

Genomlysning av tekniska nämndens ekonomi  
Stadskontoret – Fastighets- och gatukontoret



## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Uppdrag och bakgrund.....</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>Tomträtsavgälder och realisationsvinster</b>	<b>26</b>
1.1	Metodik och rapportering.....	6	5.1	Analys och rekommendationer.....	26
1.2	Relaterade uppdrag.....	6	5.2	Bakgrund.....	26
<b>2</b>	<b>Övergripande beskrivning av tekniska nämndens ekonomi.....</b>	<b>7</b>	5.3	Tomträter.....	27
2.1	Analys och rekommendationer.....	7	<b>6</b>	<b>Exploateringsverksamhet.....</b>	<b>31</b>
2.2	Bakgrund.....	8	6.1	Analys och rekommendationer.....	31
2.3	Intäkter i nämnden över tid (utfall).....	9	6.2	Fakta och bakgrundsinformation.....	31
2.4	Kostnader i nämnden över tid (utfall) ...	10	<b>7</b>	<b>Driftskonsekvenser.....</b>	<b>33</b>
2.5	Storstadspaketet.....	14	7.1	Analys och rekommendationer.....	33
2.6	Investeringar.....	16	7.2	Bakgrund.....	33
2.7	Nämndens budgetprocess.....	19	7.3	Anslag 2015-2023.....	34
<b>3</b>	<b>Parkering.....</b>	<b>21</b>	7.4	Avrop - historiskt.....	34
3.1	Analys och rekommendationer.....	21	7.5	Kostnadsutveckling jämfört med KPI...35	
3.2	Bakgrund.....	21	7.6	Nuvarande kompensationsmodell ur ett längre tidsperspektiv.....	36
<b>4</b>	<b>Hamnanläggningar.....</b>	<b>23</b>	7.7	Övergången till komponentinvesteringar..	38
4.1	Analys och rekommendationer.....	23		.....	38
4.2	Bakgrund.....	24	<b>8</b>	<b>Övriga slutsatser och rekommendationer..</b>	<b>38</b>
4.3	Verksamhet.....	24		.....	38
4.4	Ekonomi.....	24			

## Sammanfattning

Kommunfullmäktige fattade 2022 beslut om genomlysning av tekniska nämndens ekonomi. Uppdraget lämnades till kommunstyrelsen och tekniska nämnden. Nämnderna fick i uppdrag att återkomma med förslag på justeringar till kommunfullmäktige.

Bakgrunden till uppdraget var förändrade förutsättningar för tekniska nämnden:

- Starkt positivt resultat
- Ändrade redovisningsprinciper
- Friköp som minskar intäkterna
- Indexuppräknig av entreprenader som är högre än indexuppräknig av kommunbidrag

Genomlysningen, som genomförts av stadskontoret respektive fastighets- och gatukontoret, har visat att tekniska nämndens ekonomi har genomgått större förändringar de senaste åren till följd av exempelvis storstadspaketet, ändrade redovisningsprinciper och intäkts- respektive kostnadsfluktuationer som nämnden inte alltid haft möjlighet att påverka. Nämnden har även påverkats av tillfälliga händelser som coronapandemin. Genomlysningens fokus har varit att beskriva tekniska nämndens ekonomiska förutsättningar i stort och inte på enskilda års budgetavvikelser.

Genomlysningen har fokuserat på särskilda områden inom vilka tekniska nämndens förutsättningar särskilt har förändrats eller kommer att förändras. Utifrån områdena presenteras slutsatser och tillhörande förslag på justeringar som övergripande syftar till att uppnå:

- Ökad transparens kring tekniska nämndens ekonomi
- Ökad tydlighet kring hur identifierade områden bör hanteras i stadens budget- och uppföljningsprocess
- Framtagande av relevanta verksamhetsmått och integrera rapportering av dessa med stadens budget- och uppföljningsprocess
- Minskad administration för tekniska nämnden, kommunstyrelsen och deras respektive förvaltningar

I varje kapitel i denna rapport finns inledningsvis förslag på justeringar. Nedan är en summering av de justeringar som föreslås. Inom parentes anges i vilket eller vilka kapitel förslaget till justering beskrivs. Förslagen är grupperade utifrån om de riktar sig till tekniska nämnden, kommunstyrelsen eller båda.

### Förslag på justeringar som riktar till tekniska nämnden

- I budgetskrivelsen redovisar tekniska nämnden hur alla större intäktsposter förväntas utvecklas (*Kapitel 3,4,5 och 8*)
- I budgetskrivelsen anger tekniska nämnden en bedömd kostnad för avskrivningar och ränta samt intäktsredovisade investeringsbidrag för kommande år. På detta sätt synliggörs kostnader för redan beslutade investeringar. (*Kapitel 4 och 7*)
- Med tanke på osäkerheten kring om ett fastighetsförvärv kan genomföras eller ej, föreslås tekniska nämnden att äska en något lägre investeringsram och sedan utöka denna i samband med att beslutet om fastighetsförvärv fattas av kommunfullmäktige. (*Kapitel 2*)
- Fastighets- och gatukontoret arbetar i högre grad med jämförelser med andra liknande kommuner vad gäller intäkter – och kostnader på parkeringsområdet, exempelvis Helsingborg och Lund. (*Kapitel 3*)
- Fastighets- och gatukontoret utreder vad drift- och underhållskonsekvensen är för ett investeringsprojekt för att kunna få fram uppdaterade schabloner för olika typer av projekt. (*Kapitel 7*)

## Förslag till justeringar som riktar sig till både tekniska nämnden och kommunstyrelsen

- Fastighets- och gatukontoret och stadskontoret utreder möjligheten att ta fram relevanta verksamhetsmått och integrera rapportering av dessa med stadens budget- och uppföljningsprocess. *(Kapitel 8)*
- Utvecklingsfastigheter som tekniska nämnden förvaltar ingår framöver i tekniska nämndens ram för löpande verksamhet. Stadskontoret och fastighets- och gatukontoret fortsätter diskussionen om utvecklingsfastigheter med målsättningen att hitta en modell för att justera tekniska nämndens kommunbidrag för utvecklingsfastigheter utifrån gemensamma definitioner och principer. *(Kapitel 2)*
- Fastighets- och gatukontoret reviderar rutiner för redovisning, rapportering, budgetering och uppföljning av parkeringsintäkter. Stadskontoret deltar i revideringen av rutiner. *(Kapitel 3)*
- Ramen för hamnanläggningar har ett resultat som varierar över tiden beroende på avtalskonstruktionen och finansieringslösningen av nya investeringar. Denna variation har de senaste åren beskrivits i nämndens budgetskrivelse. Ett sätt att hantera detta kan vara tillämpning av finansiell leasing. Detta bör utredas vidare av fastighets- och gatukontoret och stadskontoret. *(Kapitel 4)*
- Den administrativa hanteringen av hamnanläggningar förenklas genom att krav på egna uppföljningsrapporter tas bort samtidigt som den egna uppsättningen i stadens ekonomisystem avvecklas. Rapporteringen för hamnanläggningar föreslås integreras i nämndens rapporter, vilket ger nämnden en helhetsbild av nämndens samlade ansvar. *(Kapitel 4)*
- Balansräkningsenhet Hamnanläggningar (förvaltningskod 014) som egen balansräkning avslutas. Hamnanläggningar blir en egen separat budgetram under tekniska nämnden men redovisas hos Fastighets- och gatukontoret (förvaltningskod 037). Hamnanläggningar ska dock kunna fortsätta följas som en egen verksamhet och ansvarsområde. Hamnanläggningars tillgångar ska kunna särredovisas och följas vid behov. *(Kapitel 4)*
- Hamnanläggningar som en egen ram för investeringsutgifter föreslås finnas kvar för att tydliggöra ansvar och möjliggöra tillräcklig styrning. De stora investeringar som kommer genomföras under de närmaste åren måste i samband med objektsgodkännandet redovisa en flerårig resultaträkning som visar effekten på resultaträkningen för dessa tillkommande objekt. *(Kapitel 4)*
- Tekniska nämndens kommunbidrag justeras inte löpande under året till följd av friköp eller tillkomst av nya tomträtter i syfte att skapa en enhetlig hantering av tomträttsavgälder oavsett typ av avgäld. *(Kapitel 5)*
- Tekniska nämnden ska i sin budgetskrivelse ange en realistisk bedömning av nivån på realisationsvinster för budgetåret. Utgångspunkten är sedan att realisationsvinster ska budgeteras om de av stadskontoret väsentligen bedöms påverka stadens nyckeltal. Det budgeterade resultatet skulle ligga utanför balanskravsresultatet. *(Kapitel 5)*
- Tekniska nämnden föreslår fortsatt hur stor justeringsposten inom exploateringsverksamheten ska vara från år till år, beroende på marknad, konjunktur med mera. Stadskontoret involveras i diskussionerna på tjänstepersonsnivå som leder fram till detta förslag. *(Kapitel 6)*
- Vilka kostnader som framöver bör belasta exploateringsramen måste utredas vidare i samarbete mellan stadskontoret och fastighets- och gatukontoret utifrån utveckling på bland annat redovisningsområdet. *(Kapitel 6)*
- Fastighets- och gatukontoret och stadskontoret fortsätter, inom ramen för stadens budget- och uppföljningsprocess, att utreda huruvida nuvarande metodik för avrop av driftkonsekvenser är ändamålsenlig sett till graden av kompensation över tid och om metoden ger upphov till en ändamålsenlig styrning av investeringsverksamheten. *(Kapitel 7)*

## Förslag till justeringar som riktar sig till kommunstyrelsen

- Beloppsgränserna för objektsgodkännande ses över och de ekonomiska riktlinjerna uppdateras i samband med budget 2025. *(Kapitel 2)*
- Hamnanläggningars särskilda budgetram för rivning och sanering föreslås integreras med tekniska nämndens ram för rivning, sanering och detaljplaner från och med budget 2025. Behovet av styrning är här inte lika starkt och det finns anledning att i stället förenkla och reducera mängden ramar som tekniska nämnden har att följa upp. *(Kapitel 4)*

- Kompensation för ökade kapitalkostnader föreslås fortsätta efter övergången till komponentinvesteringar år 2016 enligt ursprunglig plan. En mindre justering på cirka 1 mnkr behöver göras utifrån det kommunbidrag som tilldelats och vad som borde tilldelats. (*Kapitel 7*)

# 1 Uppdrag och bakgrund

Kommunfullmäktige fattade 2022 beslut om genomlysning av tekniska nämndens ekonomi, STK 2021-1599. Uppdraget lämnades till kommunstyrelsen och tekniska nämnden. Nämnderna fick i uppdrag att återkomma med förslag på justeringar till kommunfullmäktige.

Bakgrunden till uppdraget var förändrade förutsättningar för tekniska nämnden:

- Starkt positivt resultat
- Ändrade redovisningsprinciper
- Friköp som minskar intäkterna
- Indexuppräknig av entreprenader som är högre än indexuppräknig av kommunbidrag

## 1.1 Metodik och rapportering

Rapporten inleds med en övergripande beskrivning av tekniska nämndens ekonomi och faktorer som påverkar denna, följt av ett antal faktaavsnitt som beskriver områden inom vilka tekniska nämndens förutsättningar särskilt har förändrats eller kommer att förändras. De identifierade områdena förtecknas nedan:

*Parkering*

*Hamnanläggningar*

*Tomträttsavgifter och realisationsvinster*

*Exploateringsverksamhet*

*Driftkonsekvenser*

Rapportens olika avsnitt inleds med en rubrik som sammanfattar och analyserar det som presenteras i avsnittet och ger förslag på justeringar och fortsatta utredningsområden. Rapportens avslutande avsnitt innehåller slutsatser och rekommendationer som är övergripande och inte specifikt hör till något av de identifierade områdena.

## 1.2 Relaterade uppdrag

I Malmö stads budget för 2023 återfinns andra uppdrag som kan få en påverkan på tekniska nämndens ekonomi. Eventuella konsekvenser för tekniska nämndens ekonomi av dessa uppdrag hanteras inom ramen för respektive uppdrag och inte i denna genomlysning.

### 1.2.1 Färdtjänst

*Tekniska nämnden ges, tillsammans med berörda nämnder, i uppdrag att genomföra en översyn av färdtjänstregelverket, samt utreda förutsättningarna för en beställningscentral för färdtjänst i egen eller regional regi.*

### 1.2.2 Modeller för internt köp-sälj

*Kommunstyrelsen ges i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och bolag, inventera vilka modeller för internt köp och sälj som tillämpas i Malmö stad samt utvärdera ändamålsenligheten av sådana styrmodeller för staden som helhet.*

### 1.2.3 Demografieffekter och kompensation för pris och lön

*Kommunstyrelsen ges i uppdrag att utifrån nuvarande modell för uppräknig för demografieffekter och kompensation för pris och lön utreda om det finns möjligheter att göra förbättringar som resulterar i en mer ändamålsenlig styrning.*

## 2 Övergripande beskrivning av tekniska nämndens ekonomi

Detta avsnitt är en övergripande beskrivning av tekniska nämndens ekonomi och faktorer som påverkar denna. Avsnittet inleds med en rubrik som sammanfattar och analyserar det som presenteras i avsnittet och ger förslag på justeringar och fortsatta utredningsområden.

### 2.1 Analys och rekommendationer

Nämndens förvaltning fastighets- och gatukontoret bildades halvårsskiftet 2018 genom sammanslagning av fastighetskontoret och gatukontoret och därefter fick förvaltningen ett normalår innan samhället stängdes ner till följd av coronapandemin 2020-2021. Det innebar också att förvaltningens driftskostnader sjönk väsentligt för några kostnadsdrivande verksamheter som färdtjänst, arrangemang och besöksanläggningar samtidigt som det var högt tryck på exploatering, reavinster och investeringsverksamhet. När coronapandemin klingade av 2022 och marknaden öppnade upp steg priserna väsentligt samtidigt som de kostnadsdrivande verksamheterna öppnade upp på olika sätt. För 2023 påverkas nämndens ekonomi av lågkonjunktur och kraftigt ökade elpriser. Det är således svårt att uttala sig om trender och långsiktig utveckling från 2018.

Ett område som har diskuterats inom ramen för genomlysningen är beloppsgränserna för objektsgodkännande i samband med större investeringar. Före ett investeringsprojekt påbörjas ska tekniska nämnden inhämta objektsgodkännande från kommunstyrelsen om totala utgiften för objektet överstiger 15 mnkr. Om totala utgiften för objektet överstiger 50 mnkr ska kommunfullmäktige lämna objektsgodkännande. Om investeringen är ett komponentutbyte krävs inget objektsgodkännande, men utgiften för komponentutbytet ska ingå i nämndens totala investeringsram. Att inte kräva objektsgodkännande för komponentutbyten infördes 2022. Denna förändring minskade antalet objektsgodkännanden för nämnden. En förändring av beloppsnivåer till 25 mnkr respektive 75 mnkr skulle under 2022 gjort att fem av tio investeringsprojekt som beslutades i kommunstyrelsen som sista instans endast skulle ha beslutats i tekniska nämnden. Av de tio ärenden som gick hela vägen till kommunfullmäktige skulle tre haft kommunstyrelsen som sista instans. Det finns ett värde i att beslut som påverkar stadens framtida ekonomi tas i flera politiska instanser men det finns även ett behov av minskad administration. Beloppsnivåerna har inte uppdaterats de senaste femton åren samtidigt som investeringsutgifterna ökat och därmed är en uppdatering av beloppsgränserna relevant.

Vid exploatering av äldre områden tar staden ibland över byggnader som internt kallas utvecklingsfastigheter. Det är fastigheter som är tänkta att användas i stadens fortsatta verksamhet eller som genererar kostnader under en övergångsperiod. För de utvecklingsfastigheter som tekniska nämnden ansvarar för äskar nämnden medel. Nämnden ansvarar för att förvalta och administrera dessa fastigheter tills stadsfastigheter tar över alternativt annan slutanvändare finns. Det är inte möjligt att hantera dessa kostnader inom ramen för exploateringsverksamhet då beslut om exploatering saknas.

Fastighetsförvärv är en del av investeringsramen. Det är svårt att förutsäga när ett strategiskt förvärv kan göras och då är det även svårt att bedöma utgiftens storlek.

Utifrån dessa slutsatser rekommenderas:

- Beloppsgränserna för objektsgodkännande ses över och de ekonomiska riktlinjerna uppdateras i samband med budget 2025.
- Utvecklingsfastigheter som tekniska nämnden förvaltar ingår framöver i tekniska nämndens ram för löpande verksamhet. Stadskontoret och fastighets- och gatukontoret fortsätter diskussionen om utvecklingsfastigheter med målsättningen att hitta en modell för att justera tekniska nämndens kommunbidrag för utvecklingsfastigheter utifrån gemensamma definitioner och principer.
- Med tanke på osäkerheten kring om ett fastighetsförvärv kan genomföras eller ej, föreslås tekniska nämnden att äska en något lägre investeringsram och sedan utöka denna i samband med att beslutet om fastighetsförvärv fattas av kommunfullmäktige.

## 2.2 Bakgrund

Tekniska nämnden är ansvarig mot kommunfullmäktige för att uppfylla målen samt att gällande lagstiftning följs inom det tilldelade kommunbidraget och investeringsutrymmet. Kommunbidraget och investeringsutrymmet ska finansiera nämndens och förvaltningens verksamheter och ge möjlighet att uppfylla resultatansvaret mot kommunfullmäktige. Resultatansvaret omfattar ansvar för det ekonomiska resultatet, måluppfyllelse, verksamhetens inriktning, kvalitet och prestationsvolym. Verksamheten ska bedrivas inom tilldelade ekonomiska ramar även om detta medför att de i budgeten angivna målen inte helt kan uppnås. Tekniska nämnden tilldelas från kommunfullmäktige fem olika kommunbidrag och tre olika investeringsramar. Notera att realisationsvinster fastigheter inte budgeteras och därmed saknar kommunbidrag och att hamnanläggningar har ett positivt resultat, intäkterna överstiger kostnaderna, och därmed har ett negativt kommunbidrag (resultatkrav).

Kommunbidrag:

- Teknisk nämnd 037 Driftsverksamhet
- Teknisk nämnd 037 Exploateringsverksamhet
- Teknisk nämnd 037 Rivning, sanering och detaljplaner
- Teknisk nämnd 037 Realisationsvinster fastigheter
- Teknisk nämnd 014 Hamnanläggningar
- Teknisk nämnd 014 Hamnanläggningar rivning och sanering

Investeringsramar:

- Teknisk nämnd - Fastighets- och gatukontor
- Teknisk nämnd - Hamnanläggningar
- Teknisk nämnd - Storstadspaketet

Nämnden ska utifrån verksamhetens mål, inriktning och omfattning upprätta en balanserad resultatbudget och investeringsbudget i enlighet med kommunövergripande anvisningar. Nämndens planering av investeringar får inte överstiga den investeringsram som beslutats för hela planeringsperioden. Investeringsramen för budgetåret är likvidmässig och får inte överstigas utan beslut i kommunfullmäktige.

Nämnden är befriad från resultatansvar för:

- exploateringsverksamhet,
- rivning, sanering och detaljplaner samt
- realisationsvinster.

Detta innebär att nämnden för dessa verksamheter inte är ansvarig för det ekonomiska resultat som uppkommer under året. Nämnden har dock ett ansvar att även inom dessa områden bedriva en väl fungerande och effektiv verksamhet och vidta nödvändiga åtgärder.

Tekniska nämnden ansvarar för redovisningen i två separata balansräkningar: fastighets- och gatukontoret (förvaltningskod 037) samt hamnanläggningar (förvaltningskod 014). Budgeten fördelas på driftsverksamheter på förvaltning 037 utifrån organisatoriskt ansvar och verksamhet, med målet att driva en välfungerande och effektiv verksamhet, och presenteras till nämnden på avdelningsnivå. Nämnden ska i ekonomisk prognos (maj), delårsrapport (september) och årsanalys (februari) presentera resultat eller prognos för förvaltningen samt per avdelning och investeringskategori.

De områden och den verksamhet som är en del av förvaltningen av hamnanläggningar 014 finns beskrivna i tekniska nämndens budget 2023 för hamnanläggningar. Hamnanläggningar 014 är en egen balansräkningsenhet. Den omfattar områden som nyttjas av Copenhagen Malmö Port (CMP) samt de järnvägsspår som finns i Malmö hamn. Övrigt utvecklingsarbete såsom exploatering och utfyllnad i Norra hamnen och Malmö Industriell Park (MIP) återfinns i tekniska nämndens budget för 037.

Tekniska nämnden kan besluta om investeringsutgifter i objektsgodkännande upp till och med 15 mnkr. För belopp över denna summa beslutar kommunstyrelsen upp till belopp på 50 miljoner och över denna



summa beslutar kommunfullmäktige. Om investeringen är ett komponentutbyte krävs inget objektsgodkännande, men utgiften för komponentutbytet ska, som alla typer av investeringar, ingå i nämndens totala investeringsram.

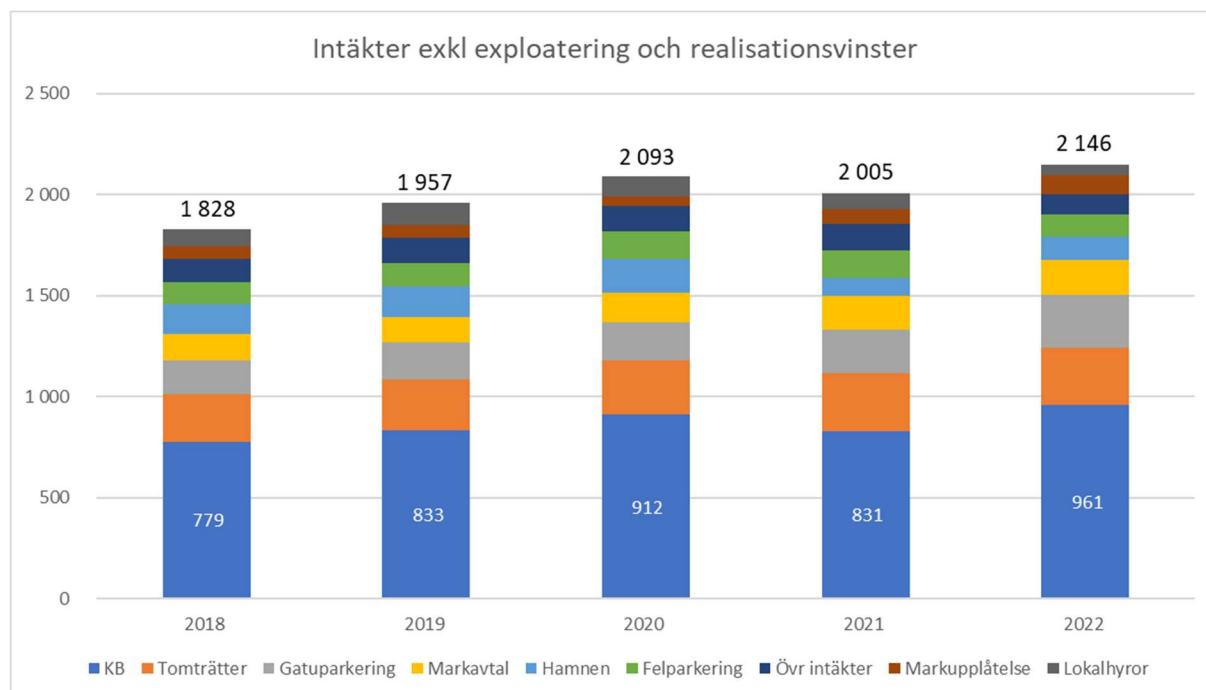
Hos kommunstyrelsen finns medel avsatta för att kompensera tekniska nämnden för ökade drifts- och kapitalkostnader avseende demografiinvesteringar. Med demografiinvesteringar avses investeringar som genomförs för att Malmös folkmängd växer, vilket avser till exempel exploateringsprojekt men även investeringsprojekten inom storstadsavtalet. Tekniska nämnden ansvarar för att inte avropa mer medel än vad som finns avsatt hos kommunstyrelsen. För de driftsmedel som överfördes till investeringsbudgeten i samband med övergången till komponentinvesteringar 2015 genomförs reinvesteringar, vars kapitalkostnader finansieras av ökat kommunbidrag enligt beskrivning i kapitel 7.

## 2.3 Intäkter i nämnden över tid (utfall)

I sammanställningen nedan presenteras de största intäktsposterna för tekniska nämnden exklusive exploateringsverksamhet och realisationsvinster. Den största intäktsposten är kommunbidrag. Kommunbidraget för Hamnanläggningar är negativt och ingår i det totala kommunbidraget nedan.

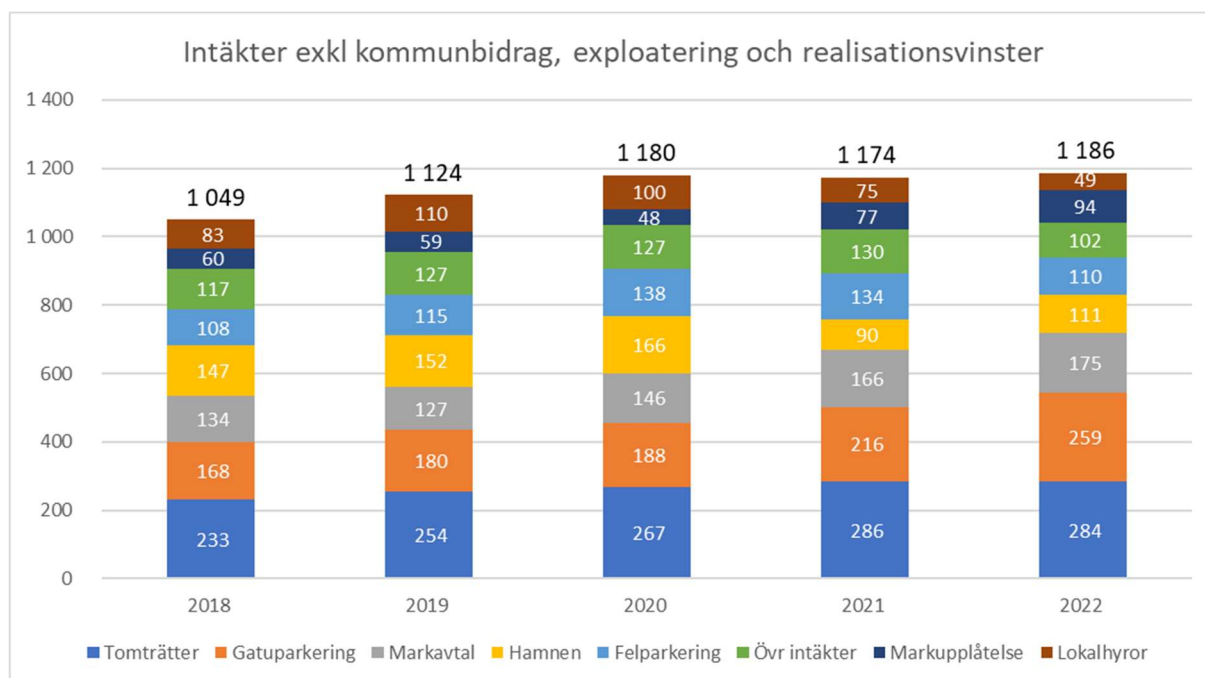
Kommunbidraget har ökat med totalt 182 mnkr under perioden 2018 – 2022. Detta motsvarar en genomsnittlig procentuell ökning per år på cirka 5,4 %. De största anledningarna till ökning av kommunbidraget är överföring av färdtjänst till tekniska nämnden 2020 på 94 mnkr, avrop till följd av demografiinvesteringar och friköpta tomträtter för 134 mnkr, kompensation för kostnader avseende kontinentalbanan på 20 mnkr, kompensation för komponentinvesteringar på 27 mnkr och överföring av kommunbidrag från ASF avseende övergångslägenheter på 12 mnkr. I samband med justering av internräntan 2021 justerades kommunbidraget ner med 124 mnkr och resultatkraven på hamnanläggningar har ökat med 16 mnkr. Dessa justeringar uppgår till totalt 146 mnkr.

Räknas ovan nämnda justeringar av kommunbidraget bort från höjningen mellan 2018-2022 på 182 mnkr har kommunbidraget ökat med 36 mnkr eller totalt 4,6 % under perioden, eller 0,9 % per år. Under samma period har de övriga intäkterna ökat med 137 mnkr eller 13,1 %, vilket ger 2,6 % per år. Tekniska nämndens samlade intäkter och kommunbidrag har då ökat med 172 mnkr om ovan nämnda justeringar exkluderas, vilket motsvarar en total höjning med 9,4 %. Det motsvarar 1,9 % årligen.



Utfall av intäkter inklusive hamnanläggningar i mnkr

För att kunna titta på de övriga stora intäktsposterna utöver kommunbidraget har en sammanställning gjorts nedan som visar respektive post.



*Utfall av intäkter inklusive hamnanläggningar i mnkr*

Gatuparkeringsintäkter, intäkter från felparkering, tomträttsavgäld samt intäkter från hamnanläggningar berörs i separata kapitel i rapporten.

Markavtal avser fastighetsavdelningens upplåtelse av mark. Det kan till exempel vara arrende av jordbruksmark eller parkeringsområden.

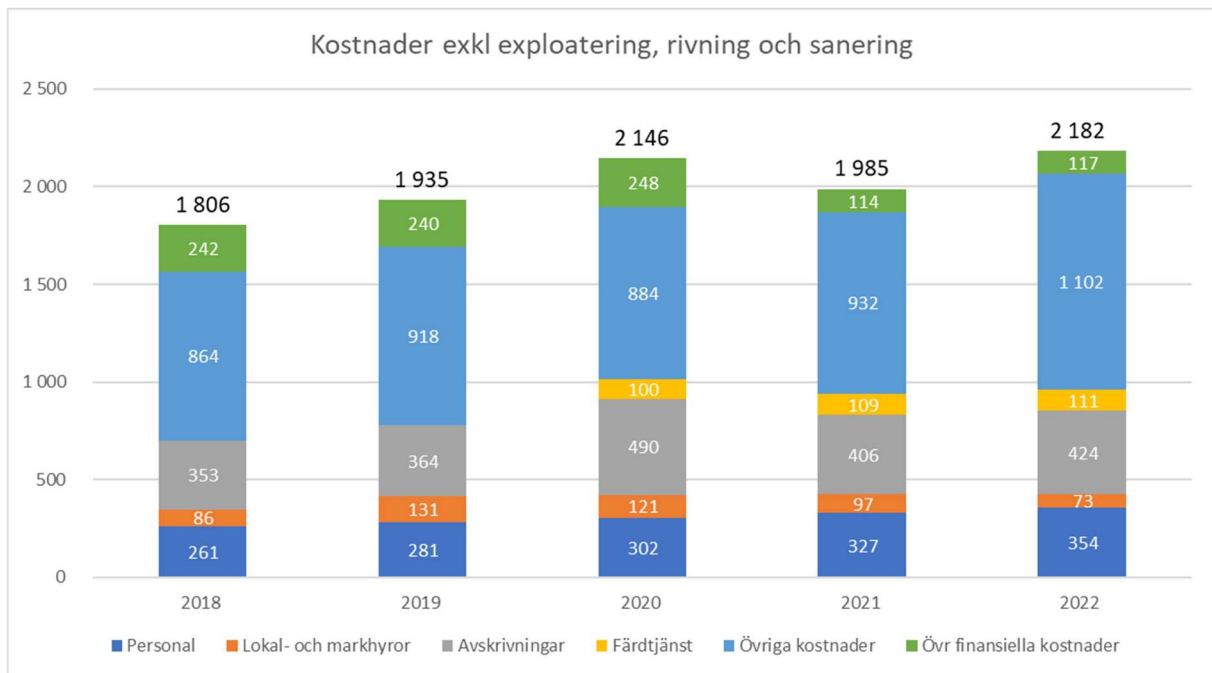
Markupplåtelse avser upplåtelse som görs av avdelningen för offentlig miljö. Det kan avse avgifter för byggbelamring eller uteserveringar.

Lokalhyror avser intäkter för lägenheter som förvaltas av lägenhetsenheten till arbetsmarknads- och socialförvaltningen. Det finns kostnader för hyror som motsvarar dessa intäkter. Lokalhyror har fluktuerat kraftigt under perioden och det beror på att förutsättningar från arbetsmarknads- och socialförvaltningen har förändrats med nya bestämmelser för vilken typ av lägenheter som ska tillhandahållas från tekniska nämnden.

Övriga intäkter avser till exempel intäkter avseende färdtjänst, periodiserade investeringsbidrag och bidrag till olika bidragsprojekt.

## 2.4 Kostnader i nämnden över tid (utfall)

Tekniska nämndens kostnader har ökat under perioden 2018-2022. I diagrammet nedan har kostnaderna kategoriserats. Hamnanläggningar har inkluderats men inte kostnader för exploatering, rivning och sanering, det vill säga avgränsning har skett till de kostnader för vilka tekniska nämnden har resultatansvar och som inte är starkt konjunkturberoende.



*Utfall av kostnader inklusive bannanläggningar i mnkr*

Av diagrammet framgår att det huvudsakligen finns en ökning inom området övriga kostnader. Det är främst kostnader för gata och park som har ökat inom denna kategori.

De övriga finansiella kostnaderna avser internränta. Nämndens kommunbidrag justeras när internräntan sänks eller höjs vilket gör att nämndens ekonomiska förutsättningar inte påverkas. Internräntan sänktes 2021 från 3 % till 1,25 %, vilket syns i utfallet. 2023 är internräntesatsen dubbelt så hög som 2021 och 2022.

Avskrivningar utgör en kostnad för genomförda investeringar och ökar i takt med att staden växer. Notera att 2020 gjordes även utrangeringar som påverkade utfallet.

En annan viktig kostnadspost är personalkostnaderna som för år 2022 är korrigerade för jämförbarhet eftersom tillämpningen av redovisningsprinciper ändrats.

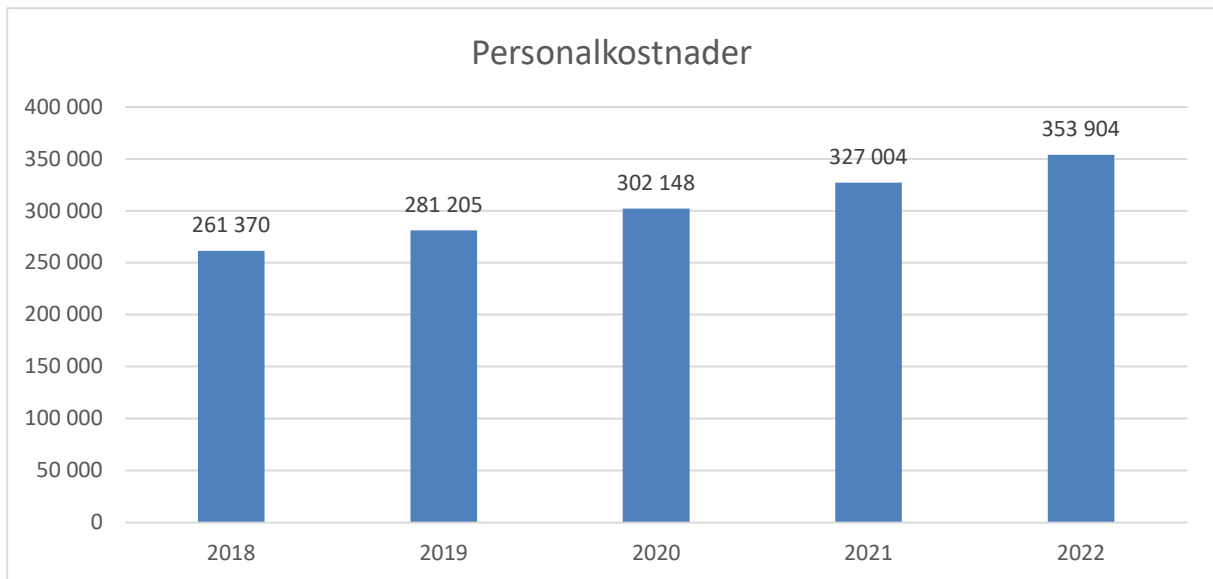
Slutligen har färdtjänst tillkommit som verksamhet sedan 2020 hos tekniska nämnden.

#### 2.4.1 Personalkostnader

Nämndens personalkostnader har ökat från 284 mnkr 2018 till 354 mnkr 2022, varav hälften beror på löneökningar. Personalstyrkan har ökat från 444 årstjänster år 2018 till 528 årstjänster vid årsskiftet 2022/2023 och 507 tjänster mars 2023, vilket motsvarar en ökning på 63 tjänster. Det bör noteras att lägenhetsenheten överfördes från tekniska nämnden till arbetsmarknads- och socialnämnden per 2023-05-01. Exklusive lägenhetsenheten är motsvarande siffror 408, 503 och 482. Nämnden har således ökat personalstyrkan med 74 årstjänster om lägenhetsenheten bortses från.

En stor del av ökningen av personal är att hänföra till ökningen i byggprojekten. Planeringsfasen inför ett investeringsprojekt är personaltung och därför är merparten av de tidiga kostnaderna i ett investeringsprojekt personalkostnader. I större projekt såsom storstadspaketets infrastrukturåtgärder kan planeringsarbetet pågå i upp till 5-7 år innan entreprenaden påbörjas.

För att få en investering på plats krävs personal som arbetar med projekten. Därför bokas den del av personalkostnaden som kan hänföras till ett projekt som investering. Detta reducerar personalkostnaden i resultaträkningen och ger sedan framtida kapitalkostnader när projektet färdigställts. Nedan redovisas personalkostnader utan avdrag för personalkostnader som fördelas till investeringsprojekt.



*Personalkostnader i tkr utan avdrag för personalkostnader som fördelas till investeringsprojekt.*

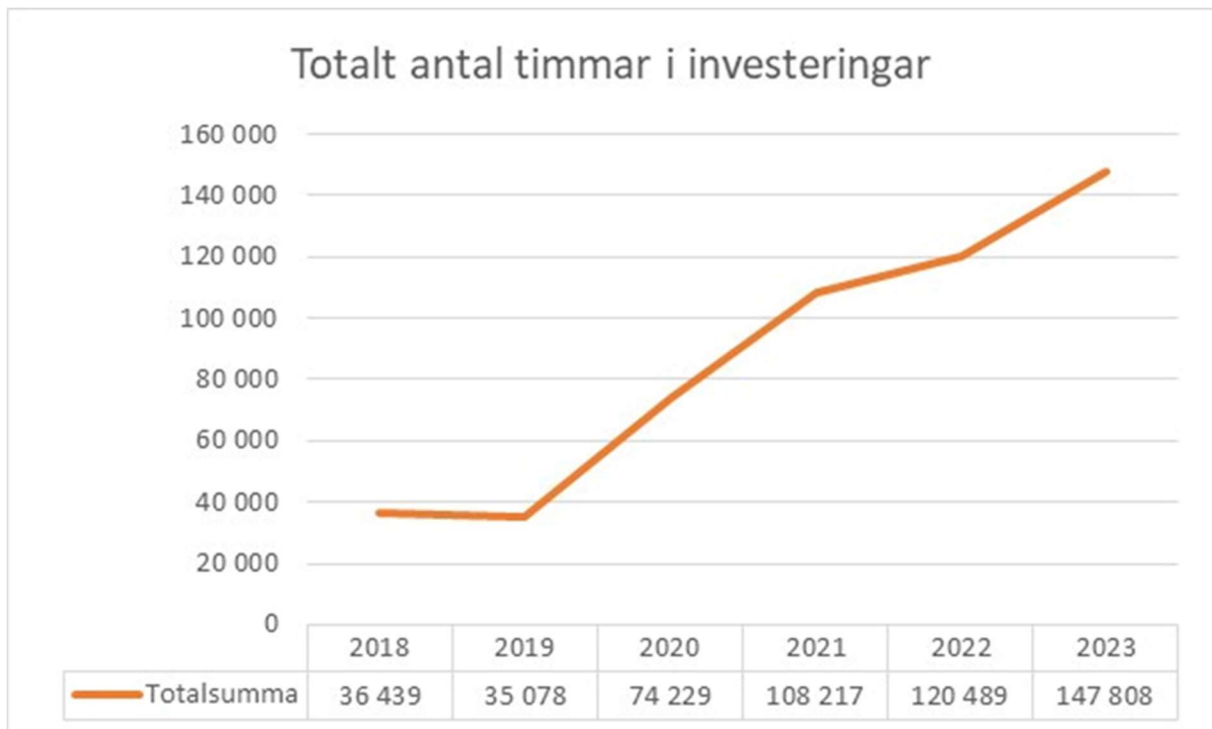
Nämndens personal tidsredovisar arbetad tid i investeringsprojekt. Då förs den tid som anses skapa ett direkt mervärde i projekten i respektive projekt. Ett skäl till detta är att personalkostnader och overhead ska fördelas över tillgångens hela livslängd, men framför allt ska exploatörer och andra bidragsgivare betala för hur mycket personalen arbetar i respektive projekt. En person har 2 200 möjliga arbetstimmar per år. Med avdrag för semester, utbildning, möten och administrativ tid anses en person ha 1 600 möjliga debiterbara timmar. 1 600 timmar är maximalt antal timmar per person som kan fördelas i ett projekt. Men merparten av projektledarna har vanligtvis 500 timmar i andra utredningar, planarbete med mera och dessa timmar är inte möjliga att fördela på investeringsprojekt.



*Fördelade personalkostnader och övriga kostnader på investeringsprojekt i tkr*

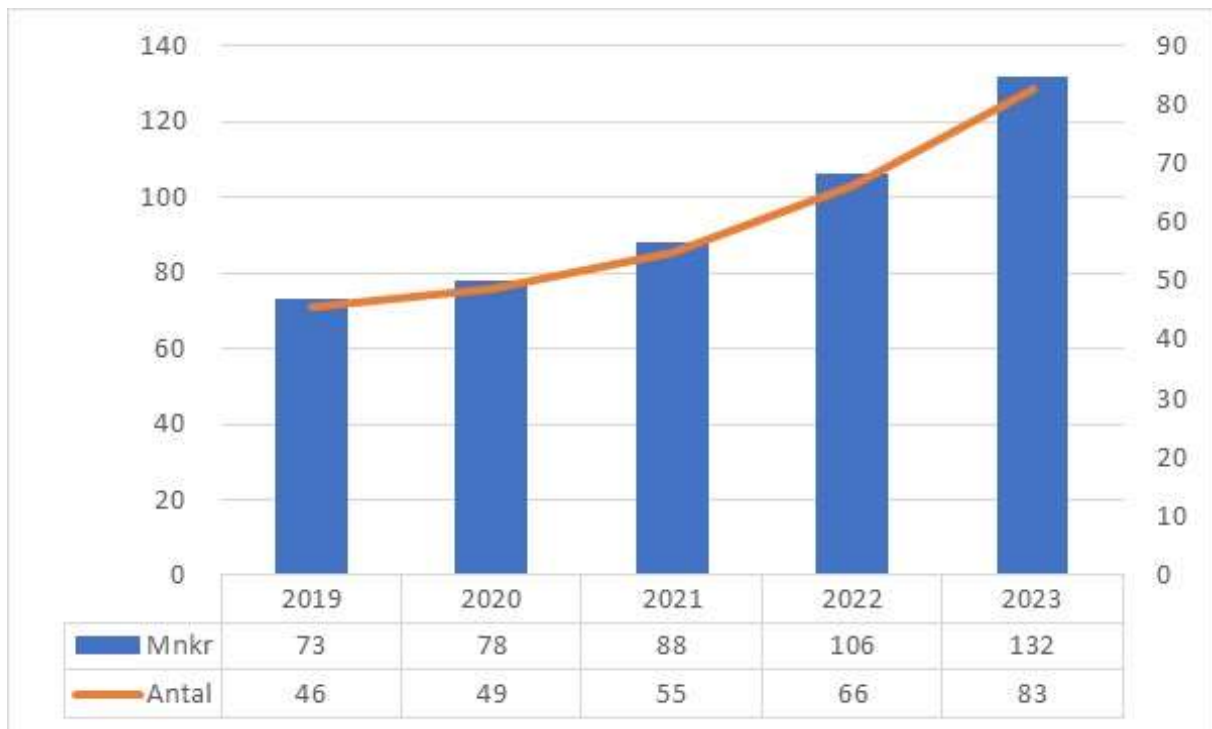
Antalet förda timmar i investeringsprojekt har ökat från 36 439 timmar till 147 808 timmar mellan 2018 och 2023. Det är en ökning på 111 369 timmar (+306 %).

Från 2018 till 2023 har antalet heltidstjänster i investeringsprojekt ökat med 101 årstjänster och antalet stödresurser till dessa ökat med 41 personer. Initialt eller i ett tidigt skede av investeringsprojektet är 100 % av aktiviteterna personal och i många projekt sker arbetet i fördjupade översiktsplaner eller detaljplaner och redovisas inte som en investeringsutgift. När projekten kommer till entreprenadfasen är 99 % av kostnaderna byggkostnader.



*Antalet egna timmar i investeringsprojekt*

Under motsvarande period har konsultkostnader i investeringsprojekt ökat från 73 till 132 mnkr, vilket motsvarar en ökning med 37 heltidskonsulter eller totalt 83 konsulter 2023. För att beräkna antalet konsulter har timtaxan 1 000 kr nyttjats och förväntad års debitering på 1 600 timmar. Sammantaget har antalet anställda sedan 2018 ökat med drygt 80 personer och konsultkostnaden omräknat till heltidskonsulter har ökat med cirka 40 personer.



*Konsultkostnader i investeringsprojekt från 2019 till 2023 samt antalet konsulter omräknat till heltid*

## 2.4.2 Budgetavvikelser för ramar med resultatansvar

Tekniska nämndens driftram har de senaste åren levererat positiva resultat jämfört med budget. Anledningarna har varit varierande, dock tenderar intäkterna ha varit högre än budgeterat. Överskotten 2020-2021 är dock delvis relaterade till pandemin.

År	Avvikelse	
2018	45 mnkr	Högre intäkter från interna markupplåtelser, parkeringsintäkter, tomträttsavgälder. Lägre personalkostnader till följd av vakanser.
2019	38 mnkr	Högre intäkter från felparkering, lägre kostnader för vinterväghållning. Lägre kostnader för kontinentalbanan. Diverse andra kostnadsminskningar och intäktsökningar.
2020	11 mnkr	Lägre kostnader för färdtjänst, vinterväghållning, arrangemang, besöksanläggningar, personal. Notera att kommunbidraget sänktes som engångsjustering med 57 mnkr till följd av prognostiserat ekonomiskt överskott i Ekonomisk prognos 2020.
2021	122 mnkr	Högre intäkter inom markupplåtelse, felparkering. Lägre kostnader till följd av inställda arrangemang och lägre nyttjande av färdtjänst till följd av coronapandemin.
2022	67 mnkr	Högre intäkter inom områdena upplåtelse och markavtal, men även kostnaderna inom vissa områden var lägre än budgeterat, exempelvis kostnader för färdtjänst till följd av lägre nyttjande samt personalkostnader beroende på vakanser.

Driframen för hamnanläggningar har uppvisat såväl positiva som negativa budgetavvikelser. Dessa redovisas nedan.

År	Avvikelse	
2018	23 mnkr	Högre hyresintäkter
2019	26 mnkr	Högre hyresintäkter, lägre personalkostnader
2020	0 mnkr	
2021	-23 mnkr	Lägre intäkter till följd av nytt nyttjanderättsavtal med CMP samt korrigering av en fordran.
2022	-15 mnkr	Högre kostnader till följd av nedskrivningar och utrangeringar av anläggningstillgångar, vilka påverkade resultatet med -18 mnkr.

## 2.4.3 Utvecklingsfastigheter

Vid exploatering av äldre områden tar staden ibland över fastigheter som kallas utvecklingsfastigheter. Det är fastigheter som är tänkta att användas i stadens fortsatta verksamhet och som genererar kostnader under en övergångsperiod. Några exempel är byggnader i Sege Park och Forskaren 2, som under några år genererade kostnader.

Under kommunstyrelsen, inom finansiering, finns en budgetram kallad ”gemensamma anläggningar och övrigt” som omfattar utvecklingsfastigheter. Tekniska nämnden äskar årligen medel för ett antal fastigheter som de förvaltar.

## 2.5 Storstadspaketet

Något som starkt påverkat tekniska nämndens arbete de senaste åren är Storstadspaketet. Detta omfattande åtagande får konsekvenser för stadens översiktsplan och andra planer för stadens framtida utveckling. För tekniska nämnden, som har ett ansvar att driva igenom de beslutade investeringarna samt att möjliggöra för den exploatering som bostadsåtagandet kräver, får storstadspaketet stora direkta konsekvenser för nämndens verksamhet. Detta gäller både planerade investeringar, exploateringsverksamhet samt bemanningen på förvaltningen (se stycke 2.4.1). Att Storstadspaketet skulle innebära en utökning av

personal beskrivs av tekniska nämnden redan i det yttrande nämnden lämnade i samband med kommunfullmäktiges beslut (STK-2017-946).

Storstadspaketet är ett ramavtal om finansiering och medfinansiering avseende investeringar i kollektivtrafik och cykelbanor samt ökat bostadsbyggande. I detta avtal ingår medfinansiering från staten för hälften av investeringsutgiften. Budgeten för projektet är ca 3,8 miljarder i 2016 år penningvärde.

För att få medfinansiering med halva investeringsbeloppet (25 procent för cykelbanorna), måste Malmö bygga 26 750 bostäder. Bostäderna ska vara färdiga senast 2035 och infrastrukturprojekten ska vara färdiga 2031.

För nämnden kommer även framtida driftkonsekvenser av infrastrukturinvesteringarna när de färdigställts. Summan av investeringarna skattas till cirka 4 miljarder i löpande pris för infrastrukturåtgärderna samt 715 mnkr för cykelobjekten. Används principerna för att beräkna årliga driftkonsekvenser som presenteras i kapitel 7 kommer den årliga driftkonsekvensen att uppgå till 172 mnkr år 1 (om allt hade varit färdigställt vid samma tidpunkt).

	Investering (mnkr)	Avskrivnin gstitid år	Årlig avskrivning (mnkr)	Internränta	Ränta år 1 (mnkr)	Driftkostnad	Drift (mnkr)	Summa (mnkr)
Investering infrastruktur	4 000	30	133	2,50%	100	0,5%	20	253
Investeringsbidrag	-2 000	30	-67	2,50%	-50			-117
Investering cykelobjekt	715	30	24	2,50%	18	0,5%	4	45
Investeringsbidrag	-179	30	-6	2,50%	-4			-10
			<b>85</b>		<b>63</b>		<b>24</b>	<b>172</b>

För nämnden tillkommer även exploateringsinvesteringar för att möjliggöra byggnationen av knappt 27 000 bostäder. Inom exploatering har principerna för redovisning ändrats så att gatukostnadsersättningen som tidigare reducerade de framtida driftkonsekvensen inte längre gör det (se kapitel 6). Detta innebär högre driftkostnader för nämnden på sikt.

## 2.6 Investeringar

### 2.6.1 Investeringar över tid

Tekniska nämnden står för flera olika typer av investeringar i stadens fysiska miljö. Tekniska nämnden har sju investeringskategorier:

- Mobilitet (Utveckling av stadens trafiksystem, så som kollektivtrafik, cykelinfrastruktur, buller med mera)
- Offentlig miljö (Utveckling och återinvestering i den befintliga stadsmiljön så som parker, gator och torg)
- Exploatering (Skapar förutsättningar för att utveckla staden med nya bostäder, verksamheter och offentlig service samt bygger infrastruktur och mötesplatser)
- Storstadspaketet (se stycke 2.6.3)
- Fastighetsförvärv
- Fastigheter och byggnader
- Hamnanläggningar

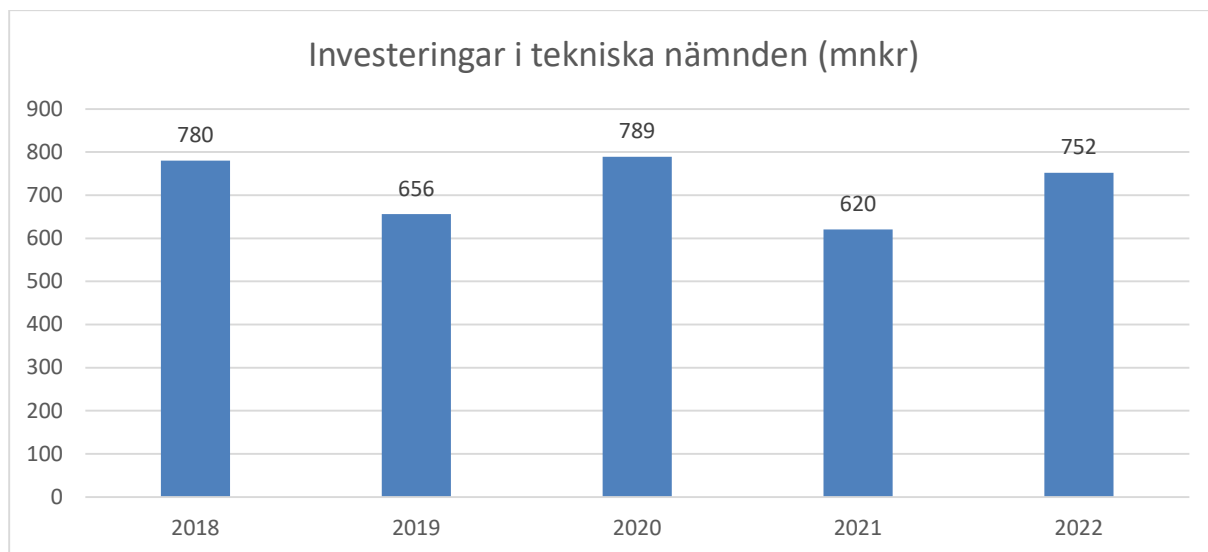
2018-2022 har investeringsnivåerna legat under 800 mnkr. För perioden 2024-2029 planeras för årliga volymer över miljarden.

Att personaltimmarna i projekten ökat 2018-2023 beror på att hela perioden varit personalintensiv och utredningstung, vilket beror på att många projekt, så som projekten inom Storstadspaketet, varit i tidiga skeden. För utökar resonemang se 2.4.1 samt 2.5.

Budget för investeringar 2023 redovisas i tabellen nedan och i diagrammet redovisas investeringsutfallet de senaste åren.

<b>Investeringsutgifter</b>	<b>Budget 2023 (tkr)</b>
Mobilitet	55 000
Offentlig miljö	260 000
Exploatering	350 000
Storstadspaketet	359 000
Fastighetsförvärv	421 000
Fastigheter och byggnader	68 000
Hamnanläggningar	55 000
<b>Summa investeringsutgifter</b>	<b>1 568 000</b>





*Utfall för tekniska nämndens investeringar inklusive hamnanläggningar*

### 2.6.2 Exploatering

Investeringsutgifterna avseende exploateringskategorin redovisas som en investering och övriga kostnader för exploateringsprojekt redovisas som driftkostnader i exploateringsverksamheten. Exploateringsverksamheten beskrivs särskilt i avsnitt 6.

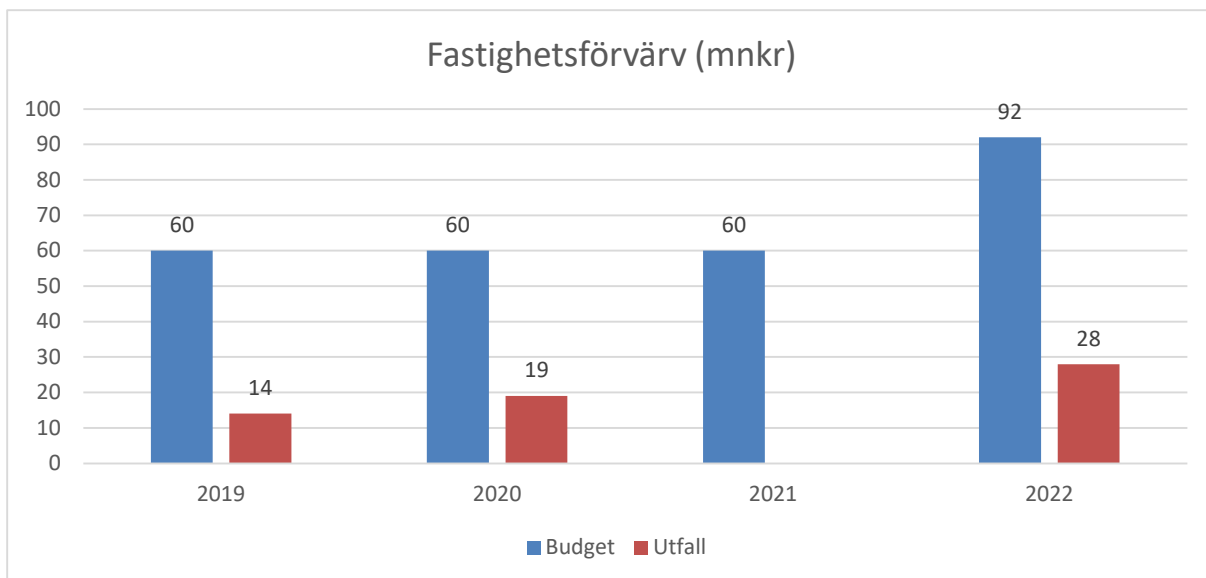
### 2.6.3 Storstadspaketet/Sverigeförhandlingen

Malmö stad ingick 2018 ett avtal med staten och Region Skåne inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det är ett ramavtal om finansiering och medfinansiering avseende investeringar för ökad tillgänglighet i storstäderna samt ökat bostadsbyggande. I detta avtal ingår medfinansiering från staten för hälften av investeringsutgiften för fyra nya busstråk anpassade för MalmöExpressen (helelektrifierade stadsbusslinjer), tre elbusslinjer samt tre mil nya cykelbanor. Budgeten för projektet är 3 210 mnkr i 2016 års penningvärde. Dessutom ingår en utbyggnad av Lommabanan för 200 mnkr i 2016 års penningvärde i avtalet. Beloppen justeras med KPI.

För att få medfinansiering med halva investeringsbeloppet (25 procent för cykelbanorna), måste Malmö bygga 26 750 bostäder. Bostäderna ska vara färdiga senast 2035 och infrastrukturprojekten ska vara färdiga 2031.

### 2.6.4 Fastighetsförvärv

Fastighetsförvärv är en del av investeringsramen. Det är svårt att förutsäga när ett strategiskt förvärv kan göras och då är det även svårt att bedöma utgiftens storlek. I diagrammet nedan visas historiskt utfall och budget för fastighetsförvärv. I 2023 års investeringsram ingår ett större fastighetsförvärv, skolfastigheten Odense 4, som beslutades av kommunfullmäktige i mars 2023 och samtidigt utökades investeringsramen.

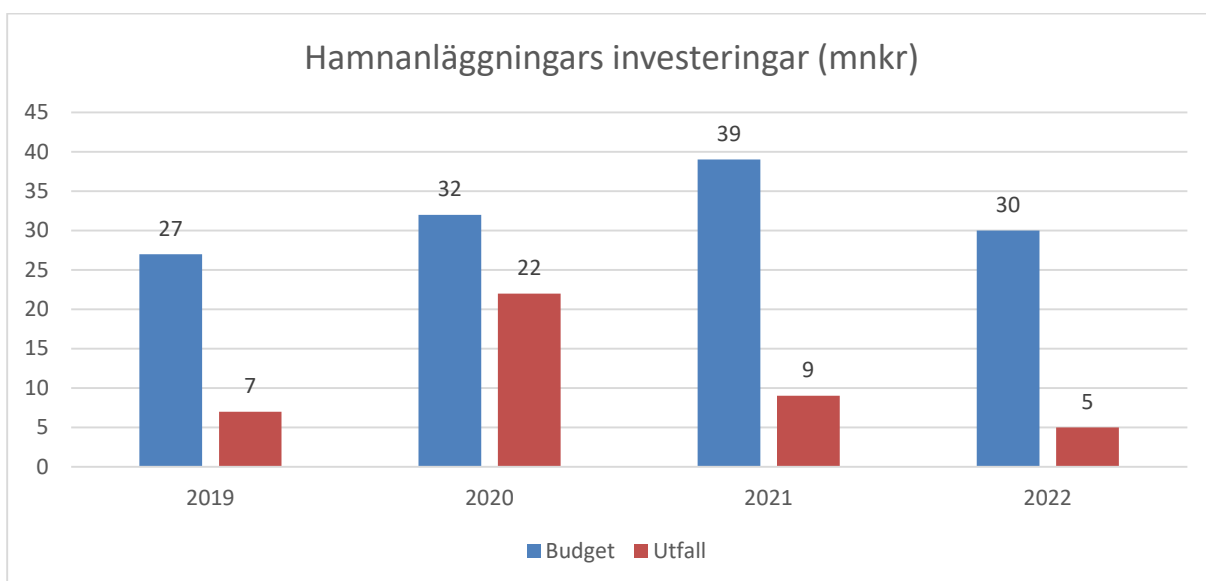


*Utfall och budget avseende fastighetsförvärv*

#### 2.6.5 Investeringsram hamnanläggningar

Hamnanläggningar redovisas i en egen balansräkningsenhet i ekonomisystemet och bland annat därför har dessa investeringar redovisats i en egen investeringskategori, vilken är relativt liten.

Investeringarna i hamnen avser delvis anläggningar i hamnområdet för vilka en finansieringshyra erhålls av Copenhagen Malmö Port AB (CMP) efter färdigställande. En sådan investering görs först efter att Malmö stad har godkänt en investeringsansökan från CMP, vilka är svåra att förutse. När en kund eller potentiell kund till CMP signalerar ett investeringsbehov behöver CMP först säkerställa lönsamheten i affären tillsammans med kunden. Först därefter kan investeringsbehovet kommuniceras med tekniska nämnden hamnanläggningar. Vilka kundcase som slutar i en investering är svårbedömt och kan variera mellan åren. Marknadsutveckling, konkurrens och konjunktur styr och påverkar investeringstakten och leder till ytterligare svårigheter i den långsiktiga planeringen. Detta är en förklaring till att budgeterad investering och utfallet skiljer sig åt.



*Utfall och budget för hamnanläggningars investeringar*

Flytten norrut av hamnverksamheten innebär ett större behov av investeringar för CMP. Bedömningen är att det de kommande åren behöver anläggas nya kajer, infrastruktur och magasin till ett värde av runt 600

mnkr. Den andel av investeringen i kaj som finansieras av tekniska nämnden beräknas uppgå till cirka 75 mnkr och är en kompensation för att CMP lämnar befintliga kajer i flytten.

Som en del av hamnområdets långsiktiga utveckling tillkommer även investeringar som tekniska nämnden bedömer att det finns ett behov av i de delar av hamnen som ligger utanför nyttjanderättsområdet. I syfte att försörja och möjliggöra en fortsatt utveckling av verksamheterna inom hamnområdet förbereds järnvägssystemet för att utvecklas och rustas upp.

Mer om hamnanläggningar finns i avsnitt 4 i denna rapport.

### **2.6.6 Investeringsbeslut**

Alla investeringsprojekt oavsett utgiftsnivå ska beslutas av tekniska nämnden. Alla investeringsprojekt förutom komponentutbyten<sup>1</sup> överstigande 15 mnkr ska beslutas antingen i kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige. Komponentutbyten behöver inte beslutas i kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige om de ingår i nämndens investeringsram.

## **2.7 Nämndens budgetprocess**

### **2.7.1 Uppräkning av kommunbidrag**

Årlig indexuppräkning har historiskt skett av hela tekniska nämndens kommunbidrag. Vissa år har indexuppräknningen varit lägre än till exempel indexuppräkning av entreprenader, men samtidigt är en del av kommunbidraget ersättning för kapitalkostnader (avskrivningar och internränta) avseende tidigare investeringar som inte ökar årligen per automatik. Dessa kapitalkostnader kan dock öka när nämnden gör utbytesinvesteringar och reinvesteringar. Om internräntan ökar har tekniska nämnden historiskt fått särskild ersättning för det. För nya investeringar gör nämnden avrop av driftskonsekvenser. För vidare resonemang se avsnitt 7.

### **2.7.2 Indexförändringar avseende nämndens kostnader**

En stor del av nämndens kostnader och utgifter inom drift och investering ökar med trädgårdsindex, vilket är ett index som avser blandade entreprenadarbeten inom stadsmiljöområdet. Kommunbidraget som kompenserar nämnden för ökade kostnader ökar i princip i takt med konsumentprisindex. Avtalet mellan Serviceförvaltningen och Kommun teknik uppgår till ungefär 450 mnkr 2023, varav 400 mnkr indexuppräknas med trädgårdsindex.

Trädgårdsindex och nämndens kostnader har ökat snabbare än konsumentprisindex. I snitt har KPI ökat med 2,7 % årligen sedan 1980, samtidigt som trädgårdsindex har ökat med 3,9 %, trafikbelysning/signaler 6,4 % och asfaltindex med 4,5 %.

### **2.7.3 Investeringar**

Nämnden äskar årligen i sin budgetskrivelse om investeringsramar för kommande år. Kommunfullmäktige beslutar i budgeten om investeringsramen.

### **2.7.4 Drift**

Budgetskrivelsen som beslutas i nämnden och där politiska prioriteringar beslutas är startskottet för avdelningarnas verksamhetsplanering inför nästa år. Utifrån denna skrivelse tar verksamheterna fram verksamhetsplaner med aktiviteter och gör sin resursplanering. Dessa verksamheter, aktiviteter och resurser prissätts i personalplanen, kostnadsbudgeten och i fördjupade intäktsanalyser. Parallellt sker beräkning och simulering av kapitalkostnader inför nästa budgetår.

Verksamheterna utgår från årets ramar, budgetar och prognoser vid framtagande av sina förslag till budgetar inför 2023. Verksamheterna tar också hänsyn till ändrat konsumtionsmönster för färdtjänst, billigare buss för äldre, malmöpendeln och andra konsumtionsstyrda resurser. Verksamheter som är

---

<sup>1</sup> En anläggningstillgång kan bestå av flera olika komponenter som har olika nyttjandetid. Istället för att skriva av hela anläggningstillgången med en schablonandel per år ska respektive komponent skrivas av separat utifrån sin förväntade nyttjandetid.

beroende av monopolliknande prissättning (främst elnät och fjärrvärme) samordnar budgetberäkningarna med främst serviceförvaltningen och med stadskontorets upphandlingsenhet.

Utifrån verksamheternas planering tas en resultaträkning fram för respektive ram utifrån årets kommunbidrag.

När kommunstyrelsen sedan fattar ett preliminärt beslut om vilken ram som tilldelas tekniska nämnden tas en reviderad och aktuell resultaträkning fram och då finns antingen ett över- eller underskott.

Verksamheternas ramar räknas upp brutto och jämförs med de av verksamheterna framtagna behoven utifrån de faktiska verksamhetsbehoven.

Regelbundet under budgetprocessen sker avstämningar med tekniska nämndens presidium och ordförande.

## 3 Parkering

Detta avsnitt fokuserar på området parkering. Inför arbetet med genomlysningen konstaterades det att parkeringsintäkterna har ökat mer än kostnaderna. Intäkterna har ökat till följd av exempelvis att nya parkeringsområden har skapats och att betalningsviljan har ökat med anledning av ny lagstiftning. Kostnaderna har inte ökat i motsvarande mån bland annat till följd av effektiviseringar.

### 3.1 Analys och rekommendationer

Det kan konstateras att intäkter från parkering har ökat betydligt mer än kostnaderna de senaste åren till följd av teknikskifte, nya parkeringsområden och förändrade beteenden. Denna genomlysning har inte hittat något lagrum eller rättsfall som begränsar hur parkeringsintäkter får användas i en kommunal budget. Däremot får taxorna och bötesnivåerna enbart sättas utifrån att skapa ordning i trafiken. Tekniska nämnden har haft som princip att nyttja parkeringsintäkter inom området allmän platsmark. Det är dock svårt att från ett centralt perspektiv få en överblick över hur intäkter från parkering har disponerats inom tekniska nämnden.

Utifrån genomlysningen rekommenderas:

- Fastighets- och gatukontoret reviderar rutiner för redovisning, rapportering, budgetering och uppföljning av parkeringsintäkter. Stadskontoret deltar i revideringen av rutiner.
- I samband med budgetskrivelse redovisar tekniska nämnden hur intäkter på parkeringsområdet förväntas utvecklas.
- Fastighets- och gatukontoret arbetar i högre grad med jämförelser med andra liknande kommuner, exempelvis Helsingborg och Lund.

### 3.2 Bakgrund

Huvudsyftet med parkeringsavgifter är att upprätthålla god ordning på gator. Ändringar i taxor och p-områden avseende gatuparkering syftar till att styra trafiken och skapa ordning och reda.

Parkeringsintäkterna är antingen intäkter från gatuparkering eller felparkeringsavgifter.

Intäkterna från gatuparkering påverkas av:

1. Avgiftsnivåer
2. Områden
3. Avgiftstimmar
4. Trafikflödet

Intäkterna från felparkeringsavgifter påverkas av:

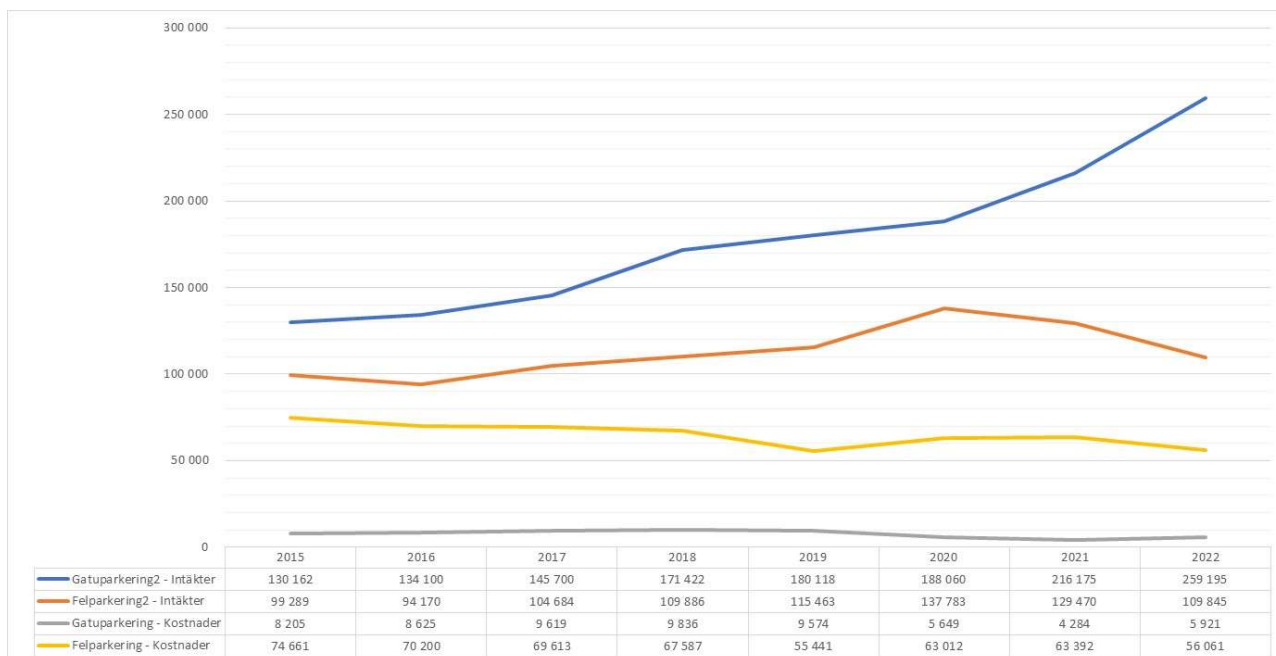
1. Betalningsgrad – 12-månaders betalningsgrad som redovisas från Transportstyrelsen
2. Betalningsgrad och effektivitet i inkasso och långsiktigt indrivningsarbete
3. Fungerande skanningsbilar
4. Övervakningstimmar
5. Prioritering till andra frågor såsom flytt av elsparkcyklar
6. Felparkeringsavgifter
7. Trafikflödet

För felparkering finns en förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift. Av denna framgår att det är kommunen som fastställer felparkeringsavgiftens belopp. Avgiftens belopp får fastställas till lägst 75 och högst 1 300 kronor. Hur mycket respektive förseelse ska kosta bestämmer kommunen. Att parkera i en korsning kan kosta 1 300 kronor medan kostnaden kan vara lägre för en mindre förseelse.

Fastighets- och gatukontoret ansvarar för myndighetsbeslut och myndighetsutövning kring parkeringsfrågor. Parkeringsövervakning i Malmö AB (PÖMAB) sköter övervakningen enligt avtal och intäkter från felparkeringen är beroende av bolagets arbete. Samtliga skrivna felparkeringsanmärkningar administreras av Transportstyrelsen, som registrerar betalningar, skickar påminnelser och anmärkningar till

inkasso och tar en administrationsavgift om 51 kr per felparkering. Två gånger i månaden redovisas inkomna betalningar till tekniska nämnden. PÖMAB är inte vinstdrivande och får ersättning för samtliga sina kostnader. Överskott från PÖMABs verksamhet återredovisas till fastighets- och gatukontoret i samband med årsbokslutet.

Nedanstående framgår en sammanställning över intäkter och kostnader relaterade till parkering för de senaste åren.



Utveckling av parkeringsintäkter och -kostnader

Det finns olika anledningar till att parkeringsintäkterna har ökat mer än kostnaderna på senare år. Vad gäller gatuparkering har tekniskskiftet gjort det lättare att betala och det är fler som har lättare att göra rätt för sig. Vad gäller felparkering har antalet målvaktsbilar minskat till följd av att lagstiftningen har ändrats. Detta framgår av att kostnaderna för felparkering minskade 2019 till följd av lägre kundförluster. Det finns även mer plats för betalande bilar och det har tillkommit nya parkeringsområden.

Kostnaderna har inte ökat i motsvarande mån. Nya maskiner går numera på solenergi och är billigare att underhålla. När ett nytt parkeringsområde tillkommer ökar inte kostnaderna lika mycket som intäkterna. Inköp av automater går som investering. I ovanstående sammanställningar redovisas inte fastighets- och gatukontorets personalkostnader och andra administrativa övriga kostnader som är relaterade till parkering. PÖMAB genomför ibland uppdrag som inte genererar intäkter, till exempel flytt av elsparkcyklar. Tekniska nämnden betalar samtliga kostnader och dessa kostnader redovisas för närvarande som parkeringsövervakning.

Det är inte explicit reglerat hur överskott från parkeringsverksamhet får disponeras i kommunal verksamhet. Det finns inga tydliga rättsfall men det finns en praxis där verksamhetens överskott finansierat drift och underhåll av allmän platsmark. Fastighets- och gatukontoret har låtit överskotten gå till skötsel, drift, underhåll och finansiering av investeringar av allmän platsmark (gator och park). Konsekvenserna av investeringar i allmän platsmark avropas som ersättning för driftkonsekvenser om investeringen beror på att staden växer. Läs mer under kapitel 7.

Förväntad framtida utveckling för intäkter från gatuparkering är att ökningen väntas plana ut. Konjunkturen kan påverka och antal parkeringsområden ökar inte lika mycket. Intäkter från felparkering minskar successivt då det är färre som parkerar fel. Antalet utfärdade felparkeringsanmärkningar har gradvis sjunkit.

## 4 Hamnanläggningar

Detta avsnitt fokuserar på hamnanläggningar med tanke på att hamnanläggningar står inför större planerade framtida investeringar som kommer att påverka såväl tekniska nämndens som stadens ekonomi.

### 4.1 Analys och rekommendationer

Stora framtida investeringar väntar inom hamnanläggningar som kommer att få en påverkan på stadens ekonomi i stort. Genomlysningen ger också en bild av den komplexa avtalsstruktur som gäller för hamnanläggningar och hur det påverkar tekniska nämndens ekonomistyrning. Utveckling pågår av investeringsprocessen med Copenhagen Malmö Port AB (CMP) och förändringar i processen kan komma att påverka budgethanteringen av hamnanläggningars investeringsram.

Genomlysningen beskriver den diskrepans mellan hyresintäkt och kapitalkostnad på de anläggningar som hyrs ut som kan uppstå. Det är av vikt att årligen följa utvecklingen av såväl hamnanläggningars intäkter som kostnader för att säkerställa att resultatkravet ligger rätt i stadens budget. Förslaget är att redovisningen av hamnanläggningars intäkter och kostnader vidareutvecklas i tekniska nämndens budgetskrivelse så att en så realistisk bedömning som möjligt kan göras i budgetarbetet.

Hamnanläggningar är en egen balansräkningsenhet och har ett eget upplägg i stadens ekonomisystem samt omfattas av specifika rapporteringskrav inom budget- och uppföljningsprocessen. Detta skapar ökad administration för nämnden och förvaltningen. Det kan också vara ottydligt vad som skrivs i respektive nämndsärende då respektive balansräkningsenhet har likadan struktur i sina nämndsbudgetar och budgetskrivelser och texten ibland kan vara överlappande eller saknas i ena rapporten utan någon tydlig orsak. Hamnanläggningar har en extern affärsmässig relation med CMP. De flesta hamnar i Sverige ägs och drivs av ett helägt kommunalt bolag. De äger både fastigheterna (mark med tillhörande byggnader), är hamnmyndighet och ansvarar för driften av hamnen. I flera fall är driften av terminaler, lastning och lossning med mera outsourcad till privata företag. Malmö stads roll är att vara hyresvärd och CMP:s roll är att vara hamnmyndighet och hamnoperatör. Skulle Malmö stad i framtiden välja att låta någon annan hamnoperatör sköta en del av hamnens drift (genom upphandling), så blir CMP:s dubbla roll omöjlig. Att fortsätta att särskilja hamnanläggningars ekonomi på ett så tydligt sätt som möjligt kan vara en fördel inför eventuella framtida organisatoriska förändringar. Det är också av vikt att fortsatt kunna redovisa och följa hamnanläggningars affärsmässiga resultat skilt från nämndens kommunbidragsfinansierade verksamhet.

Utifrån genomlysningen rekommenderas:

- Ramen för hamnanläggningar har ett resultat som varierar över tiden beroende på avtalskonstruktionen och finansieringslösningen av nya investeringar. Denna variation har de senaste åren beskrivits i nämndens budgetskrivelse. Ett sätt att hantera detta kan vara tillämpning av finansiell leasing. Detta bör utredas vidare av fastighets- och gatukontoret och stadskontoret.
- I samband med budgetskrivelse redovisar tekniska nämnden hur intäkter inom hamnanläggningar förväntas utvecklas.
- I budgetskrivelsen anger tekniska nämnden en bedömd kostnad för avskrivningar och ränta inom hamnanläggningar för kommande år. På detta sätt synliggörs kostnader för redan beslutade investeringar.
- Den administrativa hanteringen av hamnanläggningar förenklas genom att krav på egna uppföljningsrapporter tas bort samtidigt som den egna uppsättningen i stadens ekonomisystem avvecklas. Rapporteringen för hamnanläggningar föreslås integreras i nämndens rapporter, vilket ger nämnden en helhetsbild av nämndens samlade ansvar.
- Balansräkningsenhet Hamnanläggningar (förvaltningskod 014) som egen balansräkning avslutas. Hamnanläggningar blir en egen separat budgetram under tekniska nämnden men redovisas hos Fastighets och gatukontoret (förvaltningskod 037). Hamnanläggningar ska dock kunna fortsätta följas som en egen verksamhet och ansvarsområde. Hamnanläggningars tillgångar ska kunna särredovisas och följas vid behov
- Hamnanläggningar som en egen ram för investeringsutgifter föreslås finnas kvar för att tydliggöra ansvar och möjliggöra tillräcklig styrning. De stora investeringar som kommer genomföras under

de närmaste åren måste i samband med objektsgodkännandet redovisa en flerårig resultaträkning som visar effekten på resultaträkningen för dessa tillkommande objekt.

- Hamnanläggningars särskilda budgetram för rivning och sanering föreslås integreras med tekniska nämndens ram för rivning, sanering och detaljplaner från och med budget 2025. Behovet av styrning är här inte lika starkt och det finns anledning att i stället förenkla och reducera mängden ramar som tekniska nämnden har att följa upp.

## 4.2 Bakgrund

Hamnanläggningar var fram till 2017 organiserat inom kommunstyrelsen. Det administrativa arbetet sköttes av stadskontorets ekonomiavdelning medan tekniska nämnden, genom dess dåvarande förvaltning fastighetskontoret, hjälpte till med tekniska och avtalsmässiga frågor. Efter en utredning genomförd av stadskontoret överfördes hamnäggarrollen ("landlord") och ansvaret för den totala hamnförvaltningen till tekniska nämnden. Hamnanläggningar är idag fortsatt organiserat under tekniska nämnden och nämndens förvaltning, fastighets- och gatukontoret, sköter det praktiska arbetet.

Hamnanläggningar har en egen budgetram, separat från tekniska nämndens ordinarie ram, som idag hanteras liknande en nämnd. Det ställs krav på att ta fram specifika uppföljningsrapporter för hamnanläggningar. I stadens ekonomisystem återfinns hamnanläggningar som en separat uppsättning och hamnanläggningar har en egen balansräkning.

## 4.3 Verksamhet

Tekniska nämnden är landlord (markägare) för Malmö hamn. Under 2020 antog tekniska nämnden en Masterplan som är en utvecklingsplan för hamnen. Planen pekar ut och beskriver hur staden, utifrån ett markägarperspektiv, vill att utvecklingen av Malmö hamn ska se ut de närmaste 30 åren. Marken för det kommersiella hamnområdet upplåts med nyttjanderätt till Copenhagen Malmö Port AB (CMP). Nyttjanderättsavtalet mellan staden och CMP innebär en intäkt för tekniska nämnden och staden, men även att investeringar behöver göras för att Malmö hamn fortsatt ska vara en attraktiv och konkurrenskraftig hamn.

## 4.4 Ekonomi

Hamnanläggningar har ett positivt resultat, intäkterna överstiger kostnaderna och har därmed ett negativt kommunbidrag eller ett resultatkrav.

Tekniska nämndens intäkter under ramen för hamnanläggningar utgörs nästan uteslutande av hyror från CMP och kostnaderna utgörs till största delen av kapitalkostnader för investeringar i anläggningar som nyttjas av CMP. Relationen styrs av nyttjanderättsavtal, arrendeavtal om Nyhamnen och olika avtal med finansieringshyra. Avtalen regleras både med konsumentprisindex med fast ränta (KPIF) och med utvecklingen på ränteswappar<sup>2</sup>. Ett avtal överamorterades initialt och därför finns en plan för avsättningar i bokföringen för att jämna ut intäkterna. Avtalen är både olika och komplexa.

Sjöfarten medför anlop av större fartyg vilka ställer krav på hamnen, bland annat genom ökade miljökrav och buller från fartyg, men även på större kajer och djupare genomfartsleder. För att skapa en mer yteffektiv och hållbar framtida hamn planeras för att den kommersiella hamnen successivt flyttas norrut. På detta sätt säkerställs att riksintresset hamn kan fortsätta utvecklas. För att möjliggöra flytten norrut så finns ett behov av ersättningskajer när området söder om Terminalgatan flyttas efter 2027. Detta leder i sin tur till att investeringarna kommer att öka under de närmaste åren. Hamnytorna i norra och mellersta hamnen kan användas mer effektivt och en översyn pågår och kommer fortsätta framöver.

### 4.4.1 Skillnad hyresintäkt och kapitalkostnad

Det finns en diskrepans mellan hyresintäkt och kapitalkostnad på de anläggningar som hyrs ut. Dels beror det på skillnader mellan avtalad hyresperiod och avskrivningstid då de flesta investeringar består av flera komponenter med olika avskrivningstid. Eftersom hyresintäkten ofta utgår ifrån en genomsnittlig

---

<sup>2</sup> En ränteswap är ett avtal mellan två parter om att utbyta räntebetalningar i en och samma valuta.



avskrivningstid på en anläggning medför det högre intäkter en del av anläggningens livslängd och därefter helt uteblivna intäkter resterande tid.

Dels beror skillnaden på olika tillvägagångssätt vid beräkningen av hyresintäkt respektive kapitalkostnad. Medan hyresintäkten är annuitetsberäknad där "amortering" och ränta tillsammans är lika stor varje år under hela den avtalade hyrestiden, så är kapitalkostnaden som högst i början och lägst i slutet eftersom internräntekostnaden baseras på respektive års ingående värde av anläggningen minskat med ackumulerade avskrivningar och därmed minskar över tid. Detta betyder alltså att även om hyresperiod och avskrivningstid är densamma uppstår det skillnader mellan intäkt och kostnad.

Givet ett visst år kan nettot mellan hyresintäkter och kapitalkostnader med andra ord både gå upp och ner i förhållande till föregående år. Utifrån nuvarande förutsättningar beräknas nettoförändringen av finanshyror och kapitalkostnader år 2023 uppgå till -1,9 mnkr. Detta belopp är förhållandevis litet, men investeringsplanen för 2024-2029 uppgår till 600 mnkr, vilket innebär att effekterna under perioden skulle uppgå till 50 mnkr.

#### **4.4.2 Två balansräkningar**

Hamnanläggningar har en egen budgetram, separat från tekniska nämndens ordinarie ram, som idag hanteras liknande en nämnd i budget- och uppföljningshänseende. Det ställs krav på att ta fram specifika uppföljningsrapporter för hamnanläggningar. I stadens ekonomisystem återfinns hamnanläggningar som en separat uppsättning och hamnanläggningar har en egen balansräkning.

## 5 Tomträtsavgälder och realisationsvinster

De senaste åren har många äldre tomträtter friköpts av tomträtthavarna med stora realisationsvinster som resultat. Det uppstår ett intäktsbortfall för nämnden när tomträtter säljs, samtidigt ökar intäkterna när avtal regleras i samband med förnyade avtalsperioder.

### 5.1 Analys och rekommendationer

De senaste åren har intäkter i form av tomträtsavgälder ökat, bland annat till följd av att många äldre, så kallade ändliga, tomträtter har avtalsreglerats. Samtidigt har fler tomträtter friköpts till följd av höjda avgälder och låg räntenivå, vilket har lett till intäktsbortfall. Det kan konstateras att hanteringen av intäkter från tomträtter hanteras olika. För nya tomträtter inom exploateringsprojekt höjs respektive sänks nämndens kommunbidrag till följd av friköp av tomträtter respektive intäktsökningar från nytillkomna avgälder. För övriga tomträtter sker ingen sådan reglering via kommunbidraget, vilket har medfört att intäktsökningar har tillfallit nämnden samtidigt som nämnden inte alltid fått kompensation för bortfall av intäkter vid friköp. Nettoeffekten av detta uppskattas till cirka + 45 mnkr för perioden 2018-2022. Utvecklingen av intäkter i form av tomträtsavgälder bör fortsättningsvis på ett tydligare sätt följas upp samlat för Malmö stad, oavsett typ av tomträtt. Det är också av vikt att uppnå en enhetlig hantering av dessa intäkter i budgetprocessen i samband med friköp och tillkomst av nya tomträtter.

Försäljning av tomträtter ger upphov till realisationsvinster för Malmö stad, vilka ej har budgeterats. Realisationsvinster får inte beaktas vid beräkning av kommunens balanskravsresultat. De senaste åren har försäljningarna varit omfattande vilket har skapat stora budgetavvikelser. Realisationsvinster i den storleksordningen väntas inte för de kommande åren, men det vore lämpligt att i möjligaste mån undvika liknande avvikelser då det kan få en påverkan på stadens nyckeltal i budget- och uppföljningsprocessen. Om sådan påverkan är väsentlig bör realisationsvinster budgeteras. Det bör utredas vidare när påverkan är att anse som väsentlig.

Utifrån genomlysningen rekommenderas:

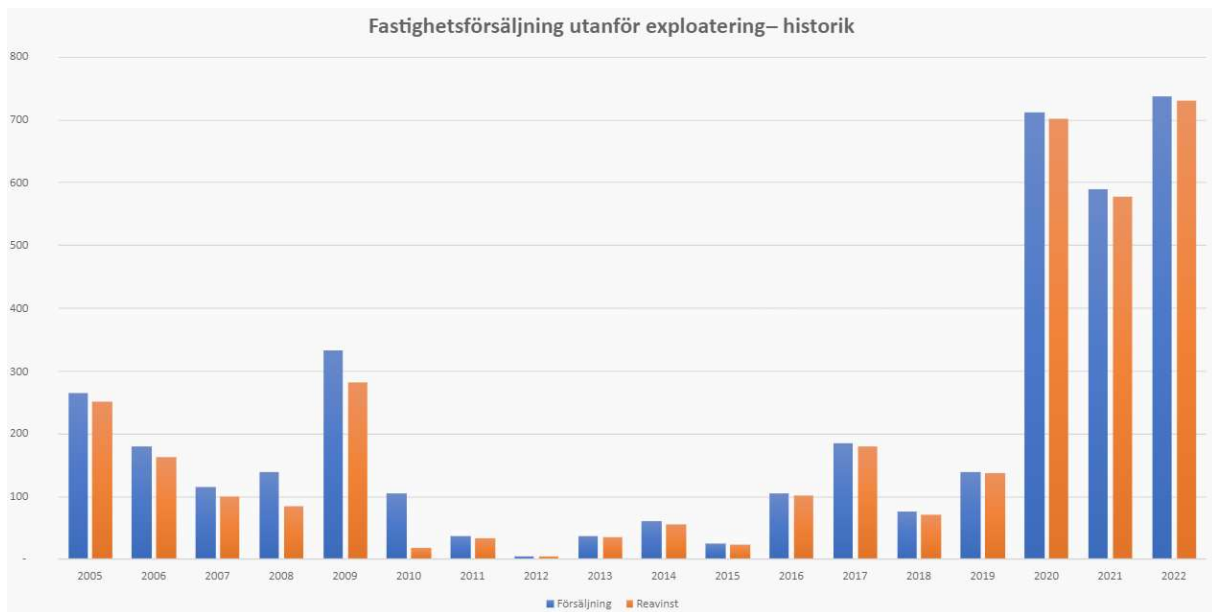
- Tekniska nämnden redovisar i budgetskrivelse den totala storleken på intäkterna i form av tomträtsavgälder och beskriver utvecklingen över tid med syfte att den förväntade intäktsutvecklingen kan beaktas i budgetarbetet för staden.
- Tekniska nämndens kommunbidrag justeras inte löpande under året till följd av friköp eller tillkomst av nya tomträtter i syfte att skapa en enhetlig hantering av tomträtsavgälder oavsett typ av avgäld.
- Tekniska nämnden ska i sin budgetskrivelse ange en realistisk bedömning av nivån på realisationsvinster för budgetåret. Utgångspunkten är sedan att realisationsvinster ska budgeteras om de av stadskontoret väsentligen bedöms påverka stadens nyckeltal. Det budgeterade resultatet skulle ligga utanför balanskravsresultatet.

### 5.2 Bakgrund

Malmö stad äger ett stort antal tomträtter som privatperson eller företag får nyttja mot en tomträtsavgäld. Avgälden regleras vid vissa intervall, ofta vart tionde år. Tomträtthavare kan välja att friköpa tomten. Vid friköp redovisas realisationsvinst inom ramen realisationsvinster fastigheter under tekniska nämnden. Realisationsvinster budgeteras för närvarande inte och får inte beaktas vid beräkning av kommunens balanskravsresultat.

Vid friköp förstärks stadens likviditet tillfälligt men totalt och på lång sikt försämras likviditeten och intäkterna blir lägre.

Den alla största andelen av realisationsvinster som uppstår i Malmö stad utgörs av försäljning av tomträtter.



### *Fastighetsförsäljning utanför exploatering*

Realisationsvinster har historiskt sett för Malmö stad inte budgeterats och leder således till positiva budgetavvikelser som i vissa fall blivit stora. Det skapar pedagogiska problem när avvikelserna når höga nivåer, då det kan ge bilden av sämre precision i stadens budget. De senaste åren har realisationsvinsterna legat på en hög nivå till följd av friköp av tomträtter. Den huvudsakligen anledningen till de många friköpen de senaste åren är att de långa, så kallade ändliga, tomträttsavtalen löpt ut. Det finns en stor osäkerhet inför framtiden avseende friköp av tomträtter med tanke på omvärldsläget.

## **5.3 Tomträtter**

En tomträtt ger en privatperson eller ett företag rätten att använda kommunal mark mot en årlig avgift, en så kallad tomträttsavgäld. Den som använder markområdet kallas tomträttshavare. Inom Malmö stad är det fastighets- och gatukontoret som handlägger tomträttsupplåtelse. I Malmö finns cirka 2 850 tomträtter, varav 1 965 är för småhusändamål. Tomträttsavgälden fastställs för varje avgäldsperiod, vilken normalt är 10 år, med utgångspunkt i markens värde. Ungefär två år innan en pågående avgäldsperiod löper ut skickar kommunen ut ett tilläggsavtal med förslag till ny avgäld för den kommande avgäldsperioden.

För småhus tas avgäldsunderlag fram enligt satta principer för de som får ny avgäld två år fram. Därefter tas ärendet fram till tekniska nämndens februarisammanträde innan regleringarna skickas ut till tomträttshavarna för underskrift. Avgälden beräknas på 65 % av marktaxeringsvärdet och en avgäldsrenta som för närvarande är 3 %, vilken bestäms av tekniska nämnden.

För flerbostadshus görs en värdering och avgäldsunderlag tas fram. Avgäldsunderlaget ska enligt lag motsvara markens marknadsvärde. Kommunens praxis är att avgäldsunderlaget ska ligga lägre än det faktiska marknadsvärdet. Tomträttsavgälden beräknas för närvarande med 3 % avgäldsrenta på avgäldsunderlaget. Därefter tas ärendet fram till tekniska nämndens sammanträde i april eller maj, innan regleringarna skickas ut till tomträttshavarna för underskrift.

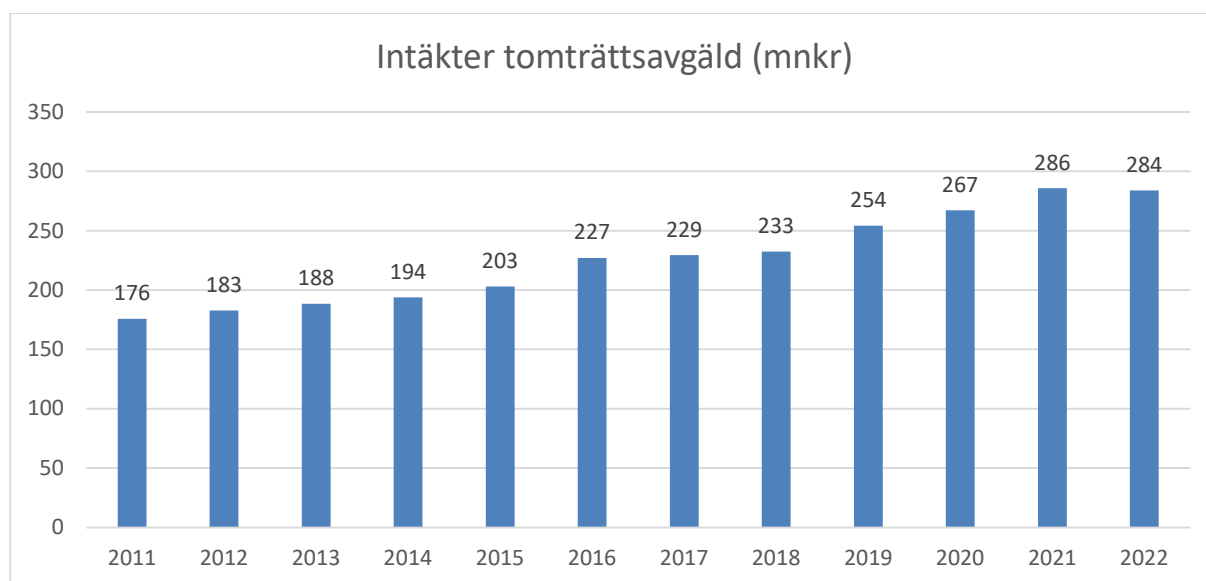
För industrier görs en värdering och avgäldsunderlag tas fram. Avgäldsunderlaget ska enligt lag motsvara markens marknadsvärde. Tomträttsavgälden beräknas för närvarande med 3 procent avgäldsrenta på avgäldsunderlaget. Därefter skickas dessa ut till tomträttshavarna. Vid inkomna undertecknade regleringar tas de upp i tekniska nämnden under september-december.

### **5.3.1 Intäktsutveckling för tomträtter**

Stigande mark- och fastighetspriser har gjort att intäktsutvecklingen sedan 2018 varit god. Sammantaget har intäkterna för tomträtter ökat med cirka 50 mnkr under perioden, vilket motsvarar 22 %. Sedan 2012 är ökningen drygt 100 mnkr. För tomträtter som friköpts 2021-2022 har tekniska nämnden erhållit

kompensation för intäktsbortfall under föregående år. Det finns inget beslut om tekniska nämnden ska kompenseras från 2023 för intäktsbortfall avseende friköpta tomter.

Kostnaden för tomträtter utgörs av räntan på det bokförda värdet samt administrationen kring avisering av tomträttsavgälder, administration av avtal samt värdering.



*Utvecklingen för tomträttsintäkter*

### 5.3.2 Administration av tomträtter samt räntekostnad

För att administrera tomträtterna krävs personal. Dessutom betalar tekniska nämnden internränta på det bokförda värdet på marken som upplåts med tomträtt. Skillnaden i räntekostnader mellan 2020 och 2021 beror på att internräntan sänktes.

År	Personalkostnad friköp (tkr)	Personalkostnad tomträtter (tkr)	Räntekostnader (tkr)	Summa (tkr)
2018	25	1 098	17 516	18 639
2019	143	1 199	17 415	18 757
2020	169	1 088	17 392	18 649
2021	505	1 030	7 289	8 824
2022	171	976	7 143	8 290

Till ovan kostnader kommer till exempel indirekta stödfunktioner såsom ITGIS samt kostnader för upphandling av nytt faktureringsystem.

### 5.3.3 Ändliga tomträtter

För äldre tomträtter gäller äldre tomträttsregler. Detta innebär bland annat att avtalstiden är bestämd i tid och att avgälden är oförändrad under hela avtalstiden. Inför avtalstidens slut erbjuds tomträttshavaren som regel ett nytt tomträttsavtal. I samband med detta sker en övergång till idag gällande lagstiftning och villkoren blir desamma som för senare upplåtna tomträtter.

Eftersom avgälderna för äldre tomträtter varit oförändrade under lång tid blir de nya avgälderna avsevärt högre än tidigare när de anpassas till dagens regler och markvärden. Det innebär förutom ökade intäkter för tomträttsavgälder även att fler bedömer att det är attraktivt att friköpa sin tomträtt. Nedan är en sammanställning på ändliga tomträtter och vilket år de går ut.

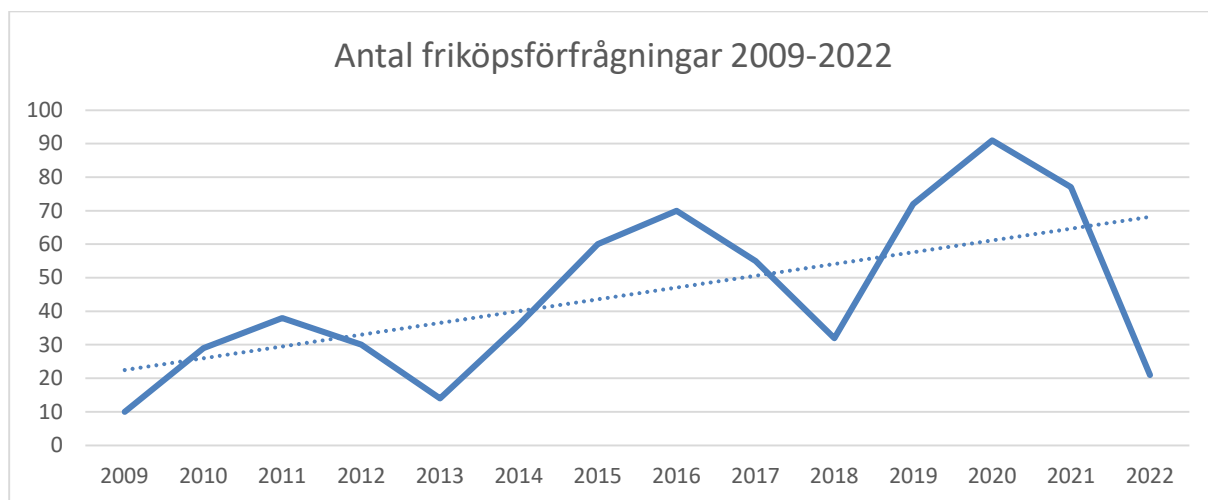
År	Småhus	Flerbostadshus	Industri	Summa
2018		67	1	68
2019	10	7		17
2020	37	26		63
2021				0
2022	118	14		132
2023				0
2024	4	6		10
2025	72			72
2026		4	1	5
2027		4		4
2028		1		1
<b>Summa</b>	<b>241</b>	<b>129</b>	<b>2</b>	<b>372</b>

### 5.3.6 Friköp av tomträtter

Tomträttshavaren kan när som helst under pågående avgäldsperiod skicka in en intresseanmälan till fastighets- och gatukontoret om att friköpa sin tomträtt. Dock finns det ett samband med att avgälden ska höjas och benägenheten att friköpa tomträtten. Antalet förfrågningar om friköp har minskat under 2023. Sannolikt hänger detta ihop med det ekonomiska läget med stor osäkerhet på prisutvecklingen på fastigheter samt högre räntor. Sammanställningen ovan visar även att mängden ändliga tomträtter som upphör 2023 är noll men det finns ett antal 2024 och 2025. Det kan tänkas att antalet friköpsförfrågningar ökar igen. 2024 kommer småhus att omtaxeras. Beroende på prisutvecklingen på mark, som är osäker, kommer taxeringsvärdena att förändras. Om denna förändring är stor kommer avgälderna att öka och där är det möjligt att även friköpen ökar, eftersom det finns en möjlighet att friköpa innan taxeringsvärdet höjs.

En annan parameter är avgäldsrentan. Om avgäldsrentan är 3% och låneräntan på banken är 4-6 % minskar benägenheten för friköp, eftersom marknadsvärdet på en friköpt fastighet i dagsläget inte motsvarar marknadsvärdet på en tomträtt plus friköpspriset.

När en tomträtt säljs utgör skillnaden mellan anskaffningsvärde och försäljningspris en realisationsvinst. Realisationsvinster får inte räknas in i balanskravsresultatet.



*Antal friköpsförfrågningar*

### 5.3.7 Minskade avgälder med anledning av friköp

Det finns ett samband mellan exploatering, förändrat kommunbidrag och friköp av tomträtter. I exploateringsprojekt kan mark upplåtas med tomträtt under den tid byggherren färdigställer sin byggnad. Därefter kan byggherren välja att friköpa eller fortsätta betala tomträtsavgäld.

När nya tomträtsavgälder påbörjas justeras kommunbidraget så att ökade intäkter för en tomträtt sänker kommunbidraget motsvarande ökningen. Om ett friköp av tomträtten sker innan exploateringen är färdig och projekt är stängt, så höjs kommunbidraget igen. Om friköp i stället sker efter exploateringen är klar och projektet har stängt, sker ingen ändring av kommunbidraget.

Den ökade avgälden kopplade till nya tomträtsavgälder redovisas i samband med avrop kring avslutade investeringar och kommunbidraget justeras utifrån det ändrade avgäldsunderlaget. Sedan 2018 har kommunbidraget justerats ner med 13,4 mnkr.

År	2018	2019	2020	2021	2022
Avgälder (tkr)	-937	5 341	3 546	7 312	-1 893

Tekniska nämnden fick kompensation för minskade avgälder på grund av friköp av äldre tomträtter 2020-2022. Nämnden har inte fått kompensation för detta tidigare och inte heller 2023 eller 2024. Tekniska nämnden äskade 5 mnkr avseende förlorade tomträtsavgälder 2023 i budgetskrivelse 2023 och äskade 1 mnkr i budgetskrivelse 2024. Totalt för perioden 2018-2022 har tekniska nämndens intäkter minskat med cirka 17 mnkr till följd av friköp av äldre tomträtter.

I tabellen nedan redogörs för hur kommunbidrag, resultat och likviditet påverkas av nya tomträtter samt försäljningar av tomträtter.

Vad	Beskrivning	Resultatkonsekvens	Likvidkonsekvens
Nya tomträtsavtal i exploateringsprojekt	Kommunbidraget sänks motsvarande avgälden i samband med avrop kring avslutade projekt.	Ökad avgäld och minskat kommunbidrag. Årlig intäkt.	Årligt inflöde av likvider.
Friköp av tomträtter i exploateringsprojekt	Kommunbidraget höjs motsvarande avgäldstapp i samband med avrop kring avslutade projekt.	Minskad avgäld och ökat kommunbidrag. Årlig intäkt försvinner och engångsintäkt får inte räknas in i balanskravsresultatet. Engångsintäkten leder till ökade externa ränteintäkter eller minskade externa räntekostnader.	Stort inflöde av likvider ett år, därefter inget årligt likvidinflöde. Totalt lägre likvidinflöde. I stället för årliga tomträtsavgälder får staden årliga ränteintäkter och/eller minskade räntekostnader.
Ändliga avtal från 40-50 - talet	Avgäldsreglering utifrån prisutveckling för stadens fastigheter.	Ökad avgäld. Årlig intäkt för tekniska nämnden.	Ständigt inflöde av likvider.
Nyare avtal med 10/20 års omförhandlingstid	Avgäldsreglering utifrån prisutveckling för stadens fastigheter.	Ökad avgäld. Årlig intäkt för tekniska nämnden.	Ständigt inflöde av likvider.
Friköp av tomträtter	Avgälderna upphör vid friköp.	Minskad avgäld. Årlig intäkt försvinner och engångsintäkt får inte räknas in i balanskravsresultatet. Engångsintäkten leder till ökade externa ränteintäkter eller minskade externa räntekostnader.	Stort inflöde av likvider ett år, därefter inget. Totalt lägre likvidinflöde. I stället för årliga tomträtsavgälder får staden årliga ränteintäkter eller minskade räntekostnader.

## 6 Exploateringsverksamhet

Exploateringsverksamheten skapar förutsättningar för att utveckla staden med nya bostäder, verksamheter och offentlig service samt bygger infrastruktur och mötesplatser. Exploateringsverksamheten väntas bromsa in de kommande åren på grund av vikande konjunktur, med sjunkande antal köpeskillingar och exploateringsersättningar som följd. Exploateringsverksamheten har också påverkats av förändrade redovisningsprinciper.

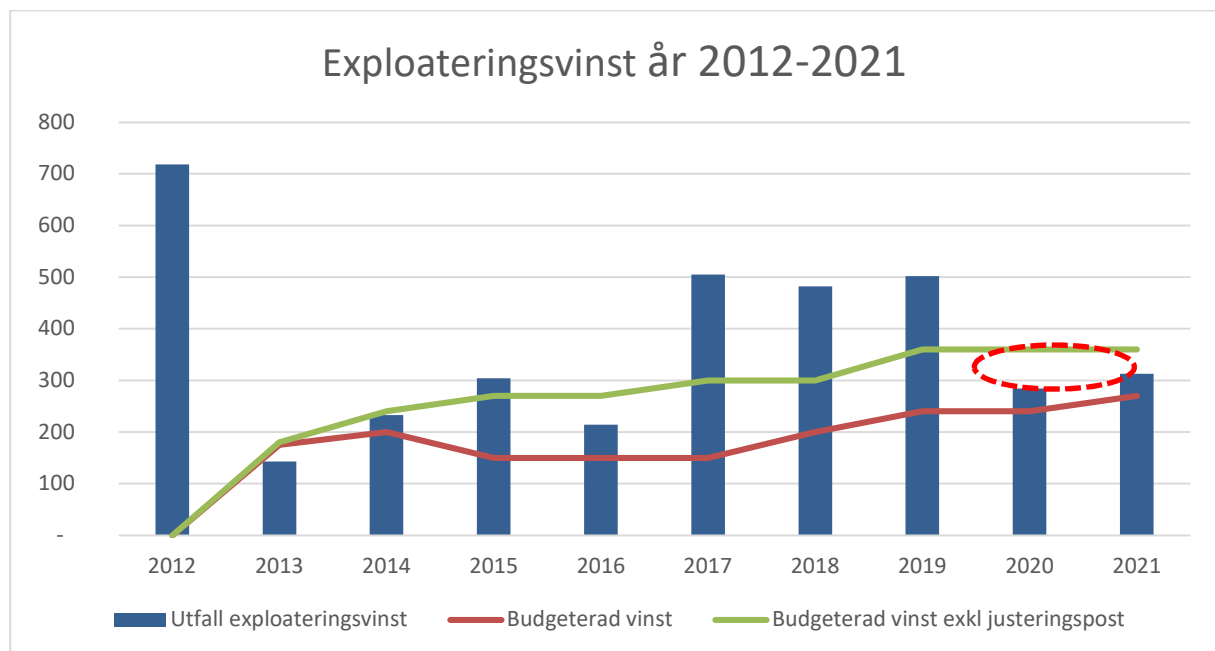
### 6.1 Analys och rekommendationer

År 2013 började Malmö stad budgetera för exploateringsvinster, något som har skett varje år sedan dess. Under alla år har en justeringspost byggts in i budgeten, vilket hållit ner resultatkravet på tekniska nämnden. Syftet med att hålla nere resultatet har varit att kommunen inte ska bygga verksamhet av överskott från exploateringsverksamhet i alltför hög omfattning, då överskotten från exploatering i stor utsträckning är beroende av omständigheter utanför stadens kontroll. Detta exemplifieras av utfallet för ramen år 2022 som hade visat ett underskott utan justeringsposten till följd av lägre försäljningsintäkter. Vad som kan bokföras som kostnader inom exploateringsverksamhet är beroende av redovisningsnormeringen.

Utifrån genomlysningen rekommenderas:

- Tekniska nämnden föreslår fortsatt hur stor justeringsposten ska vara från år till år, beroende på marknad, konjunktur med mera. Stadskontoret involveras i diskussionerna på tjänstepersonsnivå som leder fram till detta förslag.
- Vilka kostnader som framöver bör belasta exploateringsramen måste utredas vidare i samarbete mellan stadskontoret och fastighets- och gatukontoret utifrån utveckling på bland annat redovisningsområdet.

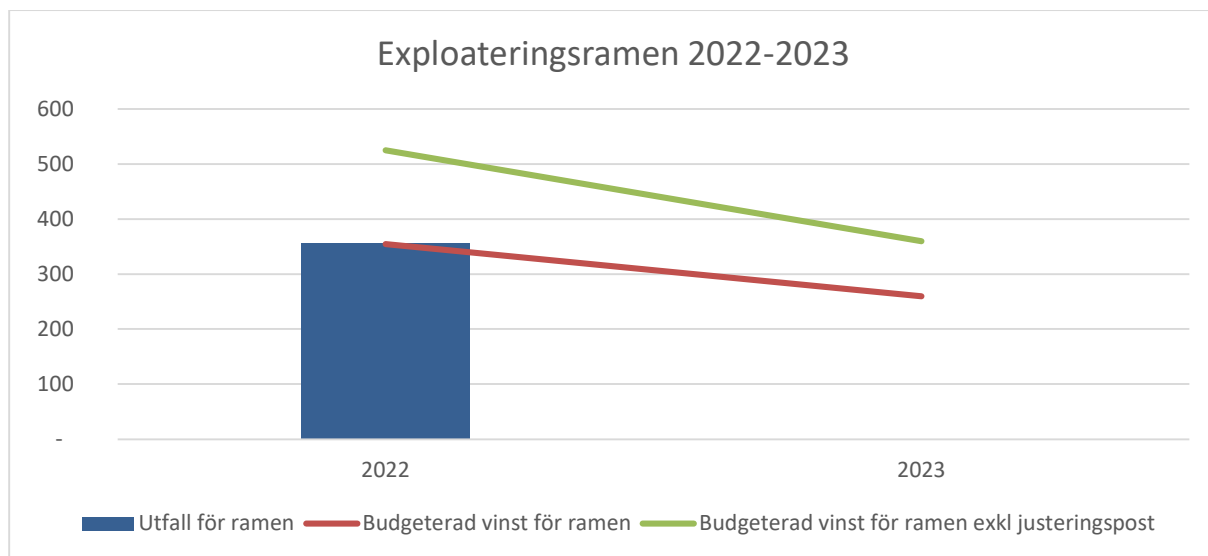
### 6.2 Fakta och bakgrundsinformation



*Exploateringsvinster i mkr*

År 2013 började Malmö stad budgetera för exploateringsvinster, budgeten uppgick då till 175 mkr. År 2014 ökade sedan budgeten till 200 mkr för att de tre efterföljande åren sjunka ner till 150 mkr. Sedan 2018 har budgeten succesivt åter höjts till att år 2021 ligga på 270 mkr. Under alla år har en

justeringspost byggts in i budgeten, vilket hållit ner resultatkravet på tekniska nämnden. Den rödstreckade ellipsen visar på ett gap år 2020-2021 mellan budgeterad vinst inklusive justeringspost och faktiskt utfall. Detta innebär att tekniska nämnden för dessa år hade redovisat underskott jämfört med budget om justeringsposten inte hade använts.



*Exploateringsramen 2022-2023 i mkr*

Till följd av nya redovisningsregler kring exploateringsersättningar började Malmö stad år 2022 tillämpa en exploateringsram där fler poster än tidigare ingick. Även i denna ram har en justeringspost använts och i ovan diagram framgår att även år 2022 hade tekniska nämnden inte klarat av resultatkravet utan justeringsposten. Nedan presenteras de olika posterna inom exploateringsramen.

Exploateringsverksamhet (Tkr)	Budget 2023
Köpeskilling	300 000
Anskaffningskostnader för kvartersmark	-30 000
Ersättning från privata exploatörer	130 000
Kostnad för rivning, sanering och detaljplaner.	-40 000
Kommunbidrag	-260 000
Justeringspost	-100 000
<b>Resultat</b>	<b>0</b>

Exploateringsramen består av inkomster i form av köpeskillingar som erhålls vid försäljning av mark samt exploateringsersättningar från privata exploatörer. Posten Anskaffningskostnad för kvartersmark är kopplad till resultatföring av köpeskillingar och avser nedlagda kostnader för just den markytan som försäljs. Kostnader för sanering, rivning och detaljplaner inom exploateringsprojekten ingår också i ramen. Dessa har tillkommit till följd av förändrade redovisningsprinciper de senaste åren. I ramen finns även övriga kostnader som är direkt knutna till exploateringsprojekten, såsom provisoriska åtgärder, utrangeringar med mera. Det diskuteras löpande mellan stadskontoret och fastighets- och gatukontoret vilka kostnader som kan tas inom exploateringsramen.

Exploateringsvinst som redovisas i Malmö stads externredovisning innefattar endast posterna Köpeskilling och Anskaffningskostnad för kvartersmark.



## 7 Driftskonsekvenser

Detta avsnitt ger en bild av hur demografikompensationen för driftskonsekvenser hanteras. Behovet av demografikompensation har ökat till följd av bland annat förändrade redovisningsprinciper. Det är av vikt att förstå hur demografikompensationen behöver hanteras och utvecklas framöver.

### 7.1 Analys och rekommendationer

Genomlysningen har belyst tekniska nämndens metodik för att avropa nya driftskonsekvenser i samband med att staden byggs ut, så kallad demografikompensation. Behovet av kompensation för driftskonsekvenser väntas öka till följd av de ändrade redovisningsprinciperna och till följd av större planerade investeringar i form av bland annat storstadspaketet.

Nuvarande metod för demografikompensation fungerar så att nämnden avropar en ersättning för driftkonsekvenser som motsvarar nämndens drift och kapitalkostnader år 1 i samband med att ett investeringsprojekt avslutas. Kapitalkostnader sjunker i takt med att avskrivningar görs och därmed blir nämnden överkompenserad under de följande åren. I samband med att en komponent ska bytas ut finns det dock en risk för underskott på grund av prisökningar när utbytesinvesteringen ska genomföras när komponentens ekonomiska livslängd gått ut. Detta skapar osäkra planeringsförutsättningar för nämndens ekonomi, inte minst med tanke på den högre prisutveckling som väntas i ekonomin framöver.

Genomlysningen ger också en bild av status efter Malmö stads övergång till komponentinvesteringar 2016.

Utifrån genomlysningen rekommenderas:

- Fastighets- och gatukontoret och stadskontoret fortsätter, inom ramen för stadens budget- och uppföljningsprocess, att utreda huruvida nuvarande metodik för avrop av driftkonsekvenser är ändamålsenlig sett till graden av kompensation över tid och om metoden ger upphov till en ändamålsenlig styrning av investeringsverksamheten.
- I budgetskrivelsen anger tekniska nämnden en bedömd kostnad för avskrivningar och ränta samt intäktsredovisade investeringsbidrag för kommande år. På detta sätt synliggörs kostnader för redan beslutade investeringar.
- Fastighets- och gatukontoret utreder vad drift- och underhållskonsekvensen är för ett investeringsprojekt för att kunna få fram uppdaterade schabloner för olika typer av projekt.
- Kompensation för ökade kapitalkostnader föreslås fortsätta efter övergången till komponentinvesteringar år 2016 enligt ursprunglig plan. En mindre justering på cirka 1 mnkr behöver göras utifrån det kommunbidrag som tilldelats och vad som borde tilldelats.

### 7.2 Bakgrund

När en byggtreprenad är genomförd och anläggningen tas i bruk görs en aktivering i anläggningsredovisningen, vilket innebär tillkommande kapitalkostnader i form av ränta och avskrivning. När anläggningen tas i bruk ökar vanligtvis även kostnaderna för drift och underhåll, speciellt om det är en nyinvestering.

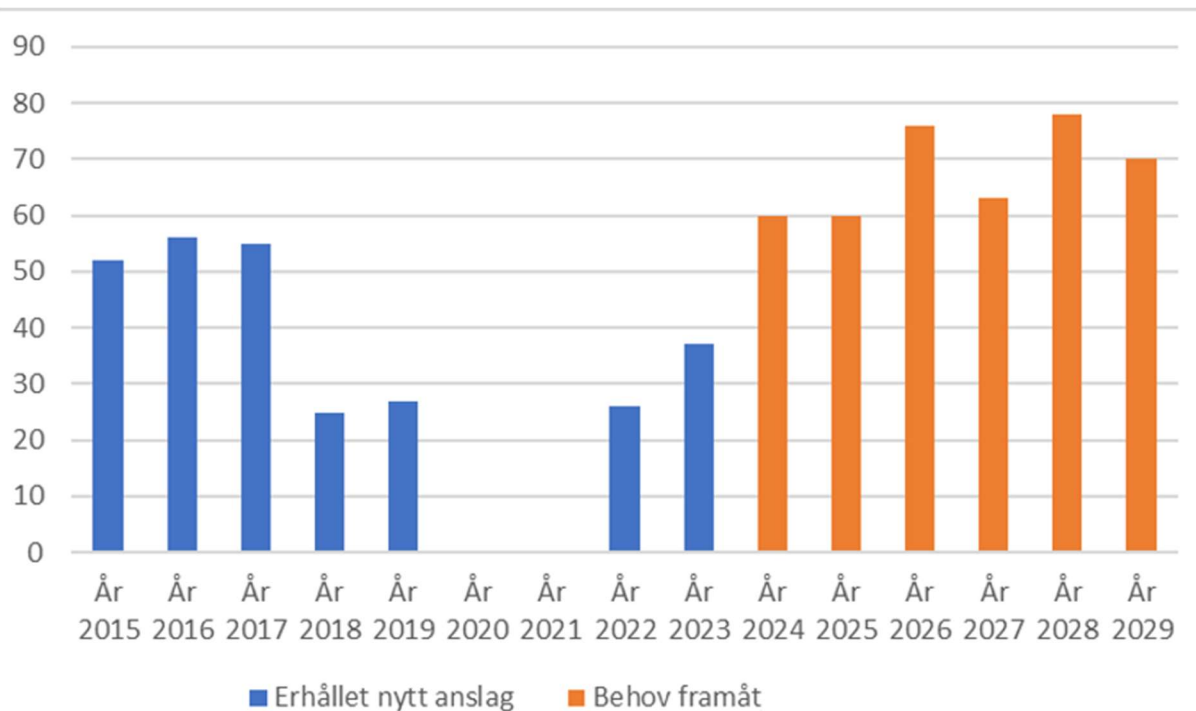
En beräkning av ökade driftkonsekvenser görs alltid inför beslut om objektsgodkännande.

Investeringsbeslutet består inte enbart av volymen på investeringsutgifterna, utan även av hur mycket de totala driftkonsekvenserna får uppgå till. Beräkningarna kring driftkonsekvenserna görs dock med en hel del osäkerheter kopplade till det tidiga skedet projektet befinner sig i. Både internränta och de ingående komponenter som anläggningen kommer att bestå av kan ändras från beslutspunkten i teknisk nämnd till dess att projektet är färdigställt. Denna tid kan i vissa fall handla om 10-15 år. Även en beräkning i hur stora de ökade drift- och underhållskostnaderna kommer att bli är svåra att bedöma i ett tidigt skede. Följande metodik har därför genom åren arbetats fram:

- Det är alltid den aktuella internräntan vid beslutspunkten för objektsgodkännandet som används vid beräkning av driftkonsekvenser.
- I mindre investeringsprojekt kan en mer exakt bedömning av framtida avskrivningstider tas fram, men för större projekt används en samlad bedömning av avskrivningstiderna. I exploateringsprojekten används i princip alltid 40 år.
- För exploateringsprojekt används vanligtvis en schablon för ökade drift- och underhållskostnader om 2,75 % av investeringsbeloppet. Schablonen har använts de senaste 10-15 åren. För mobilitetsprojekt används ofta motsvarande schablon om 0,5 %, eftersom det då handlar om investeringar i befintlig stad. För samtliga investeringsprojekt och objektsgodkännanden görs en bedömning från fall till fall kring hur framtida driftkonsekvenser bäst kan beräknas.

Två gånger per år avropar tekniska nämnden ökat kommunbidrag från kommunstyrelsens anslag till förfogande, till följd av aktiverade investeringar och därmed ökade driftkonsekvenser. De kapitalkostnader som då avropas är de faktiska kapitalkostnaderna som uppstått vid aktiveringstillfället då både internränta och avskrivningstid är given. För exploateringsprojekten och mobilitetsprojekten avropas drift- och underhållskostnaderna oftast utifrån ovan nämnda schabloner, men avrop har även för denna typ av projekt börjat göras utifrån faktiska beräkningar av fastighets- och gatukontoret. Avrop för projekt som härrör från andra kategorier brukar också göras utifrån faktiska beräkningar. Avrop görs ej för komponentutbytesinvesteringar men för vissa av dessa höjs kommunbidraget årligen. Se avsnitt 7.6 nedan.

### 7.3 Anslag 2015-2023



*Anslag som avsatts och behov framåt enligt fastighets- och gatukontoret. Belopp i mnkr.*

Ovan illustrerar faktiskt avsatta anslag inom kommunstyrelsens anslag till förfogande åren 2015-2023 samt hur prognosen såg ut i mars 2023. På grund av ändrade redovisningsprinciper avseende exploateringsersättningar har behovet av avsatt anslag ökat med cirka 20-25 mnkr per år (högre när internräntan höjs).

### 7.4 Avrop - historiskt

När staden utvecklas och exploatering sker av nya områden ökar antalet tomträtter och den totala tomträttsavgälden ökar. Den ökade avgälden redovisas i samband med avrop kring avslutade investeringar och kommunbidraget justeras utifrån ändrade avgäldsunderlaget. I tabellen nedan redovisas hur avropet

hos kommunstyrelsen fördelats från 2018 till 2022 uppdelat på ändrade avgälder, ökade drift- och underhållskostnader samt kapitalkostnader. Notera att avseende avgälder är det enbart för nya avtal och friköp av tomträtter i pågående exploateringsprojekt som kommunbidraget justeras per automatik (se avsnitt 5.2.8).

Tkr	2018	2019	2020	2021	2022	Förändring KB
<b>Avgälder</b>	-937	5 341	3 546	7 312	-1 893	13 369
<b>Drift och underhåll</b>	-3 167	-8 895	-5 292	-7 705	-11 269	-36 328
<b>Kapitalkostnad</b>	-6 977	-12 299	-20 733	-11 307	-18 990	-70 306
<b>Totalsumma</b>	<b>-11 081</b>	<b>-15 853</b>	<b>-22 479</b>	<b>-11 700</b>	<b>-32 152</b>	<b>-93 265</b>

När avropet görs sker avrop både för innevarande år, vilket är ett delat år, samt helårskonsekvens avseende nästa år.

2018 och 2022 höjdes kommunbidraget med de minskade avgälderna på 937 och 1 893 tkr, vilket innebär att friköpen var fler än antalet nya tomträttsavtal. 2019-2021 ökade antalet tomträtter, vilket innebar att avgälderna ökade och kommunbidraget höjdes med 5 341, 3 546 och 7 312 tkr.

Under senare år har exploatören i flera fall valt tomträtt under byggtiden för att sedan vid färdig byggnation och inflyttning friköpa tomten, vilket innebär att under projektidens första år ökar intäkten/avgälden och kommunbidraget minskar och under sista året minskar intäkten/avgälden och kommunbidraget ökar. Det innebär att samma fastighet eller tomträttsreglering kan avropas två gånger i ett exploateringsprojekt.

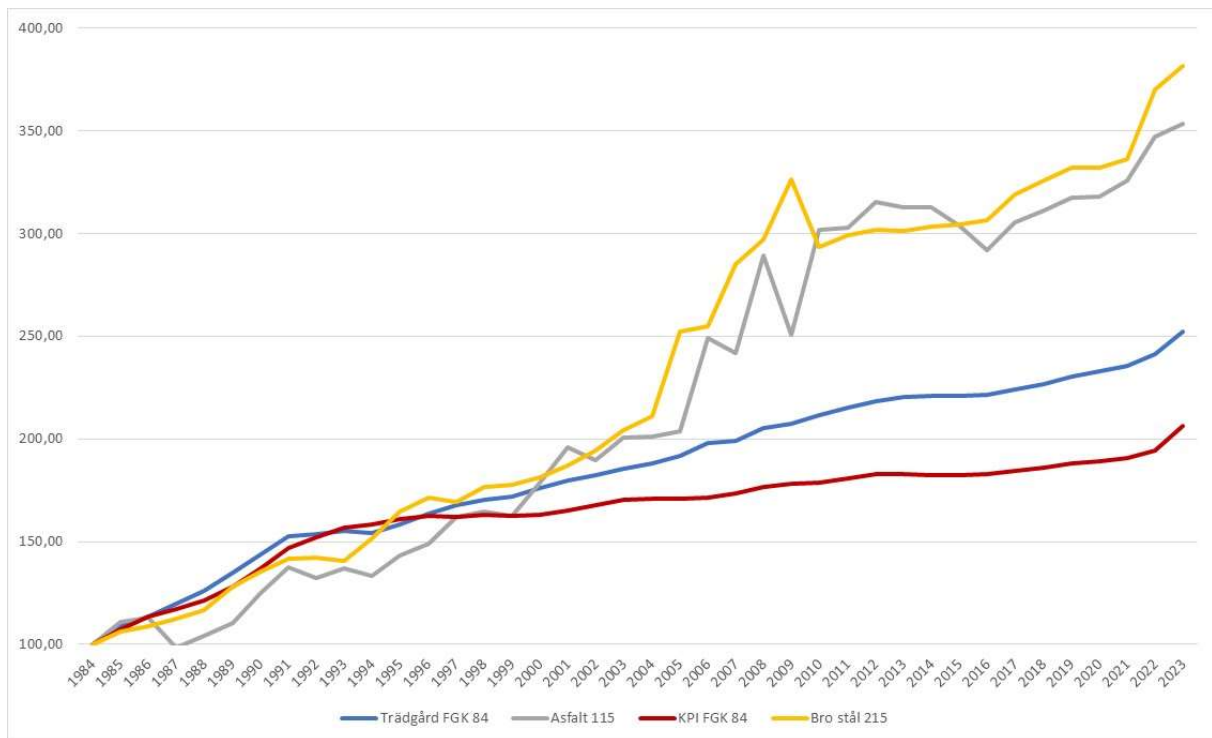
Erhållna driftkonsekvenser justerar kommunbidraget och räknas därefter upp över åren.

## 7.5 Kostnadsutveckling jämfört med KPI

Kostnader för driftentreprenader och genomförandet av investeringar har ökat det senaste året och det är oklart hur det kommer att påverka framtida behov kring driftskonsekvenser.

Stigande priser kan komma att innebära:

- Ökade investeringsutgifter
- Ökade exploateringsersättningar
- Ökade kapitalkostnader
- Ökade kostnader för drift och underhåll
- Ökade utgifter för reinvesteringar



*Jämförelse mellan aggregerad utveckling av KPI och några olika entreprenadindex som påverkar nämndens verksamhet*

Kommunbidrag räknas vanligtvis upp utifrån ett sammanvägt index av konjunkturlönestatistik och konsumentprisindex (KPI) medan nämndens kostnader utvecklas utifrån olika index som är anpassade efter entreprenaden. I diagrammet ovan redovisas den aggregerade utvecklingen från 1984 avseende konsumentprisindex, trädgårdsindex (som avser driftentreprenad, allmänna nybyggnadsprojekt och ombyggnadsprojekt), asfaltindex och index för bro-stålarbeten.

I snitt sedan 1984 har KPI utvecklats med 2,7 %, trädgårdsindex med 3,9 %, asfaltindex 4,5 % och broarbete-stål 5,2 %.

När priserna ökar snabbare än kommunbidraget innebär det att verksamheten måste öka intäkterna, effektivisera, investera i material med längre teknisk livslängd eller göra bättre upphandlingar.

## 7.6 Nuvarande kompensationsmodell ur ett längre tidsperspektiv

När staden växer och nämndens ansvar för den allmänna platsmarken ökar ytmässigt ökar också kostnaderna och reinvesteringsbehovet. Nämnden kompenseras för den ökade ytan genom att avrop sker från kommunstyrelsens anslag till förfogande såsom en demografiskompensation och därigenom höjt kommunbidrag. Nämnden får också årligen en kompensation med uppräknings av kommunbidraget för att alla kostnader ökar med inflationen.

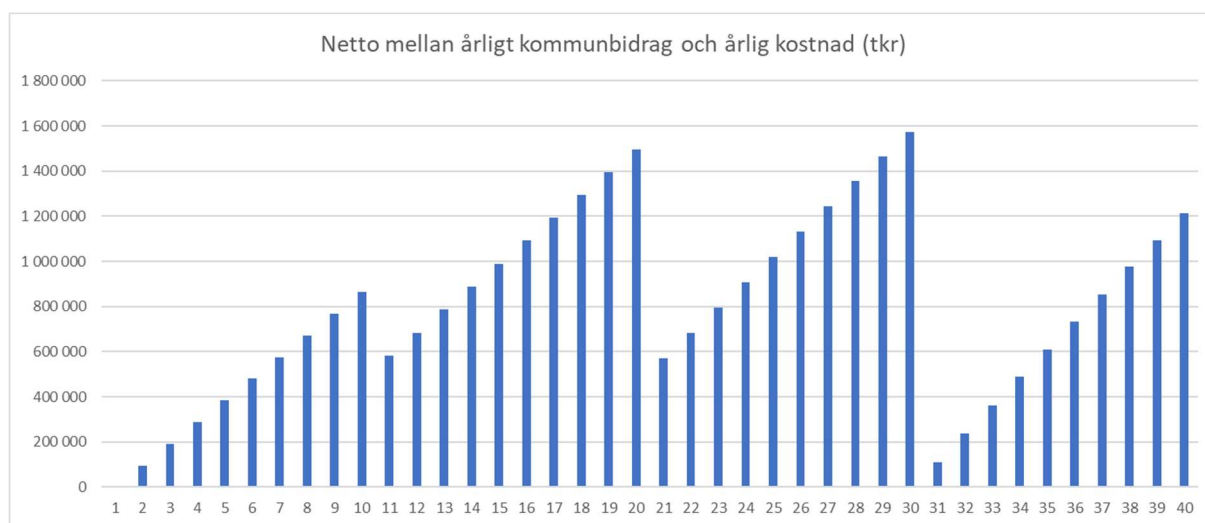
I dagsläget ser det förenklat ut som nedan, det vill säga avropet sker på självkostnaden år 1. Därefter räknas kommunbidraget upp medan kostnaderna för kapital minskar och kostnaden för drift ökar. Den årliga kostnaden är således avtagande till dess komponenten ska ersättas. För överskottet från driftkonsekvensavrop gör fastighets- och gatukontoret idag verksamhet.

Som exempel: I exploateringsområdet Gyllins trädgård gjordes investeringar på totalt 75 mnkr uppdelat på ett antal aktiviteter med olika avskrivningstid och som enligt teoretiska modeller ska bytas ut enligt viss plan. Antagande har gjorts om att index utvecklas framåt på samma sätt som nämndens index utvecklats 1984-2023, 3 % både för driftkostnadsutvecklingen och för kostnadsutvecklingen för investeringar. Antagandet, i detta teoretiska exempel, är även att kommunbidraget i snitt räknas upp med 1,9 %.

Den andel av investeringen som har en avskrivningstid på 10 år uppgår till 5,5 mnkr. 2,75 % driftkostnad innebär 154 tkr år 1 samt en kapitalkostnad år 1 på 700 tkr. Totalt avropat kommunbidrag uppgår till 854

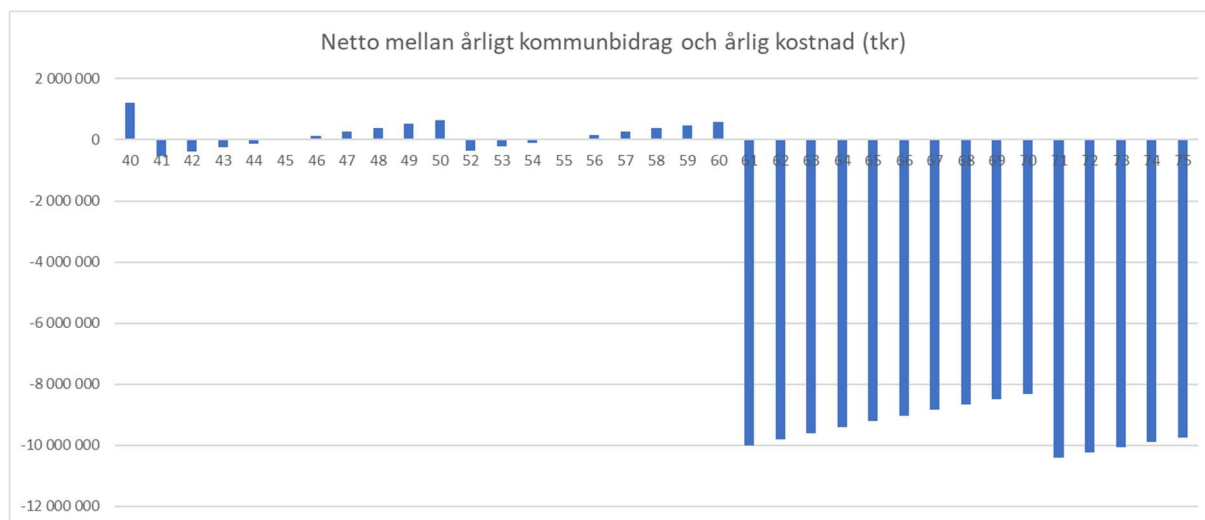
tkr. Året efter har delar av anskaffningsvärdet skrivits av och därmed har räntekostnaden minskat samtidigt som kommunbidraget räknats upp. Därmed är resultatet för denna komponent 25 tkr plus år 2.

Sammantaget ser det för hela investeringen Gyllins trädgård ut som i diagrammet nedan under de första 40 åren.



Netto mellan kommunbidrag och årlig kostnad för ett enskilt projekt år 1 till år 40

Utmaningen kommer när större komponenter på sikt ska bytas ut. Med ovanstående antagande kommer utbytet av komponenter att medföra en väsentligt större investeringsutgift (indexutveckling 3 %) vilket också genererar högre kapitalkostnader. Från cirka år 61 kommer tekniska nämndens kostnader att väsentligt överstiga kommunbidraget. Kapitalkostnaderna från dessa reinvesteringar finansieras av nämnden och får inte ropas av mot KS anslag till förfogande.



Netto mellan kommunbidrag och årlig kostnad för ett enskilt projekt år 40 till år 75

Detta är en framskrivning med antaganden. Detta teoretiska exempel visar att tekniska nämnden sannolikt är ekonomiskt överkompenserad idag men kommer få utmaningar på lång sikt när dagens investeringar ska ersättas när dess livslängd är slut.

Gyllins trädgård motsvarar en fjärdedel av nämndens årliga exploatering, 300 mnkr.

För att undvika framtida underskott kommer nämnden behöva arbeta systematiskt med att:

- Förlänga den tekniska livslängden
- Utveckla förvaltning, drift och skötsel av gjorda investeringar
- Utveckla driftsentreprenaderna tillsammans med entreprenör, universitet och högskola.

- Reducera och minska driftskostnaderna per kvadratmeter.

## 7.7 Övergången till komponentinvesteringar

En anläggningstillgång kan bestå av flera olika komponenter som har olika nyttjandetid. I stället för att skriva av hela anläggningstillgången med en schablonandel per år ska respektive komponent skrivas av separat utifrån sin förväntade nyttjandetid.

Övergången till att hantera komponentinvesteringar på nuvarande sätt skedde i budget 2016. Kommunbidragen till servicenämnden, tekniska nämnden och hamnanläggningar behövde då justeras till följd av förändrade avskrivningstider och till följd av att långtidsplanerat underhåll flyttades från driftkostnad till investeringsutgift. Justeringen uppgick till totalt 61,6 mnkr för tekniska nämnden.

Efter det att underhållskostnader växades över till investeringsutgifter har tekniska nämnden årligen i budgeten fått kompensation i kommunbidraget för ökade kapitalkostnader avseende dessa investeringar. Denna kompensation tidsbestämde så att den skulle falla ut när de flyttade underhållskostnaderna var avskrivna.

Fastighets- och gatukontoret har tagit fram en uppdaterad sammanställning som relaterar erhållna kommunbidragsökningar för komponentinvesteringar till vad som borde ha erhållits. Nu har det visat sig att före detta fastighetskontorets komponentinvesteringar inte har fått 15 år som genomsnittlig avskrivningstid utan ungefär 30 år. Detta har resulterat i att tekniska nämnden har fått för mycket kompensation i kommunbidrag. Samtidigt ska tekniska nämnden få kompensation under 30 år i stället för 15. Avvikelsen och förändringen är av mindre slag (cirka 1 mnkr) och utreds och hanteras förslagsvis vidare i kommande budgetprocesser.

Sammanställningen visar att från och med år 2024 kommer samtliga anläggningar för asfalt vara avskrivna, vilket gör att behovet av kompensation för komponentinvesteringar minskar väsentligt för tekniska nämnden. Komponentavskrivningarna för asfalt stod för cirka 80 % av de ökade kapitalkostnaderna.

## 8 Övriga slutsatser och rekommendationer

Genomlysningen har generellt sett visat på den komplexitet som finns i tekniska nämndens ekonomi. För att hantera komplexiteten och möjliggöra för beslutsfattare att fatta informerade beslut kring tekniska nämndens ekonomi är det av vikt med transparens. Genomlysningen har visat att nämndens intäkter inom områdena parkering, tomträtter och exploatering har förändrats, såväl positivt som negativt, de senaste åren. En betydande del av nämndens intäkter är externa och det är av vikt att ge en tydlig bild av nämndens intäktsutveckling totalt sett för att få en ökad förståelse för hur dessa utvecklas, ibland utifrån omständigheter utanför nämndens kontroll.

För tekniska nämnden saknas centralt framtagna verksamhetsmått. Ett sätt att skapa en ökad kunskap och förståelse kring tekniska nämndens ekonomi vore att ta fram sådana mått och synliggöra de beroenden som finns mellan nämndens verksamhet och ekonomi. Genom att följa relevanta verksamhetsmått över tid blir det tydligare vilka utmaningar nämnden ställs inför men också vilka möjligheter som kan uppstå när exempelvis teknik utvecklas.

- Utvecklingen för alla större intäktsposter ska beskrivas i tekniska nämndens budgetskrivelse.
- Fastighets- och gatukontoret och stadskontoret utreder möjligheten att ta fram relevanta verksamhetsmått och integrera rapportering av dessa med stadens budget- och uppföljningsprocess.