

Principper for sammenlægning af anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S og drifts- og infrastrukturselskabet Aarhus Letbane Drift I/S

Baggrund og forudsætninger

Aarhus Letbane I/S blev stiftet i 2012 med baggrund i Lov om Aarhus Letbane (L77 - 2012). Aarhus Letbane Drift I/S blev stiftet i 2013 ligeledes med baggrund i Lov om Aarhus Letbane samt beslutninger i henholdsvis Aarhus Byråd den 28. august 2013 og regionsrådet den 21. august 2013.

I forlængelse af statens supplerende bevilling til Aarhus Letbane i 2014 udtræder Transportministeren af Aarhus Letbane I/S. Dette sker med baggrund i Lov om ændring af lov om Aarhus Letbane og lov om trafik-selskaber (Lov nr. 155 af 18/02/2015). Loven træder i kraft pr. 1. april 2015.

Ifølge loven kan kommune og region som de tilbageværende ejere af anlægsselskabet selv træffe beslutning om den fremtidige organisering af Aarhus Letbane (anlæg og drift). En sammenlægning vil praktisk foregå ved at likvidere det ene selskab og fortsætte det andet.

På baggrund af lovændringen er de lokale parter enige om, at der skal ske en sammenlægning af de to selskaber.

Formål

Formålet med sammenlægningen er at få opbygget en robust, smidig og effektiv organisation, der både kan håndtere anlægs – og driftsspørgsmål for etape 1 samt forestå anlæg og drift af kommende etaper. Formålet med sammenlægningen er endvidere at optimere det samlede arbejde med letbanen, således at anlægs- og driftsomkostninger fremover minimeres.

Principper

Sammenlægningen sker med udgangspunkt i følgende overordnede principper:

- Sammenlægningen tager udgangspunkt i de tidligere vedtagne principper (hvor disse er relevante) af 8. august 2013 for etablering af Drifts- og infrastrukturselskabet.
- Det sammenlagte selskab skal dannes med afsæt i det nuværende anlægsselskab.
- Det sammenlagte selskab beholder anlægsselskabets navn: Aarhus Letbane I/S
- Den politiske forankring i projektet skal styrkes og der skal være et stærkt fokus på såvel økonomi-styring som projektstyring i forhold til den fastlagte tidsplan.
- Det sammenlagte selskab skal i første omgang færdiggøre anlægget af etape 1 samt den fremadrettede drift af etape 1. Disse opgaver er grundlag for den første dimensionering af selskabet, således at de fremtidige driftsomkostninger minimeres mest muligt under hensyntagen til de nødvendige kompetencer, som selskabet skal have rådighed over for at varetage sine opgaver. Dimensioneringen sker inden for de nuværende selskabers godkendte budgetter.

- Det sammenlagte selskab skal derudover varetage opgaver i tilknytning til anlæg og drift af nye etaper af letbanesystemet. Opgaverne finansieres af de parter, som ønsker opgaverne udført.
- Byrdefordelingen mellem ejerne af selskabet kan variere efter sammensætningen af de opgaver det sammenlagte selskab har. I udgangspunktet ligger byrdefordelingen dog fast for anlæg af etape 1, henholdsvis drift af etape 1.
- Den nuværende arbejdsdeling mellem letbaneselskaberne, ejerkredsen og Midttrafik fastholdes, således at det sammenlagte selskabs opgaver er at anlægge og drive letbanen; kommune og region er bestillere af kollektiv trafik hos Midttrafik og Midttrafik forestår den samlede trafik- og køreplanlægning for både letbane og bustrafik.
- Midttrafik kan varetage opgaver for det sammenlagte selskab med baggrund i samarbejdsaftaler godkendt af parterne, såfremt interessenterne finder det økonomisk fordelagtigt.
- Indtil det sammenlagte selskab er realiseret løses de igangsatte arbejder af de to eksisterende selskaber

Organisering af det sammenlagte selskab det nye Aarhus Letbane I/S.

Ved en samling af letbaneaktiviteterne i ét selskab, skal den af Region Midtjylland og Aarhus Kommune indgåede interessentskabskontrakt for Aarhus Letbane Drift I/S revideres og erstattes af en ny interessentskabskontrakt gældende for det sammenlagte selskab. Der skal herunder bl.a. tages stilling til følgende i forhold til den nærmere organisering:

Bestyrelse:

Der er enighed mellem regionen og kommunen om, at udgangspunktet for det sammenlagte selskab er en blandingsbestyrelse på 7 medlemmer bestående af 4 politikere og 3 øvrige medlemmer med faglige kompetencer, f.eks. kompetencer indenfor økonomistyring, styring af anlægsprojekter, trafikdrift eller lignende. Formanden udpeges blandt de sidstnævnte tre medlemmer. Der lægges op til, at regionsrådet og byrådet hver udpeger 2 politiske repræsentanter med henblik på at sikre en så bred politisk forankring som muligt. De 3 øvrige bestyrelsesmedlemmer udpeges i fællesskab.

Direktion:

Som ovenfor anført er der enighed om, at det sammenlagte selskab skal dannes med afsæt i det nuværende anlægsselskab. Det vurderes hensigtsmæssigt, at anlægsselskabets nuværende direktion fremadrettet udgør ledelsen i det sammenlagte selskab. – Direktionen fortsætter på uændrede vilkår indtil anlægget af etape 1 er afsluttet. Herefter genforhandles vilkårene, med udgangspunkt i selskabets fremtidige opgaver. Såfremt selskabet alene skal varetage driftsopgaver er udgangspunktet et niveau svarende til sammenlignelige kommunale selskaber/ privatbaner.

Organisation:

Det sammenlagte selskab skal organiseres på en måde som sikrer fokus på det sammenlagte selskabs kerneopgaver som i første omgang er anlæg og drift af Aarhus Letbanes 1. etape. Der vurderes ikke at være overlappende funktioner af betydning mellem de to selskaber. Som udgangspunkt samles de nuværende

ressourcer således fra de to selskaber. Indtil det sammenlagte selskab er realiseret løses de igangsatte arbejder af de to eksisterende selskaber.

Midttrafik løser i dag opgaver for både anlægs – og driftsselskabet. For at minimere driftsomkostningerne undersøges det løbende om det sammenlagte selskabs opgaver med fordel for interessenterne kan løses af Midttrafik. Under alle omstændigheder skal foreliggende samarbejdsaftaler revideres og godkendes af parterne.

Samarbejdsaftalerne udarbejdes med baggrund i den nuværende arbejdsdeling mellem letbaneselskaberne, ejerkredsen og Midttrafik, således at det sammenlagte selskabs opgaver er at anlægge og drive letbanen; kommune og region er bestillere af kollektiv trafik hos Midttrafik og Midttrafik forestår den samlede trafik- og køreplanlægning for både letbane og busstrafik. Herudover varetager Midttrafik som i dag de normale trafik-selskabsopgaver for den kollektive trafik eksempelvis taktfastsættelse, billetkontrol, den passagervendte kvalitetskontrol mv.

Der er et klart politisk ønske i Østjylland om, at de næste etaper af letbanen kan igangsættes i umiddelbar forlængelse af etape 1 ikke mindst for at udnytte de opbyggede kompetencer i de to selskaber. Det sammenlagte selskab skal derfor varetage opgaver i tilknytning til anlæg og drift af nye etaper af letbanesystemet. Opgaver af betydende drift – og anlægsøkonomisk omfang kan bestilles og finansieres af de parter, der ønsker disse opgaver iværksat.

Hvis det viser sig, at det mod forventning ikke kan lade sig gøre at fortsætte med de næste etaper, vil det være nødvendigt at dimensionere det nye selskab herefter. Af hensyn til den videre planlægning skal der være opmærksomhed på, at kontraktansættelser for medarbejderne i det nuværende anlægsselskab udløber fra og med ultimo 2016.

Med henblik på afklaring af tidshorisont for realisering af yderligere letbaneetaper mødes parterne senest inden udgangen af 2. kvartal 2016, for på det tidspunkt indbyrdes at afstemme vurderinger af muligheder for realisering af yderligere letbaneetaper i umiddelbar forlængelse af etape 1.

Letbanesekretariatet under Midttrafik varetager i dag opgaver omkring de fremtidige etaper af letbanen. Det har således hidtil været forudsat, at letbanesekretariatet – som ved etape 1 - varetager bygherrerollen i forbindelse med udarbejdelse af VVM redegørelse for de næste etaper. Derudover servicerer letbanesekretariatet letbanesamarbejdet mellem regionen, 8 østjyske kommuner og Midttrafik.

Det kan overvejes om det sammenlagte selskab med fordel kan varetage opgaver omkring sekretariatsbetjeningen og detailplanlægning forud for anlæg og realisering af etaperne. Den ovenfor nævnte arbejdsdeling mellem letbaneselskabet, Midttrafik og interessenterne berøres ikke heraf.

Spørgsmålet foreslås drøftet i regi af letbanesamarbejdet, når det nye selskab er etableret og det kan forudses, hvornår de næste etaper kan realiseres. Indtil da varetager letbanesekretariatet under Midttrafik opgaver knyttet til sekretariatsbetjening af Letbanerådet. Opgaver med den konkrete udarbejdelse af VVM- redegørelse kan varetages af det sammenlagte selskab, som led i projektering af nye etaper med baggrund i konkrete aftaler med projektets bygherre.

Byrde-/risikofordeling:

Efter statens udtræden af anlægsselskabet, skal der formelt set tages stilling til byrdefordelingen ved afvigelser (+/-) fra det reviderede budgetgrundlag.

Når det gælder anlægssiden for etape 1, er der i lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane efter input fra de lokale parter fastlagt en ejerandel på 87,7 % til Aarhus Kommune og 12,3 % til Region Midtjylland.

Ejerforholdet i driftsselskabet er i dag delt ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland, således at begge parter ejer 50 %. Mer- og mindreudgifter i driftsselskabet finansieres dermed som udgangspunkt ligeligt (50-50) mellem de to parter (bortset fra korrektionen i forhold til reduktioner gennemført på henholdsvis regionale og lokale busser jf. den indgåede principaftale fra 8. august 2013). Det ligelige ejerforhold på driftssiden søges som udgangspunkt fastholdt.

Spørgsmålet om ejer- og byrdefordeling i forhold til anlæg og drift af kommende etaper afventer og drøftes ad hoc i forbindelse med fastlæggelse af byrdefordeling mellem de involverede parter i de kommende konkrete projekter – inkl. nærmere interne fordelingsnøgler vedr. overhead mv. mellem de forskellige deletaper afhængigt af, hvorledes disse måtte være finansieret. Dette kan gøres uden at ændre på det overordnede ejerforhold i selskabet.

Andre kommuners involvering

De øvrige kommuner i letbanesamarbejdet har en naturlig interesse i at følge med i, hvorledes det går med Aarhus Letbane – også i regi af nye selskab. I den nuværende interessentskabskontrakt i Aarhus Letbane Drift I/S er spørgsmålet adresseret på den måde, at de kommuner som letbanen løber igennem modtager særskilt invitation til deltagelse i interessentskabsmøderne. De har her taleret, men ingen stemmeret. Det foreslås at spørgsmålet som udgangspunkt håndteres på lignende vis i den nye interessentskabskontrakt.

Økonomistyring/ afrapportering

Letbanens etape 1 er både anlægs- og driftsmæssigt kompliceret. Som følge af de indgåede aftaler mellem stat, region og kommune er der nu rettet op på økonomien. Både i relation til færdiggørelsen og driften af etape 1 er der enighed om at fokusere på at det sammenlagte selskab har ansvar for overholdelse af budgettet med skelnen mellem styrbare og ikke-styrbare udgifter.

Ligeledes for fremtidige letbaneetaper er parterne enige om, at der fremadrettet skal være øget fokus på retvisende anlægsbudgettering og løbende økonomirapportering, herunder fokus på om der er afsat tilstrækkelige reserver til at imødegå uforudsete fordyrelser.

Selvom Transportministeren trækker sig ud af anlægsselskabet er staten fortsat tilskudsgiver og har derfor et tilsvarende behov for overordnet tilsyn med økonomien. Der skal således indgås en administrationsaftale mellem ministeren og letbaneselskabet om etablering af et eksternt økonomisk tilsyn i forhold til projektets anlægsside. Det forventes at Vejdirektoratet skal foretage dette eftersyn på vegne af Transportministeren.

Det foreslås at region og kommune modtager en tilsvarende afrapportering, der tager udgangspunkt i det materiale, der fremgår af nævnte administrationsaftale. Det er vigtigt at denne afrapportering indeholder både anlæg og de driftsrelaterede anlægsudgifter driftsudgifter. Aarhus Kommune og Region Midtjylland er enige om i forbindelse med det sammenlagte selskabs løbende afrapportering at lade en uafhængig økonomisk/teknisk rådgiver foretage en nærmere analyse af resultaterne svarende til "det 3. øje" som regionen anvender i forbindelse med de store sygehusbyggerier, idet der skal være fokus på omfanget og økonomien i denne opgave.

Principper for etablering af Drifts – og infrastrukturselskabet samt idriftsættelse af Aarhus Letbane, 8. august 2013.

Det foreslås, at principperne også skal gælde for det nye selskab.