

Forretningsudvalgets ekstraordinære møde den 22. april 2008

Sag nr. 1

Emne: Høring vedrørende den fremtidige organisering
af de lokale jernbaner på Sjælland

4 bilag

Den 11. december 2007

FORRETNINGSUDVALGET

Forretningsudvalget den 23. oktober 2007, sag nr. 12

SAG NR. 16

HØRING VEDRØRENDE DEN FREMTIDIGE ORGANISERING AF DE
LOKALE JERNBANER PÅ SJÆLLAND

ADMINISTRATIONENS INDSTILLING

Det indstilles, at det meddeles Movia:

1. at regionsrådet ikke har bemærkninger til anbefalingen om at organisere lokalbaneområdet øst for Storbælt i to lokalbaneselskaber afgrænset ved regionsgrænsen omfattende både en trafikoperatørdel og en infrastrukturforvaltningsdel, og
2. at regionsrådet forudsætter, at de synergieffekter og stordriftsfordele, som den valgte organisationsform giver mulighed for, bliver kortlagt og realiseret med virkning for kørselskontrakten med det nye selskab fra 1. januar 2009.

RESUME

Movia har udsendt en rapport i høring med anbefalinger til den fremtidige organisering af lokalbaneområdet øst for Storebælt.

SAGSFREMSTILLING

Tidligere behandling

Sagen blev udsat på forretningsudvalgets møde den 23. oktober 2007. Udvalget ønskede svar på nogle spørgsmål vedr. de økonomiske konsekvenser for regionen af den nye struktur for lokalbanerne.

Movia har i et supplerende notat (vedlagt) redegjort for sin vurdering af de økonomiske konsekvenser af ændringer i organisationsstrukturen, herunder også for synspunkter i høringssvaret fra Lokalbansen A/S (vedlagt).

Movias notat gennemgås nærmere nedenfor.

Baggrund

Som konsekvens af kommunalreformen har Trafikselskabet Movia overtaget HUR's ejerandele af lokalbanerne i hovedstadsområdet og de amtslige ejerandele af lokalbanerne på det øvrige Sjælland og Lolland. Det drejer sig om selskaberne Lokalbansen A/S (trafikoperatør) og Hovedstadens Lokalbansen A/S (infrastruktur-

forvalter) i det tidligere HUR-område samt Lollandsbanen A/S (trafikoperatør og infrastrukturforvalter) og Vestsjællands Lokalbanel A/S (trafikoperatør og infrastrukturforvalter) i Region Sjælland.

Movias ledelse har ønsket en vurdering af og forslag til den fremtidige organisation af det samlede lokalbaneområde under Movia.

En arbejdsgruppe med deltagelse fra Movia, jernbaneselskaberne og regionerne på Sjælland med inddragelse af eksterne konsulenter har siden foråret 2007 arbejdet med problemstillingerne og har i oktober 2007 udsendt en rapport (vedlagt). Rapportens vurderinger og forslag skal udgøre grundlaget for Movias bestyrelses endelige beslutninger. Forinden har Movia ønsket at sende rapporten til høring bl.a. i regionerne på Sjælland, som har det finansielle ansvar for lokalbanerne.

Arbejdsgruppen har indledningsvis formuleret en vision for lokalbanerne:

- Lokalbanerne skal være blandt de bedste leverandører af lokal- og regional passagertrafik,
- Lokalbanerne skal – i tæt samspil med øvrige leverandører af kollektiv trafik og ved udnyttelse af togets særlige fordele – højne attraktiviteten af og medvirke til fastholdelse og udvidelse af markedsandelen for den kollektive trafik,
- Lokalbanerne skal drives med fokus på pålidelighed, service, miljø og sikkerhed, og med vægt på kvalitet, effektivitet, økonomi, synlighed og fortsat produktudvikling.

Ud fra visionen og lokalbanernes rammevilkår i øvrigt er der opstillet et sæt af fælles målsætninger for lokalbanerne.

Med afsæt i visionen, rammevilkårene og målsætningerne er der opstillet et sæt hovedkrav til den fremtidige organisering:

- **Enkelhed.** Den nye struktur skal omfatte færrest mulige organisatoriske enheder med let forståelig opgavedeling mellem enhederne,
- **Fokus på kunden.** Størst mulig fokus på kunderelaterede forhold, herunder mulighederne for en vis lokal indflydelse, produkttilpasning og markedsføring,
- **Effektivitet.** Størst mulig økonomisk effektivitet i den daglige ledelse, trafikproduktion og materiel- og infrastrukturvedligehold, herunder tværgående udnyttelse af ressourcerne og fælles løsning af sammenfaldende opgaver,
- **Kritisk masse.** Der skal være kræfter og økonomi i de enkelte enheder til at sikre tilstedeværelsen af de nødvendige faglige og styringsmæssige kompetencer,
- **Primær produktkvalitet.** De bedste muligheder skal skabes for levering af et trafikprodukt, der opfylder tidens krav til kvalitet og information med mulighed for en stadig udvikling af produktet,

- **Alsidig personaleanvendelse.** Medarbejderressourcerne skal kunne udnyttes mest muligt effektivt og alsidigt,
- **Klare snitflader (inkl. finansiering).** De enklest mulige snitflader mellem enhederne skal tilstræbes både internt i organisationen og i forhold til eksterne bevillingsgivere.

Analysen viser ud fra de nævnte forudsætninger, at valget principielt må stå mellem en organisation, hvor infrastrukturforvaltning og trafikoperatøropgaver er placeret i samme virksomhed (vertikal organisering) og en organisation, hvor de to sæt opgaver er placeret i virksomheder, der er uafhængige af hinanden (horisontal organisation).

Synergieffekterne mellem de egentlige trafikoperatøropgaver på den ene side og infrastrukturopgaverne på den anden side er ifølge analysen særligt store i mindre jernbanevirksomheder som de her aktuelle. Det peger klart på, at en vertikal organisering vil være at foretrække.

Arbejdsgruppen peger herefter ud fra en samlet vurdering på en model bestående af to selskaber, der begge er vertikalt opbygget og med grænsen følgende regionsgrænsen. To andre modeller, der var under overvejelse, var dels et samlet selskab for alle jernbaner, dels et samlet infrastrukturselskab sammen med to regionale trafikoperatørselskaber.

Ved valget er der lagt stor vægt på, at opnå klareste mulige snitflader i forhold til lokalbaneselskabernes hovedaktionær (Movia) og opdragsgiverne (Region Hovedstaden og Region Sjælland). Regionerne finansierer for banerne i deres område via Movia kontraktbetalingen for udført trafik og udbetaler anlægstilskud. Dette peger mod en organisering med en klar skillelinie ved regionsgrænsen for såvel operatørvirksomhed som infrastrukturforvaltning.

Anbefalingen kan sammenfattes således, at der etableres to selskaber:

1. Selskab 1 er en fusion af Lokalbansen A/S og Hovedstadens Lokalbaser A/S med hjemsted i Region Hovedstaden. Østbanen på Stevns udskilles og overføres til selskab 2.
2. Selskab 2 er en fusion af Vestsjællands Lokalbaser A/S, Lollandsbanen A/S og Østbanen med hjemsted i Region Sjælland.

Det er hensigten, at fusionerne træder i kraft pr. 1. januar 2009.

Rapporten forholder sig kun til de principielle og overordnede forhold ved den fremtidige organisering af lokalbaneområdet. Der udestår nu en længere implementeringsfase, hvor der skal ske en afklaring af en lang række forhold, herunder en kortlægning og beregning af de synergieffekter og stordriftsfordele, som kan opnås i den nye struktur.

Movias supplerende notat

Movia gennemgår i det supplerende notat fordele og ulemper ved de 3 modeller, som til sidst var inde i arbejdsgruppens overvejelser. Valget stod mellem et samlet selskab (operatør og infrastruktur), to regionsopdelte selskaber (operatør og infrastruktur) og 1 infrastrukturselskab for begge regioner og 2 operatørselskaber.

Valget stod efter nærmere vurdering mellem modellerne med samlede selskaber enten et stort (model 1) eller to regionsopdelte selskaber (model 2), som beskrevet ovenfor.

Movia har givet et skøn over de samlede etableringsomkostninger og synergieffekter ved de to modeller.

For model 1 (et samlet selskab) er udgifterne på i alt 24,6 mio. kr. Heraf skønnes Region Hovedstadens andel at udgøre ca. 13 mio. kr. En del heraf er indeholdt i Movias administrationsbudget. Den samlede årlige synergieffekt ved dannelsen af ét selskab er skønnet til ca. 7-8 mio. kr. Heraf vedrører kun ca. 2-3 mio. kr. Region Hovedstaden. Banerne i Nordsjælland blev fusioneret i 2001, og de fleste synergieffekter her er allerede høstet.

Etableringsudgifterne for model 2 (to regionale selskaber) er opgjort til 19 mio. kr. Region Hovedstadens andel heraf vil være på ca. 5,5 mio. kr. En del heraf er indeholdt i Movias administrationsbudget. Synergieffekterne skønnes også her at være 7-8 mio. kr., hvoraf 2-3 mio. kr. for Region Hovedstaden.

For Region Hovedstaden vil etableringsudgifterne dermed være mindst ved model 2. Det er især udgifterne til trafikstyring, som spiller ind. Her vil der i denne model kun ligge udgifter i Region Sjælland, ligesom udgifterne til øvrige administrative og IT-mæssige omlægninger vil være lavere.

Etableringsudgifterne vil dermed for Region Hovedstaden være tjent ind hurtigst ved valg af model 2 med to regionale selskaber.

Vedr. Lokalbanens høringssvar er det Movia opfattelse, at sammenlægningen mellem Lokalbanen og Hovedstadens Lokalbaner vil skabe synergier, som kan kompensere for, at Østbanen udskilles fra selskaberne. I de kommende kontraktforhandlinger mellem Movia og det kommende baneselskab vil der blive sat fokus på de gevinster, som fusionen forventes at medføre.

Mht. togsætkapaciteten i Region Hovedstaden vil det først blive aktuelt med en opgradering af Gribskovbanen efter 2009. Udgifter til togmateriel vil indgå i businesscasen for en evt. udvidelse af driften. Økonomisk er det bedømt som mest fordelagtigt, at to togsæt overgår til Region Sjælland nu og indsættes på Østbanen frem for at lade togene stå ubenyttet hen.

Vurdering

Arbejdsgruppen har anbefalet, at lokalbanerne fremover organiseres i to regionalt opdelte selskaber, der begge både er trafikoperatører og infrastrukturforvaltere. Movias skøn over etableringsomkostninger og synergieffekter og kommentarer i øvrigt giver ikke grundlag for at ændre denne anbefaling set fra Region Hovedstadens synspunkt.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Der er ingen umiddelbare økonomiske konsekvenser for budget 2007 af denne sag.

SAGEN AFGØRES AF

Regionsrådet.

FORRETNINGSUDVALGETS BESLUTNING

23.10.2007: Udsat.

Jørgen Christensen (V) deltog ikke i sagens behandling.

11.12.2007: Udsat.

Benedikte Kiær (C), Jørgen Christensen (V) og Sophie Løhde (V) deltog ikke i sagens behandling.

REGIONSRÅDETS BESLUTNING

Bilagsfortegnelse:

1. Høringsbrev fra Movia af 5. oktober 2007 (FU)
2. Rapport "Organisering af lokalbanerne øst for Storebælt" fra Movia (FU)
3. Høringssvar af 25.10.2007 fra Lokalbansen A/S (FU)
4. Notat fra Movia af 28.11.2007 vedr. mødesag om organisering af lokalbanerne (FU)

Sagsnr: 200703085

Arkiv: 1-30-75



Region Hovedstaden
Regional Udvikling
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Sagsnummer
108599-264729
THECA

Sagsbehandler TFR
Direkte 36 13 16 00
Fax
TFR@movia.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

14. marts 2008

Besvarelse af de af Region Hovedstaden stillede spørgsmål i forbindelse med forslaget til fremtidig organisering af lokalbanerne øst for Storebælt.

Vedlagt følger besvarelsen af de af Region Hovedstaden stillede spørgsmål i forbindelse med behandling af sagen vedrørende forslag om fremtidig organisering af lokalbanerne øst for Storebælt.

Sagen er senest behandlet i Movias bestyrelse den 13. december 2007, hvor den blev udsat til senere behandling, når de af regionen stillede spørgsmål var besvaret. Arbejdsgruppen har siden den 25. januar 2008 arbejdet med spørgsmålene og resultat heraf fremgår af de vedlagte dokumenter.

Det skal særligt fremhæves, at spørgsmålet omkring den fremtidige bestyrelseskonstruktion må afvente drøftelser i Movias bestyrelse den 24. april 2008, hvor sagen behandles på ny.

Svarene på de stillede spørgsmål giver i øvrigt efter arbejdsgruppens opfattelse ikke anledning til at ændre på kommentarerne til Lokalbanens høringssvar, underskrevet af Svend Jakobsen, som var bilagt sagsfremstillingen til Movias bestyrelsesmøde den 13. december 2007.

Det skal for god ordens skyld også nævnes, at den fornyede behandling i arbejdsgruppen ikke ændrer administrationens indstilling til bestyrelsen vedrørende valg af organisationsmodel, hvilket der nærmere vil blive redegjort for i sagsfremstillingen til bestyrelsesmødet den 24. april 2008.

Venlig hilsen

Tommy Frost
Banechef

Svar på

Spørgsmål fra Region Hovedstaden

Der er taget udgangspunkt i Notat til Arbejdsgruppen "Spørgsmål fra Region Hovedstaden", udarbejdet af Movia Bane og dateret 17. januar 2008 samt den gruppering af spørgsmålene, der er benyttet i notatet.

Gruppe 1:

A. Oversigt over økonomien i nuværende lokalbaneselskaber

Regnskabsår 2007 er anvendt som grundlag.

Indsamling af data er foretaget efter følgende opdeling i hovedgrupper:

1. Rullende materiel
2. Trafik og drift incl. trafikstyring
3. Infrastruktur
4. Overhead og administration

Indsamling og bearbejdning er koncentreret omkring omkostninger, der henføres til driftsbudgettet.

Regionernes driftstilskud, investeringstilskuddene samt midler stammende fra Hovedstadens Lokalbaner's salg af aktiver er anført.

Driftsudgifter er allokeret til det selskab, hvor de faktiske aktiviteter afvikles. Dette betyder, at udgifter til FC-betjening og Infrastruktur-decentralt, hvor opgaverne udføres på kontrakt af Lokalbanen for Hovedstadens Lokalbaner, er henført til Lokalbanen.

For hver hovedgruppe er driftsudgifterne opdelt i et decentralt og et centralt element med henblik på den videre vurdering af økonomien i de nye selskaber.

Skematisk opstilling er udarbejdet (se bilag 1).

Denne udviser en samlet driftsudgift i 2007 på 283,7 mio. kr., hvoraf ca. 46 mio. kr. er henført som centrale udgifter.

B. Kortlægning af den forventede økonomi i de nye selskaber

Kortlægningen af den forventede økonomi bygger på et sæt antagelser om de mulige nye selskaber (Model 1 med 1 selskab og Model 2 med 2 regionsopdelte selskaber) med anvendelse af forenklende forudsætninger for organiseringen i denne modelbetragtning:

- Der er for denne sammenligning antaget en fremtidig principiel organisering af de nye selskaber i overensstemmelse med ovennævnte opdeling i hovedgrupper, idet der herved undlades at tage stilling til den detaljerede organisation i selskaberne.
- Det er, jf. ovenstående, antaget, hvilke funktioner blandt de nuværende som forbliver decentrale for respektive baner. Det antages i forbindelse med denne sammenligning, at disse funktioner vil være uændrede i forhold til nuværende organisation, og at funktionerne vil være ens i de 2 modeller. Dog regnes med etablering af decentrale funktioner for Salg og Kundeservice, i princippet allokeret til de enkelte banestrækninger. Sådanne funktioner findes ikke i dag.
- Det er vurderet, hvilke centrale funktioner, som kan sammenlægges i henholdsvis Model 1 og Model 2.
- Trafikstyring/FC-betjening er i denne forbindelse betragtet som en "central" funktion.
- Der er på basis af indhentede oplysninger om nuværende bemanning i baneselskabernes centrale funktioner foretaget skøn over bemanningen af de centrale funktioner for et hypotetisk driftsår efter såvel Model 1 som Model 2.
- Vurderingen af den centrale bemanning er anset uafhængig af, om der etableres datterselskaber.
- Centrale 'andre omkostninger' er overført separat, og der er skønnet en besparelse, hvor relevant
- Der er foretaget beregning af de heraf følgende forskelle i centrale omkostninger efter Model 1 og Model 2.
- Der er af sammenligningsmæssige grunde i øvrigt antaget uændret driftsomfang og tilhørende basalt trafikudbud og serviceniveau i det hypotetiske driftsår i forhold til 2007.
- Økonomien er for Model 2 opgjort samlet for de to selskaber.
- Skønnede forventede etableringsomkostninger er anført.

Skematisk opstilling er udarbejdet (se bilag 2). Denne er udarbejdet med den på det foreliggende grundlag mulige detaljeringsgrad.

Opstillingen viser for det hypotetiske driftsår:

- En samlet driftsudgift efter Model 2 på ca. 277 mio. kr., hvoraf ca. 36 mio. kr. er henført som centrale udgifter
- En samlet driftsudgift efter Model 1 på ca. 270 mio. kr., hvoraf ca. 29 mio. kr. er henført som centrale udgifter

Dette kan sammenholdes med en samlet driftsudgift (2007) i de nuværende selskaber på 283,7 mio. kr.

Der er således i alt en forskel på de stipulerede driftsudgifter efter Model 2 i forhold til de nuværende driftsudgifter i selskaberne på ca. 7 mio. kr. svarende til ca. 2,5 %.

Der er endvidere samlet set en forskel på de stipulerede driftsudgifter i Model 2 i forhold til Model 1 på ca. 7 mio. kr. svarende til ca. 2,5 %.

De forventede etableringsomkostninger ved dannelse af et samlet selskab (Model 1) er estimeret til ca. 25 mio. kr.

- Hovedparten (ca. 16 mio. kroner) relaterer sig til etablering af en fælles fjernstyringscentral for samtlige banestrækninger, sammensat af dels fysisk indretning af selve fjernstyringscentralen, dels ombygning og tilpasning af stationssikringsanlæg samt fejlmeldingsudstyr for automatisk sikrede overkørsler. Denne fælles fjernstyringscentral er ikke nødvendig at etablere med det samme, men vil naturligvis være en forudsætning for at kunne reducere antallet af medarbejdere til trafikstyring mv.

- Herudover er der tale om bygningsomkostninger, IT-omkostninger mv. (ca. 5 mio. kr.)

De forventede etableringsomkostninger ved dannelse af to selskaber (Model 2) er estimeret til ca. 19 mio. kroner.

- Etablering af en fælles fjernstyringscentral for selskabet i Region Sjælland beløber sig til ca. 12 mio. kroner, idet der skal foretages ombygning og tilpasning af stationssikringsanlæg samt fejlmeldingsudstyr for automatisk sikrede overkørsler, fysisk indretning af arbejdspladser og betjeningspladser mv. Igen vil der her ikke være tale om, at den fælles fjernstyringscentral for selskabet i Region Sjælland er nødvendig for afvikling af togdriften, men den er naturligvis påkrævet for at opnå de forudsatte synergier.

- Ca. 3 mio. kr. relaterer sig til bygningsomkostninger, flytteomkostninger, IT-omkostninger mv., primært relateret til selskabet i Region Sjælland.

- Selskabet i Region Hovedstaden vil ikke have nævneværdige etableringsomkostninger, da de nuværende 6-7 medarbejdere hos Hovedstadens Lokalbaner flyttes til Lokalbanens faciliteter i Hillerød, og den nuværende lejeaftale hos Movia kan opsiges.

- For begge modeller gælder, at der i Movias administrationsbudget for 2008 er afsat 4 mio. kroner til etablering af selskaberne ved brug af advokat og revisor, som indgår i de ca. 25 hhv. ca. 19 mio. kr.

Gruppe 2:

Der er redegjort for beslutningskompetence, ejerforhold og bestyrelsessammensætning i baneselskaberne.

Særskilt notat herom er udarbejdet (se bilag 3).

Forslag til bestyrelseskonstruktion og -sammensætning for de nye baneselskaber følger på et senere tidspunkt.

Gruppe 3:

Der er ønsket kommentarer til høringssvar fra Lokalbanens bestyrelse, dateret 25.10.2007.

Der henvises her til sagsfremstillingen til Movia bestyrelsesmøde 13.12.2007, hvori høringssvarene er kommenteret.

Bilag 1							
Banernes omkostninger fordelt på hovedgrupper							
Nuværende selskaber							
			LJ	VL	LB	HL	
1	Rullende materiel		15,8	18,1	43,5	0,0	
	Decentralt - uændrede		15,8	18,1	41,9	0,0	
	Chef		0,0	0,0	0,6	0,0	
	Medarbejdere		0,0	0,0	0,9	0,0	
	Andre omkostninger			0,0	0,0	0,0	
	Centralt		0,0	0,0	1,6	0,0	
2	Trafik		12,4	20,1	88,8	0,7	
	Decentralt - uændrede		9,3	16,9	78,5	0,0	
	Chef		0,4	0,6	1,2	0,5	
	Medarbejdere		0,0	0,0	1,7	0,0	
	Andre omkostninger		0,0	0,0	0,3	0,2	
	Centralt trafikledelse		0,4	0,6	3,1	0,7	
	FC medarbejdere inkl. leder		2,8	2,5	6,3		
	Andre FC omkostninger		0,0	0,1	0,8		
	Centralt FC mv.		2,8	2,6	7,1	0,0	
3	Infrastruktur		7,1	10,8	29,0	4,7	
	Decentralt - uændrede		6,5	10,2	27,9	3,6	
	Chef		0,6	0,6	0,6	0,5	
	Medarbejdere		0,0	0,0	0,5	0,4	
	Andre omkostninger		0,0	0,0	0,0	0,3	
	Centralt		0,6	0,6	1,1	1,1	
4	Administration		4,9	7,2	18,3	2,4	
	Decentralt - uændrede		2,2	3,0	3,6	0,0	
	Chef		1,4	0,6	2,8	0,7	
	Personale		0,4	1,2	4,5	0,4	
	Bestyrelse		0,1	0,4	0,4	0,0	
	Andre omkostninger		0,9	2,0	7,0	1,2	
	Centralt		2,7	4,2	14,7	2,4	

	Sum	40,2	56,2	179,5	7,8	
	Regioners driftstilskud	21,1	30,9	84,2	26,6	
	Investerings tilskud	9,2	6,0	14,1	25,8	
	HLS salg af aktiver				18,5	
Note:	Investeringsstilskud indeholder også leasingudgifter til anskaffelse af tog (LJ 5,82 mio. – LB 14,1 mio)					

Bilag
2

Banernes omkostninger fordelt på hovedgrupper
Nye selskaber

	2 selskaber samlet	1 fælles selskab	Forskel
1 Rullende materiel	77,2	77,0	0,2
Decentralt - uændrede	75,8	75,8	0,0
Chef	1,4	0,7	
Medarbejdere	0,0	0,5	
Andre omkostninger	0,0	0,0	
Centralt	1,4	1,2	0,2
2 Trafik	118,3	115,8	2,5
Decentralt - uændrede	104,7	104,7	0,0
Chef	1,4	0,7	
Medarbejdere	2,0	2,0	
Andre omkostninger	0,5	0,5	
Centralt trafikledelse	3,9	3,2	0,7
FC medarbejdere inkl. leder	8,8	7,2	
Andre FC omkostninger	0,9	0,7	
Centralt FC mv.	9,7	7,9	1,8
3 Infrastruktur	51,8	51,1	0,7
Decentralt - uændrede	48,1	48,1	0,0
Chef	1,4	0,7	
Medarbejdere	2,0	2,0	
Andre omkostninger	0,3	0,3	
Centralt	3,7	3,0	0,7
4 Administration	26,4	22,8	3,6
Decentralt - uændrede	8,9	8,9	0,0
Chef	4,8	3,2	
Medarbejdere	6,4	6,0	
Bestyrelse	0,8	0,6	
Andre omkostninger	5,5	4,1	
Centralt	17,5	13,9	3,6
5 Salg og Kundeservice decentralt	3,0	3,0	0,0
Sum	276,7	269,7	7,0
Etableringsomkostninger	19,0	24,6	

Notat **Bilag 3.**

Til

- Region Hovedstaden

Kopi

14. marts 2008

Notat vedrørende beslutningskompetencen og bestyrelsessammensætning på lokalbaneområdet.**Indledning.**

Dette notat beskriver dels beslutningskompetencen på lokalbaneområdet, dels de nuværende selskabers bestyrelsessammensætning, samt Movias overvejelser om en fremtidig bestyrelsessammenhæng i en ny lokalbaneorganisation

Lovgrundlaget.

Movia har den 1. januar 2007 overtaget det administrative og økonomiske tilsyn med lokalbanerne i forbindelse med kommunalreformens udmøntning på trafikområdet, nærmere beskrevet i Lov om Trafikselskaber. I kraft af loven, har Movia fået overdraget de hidtidige aktieandele fra Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), Frederiksborg Amt, Roskilde Amt, Vestsjællands Amt og Storstrøms Amt. For baneselskaberne i Hovedstadsområdets vedkommende var det konkret anført i loven, for Roskilde, Vestsjællands og Storstrøms Amter skete det ved en beslutning i Forberedelsesudvalget for Region Sjælland på regionsrådsmødet den 7. december 2006.

Movia kan således deltage med bestemmende indflydelse i jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik og/ eller forvalter infrastruktur.

Aktiefordelingen i jernbaneselskaberne 1. januar 2007.

Selskab	Movia andel	Kommunal andel	Private og andre	I ALT
Lokalbanen A/S	100%	--	--	100%
Hovedstadens Lokalbaner A/S	61,49%	13,50% note 1)	25,01% note 2)	100%
A/S Lollandsbanen	61%	39% note 3)	--	100%
Vestsjællands Lokalbaner A/S	66,9%	29,5% note 4)	3,6%	100%

Note 1: Består af Halsnæs, Hillerød, Gribskov, Helsingør, Køge, Faxe og Stevn kommuner.

Note 2: Heraf Lyngby-Nærum Banen med 11,73% som via aktionæroverenskomst stemmer sammen med Movia.

Note 3: Består af Lolland og Guldborgsund kommuner.

Note 4: Består af Odsherred, Holbæk, Sorø, Slagelse og Kalundborg kommuner.

Movias beføjelser i relation til aktieselskaberne.

Foruden at kunne udøve sin bestemmende indflydelse gennem de ovenfor nævnte ejerandele i selskaberne, så skal Movia jævnfør Lov om Trafikselskaber, § 13

- Have adgang til de oplysninger om aktieselskabernes virksomhed og økonomi mv., som trafikelskabet måtte have brug for – for derved at kunne udøve det administrative og økonomiske tilsyn med lokalbanerne.
- Godkende nye vedtægter eller ændringer i bestående vedtægter for de enkelte lokalbaneselskaber.

Movia vil kunne udøve sin aktiemajoritet alene i Lokalbanen A/S (100%) og i Vestsjællands Lokalbaner A/S (66,9%), hvorimod der i Hovedstadens Lokalbaner A/S (61,49%) skal udnyttes den aktionæroverenskomst, der er indgået med Lyngby-Nærum Banen (11,73%). I A/S Lollandsbanen (61%) skal mindst en af de to kommuner stemme sammen med Movia.

Lokalbaneselskabernes beslutningskompetence.

Lokalbaneselskaberne er som bekendt aktieselskaber i sædvanlig forstand, og det betyder blandt andet, at generalforsamlingen er selskabets højeste myndighed.

Bestyrelsen vælges på generalforsamlingen og foretager herefter selv konstituering.

Bestyrelsen ansætter og afskediger direktøren – direktøren ansætter og afskediger øvrigt personale ved lokalbaneselskabet.

De nuværende aktieselskabers bestyrelsessammensætning.

De nuværende selskabers bestyrelsessammensætning afspejler forskellige "kulturer", dels historisk begrundet, dels affødt af de i Hovedstadsområdet gennemførte omstruktureringer og fusioner i 2002.

Selskabernes bestyrelser i marts 2008 ser således ud:

Lokalbanen A/S

Bestyrelsesformand – fhv. finansminister Svend Jacobsen

Næstformand – fhv. generaldirektør ved DSB Peter Langager

Bestyrelsesmedlem – købmand Niels Fog

+ 2 medarbejderrepræsentanter

Hovedstadens Lokalbaner A/S

Bestyrelsesformand – adm. direktør Johannes Sloth, Movia

Næstformand – Forretningsudviklingschef Per Gellert, Movia

Bestyrelsesmedlem – Bestyrelsessekretær Mads Lund Larsen, Movia

A/S Lollandsbanen

Bestyrelsesformand – Borgmester Kai Petersen, Guldborgsund Kommune

Næstformand – Banechef Tommy Frost, Movia

Bestyrelsesmedlem – Borgmester Stig Vestergaard, Lolland Kommune

+ 2 medarbejderrepræsentanter

Vestsjællands Lokalbanel A/S

Bestyrelsesformand – Advokat Kai Høj

Næstformand – fhv. jernbanedirektør Niels M. Christensen

Bestyrelsesmedlem – Afdelingschef i Flextrafik Jens Peter Langberg, Movia

Bestyrelsesmedlem – Banechef Tommy Frost, Movia

+ 3 medarbejderrepræsentanter

Overvejelser omkring den fremtidige bestyrelsessammensætning i en ny lokalbaneorganisation.

Beslutning om den fremtidige bestyrelseskonstruktion fastlægges først efter behandling i Movias bestyrelse.

Høringssvar

Movia udsendte den 05.10.2007 arbejdsgruppens rapport til høring i de 4 jernbaneselskaber samt de to regioner. Derudover blev rapporten kort gennemgået i Movia's ledelsesgruppe.

Fra de 4 jernbaneselskaber samt de to regioner, er der følgende kommentarer til rapporten:

Region Sjælland:

- Regionen er enig i rapportens indstilling vedrørende etablering af to vertikale selskaber, der er regionsopdelt.
- Regionen forudsætter at synergieffekter og stordriftsfordele snarest bliver kortlagt og realiseret

Region Hovedstaden:

- Region Hovedstaden har sagen vedrørende forslag til fremtidig organisering på forretningsudvalgets møde 11.12.2007 og regionrådsmøde den 18.12.2007.
- Movia vil på bestyrelsesmødet den 13.12.2007 orientere om regionens høringssvar på baggrund af forretningsudvalgets behandling den 11.12.2007.

Lokalbanen A/S:

- Der bør kun være et selskab, der både indeholder operatør- og infrastrukturopgaver

For at sikre en samlet økonomisk konsekvens ved indstillingen mangler der i rapporten:

- En økonomisk konsekvensberegning af synergi- og stordriftsfordele ved opdeling i hhv et og to selskaber (vertikalt organiseret)
- En sammenligning med den aktuelle økonomi i de nuværende 4 selskaber
- En udskillelse af Østbanen vil betyde større enhedsomkostninger for Region Hovedstaden
- Overførsel af to LINT 41 togsæt fra Nordsjælland til Østbanen, vil medføre, at der mangler togsæt for evt. kommende serviceforbedringer i Region Hovedstaden

Kommentarer til Lokalbansens høringssvar:

- Alle driftsvendte aktiviteter - såsom trafikstyring, banevedligehold, værksted, togdrift og stationsbetjening på Østbanen - overgår til det nye selskab i Region Sjælland.
- Administrative besparelser som følge af overflytning af Østbanen har Lokalbansen svært ved at pege på, idet alle medarbejdere indgår som faste omkostninger. Ved fusion af Lokalbansen A/S og Hovedstadens Lokalbansen A/S tilføres økonomi og medarbejdere, der vil kunne give mulighed for effektiviseringer, og dermed en reduktion i forhold til at overflytte Østbanen. Dette indgår i kontraktforhandlingerne mellem Movia og det nye jernbaneselskab for Region Hovedstaden i løbet af 2008.
- I forudsætningerne for Lokalbaneplan 2006-2015 inklusive forsøget med 20-minutters drift på Frederiksværkbanen, indgår det, at der er 3 overskydende togsæt i forhold til de indkøbte og leverede 27 togsæt. Baggrunden for levering af 27 togsæt var den hidtidige Masterplan med øget frekvens på næsten alle strækninger, drevet af Lokalbansen. Dette servicescenario er i 2006 blevet revideret, og som konsekvens heraf er der et overskud på 3 togsæt – en vurdering, der her i 2007 er ændret til 2 overskydende togsæt. I forbindelse med beslutningen i Region Sjælland om at anskaffe nyt togmateriel til Østbanen besluttedes det at overføre 2 togsæt til Østbanen, inklusive finansieringen af disse, således, at Region Hovedstaden fra og med 2008 kun finansierer 25 togsæt.
- Movias administration har i samarbejde med Region Hovedstaden foretaget en opdatering af tids- og investeringsplanen, der skal udmønte Lokalbaneplanen. Her fremgår det, at en beslutning om en eventuel opgradering af Gribskovbanen først skal træffes i forbindelse med evaluering af forsøget på Frederiksværkbanen, og det vil i den forbindelse være naturligt at lave en business-case på opgraderingen, indeholdende anskaffelse af flere togsæt.
- Det vil efter Movias opfattelse være muligt at anskaffe yderligere LINT 41 tog uden at være bundet af mindst 4, idet det ikke umiddelbart nødvendigvis er en forudsætning af disse tog skal være fabriksnye.

A/S Lollandsbanen:

- Vigtigt at de decentrale funktioner i de nye selskaber sikrer de værdier, der i dag er kendetegnende for en god og effektiv lokalbane, således at medarbejdere og kunder finder banen attraktiv
- Den nye organisation skal sikre nærhed mellem infrastrukturforvalter og operatør – og dermed ikke udskilles

- Det er væsentligt, at den fremtidige struktur sikrer et så optimalt samarbejde mellem banen og dens ejere og regionen, der bærer den økonomiske forpligtigelse for lokalbanerne beliggende i regionen. Det er altså væsentligt at den nye organisation følger regionsstrukturen

Vestsjællands Lokalbaser A/S:

- Det vertikale princip, hvor trafikoperation og ansvaret for infrastrukturen er placeret i samme virksomhed og under fælles ledelse, bør lægges til grund for den organisationsmodel, der vælges
- Den principielle organisering bør være ens for alle selskaber
- Det er hensigtsmæssigt at lade den geografiske afgrænsning mellem selskabsdannelserne følge regionsgrænsen
- Aktiver og forpligtigelse, der vedrører drift og infrastruktur på Østbanen, skal som følge heraf overføres til den selskabsorganisation, der etableres indenfor Regions Sjælland's område.
- For at opnå en positiv synergi og effektivisering ved en sammenlægning af bl a A/S Lollandsbanen og Vestsjællands Lokalbaser A/S skal det ske i et afpasset tempo

Hovedstadens Lokalbaser A/S:

- Den nye organisation for lokalbanerne må ikke medføre en økonomisk forringelse ved gennemførelse af de investeringsopgaver, der er beskrevet i Lokalbanepånen 2006 – 2015. Dvs, at der fortsat skal kunne afløftes moms i forbindelse med investeringer.
- Hele skatteområdet indenfor investeringer skal undersøges.
- Udover den ene organisationsmodel, der er indstillet i rapporten, burde der tillige have været undersøgt følgende modeller:
 - Et stort selskab for hele området
 - Et infrastrukturselskab og to operatørselskaber

Ved en sammenligning af ovenstående tre modeller

- Ud fra mulighederne for at sikre tilstrækkelig faglig kompetence (kritisk masse)
- Ud fra mulighederne for en enkel udlicitering af operatøropgaverne
- Gennem en økonomisk og anden benchmarking af modellerne

opnås et bedre beslutningsgrundlag til at kunne vælge den optimale model.

Behandling:

Bilag:

1. Karakteristika for de nuværende 4 jernbaneselskaber, notat dateret den 15.06.2007
2. Vision, mål og målsætninger for en ny jernbaneorganisation på Sjælland og Lolland – Falster, dateret 09.08.2007.
3. Krav til organisationsmodel for lokalbanerne øst for Storebælt, dateret 09.08.2007
4. Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende forslag til ny organisation, dateret oktober 2007.
5. Høringssvar fra regioner og jernbaneselskaber