

Tillköpsavtal mellan Malmö stad och Region Skåne gällande trafik med Pågatågen på Kontinentalbanan

§ 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 med avtalet

Detta avtal hanterar det ekonomiska ansvaret för trafik med Pågatågen på Kontinentalbanan från det att nuvarande tillköpsavtal löper ut i december 2024 och till dess att Lommabanans etapp 2 är utbyggd och klar att tas i drift, vilket planeras att ske under 2026.

§ 3 Bakgrund och motiv till detta avtal

Inför trafikstarten i december 2018 tecknades befintligt tillköpsavtal mellan Malmö stad och Region Skåne att gälla från december 2018 till december 2024.

Parterna är överens om att i första hand eftersträva att trafiken på kontinentalbanan knyts ihop med trafiken på Lommabanen, för att så långt som möjligt efterlikna den trafik som beskrivs i Sverigeförhandlingens Ramavtal 8 – Storstad Malmö för Lommabanans kommande halvtimmetrafik. Detta förutsätter att Trafikverket tilldelar kapacitet till Skånetrafiken enligt ovan önskemål.

Region Skåne och Malmö stad har tillsammans med Lomma och Kävlinge kommuner enats med Staten om att samfinansiera åtgärderna som ingår i Lommabanen, etapp 2 och ta med de som ett av kollektivtrafikobjekten i Ramavtal 8 - Storstad Malmö.

Giltighetstiden för nuvarande avtal är satt mot bakgrund av antagande om när Lommabanans etapp 2 skulle vara utbyggd. Nuvarande avtal föreskriver att en ny överenskommelse om trafikeringen efter december 2024 ska träffas senast i juni 2022.

Eftersom utbyggnaden av Lommabanans etapp 2 nu bedöms vara klar under 2026 i stället för 2024 är parterna överens om att ta fram detta avtal som ska gälla fram till att Lommabanans etapp 2 är färdig.

§ 4 Turutbud som tillköpet omfattar

Turutbudet för detta nya avtal fortsätter i enlighet med nuvarande turutbud på vardagar, vilket är 33 turer per dag och riktning mellan kl 06 och 22. På lördagar, söndagar och övriga helgdagar blir turutbudet också 33 turer per dag och riktning mellan kl 06 och 22. Detta i enlighet med den beställning som Malmö stad gjorde inför trafikåret 2023, med start i december 2022.

Tillköpet baseras på att Pågatågen på Kontinentalbanan är en förlängning av befintlig trafik som annars vänder i Hyllie. Tillköpet för förlängningen täcker själva förlängningen av trafiken, inte vändtiden eftersom den redan finns. Eftersom det förekommer turer med två tågsätt i dimensionerande högtrafik på de turer som förlängs är det således en förutsättning för dimensioneringen av fordon. För närvarande utgörs trafiken med Pågatågen på Kontinentalbanan dels av en förlängning av trafik som körs från Kristianstad till Hyllie och omvänt, dels av en förlängning av trafik som körs från Kävlinge/Åstorp via Lommabanana till Hyllie och omvänt.

Eventuella förändringar i turutbudet ska meddelas skriftligen till Skånetrafiken senast den 31 januari inför varje trafikårs start, dvs senast 31 januari 2024 för trafikår 2025 med start i december 2024 osv.

Parterna är överens om att så jämna tidsintervall mellan avgångarna som möjligt ska uppnås.

§ 5 Kostnader, intäkter och finansiering

Trafiken med Pågatågen på Kontinentalbanan finansieras som tillköp för trafiken på sträckan Hyllie-Malmö C via Kontinentalbanan, vilket innebär att Malmö stad bekostar hela underskottet, dvs kostnader minus intäkter. Kostnaden innefattar trafik kostnader som består av en kapitalkostnad (avskrivning och ränta) för fordonen, en driftskostnad beroende på trafikvolym, kostnader för drivmotorström, banavgifter samt underhållskostnader för stationerna. Debiteringen ska avspegla verklig utförd trafikproduktion.

Driftskostnaden baseras på kostnaderna i Skånetrafikens nuvarande trafikavtal för Pågatågen. Driftskostnaderna följer en indexuppräknings enligt detta avtal. I driftskostnaden inkluderas den tillkommande kostnaden för att köra med flera tågsätt i dimensionerande högtrafik på de turer som förlängs. Kostnaderna för drivmotorström kommer att följa prisutvecklingen för den ersättning för el som Skånetrafiken betalar Trafikverket. Banavgifterna består av avståndsberoende grundavgifter samt passageavgifter i högtrafik. Avtalets banavgifter kommer att följa aktuella banavgifter gentemot Trafikverket. De verkliga kostnaderna, för verkligt utförd trafik, kommer att följas upp varje månad.

Kostnaden för underhåll av de tre stationerna - Östervärn, Rosengård och Persborg - som enbart trafikeras av den tillköpta trafiken följer en indexuppräknings enligt Skånetrafikens trafikavtal med operatören. Om och när Skånetrafiken planerar för resandeutbyte med annan tågtrafik på en av dessa stationer övergår underhållskostnaden för den stationen helt och hållet till Skånetrafiken.

Den totala trafik kostnaden, baserat på 33 turer per riktning och dag, beräknas uppgå till ca 30 miljoner kronor per år baserat på 2022 års kostnadsnivå.

Intäkterna baseras på antalet påstigande, vilket registreras och följs av APC i fordonen (Automatic Passenger Count, Skånetrafikens ombordsystem för att räkna antalet resenärer). I riktning mot Malmö C Övre ges ersättning för påstigande på Hyllie, Svågertorp, Persborg, Rosengård och Östervärn. I riktning mot Malmö C Undre ges ersättning för påstigande på Malmö C Övre, Östervärn, Rosengård, Persborg och Svågertorp.

Påstigande följs upp med underlag från APC efter varje månad. Intäkten summeras utifrån nyckeltalet intäkt per resenär.

Underskottet (kostnader minus intäkter) debiteras den 15:e varje efterföljande månad. Tillköpet debiteras således kontinuerligt efter varje genomförd månad.

Om intäkterna överstiger 50% av trafik kostnaden under en sammanhängande 6-månadersperiod övertar Region Skåne det ekonomiska ansvaret för trafiken senast 18 månader därefter. Detta för att hantera budget- och planeringsprocess för ett sådant övertagande.

§ 6 Nyckeltal intäkt per resenär

I nuvarande avtal är nyckeltalet intäkt per resenär satt till 8 SEK, vilket från trafikstart 2018 till 2022 indexuppräknats till 8,33 SEK. Detta nyckeltal fortsätter att gälla under detta avtals giltighetstid. Nyckeltalet kommer indexregleras så att det följer Skånetrafikens biljettprisutveckling.

§ 7 Marknadsföring

För att marknadsföra trafiken och resmöjligheterna utmed Kontinentalbanan äger Malmö stad rätt att periodvis, i samverkan med Skånetrafiken, kunna erbjuda gratis resande med den tågtrafik som detta tillköpsavtal avser. Under sådana perioder görs ingen avräkning för resenärsintäkter från trafikkostnaden.

§ 8 Infrastruktur

Trafikeringen i detta avtal använder sig av redan utbyggd infrastruktur. Inga ytterligare infrastrukturåtgärder krävs för trafikeringen enligt detta avtal. Trafikverket beslutar om tilldelningen av kapacitet på Kontinentalbanan. Ökande trafikmängder av andra tåg, till exempel godståg, kan leda till kapacitetsbrist under avtalstiden vilket kan innebära att Trafikverket helt eller delvis nekar tilldelning av kapacitet till Pågatågen på Kontinentalbanan

§ 9 Avtalets förutsättningar och giltighet

Avtalet träder i kraft från december 2024 och är giltigt till och med att Lommabanan, etapp 2, är utbyggd och klar att tas i drift i december 2026.

Senast i december 2024 ska en ny överenskommelse göras som avser perioden efter december 2026.

Vid uppsägning av avtalet är uppsägningstiden 24 månader från och med den dag skriftlig uppsägning skett.

Skånetrafiken ska tillhandahålla erforderligt antal fordon samt trafikering för att uppfylla samtliga förutsättningar enligt detta avtal.

§ 10 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.

§ 11 Övrigt

Av detta avtal är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

2022- -

2022 - -

Andréas Schönström
Malmö stad

Carina Zachau
Region Skåne