

Notat



Til:

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Kopi til:

Sagsnummer
ThecaSag-107178
Movit-3047258

Sagsbehandler MLL
Direkte +45 36 13 15 05
Fax -
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

10. marts 2015

Baggrundsnotat vedrørende fusion af lokalbaneselskaberne

Movias bestyrelse besluttede 26. februar 2015 at iværksætte en proces, som skal føre til fusion af Lokalbansen A/S og Regionstog A/S, og at der forud herfor gennemføres en høring af regionsrådene.

Lokalbanen og Regionstog har gennem de seneste knap seks år oplevet væsentlig ekspansion i den daglige virksomhed i kraft af hastighedsopgraderinger af infrastrukturen, større trafikproduktion og flere passagerer. Lokalbansens vækst i togkilometer i perioden er på cirka 10 pct., passagervæksten er på cirka 22 pct., mens Regionstogs vækst i togkilometer er på cirka 24 pct. og passagervæksten på cirka 16 pct. Den oplevede vækst er blandt andet sket på baggrund af begge regioners aktive trafikpolitik og økonomiske prioritering af den kollektive transport på bane og vej.

Begge selskaber hviler på en stærk lokal forankring og opbakning fra borgere og kommuner, hvilket blandt andet afspejles i høj og stabil kundetilfredshed.

Begge selskaber har besluttet ambitiøse visions- og udviklingsplaner for de kommende 10 år, hvor også nødvendige reinvesteringer i infrastrukturen skal foretages.

De kommende år står lokalbaneselskaberne således over for krævende udfordringer, både organisatorisk og økonomisk.

Movias administration har analyseret mulige modeller for organisering af lokalbaneområdet med vægt på, at en fremtidig model skal kunne

- Fremtidssikre stærke organisationer og attraktive arbejdspladser, herunder fastholde og tiltrække fornødne kompetencer.
- Fastholde den lokale forankring.

- Styrke lokalbaneproduktet i forhold til visions- og udviklingsplaner.
- Fortsat effektivisere, udnytte synergier, og realisere økonomiske gevinster.
- Forberede selskaberne bedst muligt på eventuelt fremtidigt krav om udbud.

Der er arbejdet med to løsningsscenarier:

1. Fusion af selskaberne.
2. Forpligtende samarbejde mellem ledelser og organisationer.

Det er Movias vurdering, at en fusion af selskaberne bedst fremtidssikrer selskabernes organisation og kompetenceniveau, giver den største økonomiske gevinst og medfinansiering til regionerne, og sikrer den mest effektive struktur for kommende omfattende reinvesteringer i infrastrukturen på baneområdet. En fusion vurderes at kunne frigøre rationaliseringsgevinster i drift og administration på 15-23 mio. kr. årligt, idet der de første tre år vil være fusionsomkostninger på ca. 30 mio. kr. Afhængigt af det niveau for infrastrukturinvesteringer, der lægges ind som forudsætning, vil der være yderligere synergigevinster.

Krav til organisation, ressourcer og kompetencer ved en fusion

I jernbanesektoren, og særligt i lokalbaneselskaberne, står mange medarbejdere over for snarlig pension med få yngre medarbejdere til at overtage opgaverne. Hertil kommer, at selskaberne generelt har gennemført effektiviseringer, og derfor begge fremstår med slankede organisationer i baneselskabsmålestok. Visse specialistfunktioner er bemandingsmæssigt sårbare. Lovgivningen på jernbaneområdet stiller stadig højere krav til sikkerhed, miljø og kvalitet, hvilket betyder, at lokalbaneselskabernes rekrutteringskraft, kompetenceudvikling og karrieremuligheder er afgørende for at sikre, at lokalbanetrafikken fortsat kan afvikles på et højt kvalitets- og serviceniveau.

I kombination med de kompetencemæssige udfordringer står baneselskaberne over for store investeringer i infrastrukturprojekter, materiel og udviklingsopgaver, som kræver såvel specialiserede kompetencer, udviklingsressourcer som finansiering.

Samlet vurderes det, at de to organisationer kommer under pres i nær fremtid, hvor den tilstrækkelige kritiske masse ikke vil være til stede til at løfte opgaverne uden at tilføre betydelige økonomiske ressourcer til de respektive selskaber.

Behovet for reinvestering i infrastrukturen er estimeret til knap 1 mia. kr. over de kommende 10 år. Erfaringer fra lignende infrastrukturprojekter viser, at infrastrukturudbud er omkost-

ningstunge, og at små udbud og indkøb medfører højere priser end en fælles strategisk tilgang ved større udbud. Forventningen er derfor, at det vil medføre en meromkostning, hvis selskaberne skal løfte reinvesteringsopgaverne hver for sig.

Hertil kommer, at store visions- og udbygningsplaner i begge selskaber vil lægge beslag på ledelses- og spidskompetencer, herunder økonomistyring og projektledelse, hvilket vil fjerne nødvendigt ledelsesmæssigt fokus fra øvrige centrale driftsopgaver.

Endelig betyder øgede krav til sikkerhed, miljø og kvalitet, at selskaberne kan få behov for større tilskud fra regionerne til at dække de afledte omkostninger til ressourcer og drift.

Realisering af gevinster

Som ansvarlig for den overordnede fusionsproces, projekt- og økonomistyring er Movia garant for, at rationaliseringsgevinsterne realiseres. Det operationelle ansvar vil i høj grad blive varetaget af selskabets nye ledelse med Movia som sparringspartner og kontrolfunktion via kontrakten og ejerskabet.

Selve realiseringen af gevinsterne sker gennem en samling af organisationerne, herunder fælles hovedkontor, fælles funktioner og efterfølgende implementering af fælles it-systemer, fælles navn mv. Når organisationen er på plads, skal der udarbejdes en fælles infrastruktur- og udbudsplan, for at opnå gevinsterne i prissætning og udbudsproces. Ansvar ligger hos det fusionerede selskabs ledelse, som et krav fra Movia som majoritetsejer.

Som nævnt er omkostninger og investeringer forbundet med fusionen estimeret til 30 mio. kr., hvoraf hovedparten fordeler sig over de kommende tre år. Der er i økonomiestimatet taget højde for fordelingen af investeringer og gevinster over tid.

Der vil ske en opgørelse af de nuværende selskabers værdi, og hidtil opsparede likvider vil fremover kunne spores tilbage til den region, der har foretaget den pågældende indbetaling eller investering.

Efter fusionen fordeles besparelser og økonomi mellem regionerne efter en strækningsbaseret økonomimodel, hvilket er den samme model, som benyttes på busområdet. I modellen indgår et strækningsbaseret vederlag (takst ud fra aktivitet f.eks. kørte km), og et administrationsvederlag, som indeholder de poster, der ikke direkte kan henføres til aktiviteter. Den nøjagtige fordeling og model fastsættes i samarbejde mellem Movia og regionerne.