

NOTAT

Til: Regionsrådet

Journal-nr.: 23018508

Dato: 8. november 2023

Svar på spørgsmål til sag om "Godkendelse af valg af forretningsfører for Hovedstadens Letbane – når Letbanen går i drift"

Nærværende notat svarer på uddybende spørgsmål, der blev stillet i forbindelse med forretningsudvalgets behandling den 7. november 2023 af sagen *Godkendelse af valg af forretningsfører for Hovedstadens Letbane – når Letbanen går i drift*. Sagen behandles på regionsrådsmøde den 14. november 2023.

Spørgsmål 1

Hvem er det konkret, der kommer til at varetage opgaven som forretningsfører, Metroselskabet eller Metroservice? En ny afdeling/driftsorganisation under Metroselskabet eller hvordan?

I Metroservice årsrapport for 2022 står der at "Endelig har Metro Service en drifts- og vedligeholdelseskontrakt med Hovedstadens Letbane I/S om mobilisering, drift og vedligehold af Letbanen på Ring 3. Denne kontrakt udløber i 2040."

<https://www.metroservice.dk/media/1228/annual-report-2022-signed.pdf>

Hvad er forskellen på denne kontrakt der her nævnes, og den der skal indgås?

Er der tale om en helt ny enhed der skal ansættes?

Svar på spørgsmål 1

Bilag 4 til sagen er baggrundsmateriale til forskelsvurdering af forretningsfører for Hovedstadens Letbane.

På side 3 i bilag 4 ses en oversigt over den forventede fordeling af opgaver mellem driftsoperatøren (Metro Service A/S) og driftsorganisationen (hvor Hovedstadens Letbanes bestyrelse har indstillet, at der skal være en "forretningsfører henlagt ved lov", og at denne bliver Metroselskabet).

Hvis regionsrådet og kommunalbestyrelserne, der er repræsenteret i Interessentskabet for Hovedstadens Letbane, tilslutter sig bestyrelsens indstilling, vil Metroselskabet skulle etablere en driftsorganisation, som herefter vil være Hovedstadens Letbanes administration. Herefter vil Hovedstadens Letbanes organisation forventeligt som minimum bestå af bestyrelsen, interessentskabet og den driftsorganisation, som Metroselskabet etablerer. Driftsorganisationen vil i sin opgaveløsning være 'Hovedstadens Letbane' og vil løse opgaver for bestyrelsen og interessentskabet, herunder blandt andet styre Operatør- og vedligeholdelseskontrakten med Metro Service. Driftsorganisationen vil dermed i det store hele ligne det, vi allerede kender i dag fra anlægsorganisationen, men den gældende lovgivning gælder kun anlægsorganisationen. Derfor skal der nu tages stilling til driftsorganisationen med henblik på at have den etableret, før letbanen går i drift.

Metro Service's opgaver er beskrevet i Operatør- og vedligeholdelseskontrakten og bliver i korte træk at varetage den daglige drift af, vedligehold af og sikkerhed på letbanen.

Det vil kræve ændringer i love og selskabsdokumenter at skabe grundlaget for etablering af Hovedstadens Letbanes driftsorganisation, som her beskrevet. Der skal ikke skrives en kontrakt med Metroselskabet, da opgaven som forretningsfører bliver henlagt ved lov og opgaverne derved er beskrevet i loven. Derudover styres Hovedstadens Letbane, herunder driftsorganisationen af en række selskabsdokumenter, som kan aftales i bestyrelsen og interessentskabet.

Spørgsmål 2

Hvor lang tid forløber kontrakten med opgaven som forretningsfører? Hvordan kan der evt. skiftes forretningsfører? Kan vi beslutte at afkorte evalueringsperioden?

I sagen står der, at Metroselskabet sikrer en god overgang mellem anlæg og drift, mens Movia på lang sigt bedre optimerer transportmæssige synergier.

Der står også, at der skal være en evaluering på 8-10 år. Men også at der skal ske lovændring.

I sagen (evaluering fra FORSKEL) står der "MS nævner, at det vil være selskabets anbefaling til bestyrelsen, at der ikke indsættes en såkaldt solnedgangsklausul i loven. MS nævner, at en sådan kan være relevant, hvis det ønskes at skifte forretningsfører eller på sigt oprette egen organisation (nedlægge forretningsfører-forpligtigelsen hos det relevante selskab). Det vil til enhver tid være muligt for ejerne at anmode lovgiver om at ændre loven skulle det ønskes at ændre governance, og på den vis er det ikke nødvendigt at tilføje en solnedgangsklausul".

"Evaluering vil kunne erstatte en solnedgangsklausul i loven".

Svar på spørgsmål 2

Som udgangspunkt skrives kravet om evaluering ind i selskabsdokumenterne for Hovedstadens. Dermed kan Hovedstadens bestyrelse og interessentskab beslutte tidspunkt, omfang og indhold i en evaluering samt eventuelle konsekvenser af den gennemførte evaluering.

Da indstillingen er, at Hovedstadens Letbane får en "forretningsfører henlagt ved lov", er det loven og ikke en kontrakt, der fastsætter indhold, rammer og vilkår for forretningsføreren. Der indstilles ikke, at lovgivningen kommer til at indeholde en solnedgangsklausul.

Et eventuelt skift af forretningsfører vil dermed kunne ske ved at bede staten om at ændre lovgivningen.

Spørgsmål 3

Er det afklaret, hvor meget der skal bruges på driftsorganisationen?

På aprilmødet i FU hed det i præsentationen:

"Risici i forbindelse med driftsorganisation og ibrugtagning af letbanen:

I Letbanens budget er der afsat 10 mio. kr. til driftsorganisationen. I arbejdet med en ny driftsorganisation vil det blive vurderet, om 10 mio. kr. er nok til at drive en bæredygtig organisation.

Driftsbudgettet skulle som udgangspunkt balancere –uden behov for tilskud. Passagerprognoserne, som driftsbudgettet er bygget op omkring, er muligvis for optimistiske."

Svar på spørgsmål 3

Regionsrådet gav på møde den 20. juni 2023 regionsrådsformanden mandat til på ekstraordinært interessentskabsmøde i Hovedstadens Letbane I/S den 22. juni 2023 at godkende opdateret budgetgrundlag for letbanen. Her indgik et revideret driftsbudget, hvor det fremgik, at udgiften til driftsorganisationen er opskrevet til 30 mio. kr. årligt (2023-priser). Dette begrundes med følgende:

"Når letbanen er i drift, vil der være en række opgaver, som driftsorganisationen for Hovedstadens Letbane skal varetage.

Baseret på erfaringer fra Odense og Aarhus samt fra Metroselskabet er der forudsat en organisation med ca. 25 årsværk, se tabel 4. Dermed vurderes det realistisk at kunne sikre den bedst mulige drift og økonomi for letbanen på kort og lang sigt. En væsentlig del af opgaverne vil omhandle løbende kontraktstyring og driftsopfølgning i forhold til de udbudte kontrakter. Dertil kommer en tværgående myndigheds- og ejerkoordinering, der som følge af den antalmæssige store ejerkreds og høje antal vej – og banemyndigheder forventes at indebære behov for koordinerende ressourcer. Derudover vil organisationen varetage en række selskabsopgaver, der bl.a. omhandler servicering af bestyrelse, regnskab, gældspleje, lovgivning, rekruttering, HR, ledelse mv. Endeligt vil der være opgaver relateret til forbedring af passageroplevelsen, markedsføring, kommunikation, pressehåndtering etc. Der er ikke afsat ressourcer til at gennemføre analyser af eventuelle nye letbanelinjer. Skulle et sådant ønske opstå, vil det kræve særskilt finansiering.

I posten indgår desuden udgifter til lokaler og kontorhold, revision, advokatbi-stand samt bestyrelseshonorar."

(Regionsrådsmøde den 20. juni 2023, sag 14, bilag 1, side 25)

Spørgsmål 4

Får vi en plads i Metroselskabets bestyrelse? Vil bestyrelsen for Hovedstadens Letbane blive nedlagt, når letbanen går i drift?

Svar på spørgsmål 4

Interessentskabets formål er i hht. § 3 i [vedtægterne](#) at projektere, anlægge og drive Ring 3 Letbane. Der er derfor ikke lagt op til, at bestyrelsen for Hovedstadens Letbane nedlægges, når Letbanen går i drift.

Bestyrelsens sammensætning fremgår af selskabets vedtægters § 8.

Ændringer i selskabets vedtægter kræver en forudgående godkendelse ved enstemmighed på interessentskabsmøde, jf. § 6.2. En ændring af bestyrelsens sammensætning kan derfor ikke ske, uden regionsrådets godkendelse.