



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I MALMÖ
 Avdelning 1

DOM
 2016-02-25
 Meddelad i
 Malmö

Mål nr
 13146-15

SÖKANDE

BBH Arkitekter & Ingenjörer AB, 556291-4548
 Maria Skolgata 83
 118 53 Stockholm

MOTPART

Region Skåne
 291 89 Kristianstad

SAKEN

Överprövning enligt lagen om offentlig upphandling (LOU)

KONKURRENSVERKET	
2016-02-25	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår BBH Arkitekter & Ingenjörer AB:s ansökan om ingripande enligt LOU.

Dok.Id 303702

Postadress
 Box 4522
 203 20 Malmö

Besöksadress
 Kalendegatan 6

Telefon
 040-35 35 00
E-post: kansli1.fma@dom.se
www.forvaltningsrattenimalmo.domstol.se

Telefax
 040-97 24 90

Expeditionstid
 måndag – fredag
 08:00-16:00

BAKGRUND

Region Skåne genomför en upphandling av tekniska konsulttjänster avseende underhållsdepå till Öresundstågen, dnr 99999999-401489-D16355. Upphandlingen genomförs enligt reglerna om öppet förfarande i LOU. Upphandlingen är uppdelad i fyra avtalsområden, A-D. Anbud får lämnas på ett eller flera av avtalsområdena. Enligt tilldelningsbeslut daterat den 3 december 2015 har Tyréns AB tilldelats kontraktet avseende avtalsområde A.

YRKANDE OCH INSTÄLLNING

BBH Arkitekter & Ingenjörer AB (BBH) ansöker om överprövning av upphandlingen såvitt avser avtalsområde A. BBH yrkar att anbudsutvärderingen ska rättas på så sätt att de av BBH offererade uppdragsansvariga för konstruktion respektive VVS tilldelas ett mervärde om 450 kr per timme. BBH anför bl.a. följande.

Spår- och bussdepåer – komplexa projekt för konstruktören

Konstruktionsmässigt är depåer för såväl bussar som för spårbundna fordon att betrakta som komplexa anläggningar. Det som skiljer depåanläggningens byggnader från andra stora byggnader av liknande dimensioner är att hänsyn måste tas till broms- och accelerationslaster från de fordon som depån byggs för. Förutom de normala belastningsförutsättningarna behöver hänsyn tas till mycket stora punktlaster som uppstår vid exempelvis de lyftare som används för att komma åt att arbeta under såväl buss som spårfordon. I nära samarbete mellan konstruktör och arkitekt tas den optimala placeringen av bärande element fram. För ett framgångsrikt samarbete och projekt krävs en lång och gedigen erfarenhet av projektering av komplexa anläggningar så att konstruktionen inte hindrar funktionsmått för underhåll av fordon. Depåbyggnader har i regel stora spännvidder utan bärande element, vilket kan

orsaka problem med sidostabiliseringen av byggnaden. Det ökar i väsentlig grad komplexiteten vid beräkning och projektering av konstruktionen. För att arbetet på depån ska kunna bedrivas effektivt och med goda arbetsmiljöförutsättningar behöver man i många fall projektera för traverser över alla eller somliga verkstadsarbetsplatser och media. Att planera och projektera en depå innebär år av projektering innan själva byggarbetet kan starta. I dessa projekt vet man ofta inte hur det fordon som man planerar för kommer att se ut. Det innebär att förutsättningarna kan komma att förändras successivt under projekteringsgången. För den typen av avvägningar krävs relevant och omfattande kunskap om projektering och erfarenhet från genomförande av liknande projekt. Jordning av byggnad måste vidare ske i nära samarbete med projektets jordningsansvarige så att jordning av stomme och eventuell armering uppfyller de av beställaren uppställda kraven.

Bussdepåer – komplexa projekt för VVS-konsulten

En modern bussdepå av normalstorlek har plats för cirka 100 bussar och är därmed en stor arbetsplats med omkring 350 arbetstagare. I huvudsak består depån av fyra personalkategorier; bussförare, tvätthallspersonal, verkstadspersonal och administrativ personal. Arbetsuppgifternas skilda krav ska sammanfogas i anläggningen. Vidare ska logistik, arbetsmiljö och arbetsmetod för alla arbetsmoment optimeras. För ett framgångsrikt projekt krävs lång och gedigen erfarenhet av projektering av komplexa anläggningar samt vana att i nära samarbete med brukarna utforma optimala arbetsplatser. För att beskriva den komplexitet och de avancerade installationer som kännetecknar en bussdepå presenteras följande genomgång.

Bussar

När projekteringen av bussdepå inleds har busstyperna som ska trafikeras från depån många gånger inte definierats. Det finns i dag fem dominerande storlekar på bussar, normalbuss (12 m), boggiebuss (13-15 m), ledbussar

(18,65 m) samt dubbeldäckare. Verkstäder, uppställning och tvätthallar ska klara alla dessa olika bussar.

Bränsle

Alla trafikoperatörer måste förhålla sig och anpassa sig till uppsatta miljömål. Det innebär att bussflottan på en depå kan behöva hantera flera olika typer av bränsle. Dessa ska hanteras säkert och logistiskt korrekt. Olika tanksystem för olika drivmedel och skiftande placering av medieanslutningspunkter på olika fordonstyper och fabrikat ska hanteras. Depåns projektörer behöver därför ha stor förståelse för samband och förutsättningar samt relevant kompetens.

Verkstäder

Till varje verkstadsplats ska det dras fram media som ska placeras för att passa motsvarande uttag på alla förekommande busstyper. Det innebär att det ska planeras för olika färskoljor, olika typer av glykol, spillolja samt för spillglykol. Medierna har central utrustning med cisterner, pumpar, torr-pumpningsskydd, överfyllnadsskydd och rörsystem med slangrullar och uttag placerade i förhållande till uttagspunkterna på fordonen. Tryckluftshandlingen sker med central utrustning. Vid projektering av mediebalkar krävs avancerat samarbete mellan kompetenserna A, K, E och V, vilket väsentligen underlättas av tidigare gemensamma projekt.

Spillvatten från verkstäder och serviceplatser måste renas i separat reningsanläggning för att klara utsläppskrav från kommun/VA-verk. Upphandlingsunderlag för reningsanläggningen upprättas. För verkstadsplatserna ställs höga krav på ventilationen.

Tvätthallar

I busstvätthallar finns medier som t.ex. glykol, spolarvätska, motorolja, temperat vatten, högtrycksvatten och tryckluft. Kompletta system med cen-

tral utrustning med cisterner, pumpar, torr pumpningskydd, överfyllnads- skydd, blandningsutrustning, kompressorer och rörsystem med slangrullar och uttag placerade i förhållande till uttagspunkterna på fordonen upprättas. Upphandlingsunderlag för tvättanläggningen, med vattenåtervinning och reningsanläggning för att klara utsläppskrav enligt kommunen VA-verk upprättas. Höga krav ställs på ventilationen vid tvättplatserna.

Klottersanering

I depån finns särskilt avsedd plats för klottersanering med höga krav på ventilation och spillvattenrening. Uttagsposter med tappvatten och tryckluft anpassade till verksamheten utförs. Ventilation utförs med stort flöde, anpassat till verksamheten och eventuell kringliggande verksamhet. Stora krav ställs på reningsanläggning för klotterspillvatten för att klara utsläppskrav enligt kommun/VA-verk. Upphandlingsunderlag för detta upprättas. Generellt finns fler medier och högre krav på ventilation på en bussdepå än på en spårdepå. Bussdepån är en mycket komplex och teknikintensiv anläggning och den går att jämföra med en spårdepå i graden av komplexitet. Detta kräver en stor kunskap och erfarenhet av ansvarig VVS-konsult.

Genom innehållet i redogörelsen ovan framgår det tydligt att bolagets offererade konsulter för konstruktion respektive VVS har varit uppdragsansvariga för komplicerade projekt i minst 10 år och är därmed berättigade till ett mervärde om 450 kr per timme.

Region Skåne bestrider bifall till BBH:s ansökan om överprövning och anför bl.a. följande.

BBH lämnade anbud för avtalsområde A. Bolaget fick, genom erhållna mervärden om 200 kr per timme för uppdragsansvarig konstruktion respektive uppdragsansvarig VVS, högsta jämförelsesumman för avtalsområde A. Eftersom det anbud med den lägsta jämförelsesumman skulle antas som det

ekonomiskt mest fördelaktiga, utföll denna utvärdering inte till bolagets fördel. Region Skåne bestrider att bolaget är berättigat till högre nivåer avseende mervärden för konstruktion respektive VVS och då tilldelningsbeslutet således är korrekt bestrids att det finns grund för rättelse.

I bifogad bilaga redovisas vidare jämförelsesumman som bolaget skulle ha fått om anbudet uppnått de mervärden som bolaget yrkat. Denna beräkning visar att även om bolaget skulle ha uppnått de högre mervärden som bolaget anger i sin ansökan om överprövning, hade bolaget inte kunnat vinna avtalsområde A. Region Skåne bestrider att BBH ens genom den av bolaget yrkade rättelsen skulle ha kommit upp i en jämförelsesumma som hade räckt för tilldelning av uppdraget. Bolaget har således vare sig lidit skada eller kan komma att lida skada. Det saknas därför skäl att förordna om rättelse.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Enligt 16 kap. 4 och 6 §§ LOU kan rätten pröva om en upphandlande myndighet har brutit mot någon bestämmelse i lagen och, på talan av en leverantör som lidit eller kan komma att lida skada, besluta att en upphandling ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts.

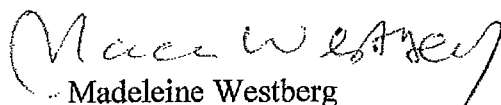
Enligt 1 kap. 9 § LOU ska upphandlande myndighet behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingarna på ett öppet sätt.

BBH har gjort gällande att Region Skånes utvärdering av bolagets offererade uppdragsansvariga för konstruktion respektive VVS är felaktig och anser att bolagets anbud ska erhålla ett högre mervärde.

För att grund för ingripande mot upphandlingen ska föreligga är det inte tillräckligt att sökanden anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada,

utan sökanden ska visa att denne har lidit eller kan komma att lida skada av den brist som påtalats. Förvaltningsrätten konstaterar härvid att även om upphandlingen rättas på så sätt att BBH:s anbud tilldelas yrkat mervärde är det inte visat att bolaget skulle tilldelas aktuellt kontrakt. Vid nu angivna förhållanden anser förvaltningsrätten att BBH inte förmått visa att de åberopade bristerna i samband med utvärderingen har medfört skada eller risk för skada för bolaget. BBH:s yrkande om ingripande enligt LOU ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 3109/1B LOU)


Madeleine Westberg

Målet har föredragits av Marita Ekdahl.



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Göteborg. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.**

Överklagandet ska ha kommit in till förvaltningsrätten inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. Om beslutet har meddelats vid en muntlig förhandling, eller det vid en sådan förhandling har angetts när beslutet kommer att meddelas, ska dock överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag domstolens beslut meddelades. Tiden för överklagandet för offentlig part räknas från den dag beslutet meddelades.

Om sista dagen för överklagandet infaller på lördag, söndag eller helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag.

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att **prövningstillstånd** meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer

till bostaden och mobiltelefon. Adress och telefonnummer till klagandens arbetsplats ska också anges samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning. Om dessa uppgifter har lämnats tidigare i målet – och om de fortfarande är aktuella – behöver de inte uppges igen. Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-postadress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnumret anges. Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

2. den dom/beslut som överklagas med uppgift om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens dom/beslut som klaganden vill få till stånd,
5. de bevis som klaganden vill återopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Adressen till förvaltningsrätten framgår av domen/beslutet.

I mål om överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling eller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. I de flesta fall får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut. I vissa fall får avtal slutas omedelbart. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16 kapitlet i de ovan angivna lagarna.

Behöver Ni fler upplysningar om hur man överklagar kan Ni vända Er till förvaltningsrätten.