



Malmö stad
Revisionskontoret

Granskningsrapport Underhåll i Malmö stad

Projektledare: Richard Magnusson

Beslutad av revisorskollegiet 2009-11-24

RAPP Underhåll i Malmö stad 10.2.2.doc

Postadress: Stadshuset, 205 80 Malmö • **Besöksadress:** August Palms plats 1 • **Telefon (exp):** 040 - 34 19 55
Hemsida: www.malmo.se/stadsrevisionen • **Email:** malmostadsrevision@malmo.se

1	SAMMANFATTNING	3
2	SLUTSATSER	3
3	PROJEKTBEKRIVNING M.M.	4
3.1	Bakgrund	4
3.2	Syfte. Frågor.....	4
3.3	Avgränsning. Metod. Resurser.....	5
4	ALLMÄNT OM UNDERHÅLL	5
4.1	Kommunernas underhållsansvar enligt lag	5
4.2	Vad är skillnaden mellan drift, underhåll och investering?	6
5	UNDERHÅLL I MALMÖ STAD	6
5.1	Tekniska nämnden - Gatukontoret	6
5.1.1	Beläggningsprogrammet	7
5.1.2	Broar, kajer m.m.....	9
5.1.3	Underhållsskuld/eftersatt underhåll.....	11
5.1.4	Gränsdragning mellan underhåll och investering	12
5.2	Tekniska nämnden - Fastighetskontoret	13
5.3	Serviceämnden - Stadsfastigheter	15
5.3.1	Underhållskostnader	16
5.3.2	Underhållsplanering	17
5.3.3	Eftersatt underhåll	18
5.3.4	Gränsdragning mellan underhåll och investering	18
5.4	Kommunstyrelsen – Hamnanläggningar/Copenhagen Malmö Port	18
5.4.1	Underhållskostnader	19
5.4.2	Underhållsplanering	19
5.4.3	Eftersatt underhåll	20
5.4.4	Gränsdragning mellan underhåll och investeringar.....	20
5.5	Fritidsnämnden - Fritidsförvaltningen	20
5.6	Stadskontoret.....	21
6	KÄLLOR	23

1 Sammanfattning

Malmö stad äger många fastigheter, anläggningar m.m. som måste underhållas för att kunna brukas. På flera områden finns i Malmö ett eftersatt underhåll som uppgår till stora belopp, t.ex. för gatubeläggningar, broar och kajer samt idrotts- och fritidsanläggningar. Malmö stadsrevision har granskat underhållsbehov och underhållskostnader samt hur berörda nämnder och styrelser sköter planering och prioritering avseende underhåll av Malmö stads fastigheter, anläggningar m.m. Malmö kommunfullmäktige har beslutat om dessa underhållsmål:

- kommunens gatunät och broar ska underhållas på en sådan nivå att ett eftersatt underhållsbehov inte uppkommer.
- kommunens fastigheter skall underhållas på en sådan nivå som anses relevant i branschen.

Slutsatserna av granskningen framgår i avsnitt 2.

2 Slutsatser

Samtliga granskade nämnder/förvaltningar har upprättat underhållsplaner som bedöms som tillförlitliga. Vid två av de granskade organisationerna finns inte underhållsplaner klara för samtliga objekt ännu. En av dessa håller också på att upprätta en långsiktig underhållsplan.

Eftersatt underhåll som uppgår till väsentliga belopp finns vid Gatukontoret och Serviceförvaltningen/Stadsfastigheter. I det förra fallet är finansiering för att på sikt eliminera det eftersatta underhållet inte löst. I det senare fallet finns planerade medel centralt för att under fem år eliminera det eftersatta underhållet.

Gatukontoret har beräknat en underhållsskuld på ca 600 000 tkr för beläggnings-, bro- och kajunderhåll. De uppger att underhållsskulden inte minskar, även med ökade insatser framförallt de senaste 3-4 åren. Stadskontoret hävdar att det med tiden ökande utrymmet för underhåll i samband med utbyggnadsinvesteringar vid Gatukontoret används till verksamhet som kan vara stadigvarande - exempel skulle kunna vara investeringar och anställning av ytterligare personal - och som ger upphov till kostnader årligen framöver. Underhållsbehovet för utbyggnadsinvesteringarna uppstår först efter ett antal år, och då är kommunbidraget intecknat av kostnader för stadigvarande verksamheter. Stadskontoret anser att Gatukontoret måste hitta former för att frigöra resurser för underhåll när behovet uppstår och inte använda dem till stadigvarande verksamheter. Enligt Gatukontoret har det extra utrymmet för underhåll i samband med utbyggnadsinvesteringar använts till drift och underhåll. Stadskontoret menar att Tekniska nämnden och Gatukontoret inom befintlig ekonomisk ram bör prioritera mellan verksamheterna så att underhållsskulden minskar. Om ökade kommunbidrag och särskilda anslag för underhållsinsatser inte är sannolika blir fokus på interna omprioriteringar än viktigare. Vad gäller kajer av låg standard som ev. behöver begränsas för trafik bör den särskilda arbetsgruppen för detta syfte se över dessa.

Underhållsplaneringen vid *Fastighetskontoret* bedöms som tillräcklig i den mån det finns underhållsplaner för objekt som förvaltas på längre sikt. När resterande underhållsplaner färdigställts bör Tekniska nämnden informeras om eventuellt eftersatt underhåll.

Underhållsplaneringen vid *Stadsfastigheter* bedöms som tillräcklig i den mån den granskats här. Målet om 125 kr/m² i planerat underhåll kanske inte uppnås fullt ut för 2009, enligt Stadsfastigheters prognos. Risken i form av obalans i kapaciteten till underhåll har Servicenämnden uppmärksammat och påtalat i de senaste årens budgetskrivelser. Planering och finansiering finns för att åtgärda det eftersatta underhållet på idrotts- och fritidsanläggningar. Eventuella brister i informationen till hyresgäster om tidpunkten för underhållsåtgärder bör ses över.

Med hänsyn till värdet på de hamnanläggningar *CMP* förvaltar är det av vikt att det finns underhållsplaner för samtliga anläggningstyper på motsvarande sätt som det finns för byggnader, vilket *CMP* arbetar på. När underhållsplaner färdigställts för resterande anläggningar bör bolagsstyrelsen informeras om underhållsbehov enligt 10-årsplanen och om eventuellt eftersatt underhåll.

Gränsdragning mellan underhåll och investering är en aktuell fråga vid de granskade nämnderna. Vid Stadsfastigheter har en av underhållssamordnarna fått i uppdrag att dokumentera nuvarande arbetsrutiner och interna riktlinjer. Gatukontoret har ingått i en arbetsgrupp som haft i uppdrag att uppdatera Malmö stads ekonomihandbok. De menar att det fortfarande finns behov av att utveckling i denna fråga. Revisionskontoret anser att riktlinjer bör upprättas på områden där gränsdragningen kan innebära problem.

3 Projektbeskrivning m.m.

3.1 Bakgrund

Malmö stad äger många fastigheter, anläggningar m.m. som måste underhållas för att kunna brukas. På flera områden finns i Malmö ett eftersatt underhåll som uppgår till stora belopp, t.ex. för gatubeläggningar, broar och kajer samt idrotts- och fritidsanläggningar. Ju längre underhåll skjuts upp, desto kostsammare blir det ofta att åtgärda. Ett sätt att förebygga eftersatt underhåll är att ha en tydlig och långsiktig underhållsplanering. Malmö stadsrevision har granskat underhållsplaneringen vid Gatukontoret vid två tillfällen, 2005 och 2008, samt Fritidsnämndens hantering av periodiskt underhåll av fritids- och idrottsanläggningar avseende åren 2004-2006.

3.2 Syfte. Frågor

Syftet är att granska underhållsbehov och underhållskostnader samt hur berörda nämnder och styrelser sköter planering och prioritering avseende underhåll av Malmö stads fastigheter, anläggningar m.m.

Frågor:

- Vilken omfattning har kostnaderna för underhållet?
- Finns tillförlitliga underhållsplaner för stadens fastigheter, anläggningar, kajer, broar m.m.?
- Vilken tidshorisont har underhållsplanerna? Hur ofta görs inventering av den fasta egendomens standard?
- Följs underhållsplanerna eller flyttas planerat underhåll framåt i tiden? Finns risk för eftersatt underhåll, och i så fall var samt i vilken omfattning?
- Finns tydlig gränsdragning mellan underhåll och investering?

3.3 Avgränsning. Metod. Resurser

Granskningen avgränsas till nämnder/förvaltningar som i högre omfattning förvaltar anläggningar och fastigheter av annat slag än mark. Aktuella nämnder är Serviceförvaltningen (Stadsfastigheter), Tekniska nämnden (Gatukontoret och Fastighetskontoret) samt Kommunstyrelsen (Hamnanläggningar). Den senare har anläggningar för stora värden, men det är CMP AB (Copenhagen Malmö Port AB) som ansvarar för underhåll av dessa. Vid Gatukontoret fokuseras granskningen på underhåll av gator, broar och kajer. Fritidsförvaltningen har överlämnat de idrotts- och fritidsanläggningar de förvaltade till Stadsfastigheter. Förvaltning 116 Citytunneln lämnas utanför granskningen då anläggningarna inte tagits i bruk än. Stadskontoret har lämnat synpunkter på möjligheten att uppnå Malmö stads mål för underhåll av fastigheter och anläggningar.

Granskningen genomfördes genom intervjuer med underhållsansvariga och genom studier av insamlade dokument från granskade nämnder. Rapporter från granskningar i andra kommuner m.m. studerades.

- Revisorskollegiets styrgrupp: Tomas Nordin, Anneli Bojesson, Per-Olof Olofsson, Robabeh Taeri
- Projektledare från revisionskontoret: Richard Magnusson
- Biträder från revisionskontoret: Göran Holmberg
- Kvalitetsgranskare: Lennart Håkansson

Sakkunnig revisor har prövat sitt oberoende enlighet med SKYREV:s rekommendation och inte funnit något hinder mot att utföra granskningen.

4 Allmänt om underhåll

4.1 Kommunernas underhållsansvar enligt lag

Enligt lag (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. ska byggnadsverk underhållas så att de under en ekonomiskt rimlig livslängd uppfyller ett antal väsentliga tekniska egenskapskrav, bl.a.:

- bärförmåga, stadga och beständighet
- säkerhet vid användning
- skydd mot buller

- lämplighet för avsett ändamål

Plan- och bygglagen reglerar kommunernas ansvar för underhåll av allmänna platser: ”Kommunen skall svara för underhållet av gator och sådana andra allmänna platser som kommunen är huvudman för [i detaljplanelagt område]”. Gatubelysning är dock en frivillig uppgift för kommunerna. Lagen säger inte hur underhållet ska utföras.

4.2 Vad är skillnaden mellan drift, underhåll och investering?

Förslag på definitioner:

- *Drift* innebär skötsel som behövs för en anläggnings dagliga funktion, t.ex. eltillförsel till belysning och avfallshantering. Driftåtgärder är kortsiktiga (t.ex. < 1 år) och har normalt inget bestående värde.
- *Underhåll* innebär skötsel och reparationer som behövs för att behålla eller återställa en anläggnings funktion och/eller kapitalvärde under dess livslängd. Underhållsåtgärder är långsiktiga (t.ex. > 1 år) och har normalt ett bestående värde.
- *Investering* innebär anskaffning av tillgång som är avsedd för stadigvarande bruk, med värde av minst ett basbelopp inkl. moms och en ekonomisk livslängd på minst tre år. Det kan röra sig om nybyggnad, tillbyggnad eller ombyggnad; de två senare kallas också *ändring*.
- *Eftersatt underhåll* (alt. underhållsskuld). En definition är att underhållet är eftersatt om dagens underhåll är så lågt att det i framtiden kommer att behöva vara mycket högre. Sveriges kommuner och landsting föreslår en definition¹ som säger att underhållet är eftersatt om villkoren nedan är uppfyllda samtidigt:
 - de flesta byggnadernas tekniska standard är låg i relation till nybyggda hus
 - relativt mycket resurser satsas på akut underhåll
 - de akuta insatserna kan förväntas återkomma relativt snart
 - byggnaderna kommer sannolikt att behövas under lång tid
 - att ersätta byggnaderna med nyproduktion skulle vara mycket kostsamt

5 Underhåll i Malmö stad

I Malmö stads budget för 2009 står att:

- kommunens gatunät och broar ska underhållas på en sådan nivå att ett eftersatt underhållsbehov inte uppkommer.
- kommunens fastigheter skall underhållas på en sådan nivå som anses relevant i branschen.

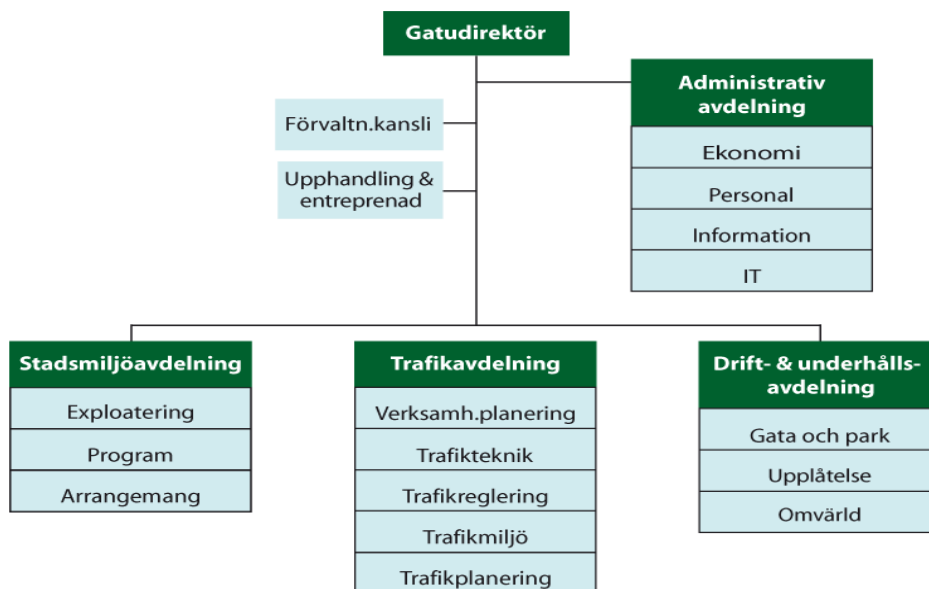
5.1 Tekniska nämnden - Gatukontoret

I Tekniska nämndens budget för 2009 står att kommunens gatunät och broar ska underhållas på en sådan nivå som lägst motsvarar genomsnittet bland landets kommuner. Effektmålet är att underhållsskulden på beläggningar, broar och kajer ska minska. Målnindikatorer för att mäta måluppfyllelse av effektmålet är andel gator där belägningen

¹ Underhållsstrategier – nya synsätt och metoder för underhåll av offentliga byggnader, s 55; SKL, 2006

byts resp. andelen åtgärdade broar och kajer i underhållsskulden. I budget 2010 finns därutöver målandikatorn ”Nöjdhetsindex från enkät om drift och underhåll”.

Figur 1 Gatukontorets organisation, 2009



Källa: www.malmo.se

Ansvar för beläggningsunderhåll på gator ligger på gata- och parkenheten. Inspektioner av gatubeläggningar utförs genom en konsult – f.n. Grontmij/Carl Bro. SKANSKA har entreprenad (delvis funktionsentreprenad²) på beläggningsunderhåll. Ansvar för drift och underhåll av broar, kajer, kanalspont m.m. ligger på bro- och upplåtelseenheten som även handlar upp inspektioner och underhåll.

5.1.1 Beläggningsprogrammet

Gatukontorets konsult i beläggningsfrågor, Grontmij/Carl Bro, inventerar fr.o.m. 2007 kontinuerligt Malmös gatunät och överlämnar årligen till Gatukontoret en digital rapport³ med en excelfil knuten till kartmaterial som underlag för den årliga prioriteringen av beläggningsunderhåll. Konsulten inventerade 2007 och 2008 samtliga huvudgator, uppsamlingsgator och lokalgator; samtliga cirkulationsplatser och busshållplatser; gångbanor i anslutning till huvud- och uppsamlingsgator; cykelvägar och cykelbanor; gångbanor i anslutning till lokalgator. Slutsatser av inventeringen:

- Skadebilden för samtliga skadetyper på gator är relativt väl fördelad och spridd över det totala gatunätet. Behovet av åtgärder finns över hela kommunen.
- Skadebilden för cykelbanor är även den jämnt fördelad över Malmö. Ett stort problem här är uppstickande rötter som innebär fara för cyklister och oftast är mycket kostsamma att åtgärda.
- Skadebilden för gångbanor är inte jämnt geografiskt fördelad. Gångbanor i de centrala delarna är av god standard. Ju längre ut från centrum, desto sämre är standarden.

² Själva funktionsentreprenaden avser ett delområde (Videdal) inom entreprenadgränsen. Resten av Malmö fungerar som en utförande/driftentreprenad med SKANSKA.

³ Beläggningsinventering, bärighetsmätning och tillståndsbedömning av hårdgjorda ytor i Malmö stad.

De årliga rapporterna från konsulten innehåller bl.a. tillståndsbedömning av gator, gångbanor, cirkulationsplatser m.m. Tillståndsbedömningen resulterar i tre kategorier för restlevnadstider enligt rapporten för 2008 (rapporten för 2009 kommer under hösten):

- God Standard (Gröna sträckor) = Åtgärd krävs först efter 2012
- Kräver speciell fokus (Gula sträckor) = Åtgärd krävs mellan 2008 och 2012
- Oacceptabel standard (Röda sträckor) = Åtgärd borde skett före 2008

Det pågår ett arbete inom Gatukontorets drift- och underhållsavdelning med att upprätta textbaserade drift- och underhållsplaner per verksamhet, som komplement till de excel-baserade m.m. drift- och underhållsplaner som finns sedan tidigare. De textbaserade planerna omfattar bl.a. underhållsstrategi, nyckeltal, budget och utfall under tre år samt underhållsplan på karta.

Ett beläggningsprogram som innehåller 150 objekt remissas till ledningsägare, ca 15 intressenter, och inom Gatukontoret för synpunkter. Efter detta finns ca 70 objekt kvar. Detta är en medveten överdimensionering (som inte ryms inom ekonomisk ram) då vissa objekt stryks till följd av t.ex. akuta grävningar; byggnadsarbeten som är mer omfattande än vad som framgick vid remiss till ledningsägare m.fl.; cirkulationsplats som beslutats av TN efter att remiss gått ut till ledningsägare m.fl. Remiss skickas till ledningsägare för att samordna beläggningsunderhåll med eventuella ledningsarbeten.

Huvudgator/upsamlingsgator med tung trafikbelastning prioriteras för åtgärder, liksom bussgator och korsningar där lokaltrafik och/eller utryckningsfordon har frekvent använda stråk. Gatukontoret har ambitionen att samla objekt geografiskt i remissrundan så att de kan åtgärdas i ett sammanhang, t.ex. villaområden.

I tabellerna nedan framgår budget och utfall för beläggningsprogrammet 1999-2009:

Tabell 1 Budget och utfall 1999-2004, underhållskostnader för gatubeläggning, tkr

(tkr)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totalt
Budget beläggningsunderhåll	18 200	21 200	18 200	23 200	23 200	24 000	128 000
Utfall beläggningsunderhåll	18 726	20 326	18 562	29 610	25 853	28 673	141 750

Källa: Gatukontoret, drift- och underhållsavdelningen.

Tabell 2 Budget och utfall 2005-2009, underhållskostnader för gatubeläggning, tkr

Typ	Bu 05	Utf 05	Bu 06	Utf 06	Bu 07	Utf 07	Bu 08	Utf 08	Bu 09
Skadeinventering	-500	-311	-500	-23	-1 200	-1 408	-1 200	-822	-1 200
Sten- och markarbet.	-7 000	-2 670	-4 500	-3 766	-6 000	-6 501	-7 000	-8 199	-7 000
Asfaltbeläggning	-14 000	-18 921	-18 000	-22 562	-19 000	-24 436	-21 000	-27 500	-23 000
Grusbeläggning	-1 500	-1 138	-1 500	-1 083	-1 300	-621	-1 300	-1 300	-1 300
Trafikanordningar	-1 000	-694	-1 000	-824	-1 000	-846	-1 000	-1 055	-1 000
Delsumma I	-24 000	-23 734	-25 500	-28 258	-28 500	-33 812	-31 500	-38 876	-33 500
Beslut i Ks feb 2009									-6 000
Delsumma II									-39 500
Beläggning i hamnen (investering)	0	0	0	0	-6 000	-6 270	-2 000	-2 000	0
Beläggning i villaområde (investering)	0	0	0	0	0	0	-4 000	-4 000	0
Total summa	-24 000	-23 734	-25 500	-28 258	-34 500	-40 082	-37 500	-44 876	-39 500

Källa: Gatukontoret, drift- och underhållsavdelningen.

- Utöver pris- och lönekomensation och komensation för ökade kostnader av utbyggnadsinvesteringar tillförde Kommunfullmäktige 2007 Gatukontorets verksamhet 10 100 tkr, varav 2 500 fördelades till beläggingsprogrammet.
- Utöver pris- och lönekomensation och komensation för ökade kostnader av utbyggnadsinvesteringar tillförde Kommunfullmäktige 2008 Gatukontorets verksamhet 9 000 tkr, varav 4 000 tkr fördelades till beläggingsprogrammet⁴ och 3 000 tkr till bro- och kajunderhåll. Tekniska nämnden gjorde under verksamhetsåret 2008 en särskild satsning på cykelbanor⁵; asfaltbeläggnigen tilldelades därigenom ytterligare 3 500 tkr utöver de från början beslutade 21 000 tkr. Ytterligare 3 000 tkr omfördelades inom Gatukontoret genom beslut i ledningsgruppen och verksamhetsledningsgruppen (VSG).
- Investeringarna under 2007 och 2008 avsåg gator i hamn- och villaområden som enligt uppgift var i mycket dåligt skick och sedan länge avskrivna i redovisningen. Enligt Gatukontoret har många gator i bl.a. villaområden och i hamnen fortfarande en mycket dålig standard.
- Kommunstyrelsen beviljade i februari 2009 Tekniska nämnden 11 000 tkr ur Ks anslag till förfogande för åtgärder mot eftersatt underhåll. Av dessa avsattes 6 000 tkr för underhåll av cykelbanor (raden ”Beslut i Ks feb 2009” i Tabell 2).

5.1.2 Broar, kajer m.m.

Ca 2/3 av de ca 320 broarna är byggda på 1960- och 1970-talen. Underhållsbehovet av dessa är stort de kommande åren, bl.a. då de enligt Gatukontoret måste omisoleras inom en 30-årsperiod för att bibehålla livslängden 100 år. Broarna byggda fr.o.m. 1981 innebär ökade underhållskostnader framöver. Enligt broenhetens underhållsplan uppgår bedömd kostnad för isolering och övrigt underhåll för de broar vars isolering är över 30 år gammal och/eller läcker till ca 168 200 tkr; omisolering av brobanepplattor utgör nära 5/8 av beloppet. Broarna inspekteras med 3 års intervall. Underhållsplanen sträcker sig f.n. fram till 2014.

⁴ Enligt Gatukontorets internbudget 2008.

⁵ Det fanns 2008 ca 42 mil cykelbanor i Malmö.

Ett alternativ till att utföra underhåll är att begränsa broar för tyngre trafik. Den bärighetsutredning som startade 2002 ledde till att bl.a. Citadellsbron, Sjölundaviadukten och Älvsborgsbron under 2004 begränsades för tyngre trafik, liksom ett antal prefabbröar (g/c-tunnlar), genom att skyltas för begränsad bärighet, t.ex. BK3⁶. Broar som är skyltade med begränsad bärighet har blivit färre: Sjölundaviadukten byggs på nytt och bro 273 som är en anslutningsbro norr om Sjölundaviadukten har förstärkts och klassats upp från BK3 till BK2. Inga nya begränsningar för trafik eller nedklassningar har tillkommit.

Underhållsplanen för kajer m.m. sträcker sig f.n. fram till 2013. Kajinspektioner genomfördes senast 2001. Det har varit aktuellt att göra kajinspektioner under 2009, men p.g.a. tidsbrist skjuts de till 2010. Gatukontoret har upphandlat 3 stora kajrenoveringar under 2009. De avser Hjälmare-, Beijer- och Bassängkajen. Kajen vid Klagshamnssudden som Gatukontoret övertagit från Fastighetskontoret/Peab under 2009 är delvis av mycket låg standard. Gatukontoret kan f.n. inte säga hur mycket det kommer att kosta att rusta upp de delar som har låg standard. Utredning genomförs under 2009/2010.

Betr. begränsning för trafik på kajer med låg standard är Bassängkajen under planering för ombyggnad/nybyggnad i samband med att SKANSKA exploaterar i området vid kajen. Gruppen med representanter för Gatukontoret och Fastighetskontoret som ska gå igenom kajer som ev. bör begränsas för trafik har inte sammanträtt än. Gatukontoret understryker att den största risken, Bassängkajen, elimineras i och med exploateringen.

I tabellerna nedan framgår budget och utfall för broar och kajer m.m. 1999-2009:

Tabell 3 Budget och utfall 1999-2004, underhållskostnader för broar och kajer m.m., tkr

(tkr)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Totalt
Budget broar och kajer	5 000	7 000	10 600	13 125	15 365	19 425	70 515
Utfall broar och kajer	6 275	5 225	12 040	13 731	15 936	20 969	74 176

Källa: Gatukontoret, drift- och underhållsavdelningen

⁶ BK=bärighetsklass. Det finns tre huvudklasser där klass tre är den "lättaste" klassen, d.v.s. för relativt lättare och kortare fordon/fordonståg.

Tabell 4 Budget och utfall 2005-2009, underhållskostnader för broar och kajer m.m., tkr

Typ	Bu 05	Utf 05	Bu 06	Utf 06	Bu 07	Utf 07	Bu 08	Utf 08	Bu 09	Prog 09
137 Underhåll bryggor	-5 000	-6 759	-2 000	-1 711	-2 000	-3 657	-2 000	-1 653	-1 500	-1 500
157 Vandalisering	-1 100	0	-1 100	-710	-750	-654	-750	-584	-750	-750
237 Broinspekt./klassberäkn	-1 200	-1 482	-1 300	-1 895	-1 400	-1 505	-1 400	-1 534	-1 400	-1 400
238 Brobeläggning/isolering	-2 500	-2 502	-4 000	-3 323	-3 500	-3 000	-4 500	-4 770	-4 500	-7 500
239 Rörliga broar	-600	-534	-600	-1 240	-700	-1 858	-1 000	-1 941	-1 200	-3 000
240 Broestetik	-2 000	-944	-2 000	-796	-1 400	-214	-2 000	-2 039	-1 000	-1 000
241 Brounderhåll	-3 000	-2 397	-4 000	-5 245	-3 500	-1 929	-4 500	-4 152	-7 000	-6 000
242 Kaj / spont / glacis	-8 000	-7 672	-4 000	-3 495	-3 000	-4 862	-5 000	-4 988	-4 500	-5 000
310 Drift rörliga broar	-350	-500	-375	-405	-400	-460	-525	-375	-550	-550
311 Drift bryggor	-400	-270	-450	-435	-475	-518	-500	-534	-525	-525
774 Skatebanan	0	0	0	0	0	0	-400	-43	-300	-1 000
Delsumma I	-24 150	-23 060	-19 825	-19 255	-17 125	-18 657	-22 575	-22 613	-23 225	-28 225
Beslut i Ks feb 2009									-5 000	
Delsumma II	-24 150	-23 060	-19 825	-19 255	-17 125	-18 657	-22 575	-22 613	-28 225	-28 225

Källa: Gatukontoret, drift- och underhållsavdelningen. Skuggad cell: Vandaliseringen hanterades 2005 på samma sätt som 2004, d.v.s. full ersättning inom Malmö stads försäkringssystem. Prognosen 2009 är per 31 augusti.

- Utöver pris- och lönekomensation och komensation för ökade kostnader av utbyggnadsinvesteringar tillförde Kommunfullmäktige 2008 Gatukontorets verksamhet 9 000 tkr, varav 4 000 tkr fördelades till beläggningsprogrammet och 3 000 tkr till bro- och kajunderhåll⁷.
- Kommunstyrelsen beviljade i februari 2009 Tekniska nämnden 11 000 tkr ur Ks anslag till förfogande för åtgärder mot eftersatt underhåll (raden ”Beslut i Ks feb 2009”). Av dessa avsattes 5 000 tkr för underhåll broar och kajer, fördelade på kaj/spont/glacis (3 000 tkr) och brobeläggning resp. broisolering (2 000 tkr). Kommunstyrelsens besparingskrav 2009 resulterade i att Gatukontoret drog 1 000 tkr från broestetikbudgeten (istället för att dra lika stor andel från olika objekt/budgetposter; total besparing inom Gatukontoret är 7 385 tkr).
- Det finns investeringsmedel för befintliga broar och kajer m.m. Budget 2009 är 36 000 tkr för ombyggnad av Sjölundaviadukten, 16 000 tkr för ombyggnad av Carolibron. Hjälmarekajen ingår i en utbyggnadsinvestering. 2005-2008 var investeringsbudget för befintliga broar 44 700 tkr, för kajer 0 och för brygga 3 400 tkr.

5.1.3 Underhållsskuld/eftersatt underhåll

Gatukontoret har analyserat underhållsbehovet för områdena gata, brounderhåll, broisolering samt upprättat en plan för att åtgärda det eftersatt underhållet - underhållsskulden - inom respektive område. Det finns även eftersatt underhåll i Folkets park, vars behov är uppskattat till 14 000 tkr under en fyraårsperiod, och för temalekplatser, vars behov är uppskattat till 8 300 tkr under en fyraårsperiod.

Stadsrevisionen begärde hösten 2007 uppgift om uppskattad nivå på eftersatt underhåll för gator, broar och kajer. Gatukontoret utarbetade med hjälp av beläggningskonsulten Grontmij/Carl Bro en beräkningsmodell för underhållsskulden på transportnätet i Malmö och överlämnade i januari 2008 en rapport till Stadsrevisionen. Underhållsskulden, eller det eftersatta underhållet, skulle enligt Gatukontoret kunna elimineras på tio år genom ökade kommunbidrag resp. interna omprioriteringar. Därefter skulle vad som

⁷ Enligt Gatukontorets internbudget 2008.

benämns acceptabel standard uppnås. Vad som är acceptabel standard beror på vilken skadenivå som accepteras. Det årliga behovet avseende asfaltbeläggningar omfattar ny toppbeläggning på röda sträckor enligt konsultens årliga rapport, och sidoarbeten som t.ex. förstärkningsarbeten i korsningar, stenarbeten, vägmarkering och skyltning.

Tabell 5 Underhållsskuld beläggning, broar och kajer per december 2008, tkr

Område	Underhållsskuld T december 2008
Beläggning	370 000
Brounderhåll & broisolering	167 000
Kajer	66 000
Summa	603 000

Källa: Gatukontorets internbudget 2009

För att uppnå Malmö kommunfullmäktiges mål för underhåll av anläggningstillgångar äskade Tekniska nämnden för Gatukontorets verksamhet 37 000 tkr i utökad ram för 2009 avseende beläggnings-, bro- och kajunderhåll⁸. Inget av detta beviljades. Däremot beviljade Kommunstyrelsen 16 000 tkr ur Ks anslag till förfogande (11 000 tkr till åtgärder mot eftersatt underhåll och 5 000 tkr till åtgärder mot almsjukan). Tekniska nämnden äskade för Gatukontorets verksamhet 2010 en utökad ram på 43 000 tkr avseende beläggnings-, bro- och kajunderhåll⁹. Inget av detta beviljades. Enligt äskandena skulle de ökade nivåerna medföra att underhållsskulden för beläggning, broar och kajer arbetas bort under en tioårsperiod. Gatukontoret uppger att underhållsskulden inte minskat under 2008 och förväntas inte heller minska under 2009. Stadskontorets inställning till hur Malmö kommunfullmäktiges mål för underhåll av anläggningstillgångar kan uppnås framgår av avsnitt 5.6 på sid 20.

Tekniska nämnden påpekar i Gatukontorets budgetar att kostnadsutvecklingen för skötsel av allmänna ytor sedan 2003 har ökat väsentligt snabbare än kommunbidragsutvecklingen. Avtalen med driftentreprenörerna är knutna till entreprenadindex. Kommunfullmäktige beviljade för 2008 Tekniska nämnden 6 000 tkr i extra kompensation för indexhöjningar. Tekniska nämnden menar att även med beaktande av den extra kompensationen kommer utrymmet för underhåll av anläggningarna på sikt att minska.

5.1.4 Gränsdragning mellan underhåll och investering

Gatukontoret ingår i en arbetsgrupp som under Stadskontorets ledning ska uppdatera ekonomihandboken, bl.a. med avseende på gränsdragningen mellan underhåll och investeringar. Arbetet har ännu inte resulterat i nya riktlinjer avseende gränsdragningen. Gatukontoret menar att de riktlinjer som finns behöver utvecklas.

⁸ Beläggningsunderhåll 9 000 tkr i driftbudget resp. 10 000 tkr i investeringsbudget; brounderhåll 15 000 tkr; kajunderhåll 3 000 tkr.

⁹ Beläggningsunderhåll 20 000 tkr; brounderhåll 16 000 tkr; kajunderhåll 4 000 tkr; kapitalkostnader för broinvesteringar 3 000 tkr.

Revisionskontorets kommentar:

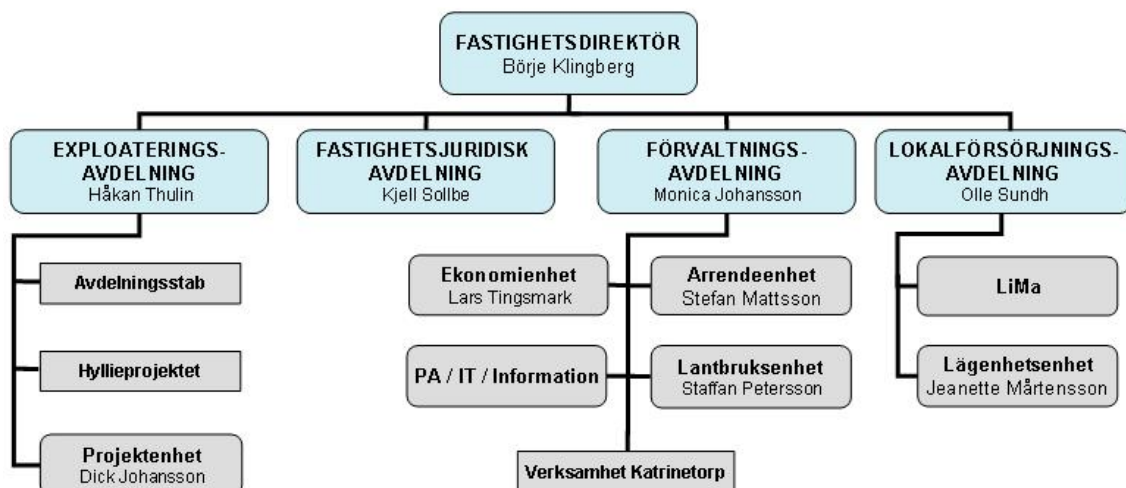
Gatukontoret uppger att underhållsskulden inte minskar, även med ökade insatser framförallt de senaste 3-4 åren. Stadskontoret hävdar att det med tiden ökande utrymmet för underhåll i samband med utbyggnadsinvesteringar vid Gatukontoret används till verksamhet som kan vara stadigvarande - exempel skulle kunna vara investeringar och anställning av ytterligare personal - och som ger upphov till kostnader årligen framöver. Underhållsbehovet för utbyggnadsinvesteringarna uppstår först efter ett antal år, och då är kommunbidraget intecknat av kostnader för stadigvarande verksamheter (se vidare avsnitt 5.6). Enligt Gatukontoret har det extra utrymmet uppstått de senaste ca tio åren när utbyggnadsnivån varit hög och använts till drift och underhåll. De påpekar att det extra utrymmet avser driftkostnader fr.o.m. att investeringen tas i bruk och underhållskostnader för de nya anläggningarna, inte de redan befintliga. Stadskontoret menar också att Tekniska nämnden och Gatukontoret inom befintlig ekonomisk ram bör prioritera mellan verksamheterna så att underhållsskulden minskar. Om ökade kommunbidrag och särskilda anslag för underhållsinsatser inte är sannolika blir fokus på interna omprioriteringar än viktigare. Vad gäller kajer av låg standard som ev. behöver begränsas för trafik bör den särskilda arbetsgruppen för detta syfte se över dessa.

5.2 Tekniska nämnden - Fastighetskontoret

I Tekniska nämndens internbudget 2009 för Fastighetskontoret framgår bl.a.:

- att Fastighetskontoret bidrar till Malmö kommunfullmäktiges mål genom att förebygga eftersatt underhåll med hjälp av en god underhållsplanering.
- att arbetet med underhållsplaner för byggnader och anläggningar ska prioriteras. De omfattar t.ex. exploateringsfastigheter som svävarterminalen, kajer i bl.a. Limhamns fiskehamn och byggnader inom koloniområden.

Figur 2 Fastighetskontorets organisation, 2009



Källa: www.malmo.se

Vid Fastighetskontoret är det främst förvaltningsavdelningens arrende- resp. lantbruksenheter som har underhållsobjekt. Vid exploateringsavdelningens projektenhet finns

vissa underhållsobjekt. Totala underhållskostnader för 2008 är ca 9 740 tkr¹⁰. Det finns också ett investeringsanslag för större planerat underhåll på totalt 5 000 tkr för hela Fastighetskontoret. De åtgärder som anslaget tas i anspråk för skiljer sig inte principiellt från andra underhållsåtgärder, annat än att de avser större belopp¹¹.

Vid *arrendeenheten* har besiktningsrapporter resp. underhållsplaner upprättats för i princip samtliga objekt¹², bl.a. byggnader, järnvägsspår, p-platser. Planerna har tidsperspektiv på 5, 11 resp. 20 år. Samtliga objekt vid arrendeenheten har registrerats i ett exceldokument; flertalet åtgärder hade inte hunnit tidsprioriteras eller prissättas per 090825, och därför kan inte det totala underhållsbehovet bedömas än. Av underhållsplanerna för byggnader på arrendemark framgår att underhållsbehovet under en 10-årsperiod fr.o.m. 2008 av konsulten EVU bedömts vara 11 801 tkr, varav 6 497 tkr avser behovet 2008. Det som prioriteras är yttertak och energibesparingsåtgärder. Arrendeenheten har gått igenom det som sannolikt ska rivras och därmed inte bör belasta underhållsbudgeten. De håller också på och ser över ytor för möjligt framtida arrende, liksom befintliga avtal som t.ex. inte är indexreglerade, för att utöka tillgängliga medel för underhåll.

Vid *lantbruksenheten* är arbetet med att upprätta underhållsplaner i sin begynnelse. Per 090917 hade underhållsplan för ett objekt hunnit upprättas. Målet är att upprätta underhållsplaner för större enheter som Torup, Katrinetorp, ridskolor och liknande, med en tidshorisont på upp till 20 år. Underhållsplanerna kommer att omfatta ca 20 objekt när de är klara¹³. Arbetet ska enligt uppgift vara färdigställt före utgången av 2009. Enligt arrendelagstiftningen åligger underhållet på lantegendomar med byggnader i stort sett arrendatorn. S.k. laga syn görs vid tillträde och periodiskt vart 5-10:e år, då belopp för nödvändiga underhållsåtgärder summeras av besiktningsmännen. Är summan mindre än vid tillträdet får ägaren en skuld till arrendatorn, annars gäller det motsatta. Lantbruksenheten utför större åtgärder främst på hyresobjekt (p.g.a. hyreslagstiftningen). Hyresgäster kan ta på sig ansvaret för underhåll mot att hyran reduceras, men det blir enligt uppgift vanligare att hyresgäster väljer att inte göra detta. Besiktningar gör lantbruksenheten huvudsakligen själva. Det eftersatta underhåll som finns avser objekt i markreserven som enligt översiktsplanen ska exploateras i någon form. Underhållet hålls då medvetet på en låg nivå för byggnader som inte kommer att finnas kvar. Det rör sig f.n. om ca 10-12 byggnader på 2-3 gårdar.

Vid *exploateringsavdelningen* förvaltas objekt på exploateringsmark. Underhållsplaner finns inte, då underhållsobjekten är sådana som ligger på blivande exploateringsområdet. Underhållskostnaderna för 2009 uppskattas av exploateringsavdelningen till ca 500 tkr, varav 150 tkr i svävarterminalen¹⁴. Det finns ca tio objekt med hus¹⁵. I övrigt förvaltas kajer – Kaj 35, Dragörterminalen, Skeppsbrokajen, Bassängkajen – och parker-

¹⁰ Lantbruksenheten ca 4 500 tkr, arrendeenheten ca 4 665 tkr, exploateringsavdelningen ca 575 tkr.

¹¹ 2008 nyttjade lantbruksenheten 1 458 tkr.

¹² Malmö stads skötselnytor går f.n. igenom (av Gatukontoret) och i denna inventering tas ställning till hos vilken förvaltning skötselansvaret ligger, varför det kan tillkomma enstaka underhållsobjekt.

¹³ Det kan finnas fler än en byggnad på ett objekt.

¹⁴ Byte av styrsystem för värme samt åtgärder för att avhjälpa att kylan försvann.

¹⁵ Det kan finnas fler än en byggnad på ett objekt.

ingsplatser på Mässområdet/Bilen 4. Fastighetskontoret har även järnvägsspår i hamnen, men det är Copenhagen Malmö Port AB som har underhållsansvar enligt särskilt avtal med Fastighetskontoret. Det eftersatta underhåll som finns avseende objekt på exploateringsmark är medvetet eftersom Fastighetskontoret inte underhåller objekt fullt ut om de ska säljas eller rivras. Skalskydd – yttertak och ytterväggar m.m. – hör till det som prioriteras. Enligt uppgift torde alla nuvarande objekt inom exploateringsavdelningen enligt ovan vara sålda eller överförda till annan förvaltning inom en femårsperiod.

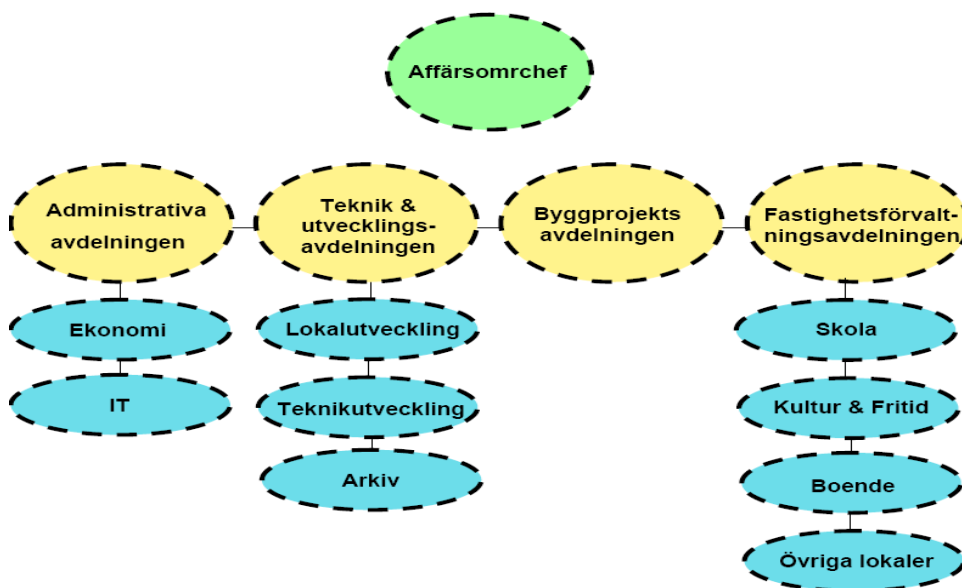
Revisionskontorets kommentar:

Underhållsplaneringen bedöms som tillräcklig i den mån det finns underhållsplaner för objekt som förvaltas på längre sikt. När resterande underhållsplaner färdigställts bör Tekniska nämnden informeras om eventuellt eftersatt underhåll.

5.3 Servicenämnden - Stadsfastigheter

Servicenämnden redogör i internbudget 2009 för hur Malmö kommunfullmäktiges mål för underhåll av fastigheter ska uppnås: Genom att följa branschens riktvärden för normal underhållskostnad ska Stadsfastigheter säkerställa att kommunens fastigheter förvaltas på ett långsiktigt sätt och tillse att det avsätts medel för detta.

Figur 3 Stadsfastigheters organisation, 2009



Källa: www.malmo.se

Stadsfastigheter, som ingår i Serviceförvaltningen, har en ny organisation sedan mars/april 2009, där underhållsplaneringen enligt uppgift fått en tydligare roll och där fastighetsförvaltningens arbetsrutiner gjorts mer likartade. En intention är att inom fastighetsförvaltningsavdelningen samordna underhållsåtgärder över områdesgränser i "underhållspaket". Det finns ca 20 förvaltare som hanterar de löpande underhållsfrågorna. Respektive områdeschef (för skola, kultur&fritid, boende samt övriga lokaler) svarar för prioriteringar och för större upphandlingar. Vid stora underhållsprojekt som innebär samtidig investering går en projektledare från byggprojektavdelningen in och svarar

även för underhållsåtgärderna. Det finns också tre samordnare för underhållsplaneringen. I deras uppdrag ingår bl.a. att vara stöd åt förvaltarna, vidareutveckla systemen för underhållsplanering samt skapa en samsyn och utbilda i underhållsfrågor.

Servicekommittén informeras 3-4 gånger per år av Stadsfastigheters affärsområdeschef om pågående investeringsprojekt och större underhållsprojekt.

Malmö kommunfullmäktige beslutade 2007-05-31 att ansvaret för ägande, förvaltning och teknisk drift av samtliga fritids- och idrottsanläggningar, som förvaltades av Fritidsnämnden, skulle övergå från Fritidsnämnden till Servicekommittén från och med den 1 januari 2008. Under 2007 och 2008 har Stadsfastigheter utfört besiktningar och genomfört inventering av teknisk status på fastigheterna samt successivt införlivat objekten i de rutiner som gäller för det övriga fastighetsbeståndet. Kommun teknik har under 2008 arbetat med de akuta insatserna på fritidsfastigheter.

5.3.1 Underhållskostnader

Tabell 6 Budget/utfall för planerat och akut underhåll Stadsfastigheter, tkr

Typ	Budget 2008	Utfall 2008	Budget 2009
Planerat	123 000	186 000	154 000
Akut	14 000	21 000	16 000
Totalt	137 000	207 000	170 000

Källa: Årsanalys och internbudget, Serviceförvaltningen

I tabellen ovan är budget 2008 exklusive fritidsbyggnader. Utfall 2008 och budget 2009 är inklusive fritidsbyggnader.

Stadsfastigheters mål är att följa branschens riktvärden för normal underhållskostnad. Fastighetsbranschens nyckeltal för planerat underhåll är för 2009 ca 125 kr/m² BTA. Under 2008 var budget och utfall för Stadsfastigheter 87 kr/m² resp. 120 kr/m². I internbudget 2009 står att underhållsbudgeten för planerat underhåll motsvarar ca 100 kr/m². Varje energibesparing som Stadsfastigheter gör går direkt till det planerade underhållet vilket resulterat i ett högre riktvärde/nyckeltal än budgeterat. Exempel på en energibesparing är optimeringar i de fastighetstekniska installationerna (värme och ventilation). Prognos för helåret 2009 per 31 augusti är för det planerade underhållet 110-120 kr/m². Det är yttre byggnadsdelar och tekniska installationer som står för den övervägande delen. I funktionsentreprenaderna ingår akut underhåll om åtgärderna uppgår till högst 6 tkr (fr.o.m. 2009-11-01; tidigare 10 tkr). Totalt rör det sig enligt uppgift inte om väsentliga belopp.

Eftersatt fastighetsunderhåll har t.o.m. 2008 kostnadsförts centralt i Malmö stad, men fr.o.m. 2009 kostnadsförts det på Serviceförvaltningen/Stadsfastigheter. Enligt beslut i Malmö kommunfullmäktige beviljades 130 000 tkr för 2008, 126 300 tkr för 2009 och 60 000 tkr för 2010. Det ska täcka kostnader för att åtgärda eftersatt fastighetsunderhåll.

Det finns enligt Serviceförvaltningen en obalans i kapaciteten till underhåll genom att skadegörelse ökat och investeringsnivån är hög. P.g.a. hyrornas och kapitalkostnadernas konstruktion täcks inte kapitalkostnadsökningar av hyresintäkterna den första perioden i fastighetens ekonomiska livslängd. Servicenämnden har påtalat denna obalans i de senaste årens budgetskrivelser.

5.3.2 Underhållsplanering

Underhållet indelas vid Stadsfastigheter i långtidsplanerat, akut och eftersatt underhåll. Vid budgetering av underhåll 2010 gäller följande prioritetsordning:

- Prioritering 1= Absolut nödvändigt – risk för kapitalförstöring.
- Prioritering 2 = Skall göras enligt underhållsplanerna.
- Prioritering 3 = Skall göras (enligt underhållsplanerna i SUMMARUM) men är inte prioriterat. Bör dock prioriteras i samband verksamhetsanpassningar, investeringsprojekt eller för att samordna större underhållsåtgärder inom förvaltningsobjektet.

Det finns besiktningsprotokoll och underhållsplaner per objekt (fastighet/byggnad). Besiktningar m.m. registreras i programmet SUMMARUM¹⁶. En huvudbesiktning görs av Stadsfastigheters förvaltare eller med hjälp av konsult. Därefter gör förvaltarna årliga kontrollbesiktningar, t.ex. av tak som enligt underhållsplanen ska omläggas. De kan då bedöma om åtgärden bör utföras nu eller senare. Konsulten Repab AB tillhandahåller årliga skrifter med underhållskoder som i huvudsak överensstämmer med BSAB-systemets koder¹⁷ samt därtill kopplade standardkostnader, vilka Stadsfastigheter använder i planering och budgetering av underhåll. Under våren 2009 har Stadsfastigheter med hjälp av konsulten upprättat nya underhållsplaner (besiktningar och kostnadsberäkningar) för kulturhus, vårdboenden och kontorshus. Tidsperspektivet i underhållsplanerna är upp till 50 år. De tidigare planerna var enligt uppgift för detaljerade, vilket tenderade att medföra att de inte användes som avsett. Även för fritids- och idrottsanläggningar har underhållsplaner upprättats samt utförts fördjupad inventering av tekniska installationer.

Yttre underhåll svarar alltid Stadsfastigheter för, liksom för tekniska installationer. Inre underhåll kan hyresgästen själv välja att ha ansvar för, vilket t.ex. SDF Centrum valt för vissa av stadsdelens förskolor. Enligt uppgift från Stadsfastigheter är omfattningen på de underhållsinsatser hyresgästerna gör försumbar.

Förvaltarna har kundmöten ca en gång/kvartal, då hyresgästerna bl.a. informeras om kommande åtgärder enligt underhållsplanen. Det varierar mellan stadsdelsförvaltningarna hur mötena genomförs; vissa vill ha möte per objekt/byggnad, medan andra centrerat mötena så att de sker med stadsdelens lokalsamordnare. Stadsfastigheter menar att de själva kan bli bättre på att kommunicera tidpunkten för åtgärder; exempelvis finns risk att informationen inte når berörd verksamhet som avsett när den går via förvaltningens lokalsamordnare.

¹⁶ Repab AB är systemleverantör.

¹⁷ BSAB-systemet syftar till att alla inom byggsektorn ska kunna tala samma språk. BSAB=Byggandets Samordning AB; övertogs 1976 av Svensk Byggtjänst.

5.3.3 Eftersatt underhåll

Eftersatt underhåll definieras av Stadsfastigheter som planerat underhåll som under en lång tid åsidosatts och som har orsakat kapitalförstöring eller riskerar leda till kapitalförstöring. Stadsfastigheter har beräknat att eftersatt underhåll för de anläggningar som Servicenämnden tog över från Fritidsnämnden uppgår till ca 300 000 tkr. Planen är att arbeta av detta under en femårsperiod, d.v.s. underhåll för 60 000 tkr per år i genomsnitt. I övrigt uppger Stadsfastigheter att det inte finns något eftersatt underhåll, inte heller för skolbyggnader. S.k. förskottering av underhållsmedel har skett till fritids- och idrottsanläggningar från vissa objekt i andra fastighetskategorier. Det handlar om något eller några års förskjutning av underhållsåtgärder. Enligt Stadsfastigheter har omfördelningen inte påverkat de övriga byggnadernas skick eller underhållsstatus.

5.3.4 Gränsdragning mellan underhåll och investering

En av Stadsfastigheters underhållssamordnare har fått i uppdrag att göra en beskrivning av gränsdragningen mellan investering och underhåll samt dokumentera de riktlinjer Stadsfastigheter har vid hanteringen av dessa frågor. Uppdraget bedöms vara slutfört kring oktober 2009.

Revisionskontorets kommentar:

Underhållsplaneringen vid Stadsfastigheter bedöms som tillräcklig i den mån den granskats här. Målet om 125 kr/ m² i planerat underhåll kanske inte uppnås fullt ut för 2009, enligt Stadsfastigheters prognos. Risken i form av obalans i kapaciteten till underhåll har Servicenämnden uppmärksammat och påtalat i de senaste årens budgetskrivelser. Planering och finansiering finns för att åtgärda det eftersatta underhållet på idrotts- och fritidsanläggningar. Eventuella brister i informationen till hyresgäster om tidpunkten för underhållsåtgärder bör ses över.

5.4 Kommunstyrelsen – Hamnanläggningar/Copenhagen Malmö Port

Copenhagen Malmö Port AB (CMP) driver den kommersiella hamnen i Malmö. CMP betalar hyra för hamnanläggningarna, vilka ägs av kommunen, och ansvarar även för underhållet av dessa. Anläggningarna består bl.a. av byggnader, kajer, farleder, interna vägar, uppställningsytor, stängsel, belysningsmaster m.m. Anskaffningsvärdet för affärsfastigheterna i september 2009 var ca 990 000 tkr; bokfört restvärde ca 591 000 tkr.

Underhållsfrågor har inte behandlats i CMPs styrelse. I det tidigare ”Lejeavtalet” (se Figur 4 nedan) fanns principbestämmelser om hur underhållet skulle utföras, bl.a. att anläggningarna ska underhållas på en nivå som innebär att de ska kunna lämnas tillbaka i samma skick som de övertogs, med avdrag för normalt slitage. CMP menar att kunderna inte accepterar anläggningar som inte underhålls tillräckligt.

Figur 4 Utdrag ur Lejeavtal, överenskommelse mellan Malmö stad och CMP

	<i>Lejeavtal (hyresavtal) tecknat 2001-05-31</i>	<i>Reviderat lejeavtal (hyresavtal) 2005-02-28</i>
F) Underhållsförpliktelser	CMP har ansvaret för det löpande underhållet av de fasta anläggningarna. Funktionalitet och standard ska upprätthållas så att	Hyresgästen är ansvarig för driften av de fasta anläggningarna. Driften ska

	<i>Lejeavtal (hyresavtal) tecknat 2001-05-31</i>	<i>Reviderat lejeavtal (hyresavtal) 2005-02-28</i>
	restvärdet motsvarar faktiskt värde. I samband med ingåendet av detta avtal har parterna utarbetat en rapport över anläggningarna. CMP övertar anläggningarna i befintligt skick enligt rapporten. Parterna ska varje år träffa överenskommelse om vilka anläggningar som ska ha högsta prioritet vad gäller underhålls- och reparationsarbeten. Vid avtalets upphörande ska anläggningarna återlämnas av CMP i det skick som de övertogs i med hänsyn till normalt slitage och åldrande.	följa de bestämmelser som utfärdas av myndigheterna
D) CMP uppsägning av hyresavtal	CMP kan säga upp hyresavtal för geografiskt sammanhängande områden och mindre geografiska områden under förutsättning att de kan användas till annan verksamhet än hamnverksamhet. Uppsägningstiden i detta fall är 5 år. Parterna tar ställning till om det ska ske några ändringar i de arealer som ska betraktas som sammanhängande områden vart femte år. Förutsättningen för uppsägningen från CMPs sida är att områdena är sammanhängande och kan användas i stadsutvecklingen. Vid utgången av hyresavtalet övertar moderbolaget underhållsansvaret . Finansieringshyran upphör först när moderbolaget disponerar arealerna.	

Källa: CMP

5.4.1 Underhållskostnader

CMP arbetar inte med traditionell budget. Istället arbetar de med rullande prognoser som uppdateras tre gånger per år. Underhållskostnaderna uppgick 2008 till ca 19 000 tkr, varav ca 15 000 tkr utgjorde löpande underhåll (se vidare avsnitt 5.4.2). Nivån på underhållskostnader anser CMPs representanter vara tillräcklig. De menar att de har en mer aktiv underhållsplanering sedan 4-5 år tillbaka. Tidigare gjordes denna i samband med årliga budgetarbetet, men numera görs den löpande. Under januari till juli 2009 uppgick underhållskostnaderna till ca 4 800 tkr, varav ca 4 400 tkr utgjorde löpande underhåll. Merparten av underhållskostnaderna brukar infalla på hösten.

5.4.2 Underhållsplanering

CMPs anläggningsavdelning svarar för underhållet av anläggningarna och upprättar underhållsplaner som uppdateras löpande. CMP använder två definitioner av underhåll, dels löpande och dels särskilt. Löpande underhåll är många små poster som totalt uppgår till större belopp men är inte av karaktären att de planeras, exempelvis reparation av en port till ett magasin som blir skadat i samband med att gods transporteras in eller ut ur magasinet. Det särskilda underhållet planeras - ofta rör det sig om större åtgärder, t.ex. rensmuddring eller omläggning av tak.

Besiktningar av byggnader utförs av konsulten TP Group. Konsulten registrerar uppgifterna av i underhållsprogrammet SMART¹⁸ och upprättar underhållsplaner för byggnaderna. Förslaget från konsulten bearbetas av CMP som prioriterar utifrån verksamhetens behov. På begäran av CMP har konsulten också tagit fram en långsiktig underhållsplan. Denna 10-åriga underhållsplan för byggnader ska CMP tids- och prissäta, så att det framgår när åtgärderna infaller och bedömd kostnad för respektive åtgärd. CMP gör även egna kontroller; t.ex. finns två vicevärdar som utövar tillsyn av byggnader m.m. Det finns inom CMP fem affärsområden som betalar internhyra till centrala administra-

¹⁸ Producerat av Ramböll.

tionen för nyttjandet av hamnanläggningarna, och även från affärsområdena kommer synpunkter och önskemål/krav på anläggningarnas standard. Motsvarande underhållsplaner för andra objekt än byggnader, t.ex. kajer och farleder, fanns inte per 090828, men CMP arbetar på detta. Kajbesiktningar är på gång f.n. (sep/okt 09). I de rullande prognoserna ingår dock åtgärder på andra objekt än byggnader, t.ex. rensmuddring i Nyhamnen, asfaltering av containerplatta och reparation av kaj 1001/1004 enligt statusbedömning. En åtgärd som asfaltering görs t.ex. efter okulär besiktning av CMPs underhållsansvariga och i samråd med representanter för affärsområdena. CMP har ramavtal med Plåt & Bygg, Otto Magnusson och NCC.

5.4.3 Eftersatt underhåll

Enligt CMP har ett objekt eftersatt underhåll. Det rör sig om magasin M1 som är byggt på 1920-talet med pelare/stolpar i magasinstrymmets konstruktion, vilket gör att det inte är ändamålsenligt för nutida hamnverksamhet. Det har av myndigheterna klassificerats som kulturminne. Alternativ användning utreds f.n. Nytt yttertak las 2008. I övrigt anser samtliga intervjuade att det inte finns något eftersatt underhåll, utan tvärtom att anläggningarna är i mycket bra skick.

5.4.4 Gränsdragning mellan underhåll och investeringar

Gränsdragningen mellan investeringar och drift/underhåll har bevakats via den interna kontrollplanen hos kommunstyrelsens förvaltning Hamnanläggningar. I den finns ett kontrollmoment som innebär kontroll av att driftkostnader inte bokförs som investeringar och tvärtom. Enligt uppgift noterade den auktoriserade revisorn inte några avvikelser vid kontrollen 2008 hos CMP; 2009 års kontroll var ännu inte utförd per september 09.

Revisionskontorets kommentar:

Med hänsyn till värdet på de hamnanläggningar CMP förvaltar är det av vikt att det finns underhållsplaner för samtliga anläggningstyper på motsvarande sätt som det finns för byggnader, vilket CMP arbetar på. När underhållsplaner färdigställts för resterande anläggningar bör bolagsstyrelsen informeras om underhållsbehov enligt 10-årsplanen och om eventuellt eftersatt underhåll.

5.5 Fritidsnämnden - Fritidsförvaltningen

Fritidsnämnden har, som framgår av avsnitt 5.3, till Servicenämnden överlämnat samtliga fritids- och idrottsanläggningar som Fritidsförvaltningen förvaltade. De ca 25 000 tkr som är bokförda som restvärde för verksamhetsfastigheter i Fritidsförvaltningens balansräkning består av tidigare åtaganden (4-5 år sedan) för investeringar i framförallt Föreningarnas hus lokaler, där ett 20-tal föreningar bedriver verksamhet. Byggnaden har privat ägare som enligt uppgift ska sörja för underhåll, och Fritidsförvaltningen ska svara för skötsel (ej verksamhet). Bidraget till investeringarna gjordes enligt avtal av Malmö stad i utbyte mot hyresreduktioner. Bidraget bokfördes som verksamhetsfastighet, med avskrivningar på 25 år.

5.6 Stadskontoret

Stadskontoret har i granskningen lämnat synpunkter på möjligheterna att uppnå Malmö kommunfullmäktiges mål på underhållsområdet (se avsnitt 5 på sid 6), främst avseende underhåll inom Gatukontorets område, där det finns en beräknad underhållsskuld på över 600 000 tkr. Kommunstyrelsen styr i huvudsak genom kommunbidraget. Inom ramen för detta får nämnderna göra sina egna prioriteringar.

En investerande nämnd får vid utbyggnadsinvesteringar förhöjt kommunbidrag¹⁹ som ersättning för ökade kapitalkostnader – avskrivning och internränta – och för ökade övriga kostnader till följd av investeringen – drift och underhåll²⁰. Stadskontoret menar att genom kommunbidragets konstruktion får den investerande nämnden vid utbyggnadsinvesteringar med tiden ett ökande utrymme för bl.a. underhåll. Detta beror på att internräntan²¹, som beräknas på investeringens bokförda restvärde²², sjunker i takt med att det bokförda restvärdet sjunker, men det förhöjda kommunbidraget fortsätter att ligga på samma nivå som år noll. När avskrivningstiden är slut skapas ytterligare utrymme genom att avskrivningskostnaden försvinner.

Stadskontoret hävdar att det med tiden ökande utrymmet för underhåll vid Gatukontoret används till verksamhet som kan vara stadigvarande - exempel skulle kunna vara investeringar och anställning av ytterligare personal - och som ger upphov till kostnader årligen framöver. Underhållsbehovet för utbyggnadsinvesteringarna uppstår först efter ett antal år, och då är kommunbidraget in-tecknat av kostnader för stadigvarande verksamheter. Stadskontoret anser att Gatukontoret måste hitta former för att frigöra resurser för underhåll när behovet uppstår och inte använda dem till stadigvarande verksamheter.

Enligt Gatukontoret har det extra utrymmet uppstått de senaste ca tio åren när utbyggnadsnivån varit hög och använts till drift och underhåll. De påpekar att det extra utrymme avser driftkostnader fr.o.m. att investeringen tas i bruk och framtida underhållskostnader för de nya anläggningarna, inte de redan befintliga.

I valet mellan underhåll och annan verksamhet får underhåll generellt sett stå tillbaka. Stadskontoret menar att Tekniska nämnden och Gatukontoret inom befintlig ekonomisk ram bör prioritera mellan verksamheterna så att underhållsskulden minskar.

Stadskontoret anser också att det finns ett behov av att mer noggrant analysera effekter på drift- och underhållskostnader av utbyggnadsinvesteringar, t.ex. genom uppföljning av underhållskostnader för utbyggnadsinvesteringar i relation till förhöjt kommunbidrag för desamma.

Revisionskontorets kommentar:

Av Tabell 1 och Tabell 2 på sid 8 framgår hur budget och utfall utvecklats för beläggningsprogrammet. De större budgetökningarna avser de senaste åren och härrör främst

¹⁹ Nuvarande modell har tillämpats sedan omkring år 2000.

²⁰ För ökade drift- och underhållskostnader höjs kommunbidraget med 2 % av nettoinvesteringen.

²¹ Bokförs som kostnad i resultaträkningen hos investerande nämnd.

²² Anskaffningsvärdet med avdrag för årliga avskrivningar.

från beslut av Kommunfullmäktige och Kommunstyrelsen. Utfallen är generellt sett högre än budget. Av Tabell 3 och Tabell 4 på sid 10 framgår hur budget och utfall utvecklats för bro- och kajunderhåll. Budget ökade år 2000 till 2005 och minskade sedan några år, för att sedan öka igen från 2008. De senare budgetökningarna härrör till övervägande del från beslut av Kommunfullmäktige och Kommunstyrelsen. Utfallen är i genomsnitt marginellt över budget. Det finns även investeringsmedel för befintliga broar och kajer.

Revisionskontoret instämmer i Stadskontorets uppfattning att det finns behov av mer uppföljning och analys av bl.a. effekter på utrymme för underhåll i relation till förhöjt kommunbidrag vid utbyggnadsinvesteringar.

6 Källor

Personer

Namn	Organisation	Funktion/enhet
Cederhag, Anders	Copenhagen Malmö Port AB	Bygg- och anläggningsavdelningen
Frenning, Johan	Copenhagen Malmö Port AB	Controller
Nordholm, Leif	Copenhagen Malmö Port AB	Chef, anläggningsavdelningen
Brinte, Lars	Fastighetskontoret	Tekniker, exploateringsavdelningen
Mattsson, Stefan	Fastighetskontoret	Enhetschef, arrendeenheten
Pettersson, Staffan	Fastighetskontoret	Enhetschef, lantbruksenheten
Json Sjöholm, Kristina	Fritidsförvaltningen	Avdelningschef, driftavdelningen
Carlsson, Per	Gatukontoret	Broansvarig, upplåtelse- och broenheten, drift- och underhållsavdelningen
Jönsson, Richard	Gatukontoret	Enhetschef, gata och park, drift- och underhållsavdelningen
Lindelöf, Peter	Gatukontoret	Ansvarig beläggningsprogrammet, gata och park, drift- och underhållsavdelningen
Lundquist, Thomas	Gatukontoret	Avdelningschef, administrativa avdelningen
Ohlsson, Thomas	Gatukontoret	Sekreterare, drift- och underhållsavdelningen
Söderman, Annette	Gatukontoret	Civilingenjör/projektledare, broenheten
Antonsson, Cecilia	Stadsfastigheter	Ekonomichef, Serviceförvaltningen
Bremer, Bo	Stadsfastigheter	Ingenjör, samordnare underhåll m.m., Stadsfastigheter/Serviceförvaltningen
Olofsson Olsson, Åsa	Stadsfastigheter	Administrativ chef, Stadsfastigheter
Olsson, Michael	Stadskontoret	Controller, Stadskontoret
Troedsson, Jan-Åke	Stadskontoret	Ekonomidirektör