



## Udbuddets afgørelse

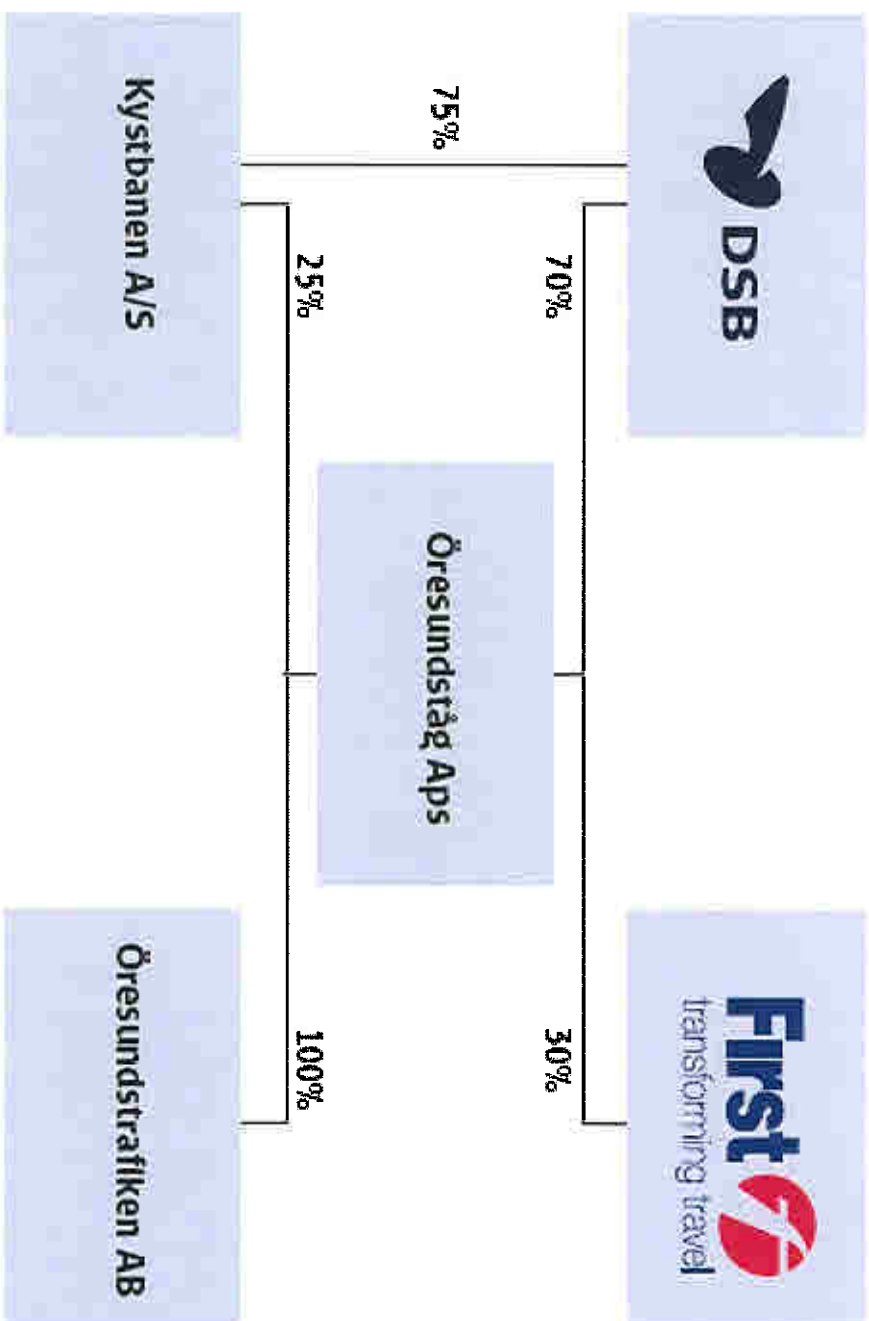
---

- Der er fundet én vinder af begge udbud : DSB First
- Trafikstyrelsen agter at indgå kontrakt med Kystbanen A/S.
- Skånnetrafiken agter at indgå kontrakt med Öresundstrafiken AB.
- Kystbanen A/S fremstår i det danske udbud samlet set som det økonomisk mest fordelagtige med en kombination af laveste pris, meget tilfredsstillende kvalitet og meget tilfredsstillende leveringssikkerhed.
- Öresundstrafiken AB fremstod ikke samlet set som det mest fordelagtige i det svenske udbud, og korrektionsmodellen har derfor fundet anvendelse.



## Ejerforhold

---



## **Fakta om First Group**

---

First Group er Storbritanniens største transportselskab med en omsætning på mere end 35 mia. kroner om året og med 74.000 ansatte i England, USA og Canada.

First Group transporterer hvert år over 250 mio. passagerer med både tog og bus.

I Storbritannien har selskabet fem togkontrakter: First Great Western, TransPennie Express, Hull Trains, First ScotRail og First Capital Connect, der spænder over alt fra intercity- og regionaltrafik til pendlertrafik i London.



## Udbuddets proces

---

- Udbudsmateriale blev udsendt d. 11. september 2006 ved åbning af datarum og efterfølgende udsendelse af fysiske eksemplarer af materialet til de otte prækvalificerede bydere :
  - Arriva Skandinavien A/S
  - DB Regio AG
  - SJ AB
  - NSB AS
  - Tågkompaniet AB
  - Kystbanen A/S
  - Veolia Transport A/S
  - MTR Corporation Ltd.
- Spørgsmål til udbudsmaterialet modtaget fra september 2006 frem til februar 2007 – i alt 238 spørgsmål.
- Besigtigelser for alle bydere af stationer, værksteder, personale-faciliteter og klargøringsanlæg afholdt i november 2006



## Udbuddets proces, fortsat

---

- Første forhandlingstilbud afgivet af fem bydere d. 19. februar 2007 :
  - Arriva Skandinavien A/S
  - DB Regio AG
  - SJ AB og MTR Corporation Ltd.
  - Kystbanen A/S
  - Veolia Transport A/S
- Frem til d. 27. marts 2007 gennemførtes tilbagemelding i form af skriftlige spørgsmål, i gennemsnit omkring 75 spørgsmål pr. tilbud. Desuden afholdtes i april og maj 2007 møder med hver af byderne for at give konstruktiv, ikke-diskriminerende tilbagemeldinger indenfor rammerne af udbudsformen.
- D. 27. marts 2007 udsendtes grundlag for afgivelse af endeligt tilbud, og d. 7. maj 2007 afgav fire bydere endeligt tilbud – Veolia Transport valgte ikke at afgive endeligt tilbud.



## **Udbuddets proces, fortsat**

---

- I perioden 7.-30. maj 2007 gennemførtes evaluering af endeligt tilbud, som blev afsluttet med udarbejdelse af evalueringsrapport med bilag på i alt ca. 80 sider til forelæggelse for ekspertpanelet.
- I perioden 30. maj 2007-19. juni 2007 gennemførte ekspertpanelet sin opgave jf. aftalte kommissorium.
- Panelet består af Jens Fejø, dr. jur. ved Handelshøjskolen i København, og Lennart Borghagen, fhv. indkøbsdirektør for Forsvarets Materielverk, Stockholm.
- Panelets arbejde blev d. 19. juni 2007 afsluttet med aflevering af underskrevet rapport og erklæring om at Trafikstyrelsen og Skånetrafiken er fundet at have efterlevet det udarbejdede tilbudsgrundlag herunder proces og evalueringsmodel samt at have udarbejdet fyldestgørende dokumentation for sin beslutning.



## **Koordinering med Skånnetrafiken**

---

- Koordineringen er sket indenfor rammerne af den indgåede samarbejdsaftale og organiseret med en fast styregruppe samt et antal arbejdsgrupper etableret efter behov.
- Arbejdsområderne har typisk bestået i koordinering af tidsplan, udarbejdelse af udbudsmateriale, samstemmende definitioner af evalueringsmodel og pointgivning, dialog med ekspert-panelet samt centrale tekniske emner som f.eks. materiel, vedligehold, uddannelse af lokoførere, køreplanlægning og økonomi.
- Et særligt område har været afgørelsen om trafikeringsretten for Øresundstog udenfor Skåne län. Näringsdepartementet i Stockholm har d. 19. juni 2007 oplyst, at sagen fortsat ikke er afklaret.





## **Evalueringsmodel & -resultat**

---

- Tre tildelingskriterier – pris, kvalitet og leveringssikkerhed (50/30/20)
- Pris opdelt på 26 priselementer – 2 grundpakker, 18 trafikoptioner og 6 øvrige optioner
- 12 underkriterier på kvalitet; køreplaners robusthed, beredskab, passagertællinger, omløbsplaner, materielbehov og –kvalitet, drift og vedligehold af stationer, tryghedsskabende foranstaltninger, trafikinformation, markedsføring og anden service
- 10 underkriterier på leveringssikkerhed ; Organisation, personalepolitik og –planlægning, plan for forberedelsesperioden, erhvervelse af sikkerhedscertifikat, risikostyring, organisation i forberedelsen, driftsorganisation og kvalitetsstyring.



## **Evalueringsmodel & -resultat, fortsat**

---

- Der tildelles point på underkriterier – i alt 22 karakterer pr. tilbud fordelt med 12 kriterier på kvalitet og 10 på leveringssikkerhed. I gennemsnit altså godt 2 pctpoint pr. kriterie
- Der opregnes til 10-skalaen på hvert underkriterium.
- Der opregnes til tildelingskriterier med vægtning som angivet i tilbudsgrundlaget.
- Der opregnes til 10-skalaen på hvert tildelingskriterium.
- Der vægtes til ét samlet pointtal.
- Pointtal udveksles mellem Skånetrafikken og Trafikstyrelsen, og der foretages korrektion jf. tilbudsgrundlaget



## **Evalueringresultat**

---

I den omregnede samlede vurdering hvor der også indregnes den aftalte korrektion mellem Skånetrafikens og Trafikstyrelsen, fremstår Kystbanen A/S B-tilbud som det mest fordelagtige.

I det danske udbud har det generelt for alle bydere vist sig, at der er fremkommet tilbud hvor de kombinerede dansk/svenske løsninger (B-tilbuddene) har været mere fordelagtige end de rent danske (A-tilbuddene).

Konkurrencen samlet set kan i øvrigt siges at have været tæt, men med en klar afgørelse.



## **Evalueringsmodel & -resultat**

---

Kendetegn ved det mest fordelagtige tilbud i Danmark :

- Laveste pris – ca. 10 % lavere end næstlaveste
  - Høj kvalitet
    - Forbedret regularitet og præcision
    - Trafikinformation i tog og på stationer
    - Service på stationer, herunder åbningstider for kiosk og billet salg
    - Vedligehold og renholdning af stationer
    - Tryghedsskabende foranstaltninger
  - Høj leveringssikkerhed
    - Rekruttering
    - Uddannelse af lokomotivførere
    - Organisation
    - Risiko- og kvalitetsstyring
- 



## **Vurdering af økonomiske konsekvenser**

---

- Transport- og Energiministeriets departement (TED) har opgjort udskæring af den forhandlede kontrakt med DSB
- Der er derefter beregnet et økonomisk balancepunkt for den fremtidige kontraktbetaling
- Trafikstyrelsen har opgjort de fremtidige omkostninger i form af det fremtidige vederlag inklusiv incitamerter, udløsning af optioner, administrationsomkostninger
- Beregningen er baseret på en række forudsætninger om især fremtidige billetindtægter og størrelsen af bod/bonus-betalingen



## **Vurdering af økonomiske konsekvenser**

---

- Det økonomiske balancepunkt for de årlige omkostninger er opgjort til ca. 450 mio. kr.
- Et gennemsnitligt skøn på de fremtidige årlige omkostninger er ca. 350 mio. kr.
- Der skønnes at kunne opnå en gevinst i størrelsesordenen 100 mio. kr. om året, svarende til omkring 1 mia. kr. over hele kontrakt-perioden.
- Det skønnes muligt at opnå besparelser i størrelsesordenen 20-25 % i forhold til de nuværende omkostninger
- Opgørelsen af gevinsten er behæftet med en særdeles betydelig spredning primært på grund af størrelsen af de fremtidige billetindtægter. Ved opgørelsen er der derfor anlagt en gennemsnitsbetragtning.

