



Notat

13.05.2015

Orientering om, at Banedanmark indleder slutforhandlinger med Aarsleff-Siemens om kontrakten vedr. elektrificering af det danske jernbanenet

Den politisk besluttede elektrificering af mere end 1300 km jernbane i Danmark er besluttet samlet i ét program i Banedanmark. Elektrificeringen har nu været i udbud efter et forløb med udbud efter forhandling, hvor der som udgangspunkt er to budrunder og en forhandlingsrunde.

Der er tale om udbud af opsætning af kørestrømssystemet og alt, hvad der hører til dette. Herudover omfatter elektrificeringen en række forberedende arbejder, der primært omfatter hævning af broer. Dette arbejde udbydes separat i mindre pakker.

Efter evaluering af de modtagne endelige bud og forhandlinger med fire bydende konsortier har Banedanmark valgt at indlede slutforhandlinger med Aarsleff-Siemens.

Udbudsmaterialet og kontrakten er udbudt som en funktionskontrakt og indeholder en lang række minimumskrav til systemet¹, performance, LCC (Life Cycle Costs) mm. De væsentligste elementer er, at kontrakten bliver tildelt en højt kvalificeret leverandør på basis af et allerede TSI-godkendt og i Danmark anvendeligt kørestrømssystem, med den mest optimale udrulningsplan indenfor rammerne af de indgåede politiske aftaler om ibrugtagning. Det betyder, at leverandøren skal bygge sit systemdesign på et eksisterende system.

Banedanmark har stået med fire stærke bydere med stærke referencer fra lignende projekter, hvor de har leveret til aftalt tid og pris. Det har givet en skarp konkurrence og gode tilbud. Der er nu fundet en leverandør til at gennemføre den ambitiøse og langsigtede plan for elektrificeringen af den danske jernbane, idet arbejdet planlægges udført i perioden frem mod 2026.

Det har været væsentligt for Banedanmark at få en leverandør, der har den fornødne erfaring fra lignende projekter, hvor elektrificering af mere end 1300 km jernbane skal koordineres med andre store projekter – for Banedanmarks vedkommende primært Signalprogrammet og hastighedsopgraderinger i forhold til Timemodellen.

Tildelingskriterierne er vægtede således, at prisen er afbalanceret over for den tekniske løsning og evnen til at gennemføre projektet til tiden med så få gener for passagererne som muligt. Prisen vægter 50 pct. og de øvrige parametre 25 pct. hver.

¹ Udbudsmaterialet for elektrificering indeholder:

- 12 dokumenter, f.eks. kontrakten, der regnes som minimumskrav (minimum requirements = MR) i deres helhed,
- 2 grundlæggende krav (fundamental requirements = FR),
- 3183 minimumskrav (MR),
- 104 evalueringskrav (requirements = R).

Der er givet tilbud om en fast pris på de strækninger, hvor elektrificering er besluttet, samt en række optioner. Optionerne omfatter yderligere strækninger f.eks. en kommende bro over Vejle Fjord, ny bane over Vestfyn, ny bane Hovedgård – Hasselager samt øvrige elementer som fremtidig vedligehold (herunder LCC), reservedele, kompensationsudstyr etc. Der er endvidere givet bud på udførselsrækkefølge og tidsplan, da der har været mulighed for at justere dette, såfremt en anderledes tidsplan ville være økonomisk mere optimal.

Samlet er der dermed tale om det samlede set økonomisk mest fordelagtige bud – også på lang sigt.

Aarsleff-Siemens' tilbud ligger indenfor den afsatte bevilling til selve elektrificeringen både samlet set for hele programmet og for hver af de enkelte delstrækninger. Herudover er der tale om en rækkefølge og tidsplan, som svarer til den udbudte og dermed også til den politisk aftalte.

De bydende konsortier var:

- Aarsleff- Siemens (DK/D)
- ASB Consortium (F/D/DK)
- EIS Joint Venture (E)
- JV Obrascon Huarte Lain - TSO (E/F)