalet och Objektavtalet.
- 4.7 Regionen åtar sig att i kommande planering verka för att Kollektivtrafikobjekten bidrar till att sprida resenärsnyttan vilket bidrar till att arbetsmarknads- och näringslivsnyttan ökar.
- 4.8 Kollektivtrafikobjekten som Kommunen är huvudman för är ett samarbetsprojekt mellan Kommunen och Regionen. Kommunen ansvarar för infrastrukturen, såsom gator och hållplatser. För Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2 ingår förutom Kommunen och Regionen även Trafikverket samt andra berörda parter i samarbetsprojekt. Trafikverket är huvudman och ansvarar för infrastrukturen. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för genomförande av trafikering och depåer, för samtliga Kollektivtrafikobjekt. Frågor avseende fordon, depå, depålägen, eventuella depåanslutningar, installationer för fordonsdrift och resandeservice samt andra frågor som behöver närmare regleras mellan parterna för att säkerställa trafikeringen ska regleras i kommande Genomförandeavtal mellan berörda parter för respektive Objekt.
- 4.9 Genomförandeavtal innehållande detaljerade former för hur planläggningsprocesser, upphandlingar, påverkan på trafik, påverkan på kommunala anläggningar, etc. ska utarbetas mellan Regionen och berörda Parter/Kommuner, respektive Trafikverket och berörda Parter gällande Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2, så snart det är möjligt och godkänns i respektive Parts/Kommuns beslutande organ.

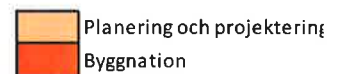
5 Tidplan

5.1 Kommunen har upprättat följande övergripande tidplaner för Objekten.

5.2 Tidplan för utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten:

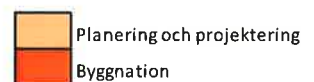
Kollektivtrafikobjekt	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
EL-MEX Linje 2														
EL-MEX Linje 4 *)														
EL-MEX Linje 5														
EL-MEX Linje 8 *)														
EL-BUSS Linje 3														
EL-BUSS Linje 6														
EL-BUSS Linje 9														
EL-BUSS Linje 10														
Malmöpendeln - Lommabanan etapp 2														

*) Planering start 2017



Tidplan för utbyggnad av Cykelobjekten:

Cykelobjekt	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Cykelbana Östra Rönneholmsvägen - Föreningsgatan														
Cykelbana Kronborgsvägen														
Cykelbana Linnégatan/Erikslustvägen														
Cykelbana Munkhätttegatan														
Cykelbana Amiralsgatan/Rosengård														
Cykelbana stråket Västra hamnen - Lindängen														
Cykelbana ny kollektivtrafikbro Varvsbassängen														
Cykelbana ny kollektivtrafikbro till Ön														
Cykelbana Nyhamnen														
Cykelbana Mariedalsvägen och Lorensborgsgatan														
Cykelbana Krossverksgatan														
Cykelbana i Holma														
Cykelbana i Södra Hyllie														
Cykelbana nya Citadellsfogen														



- 5.3 Kommunen har vid upprättandet av dessa övergripande tidplaner tagit hänsyn till den risk för förseningar av Objekten som kan komma att följa av bland annat antagandeprocesser av detaljplaner, miljöaspekter m.m. Tiden är dock angiven exklusive tid för överklaganden. För Punkt 4.2 ovan (Malmöpendeln-Lommabanan etapp 2) är Trafikverket Huvudman och det krävs ett underskrivet avtal mellan Kommunen och Trafikverket för att Objektet ska genomföras.
- 5.4 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.
- 5.5 För det fall åtgärderna skulle försenas jämfört med dessa övergripande tidplaner åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part, oaktat att fullgörande för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt.



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ
OBJEKTAVTAL – KOLLEKTIVTRAFIK OCH CYKEL

J.F. 25

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

OBJEKTAVTAL KOLLEKTIVTRAFIK OCH CYKEL

Detta Objektavtal, vilket fogas Ramavtal 8 – Storstad Malmö ("Ramavtalet"), syftar till att reglera förutsättningarna för finansierings- och medfinansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandansvar såvitt avser utbyggnad av åtta stadsbussobjekt varav fyra utgör MalmöExpresslinjer samt fjorton Cykelobjekt.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Kollektivtrafikobjekten
5. Cykelobjekten
6. Parternas åtaganden
7. Betalning
8. Markåtkomst
9. Organisation och arbetssätt
10. Uppföljning
11. Objektavtalets giltighet

1. Parter

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Region Skåne
3. Malmö kommun

Staten, genom Sverigeförhandlingen, Region Skåne och Malmö kommun benämns nedan enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Malmö kommun benämns i det följande enskilt för "Kommun(en)". Region Skåne benämns nedan enskilt för "Regionen". Staten, genom Sverigeförhandlingen, benämns nedan enskilt för "Staten".

2. Inledning

- 2.1 Parterna i detta avtal ("Objektavtalet") har i Ramavtal 8 avseende storstad Malmö om finansiering och medfinansiering av åtgärder i storstad Malmö ("Ramavtalet") kommit överens om att reglera förutsättningarna för åtgärder i Malmö kommun.
- 2.2 Parterna i Objektavtalet vilket fogas Ramavtalet, avtalar här om finansierings- och medfinansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandeansvar såvitt avser byggnation av följande stadsbuss- och cykelobjekt
- MalmöExpressen med eldrift Linje 2 Lindängen-Söderkulla-Nyhamnen
 - MalmöExpressen med eldrift Linje 4 Bunkeflostrand/Limhamn-Segevång
 - MalmöExpressen med eldrift Linje 5 Stenkällan-Rosengård-Västra Hamnen
 - MalmöExpressen med eldrift Linje 8 Lindängen-Hermodsdal-Västra Hamnen
 - Stadsbuss med eldrift Linje 3 Ringlinjen
 - Stadsbuss med eldrift Linje 6 Klagshamn-Fortuna Hemgården
 - Stadsbuss med eldrift Linje 9 Ön/Limhamn-Värnhem
 - Stadsbuss med eldrift Linje 10 Malmö C-Lorensborg-Hyllie-IKEA Hubbhult
 - Fjorton (14) Cykelobjekt.
- 2.3 I Kollektivtrafikobjekten ingår framkomlighetsåtgärder som till exempel busskörfält, prioritering i trafiksignaler, ombyggnad av gupp, ombyggnad/upprustning av hållplatser för längre bussar, vid behov trådinfrastruktur och förbättringar av körbanors bärighet samt i vissa fall punktvisa förbättringar i 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.

2.4 För det fall inte annat framgår av Objektavtalet ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet.

3. Objektavtalets omfattning

3.1 Objektavtalet omfattar finansiering och medfinansiering, ökat bostadsbyggande samt genomförandeformer/ansvar i samband med byggnation av åtta (8) Kollektivtrafikobjekt och fjorton (14) Cykelobjekt.

3.2 Samtliga objekt planläggs enligt gällande lagstiftning. Den slutgiltiga linjedragningen av Objekten ska överenskommas i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningsprocessen.

4. Kollektivtrafikobjekten

4.1 Trafikering med elbuss är ett teknikområde under stark utveckling där eldrift kan ha många former. Parternas gemensamma avsikt är att följa teknikutvecklingen inom eldrift och välja lämpligaste driftform.

4.2 MalmöExpressen med eldrift Linje 2 Lindängen-Söderkulla-Nyhamnen

4.2.1 Ett stadsbusskoncept med MalmöExpressen på sträckan Lindängen-Nyhamnen via Söderkulla med bussar med hög kapacitet samt hög framkomlighet och eldrift exempelvis slide in teknik. Linjen är ca 10 km lång. I stråket görs en större ombyggnad av Munkhättegatan för att skapa tillgänglighet, trygghet och ny bostadsbebyggelse. I Nyhamnen kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken ske samordnat med omvandlingen av området.

4.2.2 Investeringskostnaden bedöms av Kommunen till ca 530 miljoner kronor i 2016-års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.

4.2.3 Objektet ska bidra till etablering av 4 417 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.



M. J. 38

4.3 MalmöExpressen med eldrift Linje 4 Bunkeflostrand/Limhamn-Segevång

4.3.1 Ett stadsbusskoncept med MalmöExpressen på sträckan Bunkeflo/ Limhamn-Segevång med bussar med hög kapacitet samt hög framkomlighet och eldrift exempelvis slide in teknik. Linjen är ca 18,5 km lång.

4.3.2 Investeringskostnaden bedöms av Kommunen till ca 560 miljoner kronor i 2016-års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.

4.3.3 Objektet ska bidra till etablering av 4 667 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.



4.4 MalmöExpressen med eldrift Linje 5 Stenkällan-Rosengård-Västra Hamnen

4.4.1 Utbyggt stadsbusskoncept på nuvarande MalmöExpress linje 5 – med bussar med hög kapacitet samt hög framkomlighet och eldrift exempelvis slide in teknik. Linjen är ca 8 km lång. På en delsträcka av Amiralsgatan (mellan Östra Farmvägen och Västra Kattarpsgatan) genomförs ombyggnad av gaturummet för att skapa tillgänglighet till kollektivtrafiken, trygghet och ny bostadsbebyggelse samt bra kontakt med nya Rosengårds station. I Varvsstaden kommer utbyggnaden av kollektivtrafiken ske samordnat med omvandlingen av området.



Handwritten signature and date: H.F. 2018

- 4.4.2 Investeringstkostnaden bedöms av Kommunen till ca 190 miljoner kronor i 2016-års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.
- 4.4.3 Objektet ska bidra till etablering av 1 583 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.

4.5 MalmöExpressen med eldrift Linje 8 Lindängen-Hermodsdal-Västra Hamnen

- 4.5.1 Ett stadsbusskoncept med MalmöExpressen på sträckan Lindängen-Västra Hamnen via Hermodsdal med bussar med hög kapacitet samt hög framkomlighet och eldrift exempelvis slide in teknik. Linjen är ca 11 km lång.

2016-års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.

- 4.5.5 Objektet ska bidra till etablering av 4 667 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.

- 4.5.2 Malmö stad har blivit beviljade 25 miljoner i statliga stadsmiljöbidrag 2017-2018 för införande av en 24 meter långa MalmöExpressen-bussar från Lindängen till Västra Hamnen. Detta definieras som etapp 1 och omfattar förlängning av hållplatser, mindre framkomlighets- och bärighetsåtgärder.

- 4.5.3 Stadsmiljöbidraget i etapp 1, i kombination med medfinansiering via Sverigeförhandlingen i etapp 2, 3 och 4, innebär att en större satsning på framkomlighet och stadsutveckling för att möjliggöra bostadsbyggande samt att linjen blir eldriven.

- 4.5.4 Investeringstkostnaden bedöms av Kommunen till 560 miljoner kronor i



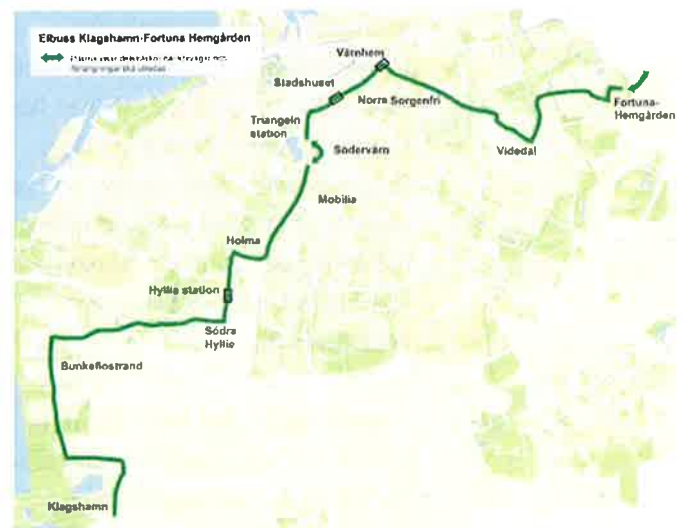
4.6 Stadsbuss med eldrift Linje 3 Ringlinje

- 4.6.1 Bussar med hög kapacitet med eldrift exempelvis slide in-teknik och framkomlighetsåtgärder på linje 3. Linjen är ca 12,5 km lång.
- 4.6.2 Investeringskostnaden bedöms av Kommunen till ca 220 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.
- 4.6.3 Objektet ska bidra till etablering av 1 833 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.



4.7 Stadsbuss med eldrift Linje 6 Klagshamn-Fortuna Hemgården

- 4.7.1 Bussar med hög kapacitet med eldrift exempelvis slide in-teknik och framkomlighetsåtgärder på sträckan Klagshamn-Fortuna Hemgården. Linjen är ca 24 km lång.
- 4.7.2 Investeringskostnaden bedöms av Kommunen till ca 280 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.
- 4.7.3 Objektet ska bidra till etablering av 2 333 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.



4.8 Stadsbuss med eldrift Linje 9 Ön/Limhamn-Värnhem

4.8.1 Bussar med hög kapacitet med eldrift exempelvis slide in-teknik och framkomlighetsåtgärder på sträckan Ön-Värnhem. Dessutom en ny kollektivtrafikbro för ökad tillgänglighet. Linjen är ca 20 km lång.

4.8.2 Investeringskostnaden bedöms av Kommunen till ca 310 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.

4.8.3 Objektet ska bidra till etablering av 2 583 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.



4.9 Stadsbuss med eldrift Linje 10 Malmö C-Lorensborg-Hyllie-IKEA Hubbhult

4.9.1 Bussar med hög kapacitet med eldrift exempelvis slide in-teknik och framkomlighetsåtgärder på sträckan Malmö C – Lorensborg - Hyllie - Ikea Hubbhult. Linjen är ca 8 km lång. Ombyggnader i gaturum genomförs i vissa delar av stråket för att möjliggöra förtätning och ny bostadsbebyggelse kombinerat med en bättre kollektivtrafik.

4.9.2 Investeringskostnaden bedöms av Kommunen till ca 560 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för trafikering inklusive depåer.

4.9.3 Objektet ska bidra till etablering av 4 667 bostäder enligt åtagande i Punkt 6 nedan.



5. Cykelobjekt

5.1 Kommunen åtar sig att genomföra fjorton (14) Cykelobjekt enligt Punkt 5.3 nedan. Samtliga Objekt ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister samt skapar en attraktivare stadsmiljö.

5.2 Cykelobjekten har en koppling till ett eller flera av Kollektivtrafikobjekten. Utbyggnad av Cykelobjekt i kombination med utbyggnad av kollektivtrafik innebär att nyttorna med Kollektivtrafikobjekten ökar, då fler får förbättrade möjligheter att ta sig till och från kollektivtrafiksystemen.

5.3 Överenskomna Cykelobjekt:



- 5.3.1 Cykelbana Föreningsgatan/Östra Rönneholmsvägen (ca 2,4 km)
- 5.3.2 Cykelbana Kronborgsvägen (ca 0,7 km)
- 5.3.3 Cykelbana Linnégatan/Erikslustvägen (ca 3.5 km)
- 5.3.4 Cykelbana Munkhättegatan (ca 2 km)
- 5.3.5 Cykelbana Amiralsgatan med koppling till Station Rosengård (ca 1.5 km)
- 5.3.6 Cykelbana i stråket Västra hamnen – Lindängen (ca 8,3 km)
- 5.3.7 Cykelbana på ny kollektivtrafikbro över Varvsbassängen (ca 0.2 km)
- 5.3.8 Cykelbana på ny kollektivtrafikbro till Ön (ca 0.3 km)
- 5.3.9 Cykelbana längs kollektivtrafikstråket i Nyhamnen (ca 1.6 km)
- 5.3.10 Cykelbana Lorensborgsgatan och Mariedalsvägen (ca 3 km)
- 5.3.11 Cykelbana ny Krossverksgatan (ca 0.7 km)
- 5.3.12 Cykelbana i Holma (ca 1 km)
- 5.3.13 Cykelbana i Södra Hyllie (ca 1.1 km)
- 5.3.14 Cykelbana nya Citadellsfogen (Neptunigatan/Citadellsvägen) (ca 0,7 km)



6. Parternas åtaganden

6.1 Parterna är överens om:

- att Kollektivtrafikobjekten ska genomföras enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.
- att Cykelobjekten ska genomföras enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.
- att finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.
- att betalning ska ske enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.

6.2 Staten ska bidra i medfinansiering, baserat på bostadsbyggandet, med:

- Totalt 265 miljoner kronor för MalmöExpressen Linje 2 Lindängen – Nyhamnen
- Totalt 280 miljoner kronor för MalmöExpressen Linje 4 Bunkeflostrand-Segeväng
- Totalt 95 miljoner kronor för MalmöExpressen Linje 5 Stenkällan-Västra Hamnen
- Totalt 280 miljoner kronor för MalmöExpressen Linje 8 Lindängen-Västra Hamnen
- Totalt 110 miljoner kronor för Stadsbuss Linje 3 Ringlinje
- Totalt 140 miljoner kronor för Stadsbuss Linje 6 Klagshamn-Fortuna Hemgården
- Totalt 155 miljoner kronor för Stadsbuss Linje 9 Ön/Limhamn-Värnhem
- Totalt 280 miljoner kronor för Stadsbuss Linje 10 Malmö C-Hyllie-IKEA Hubbhult.

6.3 Kommunen är huvudman i utbyggnaden och finansiär och ska tillskjuta medel enligt vad som framgår av Ramavtalet för utbyggnaden.

6.4 Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för genomförande av trafikering inklusive depåer. Kommunen medverkar för att depå/depåer möjliggörs i lägen med närhet till Objektens ändpunkter.

6.5 Kommunen åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra ett antal bostäder:

- MalmöExpressen Linje 2: totalt 4 417 bostäder.
- MalmöExpressen Linje 4: totalt 4 667 bostäder.
- MalmöExpressen Linje 5: totalt 1 583 bostäder.
- MalmöExpressen Linje 8: totalt 4 667 bostäder.
- Stadsbuss Linje 3: totalt 1 833 bostäder.
- Stadsbuss Linje 6: totalt 2 333 bostäder.
- Stadsbuss Linje 9: totalt 2 583 bostäder.
- Stadsbuss Linje 10: totalt 4 667 bostäder.

Antalet gäller bostäder som färdigställs efter detta avtals ingående och till och med år 2035.

- 6.6 Kommunen åtar sig att genomföra fjorton (14) Cykelobjekt enligt Punkt 5.
- 6.7 Staten ska bidra med 143,3 miljoner kronor i 2016 års prisnivå i medfinansiering av Cykelobjekten.
- 6.8 Regionen och Kommunen bekostar kostnadsökningar/tilläggslösningar för Objekten enligt vad som anges i Ramavtalet, 6.2.
- 6.9 Regionen åtar sig att i kommande planering verka för att Kollektivtrafikobjekten bidrar till att sprida resenärsnyttan vilket bidrar till att arbetsmarknads- och näringslivsnyttan ökar.
- 6.10 Regionen och Kommunen ska snarast träffa Genomförandeavtal avseende trafikering och utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten. Genomförandeavtalet ska reglera bland annat frågor avseende fordon, depålägen, installationer för fordonsdrift och resandeservice samt andra frågor som behöver regleras mellan parterna för att säkerställa trafikeringen. Genomförandeavtalet ska utformas med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal och Ramavtalet.

7. Betalning

Parterna åtar sig att göra inbetalning av Projektmedel/medfinansiering för utbyggnaden enligt Ramavtalets Bilaga 1 - Finansieringsplan.

8. Markåtkomst

8.1 Markåtkomst för Objekten regleras i Genomförandeavtal mellan berörda parter i enlighet med Punkt 10 i Ramavtalet.

9. Organisation och arbetssätt

- 9.1 Utbyggnaden av Objekten ska organiseras utifrån vad som framgår av Ramavtalet, Punkt 9.
- 9.2 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Objektet framskrider.
- 9.3 För att Parternas åtagande enligt detta avtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

10. Uppföljning

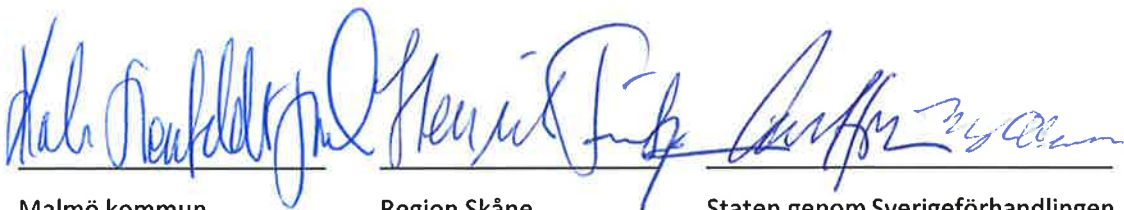
Parterna är överens om att Styrelsen ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av Ramavtalet, Punkt 9.9. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 6 – Parternas åtaganden i detta Objektavtal.

11. Objektavtalets giltighet

Bestämmelserna i Ramavtalet, Punkt 14 äger motsvarande tillämpning på Objektavtalet, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till Objektavtalet.

Detta Objektavtal är upprättat i tre (3) exemplar varav Parterna har tagit var sitt.

Malmö den 30 oktober 2017



Malmö kommun

Region Skåne

Staten genom Sverigeförhandlingen



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

OBJEKTAVTAL KOLLEKTIVTRAFIK MALMÖPENDELN –
LOMMABANAN ETAPP 2

S.F. 15

RAMAVTAL 8 – STORSTAD MALMÖ

OBJEKTAVTAL FÖR KOLLEKTIVTRAFIK MALMÖPENDELN – LOMMABANAN ETAPP 2

Detta Objektavtal, vilket fogas Ramavtal 8 – Storstad Malmö ("Ramavtalet"), syftar till att reglera förutsättningarna för finansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandeansvar såvitt avser byggnation av Malmöpendeln – Lommabanan Etapp 2.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Markåtkomst
7. Organisation och samverkan
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

1. Parter

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Region Skåne
3. Malmö kommun

Staten, genom Sverigeförhandlingen, Region Skåne och Malmö kommun benämns nedan enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Malmö kommun benämns i det följande enskilt för "Kommun(en)". Region Skåne benämns nedan enskilt för "Regionen". Staten benämns nedan enskilt för "Staten".

2. Inledning

- 2.1 Parterna i detta avtal ("Objektavtalet") har i Ramavtal 8 avseende storstad Malmö om finansiering av åtgärder i storstad Malmö ("Ramavtalet") kommit överens om att reglera förutsättningarna för Objektet Malmöpendeln - Lommabanan etapp 2.
- 2.2 Parterna i Objektavtalet vilket fogas Ramavtalet, avtalar här om finansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandansvar såvitt avser Objektet Malmöpendeln – Lommabanan Etapp 2.
- 2.3 För det fall inte annat framgår av Objektavtalet ska Ramavtalets villkor äga tillämpning före Objektavtalet.

3. Objektavtalets omfattning

- 3.1 Objektavtalet omfattar finansiering, betalning, ökat bostadsbyggande samt genomförandeformer/ansvar i samband med Objektet Malmöpendeln-Lommabanan Etapp 2.
- 3.2 Objektet planläggs enligt gällande lagstiftning.
- 3.3 Bakgrund - Lommabanan sträcker sig från Kävlinge i norr till Arlov i söder där den ansluter till Södra stambanan. Banan trafikeras i dag 2017 inte av persontåg utan endast av godståg. Utbyggnad av banan planeras ske i flera etapper för att möjliggöra trafik både med persontåg och med godståg. Ett kommande trafikeringssupplägg innebär trafik längs Lommabanan med fortsättning i Malmö längs Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan, benämnt Malmöpendeln. En första etapp av Lommabanans utbyggnad är redan under förverkligande (utbyggnad av ett nytt motesspår i Stävie samt nya plattformar i orterna Lomma och Furulund). Närmast i tiden ligger införandet av persontågstrafik på Kontinentalbanan i



Malmö med tågstopp på ett antal stationer. Stationerna i östra Malmö ger de östra delarna direkt tillgång till det regionala tågsystemet.

- 3.4 Beskrivning av Objektet - Objektet utgörs av en andra utbyggnadsetapp av Lommabanen som syftar till att öka kapaciteten på banan för att möjliggöra persontågstrafik i halvtimmestrafik. Objektet är tillsammans med övriga åtgärder som nämns i 3.3 en del av trafikupplägget "Malmöpendeln". Finansieringen inom ramen för detta avtal avser enbart Lommabanans andra etapp. Objektet omfattar spåråtgärder i form av långa mötesstationer genom dels nyanläggning i Alnarp och dels förlängning av spår i Flädie inklusive ställverksbyte och eventuella bullerskyddsåtgärder samt plattformsförlängning i Kävlinge.

Pågatågstrafiken kan föras in i Malmö via Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan och därmed bidra även till förbättrad resandeservice inom Malmö samtidigt som tågslägen i Citytunneln kan utnyttjas effektivt. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg i halvtimmestrafik från orter norr om Malmö till Malmö, men skapar även möjlighet till tågresande mellan stationer inom Malmö.

Parallellt och utanför detta avtal planeras för utbyggnad av plattformar etc. i Alnarp och Flädie.

3.5 Karta över Objektet Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2





- 3.6 Investeringskostnaden för Objektet är beräknat till 200 miljoner kronor i januari 2016 prisnivå.
- 3.7 Parterna är medvetna om att för att Objektavtalet ska genomföras ska det tecknas avtal mellan Kommunen, Regionen och Trafikverket, som är Huvudman för Objektet, samt övriga berörda parter. Avtal ska bland annat reglera kostnader, tider för genomförande, tillgänglig kapacitet och möjliga trafikeringsupplägg.

4. Parternas åtaganden

4.1 Parterna är överens om:

- att Objektet ska genomföras enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.
- att finansiering ska ske enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.
- att betalning ska ske enligt åtagande i Ramavtalet och Objektavtalet.

- 4.2 Staten ska bidra med finansiering av Objektet med 100 miljoner kronor baserat på bostadsåtagandet för Objektet.
- 4.3 Kommunen ska bidra med finansiering av Objektet med 50 miljoner kronor. Kommunen ansvarar för att erforderliga avtal tecknas med andra parter. Kävlunge och Lomma kommuner kommer i särskilt avtal åta sig gentemot Kommunen att finansiera Objektet med 17 miljoner kronor vardera.
- 4.4 Regionen ska bidra med finansiering av Objektet med 50 miljoner kronor.
- 4.5 Regionen ansvarar, utanför Projektmedel, för genomförande av trafikering.
- 4.6 Kommunen åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör/kommun att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra totalt 1800 bostäder i Lomma och Kävlunge kommuner. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter detta avtals ingående till och med år 2035. Kävlunge och Lomma kommuner kommer i särskilt avtal som nämns i Punkt 4.3 åta sig gentemot Kommunen att själva eller genom annan markägare/exploatör på egen bekostnad uppföra vardera 900 av dessa bostäder.
- 4.7 Regionen, Kommunen och Trafikverket samt andra berörda parter ska överenskomma om kostnadsökningar/ tilläggslösningar för Objektet enligt vad som anges i Ramavtalet, Punkt 6.2.



- 4.8 Regionen åtar sig att i kommande planering verka för att Kollektivtrafikobjektet bidrar till att sprida resenärsnyttan vilket bidrar till att arbetsmarknads- och näringslivsnyttan ökar.
- 4.9 Kommunen ska snarast träffa finansierings- och genomförandeavtal med Trafikverket och Regionen samt andra berörda parter beaktande av bl.a. det som sägs i Ramavtalet och i detta Objektavtal.

5. Betalning

- 5.1 Parterna åtar sig att göra inbetalning av Projektmedel/finansiering för utbyggnaden enligt Ramavtalets Bilaga 1.

6. Markåtkomst

- 6.1 Markåtkomst för Objektet regleras i Genomförandeavtal mellan berörda parter i enlighet med Punkt 10 i Ramavtalet.

7. Organisation och samverkan

- 7.1 Utbyggnaden av Objekten ska organiseras utifrån vad som framgår av Ramavtalet, Punkt 9.
- 7.2 Parterna ska fortlöpande informeras om hur Objektet framskrider.
- 7.3 För att Parternas åtagande enligt Objektavtalet ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Styrelsen ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av Ramavtalet, Punkt 9.9. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4 – Parternas åtaganden i Objektavtalet.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på Objektavtalet, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till Objektavtalet.

 
6



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Detta Objektavtal är upprättat i tre (3) exemplar varav Parterna har tagit var sitt.

Malmö den 30 oktober 2017


Malmö kommun


Region Skåne


Staten genom Sverigeförhandlingen

